Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

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

- ☐ Coloured covers / Couverture de couleur
- ☐ Covers damaged / Couverture endommagée
- ☐ Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- ☐ Cover title missing / Le titre de couverture manque
- ☐ Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- ☐ Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- ☐ Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- ☐ Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- ☐ Only edition available / Seule édition disponible
- ☑ Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- ☐ Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- ☑ Additional comments / Commentaires supplémentaires: Pagination multiple. Pages 376, 905 & 2477 comportent une numérotation fautive: p. 37, 90 & 5477.

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

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

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

10x	12x	14x	16x	18x	20x	22x	24x	26x	28x	30x	32x
								✓			

COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

TROISIÈME SESSION — HUITIÈME PARLEMENT

---

61 VICTORIA, 1898

VOL. XLVI

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE TROISIÈME JOUR DE FÉVRIER JUSQU'AU VINGT-UNIÈME JOUR D'AVRIL INCLUSIVEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.
1898

MEMBRES DU GOUVERNEMENT

DU

TRÈS HONORABLE SIR WILFRID LAURIER, C.P., G.C.M.G., C.R., D.C.L. (Oxon.)

À L'OUVERTURE DE LA

TROISIÈME SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT

1898

(CABINET FORMÉ LE 13 JUILLET 1896)

Président du Conseil privé (Premier).....Très Hon. sir WILFRID LAURIER, C.P., G.C.M.G., C.R., D.C.L. (Oxon.)
Ministre du Commerce.....Hon. sir R.-J. CARTWRIGHT, C.C.M.G.
Secrétaire d'État.....Hon. M. R.-W. SCOTT, C.R., LL.D.
Ministre de la Justice.....Hon. M. DAVID MILLS, C.R.
Ministre de la Marine et des Pêcheries.....Hon. sir L.-H. DAVIES, C.C.M.G., C.R.
Ministre de la Milice et de la Défense.....Hon. M. F.-W. BORDEN, B.A., M.D.
Directeur général des Postes.....Hon. M. W. MULOCK, C.R., M.A., LL.D.
Ministre de l'Agriculture.....Hon. M. SIDNEY FISHER, B.A.
Ministre des Travaux publics.....Hon. M. J.-ISRAËL TARTE.
Sans portefeuille.....Hon. M. R.-R. DOBELL.
Ministre des Finances.....Hon. M. W.-S. FIELDING.
Ministre des Chemins de fer et Canaux.....Hon. M. ANDREW-G. BLAIR.
Sans portefeuille.....Hon. M. C.-A. GEOFFRION, C.R., D.C.L.
Ministre de l'Intérieur.....Hon. M. CLIFFORD SIFTON, C.R.
Ministre des Douanes.....Hon. M. WM PATERSON.
Ministre du Revenu de l'intérieur.....Hon. sir H.-G. JOLY DE LOTBINIÈRE, C.C.M.G.

[*Ces messieurs forment le Cabinet*]

Solliciteur général.....Hon. M. CHARLES FITZPATRICK, C.R.

Greffier du Conseil privé.....M. JOHN-J. MCGEE.

OFFICIERS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES :

Hon. sir JAMES-DAVID EDGAR, C.C.M.G.....*Orateur.*
M. LOUIS-PHILIPPE BRODEUR, M.P.....*Orateur-suppléant.*
M. JOHN-G. BOURINOT.....Greffier de la Chambre.
M. J.-B.-R. LAPLANTE.....Greffier-adjoint.
Lieut.-col. HENRY-ROBERT SMITH.....Sergent-d'armes.

STÉNOGRAPHES OFFICIELS :

GEORGE-B. BRADLEY.....Sténographe en chef.
STEPHEN-A. ABBOTT.....
E.-JOSEPH DUGGAN.....
ALBERT HORTON.....
J.-O. MARCEAU.....} Sténographes.
THOS.-P. OWENS.....
ALPHONSE DESJARDINS.....
A.-C. CAMPBELL.....
J.-CHARLES BOYCE.....Aide du sténographe en chef.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

COLLÈGES ÉLECTORAUX ET DES MEMBRES

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

TROISIÈME SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT DU CANADA

1898

ADDINGTON—John-W. Bell.
ALBERT—William-J. Lewis.
ALBERTA—Frank Oliver.
ALGOMA—Albert-Edward Dyment.
ANNAPOLIS—John-B. Mills.
ANTIGONISH—Colin-F. McIsaac.
ARGENTEUIL—Thomas Christie.
ASSINIBOÏA-EST—James-Moffat Douglas.
ASSINIBOÏA-OUEST—Nicholas-Flood Davin.

BAGOT—Flavien Dupont.
BEAUCE—Joseph Godbout.
BEAUHARNOIS—Joseph-Gédéon-Horace Bergeron.
BELLECHASSE—Onésiphore-Ernest Talbot.
BERTHIER—Cléophas Beausoleil.
BONAVENTURE—Jean-François Guité.
BOTHWELL—James Clancy.
BRANDON—Hon. Clifford Sifton.
BRANT-SUD—Charles-Bernhard Heyd.
BROCKVILLE—Hon. John-Fisher Wood.
BROME—Hon. Sidney-Arthur Fisher.
BRUCE-EST—Henry Cargill.
BRUCE-NORD—Alexander McNeill.
BRUCE-OUEST—John Tolmie.
BURRARD—George-Ritchie Maxwell.

CAP-BRETON—{Hector-F. McDougall. / Hon. sir Charles Tupper, bart.
CARDWELL—William Stubbs.
CARLETON (N.-B.)—Frederic-Harding Hale.
CARLETON (O.)—William-T. Hodgins.
CHAMBLY ET VERCHÈRES—Hon. C.-A. Geoffrion.
CHAMPLAIN—François-Arthur Marcotte.
CHARLEVOIX—Louis-Charles-A. Angers.
CHARLOTTE—Gilbert-W. Ganong.
CHATEAUGUAY—James-Pollock Brown.
CHICOUTIMI ET SAGUENAY—Paul-V. Savard.
COLCHESTER—Firman McClure.
COMPTON—Rufus-Henry Pope.
CORNWALL ET STORMONT—John-Goodall Snetsinger.
CUMBERLAND—Hance-J. Logan.

DIGBY—Albert-J.-S. Copp.
DORCHESTER—Jean-Baptiste Morin.
DRUMMOND ET ARTHABASKA—Louis Lavergne.
DUNDAS—Andrew Broder.
DURHAM-EST—Thomas-Dixon Craig.
DURHAM-OUEST—Robert Beith.

ELGIN-EST—Andrew-B. Ingram.
ELGIN-OUEST—George-Elliott Casey.
ESSEX-NORD—William McGregor.
ESSEX-SUD—Mahlon-K. Cowan.

FRONTENAC—David-Dickson Rogers.

GASPÉ—Rodolphe Lemieux.
GLENGARRY—Roderick-R. McLennan.
GLOUCESTER—Théotime Blanchard.
GRENVILLE-SUD—John-Dowsley Reid.
GREY-EST—Thomas-S. Sproule.
GREY-NORD—Hon. Wm Paterson.
GREY-SUD—George Landerkin.
GUYSBOROUGH—Duncan-C. Fraser.

HALDIMAND ET MONCK—Hon. Walter-H. Montague.
HALIFAX—{Robert-L. Borden. / Benjamin Russell.
HALTON—David Henderson.
HAMILTON—{Thomas-Henry MacPherson. / Andrew-Trew Wood.
HANTS—Allen Haley.
HASTINGS-EST—Jeremiah-M. Hurley.
HASTINGS-NORD—Alexander-W. Carscallen.
HASTINGS-OUEST—Henry Corby.
HOCHELAGA—J. Alexandre-Camille Madore.
HUNTINGDON—Julius Scriver.
HURON-EST—Peter Macdonald.
HURON-SUD—John McMillan.
HURON-OUEST—Malcolm-Colin Cameron.

INVERNESS—Angus McLennan.

JACQUES-CARTIER—Frederick-D. Monk.

JOLIETTE—Charles Bazinet.

KAMOURASKA—Henry-George Carroll.
KENT (N.-B.)—George-V. McInerney.
KENT (O.)—Archibald Campbell.
KING (N.-B.)—James Domville.
KING (N.-E.)—Hon. Frederick-W. Borden.
KING (I.P.-E.)—Augustine-Colin Macdonald.
KINGSTON—Byron-Moffat Britton.

LABELLE—J.-Henri-N. Bourassa.
LAMBTON-EST—John Fraser.
LAMBTON-OUEST—James-Frederick Lister.
LANARK-NORD—Bennett Rosamond.
LANARK-SUD—Hon. John-Graham Haggart.
LAPRAIRIE ET NAPIERVILLE—Dominique Monet.
L'ASSOMPTION—Joseph Gauthier.
LAVAL—Thomas Fortin.
LEEDS ET GRENVILLE-NORD—Francis-Theodore Frost.
LEEDS-SUD—George Taylor.
LENNOX—Uriah Wilson.
LÉVIS—Pierre-Malcolm Guay.
LINCOLN ET NIAGARA—William Gibson.
LISGAR—Robert-Lorne Richardson.
L'ISLET—Arthur-Miville Dechêne.
LONDON—Thomas Beattie.
LOTBINIÈRE—Côme-Isaïe Rinfret.
LUNENBURG—Charles-Edwin Kaulbach.

MACDONALD—John-G. Rutherford.
MAISONNEUVE—Raymond Préfontaine.
MARQUETTE—William-James Roche.
MASKINONGÉ—Joseph-Hormisdas Legris.
MÉGANTIC—George Turcot.
MIDDLESEX-EST—James Gilmour.
MIDDLESEX-NORD—Valentine Ratz.
MIDDLESEX-SUD—Malcolm McGugan.
MIDDLESEX-OUEST—William-Samuel Calvert.
MISSISQUOI—Daniel-Bishop Meigs.
MONTCALM—Louis-E. Dugas.
MONTMAGNY—Philippe-A. Choquette.
MONTMORENCY—Thomas-Chase Casgrain.
MONTRÉAL, Sainte-Anne — Michael-Joseph-Francis Quinn.
MONTRÉAL, Saint-Antoine—Thomas-G. Roddick.
MONTRÉAL, Saint-Jacques—Odilon Desmarais.
MONTRÉAL, Saint-Laurent—Edward-Goff Penny.
MONTRÉAL, Sainte-Marie—Hercule Dupré.
MUSKOKA—George McCormick.

NEW-WESTMINSTER—Aulay Morrison.
NICOLET—Joseph-Hector Leduc.
NIPISSINGUE—James-B. Klock.
NORFOLK-NORD—John Charlton.
NORFOLK-SUD—Hon. David Tisdale.
NORTHUMBERLAND (N.-B.)—James Robinson.
NORTHUMBERLAND-EST (O.)—Edward Cochrane.
NORTHUMBERLAND-OUEST (O.)—George Guillet.

ONTARIO-NORD—Duncan Graham.
ONTARIO-SUD—Leonard Burnett.
ONTARIO-OUEST—Hon. sir James-David Edgar, C.C.M.G.

OTTAWA (cité) — { Napoléon-A. Belcourt. / William Hutchison.
OXFORD-NORD—James Sutherland.
OXFORD-SUD—Hon. sir Richard Cartwright, C.C. M.G.

PEEL—John Featherston.
PERTH-NORD—Alexander-Ferguson MacLaren.
PERTH-SUD—Dilman-Kinsey Erb.
PETERBOROUGH-EST—John Lang.
PETERBOROUGH-OUEST—James Kendry,
PICTOU— { Hon. sir Charles-Hibbert-Tupper, C.C. M.G. / Adam-Carr Bell.
PONTIAC—William-Joseph Poupore.
PORTNEUF—Hon. sir Henri Joly de Lotbinière, C.C.M.G.
PRESCOTT—Isidore Proulx.
PRINCE-EST (I.P.-E.)—John Yeo.
PRINCE-OUEST (I.P.-E.)—Stanislaus-F. Perry.
PRINCE-EDOUARD—William-Varney Pettet.
PROVENCHER—Alphonse-A.-C. LaRivière.

QUÉBEC-CENTRE—Albert Malouin.
QUÉBEC-EST—Très Hon. sir Wilfrid Laurier. C.P., C.C.M.G., C.R., D.C.L.
QUÉBEC-OUEST—Hon. Richard-Reid Dobell.
QUÉBEC (comté)—Hon. Charles Fitzpatrick.
QUEEN-EST (I.P.-E.)—Alexander Martin.
QUEEN-OUEST (I.P.-E.)—Hon. sir Louis-Henry Davies, C.C.M.G.

RENFREW-NORD—Thomas Mackie.
RENFREW-SUD—John Ferguson.
RISTIGOUCHE—John McAlister.
RICHELIEU—Arthur-Aimé Bruneau.
RICHMOND (N.-E.)—Joseph-A. Gillies.
RICHMOND ET WOLFE (Q.)—Michael-Thomas Stenson.
RIMOUSKI—Jean-Auguste Ross.
ROUVILLE—Louis-Philippe Brodeur.
RUSSELL—William-Cameron Edwards.

SAINT-HYACINTHE—Michel-E. Bernier.
SAINT-JEAN (N.-B.) cité—John-Valentine Ellis.
SAINT-JEAN (N.-B.) cité et comté—Joseph-John Tucker.
SAINT-JEAN ET IBERVILLE—Hon. Joseph-Israël Tarte
SASKATCHEWAN—Thomas-Osborne Davis.
SELKIRK—John-Alexander Macdonell.
SHEFFORD—Charles-Henry Parmalee.
SHELBURNE ET QUEEN — Hon. William-Stevens Fielding.
SHERBROOKE—Hon. Wm-Bullock Ives.
SIMCOE-EST—William-H. Bennett.
SIMCOE-NORD—Dalton McCarthy.
SIMCOE-SUD—Richard Tyrwhitt.
SOULANGES—Augustin Bourbonnais.
STANSTEAD—Alvin-Head Moore.
SUNBURY ET QUEEN (N.-B.)—Hon. A.-G. Blair.

TÉMISCOUATA—Charles-Auguste Gauvreau.
TERREBONNE—Léon-Adolphe Chauvin.
TROIS-RIVIÈRES ET ST-MAURICE—Hon. sir Adolphe Caron, C.C.M.G.

TORONTO-CENTRE—George-Hope Bertram.
TORONTO-EST—John-Ross Robertson.
TORONTO-OUEST—{Edward-Frederick Clarke. / Edmund-Boyd Osler.}
DEUX-MONTAGNES—Joseph-Arthur-C. Ethier.

VANCOUVER—William-Wallace-Burns McInnes.
VAUDREUIL—Henry-Stanislaus Harwood.
VICTORIA (C.-A.)—{Thomas Earle. / Hon. Edward-Gawler Prior.}
VICTORIA (N.-B.)—Hon. John Costigan.
VICTORIA (N.-E.)—John-L. Bethune.
VICTORIA-NORD (O.)—Samuel Hughes.
VICTORIA-SUD (O.)—George McHugh.

WATERLOO-NORD—Joseph-E. Seagram.
WATERLOO-SUD—James Livingston.
WELLAND—William McCleary.
WELLINGTON-CENTRE—Andrew Semple.
WELLINGTON-NORD—James McMullen.
WELLINGTON-SUD—Christian Kloepfer.
WENTWORTH ET BRANT-NORD—James Somerville.
WENTWORTH-SUD—Thomas Bain.
WESTMORELAND—Henry-A. Powell.
WINNIPEG—Richard-Willis Jameson.
WRIGHT—Louis-N. Champagne.

YALE ET CARIBOU—Hewitt Bostock.
YAMASKA—Roch-Moïse-Samuel Mignault.
YARMOUTH—Thomas-Barnard Flint.
YORK (N.-B.)—Hon. George-Eulas Foster.
YORK-EST (O.)—William-Findlay Maclean.
YORK-NORD (O.)—Hon. William Mulock.
YORK-OUEST (O.)—N.-Clarke Wallace.

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

BEAUSOLEIL, M. Cléophas (*Berthier*).
BERGERON, M. Joseph-G.-H. (*Beauharnois*).
CHARLTON, M. John (*Norfolk-nord*).
CHOQUETTE, M. P.-A. (*Montmagny*).
CRAIG, M. T.-D. (*Durham-est*).
DAVIN, M. N.-F. (*Assiniboïa-ouest*).
EARLE, M. Thos. (*Victoria, C.-A.*)
ELLIS, M. John-V. (*cité de Saint-Jean, N.-B*).
HALEY, M. Allen (*Hants, N.-E.*)
LARIVIÈRE, M. A.-A.-C. (*Provencher*).
MONET, M. D. (*Laprairie et Napierville*).
RICHARDSON, M. R.-L. (*Lisgar*).
SCRIVER, M. Julius (*Huntingdon*).
SOMERVILLE, M. James (*Wentworth-nord*).
TAYLOR, M. Geo. (*Leeds-sud*).

Président :—M. PHILIPPE-A. CHOQUETTE (*Montmagny*).

Débats des Communes

TROISIÈME SESSION—HUITIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 3 février 1898.

Le parlement, après avoir été prorogé d'une époque à une autre, a reçu, en dernier lieu, l'ordre de se réunir le 3e jour de février 1898, pour l'expédition des affaires.

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

PRIÈRE.

Le message suivant est remis par Réné-Edouard Kimber, écuier, gentilhomme huissier de la Verge Noire :

MONSIEUR L'ORATEUR,—Son Excellence le Gouverneur général désire la présence immédiate des membres de cette honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, les membres de la Chambre se rendent dans la salle des séances du Sénat.

Et, lorsqu'ils sont de retour,

ELECTIONS CONTESTÉES.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu des juges choisis pour l'instruction des pétitions d'élection, conformément à l'*Acte des élections fédérales contestées*, des certificats et rapports concernant les élections pour les districts électoraux suivants, savoir :—

London, Brant, Assiniboïa-ouest, Simcoe, division-est; Champlain, L'Assomption, Ontario, division-nord; Beauharnois, King, I.P.-E.; Richmond, N.-E.; Lunenburg.

Les dites pétitions furent renvoyées, et les députés de ces divisions électorales, déclarés dûment élus.

VACANCES.

M. l'ORATEUR : J'ai aussi l'honneur d'informer la Chambre que, depuis la dernière session, j'ai reçu avis de divers députés que les vacances suivantes étaient survenues dans la députation :—

De M. Joseph Lavergne, député du district électoral de Drummond et Arthabaska, qui a accepté une charge lucrative dépendant de la Couronne ;

De M. Charles-Eugène Pouliot, député du district électoral de Témiscouata, décédé;

De M. J.-B.-Romuald Fiset, député du district électoral de Rimouski, qui a été appelé au Sénat ;

De M. William Lount, député du district électoral de Toronto-centre, démissionnaire ;

De M. Fabien Boisvert, député du district électoral de Nicolet, décédé.

J'ai en conséquence adresse mes divers mandats au greffier de la Couronne en Chancellerie, lui enjoignant de préparer de nouveaux brefs d'élection pour les dits districts électoraux respectivement.

J'ai aussi l'honneur d'informer la Chambre que le greffier a reçu du greffier de la Couronne en Chancellerie une communication portant la date du 14 janvier 1898, lui apprenant que, par suite de l'absence du Canada de l'Orateur de la Chambre des Communes, il avait reçu avis qu'une vacance était survenue dans la représentation à la Chambre des Communes du district électoral de Québec-centre, en conséquence de l'acceptation d'une charge lucrative dépendant de la Couronne par M. François Langelier, et que le greffier de la Couronne en Chancellerie a émis un nouveau bref d'élection pour le dit district électoral, conformément au paragraphe 2, article 8, chapitre 13, 49e Victoria (Statuts revisés du Canada).

NOUVEAUX DÉPUTÉS.

M. l'ORATEUR : J'ai, en outre, l'honneur d'informer la Chambre que durant les vacances, le greffier de la Couronne en Chancellerie a reçu des certificats de l'élection des députés suivants, savoir :—

De M. Louis Lavergne, pour le district électoral de Drummond et Arthabaska ;

De M. Charles-Auguste Gauvreau, pour le district électoral de Témiscouata ;

De M. Jean-Auguste Ross, pour le district électoral de Rimouski ;

De M. George-Hope Bertram, pour le district électoral de Toronto-centre ;

De M. Joseph-Hector Leduc, pour le district électoral de Nicolet ; et

De M. Albert Malouin, pour le district électoral de Québec-centre.

DÉPUTÉS PRÉSENTÉS.

M. Jean-Auguste Ross, député du district électoral de Rimouski, par le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et M. Guay.

M. Albert Malouin, député du district électoral de Québec-centre, par le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et M. Belcourt.

M. George-Hope Bertram, député du district électoral de Toronto-centre, présenté par sir Louis Davies et l'honorable M. Wm. Paterson.

SERMENT D'OFFICE.

Bill (n° 1) concernant la prestation des serments d'office.—(Sir Wilfrid Laurier.)

DISCOURS DU TRONE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer les honorables membres de cette Chambre que lorsqu'ils se sont rendus auprès de Son Excellence le Gouverneur général, aujourd'hui, dans la salle des séances du Sénat, il a plu à Son Excellence de prononcer un discours aux deux Chambres du parlement, et, pour qu'il n'y ait pas d'erreurs, je me suis procuré la copie suivante de ce discours :

Honorables messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des Communes :

J'ai remarqué avec grand plaisir les progrès étonnants, au double point de vue de l'importance politique et de la prospérité commerciale, faits par le Canada, durant l'année qui vient de finir.

L'emprunt récemment effectué a démontré que le crédit du Canada n'a jamais été si considérable sur les marchés de l'Europe, et nous donne fortement raison d'espérer que le poids des taxes du peuple sera, dans un avenir rapproché, sensiblement réduit, en substituant un taux d'intérêt sur la dette publique moins élevé que le taux actuel.

Je vous offre mes félicitations à l'occasion de l'accueil si cordial fait aux représentants du Canada, aux fêtes du jubilé, et aussi de la haute appréciation manifestée de toutes parts, dans la mère-patrie, relativement à la ligne de conduite tenue par le Canada, en réduisant d'une manière importante les droits imposés sur les marchandises importées du Royaume-Uni au Canada.

En dénonçant les traités de commerce avec l'Allemagne et la Belgique, le gouvernement impérial a donné une preuve des plus satisfaisantes de son désir de faciliter nos efforts faits dans le but de favoriser les relations commerciales les plus étendues entre le Canada et le reste de l'empire, et cette politique contribuera dans une large mesure, je l'espère, au développement du commerce impérial.

La découverte extraordinaire des gisements aurifères récemment faite sur le Yukon et ses tributaires, va probablement attirer de ce côté une immigration énorme, et a forcé le gouvernement à prendre promptement des mesures pour le maintien de la loi et de l'ordre dans ces régions lointaines et presque inaccessibles. Des mesures relatives à cet objet vous seront soumises.

Il a été passé un contrat, sujet à votre approbation, pour la construction, le plus tôt possible, d'un système de communications par eau et voie ferrée, à travers le territoire canadien, avec le Klondike et les territoires aurifères, ce qui, il y a lieu de l'espérer, assurera au Canada la plus grande partie du commerce lucratif de ce pays.

Les abondantes moissons dont nous avons été favorisés par une bienfaisante Providence, ont grandement contribué à augmenter notre prospérité, et je suis heureux de constater que le commerce du Canada, et plus spécialement la quantité et la valeur de ces principaux articles d'exportation, ont fortement augmenté durant les dix-huit derniers mois, et il y a d'excellentes raisons de croire que ce progrès se maintiendra, s'il n'augmente point, durant le reste de l'année courante.

Je vois avec plaisir que les contrats relatifs à certaines entreprises de l'Etat, dernièrement adjugées, contiennent des clauses de nature à empêcher le système de pressuration des ouvriers (*sweating system*).

M. L'ORATEUR.

Messieurs de la Chambre des Communes :

Les comptes publics pour le dernier exercice vous seront soumis.

Les estimations budgétaires pour l'année prochaine seront aussi prochainement mises entre vos mains.

Honorables messieurs du Sénat,

Honorables messieurs de la Chambre des Communes :

Des mesures concernant la mise à la retraite des employés, l'abrogation du présent acte du cens électoral, et un plébiscite sur la question de la prohibition, seront aussi soumises à votre étude.

Je recommande ces mesures et autres à votre sérieuse attention, en demandant à la divine Providence de bénir les travaux que vous allez commencer.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose—

Que le discours prononcé par Son Excellence le Gouverneur général aux deux Chambres du parlement soit pris en considération, demain.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne désire pas m'opposer à ce que ce discours soit examiné, mais, à mon avis, il serait préférable de suivre la coutume d'en ajourner l'examen à lundi.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas là la coutume ; nous avons toujours fait le contraire ; toujours la coutume a été de prendre le discours du Trône en considération le lendemain.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai aucune objection particulière, mais je crois que ce n'est pas l'habitude. L'honorable premier ministre propose-t-il que nous levions la séance et que nous prenions, demain, le discours du Trône en considération, ou que nous l'examinions lundi, suivant la coutume ?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami se trompe ; nous avons l'habitude de lever la séance et de nous réunir le lendemain, et c'est la coutume que j'ai l'intention de suivre dans la présente circonstance ; c'est ce que nous avons toujours fait, autant que je me le rappelle. Toutefois, je n'ai pas besoin de dire que si mon honorable ami trouvait plus commode de le prendre en consiration lundi, je serais parfaitement disposé à l'obliger sous ce rapport.

Sir CHARLES TUPPER : Je m'en rapporte à la Chambre, mais c'est là, je crois, ce que nous avons fait à la dernière session.

M. l'ORATEUR : A la dernière session, une motion semblable a été adoptée.

Sir CHARLES TUPPER : S'il en est ainsi, je ne m'opposerai pas à ce que le discours du Trône soit examiné demain.

La motion est adoptée.

COMITÉS PERMANENTS.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose—

Que des comités permanents de cette Chambre pour la présente session, soient nommés pour les objets suivants :

—1° Privilèges et Elections.—2° Lois expirantes.—3° Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.—4° Bills Privés.—5° Ordres Permanents.—6° Impressions.—7° Comptes Publics.—8° Banques et Commerce.—9° Agriculture et Colonisation; et que ces comités soient autorisés à s'enquérir de tous les sujets et choses qui leur seront renvoyés par la Chambre, et de faire rapport de temps à autre de leurs observations et opinions sur ces matières et choses, et à envoyer quérir personnes et papiers.

RAPPORTS.

Rapport des bibliothécaires-conjoints du parlement.—(M. l'Orateur.)

Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries (division de la Marine).—(Sir Louis Davies.)

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance, levée à 3.55 après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 4 février 1898.

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

PRIÈRE.

RÈGLEMENTS DU GOUVERNEMENT AMÉRICAIN—YUKON.

Sir CHARLES TUPPER: M. l'Orateur, avant d'aborder l'ordre du jour, j'attirerai l'attention du très honorable premier ministre sur l'inquiétude qui règne parmi le peuple du pays, et particulièrement chez les habitants de la Colombie anglaise, au sujet des règlements qui ont été adoptés par les Etats-Unis relativement à la voie de communication par les défilés Chilkoot et White. Je verrais avec plaisir le gouvernement déposer sur le bureau de la Chambre tout renseignement sur ce sujet qui serait de nature à diminuer l'anxiété publique à cet égard. Il est très possible que le gouvernement soit en mesure de fournir dès à présent ce renseignement à la Chambre, vu l'urgence de la question.

On me dit que des gens qui sont partis de Victoria et de Vancouver, dans le but de s'approvisionner pour aller aux régions aurifères du Yukon canadien, s'en reviennent actuellement et se rendent à Seattle pour acheter leurs provisions, car ils croient qu'il vaut mieux payer les droits de douane canadiens sur les approvisionnements américains, quand ils arrivent à la frontière du Canada, plutôt que de se soumettre aux règlements onéreux et oppressifs qui existent aujourd'hui.

La question est d'une vaste importance pour les grandes compagnies. Les députés comprendront que c'est une chose oppressive et exaspérante pour des centaines de mineurs indépendants, qui s'en vont dans une région, de se voir obligés de payer $9 par jour à une escorte, ainsi que le dit un télégramme reçu du Board of Trade de Victoria, pour traverser quelques milles de territoire américain—je ne dirai pas territoire américain, parce que c'est virtuellement un territoire en contestation, et la question de savoir s'il appartient aux Etats-Unis ou au Canada aurait dû être réglée il y a longtemps. Je suis convaincu que le premier ministre saisira la haute importance de cette question et qu'il lui accordera l'attention qu'elle exige.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je comprends fort bien l'anxiété qu'éprouve, non seulement mon honorable ami, mais tout le public canadien au sujet de la question qu'il vient de soulever. Je suis sûr que l'honorable député sait que le gouvernement n'a pas failli à son devoir en cette circonstance et qu'il a fait tout son possible pour amener un état de choses plus satisfaisant que celui qui existe aujourd'hui. Je ne peux rien dire en ce moment à propos de ce sujet, mais j'ai lieu d'espérer et de croire que très prochainement, peut-être au commencement de la semaine prochaine, le gouvernement sera probablement en mesure de faire certaines communications à la Chambre.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU YUKON.

M. FOSTER: L'honorable premier ministre me permettra-t-il d'appeler son attention sur une autre question? Le discours du Trône, entre autres sujets importants, fait mention d'une voie ferrée au Yukon, au sujet de laquelle la Chambre n'a ni renseignements ni documents. L'honorable ministre croit-il que nous discuterons ce sujet sans avoir ces informations, ou les fournira-t-il à la Chambre prochainement?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Ainsi que mon honorable ami le fait observer, le discours du Trône mentionne cette question et ajoute que le contrat fait par le gouvernement est sujet à l'approbation du parlement. Le gouvernement a l'intention de s'occuper de ce projet immédiatement, de présenter le bill mardi prochain, et naturellement tous les documents seront déposés sur le bureau de la Chambre.

M. FOSTER: Dans l'intervalle, il nous faudra discuter le discours du Trône sans ces documents, et nous devrons nous fier au *Globe*, comme de coutume.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Il vaut peut-être mieux quelquefois se passer des journaux.

ADRESSE EN RÉPONSE AU DISCOURS DE SON EXCELLENCE.

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

M. BERTRAM: M. l'Orateur, j'éprouve une certaine crainte en me levant pour remplir le devoir qui m'incombe de proposer qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence en réponse au discours du Trône.

Quand le leader de cette Chambre m'a confié cette tâche, j'ai parfaitement compris que j'étais incapable de m'en acquitter dignement, mais j'ai senti que c'était un compliment à l'adresse du comté que j'ai l'honneur de représenter, et dans ces circonstances je n'ai pu faire autrement que de le reconnaître en acceptant, bien qu'il en résultât pour moi un devoir que je crains de ne pouvoir remplir

dignement. Toutefois, je me sens rassuré par le fait qu'un nouveau député qui s'adresse pour la première fois à cette Chambre dans des circonstances de cette nature, a toujours obtenu la sympathie et l'attention bienveillante de tous les députés sans distinction. Je compte donc sur cette sympathie et cette attention pendant que je ferai quelques observations au sujet du discours de Son Excellence.

Le discours du Trône fait d'abord allusion à l'importance croissante et à la grande prospérité du Canada durant l'année qui vient de finir. Je suis sûr que nous sommes tous heureux de la prospérité du Canada et de ce qu'il occupe dans l'Empire britannique, et aux yeux des autres pays, un rang plus élevé et plus important aujourd'hui qu'à toute autre époque précédente dans son histoire ; et dans ces circonstances, nous pouvons avec raison féliciter le pays de la position qu'il occupe actuellement. De plus, il est agréable de savoir que le crédit du Canada va toujours en augmentant, qu'il est plus considérable que jamais sur les marchés de l'Europe ; et à mesure que nous continuerons à emprunter à un taux d'intérêt réduit et que notre crédit s'accroîtra, le fardeau des taxes qui pèsent sur le peuple diminuera et nous aurons en même temps l'argent dont nous avons besoin pour développer les richesses inexploitées de notre pays.

L'accueil cordial que les représentants du Canada ont reçu aux fêtes du Jubilé doit rejouir la Chambre. La magnifique réception faite au premier ministre du Canada a, j'en suis sûr, fait vibrer de plaisir le cœur du peuple, et tout en avouant franchement que son caractère élevé ait été pour quelque chose dans cet accueil, cependant, nous savons tous que la mesure prise par le parlement à sa dernière session, en s'efforçant d'établir des relations plus intimes avec l'Angleterre et de lui fournir l'occasion de développer son commerce avec le Canada, particulièrement en ce qui a trait aux exportations, comparativement aux autres pays, a certainement touché le cœur du peuple anglais, et cet acte du parlement canadien a été promptement suivi de la dénonciation des traités allemand et belge, résultat que nous n'avions jamais pu obtenir, mais qui a été la conséquence de la conduite de ce parlement à l'égard de la mère-patrie. Sous ce rapport l'acte du parlement canadien et celui de l'Angleterre ont accompli ce que des parlements précédents avaient en vain voulu obtenir, et c'est ainsi qu'a répondu le peuple anglais à l'acte de ce parlement en cette occasion particulière.

Le discours du Trône fait allusion à la construction du chemin de fer canadien du Yukon, et attendu que cette question a grandement soulevé l'attention générale et qu'elle est d'une très haute importance, je parlerai plus longuement de cette partie du discours de Son Excellence. Nous sommes tous intéressés dans cette question ; elle a trait à un sujet qui a la plus grande importance pour le pays en général, et elle doit être examinée avec calme et sagesse dans le but de constater autant que possible ce qu'il y a de plus avantageux pour les interêts du pays, et lorsque nous serons arrivés à une conclusion, d'agir sans délai conformément à à cette conclusion.

La Chambre reconnaîtra que le gouvernement mérite des félicitations au sujet des mesures énergiques qu'il a adoptées pour faire respecter la loi et maintenir l'ordre dans le district du Yukon, car c'était un problème nouveau à résoudre. Un nombre incalculable de gens étaient partis l'année dernière, et un très grand nombre partent cette année, et il fallait faire quelque chose pour faire observer les lois et maintenir l'ordre dans ce pays ; et la population doit remercier le gouvernement d'avoir agi avec tant de promptitude et de zèle dans cette affaire, résultat qui est particulièrement attribuable aux efforts du ministre de l'Intérieur.

M. BERTRAM.

Il s'opère un grand développement dans ce pays-là, ce qui, ainsi que je l'ai dit, est d'une haute importance. Bien qu'il soit impossible d'obtenir les chiffres exacts, cependant, on estime qu'il y aura entre cinquante mille et deux cent cinquante mille personnes qui partiront pour le Klondike dans le cours de l'année 1898. Qu'il en soit ainsi ou non, c'est chose difficile à établir, mais il est généralement reconnu qu'une multitude innombrable de gens se porteront vers cette contrée. Si 100,000 personnes se rendent dans nos districts miniers cette année, le chiffre des affaires dépassera tout ce qui s'est vu jusqu'à présent au Canada. Il est donc de la plus haute importance pour toute la population, que des mesures énergiques soient prises immédiatement pour assurer aux Canadiens le trafic énorme qui résultera de cette immense émigration.

Que s'est-il passé durant ces derniers mois ? Nous avons vu depuis quelque temps une lutte s'engager pour accaparer ce trafic. Je ne blâme pas les Américains de faire tout leur possible pour s'emparer du commerce de cette région, et s'ils ont des avantages que sous certains rapports, nous ne possédons pas par le fait qu'il nous faut traverser le territoire américain pour arriver au Yukon, je ne leur reproche pas d'en tirer tout le parti qu'ils peuvent.

D'un autre côté, la population canadienne veut que des mesures soient adoptées pour lui assurer ce commerce. C'est l'idée qui prédomine dans l'esprit de tous les habitants du pays. Ils croient que tous les efforts possibles doivent être tentés pour faire en sorte que le commerce du Yukon tourne à l'avantage des Canadiens, et qu'il n'aille pas enrichir les Américains. La grande difficulté que nous avons à surmonter dans le moment, c'est qu'il est presque impossible d'arriver à cette région en passant par notre propre territoire et que nos compatriotes qui se rendent au Klondike sont en butte à plusieurs inconvénients, par exemple à l'imposition de certains droits sur les marchandises achetées au Canada, car le temps est toujours la chose essentielle en tout, et, à mon avis, nous ne pouvions pas même laisser s'écouler une autre année. Nous savons tous que lorsque le commerce a commencé à suivre une direction et qu'il s'y développe, il est excessivement difficile de l'en détourner, je dis donc que le premier devoir du gouvernement est de faire en sorte que le commerce du Klondike suive sa voie naturelle, sur le territoire canadien, de manière à nous en faire recueillir tous les avantages.

A ce sujet, il faut tenir compte d'une autre considération importante. Nous savons que la fièvre causée par la découverte des mines ne dure pas toujours, et bien que je ne désire pas mettre en doute les rapports de qui que ce soit, cependant nous n'avons aucunement le droit de supposer que tout ce que l'on dit au sujet de ce territoire est toujours la vérité. Ceux qui partent pour chercher de l'or n'en trouvent pas tous, et il n'y a pas à douter qu'un grand nombre de gens qui vont au Klondike seront désappointés.

Dans le cours de l'année dernière des milliers de personnes sont parties avec des provisions, gravissant les montagnes et traversant les défilés de cette région, et quand ce nombre sera augmenté de cinquante mille, ou peut-être de cent mille autres personnes, il deviendra absolument nécessaire de prendre des mesures pour permettre à de grandes foules de gens de sortir de cette contrée en peu de temps. Si les facilités de retour manquaient, il y aurait à redouter de grands malheurs, si ces gens ne pouvaient pas s'en revenir après avoir été déçus dans leurs espérances. Il est inutile que j'insiste sur la nécessité de construire un chemin de fer dans cette région sur le territoire canadien, où que je parle des avantages considérables que procurera au peuple canadien sa part du trafic du Klondike, ce sont des faits indéniables et que nous connaissons tous. Il n'y a aucune divergence d'opinion sur ce point, et par conséquent, je n'en dirai pas d'avantage.

Je passe maintenant à un sujet qui peut donner lieu à des appréciations diverses, et qui pourrait exiger une mesure que le peuple et le parlement du pays n'approuveraient pas. Dans les circonstances ordinaires, il est du devoir de tout gouvernement de consulter le parlement avant de se lancer dans une entreprise importante à une époque particulière. Ce principe est sain en toutes occasions, et je ne veux pas y renoncer. Mais, d'un autre côté, s'il se présente des circonstances qui exigent impérativement que des mesures soient prises sans délai dans l'intérêt du plus grand nombre, aux fins de favoriser les intérêts de tout le pays, je prétends que le gouvernement ne doit pas perdre une minute pour agir. En affaires, les grands succès sont obtenus par les hommes de courage et d'audace, et la même chose peut s'appliquer au gouvernement d'un pays. Un gouvernement qui déploie de l'énergie et de l'audace en faisant ce qu'il croit être avantageux donnera plus de satisfaction au peuple que le gouvernement qui manque de courage et qui a peur d'agir promptement.

Je reconnais, de plus, que pour toute entreprise considérable il est de la plus grande importance de demander des soumissions. A mon avis, c'est juste et équitable. Le principe est sage, et la question que la Chambre doit examiner est de savoir si le gouvernement était justifiable, dans les présentes circonstances, d'adjuger une entreprise sans demander de soumissions, et sans consulter le parlement. Il nous faudra arriver à une conclusion dans cette question en conformité des faits et de ce que nous croirons être le plus avantageux pour les intérêts du pays en général.

Au sujet de l'adjudication de cette entreprise, il y a une chose qui est sans précédent. Il peut y avoir des membres de cette Chambre qui savent le contraire, mais je ne connais pas de cas dans lequel des soumissions aient été demandées pour construire un chemin de fer ou exécuter des travaux importants sans débourser d'argent pour ces entreprises. Il y a bien peu d'entrepreneurs qui seraient disposés à soumissionner une entreprise de quelque importance en sachant qu'ils seraient payés avec quelque chose dont la valeur pécuniaire serait difficile à établir. Je dis donc que ce fait extraordinaire et unique devait être pris en considération.

On dira peut-être que le gouvernement aurait dû accorder une subvention libérale en espèces pour la construction de ce chemin, et conserver les terres ; mais, à mon avis, le principe suivi par le gouvernement à ce sujet sera approuvé par le pays en général. Ce principe est que cette vaste et inaccessible région, qui n'est propre à rien, sauf à l'industrie minière, doit être responsable des sommes d'argent que son développement exigera.

Après tout, il ne faut pas oublier que la construction d'un chemin de fer dans cette région n'a aucune analogie avec celle d'une route à travers les terres en culture, où il y a une source permanente de revenus pour ce chemin. Nous pouvons construire ce chemin dans le Klondike, et il peut arriver quelque chose qui en amoindrisse la valeur. Il est donc très important de faire payer par cette région les frais de construction du chemin de fer qui la traversera. En conséquence, je crois que la grande masse de la population reconnaîtra que l'attitude prise par le gouvernement a été sage. Je suis porté à croire que si le gouvernement avait demandé des soumissions, d'après le principe appliqué dans cette entreprise, savoir : qu'aucune somme d'argent ne sera payée, le nombre des soumissionnaires aurait été très restreint. Je suis convaincu que les hommes d'affaires du pays reconnaîtront que, d'après ce principe, le gouvernement aurait eu très peu de chance de recevoir des soumissions et de voir à la construction immédiate de ce chemin de fer.

Quel aurait été le résultat, si le gouvernement eût demandé des soumissions pour la construction de ce chemin de fer à la condition que nulle somme d'argent ne serait accordée, mais que le coût en serait payé en terrains miniers ? Le gouvernement aurait paru n'avoir aucune confiance dans cette région, ne voulant pas risquer son propre argent dans l'entreprise. En conséquence, je prétends que cette manière d'agir aurait été pleine de risques et de danger.

Plus que cela : si le gouvernement n'eût pas réussi à recevoir une soumission satisfaisante pour la construction de ce chemin de fer à ces conditions, il lui aurait été dix fois plus difficile, plus tard, de négocier et passer un contrat pour cette construction que si cette ligne de conduite n'eût pas été tenue. La préparation d'un contrat d'après ce principe de ne rien payer en espèces, devait être le sujet de négociations d'après les exigences du cas ; et en conséquence, je crois que l'acte du gouvernement qui s'est efforcé de constater, au moyen de négociations, si un arrangement avantageux pouvait être conclu pour construire ce chemin de fer, sera ratifié par le peuple du pays. Je prétends que les circonstances exigeaient une action immédiate. Nous ne pouvions pas risquer de perdre une année du commerce de cette région, ce qui serait arrivé si le gouvernement eût agi comme dans les cas ordinaires et demandé des soumissions ; et le peuple aurait tenu le gouvernement responsable de cette perte. Je sais que si vous examinez le nombre de millions d'acres de terre données aux entrepreneurs pour construire ce chemin de fer, le chiffre paraît énorme.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. BERTRAM : Mais si vous jetez un coup d'œil sur la carte géographique, et si vous remarquez la quantité de terrain accordée, comparativement à l'étendue de toute la région, le chiffre n'en paraît pas si élevé après tout. De plus, que signifie cette concession de terres à une compagnie ? A mon avis, elle signifie simplement l'addition d'autant au développement des richesses minières du

pays en général. Nous savons que la compagnie, si elle veut retirer quelque chose de ses terres, devra les exploiter ; ou si elle les vend à une autre compagnie, celle-ci devra faire de même ; et je prétends que l'exploitation de ces terres ne nuira pas à celle des autres terrains, tandis qu'elle augmentera énormément le chiffre des affaires du pays en général.

On peut s'opposer à ce qu'on a appelé un monopole accordé aux entrepreneurs du chemin de fer dans la disposition prescrivant que pendant cinq années aucune autre voie ferrée ne sera construite dans cette région. Or, il me semble, en lisant ce contrat, que le gouvernement a simplement déclaré que nulle compagnie de chemin de fer dans cette contrée ne sera subventionnée ni chartée par ce parlement durant les cinq années prochaines, si le chemin de fer vient d'une partie quelconque du territoire américain.

Nous savons qu'un grand nombre de compagnies demandent des chartes pour des chemins devant aller dans cette région en partant de la côte du Pacifique par le territoire américain ; et le gouvernement des Etats-Unis, au moyen de droits de douane, aura le pouvoir de contrôler les affaires de ces compagnies de chemins de fer. Je ne crois pas que le gouvernement ou ce parlement soit justifiable de subventionner un chemin de fer allant dans cette contrée qui entrerait sur le territoire américain. Conséquemment, je dis qu'il était important pour le gouvernement de voir à ce que tout chemin de fer aidé par lui passât sur le territoire canadien.

La navigation de la rivière Stikine est libre, le territoire sur lequel passera le chemin de fer entre Glenora et le lac Teslin est canadien ; et entre le lac Teslin et Dawson-City, on me dit que la navigation sera ininterrompue. Ainsi, lorsque le chemin de fer sera construit nous aurons, pour arriver dans cette région, des facilités qui contribueront à augmenter le commerce et le crédit du Canada.

Permettez-moi d'ajouter que le fait d'exiger d'un entrepreneur un dépôt de $250,000 à titre de garantie que le chemin sera achevé dans le délai fixé, quand cet entrepreneur lui-même ne reçoit pas d'argent pour l'exécution des travaux, est, je crois, sans précédent dans l'histoire de la construction des chemins de fer au Canada ; et d'après la réputation des entrepreneurs, je suis porté à croire que ce chemin sera achevé dans le délai convenu. Si cela a lieu, ce sera un tour de force comme on en a rarement vu dans le pays, et les autres nations comprendront que lorsqu'il s'agit de travaux nécessaires le Canada peut faire sa part, et qu'on peut compter que son gouvernement agira avec célérité.

Une autre chose importante que je vois dans ce contrat est que le gouvernement réserve des blocs de terre alternatifs, de sorte que quand la compagnie exécutera des travaux de prospection ou d'exploitation, notre pays en retirera des bénéfices sans frais pour lui-même ; et chaque fois que la compagnie donnera de la valeur à ses terres elle en ajoutera aux terres du gouvernement, ce qui remboursera le pays dans une large mesure. De cette manière, le pays recueillera plus d'avantages que si le gouvernement eût exploité lui-même ces terrains miniers.

Le discours du Trône fait allusion aux moissons abondantes et au développement du commerce du pays. Nous pouvons tous nous en réjouir. Nous savons qu'une moisson abondante est nécessaire pour faire prospérer le pays et pour augmenter le volume des affaires de nos manufacturiers et de nos marchands ; et nous avons eu une magnifique récolte l'année dernière.

Mais il y a une autre chose, que le discours du Trône ne mentionne pas, mais dont je désire dire quelques mots, comme ayant contribué au progrès et à l'augmentation du commerce du pays ; je veux parler de la manière dont le gouvernement a appliqué notre politique fiscale. Je suis sûr, M. l'Orateur, que la Chambre reconnaîtra avec moi que le commerce ne peut pas être établi, que le commerce ne peut pas se développer, à moins que la confiance n'existe dans tout le pays, et je prétends que le parlement, par la revision qu'il a faite du tarif, à la dernière session, a fait naître chez tous les hommes d'affaires une confiance qu'ils ne possédaient pas au même degré auparavant. Quelques-uns étaient sous l'impression que la politique fiscale du parti libéral n'était pas aussi saine qu'elle devait être.....

Quelques VOIX : Ecoutez !

M. BERTRAM : Mais maintenant qu'elle est complète....

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. BERTRAM : Je ne nie pas que quelques hommes d'affaires et des manufacturiers étaient sous l'impression qu'ils ne pourraient pas se fier à la politique fiscale du parti libéral autant que sur celle du parti conservateur. Je l'avoue—mais ces hommes ont depuis changé d'avis. Les manufacturiers et les hommes d'affaires comprennent maintenant, plus que jamais auparavant, que le présent gouvernement, que le parti libéral, n'entend pas nuire aux intérêts du commerce et de l'industrie du pays. Cette confiance a pénétré partout dans le pays, et a contribué à ouvrir de nouveaux débouchés au commerce, à amener de nouvelles affaires et de nouvelles découvertes, et en conséquence, je prétends que la politique fiscale du gouvernement a été d'un grand avantage pour le pays en général.

Je n'ai pas l'intention de traiter longuement cette question, mais j'aimerais me faire bien comprendre, et je désire déclarer que, bien que je ne prétende pas pouvoir être d'accord avec le gouvernement en toutes choses, ou que chaque membre du gouvernement pourra partager mon opinion, je ne lui en donnerai pas moins un appui loyal et sincère. Il ne s'en suit pas que je devrai approuver tout ce qu'il fera—car je ne suppose pas qu'il se croie infaillible—mais je n'hésite nullement à approuver la politique fiscale du présent gouvernement.

Je vais plus loin, et j'ajoute que le parti libéral a tenu chacune des promesses qu'il a faites au peuple au sujet de la revision du tarif. Je sais que telle n'est pas l'opinion de l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper). J'ai lu avec beaucoup de plaisir le discours que l'honorable député a prononcé, l'autre jour, à Winnipeg, car chaque fois qu'il prend la parole, il parle avec éloquence et avec énergie, et j'aime toujours à lire ce qu'il dit.

Je trouve dans ce discours le paragraphe qui suit :

Qui ne sait pas que ces hommes ont parcouru le pays, pendant dix-huit ans en accusant la politique de protec-

tion et déclarant que chacun de ses vestiges devait être soigneusement effacé et que le libre-échange devait être établi.

J'avoue avec l'honorable chef de l'opposition, que si telle avait été la conduite du parti libéral durant dix-huit années, ce parti serait indigne de la confiance du peuple. Mais quant aux faits, je ne partage pas l'opinion de l'honorable député. En attachant une interprétation rigoureuse à une phrase, à un mot, choisi avec soin dans un discours, il peut arriver à faire croire que celui qui l'a prononcé était en faveur du libre-échange absolu, et que c'était la politique du parti libéral. Mais tout cela ne change pas le fait indéniable que le parti libéral n'a jamais eu l'intention d'abolir les droits de douane du pays. L'ancienne politique libérale n'a rien fait de cette nature. Le parti libéral a déjà été au pouvoir autrefois, et son tarif était de 17½ pour 100, à peu près. Cela ne constituait pas un programme de libre-échange. On ne pouvait pas lui donner ce nom, quand il y avait un droit sur les marchandises importées.

Je comprends que le libre-échange est une politique qui laisse entrer dans le pays, francs de droits, les articles manufacturés des autres pays. Un système de cette nature est impossible et jamais on n'a eu l'idée de l'adopter. Nous savons que même l'ancien tarif libéral de 17½ pour 100 ne suffirait pas aujourd'hui pour faire face à nos besoins. Les dépenses du pays avaient été portées à un chiffre si élevé qu'il était impossible de revenir à ce tarif, et il a fallu élever les droits pour répondre aux besoins.

Mais quelle a été la promesse faite par le parti libéral? Il a promis de réduire le tarif; il s'est engagé à faire son possible pour appliquer au tarif des principes d'un commerce plus libre, tout en tenant compte des intérêts et des besoins du pays, et il s'est engagé, de plus, à ne pas oublier le fait que nous n'étions pas aussi libres de nous occuper du tarif que nous l'aurions été si la protection n'eût pas existé durant les dix-huit dernières années. Et je prétends que le parti libéral a rempli ses promesses à ce sujet. Qu'a-t-il fait dans la revision du tarif, l'année dernière? Les droits ont été considérablement réduits sur un grand nombre d'articles—je tiens à faire cette déclaration parce que cette réduction importante n'est pas généralement connue dans le pays.

Les droits spécifiques et *ad valorem* étaient tellement mêlés dans l'ancien tarif que personne ne pouvait dire quel était la proportion du droit. Mais si vous réunissez ces droits et que vous les convertissez en une proportion sur la valeur, vous commencez alors à comprendre ce que ces réductions ont été réellement.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails, mais j'ai ici le document et je peux prouver ce que j'avance. Je dis que le parti libéral, à la dernière session, a réduit le tarif sur un grand nombre d'articles manufacturés dans le pays dans la proportion de 10, 15, 25, 35 et 40 pour 100. Ces réductions sur les marchandises importées dans le pays sont importantes, et, en conséquence, je prétends que le gouvernement a rempli la promesse qu'il avait faite de réduire le tarif autant que possible, et je suis porté à penser que personne ne croyait que le gouvernement réduirait les droits dans cette proportion. Le tarif a été réduit d'après le principe d'un tarif de revenu, principe que le parti libéral a toujours préconisé comme devant être la base d'un tarif. La protection excessive a été entièrement retranchée. On a tenu compte des besoins du pays et le tarif est devenu un tarif de revenu. Ce tarif de revenu favorise toutes les industries du pays beaucoup mieux qu'un tarif protecteur. Sous ce rapport je prétends que le tarif a été réduit sensiblement, qu'on en a fait un tarif de revenu, et qu'en cela le gouvernement a rempli la promesse qu'il avait faite, parce que jamais on n'a eu l'intention d'abolir entièrement les droits et de permettre d'entrer en franchise les articles manufacturés des autres pays.

Je désire répéter ici ce que j'ai dit ailleurs. Nous avons pendant grand nombre d'années agité la question du tarif, nous avons eu une revision l'année dernière et il est temps que nous ayons la stabilité et la permanence. Il faut de la permanence et de la stabilité dans le tarif pour permettre au commerce et aux affaires d'un pays de se développer; et aujourd'hui qu'une nouvelle ère de prospérité luit pour nous, ce serait une grande erreur de discuter une question de changements au tarif. Je ne veux pas dire qu'il ne doit pas y avoir de changements pendant quelques années, ou un certain temps considérable. Il peut survenir des circonstances qui exigeront des changements, mais je veux dire que la revision du tarif, à la dernière session, a été si complète et si satisfaisante pour tout le pays que même plusieurs membres du parti conservateur n'ont rien pu trouver à y redire, et dans ce cas, nous devons avoir permanence et stabilité dans notre tarif. Mais d'un autre côté, nous devons être prêts, quand les circonstances changeront, à faire les changements qui deviendront nécessaires.

Permettez-moi d'expliquer ce que j'entends sur ce sujet. Par exemple, prenez le droit imposé sur le bois de construction. Nous savons que le tarif a été revisé l'année dernière, mais le bois américain entre encore en franchise comme autrefois, tandis que le bois canadien, qui était autrefois admis en franchise aux Etats-Unis, est frappé d'un droit. Au cours de la discussion qui a eu lieu, il a été impossible de regarder les droits sur le bois autrement que comme affectant les deux pays, et il est raisonnable de tenir compte de la législation des Etats-Unis sur cette question des droits sur le bois en préparant une législation sur le même sujet pour le Canada.

Cette question a été devant le public durant de nombreuses années. Aujourd'hui le bois américain entre en franchise au Canada, et un droit de $2 par mille pieds est imposé sur le bois qui va aux Etats-Unis. Ainsi, il se présente un nouvel état de choses, et bien que je ne dise pas qu'il faut imposer un droit sur le bois américain qui entre dans le pays, je prétends que les circonstances ayant changé, le gouvernement sera obligé d'étudier sérieusement la question au point de vue de ce nouvel état de choses et de résoudre les problèmes qui se présentent de manière à favoriser les intérêts du pays en général.

Je vois avec plaisir dans le discours du Trône que le gouvernement, en ce qui concerne ses entreprises, a aboli le système de pressuration des ouvriers. Cela indique que le gouvernement ne perd pas de vue les intérêts de toutes les classes de la population et travaille pour le bien de tous. De plus, je suis heureux de voir que le discours du Trône mentionne la question des pensions de retraite, l'Acte relatif au cens électoral et le plébiscite. Ces questions font partie des promesses faites par le gouvernement et par le parti libéral,

et je les vois avec plaisir mentionnées dans le discours de Son Excellence, car cela démontre que le gouvernement veut remplir ses promesses au sujet de ces questions importantes.

Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps. J'envisage l'avenir du pays avec la plus grande confiance. Il n'y a jamais eu dans l'histoire du pays une époque où le peuple a eu plus de confiance qu'aujourd'hui dans l'avenir de notre pays. C'est une grande satisfaction pour moi, et le parti libéral et le pays en général doivent voir avec plaisir que les prédictions de nos amis de l'opposition, quant aux malheurs qui nous frapperaient si les libéraux arrivaient au pouvoir, ne se sont pas réalisées.

Nous savons que la confiance règne dans tout le pays et que cette confiance est une cause d'augmentation dans le commerce. Et nous attendons avec espoir et confiance l'exploitation sur la plus haute échelle possible des richesses cachées de notre pays. Et avec un immense territoire, avec un peuple plein d'énergie et une administration efficace nous pouvons nous attendre à de grandes choses. Nous devons être fiers de posséder un système de gouvernement aussi libre que le nôtre et des institutions aussi bonnes que celles que nous avons. Je ne connais pas de pays au monde où j'aimerais mieux vivre que dans notre beau et cher Canada.

M. GAUVREAU : M. l'Orateur, lorsque le chef du gouvernement me confia la tâche tout à fait honorable pour moi, quoique cependant onéreuse, de seconder l'adresse en réponse au discours du Trône, je ne vous cacherai pas que j'hésitai un instant devant les responsabilités que j'assumais. Et, en ce moment même où je me lève pour la première fois dans cette enceinte, en face des représentants du peuple de ce pays, il me semble qu'une voix me vient du haut de votre siège présidentiel, M. l'Orateur, ou plutôt ce sont les échos de cette Chambre qui me redisent les succès et les triomphes oratoires de ceux qui m'ont précédé ici en pareille circonstance, et en face de ma propre faiblesse, je demande l'indulgence de ceux qui m'écoutent.

Je sens, M. l'Orateur, qu'un double devoir s'impose : celui de seconder l'adresse, et celui d'écouter les quelques observations que j'ai à faire. Je remplirai le mien dans la mesure de mes forces, suivant les humbles capacités que la Providence m'a données ; quant au vôtre, messieurs, vos applaudissements de tout à l'heure et votre passé me sont garants que vous l'accomplirez avec cette bienveillance que vous n'avez jamais refusée à ceux qui, comme moi, vous l'ont demandée ; à ceux qui, comme moi, en ont eu besoin.

L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), qui vient de reprendre son siège, ne m'a laissé, pour ainsi dire, que des épis à glaner dans le champ pourtant si vaste du discours du Trône, et au risque de répéter plus ou moins bien en français ce qu'il a dit lui-même dans la langue anglaise, j'accomplirai jusqu'au bout ma tâche durant les quelques minutes que je me suis allouées.

L'année 1897, qui vient à peine de finir, aura été fertile en événements de tout genre, et déjà l'histoire s'en est emparée pour en faire une des années les plus mémorables de cette fin de siècle. En effet, n'y aurait-il eu que le soixantième anniversaire du règne de Sa Majesté, anniversaire sans précédent dans les annales des peuples, et où il nous a été donné de voir une véritable explosion de

loyauté de la part du peuple anglais et de la part des colonies anglaises disséminées un peu par tout le monde, colonies si dignement représentées auprès du Trône de Sa Majesté, surtout celle du Canada, dans la personne éminemment sympathique et distinguée de son premier ministre, le très honorable sir Wilfrid Laurier et sa digne épouse ; n'y aurait-il eu que la célébration de ce jubilé dont les proportions grandioses vont s'accentuant à mesure que l'on s'en éloigne peu à peu, que cela suffirait à immortaliser l'année 1897, et pour que les poëtes, les historiens et les orateurs s'en emparent pour en transmettre le précieux souvenir aux générations futures.

Plus tard, celui qui jettera en arrière un regard sur les pays civilisés du monde, s'arrêtera étonné et ravi devant cette apothéose d'un peuple en l'honneur d'une femme que nous admirons, que dis-je, M. l'Orateur ? c'est parce que je prononce le nom de femme que je devrais ajouter : d'une femme que nous aimons. Comme le poëte ancien, ce scrutateur du passé ne pourra pas s'empêcher de s'écrier : arrête voyageur, tu foules une terre héroïque,—*Sta Viator !*

Me sera-t-il permis, à mon tour, de jeter un regard rétrospectif, m'arrêtant au début de ce règne qui ne s'annonçait pas sous des couleurs bien riantes pour notre pays ? En 1837, à l'époque la plus sombre de notre histoire nationale, ce pays que l'on a appelé le plus beau joyau de la Couronne d'Angleterre,—couronne que l'on plaçait en tremblant peut-être alors sur une tête de seize ans,—ce pays menaçait de rester enseveli sous les ruines d'une querelle intestine dégénérée en une révolution sanglante. Celui que l'on a appelé le grand Papineau et qu'on pourrait peut-être appeler l'O'Connell des Canadiens, jetait aux quatre coins du pays ses strophes enflammées, protestant contre les abus du pouvoir ; protestant contre les actes tyranniques et arbitraires du gouvernement provincial. La constitution de 1791 ne restait plus debout sous le coup des assauts répétés, et dans la lutte acerbe des partis, on pressentait déjà l'aurore de 1841, l'union des provinces du Haut et du Bas-Canada, union destinée, sans doute, dans la pensée de ses auteurs, à amoindrir sinon à annihiler la race canadienne-française ; mais qui nous a sauvés de l'anéantissement, au contraire, en nous mettant en contact journalier avec une race qui s'est toujours distinguée par son énergie, son esprit d'entreprise et d'initiative et son amour du progrès : j'ai nommé la race anglaise.

Le rayonnement, ou plutôt la contagion du bon exemple a opéré ce miracle de nous donner une vie nouvelle, au lieu de creuser une tombe pour y ensevelir notre existence nationale. Que dis-je ? avec les années bien des préjugés sont tombés, et le jour où l'on pu voir un Canadien-français devenir l'aviseur de la couronne et premier ministre de ce pays, bien plus, le jour où l'on a pu voir le descendant d'une race qui en 1837 et 1838 combattait les armes à la main contre la Couronne d'Angleterre, aller représenter auprès du trône de Sa Majesté—et vous savez combien dignement et avec tant d'honneur et d'éclat—une colonie où l'élément anglais prédomine, une colonie où les Canadiens-français sont en minorité, ce jour-là les hommes d'Etat anglais ont dû se dire : un pays où l'harmonie des races est si vitale, où la tolérance resplendit au grand soleil de la liberté civile, politique et religieuse, où la diversité des croyances

n'engendre pas ces luttes stériles et parfois si terribles de la bigoterie et des religions, ce pays est mûr pour devenir presqu'un Etat libre dans le plus grand empire libre du monde, capable, si non de faire ses traités lui-même, du moins assez puissant pour exiger la dénonciation des traités qui sont un obstacle à son commerce et une entrave à la libre expansion de ses richesses naturelles et manufacturières.

1837, 1867, 1897 ! Quelles dates, M. l'Orateur, mais aussi quels enseignements pour nous, de la génération présente, et pour ceux qui viendront après nous. Mais aujourd'hui, presqu'au lendemain de ces fêtes jubilaires, sublime apothéose d'un peuple venu des quatre coins du globe en l'honneur de cette femme sublime que l'on appelle la Reine Victoria, Impératrice des Indes, *Victoria Dei gratia*, qu'avons-nous à montrer aux regards des pays étrangers et qu'avons-nous à mettre sous les yeux de notre propre peuple ? Je sais que l'on dira de l'année 1897 qu'elle a été l'année du Jubilé ; mais je sais aussi que l'on s'empressera d'ajouter qu'elle a été l'année de la découverte des mines d'or du Klondike. Mines d'or fabuleuses, découverte inespérée, arrivant pour ainsi dire dans un moment très opportun et bien capable de remplir d'aise et d'espoir le cœur de tout Canadien patriote qui désire voir son pays riche, grand et prospère. La fièvre de l'or est partout. Elle menace même de faire tourner la tête aux vieux pays civilisés du monde. En effet, des syndicats puissants se forment, en tête desquels nous lisons les plus grands noms de la haute finance, du commerce et de l'aristocratie anglaise, des syndicats puissants se forment qui vont déverser sur notre pays l'or de leurs actions par l'exploitation sur une large échelle des richesses incalculables de ce nouvel Eldorado.

Nouveaux Jasons, Jasons des temps modernes, les mineurs de tous les pays du monde vont pour ainsi dire se ruer à la conquête de cette nouvelle Toison d'or, dont l'accès de nos jours est peut-être plus difficile qu'aux temps fabuleux et héroïques, mais en retour, elle sera certainement plus lucrative, plus payante.

Ah ! je voudrais avoir la plume de l'auteur des "*Mille et une nuits*," ou plutôt, je voudrais avoir l'éloquence des grands maîtres de la parole pour mettre devant le pays, comme il conviendrait, les avantages incalculables de cet événement qui prend des proportions presque internationales, tant on s'en préoccupe dans toutes les parties du monde civilisé.

Mais, M. l'Orateur, il n'y a pas que de ce côté que la richesse va nous venir et qu'elle nous est venue. On dirait vraiment que la politique de ce pays a hérité de la baguette magique de quelque bonne fée en voyage. En effet, elle sait, par une conduite sage et éclairée, donner de l'essor et de l'activité au commerce et par un réajustement du tarif sur des bases sûres, justes et équitables, donner l'assurance qu'enfin des jours meilleurs se sont décidément levés sur ce pays ; jours meilleurs depuis si longtemps et avec tant d'impatience attendus par les habitants de ce Dominion. Demandez aux cultivateurs de ce pays, à la classe agricole—c'est la plus nécessaire parce que c'est la plus intéressante—et que vous répondra-t-elle ? Elle vous dira que la prospérité est venue et que la richesse est à nos portes. Si vous en doutiez encore, M. l'Orateur, je pourrais dire : laissez parler dans cette Chambre la grande voix des élections partielles qui ont eu lieu depuis un an, et la réponse sera péremptoire et décisive. Mais j'aime mieux dire que ceux qui, comme moi, ont l'honneur de représenter un comté essentiellement agricole savent bien que leurs électeurs sont contents, que les cultivateurs sont pleins d'espoir. Est-ce que les produits de la ferme n'ont pas obtenu des prix très rémunérateurs ?

Est-ce que le blé, par exemple, n'a pas obtenu un prix au delà de toute espérance ? Est-ce que la vente des animaux n'a pas été très lucrative, comparée aux années précédentes, et cela, grâce sans doute à la politique sage de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), dans la question éminemment délicate de l'abolition de la quarantaine avec les Etats-Unis ? Je profite de la circonstance pour remercier, au nom du pays, l'honorable ministre de l'Agriculture de nous avoir doté du système des appareils frigorifiques dont l'application a été couronnée de succès, et dont les résultats sont maintenant devant le pays, frappant les yeux des plus aveugles—ceux-là qui ne veulent pas voir clair.

Demandez-le aux manufacturiers, qui sont un facteur important dans le développement commercial d'un pays jeune comme le nôtre ; s'ils sont de bonne foi, ils vous diront que la prospérité est revenue avec les jours meilleurs. Ils ne pourraient pas le nier devant l'augmentation seule du chiffre des exportations de ce pays ; bien plus, ils vous diront qu'à eux-mêmes la confiance leur est revenue avec la certitude qu'ils ont que dans cette question du réajustement du tarif, rien ne serait risqué ni amené brusquement, mais qu'au contraire, tout viendrait à point selon les besoins de l'heure et les exigences des circonstances.

Regardez le tableau des faillites, c'est celui qui ne trompe pas, c'est lui qui nous indique la déchéance ou la prospérité commerciale d'un peuple, c'est lui qui nous démontre si nous avons une marche ascendante dans le domaine des affaires, ou si nous nous acheminons vers la banqueroute. Que nous dit-il ?

Je ne crois pas me tromper en disant qu'il y a eu quinze pour cent de diminution dans le nombre des faillites, l'année dernière, comparée avec l'année précédente. Voilà qui parle plus éloquemment que tous les discours que nous pourrions faire de ce côté-ci de la Chambre.

M. l'Orateur, je n'ai pas, comme beaucoup d'autres, une foi excessive dans tous ce que disent les journaux, mais dernièrement un journal à grande circulation de Montréal, disait ce qui suit :

Le Canada est un pays vraiment privilégié. Nous n'avons pas à craindre de complication internationale; nos institutions fonctionnent avec harmonie ; nous découvrons tous les jours des ressources nouvelles ; et à l'heure qu'il est, il n'est pas de contrée sur laquelle les yeux de l'Europe ne se portent avec plus d'intérêt que sur cette terre du Canada.—(*La Patrie.*)

C'est un journal libéral qui parlait ainsi, et comme on peut suspecter son impartialité, voyons ce que disait un grand journal de Toronto, journal conservateur, *The World* :—

Nous entrons dans une ère de grands, d'immenses développements. Dans dix années, nous en sommes convaincus, notre population aura doublé. L'année qui commence sera marquée de progrès étonnants dans tout l'Ouest, dans la Colombie Anglaise et dans le Yukon.

Et c'est vrai, M. l'Orateur, la découverte des mines d'or du Klondike et leur exploitation sur un grand pied vont diriger vers ce pays, qui en a tant besoin, un courant d'immigration considérable

très vigoureuse et très saine, et le Canada qui a tant à profiter par un pareil mouvement, ne cherchera pas à l'entraver, ni à l'enrayer, mais au contraire, va le favoriser par tous les moyens mis à sa disposition, On viendra alors de toutes les parties du monde civilisé augmenter notre population et notre richesse, et nos plaines de l'Ouest, si grandes, si belles, si fertiles, si pleines d'attirance verront les étrangers y venir chercher en même temps qu'un asile, sinon la richesse, du moins une aisance certaine dans un avenir assuré.

L'histoire se répète, M. l'Orateur ; après l'exploitation de l'or qui, après tout, ne peut être que passagère et éphémère, ce sera le tour de nos plaines du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ; alors avec un gouvernement sage, économe, honnête et prudent, ce qui veut dire un gouvernement libéral, à la tête des affaires du pays, avec un système de lois à nul autre pareil, avec une augmentation excessive de population, et partant, un accroissement de richesses, nous verrons alors les déficits annuels remplacés par des surplus mirobolants dont l'application et les effets pour ce pays sont incalculables à cette distance.

M. l'Orateur, je pourrais vous dire encore que l'émigration a cessé, que nos finances sont restaurées ; mais je m'arrête. Je m'aperçois que les choses merveilleuses qui m'apparaissent au regard, en soulevant le voile de l'avenir, me font oublier que mon heure est arrivée et que je ne dois pas abuser de la patience de cette Chambre.

En terminant, M. l'Orateur, laissez-moi remercier le gouvernement de ce pays et le féliciter de nous avoir donné plus que des espérances. Je sais que sur les banquettes du Trésor on ne se contente pas, comme du temps des conservateurs, "*d'un déluge de mots dans un désert d'idées*," mais, au contraire, les promesses qu'on fait on les remplit. Je sais que le gouvernement ne se contente pas de gouverner, mais qu'il met sa science à prévoir les événements, et prévoir, en politique, c'est non seulement assurer la stabilité des ministères, mais c'est assurer aussi la stabilité de nos finances et de notre prospérité commerciale.

Décidément, la richesse est avec nous ; ce n'est plus, comme le disait autrefois celui qui n'était alors que le jeune et brillant député de Drummond et Arthabaska, ce n'est plus le supplice de Tantale, mais si nous sommes menacés de quelque chose, ce sera des inconvénients qu'éprouvait Gargantua. A tout événement, la prospérité est avec nous, et si j'en crois les voix autorisées qui viennent de toutes les parties du pays, la paix, l'union, l'harmonie et l'entente vont régner en souveraines dans ce pays. Alors, permettez, M. l'Orateur, au plus humble des députés de cette Chambre, d'exprimer un vœu du fond du cœur : c'est de voir se lever, pour ce pays que nous aimons tant, l'aurore du jour où nous pourrons tous, dans un commun sentiment de confraternité, tous tant que nous sommes, Anglais et Canadiens-français, Irlandais et Ecossais, protestants et catholiques, tous, jeter aux quatre coins de la Confédération ces paroles sublimes—sublime message de paix du Ciel à la Terre—qui frappèrent les cieux de la Galilée dans le rayonnement de l'étoile de Bethléem : "Gloire à Dieu au plus haut des cieux, mais au moins paix sur la terre, paix aux hommes qui ont la bonne volonté de faire du Canada un pays riche, grand, libre et prospère, dans l'union de tous les citoyens malgré la diversité des races." (Texte).

M. GAUVREAU.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis convaincu, M. l'Orateur, que cette Chambre a écouté avec le plus grand intérêt les discours que viennent de prononcer l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) et l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau). Je félicite la Chambre de posséder enfin parmi ses membres, dans la personne du représentant de Toronto-centre, l'homme qui est responsable du tarif douanier existant aujourd'hui dans notre pays. Nous étions quelque peu curieux de connaître les origines d'un aussi remarquable travail, mais on nous a dit, durant la campagne électorale de Toronto-centre, que l'auteur du tarif était l'honorable député qui vient avec tant de talent de nous exposer ses vues à ce sujet.

Nous le connaissions pour un fabricant distingué, faisant un commerce important de machines et de quincaillerie ; mais nous ignorions jusqu'à ce que les déclarations faites durant cette dernière élection soient venues nous éclairer, que l'honorable député avait édifié ligne par ligne le tarif actuel, que ce dernier ne contenait pas un seul item depuis A jusqu'à Z qu'il n'ait revisé avec le plus grand soin, et je crois qu'il a été même jusqu'à dire que ce dernier n'a été imprimé qu'avec sa permission.

Or, M. l'Orateur, c'est toujours une grande satisfaction de savoir quels sont les personnes responsables de semblables choses. J'ai cependant été quelque peu surpris d'entendre l'honorable député, lui qui est l'auteur de ce tarif remarquable, lui qui avait l'avantage d'en connaître d'avance tous les secrets et de pouvoir suivre facilement les grandes lignes d'un aussi admirable modèle. J'ai été surpris, dis-je, de l'entendre admettre devant cette Chambre, au cours de son discours, que l'arrivée du parti libéral au pouvoir et la ligne de conduite qu'il suivrait une fois en office, avaient plongé le peuple de ce pays dans la plus grande consternation. A quoi attribuer cette consternation, quelle était la cause de cette vague inquiétude ? La voici, il y avait dans ce pays un certain nombre de gens qui croyaient en la sincérité des honorables députés de la droite, que leurs paroles et leurs discours, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, étaient l'expression fidèle de leur pensée, et qu'une fois à la tête des affaires ils rempliraient les promesses faites par eux au peuple canadien.

Je crois pouvoir expliquer à l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) comment il se fait que le public a repris confiance, et que comme il l'a prétendu lui-même, les hommes d'affaires de ce pays sont à l'heure actuelle dans la jubilation. La raison de tout cela, c'est que ces hommes d'affaires se sont aperçus qu'ils s'étaient trompés en ajoutant foi à la sincérité des libéraux. Ils ont constaté que les libéraux, qui durant dix-huit ans,—si nous en exceptons un court espace de temps durant lequel ils prêchèrent la réciprocité absolue, et citèrent le tarif américain comme devant servir de modèle au tarif canadien—avaient déclaré que s'ils arrivaient au pouvoir ils feraient disparaître jusqu'au dernier vestige de la protection, de cette protection, qui comme le disait dans un langage énergique l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), était un malheur pour le Canada—au lieu de remplir leurs promesses, avaient appelés à leur secours pour rédiger le tarif canadien un puissant manufacturier qui s'était enrichi aux dépens de la population de notre pays. Voilà, je crois, ce qui explique un peu la manière dont ce tarif a été fait.

J'ajouterai ceci, M. l'Orateur, la présence de l'honorable député dans cette chambre, le discours qu'il vient de prononcer, en sa qualité de véritable auteur du tarif, et de celui en qui le gouvernement avait reposé toutes ses confiances pour l'édification de ce travail, ainsi que la déclaration qu'il vient de faire, tout cela nous prouve surabondamment que les assertions faites par l'honorable ministre des Finances (M. Fielding), à l'effet de faire croire que ces remaniements n'étaient qu'un premier pas dans la bonne voie et qu'ils allaient se mettre immédiatement à l'œuvre pour doter notre pays du libre-échange tel que promis, tout cela n'était fait que pour tromper le peuple ; car nous savons maintenant que le tarif actuel devra rester tel qu'il est, et qu'aucun changement n'y sera fait d'ici à dix ans, tel que l'a promis au peuple de ce pays. l'honorable préopinant durant l'élection de Toronto-centre. Et nous pouvons être persuadés qu'il pouvait parler ainsi en toute sécurité, parce que l'honorable premier ministre, à son retour d'Europe, déclara, dans la première occasion qu'il eut de s'adresser au public, que rien ne pouvait être plus préjudiciable au pays que les remaniements de son tarif et que ce dernier devait rester tel qu'il était.

J'ignore si les honorables députés qui appuient le gouvernement, et à qui l'on a voulu faire croire que les réductions apportées au tarif, quelque légères qu'elles fussent, n'étaient qu'un premier pas vers le libre-échange qui devait être nécessairement la politique douanière du pays.

Je ne sais pas jusqu'à quel point ces honorables députés de la droite vont être satisfaits, mais je suis persuadé que le peuple canadien va apprendre avec plaisir que l'on ne fera plus de changements ni de réductions dans le tarif, et que ce dernier restera tel qu'il est aujourd'hui. Ils n'ignorent pas que le Canada a atteint la position qu'il occupe aujourd'hui, grâce à la mise en vigueur d'un tarif qui ressemble sous bien des rapports à celui qui est préconisé par l'honorable député de Toronto-centre ; que c'est grâce aux bienfaits d'un tarif protecteur que notre pays a réussi à sortir de l'état désespéré où il se trouvait, de la pauvreté et de la misère où il était plongé, lorsque les honorables députés de la droite étaient au pouvoir.

Grâce à ce tarif protecteur toutes les industries de ce pays retrouvèrent une nouvelle énergie, des centaines d'autres qui ne pouvaient exister avant lui, lui doivent le jour ; grâce à lui la main-d'œuvre trouva de l'emploi, l'argent, et avec lui le bonheur se répandirent dans tout le Canada. Il n'est donc pas surprenant que l'intelligente population de ce pays, connaissant ces faits, n'ait éprouvé une grande frayeur à l'annonce que les honorables députés de la droite avaient l'intention de mettre à exécution les promesses faites par eux, alors qu'ils étaient dans l'opposition. Mais le peuple a repris confiance.

L'honorable député veut-il dire que le tarif du parti conservateur n'allait pas assez loin dans la voie de la protection, parce qu'un de ses premiers actes a été d'augmenter les droits sur le coton de couleur ? Si c'est bien là le sens de ses paroles, ce sera une nouvelle preuve pour le pays, de la puissance de l'honorable député et la garantie que tant qu'il siégera dans cette Chambre, il ne permettra à personne de traiter à la légère ce tarif qui est son œuvre et dont il est si fière d'être l'auteur.

Je n'ai pu suivre entièrement l'éloquent discours prononcé par l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau). J'ai cru comprendre que l'honorable député est poète, et bien qu'il m'ait été impossible de suivre le discours qu'il a prononcé dans la langue française, avec autant d'attention que je l'aurais désiré, je crois avoir compris qu'il attribue la prospérité commerciale qui règne aujourd'hui dans notre pays au gouvernement actuel. On dit que les poètes, lorsqu'il s'agit pour eux de traiter de questions purement matérielles, jouissent d'une licence dont sont privés le commun des mortels, et je crois que l'honorable député a largement usé de cette licence poétique lorsqu'il a fait cette déclaration. L'honorable député de Toronto-centre a franchement déclaré que l'une des principales causes de la prospérité actuelle du Canada, est la magnifique récolte qu'il a plu à la Providence de donner à ce pays, et au sujet de laquelle nous nous réjouissons tous, parce que nous y sommes tous intéressés.

Je ne crois pas qu'il soit permis même à un poète de mettre au crédit du gouvernement ce que la Providence a fait pour notre pays. Mais il y a aussi un autre fait auquel on n'a pas fait allusion et qui a aussi une certaine importance relativement à cette question, je veux parler du prix élevé du blé, du fait que le blé, l'un des principaux produits d'exportation de ce pays, a, depuis un an, atteint un prix double de celui qu'il a jamais obtenu depuis plusieurs années. L'honorable député prétend-il attribuer cette hausse au gouvernement ? Veux-t-il dire que ce dernier est responsable de la famine qui a régnée dans l'Inde et de la sécheresse en Russie ?—car à moins qu'il ne porte jusque là ses conclusions. il ne peut porter au crédit du gouvernement le fait que le prix du blé est élevé. Il n'y a pas une seule branche de l'industrie qui doive quoi que ce soit, ou qui puisse attribuer sa prospérité actuelle à quelqu'acte dont le gouvernement se soit rendu coupable.

Maintenant, M. l'Orateur, venons-en au discours du Trône lui-même. Je constate que la première question qu'on y traite, et à laquelle a fait allusion l'honorable député de Toronto-centre, est l'emprunt récemment négocié à Londres par l'honorable ministre des Finances. Je n'hésite pas à féliciter cet honorable ministre du succès de cet emprunt. Nous avons tous appris avec plaisir que cet emprunt ait pu se faire à des conditions aussi avantageuses, c'est là un succès dont le pays tout entier a raison d'être fier.

Mais je ne crois pas qu'il y ait eu, relativement à cette transaction, des choses assez importantes pour permettre de dire dans le discours du Trône " que le crédit du Canada n'a jamais été aussi considérable sur les marchés européens." Je nie cela. Lorsque l'aucienne administration a quitté le pouvoir, et lorsque l'honorable ministre est allé à Londres, il a constaté que le crédit du Canada était aussi bon alors qu'il l'est aujourd'hui, cette assertion n'est pas justifiée par les faits. L'emprunt était avantageux, il fait honneur au pays et à l'honorable ministre des Finances, et nous en sommes satisfaits. Mais il n'est pas vrai de dire qu'il a obtenu un prix plus favorable que le 3 pour 100 qui faisait prime à 7, qui était le point atteint lorsque nous avons quitté le pouvoir, et auquel il était lorsque l'honorable ministre a traversé l'Atlantique. J'en appelle à l'honorable ministre, qui était anciennement ministre des Finances (sir Richard Cartwright), pour confirmer le fait que c'est sous l'administration conservatrice que le crédit du Canada s'est relevé sur les marchés monétaires de

l'univers, et cette grande amélioration a eu lieu lorsque nous réussîmes à passer du 4 pour 100 au 3 pour 100 et à obtenir le prix atteint, et sous l'administration du parti conservateur ce 3 pour 100 a graduellement atteint une prime de 7 pour 100. Mais il y a, relativement à cet emprunt, un autre point de vue sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre, et en particulier celle de mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances (sir Richard Cartwright), c'est que je puis prétendre que la conduite suivie par le ministre des Finances actuel est conforme aux idées émises par moi dans une discussion avec celui qui était alors ministre des Finances, sur la question de savoir s'il était préférable, dans les intérêts du Canada, de placer un emprunt sur le marché anglais à un prix fixe, ou bien à un prix minimum et de demander des soumissions.

L'honorable ministre et moi, nous eûmes à ce sujet—s'il s'en souvient—une vive discussion, et je soutiens que le ministre des Finances actuel est plutôt un partisan des idées que je préconisais alors que de celles de l'honorable ministre avec qui j'ai discuté la question.

Venons-en maintenant au plus intéressant de tous les sujets, au jubilé, et je suis persuadé qu'il n'y a pas un député dans cette chambre, qu'il n'y a pas une personne dans ce pays, à quelque classe et à quelque partie de la société qu'il appartienne, dont le cœur n'a pas tressailli de la plus vive émotion en songeant à cette merveilleuse célébration du Jubilé. Le spectacle offert au monde de Sa Majesté la Reine, entourée non seulement de millions de ses loyaux sujets luttant entre eux pour lui témoigner l'attachement qu'ils portent à son trône et à sa personne, mais entourée des représentants de toutes les parties éloignées de l'Empire, est un spectacle dont le souvenir vivra bien longtemps. Je crois de plus que cette puissance dont l'Angleterre a donné une preuve, en présentant aux regards de l'univers un déploiement de forces navales comme on n'en avait jamais vu jusque là, et cela sans appeler un seul de ses navires des stations étrangères, et sans diminuer d'un seul vaisseau l'effectif de sa flotte de la Méditerranée, était un spectacle destiné non seulement à exciter des sentiments de loyauté et d'amour-propre dans tous les cœurs anglais, mais destiné aussi à contribuer à la paix universelle. Je désire profiter de cette occasion pour présenter mes sincères félicitations au très honorable chef du gouvernement, qui a représenté le Canada en cette circonstance, sur les honneurs qui lui ont été conférés, et en parlant ainsi, je crois être l'interprète des sentiments, non seulement de tous les députés de la gauche, mais de tous les citoyens de ce pays.

Je n'ai pu cependant retenir un mouvement de surprise lorsque, avec tous ceux qui étaient présents, j'ai hier, jeté les yeux avec admiration sur le très honorable ministre, paré de la Grande- roix de Saint-Michel et Saint-George, et de la Grande-Croix de la Légion d'honneur de France, que doivent penser ses amis démocrates, ceux qui avaient l'habitude d'applaudir avec enthousiasme lorsqu'il dénonçait en termes méprisants ces dernières comme étant des décorations insignifiants et sans valeur. Je crains bien que comme tant d'autres une fois en face de la tentation, il n'ait oublié ses sentiments démocratiques, il n'ait senti son courage faiblir, et n'ait pu faire autrement que de succomber à la tentation.

Sir CHARLES TUPPER.

Cependant, M. l'Orateur, je considère comme un avantage pour le pays, le fait que le très honorable ministre fait maintenant partie d'un ordre très noble et très distingué, il devra défendre ces choses qui jouent un rôle important dans les institutions anglaises, et au moyen desquels Sa Majesté récompense les services rendus à la Couronne, en accordant ces décorations importantes. Tous seront d'accord avec l'honorable député qui a proposé l'adresse, quant à ce qui concerne la personnalité distinguée du très honorable premier ministre. Nous l'apprécions tous, et nous avons tous été heureux d'apprendre que dans la personne du premier ministre le Canada avait été représenté de l'autre côté de l'océan, par un homme dont la personnalité était si remarquable que nous avions tous droits d'être fiers de lui. Nous reconnaissons tous la force et la vérité du portrait qu'a tracé de lui le grand orateur latin de l'Université de Cambridge, le professeur Sandys, lorsqu'il a déclaré que le très honorable ministre parlait éloquemment en deux langues. Son éloquence lui a donné une force nouvelle, car nul peuple au monde, si ce n'est le peuple français, ne se laisse plus facilement toucher par l'éloquence que le peuple anglais.

Mais avant de passer à un autre sujet, je désire faire une remarque que j'avais oublié relativement à ces ordres. J'ai remarqué avec quelque surprise, en regardant les décorations portées par le très honorable premier ministre, qu'il a accepté la Grande-Croix de la Légion d'Honneur française. Je n'ai pas compris et je ne comprends pas encore ce que cela veut dire. Lorsque j'ai eu l'honneur de représenter le Canada à l'exposition d'Anvers, en ma qualité de commissaire, une décoration du même genre me fut offerte par le roi des Belges. N'ignorant pas qu'aucun sujet anglais ne peut accepter un ordre étranger, si ce n'est avec le consentement de la Couronne, je me rendis au bureau des colonies, et j'y rencontrai sir Robert Herbert, qui était à cette époque, si je me souviens bien, Chancelier de l'Ordre de Saint-Michel et Saint-Georges.

Je demandai la permission d'accepter une décoration précisément de même nature que celle reçue par le très honorable ministre, si ce n'est qu'une venait de la Belgique et l'autre de France. Cette permission me fut refusée ; et non seulement ce.a, mais sir Robert Herbert mit entre mes mains un statut qui déclarait qu'il n'était pas au pouvoir de Sa Majesté de consentir à l'acceptation d'une décoration venant d'une puissance étrangère, si ce n'est pour services rendus sur les champs de bataille ; à moins qu'il n'en soit ainsi, je ne puis comprendre comment il se fait qu'il puisse paraître en sa qualité de premier ministre du Canada, portant une décoration, laquelle, si j'ai bien compris, est défendue par l'autorité de la Couronne, et que la reine ne peut permettre d'accepter que lorsqu'il s'agit de décorations gagnées sur le champ de bataille.

Pour passer à des sujets plus sérieux, je regrette que l'éloquence dont le très honorable premier ministre s'est servi pour conquérir ceux avec qui il est venu en contact de l'autre côté de l'océan, il ne l'ait pas employé dans l'intérêt du Canada. J'ai suivi avec attention la ligne de conduite tenue par le très honorable premier ministre, durant le temps qu'il a représenté ce pays, et c'est avec le plus profond regret, dans l'accomplissement de mon devoir à l'égard de cette Chambre et du pays, que je suis forcé de dire qu'au lieu de s'être servi

de son éloquence avec sagesse, laquelle aurait pu dans une pareille circonstance, accomplir plus pour le Canada que dans toute autre période de l'histoire, le très honorable ministre, a oublié quels étaient ses devoirs vis-à-vis du Canada et de lui-même, et il s'est servi de la haute autorité dont il était revêtu pour faire à son pays le plus grand tort dont un homme puisse se rendre coupable. Quelle était la nature de ce dommage? J'ose dire que cette Chambre n'a pas oublié que la question du tarif différentiel a été discutée dans ce pays. Qu'est-ce que le tarif différentiel? Le tarif différentiel est le système politique qui consiste dans l'adoption d'un arrangement entre le gouvernement anglais et ses colonies, en vertu duquel les produits coloniaux entrent sur les marchés anglais libres de tous droits, telle que la chose existe actuellement; tandis que les produits des pays étrangers, venant en concurrence avec les produits des colonies anglaises, sont soumis à certain droit.

En 1884, le très honorable M. Foster, l'un des hommes les plus distingués qui ait jamais paru dans les rangs du parti libéral en Angleterre, fonda la Ligue de la fédération impériale, dans le but d'unir par des liens plus intimes les colonies et la mère-patrie. Il me fit l'honneur de me consulter plus d'une fois à ce sujet, et je lui répondis qu'après avoir étudié cette question avec le plus grand soin, j'en étais arrivé à la conclusion que le meilleur lien possible pour rendre indissoluble l'alliance des colonies avec la mère-patrie, c'était un tarif privilégié, semblable à celui que je viens de définir. Voici quelle fut sa réponse: Je suis un libre-échangiste, mais je ne suis pas assez fanatique pour refuser d'accepter de la meilleure volonté du monde cette politique que vous m'indiquez, afin d'en arriver à ce résultat. Malheureusement, M. Foster mourut et un grand nombre des membres de la Ligue de la fédération impériale n'étaient pas disposés à aller aussi loin que lui dans cette direction.

De la date de sa fondation à venir jusqu'en 1889, je n'ai pas pris une part active aux travaux de la Ligue de la fédération impériale, mais depuis cette époque l'on a insisté pour que j'assiste au dîner annuel de la ligue et que j'exprime mon opinion relativement au degré d'intérêt que l'on porte à cette question au Canada. Je répétai là qu'afin de resserrer le lien qui rattache les colonies à la Couronne, il était, suivant moi, nécessaire d'adopter une politique de tarif privilégié, lequel aurait pour effet de rendre plus importants les intérêts que l'Angleterre possède déjà dans ses colonies, et grâce auquel ces dernières témoigneraient en retour leur gratitude en accordant des avantages identiques aux produits anglais sur les marchés canadiens.

Cette question fit le sujet d'une discussion très animée, et je suis convaincu qu'elle joua un certain rôle dans la dissolution de la Ligue de la fédération impériale. Dans tous les cas, les divergences d'opinion qui s'élevèrent parmi les membres de la ligue, dans cette circonstance, eurent pour résultat la fondation, en mars 1891, de la *United Empire Trade League*. Cette ligue fut fondée par des hommes à la tête des deux partis politiques dans la Chambre des Communes et dans la Chambre des Lords, qui préconisèrent par tous les moyens à leur disposition la mise en vigueur de cette politique de tarif différentiel sur les bases que je viens d'indiquer. Ils s'adressèrent au marquis de Salisbury en 1891, et lui exposèrent les grands avantages qui pourraient en résulter pour l'Empire, si la Grande-Bretagne se décidait à adopter une politique qui aurait pour effet d'accorder à ses colonies plus de privilèges que les nations étrangères sur ses marchés. Le marquis de Salisbury répondit: Ceci est une question de la plus grande importance, à laquelle l'esprit public n'est guère préparée, et il dit à la députation d'exposer et de faire connaître ses idées sur la question, et une fois que le peuple serait converti à cette doctrine, leur bataille serait gagnée, parce que le gouvernement ne s'opposerait pas à la réalisation de cette idée.

Le résultat a été qu'une fois les élections générales d'Angleterre terminées, ces messieurs ont été à même de se présenter devant Lord Salisbury et de lui montrer qu'un très grand nombre de représentants en parlement avaient été élus comme partisans déclarés du commerce privilégié. Lord Salisbury leur a alors fait remarquer qu'il lui serait impossible de prendre en mains le projet, à moins qu'on ne lui proposât quelque plan définitif établi sur des bases d'affaires. A la suite de cela, ce parlement commença à agir en décidant en 1891, que le jour où le gouvernement britannique admettrait dans le Royaume-Uni les produits du Canada à des conditions plus avantageuses que ceux des autres pays étrangers, le Canada serait prêt à faire sur ses marchés une réduction de droits équivalente en faveur des marchandises anglaises. En 1894 eut lieu à Ottawa une conférence désormais historique à laquelle prirent part l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique méridionale, le Canada et l'Angleterre, et après complète discussion, une résolution fut adoptée pour affirmer le principe contenu dans la résolution passée par le parlement du Canada et pour demander au gouvernement de Sa Majesté de prêter à la question une attention favorable. Malheureusement, la tâche de répondre à cet appel fut dévolue au marquis de Ripon et je n'ai pas besoin de rappeler aux personnes qui suivent la politique anglaise que le marquis de Ripon était secrétaire des colonies dans un gouvernement qui était appuyé par une très faible majorité dans la Chambre des Communes et qui, malgré les meilleures dispositions possibles, n'était pas à même de régler une question de cette importance.

Lorsque les membres de la Ligue commerciale de l'Empire-Uni revinrent en 1896 devant lord Salisbury et le pressèrent de mettre à exécution les déclarations qui avaient été si complètement approuvées par le pays tout entier, aux élections générales, il leur dit encore qu'il lui fallait un projet. Je fus invité à prononcer un discours devant la chambre de commerce de Montréal. Dans ce discours je m'efforçai de démontrer que cette politique était d'une adoption pratique et possible et j'insistai de la façon la plus énergique sur son acceptation. Le *Globe* de Toronto, l'organe du parti libéral dans ce pays, critiqua ma manière d'agir et dit: "Pourquoi sir Charles Tupper dépense-t-il son temps et sa voix à prêcher à Montréal la préférence commerciale, lorsque tout le monde dans ce pays est disposé à appuyer de toutes ses forces cette politique; et le *Globe* ajoutait: "C'est en Angleterre que doit se livrer la bataille." Le *Globe* avait raison en cela. Je n'hésite pas à dire que le Jubilé fournissait une excellente occasion; le Canada se trouvait représenté par le chef de son gouvernement et la bataille aurait été gagnée s'il l'avait livré, en Angleterre. Je vais donner, M. l'Orateur, les raisons sur lesquelles je base cette opinion. Voici ce que je répondis au *Globe*: "Il est vrai que la bataille doit

se livrer en Angleterre et c'est pourquoi j'insiste auprès de toutes les chambres de commerce à Montréal et ailleurs pour l'envoi de délégués destinés à les représenter au Congrès des chambres de commerce de l'Empire et pourquoi j'y prêche la préférence commerciale. La chambre de commerce de Toronto passa une résolution approuvant cette politique dans les termes les plus catégoriques et indiquant précisément comment à son avis, la chose pourrait se faire. Voici le texte de la résolution :

Résolu que cette conférence est d'avis que les avantages résultant d'une union plus étroite entre les différentes parties de l'Empire britannique sont tellement importants qu'ils justifient un arrangement conclu autant que possible sous la forme d'un Zollverein et basé sur le principe de l'échange le plus libre possible dans tout l'Empire des articles de première nécessité, sans entraver les obligations fiscales nécessaires au maintien du gouvernement local de chaque royaume, confédération, province ou colonie qui font aujourd'hui partie de la grande famille des nations britanniques

Voilà qui était précis et clair. Un honorable personnage qui appartient maintenant à cette Chambre mais n'en faisait pas partie alors, M. Osler, fut délégué pour représenter la chambre de commerce et pousser l'adoption de cette résolution. Je n'ai lu que la dernière clause de cette résolution parce que c'est la plus importante, lorsqu'elle eut été soumise au congrès des chambres de commerce de l'Empire, le très honorable Joseph Chamberlain, secrétaire des colonies, qui ouvrait la conférence, prononça un discours très remarquable dans lequel il approuva en substance la résolution passée par la chambre de commerce et affirma en ces termes que la politique qui y est exposée était d'une application possible. Il dit :

Si elles (les colonies) désirent comme nous le désirons et comme nous croyons qu'elles le désirent une union plus intime, si elles sont disposées pour y atteindre à sacrifier quelques-uns de leurs arrangements et quelques-unes de leurs convictions actuelles, qu'elles le disent. Que l'offre vienne d'elle spontanément et je crois que ce pays ne les recevra pas dans un esprit de boutique, mais qu'au contraire il les considérera comme inspirées par une politique destinée à unir par les liens les plus étroits de l'affection et de l'intérêt tous les groupes qui sont massés sous le drapeau anglais et tous les sujets de Sa Majesté dans l'univers entier.

Nous avons maintenant à l'égard de cette importante question l'autorité d'un personnage qui n'est autre que notre distingué premier ministre. Il faisait alors appel au peuple de cette province auquel il demandait le pouvoir et il exposait ses intentions si ce pouvoir lui était accordé et je crois que tous les membres de cette Chambre admettront qu'un homme public ne peut pas endosser de responsabilité plus solennelle que l'obligation de remplir honorablement, honnêtement et fidèlement les engagements qu'il a pris vis-à-vis des électeurs, lorsqu'il leur demande le pouvoir. Voici ce qu'il disait à Toronto le 17 mai 1896 :

Quant à la préférence commerciale, M. Laurier désire déclarer que sir Charles Tupper ne peut pas être plus que lui en faveur de cette idée.

Il continuait en disant :

J'espère—je suis convaincu—que le 23 de juin, le parti libéral obtiendra la majorité et alors, ce sera le parti libéral, avec sa politique de tarif de revenu qui enverra des commissaire à Londres pour poser les bases de la préférence commerciale.

Voilà en quels termes l'honorable premier ministre s'est engagé à mettre en application la politique de préférence commerciale, s'il obtenait le pouvoir.

Sir CHARLES TUPPER.

Dans ces conditions, n'étions-nous pas en droit de nous attendre à quelque effort au moins de sa part pour montrer qu'il n'avait pas cherché à tromper le peuple au moyen de promesses qu'il foule ensuite aux pieds, en tournant le dos à ceux qui lui ont permis d'atteindre une position élevée et influente ? L'honorable député avait l'occasion entre ses mains et je tiens ici le discours avec lequel il a été accueilli par Sa Grâce le duc de Devonshire à son débarquement à Liverpool, lorsqu'il mettait le pied sur le sol de l'Angleterre. A cette occasion, comme le savent les honorables députés, le duc de Devonshire a prononcé des paroles qui ont attiré sur lui le lendemain les foudres de tout ce que le Royaume-Uni contient de Cobdenistes et d'extrémistes libre-échangistes. Ils ont déclaré qu'en cette circonstance il s'était montré prêt, pour satisfaire les désirs des colonies, à tourner le dos au libre-échange et à adopter un tarif de préférence entre l'Angleterre et ses colonies. Il disait alors :

Bien peu des disciples du libre-échange auraient supposé même un instant, il y a cinquante ans qu'aujourd'hui la France et l'Allemagne pourraient exploiter un commerce énorme en dépit des conditions strictement prohibitives et que non seulement elles ne nous auraient pas ouvert leurs marchés, mais encore nous disputeraient la possession de la plus large portion possible du monde, non pas dans le but de répandre les bienfaits universels du libre-échange, mais pour en exclure le commerce anglais. Le monde n'est pas devenu le paradis commercial que l'on nous avait prédit aux jours naissants de l'opinion libre-échangiste, lorsqu'on espérait que le libre-échange relierait si intimement les nations de la terre qu'il deviendrait de peu d'importance de savoir quel régime ou quelle influence les gouverne. Une pénible expérience nous a maintenant appris que l'influence seule du libre-échange ne nous avait ouvert ni anciens ni nouveaux marchés et que si nous voulions nous assurer l'accroissement de commerce nécessaire pour faire vivre notre surcroit de population, il nous fallait trouver nous-mêmes ecs marchés et ne perdre aucune occasion d'étendre et de consolider notre empire colonial.

Voilà la preuve, en paroles précises, que Sa Grâce était prête à marcher dans la voie tracée par M. Chamberlain pour l'adoption d'une politique de libre-échange dans l'intérieur de l'Empire. Sir Georges Turner était présent en cette circonstance, et je lirai un extrait de son discours aussi court que possible, bien que j'aime en lire davantage pour montrer à la Chambre dans quel ordre d'idées il s'est placé.

Si on nous soumet des propositions de nature à nous montrer que la totalité de notre commerce, la totalité de nos transactions peut se faire dans des conditions justes, loyales et équitables avec l'Angleterre, nous ne serons que trop heureux d'entrer en arrangement parce que nous savons qu'il en résultera des avantages sérieux pour nous qui constituons une partie de ce grand Empire.

Le premier ministre de la Nouvelle-Zélande, l'honorable A. J. Seddon, disait :

Je suis fier qu'il nous ait été donné d'entendre le magnifique discours prononcé cette après-midi par Sa Grâce. Depuis le jour où cette question fut discutée pour la première fois, il y a trente ans, elle a subi un mouvement en avant qui augmentera de force et d'intensité jusqu'à ce que tous les doutes se soient évanouis et que nous puissions vous donner cet appui qu'aujourd'hui vous êtes obligés de demander aux nations étrangères. C'est notre désir d'en arriver là. Aidez-nous, et ce faisant, vous accomplirez votre devoir à l'égard du grand Empire auquel nous avons tous l'honneur d'appartenir. Permettez-moi de vous rappeler ce qui s'est passé à la conférence de Londres en juin dernier. Les penseurs de notre nation, ceux qui commandent à nos manufactures, ceux qui contrôlent le commerce de notre pays, ont montré qu'ils désiraient enseigner honnêtement au monde et à ceux qui président aux affaires de l'Empire, quelles étaient leurs vues à ce sujet. Et celui qui se trouve actuellement à la tête des affaires coloniales—je

parle du très honorable M. Chamberlain—disait: "Que les colonies se présentent à nous avec une ou des propositions et elles ne seront pas traitées dans un esprit de boutique." Rien n'a encore été fait, mais une conférence s'est tenue à Hobart entre les premiers ministres de l'Australasie, une résolution a été adoptée à cette conférence, et dans cette résolution nous disions que nous n'en étions pas rendus à un point qui permît de faire des propositions, mais que la situation était assez grave et assez sérieuse pour nécessiter une étude dans l'intérêt des colonies et de l'Empire.

Je regrette que l'honorable premier ministre n'ait pas songé que le Canada avait les yeux sur lui, je regrette qu'au lieu de tenir ses promesses les plus solennelles, il ait tourné le dos au Canada, il se soit tourné le dos à lui-même, pour faire rejeter dès le début cette proposition qui a atteint une telle puissance et une telle force. Voici dans quels *termes* il a parlé :

Je réclame pour le gouvernement actuel du Canada l'honneur d'avoir passé une résolution en vertu de laquelle les produits de la Grande-Bretagne sont admis avec une réduction de tarif de 12½ pour 100 actuellement et 25 pour 100 l'année prochaine. Voilà ce que nous avons fait sans demander aucune compensation.

Etait-il possible d'employer dans la langue anglaise des termes plus en antagonisme avec les promesses qu'il avait faites ? En effet, tout était une question de compensation et c'était cette question que l'honorable M. Chamberlain déclarait devoir être décidée dans aucun esprit de boutique. Si les colonies, disait-il, étaient disposées à soumettre des propositions de nature à bénéficier au commerce impérial, le gouvernement britannique serait prêt à étudier l'à-propos d'accorder aux produits des colonies sur le marché britannique la préférence qui serait pour le Canada d'une importance vitale. L'honorable chef du gouvernement continua en disant :—

Il y a une catégorie de nos concitoyens—

Remarquez, M. l'Orateur, la raillerie. Qu'est-ce que le *Globe* avait donc dit au très honorable ministre ? Le *Globe* lui avait dit que chaque homme, femme et enfant, que tous ceux qui étaient en âge de savoir et de comprendre l'importance de la préférence commerciale pour le Canada étaient tous de la même opinion ; qu'il était très désirable de l'obtenir. Et pourtant, nous trouvons dans la bouche de l'honorable ministre cette raillerie qui ne s'adresse pas seulement au parti conservateur, mais, s'il faut en croire le *Globe*, à tout ce que le pays compte de gens intelligents.

Il y a une certaine catégorie de nos *concitoyens* qui demandent que ces concessions se fassent sur la base d'un *quid pro quo*.

Mais c'est là, M. l'Orateur, la base rationnelle de la préférence commerciale au sein de l'Empire.

Le gouvernement canadien a méprisé ces *sentiments*.

Est-ce là le langage que tenait à London le très honorable ministre, quand il se prétendait aussi favorable que moi à la préférence commerciale, ou ce qu'il disait à Toronto que tous ses efforts tendraient à obtenir des arrangements commerciaux sur les bases d'une importance capitale pour le Canada, posées par le très honorable M. Chamberlain ? Le très honorable ministre continuait :

Nous avons agi ainsi parce que nous avons contracté à l'égard de la Grande-Bretagne une dette de reconnaissance Nous avons agi ainsi parce que nous n'avons pas l'intention de troubler d'une façon quelconque le système de libre-échange qui a tant fait pour l'Angleterre.

Si l'honorable ministre jugeait à propos de s'alléger des obligations qu'il avait solennellement assumées et qui s'imposaient à lui ; s'il croyait pouvoir attribuer à la médaille de Cobden une valeur supérieure à tous les intérêts du Canada, alors il avait le droit de tenir ce langage. Mais il est impossible de s'exprimer en anglais dans des termes plus diamétralement opposés aux engagements qu'il avait pris à l'égard du peuple, s'il arrivait au pouvoir. Et lorsqu'il eut atteint le pouvoir, au cœur de ces fêtes du Jubilé où le peuple anglais était disposé à tout nous donner pour presque rien, il n'avait pas le droit de dire au nom du Canada qu'il ne désirait pas autre chose que ce plat de lentilles qu'il s'était mis dans l'idée d'obtenir. Je n'aurai pas beaucoup de peine à amener tous les esprits non préjugés de cette Chambre à conclure que l'honorable ministre n'a pas compris nos justes espérances et n'a pas rempli à l'égard de son pays la tâche qu'il s'attendait à lui voir remplir. Une autre fois, à Birmingham, M. Chamberlain a parlé en langage chaleureux de l'importance capitale de joindre les liens de l'intérêt à ceux du sentiment, de créer un lien d'intérêt réciproque entre les colonies et la mère-patrie, de reconnaître le principe de la confédération commerciale. Mais quel langage a tenu mon très honorable ami ? Il a dit :

Bien des projets d'union ont été suggérés, mais ils avaient tous le défaut fatal d'entraver la liberté commerciale des colonies.

L'honorable ministre veut-il dire par là que nous désirons une liberté commerciale qui empêche nos produits de trouver sur les grands marchés du Royaume-Uni des prix plus élevés que ceux qu'ils obtiennent aujourd'hui ? Je prétends que tout homme intelligent se réjouirait d'entraves de ce genre. Mon très honorable ami continue :

Les colonies avaient déjà accordé certaines concessions à la mère-patrie, mais, sans équivalent, sans la légendaire livre de chair.

M. l'Orateur, depuis 1889 jusqu'à l'heure actuelle, j'ai activement combattu pour la préférence commerciale dans toutes les chambres de commerce, dans tout le Royaume-Uni et partout où l'occasion s'est présentée et, jamais adversaire de la préférence commerciale n'a pris sur cette question une attitude plus hostile, plus franche, plus déterminée que celle de l'honorable ministre, dont le propre organe disait pourtant que tous les hommes intelligents du Canada considéraient la préférence commerciale comme étant de la plus haute importance pour le pays et approuvant cette politique de la façon la plus absolue. Mais laissez-moi vous citer des expressions encore plus fortes employées par l'honorable monsieur, comme s'il était décidé à étouffer à tout jamais cette agitation en faveur de la préférence commerciale entre la mère-patrie et ses colonies.

Ce que vous concède notre tarif, nous vous le donnons en reconnaissance de magnifique liberté sous le régime de laquelle nous avons prospéré. C'est un cadeau gratuit. Nous ne demandons pas de compensation. La protection a été la plaie du Canada ; nous ne voudrions pas vous voir tomber sous cette influence délétère, car ce qui vous affaiblit nous affaiblit.

C'est ainsi, M. l'Orateur, que l'honorable monsieur a trompé les justes attentes du peuple de ce pays à l'égard de cette question vitale de la préférence commerciale. Je laisse à la Chambre et à tous les citoyens consciencieux le soin de juger si

je n'aurais pas failli à mes devoirs de membre de cette Chambre et de citoyen du Canada en n'appelant pas l'attention sur ces faits.

Mais, M. l'Orateur, mon honorable ami me semble de taille à faire face à toutes les fortunes. En arrivant en Angleterre, on me demanda mon avis sur ce qui s'était passé de l'autre côté de l'océan, et j'exprimai alors l'opinion que j'exprime encore aujourd'hui, que le chef du gouvernement, revêtu du pouvoir de représenter le Canada à l'occasion extraordinaire du jubilé, avait complètement failli à sa tâche de remplir les promesses faites au peuple canadien. Et l'honorable ministre me semble en être venu à la conclusion que je n'avais pas tout à fait tort. Il a assisté à un banquet à Toronto et y a fait un discours. Laissez-moi le comparer à ses déclarations antérieures L'honorable ministre, après avoir par un miracle d'acrobate accompli un double saut périlleux entre le Canada et la Grande-Bretagne, se trouvait de retour en Canada et obligé de rencontrer en face les hommes qu'il avait trahis. Je ne me sers pas d'une expression trop énergique lorsque je dis qu'il avait trahi les hommes qui l'avaient pris au mot dans ses engagements solennels et lui avaient confié le pouvoir pour exécuter ces grandes choses ; je n'exagère pas si l'on songe qu'après avoir eu une occasion qui ne se rencontre pas deux fois dans la vie d'un homme pour accomplir de grandes choses pour son pays et conquérir un renom qui vivrait éternellement dans le cœur des Canadiens, il s'est laissé éblouir par une médaille du club Cobden et par le désir de la joindre à sa brochette déjà bien garnie d'autres décorations et a tourné le dos au Canada et à ses propres sentiments. Mais qu'a-t-il dit en face des hommes qu'il avait trahis ? Il a dit :

Je n'ai qu'une chose à répondre aux accusations de ces diplomates d'occasion....

M. l'Orateur, je ne me suis jamais intitulé un diplomate, bien que l'honorable monsieur ait eu la bonté de me conférer cette distinction. J'espère toujours ne pas m'être rendu moins indigne du titre que mon honorable ami, lorsqu'il a accompli ses exploits diplomatiques aux Etats-Unis et s'est déboutonné dans le gilet d'un reporter, pour faire connaître son opinion sur une foule de sujets qu'il entendait discuter avec la République américaine. Et, en passant, j'ai dit dans le temps à mon honorable ami que ce genre de diplomatie n'était pas fructueux, que ce n'était pas ainsi qu'il accomplirait des merveilles en diplomatie. Les événements, je crois, ont dû lui prouver que j'avais raison. Il en a eu la preuve. Il est allé à Washington avec ses collègues, ils se sont virtuellement mis maintes fois aux pieds du gouvernement et du Congrès des Etats-Unis et ils sont revenus déroutés, si bien que même le grand ami des Etats-Unis, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), a vu sa colère surgir au point de déclarer enfin que nous devions garder notre dignité. Je ne veux pas nier au très honorable premier ministre le don de la diplomatie, car je m'aperçois qu'après cette raillerie badine à l'égard de votre humble serviteur sur ce sujet, il a tenté de nous montrer que comme diplomate pratique il avait fait preuve de talents très remarquables et très dignes d'éloge. Je vais simplement citer les paroles de l'honorable ministre pour indiquer quel est le genre de diplomatie dont il se sert. Il a dit :

Certainement, si j'avais cru obtenir pour mon pays, pour les produits du Canada un traitement différentiel en Angleterre, non seulement j'aurais manqué de patriotisme, mais j'aurais complètement manqué de raison—j'aurais simplement été un idiot si je n'avais pas réussi à obtenir cette préférence. (Rires et applaudissements.)

Sir CHARLES TUPPER.

Je n'ai pas employé à l'égard de mon honorable ami un langage aussi vif que celui dont il s'est servi envers lui-même. Mais je ne puis pas le contredire puisque c'est exactement ce qu'il a fait. Et comme je l'ai dit, c'est de la haute diplomatie. Il a continué par dire qu'il avait obtenu la dénonciation des traités, que rien ne nous embarrassait plus, que la voie était libre, que le terrain était prêt pour la discussion, et que la discussion pouvait maintenant commencer avec l'espoir d'obtenir une solution satisfaisante du problème. Où est-il rendu maintenant ? Il a tourné le dos à Cobden et au libre-échange. De retour dans son pays il dit que s'il n'a pas essayé d'obtenir le commerce privilégié, c'est parce qu'il savait ne pas pouvoir l'obtenir. Cela me rappelle la vieille citation.

It was all very well to dissemble your love,
But why did you kick me downstairs?

Bien qu'il ait réellement joué à l'amour avec mademoiselle Préférence Commerciale, ce n'était pas la peine de la jeter en bas pour prouver son affection. Cependant, ce n'est pas le talent diplomatique qui fait défaut à mon honorable ami, car il a adopté le système d'un protype de diplomate français. Nous savons tous que le nom de Talleyrand passera à la postérité comme celui du diplomate le plus accompli qui ait existé et le principe diplomatique de Talleyrand était que les ambassadeurs étaient envoyés à l'étranger, afin de mentir pour leur pays, qu'on ne devait pas attendre la vérité de la bouche d'un ambassadeur.

Je remarque par la conversation échangée entre l'honorable premier ministre et son collègue (sir Richard Cartwright), que je suis l'objet de quelques critiques.

Il est possible que je me sois trompé en attribuant ces paroles à Talleyrand, mais nous n'ignorons pas que la maxime de ce dernier était que la mensonge est pardonnable s'il sert à atteindre la vérité.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : J'étais justement à me demander si ces paroles de Talleyrand, que vient de citer l'honorable chef de la gauche, s'appliquent aussi bien aux hauts-commissaires qu'aux ambassadeurs.

Sir CHARLES TUPPER : Maintenant, quant à ce qui concerne les titres de l'honorable ministre comme diplomate, j'ai eu l'occasion d'étudier l'histoire de Talleyrand, et j'ai constaté que l'honorable ministre ressemblait à cet homme sous bien des rapports. Je suis persuadé que ce que je vais dire à ce sujet va lui être très agréable, car il sait bien que je le compare à l'un des diplomates les plus astucieux que nous ayons connus. Ceux que la chose intéresse trouveront dans les biographies d'Appleton, au mot Talleyrand, ce qui suit :

Ici se présente la question de savoir qu'elles étaient ses convictions ? Talleyrand n'avait aucune foi en ce qu'un parti politique peut appeler des principes ; mais cette conviction était remplacée chez lui par une disposition de l'esprit assez rare, et qui a été désignée avec beaucoup de justesse, comme une surnaturelle indifférence"—cette indifférence il la manifestait non à son égard mais à l'égard de tous les événements qui pourraient, frapper les hommes ou les institutions qui l'entouraient, ne songeant qu'à une chose, son intérêt person-

nel. L'appréciation que donna de lui Napoléon est probablement plus près de la vérité que tous les jugements élaborés portés sur cet homme, et voici ce qu'il en dit :

Talleyrand était toujours disposé à trahir, mais en agissant ainsi il était pour ainsi dire le complice de la fortune: sa prudence était extrême, il se conduisait vis-à-vis de ses amis comme si ces derniers pouvaient dans un avenir rapproché, devenir ses ennemis ...

Je crois qu'il y a dans cette dernière phrase une petite ressemblance, et nous avons eu un exemple de cela, il n'y a pas encore bien longtemps.

Ceci, après toutes les apologies que nous avons lues de lui, semble régler la question, et quelqu'admirable qu'un semblable caractère puisse être pour un ministre des affaires étrangères, on y rencontre certainement trop de ruse et d'astuce pour plaire à un admirateur de l'honnêteté, et ce jugement est en tout point conforme à la vérité et aux faits contenus dans ses propre apologies. Cet autre fait de passer d'un parti à un autre, et de chercher ensuite par tous les moyens à écraser le parti qu'il avait contribué à corrompre, n'est-il pas une preuve qu'il n'a toujours eu en vue que son intérêt personnel? Et quelle pouvait être la valeur de la cause qu'il soutenait si tous ses partisans étaient comme lui toujours prêts à trahir? Encore une fois, quelle est la valeur morale de l'homme qui, possédant de grands talents, n'appuie une cause que s'il est certain de la voir triompher.

Je suis persuadé, M. l'Orateur, que l'honorable ministre va admettre avec moi que sa conduite et celle du grand diplomate français se ressemblent sous bien des rapports. Mais le *Globe* de Toronto vient à son secours. Il constate que l'honorable ministre se trouve placé dans une bien mauvaise position. Il sait qu'il a dit à Toronto ce qu'il ferait s'il arrivait au pouvoir, mais il sait aussi qu'il a fait tout le contraire de ce qu'il a promis et qu'il s'est évertué à empêcher la manifestation de tout sentiment favorable au tarif différentiel. Le *Globe* vient à son secours au moyen d'un mensonge—ni plus ni moins—et je vais prouver ce que j'avance, car le *Globe* comprend trop bien cette question pour qu'il puisse y avoir une simple erreur. Voici en quels termes il vient à son secours :—

Il vaut autant que cette question soit connue sous son véritable jour. Au cours de la visite des premiers ministres des colonies en Angleterre, M. Chamberlain émit la proposition que le libre-échange absolu devrait être établi entre l'Angleterre et ses colonies, à condition que la première imposerait une légère taxe sur les produits venant des pays étrangers.

Cette assertion est-elle vraie? Le très honorable ministre sait qu'elle est fausse. Il sait que rien de semblable n'a eu lieu entre les premiers ministres coloniaux. Ce qui a eu lieu entre M. Chamberlain et ces derniers est écrit. M. Chamberlain a déposé ce rapport sur le bureau de la Chambre des Communes, et a contredit l'assertion du *Globe* de la manière la plus catégorique. Je vais mettre l'honorable ministre en contradiction avec lui-même et avec le *Globe*, et je vais démontrer que cet article du *Globe* tendant à faire croire que M. Chamberlain est en faveur du libre-échange, est tout le contraire de la vérité. M. Chamberlain a déclaré devant les chambres de commerce réunies de l'Empire, qu'il appuyait la résolution adoptée à Toronto, laquelle est en faveur d'un tarif de revenu, et c'est aussi là l'interprétation que lui a donné l'honorable ministre. L'honorable premier ministre aurait dit à Toronto, le 4 juin 1896, parlant en sa qualité de chef de l'opposition, et j'appelle tout particulièrement l'attention de la Chambre sur ces paroles, parce qu'elles résument toute la question avec une clarté et une netteté qui sont dans mon opinion de nature à exciter l'admiration des amis du tarif différentiel :

Les hommes d'Etat anglais croient que le temps est venu pour les colonies de faire un nouveau pas dans la voie du progrès. Que veulent dire ces paroles? Qu'un arrangement commercial doit être conclu entre l'Angleterre et ses colonies. Cet homme d'Etat pratique, M. Chamberlain, en est venu à la conclusion que le temps est arrivé pour l'Empire de modifier ses relations avec ses colonies et d'accorder à ces dernières un tarif privilégié pour leurs produits sur les produits des autres nations. Quels seraient les avantages d'une semblable décision si elle était prise?

A cette époque l'honorable premier ministre n'était que chef de l'opposition et ne pouvait abuser du pouvoir comme il le fait aujourd'hui.

Nous vendons nos marchandises en Angleterre. Nous y expédions notre blé, notre beurre, notre fromage, et tous nos produits naturels, mais là nous avons à faire concurrence avec des produits de même nature venant de la Russie, des Etats-Unis et d'autres pays. Figurez-vous quel immense avantage ce serait pour le Canada, si le blé, le beurre et le fromage que nous expédierions en Angleterre étaient protégés sur les marchés anglais par un tarif privilégié au détriment des produits de même nature venant de nations étrangères. Les avantages qui pourraient en découler sont incalculables.

L'honorable premier ministre s'efforçait alors de conquérir le suffrage populaire? Mais il ne tenait plus le même langage lorsqu'il suppliait l'Angleterre de tourner le dos à cette politique, et de ne plus songer au tarif différentiel, parce que cette politique renferme un certain principe protecteur, et que la protection a été un malheur pour le Canada. En sa qualité de Canadien il était désireux que l'Angleterre leur épargnât une semblable infortune.

L'Angleterre ne doit pas s'attendre à ce que nous adoptions son propre système de libre-échange.

Voilà la réponse, la véritable réponse, à l'assertion du *Globe*, voilà la politique de M. Chamberlain exposée dans les termes les plus clairs.

L'Angleterre ne doit pas s'attendre à ce que nous adoptions son système de libre-échange tel qu'il existe; mais je vous déclare que ce que le peuple anglais attendra en retour, c'est que nous abandonnions le principe de protection et adoptions un tarif de revenu pur et simple. Voilà quelles sont les conditions nécessaires à l'obtention pour notre pays de ce bienfait.

L'honorable premier ministre disait que sa politique était une politique de tarif de revenu, et qu'il était en position de l'obtenir. Je crois, M. l'Orateur, que nous avons réglé cette question pour le moment. Nous avons démontré que le très honorable premier ministre a été loin de répondre aux espérances qu'avaient fondé sur lui le parlement et le peuple canadien; non seulement cela, mais il a fait tout ce qu'il était humainement possible de faire pour détruire un système politique que tous savent être d'une importance vitale pour ce pays. Lorsque l'on songe qu'il se consomme dans le Royaume-Uni pour cent millions de pains et de viande de plus que le pays n'en peut produire, et que grâce à cette politique, le Canada pourrait être appelé à fournir tout cela, "que l'on se figure" pour me servir du langage imagé du très honorable premier ministre, que l'on se figure les avantages qui pourraient découler d'un pareil état de choses.

Passons maintenant à cette partie du discours du Trône qui a trait au jubilé et dans laquelle on nous prie de vouloir bien nous réjouir—

—à l'occasion de l'accueil si cordial fait aux représentants du Canada aux fêtes du jubilé et aussi de la haute appréciation manifestée de toutes parts, dans la mère-patrie, relativement à la ligne de conduite tenue par le Canada, en réduisant sensiblement le taux des droits sur les marchandises importées du Royaume-Uni au Canada.

Cependant, non seulement ils n'ont pas réduit ces droits, mais jamais une population et la presse

d'un pays n'ont été aussi complètement trompés que l'ont été la population et la presse anglaise relativement à cette prétendue politique de tarif différentiel dont on a commencé à parler à la dernière session de ce parlement. Nous l'avons fait remarquer dans le temps. Il ne peut y avoir de doute que cette conduite est destinée à servir un but déterminé. En effet, presque tous les journaux de Londres et la presse anglaise dans le reste du pays acceptèrent ce projet et se déclarèrent avec enthousiasme en faveur de cette politique. Et pourquoi ? parce qu'il était bien compris que la résolution adoptée par le parlement canadien était de nature à empêcher tout pays qui ne suivrait pas la même ligne de conduite que l'Angleterre, et n'admettrait pas les produits canadiens en franchise, de jouir des mêmes avantages que la mère-patrie.

Quelqu'un a écrit un long article sur cette question dans une revue trimestrielle, et toute son argumentation repose sur le fait que la politique que devait suivre le Canada en cette affaire avait été clairement définie, et que nul autre pays que l'Angleterre ne pourrait jouir de ces avantages, à moins qu'il ne veuille admettre les produits canadiens sur le même pied que le fait l'Angleterre. Toute cette politique qui, au fond, n'était faite que d'illusions, fut considérée comme devant rapporter de merveilleux avantages à l'Angleterre. Les marchands et les fabricants du Royaume-Uni, tous ceux qui étaient désireux de vendre leurs marchandises furent portés à croire que le Canada offrait de grands avantages à la population de l'Angleterre et que les droits allaient être réduits, ce qui aurait certainement pour effet d'établir et d'augmenter le commerce entre ce pays et le Canada.

Toutes ces espérances étaient vaines, et la chose a été prouvée durant la dernière session de ce parlement. Mais, je dois dire aux très honorables chefs de la droite, que tout ce tapage, toute cette excitation, tout l'intérêt soulevé à ce sujet en Angleterre, c'est nous qui en sommes les auteurs et non vous. Où en seriez-vous avec votre tarif différentiel, si nous ne vous avions pas combattu à outrance durant la campagne de 1891 et ne vous avions pas empêchés d'arriver au pouvoir et d'adopter le tarif américain de préférence au tarif anglais ? Si vous n'aviez pas été défaits et repoussés du pouvoir, si le pays n'avait pas été sauvé de la criminelle tentative faite contre lui dans le but de renverser les institutions britanniques de ce pays, ainsi que sa politique commerciale, il n'aurait pas été en votre pouvoir d'enlever un huitième des droits sur les marchandises importées d'Angleterre. Me suis-je servi d'une expression trop forte en qualifiant cette conduite de tentative criminelle à l'égard des institutions britanniques ? Qu'avons-nous entendu l'autre jour ? L'honorable Edward Blake a voyagé à travers ce pays, rappelant au peuple,—je ne puis comprendre dans quel but—que lorsqu'une tentative fut faite par le parti libéral pour détruire ce qu'il considérait être une institution britannique et doter ce pays d'une politique américaine, il a abandonné son parti et est sorti de ses rangs. Les libéraux ayant été défaits par le parti conservateur, le pays fut sauvé, et le parti libéral a pu adopter une politique qui lui a permis de se reconcilier avec eux encore une fois. Le très honorable premier ministre admettra avec moi que l'un des hommes les plus distingués parmi ceux des premiers ministres qui assistèrent à la conférence internationale se trouvait le très honorable M. Reid, premier ministre de la Nouvelle-Galles du Sud. Qu'a-t-il dit ? Permettez-moi de lire les trois phrases qu'il a prononcées sur ce sujet à une assemblée de la chambre de commerce et qui sont les plus sarcastiques que j'aie jamais entendues, il disait :

Sir CHARLES TUPPER.

Me serait-il permis de faire une révélation étonnante ? Mon ami, sir Wilfrid Laurier, a annoncé par le peuple canadien une réduction de certains droits assez lourds, comme une reconnaissance du principe qui nous tient. Je le félicite ainsi que le peuple canadien de ce premier pas ; s'il avait dit que l'une des plus florissantes parties de l'Empire—la Nouvelle-Galles du Sud—était sur le point d'ouvrir ses ports au commerce britannique avec un tarif plus favorable que son propre tarif, ils applaudiraient à ses paroles avec le plus grand plaisir. Malheureusement cela a eu lieu il y a deux ans. (Applaudissements et rires.) Si la chose avait seulement eu lieu dans cette mémorable année jubilaire, il n'y a pas de doute que le premier ministre de la Nouvelle-Galles du Sud aurait été le lion financier du jour ; (rires) mais il a eu le malheur de remporter cette victoire en faveur du libre-échange en Australie, il y a deux ans. (Applaudissements).

Le gouvernement canadien était sur le point d'enlever une partie des droits imposés sur les marchandises anglaises importées dans ce pays, et l'excitation était à son comble, tous les marchands, les fabricants et les artisans étant persuadés de devenir riches. Les membres de cette Chambre connaissent le résultat. Le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud a fait disparaître, non pas un huitième, mais tous les droits dont étaient frappées les marchandises importées d'Angleterre dans cette colonie, et cependant leur conduite n'a jamais produit un mot de louange ou une expression de satisfaction pour l'avantage accordé.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

Sir CHARLES TUPPER : Je regrette beaucoup d'être obligé de retenir la Chambre aussi longtemps, mais je suis forcé d'agir comme je le fais par suite des questions mentionnées dans le discours du Trône, et après tout, c'est peut-être là le meilleur moyen de traiter ces questions, afin d'épargner le temps de la Chambre. Lorsque vous avez quitté le fauteuil, M. l'Orateur, j'en étais rendu aux démarches faites durant la dernière session par le gouvernement, relativement au tarif différentiel, et la Chambre doit se rappeler quelle discussion animée souleva cette question entre les députés de la droite et ceux qui siègent de ce côté-ci de la Chambre. Nous sommes maintenant plus en position de discuter ces questions que nous ne l'étions alors. Lorsque le gouvernement proposa, à son de trompe, de prouver sa loyauté en établissant un tarif privilégié en faveur des marchandises importées d'Angleterre, nous l'avons combattu, lui déclarant qu'il était impossible avec la mesure qu'il proposait, d'obtenir quelque chose de cette nature. Si la Chambre s'en souvient, toute la phalange libérale se leva comme un seul homme pour déclarer que ces traités ne s'appliquaient pas. La résolution présentée à la Chambre se lit comme suit :—

Lorsque le tarif des douanes d'un pays quelconque admettra les produits du Canada à des conditions qui, en somme, seront aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité mentionné au présent acte aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils en seront importés directement, pour-

ront être déclarés à l'entrée ou sortis d'entrepôt pour la consommation au Canada, aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité consigné à l'annexe D du présent acte.

Nous avons d'abord prétendu que le gouvernement ne pouvait adopter cette mesure, qu'il ne pourrait la faire sanctionner par le Gouverneur général, lequel lui dirait immédiatement que ses instructions lui défendaient d'apposer sa signature à une mesure de ce genre. Les honorables membres de la droite se moquèrent de cette objection, mais un mois s'était à peine écoulé qu'ils étaient devenus plus sages et proposaient bien tranquillement l'adoption de cette clause que nous considérions comme nécessaire pour permettre au Gouverneur général de sanctionner ce projet de loi ou tout autre acte.

Cette clause permettait à tous les pays, ayant des traités avec l'Angleterre, de pouvoir bénéficier de cette réduction. Les honorables membres de la droite, malgré qu'ils aient soumis eux-mêmes cette résolution à la Chambre et aient amendé leur bill, déclarèrent sans hésiter et sans même y songer que cela a été fait comme mesure de précaution, qu'il ne pouvait y avoir le moindre doute quant à la position du gouvernement. Nul ne se prononça avec plus de vigueur et de fermeté sur cette question que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et puisque je suis à parler de lui, je déclare que j'ai appris avec plaisir quels honneurs lui avaient été conférés par la Couronne, et j'espère qu'il pourra en jouir bien longtemps encore. Cet honorable ministre tourna en ridicule l'idée émise par les membres de la gauche, et il fit un long discours, lequel fut publié par certains journaux anglais comme un travail important sur cette question constitutionnelle. Mais comme aucune réponse n'avait été faite aux arguments apportés à l'encontre des prétentions du ministre de la Marine et des Pêcheries—par l'honorable député de Halifax, on a voulu expliquer ce fait en disant qu'il était vrai qu'un jeune homme d'un certain talent, l'honorable député de Halifax, lui avait donné la réplique, mais que le gouvernement n'avait pas jugé à propos de répondre à ce monsieur, parce qu'il était désireux de clore le débat.

Je crois plutôt que les arguments présentés par l'honorable député de Halifax étaient tellement irréfutables que le gouvernement a cherché en vain, parmi les avocats qui font partie de la phalange libérale, un homme qui voulut bien entreprendre de lui répondre, et si je suis bien informé, je crois que c'est là la réponse qu'a reçu le gouvernement de la part de ceux de ses partisans à qui il s'est adressé à cet effet, et la raison pour laquelle il n'a pas voulu continuer le débat. Quel a été le résultat de cette reculade ? Le résultat a été celui-ci, c'est que malgré les bruyantes affirmations du ministre de la Marine et des Pêcheries, il a été démontré que ses arguments ne reposaient pas sur une base solide, qu'ils étaient boiteux sous bien des rapports, qu'ils changeaient le véritable sens de la question.

La Chambre doit se rappeler que lorsque l'on demanda au très honorable premier ministre de dire ce qu'il pensait de la question, il se leva et exposa ses vues sur ce sujet avec la plus grande confiance. Il répondit que le gouvernement avait étudié tous les traités de l'univers, tous les traités de chaque pays, et en était arrivé à la conclusion que l'Angleterre seule avait droit de bénéficier des privilèges contenus dans cette clause, et que par conséquent l'Angleterre jouirait seule de ces avantages. Voilà ce qu'il disait à ce sujet. Quelques membres de la gauche voulurent savoir ce qui adviendrait du traité conclu avec la Belgique. On leur répondit que la Belgique ne bénéficierait pas de ses avantages, et le gouvernement était bien certain à dire qu'aucun autre pays de l'univers, si ce n'est l'Angleterre, ne pourrait profiter des privilèges contenus dans la clause différentielle.

Après deux ou trois jours de discussion le gouvernement acquit la conviction que la Nouvelle-Galles du Sud y avait droit, son tarif étant absolument plus bas que celui de l'Angleterre ; et que par conséquent cette colonie ne pouvait être privée de ce droit, mais qu'elle était la seule exception. Nous suggérâmes que la Hollande, le Japon et d'autres pays pouvaient se prévaloir des avantages de cette clause, et qu'il serait impossible de les en empêcher. Quel fut le résultat ? Voici une liasse d'ordres en conseil adoptés depuis le 23 avril à venir au 5 novembre, et qui contiennent quoi ? Tous les jours les écailles qui couvraient les yeux des honorables membres de la droite sont tombées, et ils ont pu constater que toutes les prédictions faites par l'opposition étaient vraies et ne pouvaient être contredites ; à chaque instant le gouvernement était obligé d'adopter de nouveaux ordres en conseil, destinés à accorder à d'autres pays les avantages de la clause différentielle, et ils se sont aperçus qu'ils n'avaient réussi qu'à plonger les affaires et le commerce de ce pays dans la plus grande confusion, grâce à leur incapacité absolue de traiter une question qui, de la part d'un homme intelligent et quelque peu versé en affaires, ne pouvait soulever la moindre discussion. Voilà la position dans laquelle ils se trouvent. Maintenant, je leur demande de me dire ce qui est advenu de ces faveurs et de ces privilèges qui ne devaient être accordés qu'à l'Angleterre ? Ils admettent maintenant que cette prétention n'était pas fondée et ils ont dû accorder la préférence à plusieurs autres contrées successivement.

Dans tout cela, le gouvernement est inexcusable. Il avait sous la main dans les archives tous les renseignements nécessaires pour traiter la question en homme d'affaires, et l'étude de ces renseignements lui aurait évité les humiliations qu'il a dû endurer et la confusion qu'il a causé dans les affaires du pays. Comme je l'ai fait remarquer dans le temps, le Canada fait partie de l'Union Internationale des douanes et en échange de l'argent que paie ce pays, le gouvernement reçoit tous les jours, du bureau central en Belgique, avis de tous les changements qui surviennent dans le tarif de douanes des pays qui sont inclus dans l'Union Internationale des douanes. Le gouvernement ne peut invoquer aucune excuse pour la façon dont il a agi. Les événements ont prouvé qu'il n'y avait aucun fondement dans la déclaration faite par le premier ministre qu'aucun pays au monde, sauf l'Angleterre, n'avait droit à la préférence. Cette prétendue préférence pour l'Angleterre apparaît aujourd'hui sous son vrai jour comme une tromperie et un leurre, et tout cet enthousiasme causé dans le pays et en Angleterre, à la nouvelle des bienfaits que devait amener la préférence commerciale, tourne à l'état de farce ridicule. Voilà donc la position actuelle de ces messieurs. Lorsque le ministre des Finances a présenté à la Chambre ses résolutions du tarif, je me suis hasardé à lui dire : Vous ne

pouvez pas accorder la préférence à l'Angleterre seulement. Sa réponse a été. " Eh bien ! nous l'avons fait."

Avec toute l'arrogance que peut seule donner l'ignorance la plus profonde, le ministre des Finances disait : Vous ne pouvez pas me dire : vous ne pouvez pas faire cela, puisque nous l'avons fait et demain matin les marchandises britanniques pénètreront dans tous les bureaux des douanes d'un bout à l'autre du Canada avec une réduction de droits de un huitième. J'ai dit alors à ces messieurs : vous vous enfoncez encore plus dans l'humiliation ; il vous faudra accorder les même privilèges à vingt autres pays, et vous aurez l'humiliation d'être obligés d'ordonner à vos officiers de remettre chaque centin de droits qui auront été exigés de ces pays en plus des droits imposés aux marchandises anglaises. C'est la position actuelle du gouvernement et je ne crois pas qu'il y en ait de plus humiliante. Examinez ce monceau d'instructions envoyées de jour en jour, au fur et à mesure que les écailles leur tombaient des yeux et vous verrez qu'ils se sont aperçus que vingt-six pays, en dehors de l'Angleterre, avaient droit à ce privilège.

Voilà le résultat, bien que le premier ministre ait déclaré en toute confiance que son gouvernement était absolument convaincu que pas un pays au monde autre que l'Angleterre n'avait droit au privilège. Voilà quelle humiliation a subie le gouvernement du Canada à l'égard de cette prétendue préférence introduite dans les statuts et qui subsistera comme monument de l'incapacité dans laquelle s'est trouvé le gouvernement de traiter une question qu'il serait inexcusable pour une personne intelligente de ne pas pouvoir mener à une fin convenable.

Je ne suis pas sûr que c'est de l'incapacité, mais de deux choses l'une, ou bien nous avons la preuve de l'ignorance la plus grossière ou ce qui est pire, nous devons croire que cela s'est fait en connaissance de cause dans l'intention d'induire en erreur la Chambre et le pays, à l'égard de la plus importante des questions fiscales. Comme le sait parfaitement le ministre des Douanes (M. Paterson), le gouvernement avait décidé que toutes les marchandises venant de la Grande-Bretagne devaient être importées directement, mais en parcourant la liasse d'explications et d'instructions données aux employés du gouvernement on s'aperçoit immédiatement que tous ces ordres-là ont été contremandés et qu'il a été décidé que du moment où les marchandises venaient de la Grande-Bretagne, par importation directe ou indirecte, elles devaient être admises au taux réduit. Cette décision a eu pour effet d'introduire dans tout le fonctionnement le dérangement le plus complet.

Il me fait plaisir de voir le ministre des Finances à son siège, parce qu'il doit avoir sûrement présent à l'esprit ce qui s'est passé, lorsque je me suis risqué modestement à suggérer qu'il existait certains doutes à l'égard de la possibilité de faire ce que à quoi tendait sa résolution. Il m'a répondu : nous l'avons fait. Eh bien ! monsieur, vous l'avez fait et, qu'avez-vous fait ? Vous avez consigné aux archives de ce pays la preuve que le ministre des Finances était incapable de comprendre les premiers principes d'une question fiscale qu'il avait entrepris de régler.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je suis heureux d'être arrivé à temps.

Sir CHARLES TUPPER.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis heureux que l'honorable ministre soit entré dans la chambre, car je n'aurais pas voulu parler ainsi s'il n'eût pas été présent. L'honorable ministre (M. Fielding) nous a dit à la dernière session qu'il avait donné à l'Angleterre une préférence. Mais que dit-il maintenant ? Il se voit en face d'un fait, d'un fait éclatant et étourdissant....

Quelques VOIX : Oh !

Sir CHARLES TUPPER : En employant ces expressions, je ne fais que citer les propres termes d'un des journaux les plus élogieux que possède le gouvernement. Je parle de la *Canadian Gazette*, de Londres, dont les colonnes regorgent de flatterie pour ce gouvernement, individuellement et collectivement. La *Canadian Gazette* de Londres, organe subventionné du gouvernement, dans son numéro du 16 septembre dernier, intitule ainsi un article :

Le tarif appliqué. Un résultat étonnant.

Et elle dit :

Le tarif différentiel canadien est maintenant appliqué depuis quatre mois, et quel en est l'effet ? La semaine dernière, nous avons publié les chiffres officiels pour la partie de l'année écoulée, et voyons ce que représentent les exportations britanniques au Canada pour les quatre mois pendant lesquels on a appliqué le plus bas tarif. A première vue, le résultat est étonnant.

Voilà les propres termes auxquels s'est opposé l'honorable ministre, croyant qu'ils étaient de moi, mais ils ne proviennent pas de moi. Je les prends dans leur propre organe pour condamner et dénoncer ce qu'ils ont fait. Ils exposent qu'il y a eu déclin et ils donnent le montant de ce déclin, mois par mois, mai, juin, juillet et août, pour arriver à un total de £171,565 de moins que dans la même période de l'année précédente. Et voilà pourtant les magnifiques avantages que devait procurer le tarif de préférence, qui devait enrichir l'Angleterre et qui provoqua dans ce pays un enthousiasme si grand pour ce que nous faisions.

Cela est certainement extraordinaire. Nous ne nous attendions pas à un tel résultat.

Quel est ce résultat ? Les importations d'Angleterre ont diminué de $3,567,554 sur l'année précédente. Voilà la préférence gigantesque que nous avons donnée à l'Angleterre. Je pourrais citer un autre fait qui est assez extraordinaire également si l'on songe au ton audacieux et fier dont le gouvernement nous parle dans cette Chambre de ses intentions à l'égard des Etats-Unis d'Amérique. Ils avaient subi là-bas une rebuffade et ils sont revenus, le cœur bourré d'indignation et proclamant de leurs banquettes des menaces tonnantes contre ce pays. Ils devaient traiter tous les pays comme ceux-ci traitent le Canada. Eh bien ! M. l'Orateur, l'Angleterre a traité ce pays-ci à bras ouverts, admettant sans difficultés ni entraves tout ce que nous pouvons lui envoyer. Elle a pris de nous des millions de plus cette année que l'année précédente, sans un liard de droits, bien que ce fût notre plus grande année d'exportations dans le Royaume-Uni depuis bien longtemps, Et, M. l'Orateur, quelle est la position des Etats-Unis ? Tandis que vous avez dans nos importations de l'Angleterre une diminution de plus de $3,500,000 vous avez une augmentation de plus de $3,000,000 dans les importations des Etats-Unis auxquels vous devez apprendre de veiller à ne pas offenser ce gouverne-

ment. Eh bien ! M. l'Orateur, le ministre des Finances est allé à Sheffield où il a prononcé un discours et donné une entrevue ; qu'a-t-il dit ? A-t-il dit qu'il l'avait fait ? Non, il a dit qu'il n'avait rien fait du tout. Il a dit :

C'est ainsi qu'a pris fin cette préférence commerciale accordée à l'Angleterre comme nations continentales, non pas par notre propre volonté, mais par ces traités impériaux. Actuellement, donc il n'y a pas au Canada de préférence commerciale pour les marchandises anglaises.

Voilà la position humiliante que l'honorable ministre a dû assumer. Mais en même temps, il a réconforté un peu ces messieurs, et j'espère cette fois pour l'honneur du Canada, et pour l'honneur de l'honorable monsieur, qu'il tiendra parole. Qu'a-t-il dit ? M. l'Orateur, il a dit que lorsque ces traités prendraient fin le Canada donnerait à l'Angleterre la préférence commerciale—que le jour où la dénonciation des traités serait survenue et aurait pris effet, c'est-à-dire le 1er août prochain, le Canada réussirait enfin à remplir sa proposition de donner la préférence à la Grande-Bretagne. N'ai-je pas raison de dire qu'en Angleterre, l'honorable ministre a induit le public anglais à croire qu'il en serait ainsi, que le jour où la dénonciation des traités serait arrivée à terme, le tarif de ce pays donnerait à l'Angleterre cette préférence ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami peut en toute sûreté considérer comme entièrement exactes les assertions que j'ai faites devant le public anglais.

Sir CHARLES TUPPER : Pourrais-je lire quelque chose pour l'information de l'honorable ministre, car je crois qu'il a reçu d'un honorable député qui n'est pas assis à un mille de lui l'avis de prendre garde à ce qu'il allait dire, et il est évident que l'avis n'a pas été perdu. Il disait :

Après le 1er août 1898, les traités belge et allemand prendront fin et aussitôt tous les obstacles à la préférence commerciale entre l'Angleterre et ses colonies disparaîtront. Alors les termes du tarif de préférence s'appliqueront aux produits de la Grande-Bretagne et aux colonies qui voudront adopter à l'égard du Canada une politique commerciale libérale.

Voici les propres paroles de l'honorables ministre et comme il dit que l'on peut avoir la plus entière confiance dans ce qu'il a dit en Angleterre....

Le MINISTRE DES FINANCES : Ou au Canada.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne parle pas du Canada, car au Canada il a dit qu'il l'avait fait et maintenant il dit qu'il ne l'a pas fait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami voulait me citer loyalement, il verrait que j'ai dit que nous l'avions fait, mais que par suite de l'action des autorités impériales et non pas notre propre action, nos intentions n'ont pu momentanément être mises à exécution.

Sir CHARLES TUPPER : Mais l'honorable ministre oublie que dans la position qu'il occupe, il aurait dû savoir cela alors, comme il l'a su plus tard et s'il ne le savait pas, je ne connais pas d'autre personne, sauf peut-être le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), qui ignorait le fait que nous étions liés par ces traités. L'honorable ministre disait :—

S'il n'y avait pas de traités pour intervenir, il y aurait aujourd'hui une réduction d'un huitième et le 1er juillet prochain une autre réduction d'un huitième ; mais les traités vont nous arrêter jusqu'au premier août et à cette époque la réduction de deux huitièmes sera en vigueur.

L'honorable monsieur sait bien que la réduction ne peut pas entrer en vigueur en vertu de sa clause, même quand les traités auront pris fin, cela lui a été dit par une personne de la plus haute autorité. Le très honorable Joseph Chamberlain a dit au premier ministre et il a déposé cette information sur le bureau de la Chambre des Communes que la préférence ne pouvait pas être accordée au Royaume-Uni en vertu de cette clause ni d'aucune clause similaire et il a expliqué pourquoi. A cause, a-t-il dit, d'une clause dans les traités de la nation la plus favorisée que l'Angleterre a signés avec le monde entier et le Canada, a-t-il dit, est lié par la plupart de ces traités qui ne peuvent pas être dénoncés, parce qu'ils ne comportent pas de date de dénonciation. Un traité qui ne contient pas de terme de dénonciation spécifiée ne peut prendre fin que par une guerre....

Quelques VOIX : Oh !

Sir CHARLES TUPPER : Ou de consentement mutuel. Le très honorable Joseph Chamberlain, secrétaire d'Etat des colonies, a expliqué très clairement à l'honorable premier ministre qu'il ne pouvait pas donner de préférence à l'Angleterre en vertu d'une clause de ce genre et pourquoi ? Parce que les traités des nations les plus favorisées déclarent que ce qui est accordé à un pays doit être accordé à tout autre pays qui jouit du traitement de la nation la plus favorisée. M. Chamberlain a expliqué cela si clairement qu'un enfant de dix ans l'aurait compris. De fait, j'avais presque honte de voir la minutie avec laquelle il croyait nécessaire de s'expliquer pour être compris. Il a maintenu que le Canada ne pouvait pas accorder de préférence en vertu d'une clause comme celle qui est insérée aux statuts et en vertu de laquelle on peut admettre aux bénéfices de la préférence tout pays dont le tarif est aussi bas que le tarif minimum du Canada, mais il a dit que le Canada devait passer un acte accordant ce privilège aux marchandises de la Grande-Bretagne nominativement et à aucun autre pays. L'honorable ministre est-il prêt à faire cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami ne pourrait-il pas attendre le budget ?

Sir CHARLES TUPPER : Non, j'ai déjà la réponse. Je l'ai là en blanc et noir. J'ai sa propre déclaration de ce qu'il entend faire, et comme il ne peut le faire que de cette façon, je considère comme admis qu'il le fera.

Mais mon ami va trouver dans son chemin une difficulté grave à laquelle il n'a probablement pas songé, mais dont je devrais, en toute justice, le faire souvenir. Dans une très intéressante circonstance, une entrevue a eu lieu à Londres entre le très honorable premier ministre et le club Cobden. C'est à cette occasion que mon honorable ami a été décoré de la médaille qu'il paraît préférer à l'honneur de tenir parole au peuple du Canada. Voici à quelles conditions cette médaille lui a été remise. lord Farrer, l'ennemi le plus implacable de la préférence commerciale que l'on puisse trouver dans l'Empire britannique, un adversaire très capable et libre-échangiste tellement extrémiste qu'il dénonce même toute espèce de réciprocité comme

l'une des formes de protection les plus dangereuses et les plus astucieuses, a fait le discours de présentation, et voici à quelles conclusions mon honorable ami a reçu sa médaille :

Il existe chez nous un parti qui consentirait à différencier à l'égard des marchandises de l'Allemagne et de la Belgique et qui regardent la dénonciation des traités allemand et belge comme un pas de fait vers ce qu'ils se plaisent à appeler la fédération commerciale de l'Empire, système dont l'objet est d'exclure ou d'amoindrir par des lois spéciales l'importation des marchandises étrangères au moyen d'une union commerciale entre les différentes parties de l'Empire. Si c'était là la conséquence de ce que vous avez fait, je n'ai pas besoin de dire que le club Cobden ne serait pas réuni ici ce soir.

Ce langage est très significatif. Puis lord Farrer continue :

C'est parce que nous jugeons que vos efforts sont basés sur le principe opposé et auront des résultats opposés que nous, les disciples d'Adam Smith, de Peel, de Bright et de Cobden, sommes ici pour vous féliciter et vous remercier. Vous ne nous demandez pas de renoncer à un seul iota de nos principes de libre-échange.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : Que mon honorable ami veuille bien bien écouter ce qui va suivre et voir s'il va accepter cette déclaration.

Vous ne demandez pas de traitement de préférence....

Je n'entends pas mon honorable ami dire "écoutez ! écoutez !" là-dessus et j'en suis heureux, car cela prouve l'exactitude du *Globe* annonçant qu'au Canada tout homme, quelsque soient sa classe et son parti, est en faveur de la préférence commerciale. Lord Farrer continue :

Vous ne demandez pas de traitement de préférence, vous faites vous-même dans la direction du libre-échange un pas aussi étendu que vous le permettent les circonstances présentes et vous désirez traiter le reste du monde comme vous nous traitez maintenant.

Qu'est-ce que mon honorable ami pense de cela ? Ne voit-il pas immédiatement que la médaille dont est décoré mon honorable ami et qu'il prise si fort, est une barrière, une barrière absolue en ce qui le concerne, à l'accomplissement des engagements pris vis à-vis du peuple de Sheffield. Il s'est engagé au nom du Canada et j'espère qu'il tiendra parole—fallût-il rendre la médaille—à mener à bonne fin cette préférence qu'il s'est déclaré devant ce parlement et en face du monde entier désireux de donner à l'Angleterre et à l'Angleterre seule, car le premier ministre a déclaré que l'Angleterre était le seul pays qui devait jouir du traitement de préférence. Je dis, M. l'Orateur, qu'il serait humiliant au plus haut point si, dans les circonstances, nous hésitions à remplir la promesse faite par le ministre des Finances de passer un acte accordant cette préférence à l'Angleterre et à l'Angleterre seule. Comme je l'ai déjà dit, c'est une question très grave pour le premier ministre. Il faut rendre la médaille. Mon très honorable ami, en cette occasion, au lieu de tirer en arrière et d'expliquer qu'il y avait malentendu lorsque ces conditions capitales pour les intérêts du Canada lui étaient énoncées, a parlé ainsi :

Je crois et j'espère que le Canada a adopté comme étoile et comme guide la liberté de commerce D'autres contrées l'imiteront peut-être et peut-être pouvons-nous espérer qu'une à une toutes les contrées appartenant à l'Angleterre suivront son exemple. J'étais libre-échangiste avant de venir en Angleterre, je sens que je le suis plus encore maintenant que je vois tout ce que le libre-échange a fait pour l'Angleterre.
Sir CHARLES TUPPER.

Rien ne peut être plus concluant. Le contrat est scellé et signé. Le président a décerné la médaille et l'a attachée sur la poitrine de mon très honorable ami et par suite, il lui a été impossible de rien faire pour donner la préférence commerciale à la Grande-Bretagne, autrement qu'à des conditions qui l'obligeraient en honneur à rendre la médaille. L'ayant reçue sous de faux prétexte, il doit la rendre et à mon avis, le plus tôt il la rendra ce sera le mieux. Je crois qu'elle est en or, mais quel que soit le métal qui la compose, je crois que mon honorable ami s'apercevra que cette médaille est pour lui une meule qu'il porte au cou et qui le mènera à la destruction, lorsqu'il se trouvera en présence d'électeurs libres et éclairés, s'il continue à la porter aux conditions dans lesquelles elle lui a été offerte. Je ne puis pas concevoir pour le Canada de position plus humiliante que de voir le très honorable monsieur, après cette averse de décorations, se retourner et dire : " Après tout ce n'était pas notre intention. Nous vous avons simplement blagués et nous avons en même temps atteint notre but, nous n'avions pas l'intention d'exécuter ce que nous proposions.

Maintenant, j'ai signalé à l'attention de la Chambre ce qu'avait fait la préférence commerciale l'année dernière. Nous avons constaté ce fait frappant qu'au lieu d'avoir été pour l'Angleterre ce bienfait souverain qui a valu à l'honorable monsieur d'être considéré comme le sauveur de son pays, quand il était de l'autre côté de l'Atlantique, la préférence a réduit les exportations de la Grande-Bretagne au Canada au chiffre le plus bas qu'elles aient atteint depuis la Confédération. Supposez que le peuple ait su qu'à la fin de l'année les exportations anglaises au Canada auraient diminué de trois millions et demi, il en aurait conclu que jamais la population n'a été autant trompée et bafouée par un homme public. Voici un article frappant, paru à Londres le 21 septembre, lorsque le peuple de là-bas commença à ouvrir les yeux et à voir que son commerce diminuait au lieu d'augmenter. L'habile et diligent secrétaire de la Chambre de Commerce de Londres a lancé une circulaire dans laquelle il dit :

Les libre-échangistes ont été certainement désappointés dans leur attente en voyant étendre en pratique à tous les pays, sauf les Etats-Unis, la préférence qu'ils s'attendaient à voir exclusivement britannique.

Le peuple anglais croyait dans l'innocence de son âme que lorsque le premier ministre du Canada se levait en parlement et déclarait qu'en vertu de cette clause, aucun pays, sauf l'Angleterre, ne pouvait en profiter, sa déclaration était exacte, mais ils ont appris combien il faut peu si fier.

Ceci a eu pour effet d'entraver la diversion prévue dans des mains purement britanniques du commerce qui se fait actuellement par la Grande-Bretagne avec la France, l'Allemagne, etc. Une autre source de ce retard c'est l'absence d'informations officielles sur les intentions du Canada après août prochain. La préférence sera-t-elle alors exclusivement britannique.

Ils n'avaient pas vu, je suppose, le discours de mon honorable ami à Sheffield.

La grande difficulté est le manque d'informations officielles exactes sur les intentions du Canada.

Voilà la question à laquelle l'honorable monsieur doit répondre et sa réponse met en jeu l'honneur du Canada, met en jeu la confiance du peuple anglais dans la parole d'un ministre canadien.

J'arrive maintenant à la dénonciation des traités. De l'autre côté de l'Atlantique le très honorable

premier ministre a présenté partout la préférence comme un puissant bienfait. Il a parlé là-bas de la population du Canada, de ses ressources énormes, de sa grande richesse, il a dit combien le peuple canadien était heureux, sans équivalent, sans demander aucun retour, par pur amour et affection d'offrir à la Grande-Bretagne ce grand bienfait. L'honorable ministre, plus qu'aucun homme que je connaisse, possède la remarquable faculté de ne jamais faire deux discours semblables sur une question publique.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je connais des gens qui ont justement la qualité inverse.

Sir CHARLES TUPPER: C'est vrai, et j'aimerais mieux être toujours connu comme répétant les mêmes sentiments que d'être justement accusé de ne jamais faire deux discours analogues, de ne jamais maintenir un principe une seconde fois, et de faire de chaque nouveau discours une contradiction du précédant. J'ai suivi la carrière de l'honorable ministre, et j'ai étudié ses discours publics avec la plus grande attention et le plus grand soin. Je demande à tout honorable représentant de la droite de nommer un seul principe, une seule question publique, sur laquelle l'honorable ministre ait affirmé quelque chose qu'il n'ait pas renié plus tard pour adopter l'opinion exactement contraire. Il me semble que c'est là un des traits principaux de son caractère. Si quelque chose doit être considéré comme étant d'importance vitale pour le pays, c'est bien ceci: que nous devons avoir foi dans les déclarations des mandataires du peuple. J'accuse ici et maintenant l'honorable ministre d'avoir violé tous les principes qu'il a professés. Je n'y connais pas une seule exception et j'offre de prouver ce que j'avance; si l'on peut démontrer que je me trompe sur un seul point, et si l'honorable ministre peut nommer une seule question au sujet de laquelle il n'ait pas répudié ses propres déclarations, je serai prêt à lui faire mes excuses. D'un autre côté, je puis nommer une vingtaine de questions publiques les plus importantes sur lesquelles il s'est prononcé d'une certaine manière à certaine époque, et de la manière contraire en d'autres circonstances, tout comme je l'ai prouvé en ce qui concerne la question du tarif différentiel en Angleterre; il a déclaré que cette préférence était un grand bien.

J'aimerais savoir si l'honorable ministre ne croit pas que le peuple intelligent d'Angleterre se rappellera le vieux dicton *Timeo Danaos et dona ferentes*? Ne croit-il pas que ce peuple finira par se demander comment cette question lui a été présentée sous un si beau jour, quand il s'apercevra qu'elle a eu, pour effet de réduire son commerce avec le Canada de trois millions et demi de plus que la plus mauvaise des années précédentes? Mais l'honorable ministre, dans ce merveilleux style acrobatique dont il est un maître accompli, adopte des principes contraires, à son arrivée au Canada. En Angleterre, il déclarait que cette mesure était un grand bien, mais il n'était pas plutôt arrivé à Montréal ou à Toronto qu'il la présentait sous un jour tout différent: comme étant un grand sacrifice que l'Angleterre faisait au Canada et que la Grande-Bretagne, quand elle dénonçait les traités, faisait un sacrifice de 60 à 40 pour 100. Ainsi, sur la même question, il se prononce d'une façon absolument contraire de ce côté de l'Atlantique à l'attitude qu'il a prise de l'autre côté. Je ne crois pas que ce genre de politique puisse durer très longtemps. Il peut servir une fois, mais je ne crois pas qu'on puisse le passer de nouveau au peuple intelligent de l'Angleterre. Je crois qu'une grande humiliation est réservée au Canada, lorsque le peuple anglais apprendra, comme une dure expérience le lui démontre, qu'il a été absolument trompé, et que, malgré tout son retentissement, ce tarif différentiel avec le Canada, qui devait être un si grand bien, était non seulement un mythe, mais encore le contraire absolu d'un avantage.

Pour ne pas montrer de partialité, je désire adresser quelques remarques à mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Je puis dire que certains députés de la droite se rappellent la grande convention du parti libéral tenue en cette ville, en 1893. On y a alors décidé ce que devrait être la politique du parti. Plusieurs systèmes avaient été discutés, et promulgés par tout le pays, mais on en vint alors à une entente pour adopter un programme politique ou prétendu tel. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries fut alors envoyé en mission dans les provinces maritimes pour expliquer quels étaient les changements apportés au programme. Il dit alors au peuple qu'il y avait eu beaucoup de malentendu à propos de la réciprocité absolue avec les Etats-Unis, mais que tout cela était réglé et que le parti avait adopté son programme futur: un système de libre-échange pur. En 1893, il disait:

Eh bien! messieurs, je ne dis rien de plus. Quels qu'aient été les doutes, ou les divergences d'opinion sur notre politique commerciale par le passé, il n'en existe plus. Notre programme est clair et précis. Aujourd'hui, le peuple sait à quoi s'en tenir sur cette mesure et les prochaines élections seront faites sur les mérites respectifs du libre-échange et de la protection.

Il voulait démontrer ce qu'était le libre-échange. Il ne voulait pas parler du libre-échange absolu—personne ne pensait cela—mais d'un tarif de revenu. Il disait alors:

Un tarif de 17½ ou 20 pour 100 est suffisant pour protéger le fabricant; s'il n'en est pas ainsi, l'on doit laisser ce dernier se tirer d'affaires.

Eh bien! alors, pourquoi a-t-il permis à un fabricant de ses amis, M. Bertram, de rédiger un tarif de 30 pour 100? Je suis charmé de ce qu'il l'ait fait, car je crois que c'est dans l'intérêt du Canada. Cependant, lorsqu'il autorise cela, il ne peut pas dire qu'il soit un partisan du libre-échange; mais à quel chiffre l'honorable ministre estime-t-il le taux du tarif perçu par le gouvernement du Canada d'après le tarif différentiel, sur les marchandises anglaises pour l'année qui vient de s'écouler? Ce taux est exactement de 30·69 pour 100. L'honorable ministre avait dit qu'un tarif de 17½ pour 100 était suffisant, mais lorsqu'on a importé les marchandises d'Angleterre le taux perçu a été de plus de 30 pour 100.

Mon honorable ami et moi-même avons eu une petite controverse à propos de distinction, et je pense qu'il s'en souvient. Je pensais alors qu'il agissait sérieusement. Lorsque cette grande convention libérale proclamait à l'univers que le tarif du Canada distinguait la Grande-Bretagne, je croyais que l'honorable député était sérieux; j'ai dit alors, cependant, que cela n'était pas vrai, et je n'ai pas changé d'opinion depuis, j'ai fait plus que le dire, je crois que je l'ai prouvé à l'honorable

ministre quand il a discuté cette question ; je crois que je lui ai prouvé qu'il se trompait absolument et qu'il avait basé son jugement sur cette distinction sur de mauvais renseignements, que l'examen avait démontré n'avoir aucun fondement. L'honorable ministre a fait la même déclaration à Londres, où il a dit :

En 1895, dont les rapports sont les seuls qui lui soient parvenues, le Royaume-Uni a importé pour une valeur de $60,000,000 de produits canadiens, tandis que les Etats-Unis n'en ont importé que pour la valeur de $40,000,000. Le Canada a importé des Etats-Unis des marchandises pour une valeur de $60,000,000 et pour $30,000,000 seulement de l'Angleterre. Lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir au Canada .....

Remarquez, ceci, M. l'Orateur.

....il a cru devoir agir de façon à renverser cet état de choses et changer la place de ces chiffres. Si cet état avait été amené par des causes naturelles, on aurait pu les laisser agir jusqu'à ce qu'elles y aient elles-mêmes apporté du changement ; mais quand le gouvernement canadien a vu qu'il avait été amené par des moyens artificiels, il s'est décidé à renverser tous les obstacles qui pouvaient s'opposer au développement du commerce entre le Canada et l'Angleterre.

Qu'est-ce que l'honorable ministre dit de cela, maintenant ? cette politique était-elle saine ou bien ne l'était-elle pas ? était-ce un trompe-l'œil ? comme je le lui ai dit il y a un an, elle partait d'un principe faux. Si cette politique était bonne, alors, le parti libéral, ayant changé l'état de choses précédent, la distinction, s'il y avait distinction, a été augmentée par le gouvernement actuel, car les chiffres démontrent que tout le contraire de ce qu'il avait promis à l'Angleterre a eu lieu. Je désire maintenant attirer l'attention de l'honorable ministre sur cette question et j'espère que cela le rendra plus soigneux quand il aura dorénavant à traiter de sujets analogues, ce qui demande réellement beaucoup d'attention.

Je vais maintenant considérer la question à un autre point de vue ; par rapport à la déclaration faite par le premier ministre devant la chambre de commerce de Montréal. Je désire aussi attirer l'attention du ministre du Commerce sur cette question et je saisis cette occasion, M. l'Orateur, de témoigner à cet honorable ministre la joie que me cause la nouvelle de son avancement dans l'ordre auquel nous avons tous deux l'honneur d'appartenir, et de lui dire que j'espère que l'honorable ministre vivra longtemps et portera longtemps la Grande-Croix de Saint-Michel et Saint-Georges avec toute la dignité qui lui est si naturelle. L'honorable ministre du Commerce a prononcé, récemment, un discours contrastant singulièrement avec ceux qu'il a donnés depuis vingt ans.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je crains que vous n'ayez pas lu tous mes discours.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne manque jamais l'occasion de me donner un plaisir de cette nature. L'honorable ministre a eu la gracieuseté, et je l'en remercie du fond du cœur, de dire, dans une assemblée fameuse tenue à Toronto récemment, que la Providence avait quelque part à la prospérité dont a joui le pays sous le régime actuel, et il en a parlé comme d'une heureuse coïncidence. Je n'hésite pas à dire à l'honorable ministre que je préférerais le voir siéger à la droite de cette chambre toute ma vie, plutôt que cette prospérité et ce progrès, que chacun au Canada reconnaît comme d'une importance vitale pour l'avancement du pays, s'amoindrisse. Cependant, M. l'Orateur, l'honorable ministre a fait une déclaration dont la justesse deviendra historique, venant comme elle vient d'un personnage si distingué, et il admettra comme moi que lorsqu'une erreur se glisse dans un exposé destiné à être transmis aux générations futures, il est de la dernière importance de la corriger. On rapporte qu'il a dit :

Parmi les nombreux incidents heureux qui ont marqué la célébration du jubilé de Sa Majesté l'été dernier, il en est un qui a lieu de nous réjouir et c'est la reconnaissance des droits du Canada à la préséance parmi les colonies britanniques, si bien démontrée par la réception faite à sir Wilfrid Laurier.

Je déclare à l'honorable ministre que cela n'est pas conforme à la vérité. Je dis que personne n'a constaté avec plus de joie et d'orgueil que moi-même le haut rang assigné à l'honorable personnage qui représentait le Canada en cette circonstance ; mais je nie qu'il ait joui d'aucun droit de préséance qui n'ait été accordé aux représentants du Canada depuis de longues années. Je sais que sir Alexander Galt, qui a représenté le Canada comme haut-commissaire à Londres a joui officiellement et à la résidence royale, comme dans toutes les circonstances, du droit de préséance qui lui était accordé, comme représentant la colonie principale de l'Empire. Lorsque sir Alexander Galt a été nommé haut-commissaire du Canada, il a été immédiatement et unanimement élu, par toutes les colonies autonomes à Londres, comme leur président. Lorsque j'ai eu l'honneur de succéder à sir Alexander Galt, j'ai joui de la même préséance dans les mêmes circonstances, j'ai été élu, à l'unanimité à la même position, et pendant douze ans, plus ou moins, de résidence à Londres, personne n'a été traité de façon plus loyale, plus généreuse, ni avec plus d'enthousiasme que je ne l'ai été en ma qualité de représentant du Canada, la principale des colonies autonomes de l'Empire. En conséquence, je maintiens qu'il n'est pas juste de tenter d'altérer ce fait historique et de donner à entendre que certains changements ont été faits à cet égard. Comme je l'ai dit auparavant, l'honorable personnage qui représentait le Canada en cette circonstance a pris naturellement le rang qui a depuis longtemps été assigné au représentant du Canada, la principale colonie de l'Empire.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Plus qu'une colonie.

Sir CHARLES TUPPER : Notre pays est plus qu'une colonie et, depuis le jour où il est devenu plus qu'une colonie jusqu'à présent, le premier rang a été donné à quiconque l'a représenté, en toutes circonstances, sans aucune opposition de la part d'aucune autre division de l'Empire britannique. Je dis que la position occupée par sir Alexander Galt a été celle que j'ai moi-même eu l'honneur d'occuper et qu'elle est celle qu'occupe actuellement lord Strathcona et Mount-Royal, que ce soit à la maison royale ou à n'importe quelle célébration ou fête royale ; enfin, en toutes circonstances, le représentant du Canada a droit de préséance sur les autres représentants de toutes les autres colonies. Bien que cela ne soit pas d'une grande importance, je me crois tenu de déclarer ces faits à mon honorable ami.

Le premier ministre a parlé lors d'un banquet donné à Montréal, le 17 décembre, et je crois devoir critiquer ce qu'il a dit alors. Voici ses paroles :

Si l'on veut bien me permettre, en cette circonstance, de parler un peu de moi-même, je dirai que, depuis nombre d'années, j'ai caressé l'espoir de ne pas fermer les yeux, de ne pas quitter cette vie, avant d'avoir vu le Canada élevé à l'état de nation (applaudissements). Je puis maintenant mourir, car j'ai constaté cette élévation.

Personne plus que moi-même ne regretterait qu'un tel sort fût réservé à l'honorable ministre, car nous aurons toujours l'espoir très vif de voir le parti libéral-conservateur reprendre le pouvoir quand on en appellera au peuple, tant que l'honorable ministre sera le chef du gouvernement. Il dit encore :

Je suis allé à Paris, dans la patrie de mes ancêtres où le télégraphe a apporté la nouvelle que l'Angleterre avait dénoncé les traités qu'elle avait depuis plus de vingt ans avec l'Allemagne et la Belgique. Qu'était le Canada avant cette dénonciation? Qu'était-il pour l'Europe?—en France, en Allemagne et partout ailleurs? Rien qu'un nom—rien qu'une tache sur les cartes géographiques, et rien de plus.

Quelqu'un a-t-il jamais lu une pareille absurdité? —que le Canada ait été, avant la dénonciation des traités avec l'Allemagne et la Belgique, une tache sur la mappemonde et rien de plus ! je ne sais pas où en était le banquet lorsque l'honorable ministre a prononcé son discours, mais il devait se faire tard. Il a ajouté :

Mais, lorsque, sur les instances du Canada, l'Angleterre, une grande nation, a dénoncé les traités qu'elle avait avec.....

Le MAITRE GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Très bien.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami dit " très bien ! " je vais lui prouver que cela n'est pas vrai et que la dénonciation n'a pas été faite à la demande du Canada. Il s'est exprimé trop tôt. Mais poursuivons :

..l'Allemagne et la Belgique, et signifié au Zollverein allemand et à la Belgique qu'à un an de cette date ces traités cesseraient d'être en vigueur, ce jour-là, dis-je, je me suis senti un fier citoyen, car ce jour-là, mes rêves étaient réalisés, et le Canada avait pris sa place parmi les nations du monde.

Il faut que l'honorable ministre soit un véritable Rip Van Winkle ; il faut qu'il ait sommeillé pendant les dernières vingt années si ce sont là ses opinions sur la position qu'occupe le Canada. L'honorable ministre a déclaré, dans une autre circonstance, que le Canada était une nation, parce qu'il était libre. La liberté fait-elle une nation ? Les Manxmen constituent-ils une nation ? Ils sont passablement libres. L'honorable ministre veut-il vraiment dire que la liberté fait une nation ? Ce n'est pas la liberté. La liberté va très bien à une nation, mais n'en est qu'une partie constituante. Qu'y a-t-il de plus? La confédération n'a-t-elle rien contribué pour faire du Canada, une nation? Pourquoi l'honorable ministre ne disait-il rien du fait, admis du monde civilisé, que la confédération des provinces britanniques de l'Amérique du Nord, a été l'un des événements les plus importants qui soient jamais survenus ? Pourquoi n'a-t-il rien dit en faveur de la confédération ? Etait-ce parce qu'elle ne lui devait rien ? Etait-ce parce que le parti auquel il appartient, le parti rouge du Bas-Canada, a combattu à mort contre la confédération, et que si ce parti avait réussi à faire prévaloir ses idées, il n'y aurait pas aujourd'hui de confédération canadienne et que l'honorable ministre ne pourrait aujourd'hui parler d'aucune nation ? C'est à ce grand, brave et valeureux, énergique et patriote Canadien-français, sir George Etienne Cartier, peut-être plus qu'à tout autre, que nous devons la confédération. Si sir George Etienne Cartier n'avait pas eu le courage et le patriotisme d'appuyer cette mesure et, de plus, de l'imposer, malgré toute l'opposition que le parti auquel l'honorable ministre appartient a pu lui faire, la confédération n'aurait pas été formée. Au lieu de reconnaître les services d'un homme qui a plus fait pour faire du Canada une nation peut-être, que tout autre, dans l'Amérique Britannique du Nord, ce parti n'a jamais cessé de le persécuter jusqu'à l'heure où il l'a conduit prématurément au tombeau.

Telle a été la reconnaissance témoignée à l'homme à qui nous devons la position élevée du Canada aujourd'hui. La construction du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a-t-elle rien à voir à la formation d'une nation au Canada ? Lorsque je suis allé à Washington sur l'invitation de cet éminent et éloquent américain, M. Bayard, qui, récemment, a représenté les Etats-Unis en Angleterre comme ambassadeur, (j'étais le secrétaire d'Etat), il m'a rencontré et, me prenant par la main, m'a dit : " sir Charles Tupper, la Confédération du Canada et la construction d'un grand réseau interocéanique de chemin de fer, s'étendant de l'Atlantique au Pacifique, ont constitué le Canada en nation, et nous sommes forcés de le reconnaître." Ces mesures que les hommes d'Etat les plus éminents de l'Angleterre considèrent comme étant d'une importance majeure et vitale pour l'Empire n'ont jamais été mentionnées par l'honorable ministre, je crois, depuis le jour où il a mis le pied sur les rives de la Grande-Bretagne ou de France jusqu'à celui de son départ.

Que dit l'honorable ministre du traité de Washington? N'avions-nous pas de position comme nation, quand le gouvernement impérial a envoyé, comme l'un des commissaires-conjoints à Washington, sir John Macdonald, à propos de la question des pêcheries et afin de protéger les intérêts du Canada. Et, lorsqu'on résolut que ce traité, qui réglait toutes ces grandes questions entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, alors existantes, n'entrerait en vigueur qu'après avoir été ratifié par le parlement du Canada, n'y avait-il pas de signification nationale, dans cette décision ? L'honorable ministre sait qu'il y en avait. Il est inutile de parler de la circonstance en laquelle j'ai eu l'honneur de visiter Washington en qualité de représentant de Sa Majesté, nommé par le Canada, mais représentant la Grande-Bretagne au même titre que le très honorable Joseph Chamberlain, où, après trois mois, nous avons réussi à négocier un traité qui a reçu l'approbation unanime du parlement du Canada et qui n'a été défait que par un vote de parti au Sénat des Etats-Unis, mais lequel traité et le *modus vivendi* établi dans ses clauses avait servi à régler toutes les questions concernant les pêcheries de l'Atlantique d'une manière satisfaisante et à écarter tout malentendu possible.

Le Canada n'était-il pas une nation quand le gouvernement de Sa Majesté, pour la première fois dans l'histoire d'une colonie de l'Empire, a décidé de choisir un Canadien, un personnage nommé par le Canada, pour le nommer plénipotentiaire représentant du gouvernement de Sa Majesté et le char-

ger du devoir de négocier un traité avec la France et le Canada ? N'y avait-il aucun caractère national dans cette démarche ? L'honorable ministre a beaucoup parlé, à Paris, à propos de relations commerciales meilleures, mais je ne crois pas qu'il ait mentionné le fait que le gouvernement, qui a précédé l'administration actuelle, avait négocié avec le ministre actuel des Finances, M. Hanotaux, homme d'Etat brillant et habile, qui jouit d'une grande confiance tant dans d'autres pays que dans le sien, et que j'ai moi-même négocié un traité avec lui. Je crois que je sais pourquoi l'honorable ministre n'a pas mentionné ce traité, c'est parce que sur cette question comme sur toutes les autres, d'après ce que j'ai pu voir, il s'est prononcé pour et contre. Il a voté à l'encontre de ce traité, et quand sa suite l'a quitté, il a changé son vote et l'a approuvé. C'était là l'idée que Talleyrand se faisait de la diplomatie. Que dit l'honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) de la position que j'ai occupée à Paris en 1893, lorsque pour la première fois dans l'histoire du Canada comme dans l'histoire de toute partie de l'Empire britannique, à l'exception des Iles Britanniques, un représentant du Canada a pris place, lors d'une grande conférence à côté et au même titre que les représentants de la Russie et de l'Allemagne et ceux des vingt-quatre autres nations qui y étaient représentées ? Etait-ce là, ou n'était-ce pas une reconnaissance du fait que le Canada constituait une nation ? C'en était une ; et l'honorable ministre sait que, comparé à cela, la dénonciation des traités allemand et belge était insignifiante.

Ainsi, à Bruxelles, à Saint-Petersbourg, à Vienne, et à Londres, le Canada a été représenté par un personnage nommé par le gouvernement du Canada, qui a pris place au même rang que les représentants des autres nations. Que dit l'honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) de l'arbitrage international de la question de la mer de Behring, à Paris, quand, sur la nomination faite par le gouvernement du Canada, le gouvernement de Sa Majesté choisit un Canadien pour agir comme agent du gouvernement impérial, et quand il choisit feu sir John Thompson pour s'asseoir au côté du juge Hannen, comme représentant du gouvernement britannique ? N'était-ce pas là une grande mission internationale ? Etions-nous alors simplement une tache sur la mappemonde ? L'honorable ministre n'aurait pas osé insinuer quelque chose de semblable aux hommes d'Etat qu'il a rencontrés à Paris, et ils étaient mieux renseignés. C'est une calomnie contre le beau nom du Canada et contre la position qu'il occupe que de faire un discours aussi pompeux que celui que le premier ministre a prononcé à Montréal et dans lequel il a dit que le Canada n'était qu'une tache sur la mappemonde. On dirait que l'honorable ministre croit que c'est la dénonciation des traités allemand et belge, seulement, qui a fait une nation du Canada. Ainsi, l'honorable ministre a dû oublier le discours qu'il a prononcé quelques semaines avant sa visite à Montréal. Permettez-moi de le lire, afin de voir s'il croyait réellement que le Canada était une tache sur la carte. Ce discours a été prononcé le 19 juin, et, comme les traités n'ont été dénoncés que le 30 juillet, le Canada n'était encore qu'une tache sur la carte. Assis au côté de Son Altesse Royale le Prince de Galles, à l'Institut Impérial, croyez-vous que l'honorable ministre a parlé du Canada comme il l'a fait à Montréal ? Oh, non ; voici ce qu'il a dit alors.

Sir CHARLES TUPPER.

M. le président, les colonies sont nées pour devenir des nations. Dans mon pays, et peut-être aussi en Angleterre, l'on a remarqué que le Canada possède une population qui dans certains cas dépasse et dans plusieurs autres égale celles de certaines nations indépendantes, et l'on a dit qu'il pourrait bien arriver qu'à une certaine époque le Canada devînt une nation indépendante. Ma réponse à cela est simplement celle-ci :

Vous pouvez vous figurer, M. l'Orateur, comme moi d'ailleurs, et je me figure avec orgueil la manière dont mon honorable ami s'élevait à sa plus grande hauteur, lorsqu'il prononça cette sentence magnifique :

Ma réponse à cela est simplement celle-ci : le Canada est une nation.

C'était une tache sur la mappemonde alors ; cependant l'honorable ministre, sous l'influence stimulante du dîner de l'Institut Impérial, a cru que c'était une nation. Il poursuivit :

Bien que le Canada reconnaisse l'autorité du pouvoir souverain, je suis prêt à dire que l'indépendance ne pourrait rien ajouter aux droits dont nous jouissons actuellement.

Mettez cela en regard du discours de Montréal, au cours duquel il a déclaré que le pays n'était qu'une tache sur la carte avant la dénonciation des traités, et je crois que le très honorable ministre constatera qu'il lui faut en rabattre de son éloquence et la laisser gouverner un peu plus par son jugement. Je me suis permis de critiquer un peu vertement la déclaration à l'effet que ces traités ont été dénoncés à la demande du Canada. L'honorable ministre est un opportuniste de premier ordre ; il ne perd jamais une occasion ; il profite de tous les avantages qui se présentent. Le hasard a voulu qu'il se trouvât à Paris lorsque les traités de la Belgique et de l'Allemagne ont été dénoncés, et si vous lisez le discours pathétique qu'il a adressé aux gens de Paris, en cette occasion, vous constaterez qu'il a dit que la dénonciation du traité avec l'Allemagne—il n'a rien dit au sujet de la Belgique—était son œuvre. Et lorsque le très honorable ministre est allé plus loin, lorsque,—maître de cet art de mise en scène, qui, je crois, doit être sincère, car je ne puis concevoir que l'on puisse y réussir si bien sans être convaincu—lorsque, les larmes aux yeux, il a raconté, en termes entrecoupés de sanglots, comment il s'était arrêté devant le monument de Strasbourg ; alors, bien qu'il ne l'ait pas dit, il a donné à entendre qu'il avait éprouvé beaucoup de plaisir à venger sur l'Allemagne, en dénonçant ce traité, le coup qu'elle a jadis porté à la France. A Halifax, après avoir vu ma critique, le très honorable ministre a dit :

Sir Charles Tupper avait parfaitement raison de dire que je n'ai pas fait dénoncer les traités ; c'est M. Fielding.

Je demande pardon à l'honorable ministre des Finances, si je l'ai nommé, mais dans le cas actuel, cela était nécessaire. Le premier ministre a dit que cela est dû entièrement à M. Fielding. Il a dit à Halifax :

Mais lorsque M. Fielding est venu avec son tarif et a donné une préférence aux marchandises anglaises, alors la nation britannique, constatant que nous faisions nous-mêmes les sacrifices, et que nous les faisions sans demander de récompense, est généreusement venue nous accorder ce qui nous avait été refusé auparavant. Je dis que tout le mérite en revient à M. Fielding.

Enfin, nous y sommes : dans la personne du distingué ministre des Finances du Canada, nous contemplons l'homme qui a assisté à la mort des

traités, qui a réussi à obtenir la dénonciation des traités allemand et belge. Mais, M. l'Orateur, il n'en est pas ainsi.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Sir CHARLES TUPPER : Oui, j'en appellerai au témoignage de mon honorable ami le ministre des Finances pour prouver qu'il n'y a pas un mot de vérité dans cette assertion. Il y a des gens qui peuvent se figurer que lorsque des traités sont dénoncés, ce n'est pas une affaire importante que de savoir qui les a dénoncés. Mais, à mon avis, cela est important, et pour cette raison, je dis que le Canada a obtenu l'appui—comme cela est arrivé constamment depuis une douzaine d'années—je parle d'après mon expérience personnelle—la coopération active et enthousiaste de tous les représentants des colonies de la Grande-Bretagne. Je dis que je serais un ingrat si, après que le Canada a joui, à mainte et mainte reprise et à ma demande, de la coopération, et de la coopération efficace——

Une VOIX : Très bien ! très bien.

Sir CHARLES TUPPER : Sur quoi l'honorable député désire-t-il appeler l'attention ? L'honorable député croit-il qu'il y ait quelque chose d'inconvenant, lorsque l'on traite une question à laquelle on a été personnellement intéressé, à déclarer ce fait ? Je ne le crois pas. Dans tous les cas, il ne me semble guère convenable de faire une interruption de ce genre. Je dis qu'à mainte reprise et à ma demande, dans des occasions de la plus haute importance pour le Canada, j'ai invité chaque représentant d'une colonie britannique à assister à une réunion à mon bureau, réunion à laquelle j'ai soumis à ces représentants des mesures que je désirais leur voir appuyer, et j'ai obtenu leur appui cordial et leur coopération ; et nous sommes allés en corps au Bureau Colonial, ou au bureau du Chancelier de l'Echiquier, ou à tout bureau d'où l'affaire en question pouvait relever ; et je dis que je serais un ingrat si, après avoir obtenu l'influence combinée de tous les représentants des colonies, influence si cordialement mise à ma disposition, je les rejetais après avoir cessé d'avoir besoin d'eux. Je dis que rien ne serait plus inconvenant de la part d'une personne que d'émettre au nom du Canada la prétention que cette chose aurait été faite à la seule demande du Canada, ce qui, comme je l'ai déjà dit, n'est pas vrai ; et je vais maintenant prouver ce que je dis par le témoignage de l'honorable ministre des Finances. Il a fait un discours à la fête des coutteliers à Sheffield, en présence de gentlemen qui se seraient formalisés de toute tentative faite pour réclamer en faveur du Canada le mérite exclusif de la dénonciation de ces traités ; et voici ce qu'il a dit :

En terminant, je dois dire que l'attitude du gouvernement de Sa Majesté, prise à la demande des premiers ministres coloniaux—influencés probablement par l'attitude du Canada—l'attitude du gouverne ent de Sa Majesté qui a dénoncé ces traités, lesquels semblaient être une barrière entre la métropole et les colonies, mérite et reçoit la profonde gratitude du peuple du Canada.

J'approuve chacun des mots qui précèdent ; je les trouve très convenables ; et il était infiniment mieux, dans l'intérêt du Canada, de faire une déclaration de cette nature, et d'attribuer le mérite à qui de droit, que si quelqu'un eût tenté d'accaparer tout le mérite pour le Canada. Mais je puis citer une autorité encore plus élevée que celle du ministre des Finances. J'ai la déclaration faite à la Chambre des Communes par le très honorable Joseph Chamberlain, qui devrait savoir ce qui en est, vu que c'est lui qui a obtenu la dénonciation des traités. Il relate les faits et nous les avons en blanc et en noir pour donner le démenti le plus formel et le plus complet à chacune des déclarations que l'honorable ministre a faites à droite et à gauche, à l'effet que c'est le Canada qui a fait cela. Que dit-il ?

Les premiers ministres des colonies autonomes recommandent unanimement et avec instance la dénonciation le plus tôt possible de tout traité qui nuit maintenant aux relations commerciales entre la Grande-Bretagne et ses colonies. C'est là le désir unanime de toutes les colonies autonomes et il est exprimé par une résolution très significative et très importante qui se lit comme suit : "Que dans l'espoir d'améliorer les relations commerciales entre la métropole et ses colonies, les premiers ministres présents entreprennent de conférer avec leurs collègues en vue de découvrir si un pareil résultat ne pourrait pas être obtenu au moyen d'une préférence accordée par les colonies aux produits de la Grande-Bretagne." En recevant ces résolutions le gouvernement a décidé de retirer son adhésion aux traités.

J'appelle l'attention sur cette déclaration, et elle est très importante, car il n'est que juste pour chaque homme qui a pris part à une pareille mesure, si importante pour ce pays et toutes les autres colonies, qu'elle soit reconnue ; et je crois qu'avant longtemps il ne sera plus nécessaire d'en parler davantage. Mais comme je l'ai déjà dit, l'honorable ministre ne semble pas capable de maintenir longtemps le même principe. Sur la question de la fédération impériale qu'a-t-il dit ? A la salle de la Saint-Jean-Baptiste, ici, le 7 novembre 1891, il a dit :

Il y a dans mon pays des gens qui disent qu'une fédération impériale, c'est-à-dire une fédération entre l'Angleterre et ses colonies serait la meilleure alternative pour le Canada. En tant que la doctrine Monroe est applicable au Canada, je suis en faveur de la doctrine Monroe. Je ne veux pas d'intervention européenne dans nos affaires, et ce serait un suicide pour le Canada que de s'engager dans une fédération qui nous forcerait de prendre part à toutes les guerres que la Grande-Bretagne, vu sa position, est obligée d'entreprendre dans toutes les parties de l'univers. Je considère que ce fait seul suffit pour tourner tout le Dominion contre une pareille idée.

Sur une question très importante d'intérêt public, la question d'une union plus intime et d'une fédération entre la métropole et ce pays, telles sont les vues exprimées par l'honorable ministre dans un discours de circonstance, devant un auditoire suspendu à ses lèvres et recueillant ses paroles comme si elles eussent été des joyaux d'un prix inestimable. Eh bien ! M. l'Orateur, qu'a dit le même honorable ministre en Angleterre sur la même question ? Je ne parlerai pas de l'insinuation de M. Goldwin Smith, à l'effet que l'entourage social des habitants des colonies, lorsqu'ils sont de l'autre côté de l'océan, est parfois de nature à leur tourner la tête ; mais je voudrais savoir ce que l'honorable ministre a à dire au sujet de la déclaration faite par lui devant la société Saint-Jean-Baptiste et de la déclaration suivante qu'il a faite devant la chambre de commerce de Londres, à l'hôtel Métropole, je crois. L'honorable ministre se le rappellera sans doute, car il se rappellera les applaudissements enthousiastes qui ont salué chacune de ses paroles, à partir de l'instant

où il s'est levé jusqu'à celui où il a repris son siège. L'honorable ministre a dit :

Il est évident aux yeux de tous qu'à une date qui n'est pas très éloignée, l'Angleterre et ses colonies arriveront à une bifurcation de la route et que lorsqu'elles auront atteint cette bifurcation, le problème à resoudre sera la question de savoir si les colonies devront être unies plus intimement à la mère-patrie ou si elles devront cesser toutes relations avec elle. Les colonies ont une fierté nationale et il n'y a ni lien, ni nœud qui puissent être permanents dans les colonies tant qu'ils ne pourront pas donner à cette fierté la plus grande expression possible.

Que voulait dire par là l'honorable premier ministre ? Etait-ce bien là ce qu'il entendait lorsqu'il parlait à la société Saint-Jean-Baptiste ?

Les Canadiens ont une foi illimitée en leur propre pays ; lorsque ce pays aura atteint son entier développement, lorsque son peuple sera arrivé à l'âge d'homme, il ne saurait être satisfait à moins d'avoir la représentation impériale. Je sais que cette question n'est pas exempte de difficulté, mais c'est le propre des hommes forts d'aborder les difficultés.

Eh bien ! M. l'Orateur, je suppose que la Chambre se rappelle l'histoire de l'homme qui vivait au temps où l'on préparait un peu les bons mots que l'on devait dire à table. Il disait à un ami : "Je vais dire quelque chose de spirituel ce soir." "Qu'est-ce," demanda son ami ? "Je ne puis te le dire," répondit-il ; "mais si la conversion languit, dis seulement : "Samson était un homme fort, et tu verras ce qui arrivera." Au banquet, son ami très obligeant attendit que la conversation commençât à languir et, de son siège à l'extrémité de la table, il cria : "Samson était un homme fort." Mais l'autre n'y fit pas attention. Il répéta ces mots sur un ton de voix plus élevé, et alors son ami le regarda et dit : "Nul doute qu'il était fort, mais il faut que vous soyez diantrement plus fort encore pour introduire ici cette question sans rime ni raison ". Il faudra un véritable Samson pour faire ce que dit l'honorable ministre. Est-ce que l'honorable ministre ne sait pas que la question de la représentation coloniale au parlement britannique a été discutée pendant des années jusqu'à ce qu'enfin elle ait cessée d'être un sujet de discussion, parce que tous ceux qui l'ont étudiée savent très bien que les difficultés qu'elle offre sont de nature à rendre la représentation coloniale au parlement impérial absolument impraticable ? L'honorable ministre n'était pas là en sa qualité individuelle, mais comme représentant du Canada. Où a-t-il pris son mandat pour dire au peuple anglais que le Canada est mûr pour une fédération parlementaire de l'Empire—qu'il est mûr pour une confédération impériale ? Qu'a voulu dire l'honorable premier ministre ? Je sais qu'il a essayé d'expliquer sa déclaration dans une autre occasion en disant que, naturellement, pareille représentation ne devrait entraîner l'abandon d'aucune partie de notre autonomie.

Mais mon très honorable ami m'excusera si je dis que c'est là un non-sens absolu, une contradiction absolue dans les termes. Il ne peut y avoir de représentation au parlement de la Grande-Bretagne agrandie par les colonies, à moins qu'une confédération semblable à celle qui existe au Canada ne soit formée. Et alors, toutes ces grandes questions qui s'élèvent actuellement du parlement fédéral du Canada relèveraient nécessairement de cette confédération impériale ; et le peuple canadien, avant qu'il puisse devenir partie à un parlement impérial embrassant les colonies, tenu à St. Stephens, à quatre mille milles de distance de l'endroit où nous siégeons actuellement, devra en arriver à la conclusion que le parlement du Dominion occupera, par rapport au parlement impérial, la position que la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard occupent par rapport à ce parlement. Y a-t-il, dans toute l'étendue du Canada, un seul homme qui puisse accepter une semblable proposition, même si elle était praticable ? Mais elle est absolument impraticable, et lorsque l'honorable ministre a formulé un programme en désaccord complet avec le langage dont il s'est servi lorsqu'il parlait sur le même sujet, devant un auditoire canadien, il a montré qu'il s'était complètement oublié au milieu des fêtes du jubilé. L'honorable ministre a soulevé à maintes reprises cette question de la fédération impériale. Il regrettait de ne pas pouvoir vivre pour la voir à l'œuvre, mais il espérait que quelqu'autre Canadien-français vivrait pour enseigner la liberté à ce parlement de la Grande-Bretagne agrandie, lorsqu'il ne serait plus. Il me semble que l'honorable ministre s'est absolument oublié. Je suis heureux de dire que je touche à la fin de cette critique.

Sir CHARLES TUPPER.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai aucun doute qu'il est presque aussi désagréable pour les honorables membres de la droite d'écouter que pour moi de parler ; mais M. l'Orateur, j'ai un devoir à remplir et lorsqu'un gentleman qui a été revêtu de l'insigne pouvoir et de la grave responsabilité de représenter ce pays en Angleterre n'a pas rempli cette tâche comme il aurait dû le faire, je manquerais à mon propre devoir si je ne me levais pas pour commenter sa conduite extraordinaire. Voici un autre cas relatif au même changement de front sur lequel j'ai cru devoir appeler si souvent l'attention de l'honorable ministre. Il a dit à la même assemblée de la société Saint-Jean-Baptiste, tenue le 7 novembre 1891—il n'y a pas si longtemps :

Il a été dit également que nous devrions établir une ligne de paquebots entre l'Angleterre et ses possessions, afin de cultiver le commerce entre le Canada et l'Empire Britannique à l'exclusion du reste de l'univers. Tout ce que j'ai à dire au sujet de cette idée c'est qu'elle est parfaitement absurde.

Telles étaient les vues de l'honorable ministre au sujet de la ligne rapide.

Pour ma part, je préfère le dollar américain au chelin anglais, surtout lorsque le dollar est si près et le chelin si loin.

Mettez ce discours en regard du brillant et éloquent éloge du service rapide qu'il a fait l'autre jour à Toronto et vous verrez, M. l'Orateur, que je n'exagère pas, lorsque je dis que j'ai en vain feuilleté les archives pour trouver un seul cas où l'honorable ministre ait parlé deux fois sur le même sujet sans avoir parlé chaque fois sur un ton différent. Cette politique de changement de front, de quelque côté que le front soit tourné, est une politique dangereuse. L'homme qui est capable de choisir un programme et qui, après l'avoir bien étudié, l'avoue franchement et lui reste fidèle, est le seul homme qui puisse s'attendre raisonnablement à ce qu'un peuple intelligent continue longtemps à lui accorder sa confiance. J'espère que je rends un grand service à mon honorable ami lorsque j'appelle son attention sur le fait que ses antécédents ont été jusqu'à présent de nature à mettre

tout homme intelligent dans l'impossibilité absolue de mettre la moindre confiance en ce qu'il pourra dire en quelque temps et en quelque lieu que ce soit. Qu'a-t-il dit à Québec, l'autre jour, sur ce même sujet de la ligne rapide ? Il a dit :

Il y a, messieurs, une question qui a longtemps agité l'opinion publique en ce pays, et surtout en cette ville de Québec. C'est la question de la ligne rapide. Vous en entendez parler depuis longtemps. Vous savez que les promesses n'ont pas fait défaut mais que rien n'a été fait.

Cela est-il vrai ? Y a-t-il un homme en cette Chambre, qui soit au courant de la question et qui puisse me dire que rien n'a été fait par l'ancien gouvernement ? Mais nous avons soulevé cette question de la ligne rapide. Le parlement lui a consacré cent mille louis par année pendant dix ans. Il a été constaté que les promoteurs de l'entreprise ne pouvait rien faire, et le parlement, sur ma recommandation, après que j'eus communiqué avec le duc de Devonshire, a porté la subvention à $750,000. Un homme très énergique, M. Huddart, qui a l'entreprise entre l'Australie et Vancouver, y a consacré une année. J'avais reçu du gouvernement instruction de donner à M. Huddart tout l'appui que je pourrais lui donner et c'est ce que j'ai fait. J'ai vu les grandes compagnies d'armateurs, j'ai vu la grande compagnie de coutruction navale dont le duc de Devonshire était le président et dont lord Brassy était l'un des directeurs, j'ai vu un grand nombre de gentlemen intéressés pour des forts montants, qui auraient donné n'importe quoi pour faire mousser l'entreprise de la ligne rapide entre le Canada et la Grande-Bretagne, mais tous ont déclaré qu'il était absolument impossible de lancer l'affaire avec une subvention de ce genre. Qu'avons-nous fait alors ? L'honorable ministre dit que rien n'a été fait. Je lui demande si rien n'a été fait lorsque, dans ces circonstances, en ma qualité de représentant du Canada, je suis allé trouver le très honorable M. Chamberlain, le ministre des colonies, et j'ai obtenu la promesse formelle que le trésor britannique fournirait £75,000 sterling par année pendant dix ans. Etait-ce-là ne rien faire lorsque, en vertu de l'autorisation du parlement, nous avons annoncé pour obtenir des soumissions et nous en avons obtenu une de MM. Allan, y compris les Allan de Glasgow, des gens d'une richesse immence, et qui ont envoyé ici l'un de leurs associés pour négocier l'affaire.

Nous avons eu une soumission, et tout était arrangé, et la seule chose qui manquait était la signature du Gouverneur général à l'arrêté du conseil acceptant la soumission, sujette à ratification par le gouvernement anglais. Etait-ce là ne rien faire ? Il est vrai que son Excellence a refusé, bien qu'il sut que l'arrêté du conseil avait été rédigé en vertu de l'autorisrtion du parlement dans le but d'épargner du temps, et bien qu'iln'eutaucune excuse pour refuser de signer, vu que le contrat décrétait qu'il était sujet à l'approbation de la Chambre, qui devait alors se réunir dans trois semaines. Cependant il a refusé. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) est arrivé au pouvoir. J'ai rengainé ma dignité et lorsque j'ai quitté le pouvoir je lui ai écrit une lettre et lui ai demandé d'avoir la signature du Gouverneur général sur l'arrêté du Conseil, vu que cela épargnerait une année de délai. Cela aurait épargné deux ans. Le 1er mai suivant, cette flotte de paquebots rapides que l'honorable ministre déclare maintenant devoir être si éminemment importante pour le Canada aurait traversé l'Atlantique, abrégeant le temps de la traversée et faisant du Canada la grande voie pour les communications postales et les voyages d'une grande partie de l'Amérique et de la Grande-Bretagne. Mais l'honorable ministre ne l'a pas fait. Il a pris une attitude très extraordinaire. Rien n'a été fait au sujet de la signature de l'arrêté du conseil. Mais l'honorable ministre a fait quelque chose. Qu'est-ce que c'est ? L'un de ses collègues, à une assemblée publique de la chambre de commerce de Québec, a fait une sortie contre le service rapide, déclarant qu'on n'en avait pas besoin, et c'est ce gentleman que le premier ministre a envoyé en Angleterre, afin d'y négocier pour le service rapide. Est-il étonnant qu'il ait échoué ? Il sait, et le ministre des Finances sait aussi bien que moi, que lorsque l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) a quitté l'Angleterre, et lorsque le ministre des Finances a quitté l'Angleterre, ils désespéraient de ne rien accomplir relativement à ce contrat. Deux années ont été perdues, et pas une quille n'a été construite. Il peut se faire qu'un contrat ait été passé et qu'après une lutte acharnée on ait pu obtenir des garanties en s'engageant à les rembourser : Je ne crois pas que l'on puisse les avoir obtenues à d'autres conditions. Mais où est le travail ? On n'a pas frappé coup. Deux années ont été perdues, et il vous faudra recommencer de nouveau, et vous serez obligé de vous servir de ce que nous avons obtenus, c'est-à-dire de l'aide du gouvernement impérial au montant de £75,000 sterling par année.

Je n'ai plus qu'une seule remarque à faire au sujet des discours du très honorable ministre et je regrette d'être obligé de la faire. J'ai lu avec étonnement la déclaration suivante faite au banquet du club canadien par le très honorable premier ministre :

Le temps a peut-être arriver où le Canada pourrait réclamer une union plus intime que celle d'aujourd'hui, mais tant que l'Angleterre enverra au Canada, à titre de représentants de la Couronne des hommes tels que ceux que nous avons eus, je ne crois pas qu'il puisse y avoir aucun désir de changement de la part des Canadiens (très bien, très bien). Le Canada a été excessivement heureux d'avoir les hommes qui y sont venus pour représenter l'Angleterre, et lord Aberdeen s'est rendu cher à tous les Canadiens.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Sir CHARLES TUPPER : Est-ce qu'il y a un homme en cette Chambre qui dira " très bien, très bien " en entendant la phrase suivante ? Je ne le crois pas, M. l'Orateur. Je ne crois pas qu'il y ait un homme qui soit à ce point dépourvu du sens des convenances.

Il a montré qu'il peut passer à travers une crise en tenant la balance égale entre tous les partis.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Sir CHARLES TUPPER : Cela démontre tout simplement ce dont les honorables députés sont capables. Je demande au premier ministre, je lui demande en présence de cette Chambre et du pays, s'il savait ou s'il ne savait pas que lorsque s'est produit ce changement de gouvernement dans lequel il dit que le gouverneur a montré qu'il pouvait tenir une balance égale entre tous les partis, la conduite du Gouverneur général a été

dénoncée par les journaux représentant plus de la moitié des électeurs du Canada ?

Quelques VOIX : Non, non.

Sir CHARLES TUPPER : Presque que tous les journaux de la presse conservatrice ont condamné l'attitude prise en cette circonstance comme une violation de la constitution. J'ai prouvé en cette Chambre par des témoignagnes que nul homme ne saurait récuser, par des témoignagnes que le premier ministre n'a pas recusé alors et ne peut pas récuser maintenant, qu'il avait violé en cette occasion tous les précédents britanniques et tous les précédents canadiens. Dans les circonstances....

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je crois que l'honorable député devra retirer cette remarque.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne croyais pas qu'elle fut irrégulière.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Il y a une règle de la Chambre, qui est bien connue, sans doute, par l'honorable député (sir Charles Tupper), à l'effet que rien d'irrévérencieux ne doit être dit sur le compte du Gouverneur général.

Sir CHARLES TUPPER : Vous vous méprenez complètement sur le sens de mes paroles, M. l'Orateur. Je ne dis rien qui soit irrévérencieux à l'adresse du Gouverneur général, parce que le premier ministre a assumé la responsabilité de l'acte, et j'ai le droit de m'en prendre à lui et de trouver à redire parce qu'il a appuyé une violation de la constitution.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : J'aimerais demander..

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : Quand les honorables ministres ont une mauvaise cause ils ne veulent jamais permettre à l'opposition de parler. Je comprends que ma position est inattaquable quand ils ne veulent pas entendre la vérité.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : Je vous demande, M. l'Orateur-suppléant, si les règlements me permettent de lire un discours prononcé dans l'intérêt du parti libéral par le Gouverneur général du Canada, il y a quelques temps à Toronto, discours approuvant la politique de mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et condamnant la politique du parti conservateur.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : La raison qui m'a fait rappeler l'honorable député à l'observation du règlement est qu'il a dit, ainsi que l'ai compris, que le Gouverneur général avait violé la constitution. Je l'ai peut-être mal compris.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur-suppléant, si vous voulez lire le débat qui s'est élevé dans cette Chambre lors du changement de gouvernement, vous constaterez que non seulement j'ai dit cela, mais je l'ai prouvé.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je demande à l'honorable député de retirer l'expression dont il s'est servi à l'adresse du Gouverneur général.

Sir CHARLES TUPPER : Il me suffit de dire que si les honorables députés veulent examiner le débat que je viens de mentionner ils verront que, en présence de l'Orateur, j'ai eu la permission de parler pendant plus d'une heure et de donner à la Chambre des raisons pour établir que, à mon avis, la constitution avait été violée.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : J'espère que l'honorable député retirera l'expression qu'il a employée à l'égard du Gouverneur général. Nous ne parlons pas d'un débat qui a eu lieu l'année dernière.

Sir CHARLES TUPPER : Les règlements me permettent certainement de citer un débat qui a eu lieu l'année dernière.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je ne mets pas cela en doute, mais je dis que l'honorable député ne doit pas se servir de l'expression dont j'ai parlé.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable Orateur-suppléant ne constate pas que au cours du débat..

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je prie l'honorable député de retirer l'expression.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable Orateur-suppléant ne constate pas que, en présence de l'Orateur, j'ai débattu cette question, je suis prêt à retirer cette assertion. Et je suis sûr que mon honorable ami comprend la justice de cette observation. Je me propose maintenant..

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : Je me propose de terminer bientôt.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : Les honorables députés n'amélioreront pas les choses par leurs interruptions. Ils verront qu'ils ne gagneront rien en cherchant à étouffer la discussion. M. l'Orateur-suppléant, j'ai presque fini..

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : Mais il y a une couple de sujets auxquels je désire faire allusion.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député ne dira pas sans doute que je fais erreur en disant que la règle que j'ai mentionnée existe. Les règlements de la Chambre interdisent absolument de parler irrespectueusement du Gouverneur général et je crois que l'esprit de ces règlements ne permet pas de dire que le Gouverneur général a violé la constitution.

Sir CHARLES TUPPER : Ce que je dis, et ce que j'ai dit, c'est que, à mon avis tel était le cas, et que les honorables ministres en avaient assumé la responsabilité. Je suis membre de cette Chambre

depuis un grand nombre d'années, et j'ai entendu discuter cette question maintes et maintes fois. Je peux vous citer un cas qui s'est présenté au temps où M. Mackenzie était le leader du gouvernement dans cette Chambre et où il s'agissait d'une question de la même nature que celle que nous discutons. Je veux seulement maintenir les droits des membres de cette Chambre, et ce, avec tout le respect que je dois à l'Orateur, il me ferait peine de dire quelque chose qui ne fût pas conforme aux règlements de la Chambre. Mais je diffère d'opinion sur la question de faits, et vous ne pouvez pas me faire dire que je ne crois pas que le Gouverneur général ait violé la constitution. Je ne peux pas en conscience dire cela, car je ne crois pas que ce soit vrai. Je dis donc que, lorsque le très honorable premier ministre prend sur lui la responsabilité, je discute avec lui. L'honorable ministre affirme que j'ai tort, que le Gouverneur général n'a pas violé la constitution.

Le PREMIER MINISTRE : C'est une échappatoire misérable.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre est libre de croire que c'est une échappatoire.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je vois que l'honorable député ne veut pas retirer l'expression qu'il a employée contre le Gouverneur général.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne suis pas prêt à dire que, à mon avis, le Gouverneur général n'a pas violé la constitution. Je dis que quand cette question a été débattue, l'Orateur m'a laissé dire beaucoup plus que ce que j'ai dit ce soir.

M. WALLACE : Si j'en ai la permission, je dirai un mot. Lorsque vous vous êtes levé pour soulever une question d'ordre, vous avez attiré l'attention du chef de l'opposition sur le fait qu'il ne devait pas critiquer le Gouverneur général, et vous vous êtes rassis, M. l'Orateur-suppléant. Ensuite, parce qu'il y a eu des protestations du côté de la droite, vous vous êtes levé de nouveau et vous lui avez demandé de retirer l'expression qu'il a employée.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député n'a pas le droit de critiquer la décision que je viens de donner.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai peu de choses à ajouter et je vais terminer mes observations dans un instant. Mais je veux dire quelques mots au sujet du chemin de fer du Yukon, attendu que le discours du Trône y fait allusion.

M. CASEY : M. l'Orateur-suppléant, j'en appelle aux règlements. Vous avez décidé qu'une certaine expression est contraire aux règlements et il faut absolument que le député qui l'a employée, l'a retire, sinon il ne peut pas continuer son discours, ainsi que le veulent ces règlements. Il est aussi tout à fait contraire aux règlements de discuter la décision de l'Orateur, après qu'elle a été formellement rendue.

M. BERGERON : C'est ce que vous faites dans le moment.

M. CASEY : Aucune discussion ultérieure ne peut affecter cette décision. Je vous demande si l'honorable député se conforme aux règlements en continuant son discours, après avoir refusé de retirer l'expression que vous avez déclaré être contraire aux règlements. Je crois que la Chambre appuiera ma prétention.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Il est fâcheux que l'honorable chef de l'opposition ne veuille pas retirer l'expression qu'il a employée à l'adresse du Gouverneur général. Mais je m'aperçois qu'il dit maintenant que le gouvernement est responsable de l'acte du Gouverneur général, et que son accusation était lancée contre le gouvernement. En conséquence, je comprends qu'il retire toute l'expression injurieuse à l'égard du Gouverneur général lui-même.

Sir CHARLES TUPPER : C'est cela. Je quitte ce sujet désagréable avec beaucoup de plaisir. Avant de m'asseoir je desire.....

M. CASEY : J'en appelle aux règlements. Je veux que l'honorable député lui-même nous fasse comprendre qu'il retire l'expression dont on s'est plaint. Dit-il qu'il la retire ?

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je viens de déclarer qu'il retire toute expression injurieuse à l'adresse du gouverneur général.

M. CASEY : A-t-il dit cela ?

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Oui, il l'a dit.

Sir CHARLES TUPPER : Maintenant que le grand constitutionnel de la droite est satisfait, je vais continuer. Je suis quelque peu étonné de voir le paragraphe suivant dans le discours du Trône :

En dénonçant les traités de commerce avec l'Allemagne et la Belgique, le gouvernement impérial a donné une preuve des plus satisfaisantes de son désir de faciliter vos efforts faits dans le but de favoriser les relations commerciales les plus étendues entre le Canada et l'Empire.

Or, que signifie cela ? Un membre quelconque de la droite peut-il m'expliquer ce que l'on veut dire par " le reste de l'"Empire " ?

Le paragraphe continue : " et cela contribuera sensiblement, je l'espère, au développement du commerce impérial."

Ce paragraphe indique que le gouvernement ne sait pas ce qui a eu lieu, ni ce que signifie la dénonciation des traités avec l'Allemagne et la Belgique. Si le premier ministre avait écrit ce paragraphe, je pourrais le comprendre, car nous savons que, en dépit de toute la discussion qui a eu lieu au sujet de ces traités, le très honorable premier ministre n'a jamais été maître de ce sujet et qu'il ne sait pas ce que ces traités comportent. J'ai ici un discours que l'honorable ministre a prononcé à Québec lors de son arrivée, et dans lequel il dit :

Il n'y a pas à douter que la dénonciation de ces traités procurera au Canada des avantages dont le plus important, incontestablement, sera une plus grande indépendance pour faire nos conventions commerciales. Ces traités nous ont toujours empêchés de conclure les arrangements relatifs au tarif que nous aurions pu faire avec les autres colonies, ou même avec des nations étrangères, car du moment qu'un tel arrangement aurait eu lieu, l'Allemagne et la Belgique auraient à réclamer les mêmes privilèges sans rien donner en échange.

Je ferai observer à mon honorable ami qu'il est tout à fait dans l'erreur, que ces traités ne s'appliquent pas plus aux arrangements conclus entre l'Australie, ou l'Afrique Sud, et le Canada, qu'ils

ne le peuvent pour ceux passés avec la Chine. Ce qui a fait obstacle aux arrangements de commerce entre le Canada et les autres colonies, particulièrement l'Australasie, a été le fait que la constitution des colonies australasiennes contenait une disposition stipulant qu'elles ne pourraient faire aucune convention de commerce privilégié sans le consentement du gouvernement impérial, et elles ne pouvaient pas même en faire avec Victoria et la Nouvelles-Galles du Sud.

Il y a quelque temps la constitution a été modifiée de manière à leur permettre de faire des conventions interprovinciales, dans les limites de l'Australasie, mais il est notoire que nulle colonie australasienne ne pouvait faire une convention de commerce avec le Canada.

En conséquence de la résolution adoptéee par la conférence tenue à Ottawa, demandant que ces obstacles aux arrangements entre les provinces fussent supprimés, le gouvernement impérial présenta au parlement un bill qui permettait de faire tout arrangement quelconque entre le Canada et l'Australasie. Un traité a été conclu, il y a plusieurs années, entre le Canada et la Nouvelle-Zélande. Cet acte du gouvernemént impérial mit fin à toutes les difficultés.

Je ferai quelques observations au sujet d'une partie fort intéressante du discours du Trône, celle qui a trait au Yukon. Voici le paragraphe qui s'y rattache :

La découverte extraordinaire des gisements aurières récemment faite sur le Yukon et ses tributaires, va probablement attirer de ce côté une immigration énorme et a forcé le gouvernement à prendre promptement des mesures pour le maintien de la loi et de l'ordre dans ces régions lointaines et presque inaccessibles. Des mesures relatives à cet objet vous seront soumises.

Naturellement, je ne combattrai pas les mesures prises par le gouvernement pour le maintien de la loi et de l'ordre dans cette région, sauf sur un point, que je vais signaler à l'attention du gouvernement. J'ose dire que certains honorables députés ont constaté qu'il existe un menteur à Ottawa, que des rapports faux et mal fondés sont souvent expédiés d'Ottawa aux journaux du pays. J'en ai lu un. Il est daté le 28 janvier, et a été envoyé, non pas à Toronto ou à Montréal, où il aurait été contredit, mais dans la Colombie Anglaise et dans les Territoires du Nord-Ouest, dans le but de nuire au caractère d'un homme public avant que l'assertion fût réputée.

Des individus sont à Ottawa depuis plusieurs semaines, mettent tout en jeu pour obtenir des permis les autorisant à vendre du whisky au Yukon, et on dit que sir Charles Tupper l'a emporté sur ses camarades et qu'il a obtenu du gouvernement de la Colombie Anglaise un permis autorisant la *Klondike Mining and Transportation Company* à vendre 50,000 gallons de whisky. Cette quantité sera transportée à la frontière nord de la province et expédié de là au gré des acheteurs. On estime que cette vente rapportera à la compagnie plusieurs centaines de milliers de dollars.

Je dis que cette déclaration est dénuée de tout fondement, que je n'ai jamais demandé un permis pour envoyer un gallon de whisky au Nord-Ouest, au Klondike ou ailleurs. On dit que j'ai fait cette demande au gouvernement de la Colombie Anglaise. Ce gouvernement, ainsi que tous les députés le savent, n'a pas le droit d'accorder un permis pour vendre du whisky dans les Territoires du Nord-Ouest. Cette assertion est fausse. Je serais probablement le dernier homme du pays qui

Sir CHARLES TUPPER.

ferait quelque chose de cette nature, même si j'en avais l'occasion. Et pourquoi ?

J'ai eu l'honneur de présenter une loi prohibitive s'appliquant à tous les Territoires du Nord-Ouest, et pendant que j'étais ministre des Douanes, je fis adopter cette loi par le parlement ; et j'ai pu dire à un déjeuner de tempérance, auquel j'assistais, à Londres, pendant que tout le monde parlait de mesures prohibitives et de leur applicabilité, que j'avais obtenu du parlement une loi prohibitive concernant la plus grande partie de la surface de la terre à laquelle jamais loi ne s'était appliquée. Des convives me demandèrent : "A-t-elle été observée, a-t-elle produit quelque bien ?" Oui, répondis-je, elle a fait beaucoup de bien, et quant à la manière dont elle est exécutée, vous pouvez en juger par le fait qu'un jour un membre du parlement se trouvait sur un des trains de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, lorsqu'un des hommes de la police à cheval fouilla dans les poches de ce député, y trouva une bouteille de whisky et en répandit le contenu à terre. J'ajouterai qu'à un grand banquet donné à lord Dufferin, après sa visite au Nord-Ouest, la seule boisson pour boire à sa santé était du *Perry Davis' Pain Killer* : ainsi vous voyez avec quelle rigueur la loi est observée."

Cette question est venue devant la compagnie dont j'étais le président, et je déclarai que j'étais sous l'impression—je n'ai pas eu à m'occuper de ce sujet depuis quelque temps- qu'il y avait une loi prohibitive qui existait. J'envoyai un message à M. Blount, mon secrétaire particulier, qui s'enquit auprès du gouvernement et qui apprit qu'une loi prohibitive existait et que personne ne pouvait expédier des liqueurs alcooliques au Nord-Ouest. C'était une preuve qui mit fin à la question. Je dirai, pour que le ministre de l'Intérieur le sache, qu'on a ajouté que, attendu que cet honorable ministre était un partisan de la prohibition, tout faisait espérer qu'il maintiendrait ce principe. Je peux lui promettre qu'il aura mon appui le plus cordial dans tout ce qu'il fera pour empêcher l'introduction des liqueurs enivrantes dans les Territoires du Nord-Ouest.

A mon avis, les mêmes motifs existent pour en interdire l'expédition au Yukon. Une de nos plus fortes raisons pour prohiber la fabrication, l'usage et la vente des boissons alcooliques dans le Nord-Ouest, a été le danger qu'il y avait d'exciter les Sauvages et de causer des désordres, car dans le temps ils étaient beaucoup plus nombreux que les blancs. Une des grandes difficultés à redouter dans le district du Yukon c'est une émigration de 100,000, 150,000 ou 200,000 personnes venant de toutes les parties de l'univers, y compris bon nombre d'hommes de très mauvaise réputation, et toutes les mesures que le gouvernement peut adopter pour empêcher l'introduction des boissons alcooliques dans cette région doivent être prises dans l'intérêt du pays.

J'arrive maintenant au contrat relatif à la construction d'un chemin de fer entre la Stikine et le lac Teslin. Je n'ai pas l'intention de discuter cette question avant que les documents soient déposés sur le bureau de la Chambre. Il serait prématuré de la part de tout député de se former une opinion arrêtée dans un sens quelconque, avant que la Chambre ait été saisie des détails circonstanciés de l'affaire en question, avant que le ministre de l'Intérieur nous ait donné les explications nécessaires

et que la Chambre ait été mise en possession des documents, nous faisant connaître les raisons qui ont déterminé l'initiative prise par le cabinet.

Je désire maintenant signaler à la Chambre une attaque colomnieuse dirigée contre moi à ce sujet. S'il est une chose à laquelle chacun des députés, à quelque parti qu'il appartienne, le parlement doit attacher de l'importance, c'est bien la réputation de ses collègues en Chambre, et il faut tout mettre en œuvre pour décontenancer les assertions calomnieuses, dénuées de fondement, qui seraient de nature à nuire à la réputation d'un homme public.

C'est le *World*, journal de Toronto, que je signale en ce moment à la Chambre, et je le déclare, que les énoncés faits par cette famille, constituent à mes yeux la plus lâche tentative qui ait jamais été faite, depuis que je suis dans la vie publique, pour noircir la réputation d'un homme d'Etat.

Si au lieu de se livrer à des insinuations malicieuses et mensongères, le *World* avait eu le courage, la franchise de faire une allégation dont il eût pu être tenu responsable, je le lui aurais pardonné) car j'aurais supposé que, convaincu de la validité des raisons qui l'auraient porté à publier cet article, il se serait estimé justifiable de le faire dans l'intérêt public. La plus grave attaque personnelle qu'il soit possible de diriger contre la réputation et l'honneur d'un député au parlement, je le déclare, est de l'accuser de corruption relativement à une entreprise de l'Etat. Tout homme public, tout député convaincu d'être impliqué d'une façon corrompue dans une entreprise publique subventionnée à même les deniers publics ou la propriété de l'Etat, se rend coupable d'un délit entraînant la perte de son mandat et sa déchéance politique. J'ai un autre renseignement à donner à la Chambre : à l'issue de la séance de l'après-midi, un ami obligeant m'a remis, dans ma chambre, un exemplaire de *La Presse*, et en toute justice pour ce journal, je dois déclarer qu'il n'a pas fait preuve de la misérable lâcheté dont le *World* s'est rendu coupable au sujet de cette affaire. *La Presse* m'accuse directement de complicité avec Mann et Mackenzie et d'être personnellement intéressé dans leur entreprise. Un de mes amis, parmi les députés français, donnera à la Chambre lecture de ce dernier article, et cela mieux qu'il ne me serait possible de le faire ; j'ai, toutefois, une connaissance suffisante de la langue française pour avoir pu comprendre sur le champ et saisir la nature calomnieuse de l'article de ce journal. Aussitôt après en avoir pris connaissance, j'adressai à M. Donald McMaster, C.R., à Montréal, le télégramme que voici :

Veuillez donc bien voir *La Presse* du 2 février, quatrième page, seconde et troisième colonnes, où il est dit entre autres choses, que je suis personnellement intéressé dans l'entreprise Mann-MacKenzie et que je suis de complicité avec messieurs Blair et Sifton, pour bénéficier de cette entreprise, aux dépens du pays. Demandez retractation et excuses immédiates ; sinon, désire que vous intentiez sans délai des poursuites au criminel.

Ces messieurs vont donc avoir l'occasion d'établir, devant les tribunaux judiciaires, sur quel fondement reposent leurs énoncés diffamatoires. Je viens, à l'instant, de recevoir ici même la réponse suivante à mon télégramme :

MONTRÉAL —Reçu votre télégramme au sujet de *La Presse* et je m'en occupe sérieusement.
DONALD MCMASTER.

Voilà la conduite que j'entends tenir vis-à-vis tout individu, ou tout journal responsables de leurs actes, qui osent attaquer publiquement ma réputation en pareille matière.

Avant de terminer, M. l'Orateur, je désire dire à la Chambre précisément ce que je sais au sujet de cette question. Lorsque les honorables députés de la droite jugèrent bon de me délivrer des responsabiliiés et des émoluments du pouvoir, je me vis obligé de tourner mon attention vers les affaires et je ne vis aucun genre d'affaires où il me serait plus facile de me rendre utile au pays qu'en m'efforçant de mettre à profit l'influence que j'avais acquise au cours d'une longue résidence à Londres, parmi les gens de la finance et du commerce, en attirant au Canada les capitaux anglais, pour le développement du pays.

Il n'y a rien là, j'espère, M. l'Orateur, qui ne puisse rencontrer l'approbation de mes collègues : Or, M. l'Orateur, les capitalistes anglais auxquels j'avais demandé des fonds ayant généreusement répondu à mon appel, fort de mon succès, je crus de mon devoir de faire tout en mon pouvoir pour assurer une sage application de ces capitaux et des profits satisfaisants, car je savais que, suivant le résultat des dividendes payés aux actionnaires, il serait possible d'obtenir pour le pays tous les capitaux nécessaires pour une fin aussi importante.

Je me rendis donc à la Colombie Anglaise et je visitai avec soin les mines d'or, d'argent, de cuivre et de plomb de la Kootanie occidentale et du district de Slocan, et comme résultat, je constatai que la richesse minérale de la Colombie Anglaise était presque inépuisable, et que toutes les impressions que je m'étais formées avant ma visite en ce pays se trouvaient bien au-dessous de la réalité de ce que j'entrevois pour l'avenir. Comme au nombre de mescompagnies, se trouvait la *Klondike Mining, Trading and Transport Corporation*, je recueillis tous les renseignements que je pus au sujet des terrains aurifères du Yukon canadien, et après mûre étude de la question, j'en vins à conclure qu'il était d'importance vitale pour le pays d'établir une route entièrement canadienne.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a visité les défilés de Chilkoot et de White, et je dois l'avouer, je n'ai pas hésité à louer publiquement l'énergie qu'il a déployée et l'attention qu'il a apportée à l'accomplissement de ses devoirs à cet égard, car, à mon sens, je n'ai fait là que rendre justice à un homme public qui, au prix de nombreux inconvénients personnels, a visité le pays, afin d'obtenir sur place les renseignements dont il avait besoin, à titre de ministre de la Couronne, pour formuler ses mesures administratives. Dans la conviction que c'était mon devoir envers le pays de faire tout en mon possible pour mener à bien le projet dont j'avais compris l'absolue nécessité dans l'intérêt même du Canada, je me rendis auprès de l'honorable M. Sifton, ministre de l'Intérieur, aussitôt qu'il eût été de retour à Victoria. Je fis part à l'honorable ministre du plan que j'avais arrêté. Je lui dis que d'après les meilleurs renseignements puisés aux sources les plus autorisées, j'en étais venu à la conclusion qu'il n'y avait qu'une seule route que le gouvernement, de toute nécessité, dût choisir et améliorer, et cette route est celle de la rivière Stickine, allant de Telegraph Creek au lac Teslin, pour, de ce point, descendre par voie fluviale. J'insistai fortement sur ce point, en vue d'obtenir, le plus promptement possible, des communications avec Dawson-City, car j'avais déjà débattu avec un fonctionnaire très compétent,

au service du gouvernement, le major Walsh, la probabilité qu'il pût se rendre à cette ville, et connaissant les difficultés qu'il aurait à surmonter, j'étais d'avis qu'il n'y arriverait pas de sitôt.

Je dis au ministre de l'Intérieur qu'à mon avis, on trouverait praticable d'envoyer un steamer océanique à l'embouchure de la rivière Stickine, une fois la glace formée, et de se rendre sur la glace avec chevaux, traîneaux provisions et équipage de tout genre, jusqu'à Glenora ou à quelque autre endroit sur la partie supérieure de la rivière Stickine, puis, de descendre, par un sentier à traîneaux, sur la glace, jusqu'au lac Teslin, bien avant l'ouverture générale de la navigation. J'insistai très fortement et très énergiquement, disant au ministre qu'il avait le devoir, à titre de ministre de la Couronne, de ne rien épargner pour tâcher d'établir une communication de ce genre. Je lui appris que je m'étais rendu auprès du gouvernement de la Colombie Anglaise, et que les ministres m'avaient assuré qu'ils étaient prêts à coopérer avec le gouvernement fédéral, d'abord, en raison de l'absence de chemin de fer, à l'ouverture d'un sentier à traîneaux qui serait converti en chemin, aussitôt que la neige serait disparue. J'insistai d'avantage auprès du ministre de l'Intérieur, lui disant : vous m'avez entendu me prononcer très fortement, la session dernière, en Chambre, contre les subventions aux voies ferrées : or, ajoutai-je, je suis prêt à rétracter tout ce que j'ai avancé, en tant qu'il s'agit de cette voie-ci. Je suis tellement convaincu de l'importance vitale, dans l'intérêt du Canada, de l'établissement de communications par voie ferrée entre la rivière Stickine et le lac Teslin que, dans la mesure de mes prévisions, si vous voulez adopter ce projet et le pousser vigoureusement, sans délai, comme entreprise de l'Etat, vous aurez, j'en ai la conviction, le cordial appui du parlement fédéral et du peuple canadien. Voilà ce que j'ai dit au ministre.

En effet, l'importance de ces travaux, M. l'Orateur, ne saurait s'exagérer, et je vais vous dire pourquoi. Tous ceux qui se sont un peu préoccupés de la question le savent : quoique les pertes de vie aient été relativement peu nombreuses, cependant les souffrances des gens se rendant au Klondike ont été intenses ; et la perte des chevaux qui sont morts par milliers dans les défilés de Chilkoot et de White est une véritable honte, et ce fait a beaucoup attiré l'attention publique. Mais il y a plus. Comme le gouvernement des Etats-Unis réclame au delà de quinze à seize milles de territoire sur les deux défilés de Chilkoot et de White, je compris qu'il serait en mesure de susciter tant d'embarras,—chose du reste, qu'il n'a pas manqué de faire—aux entreprises et à l'énergie de nos concitoyens canadiens, qu'il deviendrait souverainement important d'établir une route entièrement canadienne. Et ainsi, au lieu de traverser le territoire réclamé par les Etats-Unis, nos concitoyens, partant de Victoria, de Vancouver et de tout autre endroit du Canada, pourraient se rendre au pays de l'or, sans toucher un instant le territoire américain. J'ai pu, peut-être, m'exagérer l'importance de ce projet ; toutefois, je ne saurais me ranger à cet avis. A titre d'homme public, j'ai cru, toutefois, de mon devoir d'adopter l'attitude que j'ai prise ; car il y a des questions qui planent au-dessus des partis.

Sans doute, au point de vue des partis, il importe que le gouvernement commette toutes les bévues possibles ; mais quand il s'agit de savoir

Sir CHARLES TUPPER.

si Seattle ou San-Francisco sera, au lieu du Canada, la base d'approvisionnement pour les milliers de gens qui se rendront dans le Yukon canadien, alors la question prend une souveraine importance pour tout le pays. Voilà pourquoi j'ai tant insisté auprès du ministre de l'Intérieur sur l'importance de mettre tout en œuvre, de déployer tous les efforts possibles, pour atteindre le but proposé. Le journal en question, le *World* a relaté un fait qu'il avait sans doute appris au moyen d'espionnage ; mais, non, je me trompe, cela ne peut être puisque l'énoncé en question est faux. Ce journal dit donc que j'ai eu une entrevue avec messieurs Mann et Mackenzie à Vancouver. J'ai rencontré M. Mackenzie dans le train. J'ai rencontré M. Mann dans la rotonde de l'hôtel Vancouver. Il n'est jamais venu à ma chambre ; je ne suis jamais entré dans la sienne ; je n'ai jamais eu d'entrevue ni avec M. Mann ni avec M. Mackenzie ; et quand le contrat a été signé, je n'en savais pas plus à ce sujet que n'importe quel député. Lorsque le contrat fut porté à la connaissance du public par la voie des journaux de Montréal, je me trouvais en ce moment dans cette ville, pour affaires, et mes honorables collègues de gauche savent parfaitement de quelle affaire il s'agissait.

J'ignorais alors certainement l'existence de ce contrat. A mon retour à Ottawa, je me rendis auprès du ministre de l'Intérieur et lui demandai s'il y avait quelque perspective de voir commencer ce chemin à traîneaux sans retard, car, si on retardait trop la glace partirait et l'occasion favorable serait perdue. L'honorable ministre me répondit qu'il n'était pas en mesure de me renseigner à ce sujet, de nature confidentielle ; mais, ajouta-t-il, "j'espère pouvoir être en état de vous fournir ce renseignement à bref délai." Voilà tout ce qui s'est passé entre l'honorable ministre et moi. Il ne m'a pas fourni de renseignement ; j'ignorais absolument que le gouvernement eût entamé des négociations avec messieurs Mann et Mackenzie, ou qu'ils eussent obtenu l'entreprise en question, ou que le gouvernement eut décidé de ne pas entreprendre lui-même le chemin. Je crois de mon devoir d'apporter cette franche explication à la Chambre.

Je ne me propose pas de discuter l'entreprise elle-même avant que les documents relatifs à cette affaire ait été déposés sur le bureau de la Chambre ; mais le gouvernement pourrait bien dès maintenant porter son attention sur les règlements miniers de ce pays. Une des plus sérieuses attaques dirigées contre l'entreprise en question est celle-ci : tandis qu'un riche et puissant syndicat d'entrepreneurs n'a qu'un par cent de droit régalien à payer, on exige des mineurs un droit de dix pour cent. Je dois dire qu'à un banquet qui m'a été offert dans la ville de New-Westminster, j'ai relaté publiquement les pourparlers que j'avais eus avec le ministre de l'Intérieur dans la Colombie Anglaise, et je l'ai fait à dessein, dans le but d'amener l'opinion publique à appuyer la pression que je m'efforçais d'exercer sur le ministre de l'Intérieur.

Je critiquai sévèrement les règlements miniers, et je vois avec plaisir qu'on les a modifiés ; mais je suis convaincu que, lorsque la question aura été mûrement pesée, on constatera qu'il est tout à fait inadmissible d'imposer un droit de dix pour cent. Qu'est-ce à dire, en effet, M. l'Orateur ? Il faut se rappeler que l'exploitation des mines dans ce pays n'est pas le fait de capitalistes, mais

de pauvres mineurs. Pour ce genre d'exploitation minière, un individu doué d'une vigoureuse constitution, muni de provisions de bouche pour une année, possédant un pic, une pelle et une hache, a tout l'outillage qu'il lui faut pour exercer son métier. Faisons une supposition : voilà qu'un individu se rend au pays au risque de sa vie et de santé, comme beaucoup l'ont fait, et prenne une concession minière ; et à force de labeur, il extrait de la terre, pendant une année, $22,500 valant d'or. Les salaires sont excessifs, la vie coûte énormément cher ; les circonstances au milieu desquelles s'opère ce travail sont de nature à faire frémir, et il n'est pas invraisemblable qu'il lui faudra dépenser $20,000 sur les $22,500. Qu'en résulte-t-il ? Le voici : avant de taxer le produit du travail, il faut d'abord déduire $2,500 ; il reste $20,000, sur lesquels vous prenez le droit de 10 pour 100, soit $2,000 ; et il ne reste au mineur que $500, tandis que le gouvernement empoche $2,000. Bref, voilà l'objection posée, et je n'en doute pas, le pays applaudirait de tout cœur à l'abaissement du droit régalien imposé aux mineurs, sinon à un pour cent, certainement pas à plus de deux pour cent. A la Colombie-Anglaise, province pauvre, où se trouvent un nombre immense de mines, le droit sur l'or est d'un pour cent. A la Nouvelle-Ecosse, où l'exploitation de l'or constitue depuis nombre d'années une florissante industrie, le droit est de deux pour cent. Que le gouvernement pèse mûrement la chose et il conviendra que nulle décision de sa part ne serait plus chaleureusement accueillie par ce pays qu'un abaissement considérable de cet impôt.

Il est un autre point de haute importance que je veux aborder, et comme il a probablement été entamé des négociations à ce sujet, je désire le signaler à l'attention de la Chambre. Le gouvernement, aujourd'hui, a une occasion qui ne s'est jamais présentée et ne se présentera jamais, celle de s'occuper des injustes lois de la main-d'œuvre imposées par les Etats-Unis d'Amérique. Tout le monde le sait, et le fait est admis par la Chambre. Le premier ministre, aux dernières élections générales, a été obligé de s'engager, au cas où il ne pourrait obtenir l'amendement ou l'abrogation de ces lois si injustes à l'égard des travailleurs canadiens demeurant dans les villes-frontières, ou désirant aller travailler aux Etats-Unis, il a dû s'engager, dis-je, à faire adopter dans ce cas, par ce parlement une loi de représailles. Nul pays ne saurait à bon droit se plaindre de ce que sa législation soit adoptée par un autre pays ; et ce que je demande à la Chambre de bien sérieusement étudier dans l'intérêt même du Canada, c'est d'adopter une loi stipulant que tout pays se verra appliquer les lois mêmes qu'il aura édictées et s'appliquant aux Canadiens. Tant que les Etats-Unis nous interdiront le droit d'obtenir un permis de prospecter ou de travailler dans les mines de ce pays, je serais d'avis qu'on interdît le travail dans nos mines aux citoyens des Etats-Unis. Je voudrais tout simplement qu'on adoptât leur législation relativement au travail des aubains, aux exploitations minières et à tout ce qui affecte les droits mutuels des deux peuples.

Si nos voisins venaient à se plaindre de notre législation, il le feraient sans la moindre justification ; et je saisis l'occasion d'appeler l'attention du gouvernement sur une question de haute importance, à mes yeux ; c'est le désir et la détermination des Etats-Unis de s'emparer, dans une large mesure, de l'or et du commerce dans le Yukon canadien. Le gouvernement n'aura jamais eu de plus favorable occasion. Je regrette d'avoir tant abusé de l'indulgence de la Chambre ; je me hâte donc de finir. Je vois avec plaisir que le gouvernement va saisir la Chambre d'une loi de mise à la retraite. L'épouvantable injustice commise depuis l'avènement du gouvernement au pouvoir doit convaincre les députés que le plus tôt cette loi des pensions de retraite sera modifiée, le mieux ce sera.

Touchant la loi du cens électoral, sans prétendre parler au nom de tous, parlant toutefois, en mon nom personnel et au nom d'un grand nombre de membres du parti, je dois saisir cette occasion pour déclarer, qu'à mon avis, une loi de suffrage universel basée sur une résidence suffisante au pays et dans le collège électoral, et un mode économique d'enregistrement des votes, renferment la solution de la difficulté trop réelle, je l'avoue, créée par une loi dont le mécanisme est trop coûteux, et nous épargnerait l'humiliation qu'on peut nous infliger, celle de voir le peuple élire les députés au parlement fédéral, d'après le cens d'éligibilité des différentes provinces.

Je dois présenter des excuses à la Chambre pour avoir parlé pendant si longtemps, et je dois exprimer à mon honorable ami le regret que j'éprouve de ce qu'il m'a été impossible de terminer plutôt mes remarques, et de nous procurer ainsi le plaisir de l'entendre plus tôt.

Le PREMIER MINISTRE (sir W. Laurier) : J'ai écouté sans le moindre étonnement, je ne dirai pas le discours, mais bien l'extravagante harangue, au cours de laquelle l'honorable député a déchargé sa bile et fait éclater le désappointement dont son âme déborde depuis une certaine journée de l'année 1896, dont je veux lui épargner le déchirant souvenir. Connaissant de vieille date l'honorable député et ses allures, je m'attendais, je dois l'avouer, dans une large mesure, à cette sortie furieuse et échevelée, mais je dois lui faire le compliment, quelque peu risqué sans doute, qu'aujourd'hui il a dépassé toutes les bornes, ou pour m'exprimer plus exactement, il s'est surpassé lui-même en violence de langage. Telle est toutefois, la haute idée que nous, nous, députés de la droite, nous sommes formée de sa puissance d'invective, de sa témérité d'assertion, de sa faculté de perversion, que, pour mon compte, je le répète, c'est sans le moindre étonnement que j'ai entendu cette diatribe. L'âme de l'honorable député n'est pas dans une bonne assiette ; il s'emporte, se fâche, s'irrite, et la cause de cette grande colère est facile à deviner, c'est notre ami, Joseph Rymal qui le déclara, un jour en Chambre : la fureur de la mère-ourse privée de ses oursons, n'est rien comparée à celle du parti tory, privé du pouvoir. Si c'est là l'origine de la colère, de l'irritation de l'honorable député, on s'explique facilement l'explosion extraordinaire d'amertume et de désappointement dont nous venons d'être témoins.

Dans cet interminable discours de cinq à six heures que nous avons entendu cet après-midi et ce soir, il y a nombre de points auxquels je pourapporter une réponse ; mais mon honorable ami me pardonnera bien si je lui dis que l'honorable député, qui a appuyé l'adresse, a parfaitement caractérisé cette harangue, quand il a parlé d'un déluge de paroles dans un désert d'idées. L'honorable dé-

puté comprend que je ne saurais suivre pas à pas chacune de ses assertions, entre autres, celles qu'il s'est plu à orner de ces épithètes-ci : " manque de capacité, humiliation, incompétence, profonde ignorance". Car enfin, force nous est bien de nous soumettre aux lois du destin. Les lois du destin sont inexorables, et tout pénible que cela nous puisse être, la chose est évidente, il nous est impossible de répondre aux espérances de l'honorable député. Mon honorable ami n'est pas le premier qui, dans la cuisante souffrance du désappointement, s'est dédommagé en vilipendant ceux qui sont plus forts que lui. Shakespeare nous fait voir dans le camp des Grecs Thersite, difforme et grossier, donnant cours à la rage que lui cause sa difformité et s'en dédommageant en insultant les chefs de l'armée, et la suite d'une sortie plus méchante que d'ordinaire, terminant par cette pieuse éjaculation : " J'ai fini mes prières ; que le diable de l'envie réponde *amen*." L'honorable député aurait tout aussi bien pu terminer son discours, en s'écriant, comme Thersite : " Maintenant que j'ai fini mes prières, que le diable de l'envie réponde *amen* ".

L'honorable député nous ayant pesés dans la balance et trouvés trop légers, a vu sur les murs du parlement le signe de notre condamnation. Un semblable jugement, un semblable verdict, rendu d'un ton aussi solennel, serait bien de nature à nous inquiéter et à troubler la paix de notre âme si le passé ne nous avait appris qu'à titre soit de juge des événements, soit de prophète, l'honorable député est tout l'opposé de Daniel. Où a-t-il bien pu découvrir ces signes de condamnation ?

M. SUTHERLAND : Dans le *World* de Toronto.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'y avais pas songé, je l'avoue ; toutefois le *World* de Toronto ne renferme pas Toronto-centre, qui nous a envoyé, il y a quelques semaines, le député si distingué dont nous avons eu le plaisir d'entendre l'éloquente parole cet après-midi. Ces signes de condamnation, ce n'est pas à Témiscouata, non plus, que l'honorable député les a vus, puisque ce comté a élu par acclamation mon honorable ami (M. Gauvreau) qui a appuyé l'adresse. Ces signes de condamnation, il lui a été impossible de les découvrir à Rimouski, qui a élu par acclamation mon honorable ami (M. Ross), l'opposition n'ayant pas osé entrer en lice contre nous. Ce n'est pas, non plus, à Drummond et Arthabaska, où les députés de la gauche nous ont suscité un adversaire qui a été enseveli sous une véritable avalanche, une majorité de 700 voix.

Ces signes ne sont pas visibles davantage à Nicolet, vieux comté conservateur, où le député qui le représente actuellement au parlement n'a été élu qu'à une seule voix de majorité en 1891, majorité qui s'est changée en 1896 en une minorité de 130 où à peu près, tandis qu'il vient de se faire réélire à une majorité de 300 voix et plus. Ces signes sont aussi invisibles à Québec-centre, qui vient d'élire par acclamation mon ami (M. Malouin). Mon honorable ami s'est servi d'un language outré. Il y aurait bien certaines répliques à faire, mais tout le monde n'est pas doué de l'heureuse faculté, si naturelle à l'honorable député, celle de proclamer, à son de trompe, ses propres louanges. C'est là un art dans lequel mon honorable ami est maître passé et pour lequel je dois avouer mon incompétence absolue. Avouons-le aussi, en toute humilité, s'il nous juge du haut de l'opinion qu'il se forme de ses propres mérites, c'est à bon droit qu'il se montre sévère à notre endroit.

Sir WILFRID LAURIER.

Il n'est pas donné au premier venu de pouvoir déclarer qu'il a fait le Canada ce qu'il est. Mon honorable ami vient de rendre à mon regretté ami, sir George-Etienne Cartier, le témoignage qu'il a été l'un des principaux auteurs de la Confédération canadienne : Avouons-le, en rendant cette justice tardive à la mémoire de sir George-Etienne Cartier, l'honorable député a commis une grave injustice envers un autre gentleman, qui n'est autre que sir Charles Tupper lui-même, puisque nous tenons de sa bouche même que c'est lui, sir Charles Tupper qui a fait le Canada ce qu'il est. Voici ses propres paroles à ce sujet :

Mon histoire est celle du Canada lui-même ; mon histoire est celle de la Confédération canadienne ; mon histoire est celle même des progrès et de la prospérité du pays.

Sir George E.-Cartier, puis sir John-A. Macdonald, puis encore George Brown, pensions-nous, ont eu quelque chose à démêler dans l'histoire de la Confédération ; or, nous sommes dans l'erreur, puis qu'ils n'ont été que de simples pantins dans les mains de l'honorable député, qui, seul, a fait le Canada ce qu'il est. Je me contenterai de répondre à mon honorable ami que tout est relatif en ce bas monde, et sans vouloir établir de comparaison entre lui et nous, j'emprunterai, pour lui répondre, les paroles d'un célèbre membre de l'ancien parlement de France, l'abbé Maury, à l'époque de la révolution : comme Napoléon le raillait au sujet de la bonne opinion qu'il avait de lui-même ; " non, lui dit-il, j'ai une très humble opinion de moi-même lorsque je me juge moi-même, mais j'ai une très haute opinion de mes mérites, quand je me compare à autrui.

Que dire, M. l'Orateur, de l'attaque inconvenante que l'honorable député, sans provocation aucune, a lancée à la face du représentant de la Reine au pays, le Gouverneur général ? Il m'est toujours facile de pardonner les paroles blessantes échangées dans le feu du débat, mais ce que je ne saurais jamais pardonner, c'est l'attaque portée de sang-froid contre celui qui est dans l'impossibilité de se défendre, et le fait de se dérober furtivement aux conséquences de cette attaque à l'aide d'un subterfuge comme celui allégué ici aujourd'hui même.

Laissons toutefois, cette attaque passer sous silence, car elle ne saurait nuire à l'auguste personne contre laquelle elle est dirigée. Ni l'honneur du Canada, ni le crédit du pays n'en souffriront ; et elle ne saurait éclabousser que l'honorable député qui, s'oubliant lui-même, oubliant sa position, s'est servi du langage inconvenant que nous avons entendu ce soir même. L'honorable député nous a dit, cet après-midi, qu'il n'était pas poète, toutefois, il s'est permis plusieurs licences, bien qu'elles ne fussent pas poétiques. Je dois, cependant, lui rendre le témoignage qu'il n'a pas cherché à nier les statistiques et les énoncés présentés à la Chambre par mon honorable ami, le député de Toronto-centre (M. Bertram), au sujet de la prospérité du pays. Le Canada aujourd'hui, est plus prospère qu'il ne l'a jamais été. De fait, depuis l'avènement au pouvoir du gouvernement actuel, le Canada a marché dans la voie du progrès par grandes enjambées. L'honorable député de Toronto-centre, cet après-midi, n'a rien dit qui ne fut parfaitement connu, en avançant qu'aujourd'hui le Canada occupe

non seulement dans les bornes de l'Empire, mais aux yeux de tout l'univers, une position plus enviable qu'à tout autre époque de son histoire. De fait, M. l'Orateur, les dix-huit mois écoulés, le Canada a plus progressé qu'il ne l'avait fait à toute autre époque semblable de son histoire. Et lorsque les historiens écriront l'histoire du pays, à dater de la Confédération jusqu'à nos jours, ils franchiront d'un bond l'intervalle entre l'année 1867 et l'année 1897, et feront dater de cette dernière une ère nouvelle dans le développement national du pays.

Bien qu'il ait fait force dénégations, l'honorable député, toutefois, n'a pas nié que la Providence eût favorisé le Canada d'une récolte abondante. Sous l'ancien régime, le fait est constant, il était de mode d'attribuer les bonnes récoltes au système protecteur. Aujourd'hui, nous nous contentons de rendre grâce à la Providence de ses bienfaits à cet égard. Or, outre les bonnes récoltes, nous avons des prix rémunérateurs pour nos produits agricoles. L'honorable député s'est hâté de dire que cela n'était pas dû au tarif. Si je voulais me servir du langage employé jadis par les partisans de l'honorable député, et par lui, je dirais que la hausse dans le prix du blé est due au tarif. Comment ! M. l'Orateur, est-ce que le blé n'a pas atteint le prix d'une piastre le boisseau, et les partisans de l'honorable député ne déclarèrent-ils pas jadis qu'un dollar le boisseau était le prix du blé des grits ? Nous serions donc revenus au prix du blé des grits ! Or, telle n'est pas notre prétention. Nous n'avons jamais prétendu que les prix des produits agricoles pûssent être réglementés par le tarif. Voici notre prétention : c'est que la base juste et équitable sur laquelle s'est faite la revision du tarif est de nature à faire renaître la confiance parmi notre population et à lui permettre de saisir toutes les occasions qui se présentent d'accroître notre commerce extérieur. Là se bornent nos prétentions. L'honorable député a voulu jeter quelque blâme sur mon honorable ami, qui a élaboré le tarif. Le peuple canadien n'a pas bénéficié, a-t-il dit, des modifications que nous avons apportées au tarif. Je vais lui citer à cet égard une autorité, d'une incontestable valeur, celle de M. Edward Gurney, l'ex-président de la chambre de commerce de Toronto. Voici ce qu'il dit au sujet des modifications apportées au tarif :

A mon avis, la confiance qu'on voit renaître aujourd'hui doit être, dans une large mesure, attribuée au règlement habile et intelligent de la question du tarif par le gouvernement du jour; or, cette revision, bien qu'elle n'ait pas plû à tout le monde, et qu'elle ait, en quelques circonstances, apparemment sacrifié certains intérêts d'une façon peu appréciable par un homme d'affaires, cette revision, dis je, en somme, s'est effectuée d'une façon large, conséquente et cohérente: et le juste souci des intérêts présents et futurs du Canada devrait empêcher les minis res de la Couronne et toute autre personne de donner à entendre que le tarif n'a aucune stabilité, et que l'attitude la plus sûre que puissent adopter nos hommes d'affaires est celle que je découvris jadis sur un monument funèbre: "Passant, sois tout yeux, tou oreilles, tout attention, de peur que la mort ne te surprenne au moment où tu n'es pas sur tes gardes."

L'honorable député ne s'est pas étendu longuement sur ce sujet. Il a consacré trois ou quatre heures de son discours à discuter la question du système de commerce privilégié, s'efforçant surtout de signaler les fautes que j'aurais commises à cet égard. L'honorable député a bien voulu dire un mot du rôle que j'ai joué en Angleterre à titre de représentant du Canada aux fêtes du jubilé, et je le remercie des bienveillantes paroles dont il s'est servi à mon adresse, à ce sujet. Il m'a, toutefois, fait l'honneur de m'attaquer personnellement au sujet de la ligne de conduite que j'ai tenue en Angleterre relativement à la question du commerce privilégié. Son attaque, cependant, je dois l'avouer, a été très modérée, comparativement à celles lancées contre moi par la presse qui l'appuie, et où l'on m'accuse tous les jours d'avoir trahi mon pays. Le mot de traître revient presque à chaque article publié par les journaux. Disons, en passant, que l'honorable député s'est servi de la même expression, dans une partie de son discours. Ce mot de traître, M. l'Orateur, ne m'affecte guère. Je m'y habitue.

En effet, de mois en mois, d'année en année, dans la presse qui reçoit son inspiration de l'honorable député, dans ma propre province, on m'a dénoncé comme traître à ma race et à ma religion ; tandis que la presse qui appuie l'honorable député dans les autres provinces, brode sur un autre thème, m'accusant d'être traître au pays tout entier.

J'avoue que la vérité brille également par son absence dans ces deux genres d'accusation. Quelle autre accusation l'honorable député lance-t-il ? j'ai trahi la cause du commerce de préférence. Voici tout simplement, et sans ambage, la réponse que j'apporte à cette accusation. Si aujourd'hui ce système du commerce de préférence n'est plus un vain mot, vide de sens, si ce projet est animé aujourd'hui d'un souffle de vérité, si jamais il doit passer dans le domaine des faits accomplis, disons-le, c'est l'été dernier, à l'époque de mon séjour en Angleterre, qu'a été fait le premier pas vers la réalisation de ce système. L'honorable député le sait, du reste, parfaitement bien. N'est-il pas vrai, je le lui demande, que jusqu'à cette époque, toutes les théories de préférence commerciale entre les diverses parties de l'Empire s'étaient heurtées contre un insurmontable obstacle : l'existence des traités conclus avec l'Allemagne et la Belgique? L'honorable député ne l'ignore pas, et la presse qu'il inspire le sait aussi bien que lui ; tout le monde le sait, jusqu'aux petits porteurs de journaux qu'on rencontre sur la rue. Afin de rafraîchir la mémoire de l'honorable député et de remettre les faits en pleine lumière, au bénéfice des aveugles partisans, relisons ensemble le texte même du traité intervenu avec le Zollverein allemand :—

Article 7. Les stipulations des articles précédents, 1 à 6, s'appliqueront également aux colonies et aux possessions à l'étranger de Sa Majesté britannique. Dans ces colonies et possessions, les produits des Etats et du Zollverein ne seront soumis à nul impôt plus élevé ou autres droits d'importation que ne le sont les produits du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, ou de tout autre pays similaire, et les exportations de ces colonies ou possessions au Zollverein ne seront soumises à nul autre impôt ou impôts plus élevés que ne le sont les exportations au Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

Evidemment, tant que ces traités auraient existé, il nous aurait fallu renoncer à tout espoir d'établir un commerce de préférence entre les différentes parties de l'Empire. L'honorable député et ses amis connaissent parfaitement bien tous ces faits; puisqu'ils ont travaillé eux-mêmes à obtenir la dénonciation de ces malencontreux traités; mais leurs efforts n'ont pas abouti, sans doute parce qu'ils y ont apporté plus de zèle que de discrétion ou de jugement.

La Chambre se rappelle qu'à la session dernière, l'honorable député nous a parlé, en termes très pathétiques, des efforts tentés par son parti pour

obtenir la dénonciation de ces traités ; il nous a rappelé les travaux faits dans ce sens, tant par sir Alexander Galt, lorsqu'il était haut-commissaire à Londres, que ceux accomplis par lui-même, à l'époque où il remplisait la même charge, puis les efforts de sir John-A. Macdonald, de sir John Abbott, de sir John Thompson, et de l'honorable député d'York (M. Foster). Et cependant, tous ces efforts tentés, toutes ces pétitions et protestations solennelles, faites à temps et à contre-temps, ont été en pure perte. M. l'Orateur, d'après une antique légende grecque, l'empire du monde avait eté promis à celui qui dénouerait le nœud gardien. Or, à cette époque, il y avait des ambitieux, il existait des Tupper comme il en existe aujourd'hui, et les Tupper de l'époque s'usèrent les doigts dans la tentative de défaire ces cordes si ingénieusement nouées. Pas un seul n'y réussit, jusqu'au moment où Alexandre de Macédoine se présenta et trancha tout simplement la difficulté, en coupant le nœud avec son épée. Eh bien ! M. l'Orateur, notre Alexandre de Macédoine, qui a tranché la difficulté de nos jours, est mon honorable ami, le ministre des Finances. C'est lui, dis-je, qui a tranché la difficulté en coupant le nœud, lorsque, dans son tarif de l'année dernière, il soutint que l'Angleterre avait le pouvoir de dénoncer les traités, ou bien de refuser l'offre que nous lui avions faite. Voilà donc quelle était la situation, lorsque je partis pour l'Angleterre. Eussé-je suivi l'exemple de l'honorable député, je me serais mis en frais de demander l'établissement du commerce de préférence. J'aurais exigé la livre de chair.

Si j'eusse tombé dans l'erreur qu'il avait commise, j'aurais également fait fiasco comme lui. Mais non, j'adoptai une tactique différente. Je ne commençai point par exiger la livre de chair ; je ne me mis point à prôner l'établissement du commerce de préférence. Au contraire, j'adoptai la tactique suivie à Rome par Caton l'ancien, qui ne faisait jamais un discours au Sénat sans terminer par cette célèbre déclaration : *Delenda est Carthago.* Dans tous les discours que je prononçai en Angleterre, et Dieu sait si j'en ai fait, jamais je ne manquai de faire comprendre au public anglais qu'il devait nous aider à obtenir du gouvernement la dénonciation de ces traités. Or, M. l'Orateur, le 1er août dernier, les traités furent dénoncés. Et cette après-midi, l'honorable député, répétant ce qu'il avait déjà déclaré encore plus catégoriquement qu'auparavant, nous a dit qu'après tout nous n'avions rien obtenu d'avantageux pour le pays, que notre politique avait complètement avorté, et qu'il ne nous revenait aucun mérite de la dénonciation des traités.

J'invoque ici un témoin contre l'honorable député, et ce témoin n'est autre que l'honorable sir Charles Tupper, baronnet, G.C.M.G., C.B., M.P., Ottawa (ex-premier ministre, ex-haut-commissaire du Canada). La dénonciation des traités eut lieu le 1er août. Le 7 août parut une circulaire de la *British Empire Finance Corporation, Limited*, et en tête du bureau des directeurs se rencontre le nom de "l'honorable sir Charles Tupper, baronnet, G.C.M.G., C.B.," et le reste.

Lisons le premier paragraphe de cette circulaire :

La présente compagnie a été formée dans le but d'acquérir et de développer dans les limites de l'Empire britannique, et sous la protection des lois anglaises, des entreprises industrielles et autres de nature légitime, d'aider au développement des ressources des colonies et des dépendances de la Grande-Bretagne. La récente dénonciation des traités intervenus avec l'Allemagne et la Belgique, et l'éloignement des restrictions qui avaient jusqu'ici gêné le commerce de préférence entre les diverses parties de l'Empire, auront pour effet de développer d'immenses et précieuses ressources des colonies négligées jusqu'ici, et d'ouvrir de nouveaux champs à des placements fort rémunérateurs de capitaux.

Sir WILFRID LAURIER.

Voilà donc les résultats de notre système reconnus par l'honorable député lui-même, alors qu'il était plus intéressé à dire la vérité qu'il ne l'est en ce moment. Et ce n'est pas tout. La victoire une fois obtenue, l'honorable député prétend que si nous eussions prôné la cause du commerce de préférence et demandé certaines concessions, certaine préférence commerciale à l'exclusion des autres nations, nous l'aurions obtenue.

Voilà, M. l'Orateur, l'assertion de l'honorable député, qui a fait bien d'autres énoncés. Il est prophète après coup, et souvent faux prophète. Le 29 de juillet, deux jours à peine avant la dénonciation des traités, l'honorable député avait mis sa réputation en jeu en traitant d'absurdité, de bévue, notre politique, déclarant qu'elle était vouée à l'avortement. Deux jours plus tard, il recevait sa réponse dans le fait de la dénonciation des traités, et une semaine plus tard, il se trouvait en mesure de publier l'affirmation que nous venons de lire. L'honorable député va encore plus loin. Par l'attitude que je pris alors, affirme-t-il, j'ai non seulement renoncé au système que j'avais préconisé, mais en outre, je me suis donné à moi-même un démenti. J'avais, prétend-il, abandonné la cause du système de préférence commerciale. Voici ce que j'ai affirmé à ce sujet, et je confirme encore aujourd'hui mon assertion, c'est que si jamais il arrive au système de préférence commerciale de passer au domaine des faits accomplis dans les limites de l'Empire britannique, cela ne saurait être possible que sur la base du libre-échange. L'honorable député a cité, à l'appui de sa doctrine, l'autorité de M. Chamberlain. Je prends ici à partie l'honorable député. Je veux qu'on saisisse bien ma pensée et que les députés de la gauche ne se méprennent pas sur le sens de mes paroles. Je n'affirme point que l'honorable député ou les apôtres du système de préférence commerciale, de l'autre côté de la Chambre, soient prêts à accepter ce système sur la base posée par M. Chamberlain.

Le seul politique anglais qui ait étudié à fond ce système et en possède une conception intelligente, digne d'un homme d'Etat, est l'homme distingué qui préside actuellement au bureau colonial. Avant d'aller plus loin, je désire savoir des honorables députés de la gauche si, oui ou non, ils sont encore protectionnistes. L'honorable chef de l'opposition est-il encore protectionniste ? L'honorable député d'York (M. Foster), l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) le sont-ils encore ? L'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill), cet apôtre convaincu du système de préférence commerciale, est-il toujours protectionniste ? C'est là une question fort légitime ; et ils nous répondront sans doute qu'ils sont encore protectionnistes, non seulement pour le Canada mais encore pour l'Angleterre. Citons maintenant les paroles de M. Chamberlain. M. Chamberlain a souvent exprimé ses vues à ce sujet, mais le discours le plus remarquable qu'il ait prononcé, l'a été au dîner du Canada Club, à Londres, le 25 mars 1896, et c'est ce discours que les

honorables députés ont souvent cité. Voici ce qu'il dit :

J'ai énoncé quatre propositions qui, à mon sens, ne sauraient être révoquées en doute. La première est celle-ci : il existe, parmi tous les membres de l'Empire un désir universel d'union plus intime entre les différentes branches, et à leur avis comme au nôtre, cette union est essentielle à l'existence de l'Empire même. Ma seconde proposition est que comme l'expérience nous l'a enseigné, il y a beaucoup d'espoir d'attendre cette union plus intime, si on l'aborde tout d'abord par son côté commercial. Voici ma troisième proposition : les conseils qui jusqu'ici nous ont été donnés, bien qu'offerts en bonne part, si on les envisage au point de vue des intérêts de l'Angleterre, ne sont pas assez favorables pour que celle-ci puisse les prendre en considération. Ma quatrième proposition est celle-ci : un véritable zollverein pour l'Empire, un système de libre-échange établi dans toute l'étendue de l'Empire, bien qu'entraînant l'imposition de droits contre l'étranger, et bien que constituant à cet égard une dérogation aux grands principes du libre-échange et à la pratique suivie jusqu'ici par le Royaume-Uni, constituerait, toutefois un sujet légitime de discussion et pourrait probablement conduire à un arrangement satisfaisant, si les colonies, de leur côté, consentaient à le mettre à l'étude.

Quel est, je le demande, le député de la gauche qui voulût mettre à l'étude la question posée sur une semblable base, entraînant l'abolition des droits douaniers par tout l'Empire ? Que celui-là élève la voix. Que les honorables députés de la gauche aillent donc dire au peuple canadien qu'ils sont prêts à se faire les apôtres d'un système de préférence commerciale, basé sur l'abolition de tous les droits de douane, par tout l'Empire ! Qu'ils aillent donc dire au peuple que nous sommes prêts à sacrifier nos droits douaniers imposés sur les exportations venant de la Grande-Bretagne, et ici, il n'est question ni de l'Allemagne, ni de la France, ni des Etats-Unis. Parmi les honorables députés de la gauche, il ne se trouvera pas d'apôtre du commerce de préférence poussant la loyauté à ce système jusqu'au point de déclarer qu'il est prêt, lui et ses associés, à sacrifier le système protecteur établi contre la Grande-Bretagne. Ne sait-on pas que le régime protecteur, dont nous avons aujourd'hui entendu faire l'éloge en pleine Chambre, tendait à porter un coup mortel au commerce de la Grande-Bretagne ? Continuons à citer M. Chamberlain. Voici la conclusion de cette partie de son argumentation :

Le principe qu'il nous faut accepter, si nous voulons faire même le plus léger progrès, est que la protection doit disparaître dans les différentes parties de l'Empire, et que les droits de douane devront être des droits de revenu, et non pas des droits protecteurs dans le sens de la protection, en faveur des produits d'une partie de l'Empire contre ceux des autres parties.

Voilà qui est clair. M. Chamberlain déclare sans réticence que, dans les limites de l'Empire, il ne saurait plus exister de droits protecteurs imposés par une partie de l'Empire contre une autre partie. Les honorables députés de la gauche sont-ils prêts à donner leur assentiment à cette proposition ? Ils n'auront pas la bonne fortune de faire des déclarations contraires à leur attitude actuelle, car la réponse a été faite, à la session dernière, par l'honorable chef de l'opposition, lors du débat sur l'effet de la réduction de 25 pour 100 que le gouvernement avait offerte à la Grande-Bretagne.

Voici ce qu'il en pense :

Les industries du Canada, édifiées au prix d'énormes sacrifices, ces industries qui ont fait le Canada ce qu'il est aujourd'hui, ces industries qui représentent une somme énorme de placements de capitaux, ces industries qui ont enrichi le Canada, en raison du progrès et de la prospérité dont il a joui, depuis leur établissement, ces industries, dis-je, seront de nouveau paralysées, une fois exposées à la réduction de 25 pour 100 sur le tarif général et elles succomberont l'une après l'autre.

L'honorable député s'est donc encore une fois montré faux prophète. Bien qu'il se soit effectué une réduction, non pas de 25 pour 100 mais bien de 12½ pour 100, jamais à aucune époque de l'histoire du Canada, nos manufactures n'ont été aussi actives. Faisons un pas de plus. Envisageons la proposition de M. Chamberlain, dans sa véritable teneur. Personne ne songe à le nier, il y a de la grandeur dans sa proposition. Je ne la discute pas au point de vue économique, mais simplement au point de vue politique, et je n'hésite pas à le dire, il y a de la grandeur dans l'idée d'une confédération de nations reconnaissant la même allégeance et toutes réunies par les liens du libre-échange.

Or, est-ce là l'idée que caressent les honorables députés de la gauche ? Non, il leur est impossible de s'élever à la hauteur de la conception présentée par M. Chamberlain, et ils voudraient la rabaisser au niveau de leur infime conception.

De fait, la question du commerce de préférence veut aujourd'hui être débattue au point de vue de l'abolition de tous droits douaniers, et je ne saurais affirmer que le Canada soit mûr pour cet état de choses. Le Canada n'est pas prêt à sacrifier son tarif douanier, et tant qu'il ne sera pas décidé à le sacrifier, il est oiseux de prêcher la doctrine du commerce de préférence, soit ici, soit en Angleterre, soit ailleurs.

Je n'ai que peu de choses à ajouter à ce que l'honorable député a déclaré au sujet du chemin de fer du Klondike. Je n'ai qu'à le louer de l'attitude qu'il a adoptée à ce sujet, dans les circonstances. Il y aurait beaucoup à dire au sujet des règlements miniers, mais c'est là un sujet à réserver pour un débat futur. Je ne suis pas prêt à approuver tout ce que l'honorable député a dit à ce sujet, bien que je sois fortement d'avis qu'il nous faut faire tous les efforts possibles pour conserver cette partie éloignée du pays pour nos propres concitoyens. D'importants développements ont eu lieu depuis la session dernière. Le Canada a toujours pu tirer un légitime sujet d'orgueil des dons dont la Providence s'est plue à le combler. Ses plaines et ses vallées fertiles ne sont certainement surpassées dans aucun autre pays ; ses forêts n'ont pas d'égales au monde ; ses pêcheries sont fort riches ; et voilà que soudain il se fait dans notre propre territoire, des découvertes de mines d'or, lesquelles si elles sont aussi étendues qu'on le suppose, feront du Canada l'un des plus riches pays producteurs d'or. Cette découverte, toutefois, s'est faite dans des circonstances exceptionnelles. On avait toujours supposé jusqu'ici que l'or était un produit du soleil se rencontrant uniquement dans les régions adjacentes à l'équateur. La découverte de l'or au Canada s'est faite dans les limites de ces terres où brille le soleil de minuit, la terre des hivers presque perpétuels. Ce qui se passe actuellement s'est passé dans tous les temps mentionnés par l'histoire à la suite de la découverte de l'or, depuis Jason et les Argonautes allant à la recherche de la toison d'or jusqu'à notre propre génération, à la découverte des mines d'or de la Californie et de l'Australie ; des milliers d'hommes se précipitent à la recherche du précieux métal.

Si l'on se rappelle que le district du Yukon, sauf pour son or, est absolument stérile, ne produisant pas même une livre de nourriture, on ne saurait

s'étonner que le gouvernement s'en soit aussitôt préoccupé, afin de lui donner d'abord une bonne administration judiciaire, et, en second lieu, afin d'établir des moyens de communication faciles et rapides. Je remercie mon honorable ami (sir Charles Tupper) de l'éloge qu'il a fait des efforts tentés par mon collègue, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton). Le ministre de l'Intérieur, au prix de grands inconvénients personnels, s'est rendu immédiatement sur les lieux, afin de pouvoir constater quelle serait la route la plus courte pour obtenir un accès immédiat à ces terrains aurifères et il en est arrivé à une conclusion que partage, je suis heureux de le dire, mon honorable ami (sir Charles Tupper), à savoir : qu'une ligne de chemin de fer s'étendant des eaux de la rivière Stikine au lac Teslin, serait la route la plus courte. J'ai lu quelque part que la route devrait partir de l'intérieur. Je ne dis pas que ce ne serait pas là une excellente idée, s'il nous fallait uniquement tenir compte de la route définitive à choisir. Or, je ne donne pas comme finale et définitive cette route s'étendant des eaux du Pacifique aux eaux du lac Teslin et du fleuve Yukon. C'est simplement une route destinée à établir une communication immédiate avec le pays, et à l'approvisionnement des milliers d'hommes qui se trouveront dans cette région, l'hiver prochain. Voilà l'unique objectif que nous avons en vue.

Nous n'avons pas songé à établir de route permanente, en vue de communications plus en harmonie avec les intérêts du pays : cela viendra plus tard. Pour le moment, nous n'avons visé qu'à empêcher les milliers d'hommes qui se rendront dans ce pays, l'été prochain, d'être exposés à mourir de faim l'hiver suivant, et à établir une voie de communication aisée et rapide pour atteindre ce lointain pays.

Je ne m'arrêterai pas à discuter l'entreprise que nous avons donnée, car ce n'est pas le moment d'entamer ce débat. J'ajouterai que l'une des plus importantes dispositions du contrat conclu est non seulement d'avoir une communication par voie ferrée, complétée le 1er septembre, mais d'avoir un chemin de traîneaux ouvert le 1er mars. Voilà l'un des buts les plus importants que nous avons voulu atteindre. J'imiterai sur ce point l'attitude de mon honorable ami (sir Charles Tupper) et ne pousserai pas plus loin la discussion de cette question, car, ainsi que je l'ai déclaré cette après-midi, ce débat commencera mardi prochain, au plus tard.

M. l'Orateur, je suis heureux de voir qu'il est une question, bien que ce soit la seule, sur laquelle il me soit permis de m'accorder avec mon honorable ami (sir Charles Tupper), bien qu'il ait parlé pendant cinq ou six heures.

Je fais cordialement cause commune avec lui, dans les compliments flatteurs et bien mérités qu'il a adressés aux honorables députés qui ont proposé et appuyé l'adresse en discussion. Quant à mon honorable ami, le député de Toronto (M. Bertram), sa réputation d'orateur l'avait précédé ici, et il nous a prouvé aujourd'hui qu'il est de taille à discuter toutes les questions affectant les intérêts du pays, avec autant d'intelligence que le pourraient faire les anciens au parlement. Mon honorable ami, le député de Témiscouata (M. Gauvreau) nous a prouvé, à en juger d'après la tournure littéraire du discours qu'il a prononcé, que nous pouvons attendre beaucoup de lui.

Sir WILFRID LAURIER.

Mon honorable ami, le député de Témiscouata (M. Gauvreau) nous a parlé avec éloquence des enseignements qu'on peut puiser dans les fêtes jubilaires.

La célébration du jubilé a été surtout remarquable à deux points de vue distincts et caractéristiques. D'abord, cette fête a été, avant tout, une manifestation de dévouement et d'attachement envers la personne de la Souveraine, envers la noble femme, qui, au cours de sa longue carrière a toujours déployé, dans le poste si exalté qu'elle occupe, non seulement cette douceur, cette générosité, qualités qui sont l'apanage de son sexe, mais, en outre, ces vertus plus austères qui en ont fait le modèle des souveraines, elle, la femme modèle par excellence, qualités qui l'ont rendue l'idole de ses millions de sujets.

Entre toutes les scènes touchantes qu'il nous a été donné de contempler le jour du jubilé, rien de plus attendrissant que de voir ces manifestations sincères, de dévouement, d'affection, d'amour, envers Sa Majesté, manifestations, s'échappant spontanément du cœur de ses sujets, dans les quartiers de la grande métropole habités par les classes indigentes.

A un autre point de vue, la fête du jubilé a été aussi féconde en enseignements qu'elle a été impressionnante. Elle a été toute une révélation de l'immense développement de l'Empire britannique, révélation de sa puissance, de son étendue, de sa cohésion. Pour tous ceux qui se sont trouvés sur le parcours de la procession, du palais de Buckigham à la cathédrale de Saint-Paul, impossible de ne pas se reporter en esprit aux siècles de l'ancienne Rome, vers ces fameuses processions, où le général victorieux remontait la Voie Sacrée, dans un flamboiement de gloire et de triomphe. Décidément, cette procession du palais de Buckingham à la cathédrale de Saint-Paul, a été un véritable triomphe ; mais quelle différence entre ce triomphe et ceux de l'ancienne Rome ! Au lieu d'un guerrier revenant d'une campagne militaire, chargé des dépouilles sanglantes de nombre de provinces, ou de royaumes, et suivi de milliers d'esclaves et de prisonniers enchaînés à son char, le triomphateur aujourd'hui c'est une femme, non plus à la fleur de l'âge, mais une femme sur laquelle le temps a déjà appesanti sa main, et parmi son cortège se rencontrent des représentants d'une foule de pays et de cultes, représentants des races noires de l'Afrique, des races jaunes de l'Asie, ceux des races mêlées des Indes Occidentales, Chrétiens, Mahométans, Boudhistes, mais tous, hommes libres.

Oui, tous libres, les uns portant l'uniforme de l'armée anglaise et marchant fièrement aux accents des refrains martiaux de l'Angleterre. Et lorsqu'en face de la majestueuse cathédrale, sous la voûte des cieux, l'immense foule invoqua pieusement les bénédictions du Tout-puissant sur la vieille souveraine et sur ses vastes domaines, un tressaillement d'émotion parcourut toute cette foule, et chacun de nous se sentit intimement convaincu que, bien différent en cela de l'Empire romain qui, après s'être élevé par la force et la violence, a succombé sous les coups de la force, l'Empire britannique, basé sur les lois éternelles de la liberté et de la justice, vivrait et subsisterait toujours. Et s'il en est ainsi de l'empire dans son ensemble, ainsi en est-il de chacune des parties qui le constituent. Telle est la source où nous irons toujours puiser nos ins-

pirations dans l'accomplissement de la tâche que la nation canadienne nous a confiée, et c'est dans cet esprit que nous nous présentons aujourd'hui devant la Chambre des Communes du Canada.

M. MACLEAN : Je me dois à moi-même, M. l'Orateur, ainsi qu'au journal avec lequel je suis en rapport, de relever certains énoncés faits ici ce soir par l'honorable chef de l'opposition. Ce dernier a fait allusion à des articles de journaux d'une nature diffamatoire. Je ne puis ajouter que ceci : nous avons entendu ce soir dans cette chambre des paroles à l'adresse du Gouverneur général qui n'étaient rien moins qu'outrageantes et de nature à jeter du discrédit sur l'honorable chef de l'opposition qui les a prononcées. Ce n'est pas la première fois que l'honorable député voit sa conduite critiquée par les journaux. Si je puis comprendre quelque chose du discours qu'il prononcé ce soir, je crois qu'il s'est attaqué au *World* et a défendu un autre journal qui l'a déjà qualifié de "malfaiteur politique". Si l'honorable chef de l'opposition a été mal compris sur cette question, il a été lui-même l'artisan de son propre malheur. Jeudi de la semaine dernière, jour où le journal le *Globe* annonçait les conditions de l'affaire du Yukon, l'honorable chef de l'opposition se trouvait ce jour-là de bonne heure à Montréal. Il se rendit au bureau du *Witness* et sollicita une entrevue au cours de laquelle il fit la déclaration suivante.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, permettez-moi de dire à l'honorable député que je ne suis jamais entré de ma vie au bureau du *Witness*.

M. MACLEAN : C'est du journal la *Gazette* que je veux parler. Il se rendit au bureau de ce journal pour se faire *interviewer*, ce à quoi il réussit, et le rapport de cette entrevue fut publié dans la *Gazette* et aussi dans le *World*. Il est daté, de vendredi, 28 janvier, et se lit comme suit :

Sir Charles Tupper est parti pour Ottawa hier après-midi (jeudi). Avant son départ pour la capitale il a accordé une entrevue à un reporter de la *Gazette*. Questionné sur la politique du gouvernement quant à ce qui concerne le Yukon, sir Charles a dit: je remarque avec plaisir que le gouvernement s'est promptement occupé de pourvoir à l'établissement d'un chemin passant tout entier sur le territoire canadien et conduisant à cette région du Yukon qui appelle l'attention de l'univers entier. Il ne peut y avoir de doute que les mesures prises par le gouvernement pour obtenir la rapide construction d'un chemin de traîneaux entre la rivière Stickine et le lac Teslin, lequel sera transformé en un bon chemin de voiture assitôt la neige disparue et qui sera suivi de la construction d'un chemin de fer qui devra être ouvert à la circulation dans le mois de septembre prochain, il ne peut y avoir de doute, dis-je, que ces messures recevront l'approbation du parlement. Je considère ces mesures comme étant d'une valeur incalculable pour le Canada, et je serai trop heureux d'aider le gouvernement de toutes mes forces sur une question, qui est dans le moment d'une si grande importance pour notre pays.

Aussitôt cette entrevue terminée l'honorable chef de l'opposition se rend à Ottawa. Le même soir, il envoie chercher le représentant du *Mail* de Toronto et lui accorde une entrevue, faisant preuve d'une énergie plus que surprenante pour faire connaître ses sentiments au public et l'approbation qu'il accordait au contrat. Le lendemain matin le *Mail* publiait la dépêche suivante :

OTTAWA, 27 janvier.—(Spéciale)—Jeudi,—votre correspondant a demandé à sir Charles Tupper ce qu'il pensait du chemin de fer du Yukon. Au sujet du contrat conclu avec MM. Mackenzie et Mann, sir Charles Tupper a dit que ces hommes possédaient les capitaux et l'énergie nécessaires pour conduire cette entreprise à bonne fin. Qu'ils étaient probablement les seules personnes au Canada capables d'achever cette entreprise pour le temps déterminé. Il félicite le gouvernement pour la manière vigoureuse avec laquelle il a conduit cette affaire, et il affirme que l'ouverture d'un chemin passant entièrement sur le territoire canadien tel que préconisé par lui auprès des deux gouvernements intéressés est la véritable marche à suivre

Cette entrevue ne parut pas dans le *Citizen* d'Ottawa de vendredi matin, mais l'article suivant relatif au contrat du Yukon fut publié à la place :

Maintenant, songez aux influences redoutables que pourra faire agir dans l'ombre une compagnie aussi richement dotée. La faveur avec laquelle ce contrat sera reçu dans certains milieux causera toute une surprise. Le gouvernement lui-même a à sa disposition, dans l'administration des terrains aurifères du Yukon, des récompenses d'une valeur inappréciable.

En faisant cette déclaration, l'honorable chef de la gauche a, dans mon opinion, commis une sérieuse bévue. Si l'opposition a quelques reproches à faire au gouvernement quant à ce qui concerne la politique qu'il a suivie au sujet du Yukon, c'est parce que d'abord il a accordé ce contrat sans consulter le parlement. Voilà notre prétention et je crois qu'elle est sage. Mais il y a aussi une autre chose que je considère comme la base du gouvernement parlementaire en ce pays, et c'est que non seulement un gouvernement est tenu de consulter le parlement, et cela surtout six jours avant la rentrée des Chambres, mais le chef d'une opposition est aussi tenu de consulter ses partisans, et ne peut s'engager d'avance à leur faire appuyer une politique au sujet de laquelle ils n'ont pas été consultés. Nous venons d'avoir en ce pays un exemple de ce que je viens de dire, et si le parti conservateur siège de ce côté-ci de la chambre, cela est dû au fait que les chefs de ce parti se sont engagés à faire accepter une mesure à leurs partisans, sans les avoir consultés d'avance à ce sujet, ce qui était contraire à leur devoir. Il est de mon devoir de maintenir ce principe.

Le chef de l'opposition aurait dû consulter ses amis avant de les compromettre sur cette question, et il aurait dû avant tout attendre pour se prononcer que la Chambre fût en possession de tous les documents relatifs à cette affaire ; il aurait dû soupçonner quelque chose de louche de la part du gouvernement en cette affaire, plutôt que d'accorder à l'aveugle son appui à un contrat qu'il n'est plus maintenant certain de pouvoir approuver une fois qu'il sera soumis à la Chambre. Voyons maintenant ce qui s'est passé à Montréal, vendredi soir. Le *Herald*, l'organe du gouvernement, citait l'entrevue de sir Charles Tupper tel que parue le matin même dans la *Gazette* de Montréal, et s'en servait pour faire mousser la mesure du gouvernement. Leur cause avait apparemment un grand besoin de toutes ces choses. Le *Globe* de Toronto a dès le premier jour consacré cinq colonnes à ce contrat pour le faire accepter, et je crois que le ministre de la Marine et des Pêcheries a pris toutes les précautions voulues pour que le *Globe* seul put obtenir les renseignements relatifs à ce contrat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Absurdités.

M. MACLEAN : L'article du *Herald* publié vendredi soir, fut cité plus tard par le *Globe* et que disait-il :

Personne n'appréciera mieux que sir Charles Tupper l'avantage et l'importance des garanties obtenues par le

gouvernement grâce à la sagesse et à la fermeté dont il a fait preuve en cette affaire.

L'honorable chef de l'opposition semblait alors si anxieux d'approuver ce projet—qu'il condamnera plus tard, je l'espère—qu'il a fourni au *Herald* de Montréal, tous les renseignements dont ce journal avait besoin. Le *Herald* du même soir en disait bien plus long que cela sur cette question. Il publiait aussi le compte rendu d'une entrevue avec le Col. Tisdale, dans laquelle ce dernier approuvait la transaction. Toutes ces entrevues ainsi que les articles de rédaction du même journal qui y avaient trait, étaient citées par le *Globe* de lundi dernier dans les termes suivants :

Le *Herald* de Montréal a eu des entrevues avec certains hommes publics au sujet du chemin de fer que le gouvernement a l'intention de construire au Yukon—sir Charles Tupper était du nombre et il a exposé ses vues à ce sujet. Il est convaincu que ce contrat va recevoir l'approbation du parlement.

J'ai certains doutes sur ce point.

Je considère disait-il, ces mesures administratives comme étant d'une valeur incalculable pour le Canada, et je ne serai que trop heureux d'appuyer le gouvernement de toutes mes forces, sur une question aussi importante dans le moment. Sir Charles n'avait qu'un regret, celui de voir que ce marché n'ait pas été conclu plus tôt, ce retard ayant entraîné bien des dépenses inutiles.

A l'heure actuelle, l'honorable chef de l'opposition n'a-t-il pas d'autre regret que celui-la relativement à ce contrat ? J'espère qu'il va en avoir un grand nombre d'autres, et qu'il les fera connaître à la Chambre. Le *Globe* continue à citer le *Herald* :—

Le colonel Tisdale, un autre membre de l'ancienne administration conservatrice, qui se trouvait par hasard à Montréal, fut aussi interviewé, et voici ce qu'il dit : Il était nécessaire de placer cette entreprise entre les mains d'hommes honnêtes et énergiques, et le gouvernement dans le choix qu'il a fait, a certainement atteint ce but. Quant à la question des délais, il croit que le gouvernement était parfaitement justifiable d'agir avec célérité et de ne pas attendre l'ouverture des Chambres. Il fallait à tout prix éviter le moindre retard."

Et le colonel Tisdale semble être convaincu qu'il n'existait pas d'autres hommes " honnêtes et énergiques " capables de faire l'ouvrage. Où est mon honorable ami le représentant de Glengarry ? Prétend-il qu'il n'y a qu'une compagnie en ce pays capable de faire ce chemin—que seuls Mann et Mackenzie peuvent mener cette entreprise à bonne fin ? Mais, M. l'Orateur, il y a des vingtaines de compagnies au Canada qui peuvent faire cet ouvrage aussi bien qu'eux et à bien meilleur marché. Je proteste contre la conduite de sir Charles Tupper, qui profite de sa position de chef de l'opposition pour dire qu'il n'y a qu'une seule compagnie en état de faire l'ouvrage, parce qu'en parlant ainsi il ne fait connaître que la moitié de la vérité, laquelle brillera toute entière lorsque le contrat sera discuté devant la Chambre. Le samedi de la même semaine, *La Patrie*, l'organe du ministre des Travaux publics (M. Tarte) répondant à ce que *La Presse* avait publiée le jeudi précédent, disait : " *La Presse* s'efforce de détruire sir Wilfrid Laurier".

Quelques VOIX : En français.

M. MACLEAN : On a employé le mot "détruire," et je suppose, d'après les honorables députés de la droite, que la véritable traduction du mot "détruire" est poignarder. La *Patrie* continue :

La *Presse* s'oppose au projet du chemin de fer du Yukon au moment même où le chef du parti conservateur, sir Charles Tupper, déclare que ce contrat rapportera d'incalculables avantages au Canada, et qu'il se fera un plaisir d'appuyer le gouvernement sur cette mesure.

L'honorable chef de l'opposition veut-il dire que les clauses de ce contrat, accordant un monopole, sont d'une importance vitale pour notre pays, et qu'il va faire tout ce qui sera en son pouvoir pour appuyer ces deux transactions ? Est-il prêt à se lever aujourd'hui dans cette chambre et à répéter ce qu'il a dit dans ses entrevues, à savoir qu'il approuve cet accaparement de terrain et ce monopole ?

Samedi, La *Patrie* se crut justifiable de publier l'article de rédaction suivant, dont je cite l'extrait suivant pour l'instruction de la Chambre :

La perspicacité et l'énergie dont nos amis d'Ottawa ont fait preuve en cette affaire ont été reconnues par sir Charles Tupper lui-même...

Le grand chef lui-même a admis ce fait.

Ainsi que par l'honorable M. Tisdale et par d'autres chefs conservateurs.

Le *Globe* a puisé tous les arguments dont il s'est servi pour défendre ce projet, dans les paroles prononcées en faveur de ce dernier par l'honorable chef de l'opposition. Le 29 janvier il disait :

La presse en générale—

Ce que je nie—

comprenant la presse libérale-conservatrice et les journaux indépendants est en faveur du projet adopté par le gouvernement à l'effet de construire un chemin passant entièrement sur le territoire canadien pour se rendre dans le district du Yukon. Le *Mail and Empire* dit que c'est là le chemin favorisé par sir Charles, et dans une entrevue dont le compte rendu a été publié dans la *Gazette* de Montréal, sir Charles se déclare entièrement satisfait du projet.

Au nom de la presse conservatrice d'Ontario, que je crois connaître et qui me respecte—je déclare que tous les journaux qui en font partie sont opposés à ce contrat, qu'ils en repoussent les clauses relatives aux monopoles, et surtout le fait d'accorder une entreprise aussi considérable sans demander de soumissions. Qu'est-il arrivé dans cette ville même d'Ottawa ? Le *Citizen* de vendredi dernier contenait l'article que je viens de citer ; mais le samedi matin, au lieu de se servir des entrevues publiées par le *Mail*, il contenait l'article suivant signé par " Onlooker," et dont l'auteur, je crois, ne siège pas très loin de l'honorable chef de l'opposition.

Quelques VOIX : Nommez-le.

M. MACLEAN : Tout ce que je puis dire c'est que l'ex-ministre des Finances fut rencontré dans une des rues d'Ottawa par un de ses amis—du moins c'est ce que l'on m'a dit—lequel alla à sa rencontre et le félicita sur son excellent article, et l'honorable député fut si flatté du compliment qu'il ne protesta pas contre cette paternité qu'on lui attribuait.

M. FOSTER : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui dirai qu'il n'y a pas un mot de vérité dans tout ce qu'il vient de dire.

M. MACLEAN : L'honorable député prétend-il ne pas être l'auteur de cet article ?

M. FOSTER : L'honorable député est par trop habile. Ce n'est pas à l'article que j'ai fait allusion mais à sa déclaration.

M. MACLEAN : J'ai déclaré que j'avais connu ces faits par ouï-dire. Maintenant je lui répète que c'est lui qui, sous le pseudonyme de "Onlooker," a dû écrire cet article, libre à lui de le nier s'il l'ose.

M. FOSTER : Mon honorable ami est journaliste et en agissant comme il le fait ce soir il sait fort bien qu'il manque à la dignité professionnelle en cherchant de découvrir un secret qui doit rester entre l'éditeur et l'écrivain.

M. MACLEAN : Mon honorable ami ne peut nier que pendant que l'honorable chef de l'opposition cherchait par tous les moyens possibles à faire valoir les mérites de ce contrat, l'auteur de cet article, signé "Onlooker," attaquait vigoureusement le gouvernement au sujet de ce coup du Yukon, et je dois dire à l'ex-ministre des Finances que cet article est l'accusation la plus claire et la plus directe qui, à ma connaissance, ait encore été portée contre le gouvernement quant à ce qui concerne cette transaction.

M. FOSTER : Cela parle en faveur d'"Onlooker."

M. MACLEAN : Aussi je lui en donne le mérite, et j'appelle l'attention du chef de l'opposition sur cet article et sur les accusations qu'il contient contre le gouvernement,—en sa qualité de chef de parti il a comme nous, simples soldats, un devoir à remplir,—je lui demande donc de nous dire s'il croit avoir été fidèle à son devoir et à son parti en approuvant, tête baissée, une transaction qui est condamnée dans l'article auquel je fais allusion. Je ne veux pas le lire ce soir parce qu'un grand nombre d'entre vous l'ont vu, mais il y a une phrase dans laquelle l'écrivain, tout en faisant la discription du *Globe* de Toronto, semble tracer le portrait d'un politicien bien connu dans ce pays.

Le *Globe* de Toronto en est rendu au point de se faire l'avocat de tous les projets douteux du gouvernement, l'afficheur chargé de faire miroiter aux yeux du public toutes les entreprises de ce genre destinées à gaspiller l'argent public et à créer des monopoles.

Et tout cela a lieu au moment même où les conservateurs d'Ontario sont plus intéressés qu'en tout autre temps, à ce que j'ai appelé avant aujourd'hui le problème de la question des transports. S'il y a une chose qui plus que tout le reste, a frappé les conservateurs d'Ontario, c'est certainement la manière inconvenante avec lequelle la législature de l'Ontario, a, à la fin de sa dernière session, voté à la hâte deux subventions, destinées, comme nous avons pu le constater ensuite, à favoriser les mêmes personnes qui contrôlent le chemin de fer du Yukon.

Les conservateurs de cette dernière province furent découragés ; ils virent qu'il existait certaines relations entre les subsides votés à Toronto et le coup du Yukon préparé à Ottawa, et songeant aux élections qui étaient sur le point d'avoir lieu dans notre province, ils comptaient sur les membres de l'opposition à Ottawa pour dévoiler l'iniquité de tous ces projets. Au lieu de cela, ils voient le chef du parti conservateur approuver de toutes ses forces la politique de ses adversaires. Le subside accordé à Toronto, ce monopole que l'on donne dans l'affaire du Yukon, tout cela est fait dans les intérêts du chemin de fer Canadien du Pacifique, et les conservateurs d'Ontario, de même que ceux des autres provinces du Canada, sont fatigués de voir leur parti, et particulièrement leur chef, approuver tous ces projets présentés par leurs adversaires et qui ne tendent qu'à augmenter la puissance de cette compagnie de chemin de fer. Durant la dernière session, un grand nombre de conservateurs ont constaté avec chagrin que la fameuse affaire du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau avait reçu l'entière approbation du chef de l'opposition. Tous les membres du parti conservateur, siégeant dans cette Chambre, voulaient s'opposer à ce projet et nous avions l'espoir qu'il en serait de même pour notre chef. Mais un effort fut tenté pour faire de nous des machines à voter devant agir au gré des honorables membres de la droite. Je ne veux plus me trouver dans une semblable position. Lors de la discussion de la question du projet de chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, le chef de l'opposition termina son discours en ces termes ;

Je ne veux pas fatiguer plus longtemps le comité de ma voix enrouée, mais je me permettrai encore de dire que je regrette la mesure soumise au comité comme ayant une telle importance, que je ne veux critiquer trop sévèrement la transaction et que je n'en ai pas d'ailleurs les moyens à ma disposition. Tout ce que je puis dire, c'est que c'est la meilleure proposition qui puisse être soumise pour nous assurer la prompte construction de la ligne et pour ma part, je suis prêt à lui accorder mon humble appui.

Quand va-t-on cesser d'appuyer ainsi tous ces projets du chemin de fer Canadien du Pacifique, particulièrement lorsqu'ils sont présentés par les honorables membres de la droite et supportés par les conservateurs qui siégent de ce côté-ci de la chambre ? Il est temps que le parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir adopte une politique définie sur ces questions.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MACLEAN : Oui, et le premier article de ce programme aura pour but de s'assurer de la valeur des projets du gouvernement, et d'accorder à chaque entrepreneur de ce pays l'avantage de faire des soumissions pour les travaux publics. La population de l'Ontario désire un changement dans la politique de l'opposition relativement aux questions de chemin de fer. Nous essayons de faire adopter un programme qui soit progressif et dans les intérêts du peuple canadien, et non en faveur du monopole sans cesse grandissant du chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous nous proposons de condamner tous ces projets inconstitutionnels du genre de celui qui est actuellement devant la Chambre. S'il ne s'était pas trouvé dans le pays des journaux tels que le *World* de Toronto, ayant le courage de parler, et de rappeler l'honorable député au devoir, la presse conservatrice du pays aurait gardé le silence sur ce projet. Il est vrai qu'un effort a été fait pour bâillonner la presse conservatrice, et lui faire approuver ce contrat, mais Dieu merci, il n'y a pas aujourd'hui un seul journal conservateur au Canada qui soit favorable à cette transaction et il n'y en a pas non plus un seul qui approuve l'empressement avec lequel l'honorable chef de l'opposition a accordé son appui à ce projet, et la conduite qu'il a tenue en parcourant le pays et en allant comme il l'a fait à Montréal, afficher publiquement l'adhésion qu'il accorde à cette mesure du gouvernement, et tout cela, lorsque ces propres amis, comme l'auteur de l'article signé

"Onlooker" lorsque tous les journaux du pays se préparaient à dénoncer ce marché inique.

C'est avec chagrin M. l'Orateur, que je me vois forcé de donner ces explications. Il faut une certaine dose de courage de la part d'un membre de cette Chambre ou d'un journaliste, pour dire franchement et hardiment ce qu'il pense. Il est possible que le *World*, pour exprimer sa pensée, se soit servi d'un langage qui ait pu déplaire à l'honorable député. Les journaux sont quelquefois forcés d'agir à la hâte ; l'opinion publique doit être reveillée, et il leur arrive quelquefois d'être obligés de dire des choses dont ils n'ont pas une preuve tangible sous la main. Mais l'honorable député ne peut s'en prendre à d'autres qu'à lui-même de ce qui arrive, et cela tout particulièrement lorsqu'il voit le *Globe* de Toronto publiant un dessin dans lequel figure d'un côté le chef du gouvernement et de l'autre l'honorable député, tous deux approuvant la politique du gouvernement. Il ne devrait pas blâmer le *World* de ce qui est arrivé ; mais il devrait s'en prendre à sa propre indiscrétion, et à lui-même, pour ne pas avoir consulté les membres de son parti, avant d'essayer de leur faire appuyer une mesure qui est contraire aux intérêts canadiens, contraire à l'usage constitutionnel, et une politique qui, si elle se continue, finira par mettre ce pays à la merci de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui possède le plus puissant et le plus dangereux de tous les monopoles qui existe aujourd'hui dans notre pays.

M. FOSTER : Je propose que le débat soit ajourné.

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES

LUNDI, le 7 février 1898.

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

PRIÈRE.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose—

Que l'ordre pour la prise en considération de la motion pour une adresse à Son Excellence le Gouverneur général en réponse à son discours à l'ouverture de la session, ait la priorité sur toutes les autres questions, à l'exception de la présentation des bills.

La motion est adoptée.

LES COLONS GALICIENS.

M. DAVIN : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du ministre de l'Intérieur, sur un rapport publié dans *Le Manitoba* du 2 février, dont l'auteur, le Rév. P. Page, était arrivé la veille à Winnipeg venant de sa mission parmi les Galiciens établis près de Yorkton. Il prétend que ces colons sont dans la plus grande détresse et manquent des choses nécessaires à leur subsistance. Ce rapport est écrit en français, mais je puis le résumer en disant que, d'après M. Page, ces gens sont dans la misère. Il ajoute que ces faits ont été portés à la connaissance du ministre de l'Intérieur, et je désirerais savoir de ce dernier si ce rapport, qui contient des choses très graves quant à la condition de ces colons, est vrai, et s'il en est ainsi, quelles sont les mesures prises par le gouvernement à ce sujet.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Le commissaire de l'immigration à Winnipeg a reçu de moi toutes les instructions nécessaires pour empêcher ces colons de mourir de faim. Un employé du département réside à Yorkton, il connaît chacune de ces familles de Galiciens qui sont établies à cet endroit, et il est spécialement chargé de l'affaire. Il n'est guère possible que ce rapport auquel l'honorable député (M. Davin) fait allusion soit exact, mais je vais immédiatement prendre les mesures nécessaires pour savoir à quoi m'en tenir à ce sujet.

LIEUTENANT-GOUVERNEUR DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. DAVIN : Je voudrais savoir du premier ministre si la rumeur qui est actuellement répandue, portant que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a reçu la promesse d'être nommé lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, est vrai.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : La rumeur ne doit pas être aussi répandue que le dit mon honorable ami, car elle n'est pas encore arrivée jusqu'à moi.

TARIF DOUANIER À SKAGUAY ET À DYEA.

Sir CHARLES TUPPER : Avant de passer à l'ordre du jour, je voudrais savoir de l'honorable premier ministre s'il est aujourd'hui en état de faire connaître à la Chambre ce qui a trait au tarif douanier en vigueur à Skaguay et à Dyea. Il avait promis à la Chambre de lui donner ce renseignement aussitôt qu'il le pourrait.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne puis fournir ce renseignement aujourd'hui, mais je répète que le gouvernement espère pouvoir faire cette déclaration bientôt.

LE CONTRAT DU CHEMIN DE FER DE LA RIVIÈRE STIKINE AU LAC TESLIN.

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais savoir de l'honorable premier ministre, si c'est l'intention du gouvernement de déposer demain sur le bureau de la Chambre, le contrat Mann-McKenzie, pour la construction de ce chemin de fer.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Oui.

Sir CHARLES TUPPER : A ce sujet, il serait très important d'avoir un calcul estimatif, aussi exact que possible, du montant d'or extrait de la partie du Yukon située sur le territoire canadien, et aussi autant que faire se peut, quelle quantité de cet or provenant du Yukon, appartenait à des Canadiens, et quelle quantité appartenait à des personnes d'autres nationalités.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis dire jusqu'à quel point nous pouvons nous procurer les renseignements demandés par l'honorable député, mais je suis persuadé que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) fera tout en son pouvoir pour donner tous les renseignements possibles à ce sujet.

EXPÉDITION DE SECOURS DES ETATS-UNIS.

M. FOSTER : Avant de passer à l'ordre du jour je voudrais savoir du ministre de l'Intérieur, ou du premier ministre s'ils peuvent dire à la Chambre si l'expédition de secours organisée par le gouvernement américain, a commencé son voyage vers l'intérieur du pays ; de quel endroit elle est partie, et si des soldats américains doivent accompagner cette expédition au delà de la frontière canadienne.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : D'après les renseignements que je possède, cette expédition devait faire voile d'un port américain pour Skaguay, vers le premier février. Je n'en ai pas eu d'autres nouvelles depuis cette date. La question de faire accompagner cette expédition par une troupe armée avait donné lieu à des négociations entre le gouvernement américain et le gouvernement canadien, et il a été décidé que ces soldats armés n'accompagneraient pas l'expédition lors de son passage sur le territoire canadien. On est maintenant à étudier la question de savoir si l'on peut permettre à des soldats américains, qui ne seront pas armés, de traverser le territoire canadien, dans le but d'atteindre plus facilement le territoire américain, de l'autre côté du 141ième méridien, des négociations sont entamées entre les deux gouvernements à ce sujet.

ADRESSE EN RÉPONSE AU DISCOURS DU TRONE.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Bertram pour une adresse à Son Excellence le Gouverneur général en réponse à son discours à l'ouverture de la session.

M. FOSTER : La position prise par l'honorable chef du gouvernement dans son discours de vendredi dernier est absolument unique dans l'histoire de ce parlement. Je ne puis croire qu'il y ait, parmi les partisans du gouvernement, un grit assez cynique pour déclarer de son siège en cette Chambre qu'il n'est pas de la plus grande importance qu'un homme public, à la tête d'un grand parti politique en ce pays, qui a dirigé durant plusieurs années les attaques de son parti contre un gouvernement dont il n'approuvait pas la politique, qui a fait de nombreuses promesses aux électeurs en différents temps et en différentes circonstances, qu'il n'est pas, dis-je, de la plus grande importance que cet homme doive se croire tenu en honneur de s'acquitter de ses promesses, et, si jamais il arrive au pouvoir, grâce au vote populaire, qu'il doive s'empresser, en sa qualité de chef du gouvernement, revêtu de tous les pouvoirs, de mettre à exécution la politique qu'il a préconisée, et au moins de remplir les promesses faites au peuple. Si cette prétention est juste—et, je crois que les deux partis qui composent cette Chambre seront d'accord sur ce point—le chef du gouvernement, qui est au pouvoir depuis dix-huit mois, qui a eu le temps nécessaire pour mettre son programme politique en pratique, ce chef, dis-je, doit s'attendre à ce que son administration durant cette période soit critiquée, et il doit être prêt à répondre. Cependant, l'honorable premier ministre semble surpris, que dis-je—ennuyé de cette critique. Il semble dire que c'est une véritable perfidie de la part de mon honorable ami le chef de l'opposition, de vouloir prétendre lui faire rendre compte de ses dix-huit mois de pouvoir,—de lui rappeler les promesses qu'il a faites, combien peu d'entre elles il a remplies, et de lui démontrer la position humiliante que le gouvernement occupe sous ce rapport, comparée à celle de l'opposition.

Il a même paru surpris que l'on y ait songé. Et lorsqu'il s'est levé pour répondre au discours de mon honorable ami, et qu'il l'a accusé d'être de mauvaise humeur, jai cru un instant que c'était plutôt lui qui voulait jouer à l'enfant terrible. Il ne faut pas qu'il s'imagine que les honneurs et les décorations qui lui ont été décernées, il y a bientôt dix-huit mois, le plaçant au-dessus de toute critique, lorsqu'il siège dans cette Chambre, il est sur le même pied que les autres représentants du peuple, il doit rendre compte de sa conduite et répondre aux accusations qui sont portées contre lui. S'il est sous une impression contraire, le plus vite il se débarassera de ce préjugé le mieux ce sera.

Maintenant, M. l'Orateur, mon honorable ami le chef de l'opposition a dans un discours des plus habiles et des plus modérés exposé la politique de l'honorable chef du gouvernement, depuis qu'il est au pouvoir et a comparé la ligne de conduite suivie aux promesses faites par lui durant dix-sept ans, et qu'elle a été sa réponse ? Il a commencé par se fâcher et par administrer à mon honorable ami, ce qu'il considérait comme une sévère correction, le tout n'étant suivant moi que jeux d'enfant. Puis il a cité avec orgueil différentes choses qui avaient été faites, sans même s'arrêter à l'idée d'en prouver une seule. Ses déclarations relativement à la transaction du Yukon, ont été des plus malheureuses. Ce contrat, suivant lui, n'est que temporaire et adopté uniquement dans le but d'approvisionner cette région pour l'hiver prochain. Les explications qu'ils a données quant à la position qu'il a prise en Angleterre au sujet du tarif différentiel, n'étaient guère plus satisfaisantes, et cela malgré les vigoureuses accusations portées contre lui par mon honorable ami et dont l'écho se répercutera dans tout le pays.

Et comme un général habile—non, mais comme un homme qui aspire à devenir général et n'a jamais étudié la véritable tactique et la science de la guerre, —il s'efforce par un grand déploiement d'éloquence de détourner l'attention de ses propres partisans, et de leur faire oublier au moins la pauvreté et le peu de valeur des arguments contenus dans la réponse qu'il a faite au discours de l'honorable chef de l'opposition. Il a agi comme celui qui, recevant un visiteur chez lui le matin, passe la journée en sa compagnie sans rien lui offrir à manger, puis une fois la nuit venue conduit son visiteur à la porte de

son hospitalière demeure, place une chandelle romaine dans sa main, met le feu à la mèche, et durant le temps que son visiteur voit cette dernière faire explosion et regarde les lumières bleues et vertes monter vers le ciel, lui dit : Au revoir, monsieur, ceci doit vous tenir lieu de votre dîner et de votre souper, je vous souhaite une bonne nuit. Voilà tout ce que les partisans de l'honorable premier ministre obtiennent de leur chef. Sont-ils satisfaits de cette réponse ?

Une VOIX : Oui.

M. FOSTER : Un homme, un seul homme, parmi tous ses partisans est satisfait, et celui-là est un ministre de la Couronne. Eh bien ! M. l'Orateur, si les membres de la droite sont satisfaits de cette réponse de leur chef, je ne vois pas pourquoi l'opposition ne le serait pas.

Au risque de revenir sur le terrain déjà parcouru par mon honorable ami (sir Charles Tupper), qui a traité à fond toute la question, je me permettrai certaines remarques, dans l'espoir que quelques-uns des honorables ministres, devant l'insuffisance notoire de la réponse de leur chef, tenteront une autre défense.

La première partie du discours du Trône qui sert de base au débat actuel, peut se résumer dans une déclaration concernant l'importance politique, les progrès matériels et le crédit du pays. Tout cela est de nature à réjouir les membres de l'opposition. Mais il y a une grande différence entre affirmer l'existence d'une chose et prétendre que cette chose existe parce que nos adversaires sont à la tête des affaires et que mon très honorable ami est le chef du parti adverse.

A quoi le devons-nous si le Canada a pu prendre en Angleterre cette grande importance politique dont il jouit, s'il a pu accomplir ces progrès et acquérir ce crédit ?

On admettra avec moi, que pour obtenir ce résultat trois conditions étaient nécessaires, et elles ne pourraient pas se produire du jour au lendemain. Ces trois conditions étaient une politique stable, de grandes facilités de transport et un développement industriel varié. Tout cela est l'œuvre d'un travail long et constant—ces trois conditions n'ont pas surgi comme des champignons dans l'espace d'une nuit ; il est donc de notre devoir de faire clairement et honnêtement la distinction entre l'existence de la chose et les causes qui l'ont produite.

Mon honorable ami peut se vanter de voir le Canada jouir de ces trois conditions, et la gloire lui en revient ainsi qu'au pays ; mais lorsqu'il laisse entendre que tout cela est le résultat de sa politique, il risque une assertion que nous avons parfaitement le droit de combattre.

Tout le monde admet que la stabilité politique est une des conditions nécessaires ; mais où serait cette stabilité si l'agitation fomentée dans une certaine province par un homme qui occupe aujourd'hui la position de ministre des Finances (M. Fielding) avait réussi.

Nous n'avons pas oublié—il y a à peine 14 ans de cela—qu'un citoyen du nom de Fielding, qui habitait alors la Nouvelle-Ecosse, entreprit un jour une campagne pour faire sortir la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard de la Confédération, pour former une union distincte de ces trois provinces. Il est heureux pour nous que la sagesse et la prévoyance des habitants du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard ne l'avait pas encouragé dans son projet ; je dois dire aussi que l'honorable ministre, grâce à sa prudence, qui est peut-être sa plus grande qualité, a compris que le succès était impossible et l'a laissé mourir.

Mais si M. Fielding, le ministre actuel des Finances, avait eu ses coudées franches, la Confédération canadienne ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui, et nous n'aurions pas cette stabilité qui contribue si grandement à notre importance politique et à la solidité de notre crédit.

Je me rappelle aussi une autre agitation à laquelle l'honorable premier ministre et ses amis ont pris part, lorsque le parti libéral s'inclinait devant M. Erastus Wiman et son projet d'union commerciale avec les Etats-Unis, projet pour lequel tous les libéraux ont combattu, même après la défection de leur ancien chef (M. Blake) qui le considérait comme de nature à rompre les bonnes relations qui existaient entre le Canada et la mère-patrie et amener l'union politique avec les Etats-Unis.

Le bon sens et la sagesse des électeurs ont fait avorter ce projet, mais si les libéraux avaient réussi où serait cette stabilité qui a donné une si grande importance politique et une si belle réputation au Canada durant l'année jubilaire de Sa Majesté ?

Quant à nos facilités de transport, qui ignore qu'une des plus sûres indications de notre crédit en Europe, c'est la cote des actions de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique? Cette indication est aussi sûre, sinon plus, que la cote des obligations canadiennes elles-mêmes. La cote des actions du chemin de fer Canadien du Pacifique est le baromètre du crédit commercial et de l'expansion de ce pays, et il monte selon que le monde de la finance y voit une preuve du développement industriel et commercial du Canada.

Où étaient le parti libéral et ses chefs lorsque le sort du chemin de fer Canadien du Pacifique était dans la balance, lorsqu'il dépendait du vote qui serait donné dans cette Chambre, lorsqu'il s'agissait de son existence même, lorsque toute la population comprenait que de la décision qui serait prise dépendrait la fortune ou la ruine du pays ?

Ce projet avait pris une telle importance que son insuccès aurait été un insuccès pour le Canada, et aurait eu cette signification à l'étranger.

Plus tard, lors de l'inauguration de la politique nationale, en 1876, lorsque s'est livré le grand combat en faveur du développement de nos industries où étaient nos adversaires qui parlent aujourd'hui de l'importance politique, des progrès matériels et du crédit du Canada? Tous étaient ligués pour faire une guerre à mort au principe et à l'application de la protection. Depuis le parti libéral a toujours suivi la même ligne de conduite, mais toujours ses efforts furent déjoués par le bon sens du peuple. En 1887, son chef dut courber la tête devant l'inévitable et conseilla à son parti d'accepter les faits accomplis pour en tirer le meilleur parti possible, mais il fut mis de côté pour avoir parlé ainsi, et la lutte recommença sous le nouveau chef pour se prolonger jusqu'en 1897, alors que dans l'enivrement de la victoire, il arbora la politique et les principes que son parti avait combattus pendant 17 ans.

Ce sont toutes ces choses qui ont fait du Canada une véritable nation dont l'importance politique,

les progrès matériels et le crédit sont aujourd'hui hautement reconnus dans le monde entier et dont tous les Canadiens sont fiers.

Un autre passage du discours du Trône contient, non pas une promesse, mais une expérience, assez éloignée, que les charges qui pèsent sur le pays seront allégées. Comment cela ? Grâce à l'excellent crédit du Canada basé sur les conditions que je viens d'énumérer. On nous dit que grâce au crédit dont nous jouissons, le ministre des Finances pourra, lorsque les obligations existantes qui portent un intérêt assez élevé, deviendront échues, les remplacer par d'autres emprunts faits dans de meilleures conditions.

Ainsi, la doctrine libérale concernant la diminution des charges qui pèsent sur le peuple, et l'abaissement des impôts prend une forme toute nouvelle ; on se propose d'y arriver en réduisant le taux de l'intérêt lorsqu'il s'agira de renouveler les emprunts existants. Quelle-volte face ! Et cependant on prétend que tous les engagements ont été tenus. Quels sont ceux d'entre nous qui n'entendent pas encore résonner à leurs oreilles les dénonciations libérales de la politique conservatrice ? Qui ne se rappelle pas les larmes brûlantes que nos adversaires répandaient sur le sort des malheureux électeurs obérés ? Que nous promettaient-ils, ces chevaliers de la finance qui avaient mis leur sabre au clair et bouclé leur armure, pour aller au secours d'une population réduite à la misère et faire tomber ses fers ? Quelle était leur doctrine à cette époque ? Ils disaient que le peuple était écrasé et qu'il fallait le secourir en abaissant les impôts, en pratiquant l'économie, en réduisant les dépenses et en diminuant la dette. Mais depuis dix-huit mois nous n'entendons plus parler de rien de cela. Tout cela est allé rejoindre dans le tombeau de l'oubli, toutes les promesses dont le parti libéral a été si prodigue pendant dix-sept ans.

Mais, je me trompe ; il ne faut pas oublier que les libéraux ont encore une autre méthode. Le vaillant chevalier de la dénonciation, des jours passés, a prononcé un discours, il n'y a pas bien longtemps, à Toronto. Ce jour-là, il avait peu d'espoir de diminuer les dépenses. Une lumière nouvelle avait dû se faire en lui, car c'était bien la première fois qu'il montait à la tribune, pour dire autre chose que tonner contre les fardeaux qui écrasent le peuple, et assurer les électeurs de son désir de le secourir en diminuant les dépenses et en abaissant les impôts.

Dans ce discours de Toronto, il n'a pas même songé à ce remède breveté du ministre des Finances qui nous laisse expérer un peu de soulagement lorsque viendra le temps de renouveler les emprunts ; le moyen qu'il propose lui, pour alléger les contribuables, c'est d'augmenter la population. L'an dernier, il offrait ses sympathies à certains députés de la gauche, venant des provinces maritimes, et déplorait le peu d'accroissement de la population, comparé à autrefois. Mais aujourd'hui, ce jeune et brillant chevalier, n'a qu'un souci, celui d'augmenter la population, par tous les moyens, afin de diminuer les charges, *per capita* des contribuables.

Un autre passage du discours du Trône a trait à la réduction des droits, c'est-à-dire au nouveau tarif qui a été adopté à la dernière session et qu'on prétend avoir produit un si bon effet en Angleterre. Ce paragraphe ne se contente pas d'insinuer, il déclare ouvertement que ce tarif a produit un merveilleux sentiment de sympathie en Angleterre.

De tous les actes de leur carrière administrative, celui-ci devrait être le dernier dont ils dussent se vanter, car s'il est une chose qui a été commencée sous de faux prétextes, qui a été établie sur une base fausse, qui nous a valu des humiliations, des reculades et des désastres, c'est bien celle-là.

Quels sont les faits à propos de ce prétendu tarif différentiel ? D'abord, nos adversaires ont voté cette loi en dépit de traités bien connus, consignés depuis trente ans dans les statuts impériaux et sanctionnés par ce parlement. Ils l'ont voté en dépit de communications répétées, confirmant la portée et la validité de ces traités. Ils l'ont voté en dépit des décisions antérieures et des précédents. En plus d'une circonstance, le Canada avait été notifié de l'existence de ces traités et on lui avait demandé de s'y conformer de bonne foi, ce qu'il avait toujours fait. Mais ces législateurs dont les uns sont avocats et les autres ne le sont pas, décidèrent avec une superbe assurance qu'ils avaient raison et que tous ceux qui ne pensaient pas comme eux avaient tort.

Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), tout en avouant n'être pas un légiste, prétendit pouvoir émettre une opinion basée sur le sens commun, et il l'émit. Cette opinion fut que ce tarif n'était pas différentiel de sa nature, que les clauses en étaient ouvertes à tout le monde, que tous les pays pouvaient en profiter, sauf à remplir certaines conditions, que, partant, le tarif n'établissait de distinction contre qui que ce fût et ne violait pas les traités. Sur ce point il ne s'accordait pas avec tous ses collègues. Plusieurs d'entre eux ont déclaré alors et depuis qu'il s'agissait purement et simplement d'un tarif différentiel, au seul bénéfice de l'Angleterre, mais le ministre du Commerce prétendit que ce tarif n'était pas différentiel, qu'il n'était pas pour l'avantage de l'Angleterre seule, mais que tous les pays pouvaient en profiter. Voici ces propres paroles :

> Je prétends de plus que l'offre que nous faisons actuellement n'est pas une offre comportant un privilège dans le sens vrai et légal du mot. Cette offre est faite au monde entier. Les Américains peuvent s'en prévaloir tout autant que les Allemands et les Belges. L'univers entier est invité à en profiter aux mêmes conditions que l'Angleterre.

Et plus loin il ajoute :

> Si les Etats-Unis voulaient accorder une réciprocité convenable et complète, je recommanderais que des arrangements soient faits avec eux, pour l'avantage du Canada et de l'Empire ; et je crois qu'avant longtemps l'honorable député s'apercevra que ce n'est pas le plus mauvais moyen d'y arriver, bien que le moyen puisse paraître un peu radical.

Ainsi, le ministre du Commerce était d'opinion que cela n'était pas originairement et spécialement destiné à l'Angleterre ; au contraire, il croyait que la même occasion était offerte au monde entier ; il espérait même en étendre les effets à tous les pays, les uns après les autres, sans en excepter les Etats-Unis d'Amérique. Il y a plus, le chef même du gouvernement a aussi donné son opinion sur la légalité de la question. Il est vrai qu'il est lancé depuis bien des années dans la politique, et que les luttes de la politique s'accordent mal avec les études légales, mais il n'en a pas moins fait appel à toutes ses connaissances, et lorsque je lui ai demandé, dans cette chambre même, si, avant de prendre le vote, il pouvait nous dire s'il considérait que les résolutions une fois adoptées et mises en vigueur, il serait tenu d'accorder le même

traitement à la Belgique et à l'Allemagne et aux autres pays ayant avec l'Angleterre des traités leur donnant le droit au traitement de la nation la plus favorisée, sa réponse a été :

Si vous voulez savoir mon opinion dès à présent, je déclare catégoriquement que cette offre ne s'étend ni à la Belgique, ni à l'Allemagne.

Mais pour couronner le tout, nous avons vu mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), la grande lumière légale et l'Ajax du parti, qui a mis sa vaste intelligence en œuvre et avec une grande vigueur..... physique, a réglé toute la question, au grand désappointement de ses adversaires, et des juges du Conseil privé d'Angleterre. Voici ses paroles :

Je prétends que, en raison de notre autonomie douanière, en l'absence de toute restriction comme celle qui existe dans l'Acte constitutif de l'Australasie, et en vertu de la restriction du pouvoir de la Couronne de négocier des traités, et en l'absence de toute législation impériale ou coloniale mettant ces traités en vigueur, je prétends, dis-je, qu'elles ne s'appliquent pas au Canada. * * * Je prétends que cette résolution n'établit ni préférences ni distinctions. Elle n'impose aucune condition qui ne soit commune à l'Angleterre et aux autres pays, et si le système fiscal de la Grande-Bretagne lui donne droit—ce qui est évident—aux avantages immédiats qui résultent tous les jours de l'acceptation de nos conditions, et si l'Allemagne et la Belgique ne reçoivent pas les mêmes avantages maintenant, ce n'est pas à cause de notre législation, ni de notre offre, mais en raison de leur refus de se conformer aux conditions que nous avons mises à notre offre.

Lorsque l'honorable chef de l'opposition fit remarquer que l'opposition avait fait valoir certains arguments à l'encontre de ses prétentions, il a répondu avec indignation :

Mon opinion est partagée par les autres membres du cabinet, dont quelques-uns ne sont pas sans jouir d'une certaine réputation dans leurs districts respectifs.

Il va sans dire que cette réputation n'est en rien comparable à la sienne, mais ils ne sont pas sans quelque célébrité. Puis il ajoutait :

L'honorable chef de l'oppostion peut-il produire l'opinion d'un avocat éminent, ou même celle d'un avocat frais émoulu de l'école, approuvant sa déclaration absurde autant que ridicule? Mais je suis fier de dire, que le chef du grand parti conservateur, est seul à prendre cette position.

Cet Ajax du gouvernement est parti pour Londres avec son titre et ses arguments et fit un vigoureux plaidoyer devant les officiers en loi de la Couronne. Il expose toutes les raisons qu'il nous avait données ici, et d'autres encore, je suppose. Qu'en résultat-il? Quelque temps après la réponse nous arriva, et elle ne prêtait guère à l'équivoque. Les officiers en loi disaient :

La Couronne est liée par les traités allemand et belge pour ce qui concerne le commerce entre ces pays et le Canada; l'obligation stipulée que les produits de l'Allemagne et de la Belgique ne seront pas soumis à des droits plus élevés que ceux qui pourront être imposés sur les produits similaires d'origine anglaise est absolue et sans réserve, et vu que l'Angleterre a été admise aux bénéfices du tarif de réciprocité du Canada, l'Allemagne et la Belgique doivent être admis également. * * * Les officiers en loi sont aussi d'opinion, qu'après l'admission de l'Allemagne et de la Belgique, les avantages du tarif de réciprocité devront être étendus à tous les autres pays ayant des traités leur donnant droit au traitement de la nation la plus favorisée. Les avis pour la dénonciation des traités ont été donnés la 30 juillet, et en attendant on devrait donner effet immédiatement à la décision des officiers en loi de la Couronne transmise à vos ministres, et l'excédent des droits prélevés devrait être remboursé sur demande. Une dépêche suit par le courrier.

M. FOSTER.

Voilà la réponse, voilà l'humiliation, voilà ce que j'appelle le désastre, car le Canada n'a rien à gagner à voir son gouvernement prendre une position si diamétralement adverse à des traités solennels pour constater ensuite qu'il avait tort. Il aurait été possible d'adopter un autre moyen que j'indiquerai dans un instant. Mais rien ne pouvait abattre le vaillant chevalier ; il nous est revenu brandissant avec jactance les lauriers de la défaite et un banquet fut organisé en son honneur à Charlottetown. A cette occasion il devint éloquent ; les métaphores et les comparaisons se pressaient en foule sur ses lèvres :

Le germe déposé en 1892 s'est développé, et est devenu un laurier, et aujourd'hui les oiseaux de l'air, non seulement au Canada, mais des pays européens se posent sur ses branches.

Si je me rappelle bien le temps où je lisais la bible sur les bancs de l'école....

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. FOSTER : L'hilarité que provoque cette remarque me porte à croire que les honorables députés, me jugeant d'après eux, supposent difficilement que je puisse encore lire la bible, dans l'âge mûr. Quoi qu'il en soit, si je me rappelle bien, dans la bible le laurier est un terme de comparaison pour désigner les méchants ; et mon honorable ami, sans le savoir, a été très heureux dans le choix de sa métaphore. Mais la dispute ne tardera pas à s'élever entre lui et son chef, car ce dernier a déclaré, vendredi dernier, que le premier pas dans cette voie a été fait pendant qu'il était en Angleterre, l'an dernier, alors que les traités ont été dénoncés. D'un autre côté son lieutenant prétend que c'est en 1892 que le germe a été mis en terre et qu'il a fallu cinq longues années pour en faire un puissant laurier. Et à quoi sert-il, cet arbre ? A abriter les oiseaux non seulement de ce pays, mais aussi de l'Europe.

Plus loin, dans le même discours l'honorable ministre toujours enthousiasmé de sa défaite disait :—

Quant à la résolution concernant le tarif différentiel, j'ai été désigné pour en plaider la cause devant les officiers en loi de la Couronne. Je ne vous ennuierai pas en vous faisant un résumé de cette plaidoirie ; qu'il me suffise de vous dire que j'ai réussi. Et maintenant l'unité de l'empire est un fait proclamé dans l'univers entier.

Mon honorable ami est doué d'une disposition d'esprit que je lui envie. Il peut paraître gai et jubiler dans la victoire ; mais aux heures sombres de la défaite il peut conserver le même air radieux, et même s'imaginer qu'il a vaincu.

Voilà pour le côté légal de la question. Mais il y a autre chose beaucoup plus blâmable que tout cela. Les honorables ministres ont mis sous une fausse impression le pays d'abord, ce qui est déjà grave, puis les pays étrangers, ce qui est encore plus grave. Ils ont laissé entendre que cette clause du tarif provenait du sentiment dominant du peuple canadien de commercer exclusivement avec l'Empire, et que ces avantages ne devait s'étendre qu'à l'Angleterre.

Voilà l'impression qu'on a cherché à créer dans le pays, et voilà ce que des centaines de milliers de citoyens ont cru, tant que la question n'a pas été débattue et expliquée. C'est l'impression qui a été causée en Angleterre et qui a persisté durant toutes les fêtes du jubilé, et même plus longtemps, mais qui s'est honteusement dissipée lorsque tous

les faits eurent été connus. M. Kendrick Murray, le secrétaire de la chambre de commerce de Londres, dit lui-même :

Les commerçants ont indubitablement été trompé dans leur attente par le fait qu'on a virtuellement étendu à tous les pays, les Etats-Unis exceptés, les avantages qu'on croyait d'abord exclusivemont réservés à l'Angleterre.

M. Kendrick Murray n'est ici que l'écho de l'impression qui régnait partout, et qui a été hypocritement entretenue en Angleterre. Il est regrettable de voir des ministres qui, parce qu'ils sont incapables de s'entendre sur la définition de leur politique, lui donnent deux interprétations et s'arrangent de manière à pouvoir adopter l'une ou l'autre, selon qu'ils sont en présence de gens favorables à un commerce plus étendu, ou en présence de partisans d'un commerce plus étroit entre l'Angleterre et ses colonies.

Il est surtout regrettable que l'Angleterre puisse constater un jour qu'un premier ministre canadien et un gouvernement canadien aient été, dans l'exposé de leur politique, maladroits au point de faire croire au peuple anglais qu'ils donnaient une chose lorsque, en réalité, ils en donnaient une autre, et une bien différente.

Mais, quel effet a eu cette conduite? Il a été établi que les honorables messieurs de la droite avaient eu tort : il a fallu faire remise, avec les frais se rattachant à la chose, de droits déjà perçus ; la disposition avait une application plus grande qu'on ne l'avait prévu, et si l'on veut dire comme excuse : mais, lorsque la Grande-Bretagne donna avis que les traités seraient dénoncés, les avocats de la Couronne ont découvert que jusqu'à la mise en vigueur de la dénonciation les marchandises des nations les plus favorisées devaient être admises, d'après cette disposition. Ainsi, si quelqu'un se faisant le défenseur du ministère, veut invoquer cet argument, je lui citerai cet autre fait que les ministres eux-mêmes ont offert les avantages de cette disposition à des nations et des pays qui n'ont avec nous aucun traité de nation la plus favorisée.

Les honorables messieurs de la droite ont d'abord nié que la disposition dût s'appliquer en dehors de l'Angleterre ; et ils avaient tort. Ils ont ensuite prétendu qu'elle serait, en tous cas, restreinte à la Belgique et à la Hollande. Encore ils se trompaient. Et puis, d'après eux, la chose ne devait s'appliquer qu'aux pays ayant un traité contenant la clause de la nation la plus favorisée. Là encore ils se trompaient. Le Japon et les Pays-Bas sont venus demander l'admission de leurs marchandises, en vertu de cette disposition, et ils ont été bien accueillis. Comme le dit Kendrick Murray, il n'est pas un pays au monde, aujourd'hui, qui ait un commerce plus important que les Etats Unis, et ce pays ne bénéficie aucunement de cette disposition. Cependant les honorables messieurs de la droite ont reçu les honneurs du jubilé en faisant entendre que le Canada, l'année du jubilé, avait, de bonne foi fait à l'Angleterre un cadeau exclusif.

Qu'est-il résulté de cette démarche ? On a prétendu que cela allait produire un changement important dans le commerce, que, grâce à ce tarif différentiel, le commerce de la Grande-Bretagne avec le Canada allait augmenter de $\frac{1}{4}$ d'abord et puis $\frac{3}{8}$ ou $\frac{1}{4}$. Qu'est-il advenu ? Voyons les faits. Ici, comme dans l'autre cas que j'ai mentionné, les faits sont contre les honorables députés de la droite. Le fait est que notre commerce d'importation d'Angleterre est au-dessous du $\frac{1}{3}$ en question. Nous n'avons pas encore, du ministre du Commerce. le rapport devant paraître le 1er janvier, je crois, et ainsi, nous n'avons de document officiel que le rapport trimestriel et les rapports anglais. Consultons ces derniers. Je vois que les exportations de l'Anterre à l'Amérique Britanique du Nord, pour les 9 mois expirés le 30 septembre 1896, ont été de la valeur de $12,800,000. Pour la même période, en 1897 $11,765,543, soit une diminution de 8½ pour 100, en admettant les mêmes chiffres pour le commerce d'importation de Terreneuve durant la même période.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je n'ai pas bien compris ce que vient de dire mon honorable ami (M. Foster).

M. FOSTER : Les 9 mois expirés le 30 septembre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Comment faites-vous votre comparaison ? Pour 1895 ou 1896 ?

M. FOSTER : 1896 et 1897.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je croyais que vous aviez dit 1895.

M. FOSTER : Il y a eu une diminution de 8½ pour 100 dans notre commerce avec l'Angleterre. Dans les cotonnades, il y a eu une diminution de $1,729,353 à $1,450,241 ; dans les toiles, de $573,347 à $446,579 ; dans les dentelles, les soies et autres marchandises du genre, de $33,823, dans un cas, à $20,911, et dans l'autre, de $114,936, à $77,739 ; articles en fer et acier, de $2,309,000, à $1,669,900 ; et les vêtements, de $1,395,642, à $1,152,314, et et ainsi de suite.

Je dois admettre que cela ne comprend que cinq mois du présent tarif différentiel, mais, en tous cas, c'est là l'état de choses que nous montrent les rapports du commerce d'Angleterre.

Voyons maintenant ce qu'a été notre importation des Etats-Unis ; car un grand mérite de cette nouvelle législation était qu'elle devait développer notre commerce avec l'Angleterre et diminuer celui avec les Etats-Unis, ou du moins en changer les proportions. Or durant les huit mois qui ont précédé, le 31 août, pour ces deux périodes, l'importation du maïs des Etats-Unis, de $1,761,230 qu'elle était s'est élevée à $2,267,901. Les importations de ferrures à l'usage des constructeurs ont augmenté de $379,546, à $389,015, et ainsi de suite pour une infinité d'articles.

A propos, je ne saurais laisser passer l'occasion sans attirer l'attention de l'honorable ministre du Commerce sur une déclaration qu'il faisait un jour très sérieusement, et je désire lui demander s'il serait prêt à la répéter aujourd'hui. Je sais combien il tient à ses déclarations, quand même il aurait tort, mais dans le cas actuel, la chose est tellement claire que mon honorable ami admettra, je pense, qu'il a fait erreur. Les *Débats* de 1897, à la page 1062, font dire ce qui suit à sir Richard Cartwright :

Le tarif de nos prédécesseurs imposait des droits différentiels considérables contre l'Angleterre et les marchandises anglaises. J'ai ici les tableaux du commerce et de la navigation qui donne le résultat du fonctionnement de l'ancien tarif. Ces rapports indiquent que durant la dernière année du régime conservateur nous avons, ostensiblement exporté en Angleterre pour $66,000,000 de produits, aux Etats-Unis pour $44,000,000, que nous avons

acheté des Etats-Unis pour $58,000,000 et de l'Angleterre pour $32,000,000. Voilà ce que l'on peut appeler en réalité un tarif différentiel au profit des Etats-Unis et au détriment de l'Angleterre.

Après réflexion, mon honorable ami ajoute :

J'ai toujours prétendu que la politique nationale était une invention américaine, un système imité des Américains, destiné à profiter aux Américains. Et en voici la preuve.

M. l'Orateur, si le tarif de ses adversaires, le tarif de la politique nationale avait le caractère différentiel que dit mon honorable ami, contre l'Angleterre en faveur des Etats-Unis, qu'était-ce donc que le tarif libéral de l'an dernier ? L'effet est étonnant. En 1896, nous exportions pour $66,000,000 de nos produits en Angleterre, et pour $44,000,000 aux Etats-Unis. En 1897, nous avons exporté pour $77,000,000 en Angleterre et pour $49,000,000 aux Etats-Unis ; soit une augmentation de $11,000,000 pour l'Angleterre et de $5,000,000 pour les Etats-Unis. Mais quand nous venons à la partie différentielle, voici ce que nous voyons : En 1896, nous importions de l'Angleterre, pour la somme de $32,000,000, ce qui était, d'après mon honorable ami, énormément contraire aux intérêts anglais, mais en 1897, nous n'avons importé d'Angleterre que pour $29,000,000. Et, sous ce tarif différentiel qui devait remédier à cet état de choses contre l'Angleterre, nos importations des Etats-Unis qui étaient de $58,000,000 en 1896, se sont élevées à $61,000,000.

Ces faits sont d'une logique irréfutable, M. l'Orateur. Si l'ancien tarif avait un caractère différentiel si énorme, le tarif actuel est pire encore, car nos importations d'Angleterre ont diminué, tandis que nos importations des Etats-Unis ont augmenté.

On m'a dit, M. l'Orateur, que ce nouveau tarif réduirait la taxe, c'est-à-dire le taux du droit. Est-ce là ce qui est arrivé ? Dans le rapport de mon honorable ami, du mois de juillet au mois de septembre 1896, je vois que nos importations totales ont été de $17,690,000 ; droits payés de $5,210,000 ; proportion du droit, 29·56. Notez bien que cela était en 1896, sous l'ancien tarif. Durant les trois mois du nouveau tarif, les importations ont été de $17,764,000, le droit de $5,127,000 et la proportion du droit 28·86 ; c'est-à-dire que sous le nouveau tarif—après l'abolition de la protection et de ses pernicieux effets, et l'inauguration du tarif régénérateur des honorables membres de la droite, la réduction totale de la proportion du droit, durant cette période de trois mois comparée aux trois mois de l'année précédente (sous le tarif différentiel) cette réduction, dis-je, s'élève au chiffre énorme de $\frac{7}{10}$ de un pour cent. C'est le temps plus que jamais de rappeler à mon honorable ami (sir Richard Cartwright) cette vieille citation : " La montagne en travail accouche d'une souris."

Mais M. l'Orateur, on est allé plus loin encore. Le premier ministre, le ministre du Commerce, le ministre des Finances et tous leurs amis, ont déclaré que l'ancien tarif avait été revisé et que nous avions virtuellement aujourd'hui un tarif de revenu.

L'honorable leader de la Chambre nous a dit vendredi qu'il avait rempli ses promesses ; que nous ne devons pas avoir de droit pour des fins de protection, mais pour des fins de revenu. Prenons nos importations, que voyons-nous ? Sur les vêtement, le droit est maintenant de 31 pour 100. L'honorable ministre prétendra-t-il que c'est un

simple droit de revenu, qu'il n'y a pas là de protection ? Les étoffes à robe, 32½ pour 100 ; est-ce un droit de revenu seulement, sans protection ? Les tricots, 32 pour 100 ; chapeaux, 30 pour 100 ; les cotons, blancs et de couleur, 31 pour 100 ; la houille, 23 pour 100. Sont-ce là des droits de revenu ? Je le demande au ministre des Finances. Le riz, 59 pour 100. Est-ce là un droit de revenu ? Je le demande au ministre du Commerce.

Je me rappelle ses déclarations d'autrefois au sujet de ce droit sur le riz. Or, nous avons aujourd'hui un droit de 59 pour 100 sur cet article. Les cotonnades, 27½ pour 100. Est-ce un droit de revenu ? Coutellerie, quincaillerie, outils et instruments aratoires, 27½ pour 100. Conserves au vinaigre et sauces, 32 pour 100 ; saindoux, viandes, etc., 32½ pour 100 ; le pétrole—je craindrais de blesser les susceptibilités de mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) en spécifiant le chiffre exact du droit ; mais j'attirerai son attention sur la citation suivante :

C'était un droit spécifique de 7 cents et un cinquième par gallon à cette époque, et M. Davies affirma que la proportion équivalait à une protection de 123 pour 100 sur le pétrole importé par la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Il termina en demandant instamment à la Chambre de faire disparaître dette énorme anomalie. Il disait : Je parle pour la masse du peuple, je ne parle pas pour les gens riches des cités et des villes qui ont la lumière électrique et le gaz, mais pour la grande masse du peuple obligée d'acheter cette huile. C'est une loi d'exception de la pire espèce. Elle pèse très sérieusement sur les provinces maritimes, et elle pèse d'un poids énorme sur les classes les plus pauvres de ces provinces.

Et c'est un droit pour des fins de revenu, sans le moindre vestige de protection ! Faut-il aller plus loin pour établir que les promesses et les prédictions de l'honorable ministre ont été démenties sous tout rapport par les décisions des officiers en loi de la Couronne, par les faits et par l'histoire du commerce durant les derniers six mois. Et, M. l'Orateur, nous avons aujourd'hui un tarif qui accorde aux neuf dixièmes des pays étrangers des privilèges dont il prive les neuf dixièmes des colonies sœurs de l'Empire, toujours au nom de l'unité impériale. Nous avons aujourd'hui un tarif sous l'application duquel nous voyons diminuer le commerce de la Grande-Bretagne, tandis qu'augmente le commerce de la Belgique, celui de l'Allemagne, et aussi celui des Etats-Unis.

Mais on nous dit : voyez le développement de notre commerce d'exportation ; c'est là une preuve du succès de cette politique. Vraiment ? Etudions la chose. Nos exportations atteignent, cette année, comme augmentation, le chiffre de $16,900,000.

Je ne dirai rien des prix élevés, ni des misères et des causes de ces prix ; tout le monde les connaît. Je vais disséquer cet argument que les honorables ministres ont répandu dans tout le pays comme preuve de la sagesse de leur politique, savoir : que bien que les importations aient diminué, les exportations ont augmenté de $16,900,000. Je ne pense pas, M. l'Orateur, que le fait d'avoir mis cette disposition dans le tarif, tard en 1897, ait rendu la récolte des pommes quatre fois plus grande qu'elle n'avait été l'année précédente, et donné une augmentation de $1,000,000 dans les exportations. Je ne crois que l'on doive attribuer à ce tarif le fait que l'exportation du beurre a doublé, donnant un peu plus de $1,000,000 ; que l'exportation de la laine a augmenté de $600,000 ; les peaux, de $500,000 ; le grain, de $6,000,000 ; la farine, de

$1,000,000 ; les produits des mines, de $3,200,000, et les produits des forêts, de $4,000,000 ; soit en tout $17,500,000 de plus que les augmentations totales dans les exportations. Aucun de ces articles n'a été affecté par le tarif de la dernière session, et si le résultat obtenu est dû à quelque politique, on peut dire que c'est à la politique établie par le gouvernement qui a précédé celui des honorables membres de la droite et qu'ils ont eu le bon sens de suivre au lieu de la détruire. Partout où les honorables messieurs ont rempli leurs promesses, ils ont fait tort aux industries du pays. Ils n'ont pas ruiné autant d'industries qu'ils l'auraient fait autrement, parce que, comme l'a dit naïvement l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), ils n'ont pas rempli ces promesses qui avaient déterminé dans le pays un manque de confiance dans la politique libérale.

Et, M. l'Orateur, la politique des honorables députés n'a pas non plus diminué les charges du pays. Voici un fait étrange qui mérite d'être mentionné. Je vois que pendant son voyage à Londres, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries parla devant la chambre de commerce, et dans son discours fit plusieurs déclarations qu'il convient de noter. Il a d'abord reconnu toutes ses fautes de 15 ans, en affirmant, devant une réunion d'hommes d'affaires, que le pays était irrévocablement écrasé par les dettes.

Bien que l'on puisse dire que le gouvernement a, dans une certaine mesure, engagé son avenir en faisant de grandes dépenses pour le développement des immenses ressources naturelles du pays, il n'envisage pas, cependant, cet avenir avec crainte, mais avec confiance et assurance. Il croit qu'il pourra payer les engagements qu'il a pris.

Et ces dépenses avaient été faites pour le développement des immenses ressources naturelles du pays. Mais il va plus loin :

Il croit pouvoir remplir les obligations qu'il a prises ; et cette année, en rétablissant l'équilibre dans les dépenses il a donné la meilleure réponse à ceux qui l'avaient accusé d'avoir agi avec trop de hâte.

Le gouvernement a-t-il rétabli l'équilibre dans ses finances? Le ministre des Finances avait-il certifié la chose au ministre du Commerce ? Le ministre de la Marine et des Pêcheries était-il sous l'impression qu'il faisait une campagne électorale quelque part dans l'Ile du Prince-Edouard, à l'ombre de ce laurier où le méchant vient trop souvent se réfugier ? L'honorable ministre a déclaré aux financiers de Londres que cette année, le gouvernement rétablissait l'équilibre dans les finances, s'édifiant ainsi un monument impérissable.

Comment le gouvernement a-t-il rétabli l'équilibre dans les finances? En dépensant au compte du fonds consolidé la plus forte somme qui ait jamais été dépensée dans ce pays, en encourant un déficit de $519,981, au compte des dépenses courantes consolidées seulement. L'honorable ministre dit cependant qu'ils ont rétabli l'équilibre. Ils ont dépensé, en outre, au compte capital, $4,000,000 et élevé la dette de plus de $3,000,000. Et l'on déclare audacieusement aux hommes d'Etat et aux financiers de Londres que le gouvernement a rétabli l'équilibre dans les finances, s'attirant ainsi les louanges de tout honnête homme.

Mais il a été fait d'autres aveux. Parlant des causes qu'il ne pouvait expliquer, l'honorable monsieur dit qu'il a un jour existé au Canada un certain désir de voir l'avenir du Canada lié à l'avenir des Etats-Unis. Mon honorable ami a-t-il tenté d'expliquer cela ? A-t-il étudié les causes ? Ne pouvait-il pas les chercher ? N'aurait-il pas pu les trouver dans la campagne de 1891, où lui et son parti proclamèrent une politique différentielle contre l'Angleterre et de plus intimes relations commerciales avec les Etats-Unis ?

Ici encore, mon honorable ami se réfugiant sous ce laurier met vainement la chose de côté comme trop profonde pour sa puissance de conception.

On fait aussi dire ce qui suit à sir Louis Davies :

Il fait observer que le Canada, avec sa population peu nombreuse, a soutenu le combat de la vie sous un système d'administration fiscale qu'il n'approuvait pas. Il était libre-échangiste.

Quelqu'un a dit, l'autre soir, au cours de ce débat, qu'il n'y avait pas de libre-échangiste parmi les libéraux. C'est l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), je crois. Je lui demanderai donc de reconsidérer sa déclaration. Quant un homme dit à une assemblée en plein Londres : "Je suis libre-échangiste," qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut-il dire qu'il préconise une politique de revenu au taux de 29·86 pour 100 ? Assurément non. Mais l'on pouvait créer l'impression qu'il était un libre-échangiste comme l'on comprend la chose en Angleterre, un libre-échangiste de la bonne vieille école de Cobden. La seule impression possible pouvait être qu'il approuvait la politique de son chef, sir Wilfrid Laurier, franc libre-échangiste de l'école de Cobden au point de laisser de côté la meilleure occasion qui se soit jamais offerte d'obtenir pour le Canada des relations commerciales importantes avec l'Empire.

L'honorable ministre a aussi invoqué l'argument de l'honorable ministre du Commerce, à l'effet que la politique du passé aurait été une politique différentielle contre l'Angleterre, et que la politique du gouvernement actuel était tout le contraire. Mais je vous ai démontré comment le gouvernement avait agi envers l'Angleterre. Plus tard il dit, à l'exemple de son chef :—

Que l'Angleterre nous a protégés avec son armée et ses flottes, qu'elle nous a donné les libertés civiles et religieuses, qu'elle ne nous a jamais demandé de fournir un centin pour l'entretien de l'armée et de la flotte, que du fond du cœur, nous cédons maintenant au désir de resserrer les liens qui doivent attacher la mère-patrie aux colonies et que nous sommes prêts à proposer un tarif différentiel, grâce auquel les marchandises d'Angleterre seront admises à des taux beaucoup plus bas que celles de tout pays étrangers.

Maintenant, j'ignore la date de cette assemblée, car elle n'est pas donnée ici, mais je suppose que c'était probablement après—oui, c'est cela, je le vois par le contexte—après la décision des officiers en loi de la Couronne, déclarant que nous étions liés par les traités.

Or, cela ne peut signifier qu'une chose : c'est qu'après avoir constaté leur erreur, ils sont prêts, dès le commencement de cette session, à retrancher cet article du tarif pour le remplacer par un autre donnant à l'Angleterre seule des avantages. Je mentionne la chose à l'appui de l'argument invoqué l'autre soir par mon honorable ami. Mais si nous devons croire cela, que devons-nous penser de la déclaration faite à Sheffield par le ministre des Finances ? Interrogé s'il serait fait des changements au tarif, il disait :

Nous n'aimons pas les remaniements du tarif, cela nuit aux affaires. Ainsi, bien que je ne sois pas allé aussi loin qu'auraient pu me porter mes idées de libre-

échangiste, il ne sera pas fait de changements importants à la prochaine session.

Or, si cette modification est faite, elle sera très importante, et ainsi, la déclaration de mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) et celle de mon honorable ami, le ministre des Finances (M. Fielding), sont diamétralement opposées.

Dans une autre assemblée, on a posé carrément au ministre des Finances la question suivante : "Avez-vous l'intention d'accorder, par législation, des avantages à l'Angleterre ?" Mon honorable ami, avec cette prudence dont il fait trop souvent usage, car cela nuit parfois à la clarté et à la précision, répondit à peu près dans ce sens : en réponse à cette question, je dois vous dire que nous n'avons pas l'intention de revenir sur ce que nous avons fait. Or, M. l'Orateur, cela peut être une négation, ou une affirmation, ou rien du tout. J'aimerais avoir une réponse définitive de mon honorable ami.

Si je le rencontrais par une journée très froide et que je lui dirais : "Bonjour ; il fait très froid," il ne me répondrait pas "oui" ou "non," mais il dirait : "Je crois qu'il nous faudra nous guider d'après les indications du thermomètre." Il aurait grand soin de ne pas se compromettre.

J'aborderai maintenant une autre partie du sujet. J'y suis amené par l'assertion de l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), portant que le ministère a rempli toutes ses promesses. C'est là son énoncé. Or, l'honorable député de Toronto-centre est assez âgé. Ce n'est pas un vieillard, mais il est assez vieux pour comprendre l'importance de ce qu'il dit. A-t-il réellement examiné la question, a-t-il lu les engagements, et est-il arrivé à la conclusion qu'il peut déclarer dans la Chambre des Communes—non pas sur un hustings —que le gouvernement a rempli toutes les promesses qu'il a faites ? Je crains que mon honorable ami n'ait à modifier son assertion.

Voyons l'une des promesses que le gouvernement a faites. Je dirai ici qu'un parti dans l'opposition peut faire des promesses de deux manières. Il peut les faire au moyen d'énoncés qui les comportent aux yeux du peuple, ou il peut les faire, en mots définis, déclarant clairement certaines choses. Sous ces deux rapports, les hommes qui gouvernent aujourd'hui ce pays ont, à plusieurs reprises, fait au peuple des promesses qu'ils n'ont pas prétendu remplir et qu'ils n'ont pas l'intention de remplir.

Maintenant, que devons-nous penser du principe posé par mon honorable ami, le directeur général des Postes, et du principe posé subséquemment par ce ministère dont il est un membre si distingué, si intelligent ? Mon honorable ami, lorsqu'il était dans l'opposition, a combattu ferme et longtemps, il a observé beaucoup, il a observé finement, puis il est arrivé à la conclusion que l'une des choses les plus dangereuses dans la vie politique, aujourd'hui, c'est la facilité avec laquelle les gouvernements peuvent modifier ou diriger les actes des députés qui les appuient en faisant miroiter des emplois à leurs yeux. Je ne veux pas dire qu'il avait tort ; mais s'il avait raison alors, pourquoi fait-il partie d'un gouvernement qui viole aujourd'hui ce principe ? Il n'a aucune raison d'en faire partie, sauf l'avancement et le traitement. Lorsqu'un homme est convaincu que des députés partisans du gouvernement rabaissent la politique de ce pays en siégeant ici avec des promesses d'emplois dans

leurs poches, il ne doit pas rester dans un cabinet qui fait de ces choses. Les membres de cette Chambre ne se rappellent-ils pas ses paroles ?

Et, M. l'Orateur, si le gouvernement peut faire miroiter des positions publiques aux yeux de ses partisans et en induire quelques-uns, et peut-être un nombre croissant, à aspirer à ces positions, au lieu de représenter leurs commettants ici, et d'exercer un jugement impartial et une influence salutaire sur l'administration, ils deviennent de simples parasites de l'administration et cessent de représenter les opinions de leurs commettants. Non seulement cela, M. l'Orateur, mais, se mêlant à leurs collègues, ils deviennent, pour ainsi dire, des agents de corruption dans leur parti. Et, ainsi, un petit nombre de personnes placées dans cette position peut détruire l'indépendance du corps entier. La chose est donc devenue, à mon avis, un abus criant, et le parlement est déchu de sa haute position. Et, non seulement la volonté du peuple est méconnue, non seulement le parlement est placé sous la dépendance du pouvoir exécutif, mais cet abus engendre quelque chose même pire que cela. D'un bout à l'autre du pays le corps électoral, remarquant cet état de choses, en arrive à la conclusion que la plus grande ambition qu'un homme puisse avoir en entrant dans la vie publique est d'obtenir une position enviable pour la vie en passant par le parlement. Si cela devient la plus grande ambition de ceux qui entrent dans la vie publique, la vie publique deviendra un moyen de gain privé et non de profit pour le public. Et nous verrons alors entrer dans la vie publique des chercheurs d'emplois, au lieu d'hommes prêts à faire des sacrifices par amour pour leur pays, et prêts à affronter les travaux de la vie publique pour le bien qu'ils peuvent faire dans l'intérêt du peuple. De sorte que, soit que nous envisagions ce mal quant à son influence sur la Chambre actuelle, soit que nous l'envisagions quant à son influence démoralisatrice sur l'opinion publique, dans l'un ou l'autre cas il me semble tellement pernicieux qu'il exige l'intervention du parlement le plus tôt possible.

Il présenta un bill, à l'appui duquel il disait :

Comment un membre de cette Chambre, à qui le gouvernement a promis un emploi rémunéré, peut-il être libre de voter ou de prendre une attitude quelconque, comme représentant du peuple, contre la volonté du gouvernement ? Quelque désir qu'il ait d'être indépendant, cela détruit absolument son utilité comme représentant du comté qui l'a envoyé ici.

Il viendra ici des députés dont l'objet ne sera pas de servir le pays en général, mais le gouvernement du jour, pour en retirer des avantages pour eux-mêmes et les intérêts de leurs commettants n'auront qu'une position fort secondaire.

Je le demande à mon honorable ami : Si cela était vrai alors ; si ces paroles venaient d'un cœur sincère et d'une ferme conviction que l'administration publique devrait être modelée sur les sentiments alors exprimés, pourquoi reste-il dans un cabinet qui, pendant dix-huit mois, a violé tous les principes qu'il a posés et réduit virtuellement les membres de cette Chambre à un état de servage en leur faisant espérer des charges encore à venir ? Durant une ou deux sessions, M. l'Orateur, le siège que voilà a été occupé par un député qui était, je crois, l'associé du chef du gouvernement. Et c'était une rumeur publique par toute cette ville —rumeur provenant des meilleures sources—qu'une place de juge lui était promise, et que sa nomination à la magistrature n'était qu'une affaire de temps.

Comment se fait-il que M. François Langelier qui occupait cet autre siège, restait muet, bien qu'il fût brouillé avec la direction de son parti, et qu'il différât d'opinion avec ce dernier sur des questions publiques discutées en cette Chambre ? . . . . .

Ce n'est que lorsqu'un an et demi se fut écoulé et qu'il sentit que ce que le premier ministre de ce pays lui avait promis allait probablement lui échapper, qu'il donna ce lâche coup de pied à propos de picotin, tandis qu'il avait, à maintes reprises, laissé passer des questions de principe. Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier)

va-t-il justifier son gouvernement? Et mon honorable ami (M. Mulock) va-t-il justifier son chef de faire—non, pas de faire, mais de mettre réellement dans la poche d'un membre de cette Chambre—la promesse d'une place de juge ou de gouverneur, promesse qu'il a dû remplir, non par bonne volonté, mais parce qu'il était forcé de le faire par ses adhérents qui se révoltaient, parce qu'il retardait de donner du patronage à son partisan? Qui ne se rappelle pas qu'après que M. Masson, membre de cette Chambre, et ami du cabinet précédent, fut nommé juge dans la partie occidentale de l'Ontario, à la fin d'un parlement—je suppose que cela ne fait aucune différence en principe, cependant, il fut nommé à la fin d'un parlement—qui ne se rappelle pas les hauts cris que firent entendre contre l'iniquité de cet acte d'honorables gentlemen qui sont aujourd'hui ministres?

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) disait alors qu'en faisant cette nomination, le gouvernement commettait un crime, que c'était une honte. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) disait que M. Masson avait virtuellement siégé en cette Chambre pendant une session, si non deux, au mépris de la loi relative à l'indépendance du parlement, et avec sa nomination dans sa poche. Et l'on peut citer vingt cas de cette nature pour montrer l'abandon d'anciens principes. Et pourtant, mon honorable ami, le député de Toronto-centre, nouveau membre de cette Chambre, vient de déclarer sérieusement que le gouvernement a rempli toutes les promesses qu'il a faites au peuple. Voilà un engagement pris non seulement dans un discours, mais par une résolution et par un bill fortement appuyés par des hommes qui étaient alors dans l'opposition et qui sont aujourd'hui les principaux membres du gouvernement de ce pays.

Puis, M. l'Orateur, que voyons-nous relativement à la promesse de travaux publics et de subsides? Combien de fois de bons libéraux ont crié contre cela? Naturellement, je ne parle pas ici de mon honorable ami, le député de Toronto-centre, car c'est un bon tory. Il est devenu libéral de propos délibéré, mais les principes conservateurs sont fortement ancrés dans son cœur. C'est lui qui, lorsque l'on devait faire le premier changement au tarif, vint à Ottawa et, assis aux côtés du ministre des Finances, repassa le tarif ligne par ligne, ayant grand soin de faire protéger certains fabricants de quincaillerie. Mais libéralisé comme il l'est, qu'a-t-il à dire de cet engagement dont j'ai parlé?

J'en appelle aussi à mon honorable ami, le député de Wellington-nord (M. McMullen), un honnête homme. Je lui domande si, pendant dix-sept ans, il ne s'est pas élevé fortement avec ses collègues contre la promesse de travaux publics comme moyens de subventionner des députés et les comtés qu'ils représentent. Il l'a fait indubitablement. Cela lui fait honneur. Il a reçu l'appui de tous les membres du cabinet actuel. Par tout le pays, l'on a fait croire au peuple que lorsque les libéraux arriveraient au pouvoir, l'on ne verrait plus de ces choses, que l'on ne promettrait plus d'accorder des privilèges considérables aux députés et des subventions importantes à leurs divisions électorales.

Qu'est-ce que je lis?

Je, soussigné, déclare qu'en plusieurs circonstances durant les mois de mars et d'avril derniers, et avant d'arriver au pouvoir, l'honorable M. Laurier, premier ministre, me donna l'assurance et la garantie formelles qu'il ferait voter par le parlement du Canada en faveur de la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, composée de MM. Hyacinthe Beauchemin, J. M. Fortier, des représentants de l'honorable L. Tourville et de Joël Leduc, F. X. Choquette et autres, les subsides en argent nécessaires à la construction du chemin de fer de la Rive Sud depuis Sorel jusqu'à la jonction de la Chaudière, près Lévis, et que les dits subsides seront votés à la présente session, cette année, à Ottawa, au moins depuis Sorel jusqu'à Saint-Grégoire.

R.-M.-S. MIGNAULT, M.P.

Yamaska, le 14 mai 1897.

Cela a été lu dans la chaleur d'une lutte électorale dans ce même comté d'Yamaska, afin d'influencer les électeurs par la corruption. On pourrait excuser dans une certaine mesure un ministre qui dirait, en parlant d'une partie du pays: "C'est, je crois, une partie du pays qui devrait être favorisée d'une certaine manière, et lorsque j'arriverai au pouvoir, si j'y arrive, je m'efforcerai d'obtenir des fonds pour développer cette région." C'est aller loin, mais cela peut être justifié. Cependant, l'on ne saurait justifier une promesse spéciale faite à un homme, à une compagnie ou à un groupe de personnes. C'est une promesse faite en vue de corrompre, qui ne signifie que cela, destinée seulement à servir des fins de corruption. Et cependant, mon naïf et innocent ami de Toronto-centre (M. Bertram)—et il sera plus prudent avant qu'il ait siégé plusieurs mois en cette chambre—se lève et, dans son discours de début, déclare que les ministres ont rempli toutes les promesses qu'ils ont faites au pays.

Est-il nécessaire que je parle davantage de ces promesses? On peut les trouver par vingtaines, il en a été fait dans tout le pays, et avant la fin de cette session du parlement, il en sera signalé plusieurs à l'attention de cette Chambre. Celles-ci seraient suffisantes pour prouver mon assertion. Le premier ministre s'est rendu à Nicolet, au fort d'une lutte électorale, dans laquelle la seule question politique débattue se rapportait à un chemin de fer.

A-t-il présenté M. Leduc cette après-midi? Car M. Leduc a été élu. Mais il y a eu lutte, un combat en règle entre deux compagnies se disputant les subventions de chemin de fer. Lorsque le premier ministre y est allé, il a dit, entre autre chose, il n'est pas allé jusqu'à faire une promesse formelle à l'effet qu'une subvention serait accordée, mais il a dit en substance aux électeurs réunis: Vous savez tous que si vous désirez obtenir des faveurs du gouvernement sous forme d'une subvention pour votre chemin de fer, il est préférable pour vous d'élire un partisan du gouvernement plutôt qu'un de ses adversaires. Or, M. l'Orateur, le très honorable ministre est dans l'erreur à ce sujet. En sa qualité de premier ministre, il n'a aucune affaire à promettre ainsi l'argent du peuple—c'est l'expression dont on s'est toujours servi jusqu'à présent. Maintenant on ne le considère pas autant comme étant l'argent du peuple. C'est l'argent du gouvernement. Les franchises de ce pays deviennent rapidement la chose du gouvernement, devant être être distribuée selon les désirs du gouvernement; celui-ci est tout à fait convaincu qu'en s'y prenant de la bonne manière il peut amener ses partisans serviles à approuver les décrets qu'il a, dans le secret du cabinet, décidé de faire adopter. Mais, M. l'Orateur, prendre l'argent du peuple, se présenter devant des électeurs indépendants et leur dire en qualité de premier ministre: Si vous voulez

avoir une subvention, vo s savez vous-mêmes qu'il vaut mieux élire un p rtisan du gouvernement qu'un adversaire—c'est virtuellement prendre les deniers publics et les promettre à son parti dans le but de faire élire un partisan du gouvernement. Que dirons-nous au sujet du ministre des Travaux publics ?

On pourrait en dire si long que je n'ose pas entrer très profondément cette après-midi dans ce fertile champ d'enquête. Mais le ministre des Travaux publics a passé une mauvaise demi-heure à Lévis, au cours d'une certaine discussion politique qui a éclaté dans cette région. Il a argumenté vaillamment et attendu patiemment, mais finalement le seul moyen qu'il a pu trouver pour amadouer son auditoire a été de dire : Est-ce que vous n'avez pas besoin d'élévateurs ici à Lévis ? Un cri s'est élevé de toute part : Oui, oui, oui, disait-on. Le ministre savait comment s'y prendre ; il s'en va dans cet endroit et promet publiquement des élévateurs ; il parle de son ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, du regret qu'il éprouve à ne pas le voir là, à côté de lui, afin de décider ce qui pourrait être fait en matière de travaux publics dans l'intérêt de Lévis. Ces ministres sont des parangons de pureté lorsqu'ils sont dans l'opposition, mais des apôtres de corruption dès qu'ils ont pris possession des banquettes du Tré-or public. Cependant, ils ont tenu toutes les promesses qu'ils ont faites aux électeurs honnêtes du pays. Assurément, l'honorable député de Toronto-centre doit des excuses à cette Chambre pour une pareille déclaration. Je ne dirai rien d'un grand nombre d'autres, mais j'ai bonne envie d'appeler comme témoins quelques honorables membres de la droite et quelques adhérents du vieux parti libéral. Je vois à son siège l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas.). Croit-il que le gouvernement a rempli toutes ses promesses ? A-t-il eu quelque conversation depuis vendredi dernier avec le député de Toronto-centre ? Ne s'est-il pas produit quelque altercation entre eux ? Le député de Toronto-centre, après avoir revisé le tarif au point de vue de la protection, dit que le gouvernement a rempli tous ses engagements ; mais le député d'Assiniboïa-est, parlant à ses commettants, disait il y a quelques jours, le 19 janvier :

Nous, électeurs d'Assiniboïa-est, ne sommes pas complètement satisfaits des changements de tarif. J'ai cependant souvent déclaré qu'un gouvernement ne peut pas balayer tout cela dans l'espace d'un an ou deux. Les conservateurs auraient été fort aises de nous voir agir ainsi, car cela aurait créé une panique telle qu'ils auraient chassé le parti libéral du pouvoir.

Quel aveu ! Si le parti libéral eût été fidèle à ses engagements, s'il eût légiféré dans le sens de ses promesses, cela aurait créé une panique telle que, dans l'opinion du député d'Assiniboïa-est, et il a raison, cela aurait eu pour effet de le balayer hors des banquettes ministérielles.

Au lieu de cela, nous avons commencé par couper à la fois quelques pouces seulement de la queue du chien, et dans quelque temps nous atteindrons le corps.

Jamais, mon honorable ami d'Assiniboïa, vous ne dépasserez la dernière touffe de poil de cette queue de chien, à moins que vous ne marchiez sur le cadavre de l'honorable député de Toronto-centre. Cette queue est longue, et il y a beaucoup, beaucoup de poil au fin bout de cette queue, et vous n'en avez pas encore arraché un seul. Et avant que vous n'atteigniez le corps vulnérable de ce chien, vous serez beaucoup, beaucoup plus vieux

M. FOSTER.

que vous ne l'êtes aujourd'hui. Voici donc un honorable député qui ne croit pas que le gouvernement ait rempli ses promesses. Près de lui siège un autre, si mes yeux ne me trompent pas, c'est le joli député de Lisgar (M. Richardson). Maintenant, M. l'Orateur, le joli député de Lisgar—je vois qu'il reconnaît le compliment—est propriétaire d'un journal, et il a dans ce journal donné libre cours à des idées tout à fait occidentales. En voici quelques-unes :

Si le gouvernement libérale cède à la pression qui est maintenant exercée par des libéraux éminents à Ottawa pour faire maintenir le droit sur le fil d'engerbage, lequel, à en juger par la législation de la dernière session, sera entièrement disparue dans quelques mois, il ferait aussi bien de se décider à capituler complètement devant les protectionnistes, car à l'exception du fil de fer barbelé, il aura virtuellement abandonné tous les avant-postes du libre-échange et du tarif du revenu qui ont été occupés par le parti depuis tant d'années.

Cela est très bien, mais voici quelque chose de mieux :

D'après les imprimés que les libéraux ont fait circuler avant l'élection, nous nous attendions à voir les droits sur les instruments aratoires entièrement abolis, mais au lieu de cela, les fabricants d'instruments aratoires ont été placés dans une position meilleure qu'auparavant par une réduction des droits sur la matière première dont ils ont besoin.

Puis, il parle du pétrole ; mais, encore une fois, je m'abstiens, à cause de mes sympathies pour le ministre de la Marine et des Pêcheries. Mais il conclut par cette assertion si encourageante pour mon honorable ami de Toronto-centre :

Il est également décourageant pour les partisans du libre-échange de voir M. Bertram, le nouveau député libéral de Toronto-centre, élu sur un programme de non-remaniement du tarif, et de constater que ce sentiment n'a pas été répudié à Ottawa. Le moins que l'on puisse dire, c'est que cela était de nature à inquiéter les partisans de la réforme du tarif dans l'Ouest, lesquels ont compté avec confiance sur une réduction constante du tarif d'année en année.

Il y en a un autre qui a été déçu. Que dirons-nous de l'organe des Patrons, le *Farmer's Sun* ? Il y a des patrons ici, et le *Sun* était le fidèle défenseur de ces hommes vertueux lorsqu'il était si facile d'être vertueux, savoir : lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Que dit le *Sun* ? Il dit :

Il est impossible de nier que jusqu'à présent on nous a déçus. On devait nous préparer un tarif pour le revenu seulement, et le principe de la protection devait être mis de côté. On devait pratiquer une économie rigide, rogner toutes les dépenses inutiles et abjurer tous les projets extravagants. On devait régler tous les griefs contre les chemins de fer du Nord-Ouest. Dans tout ceci, on a échoué jusqu'à présent, et ce qu'on a fait ne valait guère les efforts tentés par les hommes indépendants pour effectuer un changement. Le tarif n'est guère moins protecteur ou onéreux qu'il ne l'était auparavant. Il n'est pas bien clair qu'il y ait eu une réduction de droit appréciable. Les légères concessions qui ont été faites, comme dans le cas du fil d'engerbage, étaient plutôt de la nature de morceaux jetés en pâture aux libre-échangistes que de la nature d'un programme de libre-échange large et hardi. Les manufacturiers protectionnistes semblent être satisfaits, et ils ont raison de l'être. Les cultivateurs sont mécontents, et leur mécontentement est bien fondé. Quel sera l'effet de la clause accordant une préférence, voilà ce qui n'est pas encore très clair. Mais nous pouvons être passablement certains que l'on vise plutôt à l'effet politique qu'à la révolution fiscale. Cela ne peut manquer de mettre une arme entre les mains de nos adversaires commerciaux aux Etats-Unis, et de décourager ici le parti du libre-échange.

Il y a un autre élément important qui a contribué à mettre le parti au pouvoir et qui n'est pas satisfait. Voici le *Reformer* de Simcoe. Il dit :

Il y avait une bonne raison pour introduire sir Oliver dans le Sénat avec le portefeuille de la justice, car les

libéraux étaient très faibles dans cette auguste et vénérable corps, n'ayant à cette époque que les sénateurs Scott et Power qui fussent susceptibles de quelque talent de discussion même au-dessous de la moyenne, et il est certain qu'aucun libéral n'était aussi compétent que le premier ministre d'Ontario à se charger du ministère de la Justice. Mais M. Laurier est allé plus loin que la prudence ou la considération pour ses anciens partisans ne l'autorisait à aller lorsqu'il a appelé Fielding pour supplanter Cartwright au ministère des Finances, une position qu'il n'est pas, n'a jamais été, et ne sera jamais, compétent à remplir avec la dîme des talents que possède le vieux cheval de guerre, et dont les manières conviennent plutôt au minutieux marchand de lingerie qu'à l'homme qui remplit ses fonctions et doit d'une main ferme en maintenir toute la responsabilité. Alors, M. Sifton a été appelé, bien que personne ne puisse raisonnablement prétendre qu'il possède des aptitudes exceptionnelles ni même un jugement sûr et prompt. On dit que c'est un homme fortement doué en ce sens, il a l'œil bien ouvert sur les avantages familiaux et qu'il est un tant soit peu enclin à de mesquines vengeances. Non content du choix des importés ci-dessus, le nouveau premier ministre a appelé M. Blair, le premier ministre aux couleurs variées du Nouveau-Brunswick, qui depuis des années était reconnu comme un manipulateur d'hommes d'un caractère assez douteux et qui se rapproche plus de la conception générale du " politicien pratique " qu'aucun homme qui ait jamais tenu un portefeuille dans un gouvernement libéral, si l'on en excepte le ministre actuel des Travaux publics.

Rien de trop bon pour Tarte—même si c'est un compliment équivoque de la part du *Simcoe Reformer*. Ce journal dit de plus :

D'après ceux qui le connaissaient le mieux, M. Blair était prêt à sauter d'un côté ou l'autre de la clôture, et l'on dit de plus qu'il a demandé le " portefeuille des Chemins de fer et Canaux, ou rien du tout " lorsqu'il a été prié de faire parti du gouvernement fédéral Pourquoi ce "Mokanna" voulait les chemins de fer et canaux, c'est ce qu'il sait mieux que personne, et le fait que l'on a accédé à sa demande effrontée est assez pour nous porter à réfléchir, et à nous demander si une main ferme était à la barre Le résultat partiel de l'entrée de M. Blair dans le gouvernement est l'achat du chemin de fer du comté de Drummond et le scandale imminent, ainsi que la transaction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, etc. Le comble de l'absurde a été atteint lorsque M. Laurier a appelé dans le cabinet M. Dobell, un Tory de Québec et le gendre de feu sir David Macpherson.

Il y a un autre libéral qui ne croit pas que les promesses faites par les honorables membres de la droite aient été remplies. Je remarque que l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) a également eu occasion de se servir de sa langue. Il n'a pas été satisfait de ces arrangements miniers du Yukon. Qui l'a été ?

Quelques VOIX : Tupper.

M. FOSTER : Ces règlements ont été changés trois fois, et qui sait si l'on n'est pas à préparer d'autres changements ? Le député d'Alberta a dit dans son journal :

C'est une relique de la barbarie digne des races sauvages les plus abruties ; c'est un vol manifeste, et cela aura pour effet de jeter de nouveau aux quatre vents du ciel le nom du Canada mêlé aux tripotages des politiciens. La loi du Yukon qui vient d'être adoptée réserve au gouvernement chaque claim de terrain aurifère alternatif, de sorte que lorsqu'une élection aura lieu, le gouvernement pourra corrompre toute personne ou compagnie qu'il voudra corrompre au moyen d'une mine d'or ou deux. Cela retardera l'essor de tout le Dominion, en diminuant le commerce des marchands, le transport des marchandises et des voyageurs en chemins de fer et en bateaux à vapeur ainsi que le transport ordinaire au moyen de voiture et de bêtes de somme.

Il ajoutait :

En diverses occasions, le peuple du Canada a été obligé d'affirmer ses droits contre de coupables législations. Voici une autre occasion où il faudra le faire, et où il y aura peut-être une inutile effusion de sang.

Le plus tôt sir Wilfrid Laurier reviendra pour prendre soin de sa couvée d'irresponsables, le mieux ce sera pour lui-même et son parti.

Je constate que la *Banner* de Dundas déclare " qu'il y a tout autant de sangsues sous le règne des Grits que sous celui des Tories," et le *Plaindealer* déclare qu'il y a trop de membres du cabinet.

Il y a une autre promesse qui n'a pas été remplie. Le chef du gouvernement et ses partisans avaient promis au peuple de réduire le nombre extravagant des membres du cabinet. Le directeur général des Postes était aussi en faveur de cette réduction, alors qu'il faisait partie de l'opposition et qu'il lui était si facile de pratiquer la vertu sous ce rapport. Il ne dit plus rien maintenant, mais le *Plaindealer* met le doigt dans la plaie et déclare que le temps est venu de remplir cette promesse. Sir Oliver sort du ministère, ne lui nommez pas de remplaçant. Mais sir Oliver est parti et un autre a pris sa place, et le nombre des ministres n'a pas diminué. Voici ce qu'il dit au sujet du prolongement de l'Intercolonial :

Pourquoi les partisans de la réforme n'auraient ils pas comme les autres certains soupçons quand il s'agit d'une transaction qui met des millions en re les mains d'un homme qui a servi de fournisseur aux fils d'un ministre pour acheter un matériel d'imprimerie au coût de $30,000.

Ces $30,000, ils faisaient sans doute partie du fonds électoral ! Les $45,000 qui ont causé le scandale du Pacifique et précipité du pouvoir le premier ministre le plus populaire que le Canada ait jamais vu, provenaient aussi de la même source.

Il y a même jusqu'au *Times* de Hamilton qui reproche aux ministres de se promener dans des wagons officiels. Comme toutes nos espérances se sont vite envolées ! Lorsque le premier ministre vint pour la première fois à Ottawa, on publia dans tout le pays, qu'en démocrate convaincu, il avait refusé un wagon officiel et avait préféré voyager en première classe comme le font la majorité de ses compatriotes. Ses scrupules sous ce rapport n'ont pas été de longue durée, mais il avait de si nombreux et de si mauvais exemples devant les yeux. Lorsque le ministre des Travaux publics, d'ordinaire si cassant d'allure, eut donné l'exemple en se servant du wagon officiel et en jouissant de tout le luxe qu'on y trouve, le premier ministre ne tarda pas à suivre son exemple, et je crois qu'un jour il se fit même descendre à la Rivière-du-Loup par convoi spécial. Le *Times* de Hamilton, ce bon vieux journal libéral, avait élevé bien souvent la voix pour dénoncer les ministres de l'ancienne administration qui se servaient de wagons officiels et maintenant que ses amis sont au pouvoir ils se servent aussi souvent des wagons officiels que leurs prédécesseurs. Dans un des derniers numéros de son journal le député de Lisgar disait que le temps était arrivé pour le premier ministre de remplir sa promesse et de réduire d'au moins un le nombre des membres du cabinet.

L'occasion s'offre à vous, profitez-en et remplissez la promesse que vous avez faite. Je ne lirai pas à la Chambre l'article violent paru durant la dernière session dans le *Gleaner* de Huntingdon, au sujet des promesses qui n'ont pas été remplies et de l'augmentation des dépenses. Il y a cependant une de ces promesses, plus fortes que toutes les autres, à laquelle je dois faire allusion, parce qu'elle a pour auteur le ministre du Commerce lui-même et je suis persuadé qu'il n'aurait jamais voulu faire une promesse de ce genre, s'il n'avait cru pouvoir la remplir. Cet honorable ministre,

écrivit, dans une certaine occasion, une lettre adressée aux patrons du Canada. Cette lettre, écrite avant les élections, était destinée à capter le vote des patrons, et le ministre de Commerce, écrivait ce qui suit :

Quels sont les autres articles du programme des patrons qui ont trait à la politique fédérale? Ce sont les suivants: (1.) Economie dans l'administration; (2.) Pureté et indépendance du parlement; (3.) Un tarif de revenu; (4.) Réciprocité de commerce; (5.) Protection du travail contre les monopoles; (6) Abolition des subventions aux chemins de fer. Or, il n'y a pas un seul de ces articles du programme pour lequel le parti libéral n'ait pas combattu, présenté des résolutions et fait tout en son pouvoir durant les derniers vingt-cinq ans pour faire disparaître ces abus.

Le manuel contenant les principes du parti libéral, publié durant la dernière campagne déclare que la politique des libéraux est identique à celles des patrons de l'industrie relativement aux subventions, et dit :—

La politique qui consiste à accorder des subventions en terre et en argent au nom du gouvernement fédéral est devenue une source fructueuse d'entreprises louches, de péculat et de corruption. Son application a eu pour effet d'enrichir les favoris du gouvernement. Le système d'accorder ces subventions a été maintes fois condamné en parlement par le parti libéral, et ces résolutions des patrons de l'industrie sont en harmonie avec l'attitude prise par le parti libéral sur cette question.

Il y a la promesse faite par le ministre du Commerce ; il y a aussi celle qui est contenue dans le manuel renfermant les principes du parti libéral ; toutes deux ont été violées ; car jamais dans l'histoire du parlement canadien, et dans un aussi court espace de temps, autant de subventions en argent et en terres publiques n'ont été accordées par un gouvernement, lequel essaie d'abord de tromper ses propres amis sur la nature véritable de ces subventions, puis tente de faire adopter ces mesures par le parlement. Ils ont d'abord, en vue d'une élection partielle, pris la direction et exploité durant six mois ou plus le chemin de fer de la Baie des Chaleurs, tout cela sans y être autorisé par un vote de la Chambre, et lorsque la loi et la constitution le leur défendaient. L'exploitation de ce chemin coûta $12,000 au gouvernement, et ce dernier dut, tout honteux, demander à ses amis de voter ce montant, sous prétexte d'urgence, le ministre des Chemins de fer et Canaux de concert avec ses collègues avait conclu un arrangement avec les chemins de fer du Grand-Tronc et du comté de Drummond, qui entraînait une dépense à compte du capital de $7,000,000. Ce marché fut aussi conclu sans l'autorisation du parlement, sans que son opportunité en ait été discutée, et sans même consulter à ce sujet les membres de leur propre parti dans cette chambre. Comptant sur cette prétendue nécessité qui les avait forcés d'agir, ils soumirent enfin le contrat à la Chambre, et lorsque l'arrière-banc de ses partisans voulut protester le gouvernement leur dit, la responsabilité du gouvernement est engagée, le contrat est signé, il nous faut votre appui ou nous sommes perdues.

Est-ce dans de semblables conditions que le gouvernement doit distribuer les privilèges et l'argent du pays? A part cela, il y a le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, bien que cette entreprise ait été discutée et son principe admis, le gouvernement n'a-t-il pas agi, dans cette affaire, un peu à la hâte, en accordant pour la construction de ce chemin près de deux millions de dollars de plus que ce qu'il aurait pu coûter à leurs prédécesseurs

M. FOSTER.

et à eux-mêmes. Ils ont agi ainsi sous le futile prétexte qu'ils avaient obtenu la promesse du chemin de fer canadien du Pacifique qu'ils réduiraient leur tarif de transports, mais le tiers du chemin est à peine nivelé, que pour des raisons d'affaires et d'affaires seulement, le chemin de fer canadien du Pacifique a fait une réduction presqu'uniforme de son tarif de transports sur toutes ses lignes qui traversent le Nord-Ouest et toute cette immense région. Pas un seul organe du gouvernement n'a osé prétendre que cette réduction avait été produite par une autre considération que celle des affaires.

Passons maintenant, M. l'Orateur, à cette transaction du Yukon qui passionne actuellement le public, lequel a éclaté comme un coup de foudre parmi les libéraux aussi bien que parmi les tories, huit jours avant l'ouverture du parlement, après avoir été préparé dans un si grand secret, que nos hommes les plus intelligents n'en soupçonnaient pas même l'existence, et qu'il n'était connu que des intéressés ou de ceux que le gouvernement voulait favoriser. C'est au *Globe* qu'a échu l'honneur de recevoir les confidences du gouvernement, et c'est lui qui a été chargé le premier d'annoncer l'affaire au public, et de faire connaître la politique du gouvernement à ce sujet. Aujourd'hui, c'est M. Bertram, le député de Toronto-centre, qui avec de légères modifications a été chargé de continuer la besogne ; et enfin sir Wilfrid Laurier a ajouté par manière de conclusion qu'après tout ce n'était là qu'un projet temporaire.

Lorsque le gouvernement se présenta devant la Chambre le contrat était accepté et signé par toutes les parties, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) ayant déclaré, il y dix jours que l'une des conditions du contrat obligeait MM. Mann et Mackenzie à exécuter une partie de l'entreprise dans un délai de vingt-six jours, c'est-à-dire avant que le parlement puisse avoir le temps de discuter et d'adopter cette mesure. Ce sont là des choses, qui pour des libéraux qui ne siègent pas dans ce parlement, pour ceux qui ne demandent pas de faveurs, qui n'aspirent pas à un portefeuille de ministre où à une position lucrative, ce sont là des choses, dis-je, qui sont de nature à faire réfléchir non seulement les libéraux désintéressés, mais tous les honnêtes gens du pays, et qui les portent à se demander si nous en sommes rendus dans notre histoire parlementaire à une période où les ministres de la Couronne peuvent disposer à leur guise et dans le plus grand secret des droits et privilèges du pays, puis recourir à une majorité servile pour faire adopter ces mesures sans même en permettre la discussion devant cette Chambre. Il n'y a pas lieu d'être surpris que le *Farmer's Sun* constate que sous ce rapport, les libéraux depuis qu'ils sont au pouvoir, ne remplissent pas les promesses et les engagements faits par eux dans le passé.

Passons maintenant à un autre sujet. Ce n'est pas mon intention de rappeler à mon honorable ami les promesses qu'il a faites dans la cité de Toronto, où il s'est engagé formellement à réduire les dépenses de deux ou trois millions au moins s'il arrivait au pouvoir. Il n'a pas même essayé d'en agir ainsi, et les dépenses ont été au contraire plus fortes que jamais. Le nombre des promesses qu'il a ainsi faites à la légère sans même songer à leur nature et aux conséquences qui pouvaient en résulter, est incalculable, et lorsqu'on lui parle de ces choses, il y attache si peu d'importance que l'on serait porté à croire, qu'à l'avenir la bonne foi et les promesses

les plus sacrées faites par nos hommes publics au peuple de ce pays, devront être considérées comme appartenant au domaine de la légende et de la tradition.

Je veux maintenant essayer de discuter la position prise par mon honorable ami, en Angleterre, au sujet du tarif différentiel, et je le prie de vouloir bien m'écouter attentivement. Le sujet a déjà été discuté dans cette chambre, mais je veux lui poser de nouveau la question, la répéter si la chose est nécessaire, jusqu'à ce que j'aie obtenu une réponse satisfaisante de la part des honorables ministres qui siègent sur les banquettes du trésor, ou bien jusqu'à ce que nous démontrions que l'attitude prise par le très honorable premier ministre sur ce sujet, était contraire aux intérêts du Canada, et non autorisée par le peuple de ce pays, et je suis persuadé que les honorables membres de l'opposition suivront mon exemple sous ce rapport. Voyons d'abord quelle était la position prise au Canada par l'honorable premier ministre sur la question du tarif différentiel. Ses vues à ce sujet sont exposées dans deux discours qu'il a prononcés, l'un à London et l'autre à Montréal.

A London il disait :

Nous obtiendrions pour nos produits un privilège qui serait refusé aux produits d'une autre nation.

Je prie la Chambre de vouloir bien remarquer ces paroles, afin de pouvoir suivre mon raisonnement. Plus tard, mon honorable ami prit une autre attitude sur la question en s'opposant à tout arrangement commercial avec l'Angleterre qui pourrait avoir pour effet de forcer ce dernier pays à devenir protectionniste jusqu'au point d'imposer un droit différentiel sur les importations étrangères ; mais lorsqu'il exposa sa politique aux électeurs de London, il déclara que le projet d'un tarif différentiel renfermait l'obligation de la part de l'Angleterre d'accorder, au moins dans une certaine mesure, un traitement privilégié aux produits du Canada. Il ajoutait :

L'homme d'Etat pratique, M. Joseph Chamberlain, est arrivé à la conclusion que le temps était venu pour l'Angleterre d'accorder à ses colonies un droit privilégié sur leurs produits de préférence aux produits des autres nations.

Ce langage est clair ; il fait bien voir quelle était la pensée de l'honorable chef de la droite.—

Quels seraient pour nous les avantages d'une semblable décision si elle était prise ? Nous vendons nos produits en Angleterre, nous y expédions notre blé, notre beurre, notre fromage, tous nos produits naturels, mais nous avons à y faire concurrence à des produits de même nature venant des Etats-Unis, de la Russie et d'autres pays. Imaginez-vous quel immense avantage ce serait pour le Canada, si le blé, le fromage et le beurre que nous expédions en Angleterre étaient protégés par un tarif privilégié sur les produits similaires des autres pays. Ces avantages seraient très grands.

M. Joseph Chamberlain, le nouveau et entreprenant secrétaire des colonies, a déclaré que le temps était arrivé pour les colonies de pouvoir discuter cette question. Mais si l'Angleterre est disposé à nous accorder ce privilège, nous devons nous attendre à lui donner quelque chose en retour. Qu'accepterait-elle ? L'Angleterre s'attendrait que nous adoptions, autant que cela nous est possible, son système de libre-échange, qu'en un mot nous renoncions à la protection pour adopter un système de tarif de revenu pur et simple. Voila les conditions que nous avons a remplir pour obtenir les avantages de ce tarif différentiel.

L'honorable premier ministre a-t-il jamais prononcé des paroles plus claires ? Tous les points en sont parfaitement définis : d'abord l'Angleterre nous accordera un tarif privilégié pour un certain nombre de nos produits ; en retour, nous devrons modifier notre système douanier de façon à nous rapprocher autant que possible du système libre-échangiste de l'Angleterre ; mais tous ces avantages, nous ne les obtiendrons que si nous renonçons à toute idée de protection. C'est dans la ville de London, à la veille d'une élection, que sir Wilfrid Laurier s'engageait à favoriser le tarif différentiel avec l'Angleterre, aux conditions que je viens d'énoncer. Il disait à Montréal quelque temps avant cela :

Quant à ce qui concerne cette question de tarif privilégié, je ne crois pas que sir Charles Tupper soit plus en faveur de cette idée que je ne le suis moi-même. Il ajouta : J'ai l'espoir, je dirai plus, je suis convaincu que le 23 juin le parti libéral va sortir triomphant de la présente lutte, et ce sera le parti libéral avec sa politique de tarif de revenu, qui enverra à Londres des commissaires chargés de régler les conditions de ce tarif différentiel.

J'insiste sur cette dernière partie. Où sont les commissaires que l'on devait envoyer en Angleterre pour régler les conditions de ce tarif privilégié ? Avec qui ? Avec le gouvernement anglais. Il n'était pas chargé d'assister à une assemblée publique tenue à Liverpool, endroit où l'honorable premier ministre a parlé pour la première fois en Angleterre et où les paroles qu'il a prononcées nous ont été préjudiciables. Je ferai immédiatement remarquer ici, que vu la promesse faite, et vu aussi l'invitation de M. Chamberlain de prendre part à une conférence des premiers ministres coloniaux, où l'on discuterait d'abord l'union commerciale, il était du devoir de l'honorable chef de la droite de garder le silence sur cette question jusqu'à ce qu'elle fut soumise à la conférence. A-t-il tenu cette conduite ? Nous le verrons plus tard. La seule chose que je veuille affirmer maintenant, c'est qu'il connaissait les conditions du tarif différentiel et s'était engagé sur son honneur d'homme public à les appuyer.

Ai-je besoin d'ajouter que les premiers ministres coloniaux furent invités à se réunir en conférence ? Voici la dépêche à cet effet en date du 28 janvier 1897. On était invité à y discuter plusieurs questions de grand intérêt pour l'Empire, ainsi que l'union commerciale, la défense coloniale et autres sujets, la question de l'union commerciale figurant en tête de la liste.

Le gouvernement adopta ensuite le tarif différentiel, que l'on représenta en Angleterre comme devant s'appliquer exclusivement aux produits anglais. Au Canada, l'opinion publique avait été préparée de longue main à ce changement et les neuf dixièmes de notre population aurait accepté avec enthousiasme un tarif privilégié avec la Grande-Bretagne dans ces conditions, s'il y avait eu possibilité de l'obtenir. L'opinion publique en Angleterre était aussi favorable à ce projet, et grâce à l'influence exercée sur les esprits par cette année jubilaire, le commerce anglais cherchait à établir les bases d'un arrangement ayant pour but de créer une union commerciale entre les colonies et la mère-patrie, et il était prêt, poussé en cela par les sentiments généreux qu'avaient fait naître les fêtes du jubilé, il était prêt, dis-je, à accorder au Canada et aux autres colonies tous les avantages possibles pour mener ce projet à bonne fin. Le sol était donc bien préparé ici et en Angleterre. Le semeur certainement le plus autorisé traverse l'Atlantique. Quel est la nature du grain qu'il va jeter en terre ? Voyons maintenant quel était l'état de choses existant, en Angleterre, lorsque M. Laurier, en sa

qualité de représentant du Canada, mit pied à terre à Liverpool et se dirigea vers cette foule venue à sa rencontre et ayant à sa tête les ministres les plus distingués du gouvernement anglais? Jamais il n'avait régné dans toutes les classes de la société un si grand enthousiasme au sujet des colonies, et de leurs relations avec la mère-patrie. Le sentiment populaire exigeait qu'il y eut quelque chose de fait durant cette année mémorable pour cimenter cette union, et resserrer par des liens commerciaux les liens de la loyauté et du sang qui nous attachaient déjà à l'Angleterre. On était même décidé à mettre de côté les vieilles théories de Cobden pour atteindre le but pratique que l'on avait en vue, savoir, le développement future de l'Empire tant en Angleterre que dans les colonies.

Le gouvernement anglais avait fait des propositions par l'entremise de son secrétaire d'Etat pour les colonies, il avait envoyé le duc de Devonshire et le lord chancelier Halsbury à Liverpool, et ces deux hommes firent au premier ministre un accueil si gracieux, et dans des termes si clairs, que cette conduite seule suffisait pour attirer sur eux la haine de tout partisan de la doctrine de Cobden en Angleterre. Plus que cela, le bon sens du peuple anglais, la pression exercée par la compétition étrangère et les tarifs étrangers tendant sans cesse à restreindre leurs débouchés et à encombrer leur propre marché, qui perdait chaque jour de sa valeur grâce à un système arriéré, toutes ces causes étaient bien faites pour soulever l'opinion publique et lui faire désirer un tarif reposant sur des bases plus pratiques. C'est à ce moment propice que sir Wilfrid Laurier et les autres premiers ministres coloniaux débarquèrent sur le sol de la Grande-Bretagne. Que fit sir Wilfrid Laurier en sa qualité de représentant du Canada? Sut-il tenir la promesse qu'il avait faite aux électeurs de ce pays, c'est-à-dire de favoriser un commerce différentiel, établissant des droits privilégiés réciproques entre les deux pays? Envoya-t-il une délégation chargée de traiter cette question avec le gouvernement anglais, tel que promis? S'il n'avait rien de favorable à dire à l'appui de ce tarif privilégié, a-t-il su au moins garder le silence jusqu'à ce qu'il rencontrât M. Chamberlain et les autres membres du gouvernement anglais? Ou bien a-t-il mis son éloquence au service de M. Chamberlain pour aider ce dernier à soutenir l'opinion publique en sa faveur et faire triompher sa cause? Non, M. l'Orateur, car avant d'avoir vu M. Chamberlain, avant d'assister à la conférence des premiers ministres coloniaux, et il était à peine débarqué à Liverpool que sur l'invitation du duc de Devonshire et du lord chancelier Halsbury, et oubliant les promesses faites, il se retrouvait partisan du libre-échange et déclarait que le Canada n'avait pas besoin de tarif différentiel. "Ce que nous donnons, nous le donnons en pur don, disait-il, et nous ne demandons rien en retour." "La protection a été la plaie du Canada. Nous ne voulons pas que vous puissiez être placés sous son influence pernicieuse, car ce qui nous affaiblit vous affaiblit."

Ces paroles portèrent le dernier coup au mouvement ayant pour but de nous obtenir un tarif différentiel avec l'Angleterre,—et il agit ainsi malgré les promesses qu'il a faites au peuple canadien; malgré toute la prudence qui doit guider la conduite d'un homme d'Etat; et avant même que la conférence à laquelle il a été invité d'assister, avec les autres premiers-ministres des différentes provinces pour discuter ce sujet et voir aux meilleurs moyens à prendre pour favoriser ce tarif différentiel, ait eu lieu. Et il suffit d'un moment pour faire perdre au Canada le fruit de nombreuses années de travail et pour anéantir les efforts d'un homme d'Etat anglais qui durant les cinq dernières années s'était efforcé d'atteindre ce but et le secrétaire pour les colonies vît s'envoler l'occasion qu'il attendait depuis si longtemps. Lorsque cette déclaration fût connue en Angleterre et dans le reste de l'univers, nous ne devons pas être surpris que M. Chamberlain ait prononcé les paroles suivantes:—

Il aurait été passablement difficile de faire triompher cette idée même avec le concours enthousiaste des colonies, mais le Canada et la Nouvelle-Galles du Sud lui sont opposés. Ce sont les deux principales colonies et sans elles il est inutile d'y songer, et je ne voudrais plus m'en mêler pour aucune considération.

Lord Salusbury dût ajouter:

M. Chamberlain était à la tête d'un mouvement assez sérieux, mais aujourd'hui il est sans valeur, car le premier ministre du Canada a dit que l'Empire britannique a absolument besoin du libre-échange le plus absolu pour se maintenir.

Il se passera bien des années avant qu'une occasion aussi favorable pour la conquête de privilèges si précieux pour les colonies, pour le Canada et l'Empire se présente et j'ai peur aussi qu'il ne nous faille bien du temps pour entraîner de nouveau les hommes d'Etat anglais à mettre leur popularité en péril en essayant de convertir leurs électeurs à un projet si loin de sa réalisation. Nous ne devons pas être surpris non plus si M. Asquith a déclaré plus tard, que sir Wilfrid Laurier avait porté un coup fatal à l'hérésie qui consiste à dire qu'il était sage et opportun, en toutes circonstances, de s'écarter en quoi que ce soit du libre-échange absolu, et qu'il aurait été vraiment honteux de sa part et de la part des colonies de demander à l'Angleterre d'imposer le moindre droit différentiel sur les marchandises provenant des pays étrangers. L'honorable premier ministre se trouve donc placé aujourd'hui dans une position peu enviable; il avait promis au peuple canadien de définir les principes sur lesquels cet arrangement devait être conclu, il s'était engagé sur l'honneur d'avoir une conférence avec le gouvernement anglais sur la législation, plus tard il traverse l'océan spécialement pour assister à cette conférence et il a à peine mis pied à terre sur le sol anglais qu'il met en œuvre toute son influence, laquelle, bien que temporaire, était assez forte dans le moment pour combattre le projet qu'il s'est engagé à faire triompher, projet cher au cœur des Canadiens et qui avait les sympathies d'un grand nombre de citoyens de la Grande-Bretagne. Pourquoi mon honorable ami a-t-il agi ainsi? Etait-ce par dévouement pour les intérêts canadiens? Non, M. l'Orateur; toute sa conduite en cette affaire repose sur le respect qu'il professe pour les principes libre-échangistes exposés par Cobden. Dans une entrevue qu'il eut à Birmingham, lorsqu'il accepta la médaille Cobden, il expliqua pourquoi il était opposé à un tarif différentiel. Sa principale objection était que cela aurait pour effet de détacher l'Angleterre du libre-échange et l'exposer à errer dans la voie de la protection jusqu'au point de lui faire placer un droit différentiel sur les produits des pays étrangers.

Est-il étonnant qu'un journal commercial influent ait dit?

Depuis le jour de son arrivée en Angleterre jusqu'au jour de son départ, il paraît avoir oublié le fait que dans

cette mission il était le représentant de tout le Canada. Il semble, au contraire, s'être imaginé qu'il avait été envoyé là pour sa propre glorification et dans l'intérêt de son parti. * * * En arrivant en Angleterre il trouva un groupe nombreux et influent d'hommes publics et de journalistes pleins d'enthousiasme pour la politique différentielle du Canada et discutant chaleureusement le devoir correspondant de l'Angleterre de trouver quelque avantage équivalant à conférer au Canada, même si pour y arriver, il lui fallait modifier sa politique libre-échangiste des cinquante dernières années.

Le complaisant sir Wilfrid, fidèle à sa politique de conciliation, qui signifie abandon de toute réclamation, dégagea les industriels, les commerçants, les hommes publics et les journalistes de tout souci, en déclarant qu'ils se donnaient du mal inutilement parce que le Canada ne désirait aucune faveur et n'en accepterait aucune. Il n'est pas étonnant qu'il se soit acquis une telle popularité, par un pareil renoncement à toutes les réclamations du Canada.

Le même journal dit encore :

Nous avons souvent signalé le fait que tous les journaux commerciaux d'Angleterre sont d'opinion qu'un tarif différentiel de la part des colonies implique un avantage équivalent de la part de l'Angleterre. Durant les grandes réjouissances jubilaires il n'était que naturel et opportun de voir l'éloquent premier ministre du Canada vanter la loyauté des Canadiens, leur affection pour leur Souveraine et leur attachement aux institutions britanniques. C'était peut-être une excellente tactique de la part de sir Wilfrid Laurier, de revendiquer pour le Canada l'honneur d'avoir accordé un tarif différentiel à l'Angleterre sans avoir stipulé aucun avantage équivalent de sa part, mais c'était une folie insigne de dire au gouvernement anglais et à la population d'Angleterre que le Canada ne voulait, ni ne désirait aucun traitement différentiel pour ses produits sur les marchés anglais.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. FOSTER : J'en étais à exposer les motifs qui ont induit le premier ministre à s'opposer à tout commerce différentiel avec l'Angleterre. J'ai expliqué que ce motif repose dans la doctrine qu'il a exprimée, non seulement à Liverpool, mais à plusieurs autres endroits, qu'un commerce différentiel impliquerait l'imposition de droits différentiels, partant protecteurs, par l'Angleterre sur les produits des autres nations, et qu'il considère cela comme incompatible avec la doctrine et les principes du libre-échange, et que cette dérogation ne pourrait que nuire à l'Angleterre d'abord, et aux colonies ensuite.

Je vois aussi que l'honorable premier a été interviewé, par un écrivain du *Chronicle* de Londres, interview qui a été publié le 15 juin, c'est-à-dire avant la conférence avec M. Chamberlain, si je me rappelle bien et avant la dénonciation des traités. Entre autres questions, le journaliste lui posa la suivante :

Nous avons entendu parler de projets de commerce différentiel basés sur des droits différentiels imposés par l'Angleterre contre les produits étrangers, nous avons aussi entendu parler de zollverein.

Un zollverein, répond l'honorable premier ministre, si je comprends bien, un zollverein, par sa nature même, signifie la protection, une taxe sur certaines importations, et pour le moment je ne serais pas disposé à appuyer un projet de cette nature.

Puis il ajoute :

Nous sommes très satisfaits du traitement actuel que nous recevons de l'Angleterre, et la dernière revision de notre tarif en est la preuve. Non, non, un zollverein signifie la protection, et la protection est la plus grandes des erreurs. Oui, j'en suis bien convaincu, intimement convaincu, la protection est la plus grande de toutes les erreurs.

" Mais," reprit son interlocuteur sur le ton du badinage, " les colonies sont jeunes et que feraient de faibles industries naissantes sans un mur pour les abriter contre les souffles glacés de la concurrence ? "

" Oh ! oui," dit M. Laurier avec un sourire moqueur, comme à la vue d'une ancienne connaissance, oui, oui, les industries naissantes ! La protection est la plus grande des erreurs, même pour elles.

* * * * * * *

" Mais l'idée d'un zollverein," dis-je à M. Laurier, serait sans doute que l'Angleterre montrerait l'exemple. Vous ne diriez pas " non " si l'Angleterre proposait de taxer le blé et la viande des Etats-Unis, de la Russie et de la République Argentine, tout en admettant en franchise le blé dur n° 1 du Manitoba, le bœuf des ranches d'Alberta, et vos belles pommes de la vallée d'Annapolis.

A cela M. Laurier répondit :

Il est probable que non. Si l'Angleterre était disposée à nous accorder une préférence sur les autres nations, et à accepter nos produits à des conditions exceptionnellement avantageuses, je ne m'y opposerais pas. Ce ne serait pas au Canada de refuser un pareil avantage ; car c'en serait certainement un très grand pour le présent, mais combien de temps cela durerait-il ? A la longue, serait-ce réellement un bienfait ? Voilà ce que doivent se demander ceux qui songent à l'avenir. Supposons que l'Angleterre fasse une semblable démarche et renonce au libre-échange ; elle diminuerait le pouvoir d'achat de sa propre population, et ne croyez-vous pas que nous aurions à souffrir de cet état de choses, nous qui pouvons nourrir des millions de sujets britanniques avec les seules ressources de nos plaines si fertiles ? J'ai trop confiance dans le bon sens du peuple anglais pour croire qu'il commettrait une pareille folie. Ce que nous avons fait pour l'Angleterre en lui accordant un tarif différentiel, nous l'avons fait, comme je l'ai dit, par reconnaissance et non parce que nous désirons la voir s'engager dans le sentier de la protection. Nous savons que la nation anglaise ne renoncera pas à sa politique de libre-échange, et nous ne désirons pas qu'elle le fasse. Nous savons aussi que si nous achetons plus de marchandises d'Angleterre, elle en achètera plus de nous ; cela aura pour effet de développer le commerce, et le développement du commerce signifie le bien du Canada.

Alors, M. Laurier, vous êtes en faveur d'un Empire britannique libre-échangiste, et par vos propositions fiscales, vous avez fait voir par quels moyens on peut y arriver ?

Et voici sa réponse :

A une certaine époque je puis avoir songé à un Zollverein, mais en y réfléchissant, je comprends que ce n'est pas une bonne politique et que l'Angleterre ne l'adoptera pas.

La même doctrine se retrouve dans l'adresse qui accompagnait la présentation de la médaille du club Cobden, et dans la réponse de l'honorable premier à cette adresse.

La principale condition de la présentation de cette médaille, c'est que l'on considérait mon honorable ami comme le représentant de ce Cobdenisme intransigeant qui, en Angleterre est entièrement et génériquement opposé à tout ce qui ressemble à à l'imposition de droits différentiels parce que cela sent la protection. Cette école, tout en acceptant avec plaisir tout le commerce qui peut lui venir des colonies, ne tient pas à l'avoir, et préférerait même s'en passer, si pour l'avoir il faillait imposer même la plus légère taxe différentielle sur les produits étrangers, parce que cela ressemblerait à de la protection.

Le nouveau décoré dans sa réponse, a répété presque mot pour mot, les paroles de lord Farrer, et par là a scellé le marché que je viens d'expliquer. Par cet acte il s'est déclaré tellement libre-échangiste qu'il a pu accepter la médaille et souscrire à la doctrine Cobdeniste, puisqu'il est convaincu que ce serait préjudiciable à l'Angleterre d'abord, et au Canada ensuite, de voir ce pays s'éloigner tant soit peu du libre-échange absolu.

Je ne reproche pas à l'honorable premier d'avoir dans son for intérieur des idées aussi arrêtées et aussi tranchées, mais je dis qu'il n'avait pas de mandat, de la part du Canada pour les exposer et les donner comme étant celles de notre population, parce que cela n'est certainement pas.

Voyons maintenant qu'elle excuse il a donné pour avoir profité de la première occasion, à la réunion de Liverpool, pour repousser toute idée de commerce différentiel. Quelle excuse donne-t-il pour n'avoir pas attendu la conférence? Quelle est son excuse pour n'avoir pas tenu les promesses qu'il avait faites à Toronto, à London et à Montréal ? Cette excuse nous la trouvons d'abord dans le *Globe* de Toronto, qui l'a donnée en son absence, et après son retour il nous l'a fournie lui-même.

Qu'a dit le *Globe* dans un moment critique, lors de l'élection de Toronto-centre, pendant laquelle la question du tarif différentiel était chaudement discutée ? Tout à coup, le *Globe* est apparu avec ce qui semblerait être une déclaration officielle ou semi-officielle sur la question, qui fit ouvrir les yeux et donna fort à réfléchir, à tous les citoyens de Toronto. Voici cette déclaration du *Globe*.

Les journaux conservateurs ne cessent d'attaquer sir Wilfrid Laurier, parce qu'il aurait refusé, disent-ils, de consentir à un tarif différentiel entre l'Angleterre et le Canada comme l'a proposé M. Chamberlain.

Il vaut autant faire connaître les faits tels qu'ils sont. Durant le voyage des premiers ministres des colonies en en Anglettrre, M. Chamberlain proposa le libre-échange absolu entre l'Angleterre et ses colonies, à la condition que l'Angleterre imposât une faible taxe douanière sur les produits des pays étrangers.

Or, M. l'Orateur, j'ai le droit de poser ici une question, et la Chambre a droit à une réponse. Je demande à l'honorable premier ministre si cette déclaration du *Globe* de Toronto est vraie ; si après son arrivée à Liverpool, et avant la conférence, ou pendant la conférence, M. Chamberlain lui a fait cette proposition catégorique ? Nous avons droit à cette réponse, et j'espère que l'honorable premier ministre ne nous la refusera pas.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'honorable député sait comme moi que la conférence qui a eu lieu entre M. Chamberlain et les premiers ministres coloniaux avait un caractère confidentiel. Un compte rendu a été dressé de tout ce qui s'est fait à ces conférences, mais jusqu'à présent personne n'a été autorisé à le publier, bien qu'il soit probable qu'il soit rendu public, assez prochainement. L'honorable député n'ignore pas plus que moi que tant que je n'aurai pas été autorisé à le publier, je ne suis pas libre de dire ce qui s'y est passé.

M. FOSTER : Dans ce cas, M. l'Orateur, je prends deux alternatives : d'abord, si ces documents sont encore secrets et ne peuvent pas être soumis à la Chambre, comment se fait-il que le *Globe*, dans un moment critique, ait publié une déclaration semi-officielle et catégorique, donnant la proposition qui a été faite et la réponse du premier ministre ? L'autre alternative est encore plus grave, et la voici :—

Si ces documents ne peuvent pas être encore rendus publics, quel droit mon honorable ami avait-il de déclarer à la Chambre, vendredi dernier, que la seule condition à laquelle un tarif différentiel pouvait être discuté, était qu'il y aurait un libre-échange absolu, et aucun tarif douanier entre les différentes parties de l'Empire. Est-il autorisé à déclarer que M. Chamberlain lui a fait cette proposition ? S'il est en position de faire cette déclaration à la Chambre, est-il aussi en position de produire les pièces pour l'appuyer ? S'il n'est pas en position de produire tous les documents, ne pourrait-il pas nous fournir quelques renseignements ou nous donner des extraits de cette proposition ?

Mon très honorable ami a le choix entre ces deux alternatives. Dans un cas comme dans l'autre, quelqu'un est en faute : ou quelqu'un a fait une déclaration qu'il n'avait pas le droit de faire, ou quelqu'un a donné un renseignement faux. Mais puisque nous ne pouvons pas avoir une réponse catégorique, discutons un peu la question. Commençons par le cas du premier ministre lui-même. A London et à Toronto, il a déclaré que la condition du commerce différentiel était non pas le libre-échange absolu et l'abolition de tout impôt douanier entre les différentes parties de l'Empire, mais seulement qu'il n'y aurait pas de droits protecteurs ; cela voulait dire que l'adoption d'un tarif de revenu devrait être l'unique base de cet arrangement. Voilà ce qu'il a déclaré à ces deux endroits, et ces déclarations démontrent qu'à cette époque, du moins, la proposition dont on a parlé n'existait pas, et qu'il n'avait pas interprété dans ce sens les déclarations faites par M. Chamberlain.

Allons plus loin. En 1896, au club du Canada, ou devant une réunion des chambres de commerce, cela importe peu, M. Chamberlain a fait une autre déclaration, et je maintiens qu'il est impossible d'interpréter ses paroles, même en les défigurant, de manière à lui faire dire qu'il ne devait pas y avoir d'impôts douaniers entre les différents pays faisant partie du zollverain. Bien plus, voici un extrait du discours prononcé vendredi dernier par l'honorable premier ministre, dans lequel il rapporte ainsi les paroles prononcées par M. Chamberlain, en 1896 :

Mais je maintiens que le principe qui doit être accepté si nous voulons faire le moindre progrès, c'est que la protection entre les différentes parties de l'Empire doit disparatre.

Il ne dit pas d'un tarif de revenu, d'un tarif douanier...

....et que les droits prélevés devront provenir d'un tarif de revenu, et ne pas être des droits protecteurs dans le sens de la protection des produits d'une partie de l'Empire contre ceux d'une autre partie.

Voilà la question présentée sous son aspect pratique et c'est ainsi que la comprenait le *Times* de Londres, car à peine la note semi-officielle du *Globe* eut-elle été télégraphiée en Angleterre que dans un article de fond le grand journal anglais déclarait qu'il ne pouvait pas ajouter foi à cette déclaration, que M. Chamberlain était un homme pratique et qu'il n'aurait pas pu poser des conditions aussi rigoureuses et aussi étroites.

Mais il y a plus encore. Dans la circulaire du 28 juin 1897, invitant les premiers ministres en conférence avec M. Chamberlain et autres membres du cabinet, pendant les fêtes jubilaires, ce dernier les invita à discuter, non une proposition catégorique et rigoureuse, mais simplement la question de l'union commerciale.

Les premiers ministres se rendirent en Angleterre, y rencontrèrent M. Chamberlain, et les dernières déclarations que nous avons de lui se trouvent dans cette partie du compte rendu de la con-

férence qui a été publiée ; M. Chamberlain s'adressant aux premiers ministres réunis, définit les questions qui doivent occuper les travaux de la conférence. Après avoir exposé différents sujets il arrive à celui des relations commerciales et dit :

Je passe maintenant à une autre question, celle des futures relations commerciales entre ce pays et ses colonies. Jusqu'à quel point est-il possible de rendre ces relations plus intimes et plus resserrées ? J'ai déjà dit que je considère le sentiment comme le plus grand de tous les facteurs dans le gouvernement général du monde, mais en même temps j'aimerais mettre au service du sentiment d'autres facteurs dérivant de« intérêts matériels et perso nels. Il est indiscutable que le mode fiscal des diverses colonies est tellement différent l'un de l'autre, et que tous diffèrents tellement de celui de la mère-patrie, que ce serait un travail ardu et compliqué d'arriver à une solution qui nous réunirait, commercialement comme le zollverein réunit les différentes parties de l'Empire allemand.

Ce n'est pas là le langage d'un homme qui a concentré toutes ses idées sur une proposition unique et rigoureuse, qui l'offre ensuite aux premiers ministres comme une condition *sine qua non*. C'est plutôt le langage d'un homme d'affaire aux idées larges, poursuivant un but important, et disposé à faire et à accepter des concessions, et à discuter sur les meilleurs moyens à prendre pour atteindre ce but. Il continue ainsi :

Mais plutôt que de soumettre aucune proposition sur ce point, je préfère, pour le moment, entendre les opinions des personne suivantes.

Peut-on exiger une meilleure preuve que celle-là que M. Chamberlain n'était pas en état de soumettre à la conférence une proposition rigoureuse ? Puis, comme s'il voulait écarter toute possibilité d'un malentendu, M. Chamberlain dit encore :

En attendant, cependant, je signalerai une résolution qui paraît avoir été adoptée unanimement à une réunion des premiers ministres à Hobart, dans laquelle on exprime le désir d'avoir des arrangements commerciaux plus intimes entre les différentes parties de l'Empire, et je crois qu'il a été recommandé qu'une commission fut nommée pour s'enquérir des moyens à prendre pour donner un effet pratique à ce désir

M. Chamberlain déclare aux premiers ministres qu'il n'a pas de proposition absolue et rigoureuse à leur soumettre ; il reconnaît que la question est hérissée de difficultés. et qu'il ne veut pas leur recommander un plan quelconque. Je vous demande, dit-il, d'étudier la question, et de la discuter avec moi, ici même ; mais si vous croyez qu'il est préférable d'y consacrer plus de temps, suivez, si vous le jugez à propos, la recommandation de la conférence de Hobart, nommez une commission et je vous adjoindrai quelqu'un pour travailler de concert avec vous. De cette manière, vous aurez plus de temps à votre disposition, et comme dans ces sortes d'affaires, le temps est toujours un grand facteur, nous arriverons probablement à une solution pratique de la question. Puis il ajoute :

Si les autres colonies exprimaient le désir de prendre part à cette enquête le gouvernement de Sa Majesté serait heureux de prendre les mesures nécessaires et d'accepter toute recommandation qui pourrait lui être faite quant à la forme, le caractère et la constitution de cette commission, et y prendrait, lui-même part, avec plaisir.

C'est là la dernière déclaration que nous ayons de l'honorable secrétaire des colonies ; voila le langage qu'il a tenu en présence des premiers ministres coloniaux réunis en conférence, c'est là ce qu'il a dit après les paroles inconsidérées de l'honorable premier ministre, qui a profité de la première occasion pour déclarer, à Liverpool, que le Canada ne voulait rien avoir à faire avec le commerce différentiel, qu'il désirait voir l'Angleterre s'en tenir à l'ancien Cobdenisme, et ne voulait pas se laisser leurrer par des propositions impraticables faites à une époque bien différente de celle à laquelle vivait Cobden.

Je répète donc que le *Globe* de Toronto n'a pas pu faire cette déclaration semi-officielle sans y être autorisé, si elle est véridique et résume fidèlement ce qui s'est passé à la conférence,—et dans ce cas, l'autorisation n'a pu être donnée sans qu'une indiscrétion ait été commise. Je répète aussi que vendredi dernier le premier ministre a fait une déclaration catégorique qu'il ne pouvait faire qu'en y étant autorisé par le gouvernement anglais ; et s'il n'était pas en état de déposer devant la Chambre le compte rendu de cette conférence, il n'avait pas le droit de tirer des conclusions de ces documents sur la supposition que de telles propositions ont été faites, surtout quand toutes les apparences sont de nature à faire supposer le contraire. Une telle proposition de la part de M. Chamberlain n'aurait pas été digne d'un homme d'affaires, et dans toute cette question, M. Chamberlain s'est montré un homme d'affaires aux idées larges. Le premier ministre dit :

Je ne suis pas allé là plaider la cause du commerce différentiel.

Nous l'avons bien vu. Il y est allé plutôt pour le dénoncer, pour déclarer partout que le Canada n'en voulait pas. Voilà comment il a tenu ses promesses de London, Toronto et Montréal, et voilà comment il a dénaturé le caractère du sentiment commercial du pays.

Comme Caton, il criait du matin au soir. " Il faut détruire Carthage " et rendu en Angleterre, il entonne un chant de deuil au lieu de faire résonner l'air d'un hymne d'allégresse pour saluer l'aurore des jours nouveaux qui s'élevaient à l'horizon et nous apportaient la promesse de tant de force, d'expansion et de stabilité pour l'Empire britannique, dans le mode entier.

" Si le commerce différentiel," dit encore le premier ministre "n'est pas un rêve creux "—remarquez bien qu'il affirme presque que c'est un vain rêve—le premier pas dans cette direction a été fait pendant que j'étais en Angleterre, c'est-à-dire le premier août, car tant que ces traités existaient, il ne pouvait pas être question de commerce différentiel." Il a confondu la cause avec l'effet. Il n'a pas su faire la distinction entre une idée et la réalisation de cette idée. Les traités ayant été dénoncés pendant son séjour en Angleterre, il s'imagine que c'est ce jour-là qu'a été fait le premier pas vers la réalisation, tandis qu'en réalité, c'était, sinon le dernier, du moins un des derniers pas qu'il restait à faire. C'est l'idée qui réalise les grandes réformes et les grands changements qui s'opèrent dans le monde. Il faut que l'idée soit semée, cultivée, entretenue et répandue pour acquérir assez de force pour briser les obstacles qui s'opposent à sa réalisation. Cependant le très honorable premier ministre, plein de sa propre importance, déclare que pas un seul pas n'avait été fait dans cette direction avant son arrivée en Angleterre. Les dépêches échangées entre le Canada et les autres colonies depuis 1880, la conférence de 1894, alors que des représentants de toutes les colonies anglaises se sont réunis ici et ont adopté une résolution en faveur du commerce de

préférence, tout cela ne compte pour rien, toutes ces influences sont nulles. La résolution votée par la Chambre des Communes demandant le commerce différentiel et se déclarant prête à accorder un privilège au commerce de l'Angleterre, ne mérite pas d'être mentionnée, ne compte pour rien pour façonner l'opinion et hâter le résultat. Et le travail de centaines de milliers d'Anglais capables et dévoués, qui, depuis dix ans, combattent en faveur du commerce de préférence et contre les principes arides et les résultats ingrats du libre-échange? Faut-il aussi compter pour rien tous ces efforts et tout ce labeur, puisque le premier pas a été fait pendant que le premier ministre était en Angleterre. Pendant des années nous avons tous travaillé en vain. Le nœud gordien était toujours non dénoué, tant qu'Alexandre de Macédoine ne fut pas venu le trancher avec son petit sabre. Toutes mes félicitations à Alexandre de Macédoine! Mais je me permettrai de faire remarquer à l'honorable premier que le dénouement du nœud gordien ou l'explication de toute énigme, ne peuvent guère être comparés à la solution d'un grand mouvement en avant qui depuis des années se produit chez le grand peuple saxon pour renverser les anciennes barrières et inaugurer une nouvelle ère commerciale destinée à amener la vie, la force, et la prospérité dans tout l'Empire britannique.

Il y a, à mon avis, une ligne de conduite toute tracée que le très honorable ministre aurait dû adopter, et c'est celle-ci: il aurait, d'abord, fallu bien préciser et définir la marche à suivre, accorder la préférence commerciale à la Grande-Bretagne, et consigner cette disposition au tarif de telle façon qu'elle ne fût entrée en vigueur qu'après que la Grande-Bretagne aurait révoqué les traités mettant obstacle à l'application de ce système. De cette façon on aurait évité et de violer les traités et d'aller à l'encontre des décrets impériaux. Par là, le gouvernement nous eût également épargné la honte et l'humiliation de voir chacune de ses décisions mises au rancart; le commerce canadien n'eût pas été bouleversé comme il l'a été, et nous n'aurions pas été obligés de renfaîner nos offres; puis, cela eût produit un bien meilleur effet en Angleterre, car le peuple anglais aurait vu dans le tarif canadien une préférence exclusive pour le commerce anglais, dès qu'il aurait consenti à le laisser entrer en viguenr, en dénonçant les traités avec la Belgique et l'Allemagne. On aurait donc, de cette façon, obvié à toutes les difficultés, et notre cause aurait gagné infiniment plus de sympathies parmi le peuple anglais que ne nous en a valu la ligne de conduite adoptée; en outre, si cette disposition avait été inscrite dans la loi, je doute que le très honorable ministre eût osé parcourir le Royaume-Uni et élever la voie contre le commerce de préférence. Il est tout à fait fâcheux pour le Canada que cette prescription n'ait pas été inscrite quelque part, de façon à servir de frein au très honorable ministre.

Résumons. Le très honorable ministre est hostile au commerce privilégié, en ce qu'il implique l'imposition par l'Angleterre de droits protecteurs différentiels. Il y aurait là, à son avis, violation des principes du libre-échange, cela porterait atteinte grave, d'abord, aux intérêts de l'Angleterre, puis, en second lieu, à ceux des colonies. L'honorable ministre est donc hostile à ce système de préférence commerciale, et comme il est impossible de l'établir sans accorder une préférence, impliquant ces choses-là mêmes, son attitude est clairement définie, il est et restera hostile au système de préférence commerciale.

Que l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) me permette une question: a-t-il, oui ou non, déclaré à Toronto qu'il était partisan ardent et convaincu du système de préférence commerciale? a-t-il, oui ou non, en briguant les suffrages populaires fait cette déclaration? Comme la plupart des hommes d'affaires de Toronto, l'honorable député est, de cœur, partisan de ce système dans une certaine mesure. Il a entendu la déclaration faite par son chef. Qu'il me réponde sans ambages: va-t-il, lui, partisan ardent et convaincu du système de préférence commerciale, se traîner à la remorque d'un chef, consumé de passion pour un un Cobdenisme suranné, et qui est actuellement et restera toujours hostile à ce même système, parce qu'il implique l'imposition de droits protecteurs privilégiés par la Grande-Bretagne? Nul ne saurait servir deux maîtres à la fois sans forfaire à l'honneur.

Si l'honorable député (M. Bertram) est partisan convaincu du système de préférence commerciale, alors qu'il convertisse son chef à sa doctrine; car, il ne saurait aller à la remorque d'un chef qui le mène vers les profondeurs de l'inconnu, au lieu de le conduire vers la lumière et la liberté des relations commerciales entre les diverses parties de l'Empire.

J'aborde maintenant un autre point du discours du Trône, celui relatif au projet du chemin de fer du Yukon. Les renseignements qu'on nous donne sont loin d'être aussi circonstanciés que nous l'aurions désiré: ils sont tenus sous clef là où reposent tant d'autres renseignements: dans le sein du cabinet ou dans les casiers du ministère qui nous gouverne. Nous tenons, toutefois, du *Globe* de Toronto, certains renseignements, quelque peu amplifiés par celui qui a proposé l'adresse (M. Bertram) et brièvement expliqués par le très honorable leader de la Chambre. Dans mes observations de cette après-midi, j'ai défini mon attitude sur cette question, basée sur la première impression que j'ai reçue. Dès le début de son administration, le gouvernement du jour a fait preuve d'une tendance à neutraliser l'importance et les pouvoirs du parlement. Voici la première circonstance où le gouvernement a laissé éclater son arrogance: après avoir écarté par son vote, alors qu'il était dans l'opposition, tous les crédits de l'exercice financier subséquent, et cela non seulement en détail, mais en refusant même d'accéder à une proposition tendant à faire adopter par la Chambre des crédits pour deux mois; plus tard, dis-je, après que les élections générales l'eurent porté au pouvoir, il dépensa ou prit sur lui de dépenser près de deux millions de dollars par voie de mandats du Gouverneur général, chose contraire à l'esprit de la constitution et à la prescription même décrétée par le statut fédéral.

Le second pas dans cette voie, le gouvernement le fit à l'occasion d'une transaction de chemin de fer, lorsque, en l'absence de toute résolution, de toute autorisation du parlement, de tout crédit *ad hoc*, et sans l'ombre même de pouvoir pour conclure un semblable arrangement, il prit sur lui, au moment d'une crise politique, d'administrer un chemin de fer dont l'Etat n'était pas le propriétaire et plongea illégalement le pays dans une dépense de $12,000, dépense qu'il lui fallut plus tard venir demander au parlement de légaliser. Et l'année dernière, sous prétexte d'urgence, relativement à

M. FOSTER.

une entreprise de chemin de fer qui n'avait jamais été débattue par la Chambre, et en l'absence de tout consentement, de toute résolution du parlement, voilà que le gouvernement s'engage, pieds et mains liés, par contrat, à une dépense annuelle nécessitant la mise de côté d'un capital de $7,000,000 ; et tout cela, je le répète, sous prétexte d'urgence, prétexte que les événements subséquents sont venus démolir de fond en comble, puisque cette prétendue urgence de l'année dernière s'est prolongée douze mois, et que le gouvernement n'a pas encore pris à sa charge les voies ferrées en question, le ministre des Chemins de fer et Canaux n'étant pas en mesure de les exploiter. Et cette mesure, M. l'Orateur, le gouvernement a forcé ses partisans, il a forcé la Chambre à la voter, et comment ? Par les moyens le plus déshonorants qu'un gouvernement puisse adopter.

Ces moyens, les voici : on conclut une convention, mentionnée dans le discours du Trône ; pas un document n'est déposé sur le bureau de la Chambre ; puis le ministre des Chemins de fer et Canaux, après avoir gardé près de deux mois dans sa poche, ce contrat, le jette finalement sur le bureau de la Chambre, sans rapport digne de ce nom, dix jours avant la prorogation de la Chambre, lorsqu'à peine un tiers des députés se trouvaient à leurs sièges ! Voilà la conduite que tient le gouvernement relativement à des transactions de chemins de fer entraînant la dépense d'énormes sommes d'argent ! On invoque des prétextes : l'urgence, le bien public ! Et voici, M. l'Orateur, que la même chose se répète cette année. Voici encore un projet où le secret et l'imprévu jouent le grand rôle. En face du parlement qui va se réunir dans dix jours, on se hâte de bâcler l'affaire ; et, qui pis est, on accorde un monopole énoncé en deux articles de loi, articles qui, à mon sens, sont condamnables du commencement à la fin. L'argument qui de, prime abord, milite le plus fortement contre le bill en discussion est celui-ci : Voici un chemin de fer de 150 milles de parcours, véritable pont situé entre deux grandes voies de communication et sur lequel passeront des centaines de mille de voyageurs ; or, le gouvernement en donne la surveillance et la garde à deux gentlemen, avec un monopole de dix et de cinq années, et une subvention de bien plus grande importance qu'une subvention en argent sortant du trésor public, subvention donnant aux entrepreneurs le choix de trois millions et trois quarts de terrains miniers, consistant en placers et en quartz aurifère, dans une contrée qui est censée être la plus riche en or du monde entier.

Voilà l'argument qui, de prime abord, saute aux yeux. Et pour renverser cette objection, il faudrait de bien fortes raisons qui n'ont pas encore été communiquées à la Chambre. Tel qu'il nous apparaît actuellement, ce projet est, de tous ceux qui aient jamais été soumis à la Chambre, le plus hardi, le plus condamnable, celui qui offre le plus de prise à une corruption effrénée. A titre de député fédéral, veillant d'un œil jaloux à ce que le parlement ne soit pas dépouillé des privilèges dont l'acquisition lui a coûté si cher, et peu soucieux de jouer le rôle d'une simple machine à enregistrer les conventions secrètes du gouvernement, je suis tenu de m'opposer à ce qu'on mette entre les mains de deux entrepreneurs, tout respectables et tout entreprenants qu'ils soient, les meilleurs dépôts aurifères d'une contrée, qui est supposée être la plus riche en or du monde entier ; et c'est sur cette supposition que le gouvernement se base, dans cette transaction même. Il se peut, M. l'Orateur, que le gouvernement, en déposant les documents en question sur le bureau de la Chambre, nous prépare une bombe, et nous apporte quelque raison d'Etat d'une force écrasante à l'appui de sa mesure ; dans ce cas, je modifierai mon opinion ; mais je dois dire que, de prime abord, l'affaire sent mauvais, et à moins que cette mauvaise odeur ne disparaisse, je suis bien décidé, pour mon compte, à m'opposer à ce projet.

M. LANDERKIN : C'est la justification du projet.

M. FOSTER : Il est toujours bon de se sentir appuyé sur des raisons valables. Le très honorable ministre dit :

> Jamais le Canada n'a été aussi prospère. Depuis l'avènement du gouvernement actuel, le Canada marche à grandes enjambées, vers le progrès. Les progrès accomplis pendant les dix-huit mois écoulés surpassent tout ce qui s'est vu jusqu'ici au pays.

C'est là pure vantardise. Le très honorable ministre n'a pas apporté un seul chiffre à l'appui de son allégation. A titre de citoyen canadien, je serais très heureux que les faits vinssent corroborer ses affirmations. Je suis heureux de voir la prospérité régner au pays, et d'être témoin de ses progrès sans cesse grandissants, d'année en année. Or que l'honorable ministre me permette de lui répéter une question que j'ai posée au début de mon discours : si le pays est en voie de prospérité, quelle en est la cause ? Cette prospérité dont le Canada jouit aujourd'hui, elle est due à l'impulsion que lui a communiquée le développement de la riche et célèbre contrée minière du Slocan, dans la Colombie anglaise, développement datant de 1890, et qui, grâce aux prospections accomplies, aux travaux patients et à la poursuite des indications ainsi qu'aux explorations qui en ont résulté, grâce encore à la courageuse main-d'œuvre, et aux capitaux employés, a pris une étendue de plus en plus grande, au point qu'aujourd'hui dans la Colombie Anglaise, proprement dite, et c'est à bon droit que nous le supposons, nous possédons une des grandes régions minières du monde entier.

Ce que je viens de dire s'applique à certaines parties de l'Ontario, et bien entendu qu'il ne s'agit ici en ce moment que des travaux de date récente, et non de ceux du passé, auxquels est venu plus tard s'ajouter le développement de la grande contrée septentrionale, y compris le prétendu district du Yukon, et celui situé au sud de ce dernier, entre ce district et la Colombie anglaise, proprement dite. Ce développement minier a eu pour effet de donner une impulsion plus vive, plus énergique aux perspectives de prospérité du Canada, et s'est traduite par le mouvement ascendant et la hausse éprouvés par les affaires commerciales du pays. Or, est-ce les honorables députés qui ont accompli tout cela, pendant leurs dix-huit mois d'administration ? Le ministre des Travaux publics a bien voulu dire, à Lévis ou à Nicolet, que la découverte de l'or date de l'avènement de son parti au pouvoir ; et ses auditeurs, sans doute, suspendus à ses lèves, et les yeux fixés sur ces traits si empreints d'honnêteté, ont dû écouter avec le plus grand respect les paroles du ministre, et ont dû se demander, dans leur stupéfaction : Quel est donc ce demi-dieu que nous

avons le privilège d'avoir pour ministre, qui jouit d'une puissance supérieure à celle des génies d'autrefois ; puisque, une fois arrivé au pouvoir à une charge bien rétribuée, il lui a suffi d'effleurer de sa baguette magique les vastes étendues de la Colombie anglaise, au delà des contrées baignées par la Seine et la rivière à la Pluie, et même les neiges et les montagnes lointaines du Yukon, pour charmer et faire briller à la surface le précieux métal.

Pour protéger les intérêts miniers, le gouvernement a assumé, à son de trompe, le pouvoir d'établir dans la Colombie anglaise des hauts-fourneaux pour l'enrichissement des minerais. Et le pouvoir est demeuré lettre morte, puisque les ministres ne l'ont jamais exercé. Depuis qu'ils se sont fait donner cette autorisation par la Chambre, une compagnie qui exploite des mines dans le Rossland a construit son haut-fourneau à Northport, au sud de la ligne internationale, au défi même du pouvoir que ces messieurs se sont fait décerner, et ils n'ont pas bougé. Ils n'ont rien fait en faveur des intérêts miniers, et cependant le développement de nos industries minières constitue aujourd'hui le principal facteur de la prospérité grandissante du Canada.

Quant aux règlements miniers du Yukon, ils sont à la portée de tout le monde. Trois fois, le gouvernement les a modifiés, car évidemment, on les avait tous formulés sans avoir consulté qui de droit et sans avoir puisé aux sources véritables de renseignements; il a donc fallu les déchirer en morceaux et les refaire à nouveau, le gouvernement se laissant guider, cette fois-ci, sur les représentations de personnes compétentes en la matière ; et aujourd'hui ces règlements sont dans un état non satisfaisant, dans une large mesure, à la population minière, d'un bout à l'autre du pays.

Et relativement à l'augmentation du commerce qu'a fait le gouvernement ? Il n'a pas ajouté un seul vaisseau à la flotte de transport sur le Pacifique. En arrivant au pouvoir, il y a trouvé cette flotte, œuvre de ses prédécesseurs. Il n'a pas ajouté un seul vaisseau à la flotte sur la route des Indes Occidentales : à son avènement au pouvoir, il a trouvé là une bonne ligne de steamers. Il n'a rien ajouté au service de l'Atlantique : mais, en revanche, voici ce qu'il a accompli : En arrivant au pouvoir, le gouvernement trouve un contrat stipulant un service de premier ordre sur l'Atlantique, contrat, qui, s'il eût été mis à exécution, nous aurait, en moins de deux années, doté d'un service de premier ordre. Que fait le gouvernement ? Il déchire ce contrat. Puis ces messieurs autorisent un de leurs hommes à s'assurer de nouveaux entrepreneurs. Et au bout de deux ans, les négociations de leurs courtiers ne sont pas plus prêtes à aboutir qu'elles ne l'étaient au moment où ils déchirèrent le contrat Allan, pour tenter un nouvel essai. Et c'est ainsi du commencement à la fin.

M. l'Orateur, si l'on se demande ce que ces messieurs ont fait, la réponse est toute trouvée : tout ce qu'ils ont fait de bien est dû à ce qu'en matières commerciales et fiscales, ils n'ont pas tenu leurs promesses : et au contraire, ce qu'ils ont fait de mal est dû à ce qu'ils ont rempli leurs promesses. Ils ont eu la sagesse de mettre à exécution certaines mesures et de leur donner même une certaine extension : or, ces mesures, relatives aux produits agricoles, à l'immigration et au système des canaux formaient partie des mesures administratives de l'ancien gouvernement, et même dans la plupart des cas ont été établies et mises à exécution par ce dernier.

Mais, à mon avis, M. l'Orateur, le très honorable premier ministre s'est élevé jusqu'au sublime du ridicule en éloquence lorsque, se dressant de toute sa hauteur, il nous a déclaré que l'historien de l'avenir franchirait d'un seul bond la période écoulée entre 1867 et 1897 ! Quel historien ? L'historien grit lui ferme les yeux sur tous les actes louables de ses adversaires et sur toutes les fautes de ses amis. Oui, assurément, cet historien passera à pieds joints sur la période de 1867 à 1897. Il serait bien aise de passer sous silence la désastreuse histoire du gouvernement grit, de 1874 à 1878. Il serait heureux de passer sous silence, pour l'honneur de son parti, l'histoire d'une opposition, qui, après avoir combattu, dix-sept années durant, toute mesure de progrès, à commencer par le système protecteur, finit par se hisser au pouvoir grâce à son opposition à ces mesures, mais qui, une fois arrivé à la tête des affaires, fit volte-face, embrassant toutes les mesures qu'elle avait combattues dix-sept années durant.

L'historien grit serait heureux, sans doute, de mettre en oubli cette période, mais qu'un homme éclairé, qu'un chef de parti vienne en pleine Chambre et à la face du Canada, déclarer, dans un élan d'enthousiasme et d'amour propre, que parce qu'en l'an de grâce 1897, il se trouvait être premier ministre du pays, l'historien de l'avenir franchirait d'un bond la période de 1867 à 1897, c'est là vraiment un spectacle unique d'amour propre et de vanité puérile. L'historien, nous dit-il froidement, passerait donc sous silence toute cette magnifique période de développement industriel, de prospérité nationale, sans parallèle dans les annales des nations ; il ignorerait donc les additions de territoire ; l'entrée dans la Confédération de l'Ile du Prince-Edouard, de la Colombie Anglaise, des Territoires du Nord-Ouest, choses à peine dignes de mention ; et cependant la possession de ces territoires, l'unification de ces provinces sont nos plus beaux titres d'honneur national, les gages précieux de notre crédit et de nos perspectives de prospérité future. Cet historien passerait donc encore sous silence ces magnifiques artères commerciales : le chemin de fer Intercolonial, notre système de canaux, y compris celui du Saut-Sainte-Marie. Nul historien, nous assure le très honorable ministre, ne jugerait ces choses dignes de figurer dans un simple paragraphe de son livre.

Dans sa hâte fiévreuse d'aborder la période signalée par l'avènement au pouvoir du très honorable premier ministre, l'historien passerait tout cela sous silence. La naissance et le progrès de nos industries nationales, qui, d'une population pastorale, d'un peuple de pêcheurs, d'un peuple exploitant la forêt, a fait une grande nation, pleinement en mesure de développer ses ressources naturelles et de prélever un tribut sur tous les grands pays en lui fournissant la matière première, en important chez elle cette matière première pour la convertir, à force d'intelligence et de travail, dans ses propres ateliers nationaux en articles de commerce, tout cela, dis-je, serait mis en oubli, mis au rancart par l'historien de l'avenir. Ces splendides routes océaniques qui aujourd'hui facilitent le commerce de transport entre notre pays et l'est, commerce qui va sans cesse grandissant et nous met en communication avec tous les autres ports du monde, tout cela serait relégué à l'arrière-plan, mis en oubli par

l'historien, dans sa hâte d'arriver à l'époque célèbre où l'honorable gentleman devint premier ministre du pays ! Et toute cette glorieuse histoire de l'unification de provinces dispersees, de leur fusion en un grand tout, en la première confédération de colonies britanniques, tout cela serait à peine digne de mention ! L'historien de l'avenir n'aurait donc qu'un seul objet un vue : l'époque Laurier, commençant en 1897. M. l'Orateur, l'historien de l'avenir, comme tous les historiens du passé, dont quelques-uns sont encore parmi nous, ne relègue ra jamais à l'arrière-plan cette magnifique période de notre histoire nationale, où l'âme de la Confédération s'est manifestée, pleine de force vive et de jeune énergie, dans chaque mouvement, dans chaque projet, dans chaque but à atteindre.

Celui qui ignorerait cela ignorerait l'essence même de l'histoire de notre jeune pays, et se vouerait à un perpétuel oubli lui-même, s'il commettait une si lourde bévue. M. l'Orateur, la Bible nous parle d'une célébrité, du nom de Nabuchodonosor, lequel, vivant au milieu du luxe de la grande Babylone, vint à penser, à une certaine époque de son règne, qu'il était l'auteur de toute cette prospérité et élevant la voix, s'écria : n'est-ce pas là la grande Babylone que j'ai bâtie ? Il lui survint un mal, auxquels les Grecs ont donné un nom fort long, et en conséquence il fut obligé de s'en aller brouter, pendant sept années, l'herbe des champs, avec les animaux des champs. Je présente ce terrible exemple à la méditation de mon très honorable ami et l'avertis de prendre garde qu'un semblable sort ne lui arrive.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Il est indéniable, M. l'Orateur, que le débat jusqu'à présent a eu un caractère instructif et intéressant et je n'ai aucune hésitation à admettre que tous ceux qui y ont pris part, depuis que l'honorable député a proposé l'adresse en réponse au discours du Trône et celui qui l'a appuyée, jusqu'à l'honorable député qui vient de reprendre son siège, tous se sont distingués dans leurs sphères respectives. Je dois admettre aussi que je me confonds en admiration, je ne sais pas à qui décerner la palme, à l'habileté stratégique des chefs de l'opposition ou à l'esprit de loyauté et de discipline dont ont fait preuve leurs partisans.

Quelques-uns d'entre nous étaient peut-être disposés à trouver l'honorable baronnet qui dirige l'opposition un peu prolixe, au début, mais je suis certain de me faire l'écho de toute la droite en disant que nous l'aurions écouté deux fois aussi longtemps, grâce à sa péroraison et aux incidents qui ont suivi.

Le spectacle que nous avons eu le plaisir de contempler (vendredi soir) n'a eu que bien peu de pendants, je crois, durant toute ma longue carrière parlementaire, et il n'a été surpassé par aucun, si on en excepte celui dont nous avons été témoins, dans une mémorable occasion, il y a environ deux ans, lorsque sept ministres de la Couronne ont jugé à propos de remettre leurs portefeuilles et de sortir du cabinet, entre la présentation du discours du Trône et sa prise en considération.

Je ne puis parler avec connaissance de cause du cérémonial usité à l'ouverture d'un *caucus* conservateur, mais le président de cette réunion, quel qu'il soit, me pardonnera de lui faire remarquer que s'il s'est conformé au rituel ordinaire en pareille occasion, il ne pouvait mieux faire qu'ouvrir la séance par cette fameuse citation du Dr Watts, que les honorables députés de la droite n'ont sans doute pas oubliée :

> Birds in their little nest agree,
> But 'tis a chameful sight,
> When children of one family
> Fall out and scratch and bite.

Selon son habitude, l'honorable député qui m'a précédé (M. Foster) nous a gratifiés d'un discours digne d'un habile réthoricien, mais en l'entendant on ne peut s'empêcher de trouver qu'il retarde quelque peu sur la génération actuelle.

M. FOSTER : Une génération de collets montés et de rebelles.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est l'opinion que vous en avez. Je me rappelle qu'il y a déjà longtemps un journaliste (un méchant libéral celui-là) avait prétendu que si celui qui dirige l'opposition avait vécu, il y a dix-neuf siècles, et avait exercé l'art de guérir dans la ville de Jérusalem, il est presque certain que Saphire lui aurait continuellement donné la préférence sur Ananie. Dans le même ordre d'idées, je considère que l'ex-ministre des Finances est venu au monde environ deux mille ans trop tard. Je ne crois pas qu'il eut été possible alors, pas plus qu'à présent, d'en faire un philosophe, même un philosophe de l'école cynique, bien qu'il semble avoir quelques dispositions pour cela, mais je dois dire qu'il aurait fait un superbe sophiste.

M. FOSTER : Le sophiste de l'ancien temps était un homme très distingué.

Le MINISTRE DU COMMERCE : En effet ; et je ne crains pas de dire que l'honorable député, pour jongler avec les faits, pour imaginer des insinuations obliques, pour dénaturer et torturer la vérité, pourrait aller de pair avec n'importe lequel d'entre eux. Il aurait été facilement au premier rang.

Cependant, il n'en a pas moins ses moments de faiblesse. Il avait parfaitement raison de repousser l'accusation portée contre lui par l'honorable député de York-est (M. Maclean) qui lui reprochait d'être l'auteur de cet article quelque peu agressif et signé "Onlooker," dans un journal de cette ville. Mais ce n'était pas prudent de sa part d'accuser mon honorable ami d'avoir violé le secret professionnel. Par là, il semble s'être livré. Il me permettra peut-être un conseil. Il ne nous appartient pas de fouiller dans les secrets de famille de nos adversaires, mais la rumeur veut que l'honorable député et quelques-uns de ses amis sont disposés à détrôner l'honorable baronnet de la place d'honneur qu'il occupe pour le remplacer par son voisin. Je me permettrai de dire à l'honorable député de York (M. Foster) que s'il réussissait, il remporterait une victoire bien ingrate. Il s'apercevrait peut-être que le vieux lion peut être encore dangereux.

Et comme dit lord Byron d'un de ses héros favoris, avec une légère variante.

> Though old he was a Tartar.
> And not at all disposed to prove a martyr.

D'ailleurs, vous savez comme moi, M. l'Orateur, que dans toute famille bien ordonnée et de quelqu'importance, qu'elle soit privée ou politique, il y

a toujours quelques raisons pour ne pas décapiter trop hâtivement un homme de l'expérience de l'honorable baronnet. Dans toutes ces familles il y a des placards et dans tous ces placards, des squelettes. Supposons un instant que l'honorable baronnet se mette a raconter à la Chambre et au pays tout ce qu'il sait sur le compte de ses collègues, et que ces derniers nous fassent les confidents de tous ce qu'ils savent sur son compte !

L'honorable chef de l'opposition ne m'accusera pas de faire du prosélytisme en sa faveur, si je dis que depuis son retour au Canada, il a fait preuve d'une ardeur indiscutable. Cependant sa valeur pourrait être un peu tempérée par la discrétion. Il n'a rien à gagner à s'attaquer furieusement aux personnages occupant de hautes positions, comme il l'a fait l'autre soir. Je ne puis pas dire cependant qu'il n'a pas, pour se justifier, les précédents et la tradition.

Autant que je puis me rappeler, ce fut toujours une doctrine ancienne et respectée des conservateurs de lancer des œufs pourris à un Gouverneur général s'il lui arrive de ne pas être de leur opinion. Certains conservateurs ont même poussé cette doctrine jusqu'à mettre le feu au parlement et à publier un manifeste annexionniste pour exprimer le mécontentement que leur causait la conduite du représentant de Sa Majesté.

D'un autre côté, l'honorable député n'est peut-être pas aussi rancunier qu'il le paraît. Si je ne me trompe pas, dans une occasion mémorable et assez récente, parmi les nombreux et précieux tributs qui lui ont été offerts, dans cette ville même, il y en avait un—et ni le moins précieux, ni le moins élégant—qui venait du haut personnage en question. J'en conclus que l'honorable député n'est pas aussi intransigeant qu'on pourrait le croire. Il a peut-être cru bon d'inviter les enfants d'Israël qui se sont vengés de leurs ennemis en acceptant d'eux des joyaux d'argent et des joyaux d'or, avant de partir pour le désert à la conquête de nouveaux trésors.

Je désire déclarer—et en ceci, je suis certain d'exprimer l'opinion de mes collègues—que nous ne nous opposons en aucune manière à une juste et honnête critique de nos actes : l'opposition est ici pour cela. Nous nous sommes acquittés de cette tâche au meilleur de nos capacités, quand nous siégions à gauche et nous ne pouvons certes pas avoir d'objection à ce que nos adversaires fassent de même. Mais toute critique pour être effective doit reposer sur quelque base solide. Or, un honorable député (M. Foster), avec l'approbation de son chef, s'est permis une critique assez enthousiasme sur laquelle je désire attirer l'attention de mes amis et des leurs. Ces honorables députés ont prétendu avoir dans les rapports officiels la preuve positive que notre politique a complètement failli à encourager notre commerce avec l'Angleterre. Et quelle preuve pensez-vous qu'ils nous donnent? L'honorable baronnet a prétendu et son ami a répété que la preuve de l'insuccès de notre politique se trouve dans le fait que durant l'exercice expiré le 30 juin 1897, nos importations d'Angleterre se sont élevées à $29,412,000, soit une diminution de $3.000,000. Assurément que ces honorables messieurs ne cherchent pas à cacher à la Chambre que notre politique n'a pris effet qu'à la fin du dixième mois de cet exercice, puisque le tarif de mon honorable collègue (M. Fielding) n'a été soumis à la Chambre que le 23 avril 1897. Jusqu'à cette date notre commerce

s'est fait sous l'empire du tarif préparé par nos adversaires. Il n'y a personne au monde qui pouvait s'attendre à ce que dans l'espace de deux mois, nous pouvions changer les opérations de dix huit années. Je prends leurs propres chiffres et j'y trouve la plus forte condamnation possible de la politique fiscale des conservateurs. Dans l'espace de 25 ans, de 1873 à 1897, nos importations d'Angleterre ont diminué de $68,000,000 à $29,412,000. Voilà, M. l'Orateur, quel a été le résultat de leur politique.

Cette diminution dont parle l'honorable député, y compris le déficit de $3,000,000 et quelques piastres, est due, indubitablement et clairement à la politique fiscale des honorables membres de la gauche. Les résultats de cet exercice sont leur œuvre pour les cinq sixièmes, même si l'on admettait—ce que je ne puis pas faire—qu'il nous était possible dans le court espace de deux mois d'affecter sensiblement le cours ordinaire du commerce. Si la logique est impitoyable, comme l'a dit l'honorable député, il est claire jusqu'à l'évidence que sous le rapport des importations la politique des conservateurs a eu pour effet de doubler notre commerce avec les Etats-Unis et de le diminuer de moitié avec l'Angleterre.

Si les honorables députés de la gauche veulent critiquer notre politique, il leur faut attendre un peu. D'abord notre tarif ne prendra pleinement effet que le 1er août prochain, alors que la réduction de 25 pour 100 sera mise en opération. Si le 1er juillet prochain, les rapports officiels indiquent des résultats relativement semblables à ceux d'aujourd'hui, bien plus, si le 1er août 1899, les rapports font voir que notre commerce avec l'Angleterre a diminué, pendant qu'il a augmenté avec les Etats-Unis, alors on pourra dire, avec quelque vérité, que nos efforts généreux et bien intentionnés pour venir en aide au commerce anglais, n'ont pas eu le succès que nous en attendions.

Mais c'est vouloir se moquer de l'intelligence de la Chambre et de celle des électeurs de prétendre comme les honorables députés, qu'ils ont la preuve de l'insuccès de notre politique fiscale dans les rapports allant jusqu'au 1er juillet 1897, qui ne comprennent que deux mois du nouveau régime fiscal.

Je ne sens pas le besoin de m'élever jusqu'aux hautes altitudes morales qui ont marqué le commencement du discours de l'honorable député. Je dirai simplement que j'espère qu'à l'avenir il saura s'y conformer dans la pratique, car je regrette d'avoir à dire que jusqu'à présent, il nous a donné le spectacle de divergences considérables entre ses altitudes morales et sa conduite.

Mais lorsqu'il parle de nos tactiques mal ébauchées et de notre stratégie informe, et plus particulièrement lorsqu'il veut savoir si nous sommes satisfaits de notre chef, il est bien temps de lui demander s'il est satisfait du sien.

Il a eu l'obligeance de nous rappeler la cote des actions du chemin de fer canadien du Pacifique, en 1898, et de faire remarquer que c'était là une preuve passablement convainquante de la solidité des valeurs canadiennes. Il voudra peut-être aussi nous dire à quel chiffre étaient cotées les actions du chemin de fer canadien du Pacifique en 1896, lorsqu'il a quitté le pouvoir. Quant à la cote morale qui peut nous guider pour constater la différence entre la position que le Canada occupait alors et celle qu'il occupe aujourd'hui, je ne voudrais pas rappeler ces pages pénibles de notre histoire, mais que ceux qui désirent se renseigner sur ce point exami-

nent la différence entre le Canada d'à présent et le Canada de 1891. Qu'ils consultent les journaux anglais du temps qui sont remplis du récit des actes de corruption et de débauche politique qui ont été mis au jour par les comités de la Chambre en 1891, et qu'ils comparent ces récits avec les innombrables compliments, si justes et si mérités, adressés au Canada et à ses représentants, durant l'année qui vient de s'écouler.

L'honorable député s'est étendu longuement et complaisamment sur l'humiliation et la honte infligées au Canada, parce que les officiers en loi d'Angleterre ont jugé à propos de désapprouver notre interprétation d'un certain article de notre tarif. Je ne suis pas pour m'en rapporter à mon seul jugement dans une question de cette nature, mais je rappellerai à l'honorable député qu'il y a deux prétentions distinctes quant aux effets d'un article comme celui que nous avons mis dans le tarif. Il n'ignore pas qu'il y a une école de jurisconsultes, et une école très recommandable, qui prétend la même chose que nous, et une autre qui partage les vues des officiers en loi d'Angleterre ; mais ce n'est pas la peine de discuter ici laquelle de ces deux écoles a raison. Voici ce que je tiens à dire à l'honorable député : Plus étaient grandes les difficultés que nous avions à surmonter, plus étaient grands les obstacles légaux et techniques que nous avions à combattre, plus était grande l'opposition que nous avons eu à combattre pour faire triompher notre politique et faire dénoncer ces traités, plus est grand l'honneur qui en revient au gouvernement et plus spécialement à mon honorable ami, le premier ministre qui a su vaincre tous les obstacles, surmonter toutes les difficultés pour obtenir le but désiré et faire répudier la politique imprévoyante adoptée par les gouvernements anglais d'autrefois et avoir obtenu pour le Canada la haute distinction d'avoir été la première colonie a s'émanciper et à émanciper les colonies sœurs des entraves qui n'auraient jamais dû leur être imposées, de l'aveu même du premier ministre d'Angleterre.

Je maintiens que c'est là un triomphe politique et diplomatique aussi complet et aussi beau qu'on pouvait le désirer, et je répète que plus les difficultés étaient grandes, plus grand est l'honneur d'avoir réussi. Revenons maintenant, pour un instant, aux critiques qu'ont provoqué les résultats obtenus par notre tarif différentiel. La Chambre se rappelle que l'honorable député a posé la question à peu près ainsi : Il prétend que nous accordons le privilège du tarif minimum aux neuf dixièmes des pays étrangers, qui font du commerce avec nous, et que nous le refusons aux neuf dixièmes des colonies sœurs. Quelqu'un qui aurait entendu ces paroles et qui n'aurait pas été bien au courant des détails de notre commerce aurait pu croire que nous avons entièrement échoué dans notre tentative d'écarter les pays étrangers des bénéfices du tarif minimum. Cependant, quels sont les faits véritables ? Six dixièmes des importations totales du Canada durant le dernier exercice, venaient des Etats-Unis qui sont exclus des avantages du tarif minimum. Et trois autres dixièmes ou environ viennent de l'Angleterre qui est admise à en jouir. A quoi se résume la balance ? Déduisons de cette balance les importations de l'Allemagne, de la Belgique et de la France, qui tous trois avaient droit au tarif minimum en vertu de traités spéciaux—à l'un desquels nous avons été nous mêmes partie—et il reste à peine une demi-douzaine de millions, comprenant, presqu'en totalité des articles comme le thé et le sucre, auxquels cette clause de notre tarif ne s'applique pas du tout.

Passons maintenant à une autre question à laquelle l'honorable député a consacré beaucoup d'attention, et mérite certainement les honneurs de la discussion, bien que je n'aie guère remarqué une grande concordance de vue entre ses opinions et celles émises par celui qu'il continue, je suppose, à appeler son chef, à propos du contrat conclu par le gouvernement pour la construction d'un chemin de fer dans le Yukon et le Klondike. Il sait parfaitement, comme je le sais moi-même, qu'il est tout à fait inutile de discuter les détails de cette affaire tant qu'elle ne sera pas soumise à la Chambre sous la forme d'un bill et tant que le contrat n'aura pas été produit. Mais il y a de grandes questions de fait, bien évidentes et bien claires, sur lesquelles la Chambre peut se former, dès à présent, une opinion assez juste. Si cela peut causer quelque satisfaction à l'honorable député, je n'ai aucune objection a admettre, que j'aurais beaucoup préféré, comme tous mes collègues, pouvoir traiter cette affaire en la manière ordinaire et par les moyens ordinaires ; nous aurions été heureux de pouvoir faire faire une exploration complète de ce tracé et de demander des soumissions pour l'entreprise.

Nous ne l'avons pas fait, et je crois que nous pourrons établir à la satisfaction de la Chambre que si nous avions agi ainsi, nous aurions complètement manqué à notre devoir envers le peuple, tout en exposant l'intérêt de l'Etat à un grand danger. Je crois que nous démontrerons aussi que dans les circonstances où nous nous trouvions il était absolument impossible d'agir autrement que nous l'avons fait. Je ne désire pas, le moins du monde, me dérober aux critiques de l'honorable député ou de qui que se soit, quant au tracé que nous avons jugé à propos d'adopter, mais je veux faire connaître brièvement à nos amis et au pays en général, les raisons qui nous ont fait adopter cette ligne de conduite extraordinaire. Parmi ceux qui ont quelque peu étudié les affaires du Yukon, personne ne niera qu'il faut se hâter de construire un chemin de fer dans cette contrée, si nous voulons écarter de graves désastres, dans le cas où une population considérable s'y rendrait, si les moyens de communications restaient ce qu'ils sont actuellement.

De plus, je crois que tout le monde, en dépit des déclamations de l'honorable député, admettra que ceux qui entreprennent la construction de ce chemin, avec leurs propres deniers, et non avec l'argent du pays, remarquez-le bien, encourent des risques énormes. Il ne sert à rien de nier que cette entreprise, telle qu'elle se présente aujourd'hui, est un simple coup de dé. Il était de notre devoir de ne pas risquer l'argent du pays, et de nous assurer en même temps du fait que s'il est constaté que le pays est véritablement très riche, la population du Canada ait sa part des profits, sans avoir eu à en courir le risque. Etant données ces conditions, j'aimerais savoir quel plan, quel projet, nos adversaires nous conseilleraient. Quel meilleur plan ont-ils à nous proposer ? Il ne sert à rien de dire que nous aurions dû attendre l'ouverture des Chambres, puis demander des soumissions et ensuite entamer de longues et pénibles négociations qu'aurait nécessairement entraîné la solution d'une question aussi difficile. Si nous avions adopté ce moyen, nous aurions pu renoncer à tout espoir d'avoir un chemin cette année. Cela aurait été un désastre, en vue

du courant extraordinaire d'émigration que nous pouvons nous attendre à voir se diriger de ce côté.

Si nous nous étions croisé les bras, sans avoir le courage de nous élever à la hauteur de la circonstance, si nous n'avions pas fait ce qui était manifestement notre devoir, personne n'aurait été aussi véhément que l'honorable député qui m'a précédé, pour nous dénoncer comme des incapables et des hommes indignes des positions que nous occupons.

Supposons—et la chose n'est pas impossible—que malgré tout ce qui a été dit et fait, il se trouve que le Klondike et le Yukon ne contiennent pas les immenses quantités d'or qu'on s'attend d'y trouver, supposons aussi que le gouvernement eut entrepris la construction de ce chemin de fer et eut dépensé en pure perte des millions pour tacher d'exploiter ce pays, toute la Chambre se serait unis pour condamner notre extravagance et notre imprévoyance.

Voyons maintenant l'autre alternative, que nous espérons tous être la vraie. Supposons que ces contrées renferment les plus riches terrains aurifères du monde entier—des placers d'une richesse incomparable—qu'arrivera-t-il ? Par le moyen que nous avons adopté notre population est certaine de retirer, piastre pour piastre, livre pour livre, sa part de ces richesses ; et cela, je le répète, sans que l'Etat risque un sou.

Je ne m'étonne pas de voir l'honorable député critiquer cette manière de procéder ; ce n'est pas ainsi que lui et ses collègues agissaient, en de pareilles occasions.

M. LANDERKIN : Ils donnaient des terres et de l'argent.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Encore une seule remarque. J'espère, et en ce moment, je fais appel aux meilleurs sentiments de l'honorable chef de l'opposition et de ses partisans, que durant tout le débat sur cette affaire, nous aurons la sagesse et la prudence de conserver une attitude courtoise et modérée envers nos voisins et les actes de leur gouvernement. J'ai toujours remarqué que pour traiter avec le peuple américain, la meilleure règle à suivre était : *suaviter in modo, fortiter in re.* Nous nous proposons de nous conformer à cette maxime. Dans les circonstances comme celle-là, toute fanfaronnade est plus qu'inutile. Il n'y a pas de doute que ces questions de frontières sont difficiles et épineuses, et le gouvernement canadien, en entreprenant de les régler, comprend toute la responsabilité qui pèse sur lui. Il est responsable au Canada d'abord, et ensuite à l'Empire, et j'espère que tant que nous nous unirons pour protéger les justes droits du Canada, les deux côtés de la Chambre se donneront la main pour que la discussion concernant les prétentions ou les réclamations des Etats-Unis soit conduite avec calme et dignité. Cela sera plus de nature à amener une solution satisfaisante des difficultés, que tout pathos ou déclamation de notre part. Nous ne sacrifierons pas les droits du Canada ; mais d'un autre côté le gouvernement ne se laissera pas entraîner à commettre des imprudences, pour plaire à une faible fraction de la population.

L'honorable député (M. Foster) a eu la complaisance de demander pourquoi nous prétendons que le gouvernement canadien mérite un certain degré de confiance de la part de la population. Je suis heureux de pouvoir lui répondre que je trouve à cela plusieurs excellentes raisons. L'honorable député n'a pas osé nier que le crédit du Canada a atteint aujourd'hui une position qu'il n'avait jamais occupée auparavant. Il n'a pas pu nier, malgré tous ses efforts pour amoindrir l'importance du fait que le commerce du Canada a progressé par sauts et par bonds depuis dix-huit mois. On se rappelle avec quelle vigueur et quelle emphase l'honorable député et ses amis insistaient autrefois sur le fait que la plus forte et la plus étonnante preuve du succès complet de la politique nationale était que dans le cours d'un exercice les exportations avaient dépassé les importations d'un million de piastres, ou environ. Durant les douze premiers mois de notre administration les exportations ont dépassé les importations de $17,000,000, et pendant les six mois suivants, l'excédant des exportations sur les importations est de $20,000,000. Avec quelle unanimité nos adversaires se seraient-ils vantés de cela, s'il avaient pu nous montrer des résultats comme ceux-là, mais aujourd'hui, c'est à peine si l'ex-ministre des Finances y fait allusion en passant.

Une autre considération qui doit mériter au gouvernement du jour la confiance de la Chambre et du pays, c'est que, comme mon très honorable ami et moi l'avons dit, jamais le Canada, depuis la Confédération, n'a été traité par l'Angleterre et les autres pays avec la même déférence qu'aujourd'hui, et je dis en toute sincérité que cette déférence nous la devons en grande partie à notre politique que l'honorable député prétend n'avoir rien accompli dans ce sens.

Ce n'est pas une mince affaire, comme il le sait bien, quand on voit des traités conclus avec des pays de l'importance de l'Allemagne dénoncés, parce qu'ils sont en conflit avec les intérêts du Canada, et parce que le Canada a demandé leur abrogation au gouvernement anglais.

Comme une autre preuve que la confiance populaire dans l'honorable premier ministre et ses collègues ne va pas en s'amoindrissant, je rappellerai à l'honorable député la longue liste de victoires électorales remportées par le parti libéral depuis son arrivée au pouvoir. Prétend-il que ce n'est rien de voir que le gouvernement qui est arrivé ici, il y a dix-huit mois, avec une majorité de 22—je crois que c'est le chiffre donné par l'honorable chef de l'opposition lors de la composition des comités —peut maintenant compter sur une majorité compacte et dévouée de 47 ? Compte-t-il pour rien le fait que la province de l'Ile du Prince-Edouard s'est déclarée libérale par une imposante majorité ? Et que pense-t-il de la Nouvelle-Ecosse ?

Une VOIX : Des pièces et des lambeaux.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député se rappelle aussi que, l'autre jour, cinq de nos nouveaux collègues ont été présentés à la Chambre par mon très honorable ami et ses collègues, et je crois que l'opposition n'en a pas présenté un seul.

Une VOIX : Méfiez-vous des ides de mars.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous prendrons soin de franchir ce pas quand nous y serons. Pour ma part, je considère que nous avons eu presque trop de bonheur. Je ne tiens pas à voir l'opposition plus faible. J'ai été à même d'apprécier la vérité du conseil d'un ancien et éminent homme d'Etat anglais qui disait que la meilleure garantie d'un bon

gouvernement, c'est d'avoir sur les bancs de la gauche une opposition active, bien organisée et sans scrupule. Nous avons déjà les deux premières qualités dans l'opposition actuelle et j'espère qu'elle nous donnera la troisième.

Je ne nie pas que la tâche de gouverner le Canada est une tâche délicate et difficile sous plus d'un rapport. Nous sommes tenus, d'un côté, de profiter de nos avantages, et d'en faire bénéficier autant que possible la population, mais d'un autre côté, nous sommes tenus aussi de voir à ce que l'avenir du pays ne soit pas escompté trop libéralement, comme nous en avons eu malheureusement trop de preuves pendant les dix-huit années que nous avons passées dans l'opposition.

Il est de notoriété publique que tous les jours, presque à chaque heure du jour, une foule de projets, dont quelques-uns ne sont pas sans mérites, sont soumis à la considération du gouvernement. A ce propos je n'hésite pas à dire que pour s'assurer l'aide et la coopération du gouvernement, il ne suffit pas que le projet soit bon en soi. Le gouvernement exige plus que cela. Il faut que le projet soit absolument nécessaire à l'intérêt général et qu'il puisse laisser raisonnablement espérer de prompts résultats.

Ce n'est pas notre faute si en arrivant au pouvoir nous avons trouvé le pays obéré par une lourde dette ; ce n'est pas notre faute si à notre arrivée à la tête des affaires, l'Etat avait à faire face à des dépenses annuelles très élevées ; ce n'est pas notre faute si nous avons trouvé le pays soumis à une taxation très lourde, bien que nous nous soyons efforcés de la diminuer d'une manière appréciable ; ce n'est pas notre faute s'il nous faut pourvoir à des engagements dispendieux pris par nos prédécesseurs.

Je puis me permettre, en passant, de critiquer un des exemples cités par l'honorable député (M. Foster). Il a bien voulu nous dire que toute la réduction qu'il avait pu trouver dans le tarif se réduisait aux trois quarts de un pour cent. Or, après deux ans d'efforts soutenus il a réussi, je crois, à opérer une réduction de un quart d'un pour cent dans le tarif, nous avons donc à tout événement fait trente fois mieux que lui. Quelque peu vraisemblable que soit ce calcul, je le lui fais remarquer, parce que je ne suis pas persuadé qu'il le comprenne, et je dirai à la Chambre que rien n'est plus trompeur que ce calcul des moyennes. L'effet d'un tarif comme celui-là, avec des droits élevés, avec une tendance à une haute protection, était ceci, dans une grande mesure ; qu'il prohibait absolument l'entrée dans ce pays d'un grand nombre de produits. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) pourrait comme moi, s'il le voulait, préparer un tarif, dans lequel on ne semblerait prélever qu'une somme relativement restreinte, avec des droits minimes, mais qui en même temps exclurait un si grand nombre de produits, qu'il aurait pour effet de peser lourdement sur les épaules de la population de ce pays. Sa comparaison peut avoir sa raison d'être lorsqu'il existe deux tarifs tous deux *ad valorem*, mais lorsqu'il compare un tarif en grande partie spécifique, ou spécifique et *ad valorem*, avec un tarif qui est principalement *ad valorem*, il ne saisit certainement pas le véritable sens de la question ; et lorsqu'il prétend pouvoir démontrer qu'il n'existe actuellement que cette réduction apparente, il ne doit pas oublier non plus, ce qu'il ne semble pas avoir pris en considération, que la moitié de notre programme est encore à appliquer, et qu'une fois ce fait accompli, il constatera peut-être que la réduction sera probablement plus considérable qu'il ne le dit.

Ce n'est pas notre faute, M. l'Orateur, si notre revenu est lourdement grevé. Ceux des honorables membres de cette Chambre qui ont eu occasion d'écouter les remarques que j'ai faites sur cette question lorsque j'occupais un siège dans l'opposition, me rendront justice, en se rappelant que dans chaque circonstance que le point sur lequel j'ai toujours insisté le plus fortement lorsque j'avais à combattre les projets des honorables députés alors au pouvoir, était celui-ci : qu'ils étaient en frais d'engager tous les revenus du pays. Je ne connais pas de pays dont les revenus disponibles soient aussi faibles comparés aux dépenses, dont le revenu net soit aussi lourdement grevé que l'est aujourd'hui celui du Canada ; et le fait que le ministre des Finances de la période à laquelle il fait allusion, ait permis à un pareil état de choses d'exister, ne parle certainement pas en sa faveur.

J'ai dit qu'il était très difficile pour le moment d'opérer des réductions importantes, et cela pour la raison bien simple que ce n'est pas sur $38,000,000 ou $39,000,000 que nous pouvons faire ces retranchements, mais bien dans une mesure limitée, à peine $8,000,000 ou $9,000,000.

J'ai déjà dit et je répète que le meilleur moyen d'améliorer notre condition est de mettre en vigueur des mesures de la nature de celle que mon honorable ami le directeur général des Postes a prises, et qui vont lui permettre, j'espère, de montrer à la Chambre, lorsque les estimations de son département lui seront soumises, qu'il a fait disparaître cet énorme déficit de près de trois quarts de million de piastres, qui depuis si longtemps l'emportait sur les revenus, dans son département.

Il y a aussi un autre moyen d'augmenter le revenu public et d'alléger le fardeau qui pèse sur les épaules du peuple, et cela en améliorant l'administration de notre réseau de chemin de fer, de façon à retirer quelque profit des $55,000,000 engloutis dans la construction et l'exploitation du chemin de fer Intercolonial. J'espère que de ce côté-là aussi, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) va, malgré les nombreuses difficultés qui se trouvent sur son chemin, réussir à faire quelques économies. Il y a aussi une autre chose à laquelle l'honorable député (M. Foster) n'a pas semblé attacher une grande importance, et qui cependant nous permettra en définitive de diminuer d'une manière sensible le fardeau qui pèse sur les épaules du peuple, je veux parler des succès financiers remportés par mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding). Aujourd'hui nous payons environ $12,000,000 par année d'intérêt sur notre fonds d'amortissement. Si l'honorable ministre des Finances, réussit dans ses projets, si nous parvenons dans un avenir rapproché à nous débarrasser de ce fonds d'amortissement, et à réduire le taux d'intérêt sur notre dette à 2½ pour 100 ou environ, cela aura pour résultat de transformer cette dette de $12,000,000 qui apparait actuellement dans les comptes publics, en une dette de $7,000,000.

Ce sont là les moyens à prendre pour opérer des économies considérables et les membres du cabinet font tout en leur pouvoir pour les mettre en application aussi promptement que possible. Mais ce n'est pas en dix-huit mois de pouvoir que nous pouvons réparer les conséquences désastreuses du

passage au pouvoir de nos prédécesseurs : il a fallu plus de temps que cela pour nettoyer les écuries d'Augias, et l'on ne devait pas s'attendre que nous pourrions, durant une aussi courte période, réparer les désastres accumulés par dix-huit années d'erreurs et de mauvaise administration. J'ajoute qu'il y a tout lieu de croire que les mesures prises par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton), pour retirer tout le bénéfice possible de ces découvertes de dépôts aurifères, auxquelles l'honorable député (M. Foster) attribue, avec raison, une bonne partie de la prospérité dont nous espérons jouir, ces mesures, dis-je, auront pour effet d'augmenter considérablement la population du Canada et de diminuer le fardeau des taxes. Si nous réussissons à réduire les dépenses à $35,000,000 pour une population de 7,000,000, je crois que cela serait beaucoup plus avantageux au pays que de dépenser $40,000,000 pour une population de 5,000,000. La réalisation de ce que je viens d'énoncer ne tardera guère à se manifester. Mais pour y arriver, il nous faut un délai raisonnable. Il nous faut demander plus ; nous devons nous adresser à nos amis et les prier de vouloir bien continuer comme par le passé de nous accorder un loyal et généreux appui. De notre côté nous sommes tenus de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour mériter cette confiance, et à cette fin, entre autres choses, je suis autorisé à dire que le gouvernement—qui durant la dernière session, comme vous le savez, a dû encourir de fortes dépenses dans le but d'augmenter les ressources du pays, a décidé de restreindre ces dernières, durant la présente session, aux strictes besoins du pays.

Encore un mot et je termine. L'honorable député (M. Foster) n'a pu finir son discours sans faire allusion au "langage sévère" de mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier). C'est la première fois que j'entends appliquer une pareille épithète aux paroles du très honorable premier ministre, bien qu'il ne puisse y avoir eu doute qu'il n'ait très souvent mérité d'être félicité de ses talents d'orateur. Il (M. Foster) ose parler des humiliations et des malheurs dont nous avons été les victimes, et il a l'audace de nous dire qu'il est persuadé que celui qui écrira l'histoire de notre pays s'arrêtera avec orgueil et plaisir sur les dix-huit années de règne du parti conservateur. Que cet historien soit grit ou tory, s'il est un honnête homme, il sera forcé de dire, lorsque le temps sera arrivé d'écrire l'histoire du Canada, que jamais notre pays n'a été frappé d'un aussi grand malheur que celui qui lui est arrivé en 1878, lorsqu'il a chassé Alexander Mackenzie du pouvoir pour le remplacer par l'honorable baronnet et ses amis. J'ai bien avant aujourd'hui soutenue dans cette Chambre, et je prétends encore, que si un état honnête des recettes et des dépenses du Canada en 1878, ainsi que celui de ses ressources à cette époque, était préparé, et qu'on le comparât à l'état financier dans lequel se trouvait le pays lorsque les honorables membres de la gauche perdirent le pouvoir, cette comparaison serait loin de parler en leur faveur.

Si l'on considère l'énorme dépréciation qui a eu lieu dans la valeur de la propriété, et la diminution de la population durant cette période, toutes choses bien connues, quelle est après tout la richesse réelle du pays ? La véritable richesse du pays réside dans le nombre d'hommes et de femmes, intelligents, craignant Dieu, et industrieux qui l'habitent ; et à quelle époque pouvons-nous trouver dans l'histoire du Canada une période plus pauvres

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

en résultats pratiques que celle des dix-huit années de pouvoir du parti conservateur ? Comme je viens de le dire, je suis étonné de voir avec quelle audace un honorable député venant des provinces maritimes, et particulièrement de la province du Nouveau-Brunswick, qui n'ignore pas que dans sa propre province les affaires ont été durant dix ans dans un véritable état de stagnation, et dont la population n'a pas augmentée, je suis étonné, dis-je, de voir un tel homme se lever dans cette chambre et nous dire que les dernières dix-huit années seront toujours considérées comme une période vraiement remarquable dans l'histoire du Canada. Je dis à l'honorable député que le résultat de ces dix-huit années de pouvoir, a été, comme sa propre conduite en 1896, et celles d'un grand nombre de ses adhérents à cette époque, de nature à démoraliser et à dégrader la vie publique au Canada, et qu'il faut certainement plus de dix-huit mois pour rétablir les choses dans l'état où elles étaient auparavant. Bien que j'aie lieu de croire qu'avec un délai raisonnable et beaucoup de bonne volonté nous puissions réussir à améliorer la situation, je ne crois pas qu'aucun autre pays aurait pu accorder sa confiance à ces hommes durant dix-huit ans et ne pas s'en porter plus mal pour cela. Je n'ignore pas qu'ils prétendent avoir augmenté la richesse de notre pays, mais je nie cette prétention. Ils ont enrichi quelques favoris et appauvri le peuple.

Je répète que si l'on pouvait placer en ligne de compte l'augmentation de la dette publique et privée, ainsi que l'énorme dépréciation de la valeur de la propriété dans tout le Canada, durant cette période, avec tout ce qu'ils prétendent avoir ajouté à notre richesse naticnale, la différence serait loin d'être en leur faveur. Je dis de plus à l'honorable député et à ses amis que jamais dans l'histoire de notre pays, on a vu nos hommes publics descendre aussi bas que durant les dernières années du règne de nos adversaires. Nous devons tirer profit des exemples qu'ils nous ont donnés. Je suis bien disposé à écouter leur critique, et je dois dire que je considère l'honorable député comme étant bien l'homme qui convient dans cette position. Il va pouvoir tout à son aise nous poser des questions sur ce que nous pouvons avoir dit dans des circonstances antérieures. Mais sous ce rapport, je l'approuve. Je souhaite la bienvenue à sa critique ; et je suis heureux de voir quelle tâche lui incombe. Mais je ne suis pas disposé à permettre à l'honorable député ni à aucun de ses amis de prétendre que le Canada a quelque raison d'être fier de leur régime.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne crois pas que l'opposition ait à se plaindre de la tournure prise par le débat et des discours prononcés par les honorables membres de la droite. Mais je suis convaincu que la Chambre a été surprise en entendant le discours prononcé ce soir par l'honorable préopinant, de voir un homme de l'intelligence et de l'expérience du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) réduit à se servir d'arguments aussi futiles et d'un langage aussi ampoulé. Nous avons entendu de meilleurs discours que celui-là de la part de l'honorable ministre, et s'il veut bien me permettre d'exprimer ma pensée à ce sujet, nous avons reconnu dans quelques-unes des attaques personnelles qu'il s'est permises, le vieux représentant d'Oxford-sud, qui par suite de fautes de cette nature aux yeux de

son parti, fut détrôné de sa position de financier en chef et tenu à l'écart durant la dernière élection générale. Lors de la dernière session, nous avons cru constater que la leçon lui avait été profitable, car il était impossible de trouver parmi les membres de la droite un adversaire plus poli, plus courtois et plus agréable que l'honorable ministre du Commerce. Mais il s'efforce de reconquérir l'autorité dont il jouissait jadis, et je crains bien que dans sa jalousie et sa rage il ne tente de se venger sur nous au lieu de s'attaquer aux hommes qui l'entourent et l'ont en si piètre considération. Je crois avoir le droit de dire que l'honorable ministre a été quelque peu personnel dans ses remarques.

Non seulement il s'est attaqué à mon père, mais il m'a aussi lancé quelques-uns de ses traits, et a soulevé devant cette Chambre durant le cours du débat sur l'adresse certains discours oiseux relativement à des relations d'un caractère personnel, qui aurait eu lieu avec un personnage haut placé de ce pays, et au sujet duquel on n'a pas voulu permettre à l'opposition de faire la moindre allusion ou d'obtenir la moindre explication. Sans vouloir entrer dans la discussion de questions personnelles au sujet de ce qui a eu lieu avant qu'un certain personnage se soit rendu coupable d'une grave erreur constitutionnelle—si l'on me permet de me servir de cette expression—et ait mérité tant dans cette chambre qu'au dehors, la réprobation du peuple canadien, laissez-moi en venir aux souvenirs que l'honorable ministre du Commerce a rappelés à notre esprit, lorsqu'il a dit que le parti tory avait toujours aimé à insulter les gouverneurs généraux—et à cette occasion, je lui rappellerai—ce qui n'est peut-être pas nécessaire—qu'aucun gouverneur général n'a été insulté par le parti conservateur, depuis que l'honorable ministre est sorti de ses rangs. Mais il y a au moins un gouverneur général au Canada, sir Edmund Head, qui a été durant longtemps l'objet d'injures les plus grossières et du caractère le plus personnel de la part du parti réformiste, auquel l'honorable ministre a fini par appartenir, les journaux et les chefs de ce parti accumulant sur lui des épithètes si grossières et si injurieuses que personne dans cette chambre ne voudraient aujourd'hui tolérer semblable chose.

L'honorable ministre du Commerce, répondant bien pitoyablement aux arguments de l'opposition et essayant de les éviter, a avoué qu'après tout, au sujet de la politique de réciprocité il y avait deux écoles: et toute la difficulté consiste à démêler parmi ses arguments s'il a dirigé ou suivi ses collègues dans la mauvaise doctrine. Il a été assez audacieux—et nous savons tous jusqu'où il peut aller dans cette voie—pour faire allusion à certaines dissensions intestines qu'il croit sur le point d'éclater dans les rangs du parti conservateur. Il m'a semblé, si mes yeux ne m'ont pas trompé, que quelques-uns de ses collègues sont devenus mal à l'aise lorsqu'il a fait allusion aux dissensions de parti et j'ai cru que l'honorable député de Berthier (M. Beausoleil), l'honorable député de Québec (M. Dobell), l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), l'honorable député de Maisonneuve (M. Préfontaine), l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), l'honorable député d'Hochelaga (M. Madore)et l'honorable député de Montmagny (M. Choquette) pour ne citer que quelques noms parmi cette majorité dont il est si fier, semblaient fatigués de l'entendre traiter un sujet d'autant d'actualité dans les rangs de son parti. Puis, discutant les arguments apportés par l'honorable député d'York (M. Foster), il a dit que les six dixièmes des importations provenaient des Etats-Unis, c'est-à-dire d'un pays qui ne bénéficiait pas des avantages du tarif privilégié et que ce dernier avait eu tort de ne pas tenir compte de cela dans l'état qu'il avait préparé. Ceci me permet en passant, d'appeler l'attention du gouvernement et de la Chambre sur un point particulier du tarif sur lequel on n'a guère insisté jusqu'ici au cours du débat.

Tandis que le gouvernement prétendait—car, il a été admis par eux-mêmes que ce n'était qu'un prétexte et rien de plus—qu'ils étaient remplis d'affection et d'amour pour la mère-patrie, à l'égard de qui ils n'avaient pas toujours professé des sentiments aussi louables, mais à qui cependant ils accordaient de nombreux privilèges et bien qu'il fut vrai nominativement que les Etats-Unis ne devraient pas et ne pouvaient pas bénéficier de cette partie privilégiée du tarif,ont eu grand soin, comme le démontre le résultat obtenu, d'accorder aux Etats-Unis un privilège extraordinaire en plaçant sur la liste des articles admis en franchise un certain nombre de produits américains. Or ce sont les Etats-Unis qui ont retiré le plus de profit de cette abolition des droits, sur le choix que l'on a fait des articles devant être admis en franchise, et la proximité où ils se trouvent du marché canadien. Un droit priviligié assez important a été accordé sur le fer, l'acier et la houille provenant des Etats-Unis.

Dans une autre partie de son discours il m'a fait grandement plaisir de constater qu'il se réjouissait de la prospérité qui règne au Canada. J'admets avec lui que le pays est dans un état de prospérité dont nous avons lieu de nous réjouir ; mais quand il s'est agi de trouver les causes de cette prospérité, sa modestie n'a pu l'empêcher de les attribuer à la politique du gouvernement. Je regrette de ne pouvoir partager son opinion sur ce point et c'est lui-même qui me fournit les raisons de mon obstination. Je tiens dans ma main la copie d'un discours prononcé par l'honorable ministre du Commerce,—un discours beaucoup plus soigné que celui qu'il vient de prononcer — dans lequel il disait à la convention libérale que les réformes au tarif pouvaient rapporter certains bénéfices au pays, mais que le seul et unique moyen de sortir le Canada de la pauvreté et de la misère dans lesquels il croupissait, à cette époque, était de lui obtenir l'entrée libre de ses produits sur les marchés américains.

L'honorable ministre, oubliant cette théorie qu'il a préconisée si longtemps, a essayé ce soir, dans l'excitation et l'enthousiasme du moment, de tirer gloire du fait que malgré que le tarif américain soit encore plus élevé à notre égard qu'auparavant, notre commerce avec nos voisins a augmenté et prospéré. Il attribue au gouvernement tout le mérite d'actes, sages ou non, mais qui étaient indépendants de la coopération des Etats-Unis ; et à la fin de son discours il nous explique quelle était la ligne qu'il avait suivie et préconisée alors qu'il était dans l'opposition. C'est maintenant au tour de l'honorable ministre à donner l'exemple, mais après l'avoir écouté je ne me sens pas du tout disposé à l'imiter et à toujours soupçonner quelque chose de mauvais dans tous les actes du gouvernement. Et malgré les soupçons

que je puisse avoir contre l'administration actuelle jamais je ne discuterai tant que je siégerai dans cette Chambre, avec un esprit aussi prévenu que cela, toutes les questions qui pourront nous être soumises. J'ai écouté le discours de l'honorable ministre du Commerce avec la plus grande attention, et je ne crois pas qu'il me soit nécessaire, malgré tout le respect que je porte à l'honorable min stre et à ses talents, de m'occuper plus longtemps de ce qu'il a dit.

Le débat actuel est très important. Il peut être prolongé encore quelque temps pour le plus grand intérêt du pays, car il a trait à des questions importantes, qui deviennent d'autant plus sérieuses et importantes qu'elles ne reçoivent que peu d'attention de la part du gouvernement, malgré qu'elles aient été traitées avec beaucoup de soins par ceux des orateurs qui ont déjà parlé sur ces questions de ce côté-ci de la Chambre. Les honorables membres de la droite, quelque puissants qu'ils se croient, ne doivent pas oublier que ces questions sont discutées, et qu'elles passionnent maintenant l'opinion publique dans tout le pays. Ils sont accusés de ne pas avoir rempli leurs promesses.

On leur a dit : vous aviez violé les promesses que vous aviez faites au sujet du tarif, et du commerce de préférence, des retranchements et de l'indépendance du parlement, à cela le premier ministre a répondu virtuellement : Malgré tout ce que vous dites nous avons remporté les élections, et le jubilé de la Reine fera époque dans ma carrière. Mais cette réponse ne sera pas suffisante pour le pays. Toute l'excitation que peut avoir produit cette année remarquable et toute la loyauté dont notre pays est capable de faire preuve, ne relèveront pas les honorables membres de la droite de la nécessité dans laquelle ils se trouvent de répondre aux accusations portées contre eux. Si le gouvernement veut continuer de marcher de victoire en victoire et remporter d'autres élections partielles dans le pays, il doit, avant que ce débat soit terminé, essayer de répondre à ces accusations. J'ai un devoir désagréable à remplir, celui de formuler contre le premier ministre l'accusation sur laquelle j'appelle votre attention, car cette accusation a été portée par un député qui est loin de lui être aussi hostile en politique que je le suis, et qui en outre fait autorité au barreau. C'est l'opinion de l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy), exprimée en présence de mon honorable ami, alors qu'il était dans l'opposition, il est vrai, sur une question au sujet de laquelle j'ai souvent appelé l'attention du gouvernement. En 1891, une élection fédérale avait été cause de beaucoup d'excitation et le premier ministre actuel, qui était alors chef de l'opposition, fut accusé d'avoir accepté le programme adopté à une conférence très importante tenue à Québec en 1887—et où il fut décidé de faire une nouvelle répartition de la subvention accordée aux provinces par le gouvernement fédéral.

Ce projet, probablement le plus important qui ait été décidé par la conférence, entraînait des dépenses considérables.

Le chef du gouvernement de Québec, qui était l'allié de l'honorable ministre, aujourd'hui le chef du gouvernement, déclara que le chef de l'opposition à cette époque avait promis de mettre ce projet à exécution s'il arrivait au pouvoir, et en retour le premier ministre de la province de Québec s'était solennellement engagé à donner à M. Laurier une majorité de 15 voix dans sa province. L'un de mes collègues dans l'ancienne administration, l'honorable député de Haldimand (M. Montague) rappela un jour la réponse faite par l'honorable premier ministre à une question qui lui était posée par un député, M. Desjardins, et sir Wilfrid Laurier admit avoir approuvé le programme adopté à la conférence de Québec. Plus tard l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) parlant sur cette question se servit d'expressions bien fortes, il disait que non seulement un marché avait été conclu en 1887, mais que même une partie de ce marché avait été exécutée, et, avec la promesse du premier ministre actuel de remplir ces engagements et de mettre à exécution lorsqu'il arriverait au pouvoir les diverses clauses du programme adopté à la conférence de Québec en 1887. Le chef du parti libéral dans cette province avait réussi, non seulement à capter le vote populaire, et à faire élire de nouveau ses partisans aux élections locales, mais il était parvenu à obtenir une majorité dans la province de Québec, lors des élections de 1891, favorable au chef actuel du gouvernement

L'honorable député de Simcoe-nord ajoutait que puisqu'il y avait eu un marché de conclu entre le premier ministre actuel et le premier ministre de la province de Québec, alors le premier avait été acheté et vendu par le dernier, et avait obtenu sa majorité dans cette province en ayant recours à des moyens de corruption.

Ce langage a été tenu en la présence de l'honorable ministre et, juste ou non, il reflétait l'opinion de l'honorable député de Simcoe-nord, opinion basée sur des faits reconnus au sujet d'une nouvelle répartition des subsides aux provinces. Cependant, aucun des messieurs sur les banquettes du trésor n'a pu encore me dire si cette promesse du très honorable ministre serait remplie. Je demanderai donc aujourd'hui, avec instance, à l'honorable ministre s'il a la moindre intention d'appliquer les résolutions de la conférence de 1887 à Québec.

Devant ce pitoyable état de choses—car cela doit paraître ainsi à tous ceux qui connaissent les promesses faites dans les circonstances et qui savent que non seulement l'on ne les a pas remplies, que l'on ne s'est pas même excusé de n'en avoir pas tenté l'application—dans ce pitoyable état de choses, dis-je, les dissensions dont j'ai parlé n'ont rien de surprenant ni l'incapacité dans laquelle on s'est trouvé d'expliquer ou de justifier la situation, en ce qui a trait à nos finances. Nous avons virtuellement au Canada la répétition d'un ministère Aberdeen, dans ce sens qu'il est déchiré par les dissensions et en raison de son incompétence. Et comme cette incompétence devient notoire, comme l'était l'incompétence d'une administration antérieure du même nom, je ne doute pas que le même sort n'attende le gouvernement actuel.

Je pourrais user de charité et offrir au premier ministre une excuse pour n'avoir pas tenu ces promesses. Il faut se torturer fortement l'esprit pour trouver une excuse plausible ; mais en face des accusations portées en Angleterre et l'absence de toute explication de la part du gouvernement, alors que je vois l'honorable ministre, même sur la question de prohibition, s'efforcer d'effrayer ceux qui autrement approuveraient cette question, si on leur en fournissait l'occasion, je soumettrai à l'honorable ministre l'excuse fournie par M. Hall Caine dans le cours de sa visite dans cette capitale. Parlant après dîner sur une question importante, il demandait que sa déclaration

fut prise sous toute réserve, vu l'heure avancée de la soirée. Et voici comment il expliquait sa pensée : un jour, un rat tombé dans une cuve de bière allait se noyer, lorsqu'un chat passant par là, il l'appela à son secours, disant que la mort dans les fumées de l'alcool lui semblait si horrible qu'il préférait infiniment mieux être dévoré par le chat. On en vint à une entente. Le chat tendit sa patte au rat qui sauta précipitamment hors de la cuve et s'enfuit dans un trou près de là. Comme il risquait le nez en dehors, le chat lui rappela qu'il oubliait une partie de l'arrangement, qu'en raison du service rendu il devait se soumettre à être dévoré. Oh ! répondit le rat, cette promesse ne m'engage à rien, car, comme vous le savez, lorsque je l'ai faite j'étais plongé dans le vin.

C'est la seule excuse que je puis offrir à l'honorable ministre pour expliquer son défaut de remplir cette longue liste de promesses, dont quelques-unes faites après dîner, et toutes restées lettre morte, bien que rappelées fréquemment à sa mémoire.

Je désire soumettre une observation à celui qui a proposé l'adresse, et je lui en veux quelque peu du fait que l'on sait maintenant comment il se fait que mon représentant dans le cabinet, le ministre des Finances (M. Fielding), ministre de la province de la Nouvelle-Ecosse, n'a pas pu veiller aux intérêts de cette province dans le remaniement du tarif. Nous avons là-bas des industries importantes, et je crois que le ministre des Finances est bien disposé à leur égard. J'ai toujours eu raison de croire la chose ; mais d'après la déclaraton de l'honorable député de Toronto, il est évident que cet honorable monsieur, qui désirait obtenir nos produits de manufacture en fer et en acier, à un prix moins élevé pour s'en servir dans sa propre industrie, a remanié le tarif dans un sens tout à fait contraire à ce que nous voulions, le ministre des Finances et moi. Je dois dire que ce qui a causé sa joie—après tout ce qui a été dit et fait, depuis qu'il n'y a plus moyen de remédier à la chose, j'espère qu'il a pu, en outre, bénéficier de la chose—ce qui a causé sa joie, je le répète, était au détriment de l'ouvrier de la Nouvelle-Ecosse, car bien que depuis l'inauguration de ce tarif les fabriques n'aient pas fermé leurs portes, il est résulté de la chose une réduction dans les gages des ouvriers. Je ne crois pas qu'en préparant le tarif l'honorable député de Toronto ait été obligé de réduire les gages de ses employés.

Je désire maintenant attirer l'attention sur un point sérieux. Il s'agit d'une question importante pour l'est comme pour l'ouest et qui occupe fortement l'attention des chambres de commerce, une question dont le ministre du Commerce a fait mention, lorsqu'il a parlé de la condition politique au point de vue général et de la tolérance dont le Canada doit faire preuve, en ne traitant, si je l'ai bien compris, ces questions que par l'entremise de ceux qui conseillent la Reine en dehors de notre propre cabinet. Ce n'est pas un sujet se rattachant uniquement au chemin de fer du Yukon, car j'admets avec ceux qui ont pris part à ce débat qu'une question de cette gravité et d'un tel intérêt peut mieux se discuter lorsque la Chambre est en possession de tous les faits. Ainsi la déclaration faite aujourd'hui en réponse à l'honorable député d'York (M. Foster), était de nature à faire disparaître un grand nombre de rumeurs mises en circulation au sujet de cette question du transport de troupes.

Il importe, je crois, d'avoir, sur ces sujets, des données officielles avant de se former une opinion définie, et en cela je suis de l'avis de l'honorable député d'York, quelques impressions que puisse créer un examen *primâ facie* des faits. Mais j'aimerais traiter certaines questions se rattachant aux lois actuelles du pays, lois dont nous avons le contrôle absolu. Je vois que mes observations ne font pas tout à fait plaisir au ministre des Douanes, mais si l'honorable ministre veut bien, cependant, me prêter une minute d'attention, je lui rappellerai qu'il n'existe pas, à mon avis, de divergence d'opinion dans ce parlement sur le fait que nos lois relatives au cabotage sont réciproques dans leur nature. A ce sujet, le Canada a eu pour politique d'accorder des privilèges aux Etats-Unis chaque fois que nous pouvions en obtenir de ce pays, et le parlement et le gouvernement ont toujours refusé aux Etats-Unis des privilèges qu'ils ne voulaient pas nous accorder en matière de cabotage. C'est un fait reconnu, cependant, que ces lois ne sont pas administrées d'une manière uniforme, car dans la grande lutte commerciale que se font, dans l'Alaska et les Territoires du Nord-Ouest les villes des côtes du Pacifique, depuis San Francisco, le commerce maritime américain jouit actuellement des avantages les plus injustes, car les lois des Etats-Unis sont strictement appliquées de manière à empêcher tout bateau canadien de transporter des marchandises venues à bord d'un chemin de fer américain. L'on gêne aussi le commerce des bateaux canadiens, tandis que nos douaniers tolèrent le commerce des vaisseaux américains sur le territoire canadien. Ainsi qu'on me l'a la dit, la chose a été officiellement soumise au ministre des Douanes, et j'attire formellement son attention sur ce fait, car la population des côtes a une raison toute spéciale de se plaindre de la rivalité qui existe aujourd'hui. L'on voudrait voir les conseillers en loi dire à l'honorable ministre que la loi canadienne n'est pas aussi restrictive que la loi américaine, l'honorable ministre pourrait alors venir devant la Chambre et obtenir la modification de ces lois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : L'honorable député voudrait-il dire en quoi, à son avis, nos lois concernant le cabotage sont plus libérales pour les Etats-Unis que les lois américaines le sont pour nous ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Dans le sens que j'ai dit, c'est-à-dire que nous permettons aujourd'hui que les vaisseaux américains transportent des marchandises canadiennes à des ports canadiens, directement ou indirectement. Ainsi, d'après nos lois, tout navire peut transporter des marchandises canadiennes d'un port canadien, et par transbordement, à un autre port canadien, mais les lois américaines ne permettent pas cela, car bien qu'un vaisseau voyage entre un port étranger et un port américain, on est d'opinion que nous ne devons pas transporter le fret américain, directement ou indirectement, entre deux ports américains. Il se peut que ce point ait été oublié, et que cela soit dû à la rivalité et à la concurrence, mais la question a été soulevée, et comme le Congrès, me dit-on, est à étudier l'idée de restreindre davantage notre cabotage, on nous aurait avisé de surveiller cette législation et d'être conséquents avec notre politique du passé—nous ne saurions faire autrement—et de limiter, pour les Améri-

cains, les privilèges que nous leur accordons, en proportion des privilèges qu'ils nous accordent dans leurs ports. Peu importe quels aient été les principes économiques dans le passé, en matière de tarif, je crois qu'en ce qui concerne le cabotage les deux pays sont sur un pied d'égalité.

Maintenant, il est un autre point qu'il ne faut pas oublier relativement à la construction d'un chemin de fer dans le Yukon et relativement à la rivière Stikine. On me dit qu'il est de haute importance de prendre les mesures nécessaires pour la protection des navires qui traversent le cañon. On me dit, par exemple, qu'il est tout à fait dangereux pour deux navires de se rencontrer à cet endroit ; on a suggéré l'idée d'y construire un téléphone.

Si je soulève ces questions dans le débat sur l'adresse, M. l'Orateur, c'est à cause de leur grave importance, et ceux qui connaissent la manière de voir des mineurs, des hommes d'affaires et des compagnies de transport comprendront qu'il n'y a pas de temps à perdre à étudier de telles questions, lorsqu'elles sont soumises au gouvernement, et je crois comprendre que ces questions sont soumises à la considération du gouvernement depuis le mois de novembre dernier. La chose est d'une grave importance sur les côtes du Pacifique. Je ne veux pas un instant me faire l'interprète de la population de cette partie du pays, qui est bien représentée dans le parlement, mais il se trouve que le point sur lequel je désire attirer l'attention, intéresse aussi la population de la province dont j'ai l'honneur de représenter un comté.

Sur cette question de transport, les intérêts des populations de l'est et de l'ouest sont communs, et les approvisionnements envoyés au Yukon sont, comme on le sait, obtenues, en grande partie, à crédit des magasins de l'est. C'est donc un sujet très important, et je crois avoir raison en disant au gouvernement qu'il soit à blâmer pour le retard, ou que se soient les circonstances indépendantes de sa volonté, que les villes de Victoria et Vancouver ont exprimé leur grand désappointement de ne pas voir se réaliser leurs espérances au sujet du commerce du printemps. On avait fait de grands préparatifs, dépensé des sommes considérables pour annoncer avec une persistance que l'on pouvait approvisionner tous ceux qui se rendaient au Yukon, en dépit des représentations du correspondant du *Globe* se plaignant de la manière dont les chambres de commerce assiégeaient les ministres au sujet des besoins de ces gens qu'ils représentaient. Mais il ne s'agissait aucunement des désirs et des besoins de ces gens seuls, ils étaient les pionniers du commerce canadien, et se trouvant sur les lieux, ils étaient en état de pouvoir donner aux autorités de bons avis sur la question.

Le 3 janvier, le ministre de l'Intérieur envoyait un télégramme qui faisait grandement plaisir aux populations de Vancouver et Victoria. Cette dépêche disait, en termes précis, que l'on avait fait, avec les Etats-Unis, un arrangement d'après lequel devait être aboli le droit de $9 par jour, de Dyea à Skaguay, à travers le territoire contesté, et en conséquence, cette taxe équivalant à une taxe prohibitive, relativement à ces routes étant abolie, rien ne pouvait empêcher tout homme prudent de faire des arrangements pour obtenir des approvisionnements. Ainsi les commerçants s'approvisionnèrent de grandes quantités de marchandises.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

A moins d'avoir été là, les honorables députés ne sauraient concevoir l'immense désappointement éprouvé lorsque, le 22 janvier, on apprit qu'il n'y avait rien eu de fait depuis le 3, au sujet de ces règlements, que ce droit d'inspection était non seulement retenu, mais appliqué de manière à empêcher les gens de se rendre dans cette partie du pays avec des provisions. Le premier venu n'était pas en état de payer $9 par jour aux douaniers américains sur le parcours de ce territoire contesté.

Il était difficile de comprendre ces dépêches ; mais le premier ministre a dû déclarer aujourd'hui qu'il ne pouvait en rien faire cesser le malaise existant. Or ce malaise existe encore, et en même temps, toute ville rivale américaine, Seattle surtout profite de ces difficultés que l'on disait devoir faire disparaître, le 3 janvier ; je m'abstiendrai de faire, dans le moment, certaines observations que je pourrais faire, on le sait, à titre de plainte contre l'attitude des Etats-Unis. Je me contenterai de dire que, lorsque les documents auront été produits, s'il est clair qu'il y a eu négligence de la part du gouvernement canadien, ce dernier devra expliquer sa conduite. Ce n'est que juste et c'est ce que l'on attend. Peu importe au nom de quelle partie du pays je parle, je crois que dans l'état d'esprit où est le peuple canadien, non seulement ce serait une sage mesure de la part du gouvernement, mais viendra un jour où le gouvernement devra y recourir, pour me servir d'une vielle expression, c'est combattre le feu par le feu, nous devrons profiter de l'occasion et traiter les Etats-Unis de la même manière qu'ils nous traitent.

Si les Américains n'apprécient pas la manière dont ils ont été traités, au sujet de certaines plaintes relatives à leur droit de navigation sur le Yukon et la Stikine—et il y a eu plusieurs plaintes à ce sujet—ne tenant pas compte de la promptitude avec laquelle le gouvernement remplit les obligations de traité qui les affectent, et l'extraordinaire libéralité de nos lois touchant les mines, et notre manière de les traiter dans l'Alaska canadien et nos territoires du Nord-Ouest comparée à la manière dont les Canadiens et sujets anglais sont traités dans l'Alaska ou les Etats américains, je dis que le moment est venu de légiférer à ce sujet.

Ils n'ont pas raison de se plaindre et telle plainte ne saurait avoir d'importance devant tout tribunal impartial, car jusqu'à présent, nos concessions ne nous ont rien gagné de leur côté, pas la moindre concession.

Je soumets cette idée au gouvernement. Il est dans le moment tout puissant et capable de satisfaire cet état d'esprit qui existe et prévaudra dans le pays, car nos champs de blé et nos terrains aurifères sont devenus fameux et nous avons réussi à appeler l'attention de la mère-patrie et attirer ici la meilleure classe de colons, et le gouvernement déterminera un mouvement d'émigration des îles britanniques en adoptant la politique que je recommande, laquelle consiste à conserver ces territoires et ces terrains miniers pour les citoyens des pays où les sujets anglais peuvent obtenir des droits analogues. Ne nommez aucun pays, mais établissez un système général de législation réciproque, et le gouvernement fera une grande œuvre en activant le mouvement d'immigration de la classe de gens dont nous avons besoin, et il fera aussi une grande œuvre en

excluant autant que possible une classe de colons peu désirables.

Je ne traite la question qu'au point de vue général, pour attirer l'attention du gouvernement sur ces sujets d'une si grande importance pour le pays, dans le moment, et qui affectent les affaires et, à moins d'un règlement, ruineront, je le crains, bon nombre de Canadiens.

Je n'ai pas l'intention de traiter la question du commerce privilégié, ne voulant pas répéter ce qui a été dit, mais je dirai que, dans mon opinion, c'est là la grande question entre le Canada et l'Empire. A mon avis, ce commerce est aujourd'hui dans une condition exceptionnellement heureuse. Je ne diffère de l'honorable député d'York (M. Foster) que sur un point, c'est que je ne crois pas que les déclarations du premier ministre aient tué ce mouvement. Je pense, au contraire, qu'il n'est pas en son pouvoir, pas plus qu'au pouvoir de M. Chamberlain d'arrêter un mouvement de ce genre. Bien que, à mon avis, la politique de l'honorable ministre ait eu pour effet de retarder ce mouvement, tout semble maintenant en assurer le succès. Il est étonnant que vous puissiez en tout temps, en dehors des conférences régulières, obtenir en Angleterre l'attention des deux partis politiques sur une question comportant nécessairement toutes les hérésies, si l'on en croit des hommes tels que M. Asquith, lord Roseberry et les amis de l'honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) au Cobden Club. Il faudrait être audacieux pour prétendre que ce mouvement n'a pas aujourd'hui tout l'encouragement du ministre des colonies. Mais c'est une question généralement discutée en Angleterre et qui touche aux intérêts de l'armée et de la marine autant qu'aux intérêts commerciaux de l'Empire. C'est une question qui a toutes les chances de succès.

Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) semble s'excuser autant qu'il le peut d'avoir violé ses promesses faites avant les élections à cause de l'hostilité supposée de M. Chamberlain contre toute méthode pratique d'établir un commerce de préférence. Le très honorable premier ministre qui, dans son discours, a tant appuyé sur l'absence de droits de douane relativement à l'idée de M. Chamberlain, a lu un extrait du discours de ce dernier, lequel démontre que le secrétaire des colonies n'a jamais songé à l'établissement d'un système commercial privilégié dans l'Empire autrement que par les douanes.

Si les règlements me le permettent, M. l'Orateur,—et je ne veux pas violer les règlements de la Chambre en traitant cette question—il me sera peut-être permis de dire que lord Aberdeen a exprimé certaines opinions à Toronto en 1897, et j'aimerais demander au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) si j'ai raison de supposer que lorsque lord Aberdeen a adressé la parole au club National, il a exprimé les idées de ses conseillers, et si, lorsqu'il a discuté la question du commerce privilégié en cette circonstance, il a exprimé les vues du très honorable premier ministre et celles de ses collègues. Il serait important que je le sache, pour les fins de mes observations.

Le PREMIER MINISTRE: L'honorable député (sir Charles-Hibbert Tupper) sait parfaitement que lorsque lord Aberdeen a parlé en cette occasion, il ne l'a pas fait en sa qualité de gouverneur général, mais il a simplement exprimé les idées de lord Aberdeen.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Alors, M. l'Orateur, m'est-il permis de discuter ce qu'a dit lord Aberdeen, lorsqu'il n'a pas parlé en sa qualité de gouverneur général ?

M. l'ORATEUR : En ce qui concerne la critique en cette chambre de la conduite du Gouverneur général, je suis porté à croire que ce que nous avons à faire, c'est ceci : relativement à toute question d'intérêt public sur laquelle Son Excellence parle ou agit, ses discours ou ses actes peuvent être critiqués en cette chambre, parce qu'en cette chambre, il y a un ministre qui doit répondre de tous les actes publics du Gouverneur général. Naturellement, je veux dire que dans une discussion de cette nature, l'on doit se servir du langage le plus respectueux et le plus convenable. A mon avis, on ne peut pas nous empêcher en cette chambre de discuter les actes publics du représentant de la Couronne.

Quant aux actes et aux discours privés du Gouverneur général, je comprends que nous devons avoir le plus grand respect pour la position qu'il occupe parmi nous, d'autant plus que tant qu'il occupe cette haute position, il est incapable de se défendre des attaques qui pourraient être faites contre lui personnellement. Le nom de Son Excellence le Gouverneur général, devrait être prononcé le moins souvent possible dans nos discussions. Si l'acte dont il s'agit n'est pas un acte public, le moins nous parlerons de la personne du Gouverneur général le mieux cela sera. Si, sans nuire à l'intérêt public, il est impossible d'ignorer ses actes privés, on ne devrait pas en parler. Je n'irai pas jusqu'à dire, qu'en toutes circonstances la Chambre doit être privée du droit de discuter une question comme celle-là, mais j'insiste fortement sur ce qu'il y a d'inconvenant de discuter les actes ou les discours privés de Son Excellence le Gouverneur général. Quand la chose est possible, elle devrait être évitée, et quand elle est impossible, la discussion devrait toujours se faire avec le plus grand respect pour Son Excellence.

M. POPE : Le Gouverneur général peut-il agir au Canada en sa double qualité de gouverneur général et de lord Aberdeen ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : M. l'Orateur, je ne tiens pas à embrouiller davantage la situation en discutant une chose qui a évidemment dû vous frapper, c'est-à-dire l'opportunité qu'il y avait pour lord Aberdeen d'aborder ce sujet. Ce n'est pas dans ce but que je prends la parole. Je veux savoir quelle position occupe le gouvernement à l'égard de celui qu'il est supposé conseiller. Il est bien extraordinaire—non à l'égard de lord Aberdeen — qu'une situation comme celle dans laquelle nous nous trouvons ait pu se produire ; que sur une question qui, plus que toute autre peut-être, divise les deux partis politiques du Canada, le Gouverneur général puisse prononcer un discours et exprimer ses vues, et que pas un seul membre du cabinet n'ose déclarer qu'il a parlé avec l'autorisation des ministres. Je ne crois pas qu'il existe de précédent dans l'histoire d'Angleterre, du moins sous le règne de la reine Victoria, dans lequel le représentant de Sa Majesté ait été ainsi déserté et abandonné à lui-même, et qu'après avoir exprimé son opinion de la manière la plus positive, avec toute l'autorité qui s'attache à sa position, il

ne se trouve pas un seul ministre pour dire qu'il a exprimé les vues du cabinet, et n'a parlé qu'après s'être entendu avec lui. Car la seule occasion que je considère qu'il soit possible pour le représentant du souverain de parler, c'est quand il y a un cabinet ou un premier ministre, prêt à prendre la responsabilité de tout ce qu'il dit, et d'adopter ses opinions comme les siennes.

Je n'en dirai pas davantage, car tout le monde comprend quelles injustices pourraient être commises si un Gouverneur général, un personnage auguste, jouissant d'une grande influence par le fait même de sa haute position venait se lancer dans l'arène politique sans aucune responsabilité, et aider l'un ou l'autre parti, tandis que les ministres seront quelquefois disposés à prendre la responsabilité de ses actes, mais d'autres fois, quand cela ne fera pas leur affaire, ils refuseront de se tenir responsables.

Je ferai remarquer que lord Aberdeen, en parlant à Toronto a commis la même erreur que les honorables membres de la droite ; d'après ses remarques et d'après ce qui a eu lieu ensuite, je suis porté à croire qu'il y a beaucoup de vrai dans ce que prétend l'opposition au sujet du changement qui s'opère dans l'opinion publique en Angleterre. Lord Aberdeen, à Toronto, a déclaré que la politique de l'opposition canadienne au sujet du tarif différentiel est impraticable, et il en a donné comme preuve la malheureuse position dans laquelle se trouvent les propriétaires de plantations de canne à sucre et l'industrie du sucre dans les Antilles, les lamentations et les réclamations des planteurs et des commerçants auprès de la mère-patrie ; mais il a aussi fait remarquer combien il était radicalement impossible, vu les idées fortement libre-échangistes qui prévalent en Angleterre, qu'il soit fait droit à ces réclamations ; et il ajoutait que le Canada riche et prospère pouvait encore bien moins espérer obtenir aucune préférence commerciale.

Ce discours de lord Aberdeen était à peine prononcé que la nouvelle nous arrivait d'Angleterre que le gouvernement se propose de venir en aide aux planteurs des Antilles. Depuis que lord Aberdeen, a quitté l'Angleterre, un grand changement s'est produit dans l'opinion publique, et les événements sont venus si promptement faire voir le peu de valeur de ses opinions qu'elles devraient avoir peu de poids auprès de notre population.

Cependant l'honorable premier ministre attache peut-être, trop d'importance aux opinions de M. Chamberlain. Ce dernier est un allié précieux, et avant tout autre homme public en Angleterre, peut-être il a compris l'importance future de cette question pour l'Empire britannique. Avant les élections, le premier ministre lui-même a avoué qu'il n'avait nullement perdu espoir, mais le succès du mouvement ne dépend d'aucun homme en particulier. Aucun mouvement important ne peut réussir, si pour cela on s'en rapporte aux opinions de celui-ci, ou de celui-là, individuellement.

Il faut s'en rapporter à l'importance de la cause elle-même, et le très honorable premier ministre, pendant qu'il cherche à s'éloigner du projet et modifier ses opinions sur son importance, n'a pas encore répondu aux arguments qu'il faisait valoir en sa faveur à Toronto, lorsqu'il parlait des avantages qu'il conférerait au Canada et à l'Empire.

En l'absence de toute autre cause, les besoins de l'Empire tiniront par faire triompher ce mouvement, et personne ne niera que les besoins du com-

merce anglais sont aujourd'hui très grands. Ce qui contribue à modifier les opinions d'un grand nombre en Angleterre sur les questions fiscales c'est la concurrence extraordinaire et sans précédent faite au commerce anglais précisément par ces mêmes pays qui, au dire des libre-échangistes, devaient être réduits à rien ou n'être que des rivaux insignifiants, grâce aux hérésies protectionnistes.

Je veux discuter avec l'honorable premier ministre pour le convertir, si c'est possible, aux idées qu'il exprimait et aux promesses qu'il faisait en juin 1896, pour le ramener dans les rangs de ceux qui combattent en faveur d'un projet qui, de son propre aveu, doit être d'un si grand avantage pour le pays.

Voyons les changements qui ont déjà eu lieu. Peel était un protectionniste à tous crins, et deux jours plus tard il était à la tête du mouvement pour l'abrogation des lois sur les céréales, abrogation qui a été sa grande réforme. De Peel, je passe immédiatement au présent chef du gouvernement canadien. Combien de fois n'a-t-il pas changé d'opinion sur ces mêmes questions ? Il a été prouvé ici même qu'en 1871, il était un protectionniste déclaré ; et quand il s'est excusé auprès de l'Orateur, d'avoir entretenu de pareilles idées, en les mettant sur le compte de sa grande jeunesse, il est resté un peu embarrassé, il l'admettra, car les *Débats* furent produits et la preuve fut fournie qu'en 1876, il était encore un protectionniste avéré ; je lui rappellerai aussi qu'en 1879, il s'exprimait comme suit :

Je ne suis pas hostile à un système modéré de protection en faveur de celles de ces industries que nous pouvons établir, mais qui exigent, au début, une certaine aide contre la concurrence étrangère. Je sais que ce sont les opinions de ceux qui m'entourent et ce sont aussi les miennes.

Lorsque l'honorable premier ministre arriva en Angleterre en 1897, il était libre-échangiste et devint membre d'un club qui répudie non seulement la protection, mais aussi la réciprocité et l'union douanière, comme des formes déguisées de la protection. Voyez avec quelle facilité les hommes publics peuvent changer d'opinion. Il n'est pas même certain que ceux qui, en Angleterre, sont opposés à un tarif différentiel, continuent à s'y opposer. En 1891, lui-même était en faveur d'un commerce préférentiel avec les Etats-Unis. En 1896, il voulait cette préférence pour l'Angleterre. Il a donc soutenu deux théories opposées l'une à l'autre. En 1897, lord Roseberry nous a fait savoir ce qu'il pensait de l'œuvre de l'honorable premier ministre pendant son séjour en Angleterre. Voici le résumé télégraphique de ses remarques :

MANCHESTER, ANGL., 2 nov.—Lord Roseberry a adressé la parole à une nombreuse assemblée, ici, hier soir, tenue à l'occasion de la célébration du centième anniversaire de la fondation de la chambre de commerce. Il a passé en revue l'histoire du libre-échange, en insistant fortement sur ce qu'il appelle "les avantages qu'il a valu à l'Angleterre."

Lord Roseberry a prétendu qu'en dépit des primes et de la protection, l'agriculture, dans les autres pays, était dans une position guère plus favorable qu'en Angleterre. Il a cité sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, comme une illustre autorité pour démontrer que c'est le libre-échange qui a préservé et consolidé l'empire britannique." Il partage en tout point les opinions de sir Wilfrid. Il a déclaré que la moindre dérogation à la liberté politique et commerciale la plus absolue, ne pourrait qu'affaiblir les liens qui unissent les différentes parties de l'Empire et que "tout ce qui pourrait être fait dans le sens d'un zollverein impérial affaiblirait l'Empire à l'inté-

rieur, et exciterait l'hosti ité permanente du monde entier, déjà sérieusement provoquée par la prospérité de l'Angleterre sous le régime du libre-échange."

Il a dit qu'il " voulait marcher avec précaution et sans bruit en présence du projet d'un zollverein, parce qu'il le croyait déjà mort. Ils leur convient de marcher fermement et vaillamment sur les traces de l'Empire, mais un pareil zollverein serait une perpétuelle menace de guerre.

Je crois qu'en cette occasion lord Roseberry a décerné la palme à mon très honorable ami pour avoir contribué à tuer le projet d'un zollverein impérial.

Ceci m'amène à parler d'un autre changement de front opéré par l'honorable premier ministre, et cela le convaincra, j'espère, que parce qu'un homme milite pour ou contre une certaine cause aujourd'hui, ce n'est pas une raison de croire que la lumière ne lui viendra pas d'une autre direction, plus tard.

En 1893, l'honorable député de Simcoe (M. McCarthy) a devancé le gouvernement actuel dans sa prétendue politique différentielle et il n'est pas sans intérêt de regarder un peu en arrière pour voir ce que le ministre du Commerce a dit à cette occasion de la politique qu'il tenta quelque temps après d'adopter. L'honorable premier ministre donna lecture de la partie suivante de la résolution de l'honorable député de Simcoe :

Que le tarif devrait aussi être amendé dans le sens d'une réduction sérieuse des droits de douane en faveur du Royaume-Uni sur les marchés duquel tous les produits du Canada sont admis en franchise et en faveur des nations qui auraient droit aux mêmes avantages en vertu de traités avec l'Angleterre.

Mon très honorable ami s'est opposé *in toto* à cet article que je viens de citer et cependant, durant toute l'année écoulée les affaires du pays ont été administrées en vertu d'une politique absolument identique.

Il s'y opposait pour plusieurs raisons. Il ne voulait pas que le sentiment eut quoi que se soit à faire avec l'administration de notre politique fiscale, et déclara que si cette résolution était adoptée, la question de sentiment pourrait entraîner des conséquences tellement graves qu'elles deviendraient un fardeau pour le Canada. Voilà une bien cruelle prophétie faite à propos de la mise à exécution d'une politique que l'honorable ministre du Commerce déclare supérieure à toutes les autres. L'honorable premier ministre ajouta ensuite :

Mais comme l'honorable député demande que cette réduction s'étende à tous les pays avec lesquels l'Angleterre a des traités, son adoption serait un obstacle sérieux pour l'avenir du Canada.

Plus loin dans le même discours, il combat cette même politique qui nous a gouvernés toute l'année dernière, sous prétexte qu'elle entraînerait des perturbations sérieuses dans le revenu et une grave révolution économique.

Je rappelle ces différents incidents dans la vie d'hommes publics bien connus, pour faire comprendre à mon honorable ami qu'il ne doit pas se décourager, ni renoncer, à cause des prétendues vacillations de M. Chamberlain auxquelles je ne crois pas, à une cause qu'il a avoué lui-même être susceptible de si grands avantages pour le pays. Puis M. Ross n'est pas le premier venu. L'honorable George-W. Ross s'est fait l'interprète de ce système, et, dans tous les cas, jusqu'à ce qu'il reçoive la médaille du club Cobden, demeurera, je n'en doute pas, fidèle à la cause.

Il y a encore la réunion des premiers ministres des colonies à Londres le 12 juin et comme on n'a pas, à mon sens, assez appuyé sur ce fait intéressant, je compléterai l'historique du mouvement en question en rappelant qu'à cette réunion, le président déclara : " Que la ligue (The United Empire Trade League) avait pour objectif d'encourager et d'avancer l'établissement de relations commerciales mutuellement avantageuses, sur un pied de préférence, entre tous les sujets de Sa Majesté la Reine." Le président était un des députés à la Chambre des Communes d'Angleterre, et le lord chancelier, prenant la parole dans cette circonstance, s'exprima comme suit :

Ministre de la Couronne, il me fut user de beaucoup de circonspection ; mais, je dois l'avouer, j'ai été protectionniste extrême, toute ma vie, et je n'ai pas oublié ce fait. En pareilles circonstances et me rappelant qu'après tout, le lien qui unit les nations et les colonies à la mère-patrie doit-être, dans une certaine mesure, l'intérêt de tous ceux qui dirigent les conseils de cette dernière, il est certainement important qu'ils s'efforcent de conserver le commerce de l'Empire et d'obtenir du travail pour ses habitants. Tant que les intérêts de tous seront protégés, il sera impossible à mon avis, de créer de l'hostilité entre la mère-patrie et les colonies ou entre celles-ci et la mère-patrie.

Au même meeting, sir George Turner dit :

Les colonies, je crois, seraient heureuses d'accorder quelque privilège, de façon à pouvoir acheter en Angleterre les articles qu'elles reçoivent actuellement des autres pays. La proposition en question, à mon avis, devrait venir de l'Angleterre elle-même, et je le dis sans hésitation, toute avance de la part de la Grande-Bretagne serait accueillie non pas dans un esprit de boutique, mais avec le désir de conclure un arrangement juste, raisonnable, équitable, de nature à satisfaire tous les intéressés.

L'honorable C.-C. Kingston, premier ministre de l'Australie-sud, fit la déclaration suivante :

La conférence des premiers ministres australasiens, avait pour but de discuter la question qui constitue l'objectif de la ligue. L'opinion des premiers ministres a été unanime sur ce point. En même temps, ils jugèrent préférable que la mère-patrie et ses hommes d'Etat formulassent certaines propositions que les colonies pourraient adopter. Ces propositions seraient reçues de la façon la plus sympathique dans les pays d'où viennent les ministres ; car, avant tout, dans leurs relations commerciales comme dans toutes leurs autres relations, ils préféreraient de beaucoup faire leurs transactions avec ceux qui leur sont unis par les liens de la parenté.

Outre les autorités que j'ai citées, autorités d'une nature assez encourageante pour démontrer que tant dans la mère-patrie que dans les colonies la question a été mûrement étudiée et soigneusement débattue, je tiens à ajouter quelques mots. Je voudrais, d'abord, bien définir mon attitude, en tant que cette question touche à notre propre tarif. Bien que protectionniste de vieille date, je ne crains pas de le dire, parmi toutes les opinions exprimées par les partisans du système en discussion en Angleterre, je n'ai rien trouvé qui soit de nature à rendre impossible l'application de ces arrangements par les protectionnistes sincères et convaincus ; car, tout protectionniste que je suis, je n'ai jamais appartenu au Canada au parti des protectionnistes outrés, mais bien à celui qui demande un tarif de revenu basé sur la protection, tarif nous donnant la protection nécessaire au développement de nos industries, en même temps qu'il fournirait des revenus suffisants à l'administration de la chose publique. M. Chamberlain et les autres hommes d'Etat de cette école semblent parfaitement comprendre que dans une colonie comme le Canada, il serait impossible sans un tarif douanier, de se créer des revenus suffisants pour les besoins du gouvernement fédéral, et la seule différence entre nous est la

question de savoir si ce tarif doit être établi, soit en tenant compte de la nécessité de protéger nos intérêts industriels et commerciaux, soit en faisant absolument abstraction de ces mêmes intérêts.

A mon avis une union entre la mère-patrie et les colonies, qui détruirait tout tarif protecteur nécessaire au pays, ou ferait disparaître tout élément nécessaire de protection, ne serait avantageuse ni à la mère-patrie, ni aux colonies. Dans les colonies, loyauté envers la mère-patrie n'est pas synonyme de loyauté envers les industriels anglais. Nous deviendrions un pesant fardeau, pour la mère-patrie, le jour où nous adopterions tout système de nature à nous affaiblir sur notre propre terrain et à nous empêcher de porter nos responsabilités et de remplir nos devoirs. Il serait possible, toutefois, à mon avis, de faire certaines concessions et certains arrangements, qui sans léser les grands intérêts industriels et agricoles du pays, atteindraient d'une manière importante, l'objectif en vue. En raison de l'heure avancée, je me contenterai de présenter à la Chambre quelques observations sur la question de nationalité au Canada.

J'ai foi dans la nationalité canadienne. Il y a longtemps que j'y ai foi, et j'ai toujours fait tout ce que j'ai pu, de concert avec les jeunes Canadiens, pour vanter ma nation et encourager son développement, chaque fois que l'occasion s'en est présentée. C'est ce qui m'a été enseigné dans le parti auquel j'appartiens.

Mais comment le Canada est-il devenu une nation? Pour régler cette question, il y a des juges indépendants et je me propose d'en citer un dont le nom a toujours été mentionné avec respect. Il a eu l'avantage de rencontrer le très honorable chef de ce gouvernement, et d'entendre de sa bouche tout ce qu'il avait à dire en faveur du Canada et en faveur de son parti. Ce juge avait évidemment étudié attentivement les événements politiques et l'histoire de ce pays. Il n'y a pas de doute qu'il avait lu en 1886 dans le *Standard* de Londres, par exemple, les remarques du collègue de l'honorable premier ministre, le ministre des Finances, disant que toute la politique canadienne consistait à gaspiller de l'argent dans les plaines lointaines de l'ouest. Il n'y a pas de doute non plus qu'il n'eût connu un autre allié du premier ministre, le procureur général actuel de la Nouvelle-Ecosse, qui parlant en présence du ministre des Finances, lorsqu'ils sont allés électriser et instruire les électeurs d'Annapolis, disait que c'était faire la guerre à Dieu, à la nature et à tous les principes géographiques de vouloir créer une nation durable sous le régime de la présente union. Il savait aussi, sans doute, que les alliés du très honorable premier ministre, comme l'a fait remarquer l'honorable député d'York (M. Foster), essayèrent de briser la confédération canadienne. Il savait qu'en 1871, M. Blake avait condamné la construction du chemin de fer canadien du Pacifique comme fatale à l'existence de la Confédération; qu'en 1880, il avait proposé d'en retarder la construction et qu'en 1881, il avait combattu le projet comme fatal à l'avenir du Canada.

Sachant tout cela, et voyant ce qui avait été fait en dépit de toutes ces objections, voyant la position acquise par le Canada sous le gouvernement libéral-conservateur qui avait accompli toutes ces grandes choses, il décida la question de savoir qui avait fait du Canada une nation. Cet homme distingué, le très honorable Joseph Chamberlain,

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

parlant devant la chambre de commerce de Liverpool, le 18 janvier 1898, disait:

Il n'y a pas si longtemps que la plus grande partie de la Confédération canadienne était considérée comme rien autre chose qu'un désert de neige dans lequel on chassait difficilement quelques animaux sauvages pour leurs dépouilles. (Cris de "Ecoutez! écoutez!" et une voix "que dites-vous du Klondike?"). La prospérité de ce vaste territoire est dû au fait qu'il y a quelques années, cette grandiose entreprise, le chemin de fer canadien du Pacifique a ouvert ce pays à la colonisation, nous a donné les plus riches terres à blé du monde et va peut-être nous donner les plus riches régions aurifères du monde. (Ecoutez! écoutez!)

Voilà le tribut décerné par le très honorable Joseph Chamberlain, le ministre des Colonies, à l'œuvre du parti conservateur du Canada, œuvre qui a été combattue avec acharnement, du bec et des ongles, par ceux qui, l'an dernier, s'appropriaient tout l'honneur d'avoir fait du Canada une nation.

M. DAVIN: Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

RAPPORTS.

Liste du service civil.—(M. Fitzpatrick.)

Tableau du commerce et de la navigation.—(M. Paterson.)

Rapport du ministère du Revenu de l'intérieur.—(sir Henri Joly de Lotbinière.)

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.45 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 8 février 1898.

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

PRIÈRE.

OBSERVANCE DU DIMANCHE.

M. CHARLTON: Je présente le bill (n° 2) à l'effet de mieux assurer l'observance du jour du Seigneur, communément appelé dimanche, comme jour de repos.

Quelques VOIX: Expliquez le bill.

M. CHARLTON: On me demande d'expliquer le bill, et c'est aussi mon intention de faire quelques remarques dès maintenant. Il est possible que la présentation de ce bill soit devenue pour la Chambre une affaire monotone. Si je ne consultais que mes goûts et mes propres intérêts comme homme public, je ne le présenterais certainement pas. J'ai la conviction qu'il a été pour moi un obstacle au point de vue politique, et me rend, en quelque sorte, impopulaire parmi mes collègues. Mais j'ai aussi la conviction qu'en le présentant

j'accomplis un devoir dans l'intérêt public, et c'est pour cela que je l'ai présenté à chaque session, et non dans le but de me faire de la popularité. Je n'ai pas la stupidité de croire que je me rends populaire en faisant la démarche que je fais aujourd'hui. Le bill actuel diffère de celui de la dernière session.

Il ne contient qu'une seule disposition, celle interdisant la publication des journaux du dimanche, disposition qui a reçu la sanction du chef du cabinet à la session dernière, ainsi que celle de sir John Thompson, à l'époque où il était premier ministre au Canada, et je suppose qu'il sera adopté sans objection. J'ai éliminé les autres articles du bill, dans l'espoir que la disposition qui, à mon avis, est la plus importante et la plus essentielle, recevra sans difficulté la sanction de la Chambre.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

PUNITION DE LA SÉDUCTION ET DE L'ENLÈVEMENT.

M. CHARLTON : Je présente le bill (n° 3) amendant le Code criminel de 1892, dans le but de donner plus de force à la disposition relative à la punition de la séduction et de l'enlèvement.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

SÉCURITÉ SUR LES VOIES FERRÉES.

M. CASEY : Je présente le bill (n° 4) tendant à assurer la sécurité des voyageurs et des employés de chemins de fer. Le bill que je présente est le même que j'ai présenté l'année dernière sur ce sujet, avec les amendements que lui a fait subir le comité auquel il avait été soumis. La Chambre s'en souvient, ce bill avait été soumis à un comité spécial chargé d'en faire l'étude ; or, ce comité fit enquête, se livra à une étude prolongée et sérieuses de ses différents articles, et le bill que je présente aujourd'hui est le résultat de cette enquête. J'appelle l'attention de l'honorable député sur le document officiel contenant les témoignages rendus devant le comité, ainsi que d'autres sujets très importants relatifs à la législation anglaise sur la même question. A la dernière session, le parlement impérial a adopté un projet de loi relatif à la responsabilité des patrons, émettant le principe même qui sert de base au bill que je vais présenter ; ce projet de loi est actuellement en vigueur. Il est reproduit dans toute son intégrité dans le document officiel auquel j'ai fait allusion, et tous les députés qui ont des employés de chemins de fer dans leurs comtés feraient bien, je crois, de prendre connaissance de ce document.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

DRAINAGE SUR LES PROPRIÉTÉS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER.

M. CASEY : Je présente le bill (n° 5) relatif au drainage sur et à travers les terres des compagnies de chemin de fer. Ce bill est semblable à celui dont j'ai saisi la Chambre, la session dernière. Le bill fut pris en considération par le comité des chemins de fer, mais n'alla pas plus loin. A cette phase du bill, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) me demanda de consentir à ce que l'étude en fut suspendue, vu qu'il avait l'espoir de saisir le parlement, cette session-ci, d'une législation générale sur les relations des chemins de fer avec le public.

Le ministre, je l'espère, sera en mesure de présenter cette législation ; je présente, toutefois, de nouveau le bill, qui est entièrement basé sur une loi similaire de l'Ontario, comme indication de ce qu'on devrait, suivant moi, décréter dans ce sens. Je serai, tout naturellement, disposé à retirer mon projet de loi, si le gouvernement saisit la Chambre d'une législation satisfaisante sur ce sujet.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je présente le bill (n° 6), ratifiant un contrat entre Sa Majesté la Reine et messieurs Mackenzie et Mann, et tendant à constituer en corporation la Compagnie de chemin de fer du Yukon canadien. La Chambre, je n'en doute pas, me saura gré de faire suivre la motion que je viens de faire pour la présentation du bill, d'explications bien circonstanciées de ses diverses dispositions. Le bill, dans sa teneur, ne correspond pas entièrement au bill traitant d'un sujet semblable, dont le gouvernement précédent avait saisi la Chambre en 1881, tendant à réglementer et à confirmer le contrat conclu avec la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique. Ce dernier bill ne confirmait point le contrat, comme nous nous proposons de le faire par le bill actuel, mais attribuait tout simplement au Gouverneur général en conseil le pouvoir de décréter une charte et d'incorporer une compagnie. Nous avons dévié de ce précédent dans le cas actuel au point que nous proposons au parlement de constituer la corporation et de lui conférer les pouvoirs qu'il convient de lui attribuer et de ne laisser au Gouverneur général en conseil rien de substantiel à faire. Le bill peut fort bien se diviser en deux parties séparées et distinctes. La première, qui ne renferme qu'un ou deux articles, confirme le contrat. On admettra sans peine que c'est la partie la plus importante du projet de loi.

Les autres articles très nombreux, renferment les dispositions ordinaires ; ils créent puis attribuent à la corporation certains pouvoirs relatifs à la capitalisation et édictent les autres dispositions nécessaires à la pleine organisation de la compagnie, ne laissant virtuellement rien à faire au Gouverneur général en conseil. Je crois oiseux de m'attarder à donner à la Chambre l'explication de ces articles, et me bornerai aux dispositions les plus importantes du bill.

M. l'Orateur, en vue de la parfaite intelligence de l'importante question en discussion, il est essentiel, à mon avis, de porter à la connaissance de la Chambre tous les faits, toutes les circonstances et raisons qui ont poussé le gouvernement à adopter la ligne de conduite qu'il a prise à cet égard. Il est possible que cela me fasse dévier de la méthode ordinairement suivie en chambre à la première lecture d'un bill, mais la gravité de cette question et son importance justifient amplement,

je crois, cet écart des méthodes ordinaires ; et cet écart, j'en suis convaincu, recontrera l'approbation de la Chambre, en raison, tant de l'urgence que de la haute importance de la question. La Chambre se le rappellera, sans doute ; avant la clôture de la session dernière, il s'était accumulée une masse de preuves touchant l'immensité des découvertes d'or dans la contrée du Yukon, et des mineurs revenant de ce lointain pays, nous avaient fait les récits les plus fantastiques sur la richesse de ses gisements miniers Pour tous ceux qui s'intéressent aux affaires publiques, il était donc impossible de ne pas comprendre qu'il allait surgir de très graves questions relativement à ces découvertes d'or. Donc, après la clôture de la session et dès qu'il fut possible au gouvernement de se préoccuper de la question, il vit, non pas seulement une question, mais une foule de problèmes de la plus haute importance réclamer son attention. Il nous fallait donc songer aux moyens d'établir et d'appliquer l'administration civile dans ce pays ; il nous fallait pourvoir à la protection de la vie et de la propriété et au maintien de l'ordre public ; et nous comprimes que la solution de ces problèmes dépendait, dans une large mesure, de l'établissement de communications faciles pour l'entrée et la sortie du pays.

De toute évidence, il nous fallait donc nous préoccuper sans retard de ces problèmes de façon à assurer avec le plus d'efficacité possible, la bonne administration, le bien-être général et la prospérité du pays. En cherchant à se renseigner au sujet du chiffre probable de la population qui se déverserait dans ce pays, le gouvernement fut porté à croire que le nombre des aventuriers qui se rendraient dans la région du Yukon, cette année, serait très considérable. Les agents des compagnies de transport, qui ont le moyen de se renseigner exactement et de se prononcer à bon escient, nous ont dit—quelques-uns d'entre eux au moins—qu'il se rendrait 250,000 personnes au Yukon, cette année. D'autres personnes, en relations avec les compagnies de transport ne portent pas aussi haut le chiffre de cette population, mais nombre d'entre elles, estiment que ce chiffre s'élèvera à 100,000, tandis que d'autres l'abaissent à 50,000.

Or, je le demande, que veut dire un tel mouvement de population, au point de vue des facilités de transport qu'il exige. Un des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur, parlant en connaissance de cause, a été jusqu'à dire, qu'à moins d'être muni de provisions pour une année, on courait grand risque, en se rendant au Yukon, et l'on estime que les provisions d'une année sont, en moyenne, l'équivalent d'une tonne par tête. Or, supposant qu'il n'aille au Yukon cette année, que 50,000 personnes au plus bas chiffre, cela implique le transport de 50,000 tonnes de provisions de toute espèces. Voilà les renseignements que nous tenons de sources officielles et autres. Voilà donc un problème dont la solution s'imposait au gouvernement : le transport de 50,000 tonnes de provisions pour faire face aux besoins de 50,000 personnes, en face de l'insuffisance de facilités de transport, pour un tonnage aussi considérable. On me dira peut-être qu'en toute probabilité, les chercheurs d'or ne s'aventureront pas au Yukon, à moins d'être suffisamment préparés pour une semblable expédition. Or, je dois le dire, ce n'est pas le résultat des observations faites par les fonctionnaires du gouvernement. Les gens s'aventurent dans ce pays, avec une indifférence absolue, sans le moindre souci de leur avenir, une fois rendus là. Chacun s'y rendra dans l'espoir qu'il n'y aura pas de disette de provisions, ou qu'il restera bien un léger excédent de vivres pour quelques-uns, sans s'arrêter à songer qu'une foule d'autres se trouveront dans la même situation qu'eux-mêmes.

Or, M. l'Orateur, en présence de ces renseignements, que le gouvernement, en raison de la responsabilité qui lui incombe, était bien tenu d'accepter, quel était notre devoir ? Quel était, je le répète, le devoir incombant au gouvernement, et quelle ligne de conduite était-il tenu de suivre, en pareilles circonstances ? En face d'une semblable probabilité, pouvions-nous perdre un temps précieux, et laisser s'écouler des mois, ou des semaines, qu'il nous fallait absolument mettre à profit, pour faire face aux demandes de facilités de transport ? Malgré notre désir, bien naturel, de prendre l'avis des représentants du peuple et de nous faire autoriser par la Chambre, avant de lier le gouvernement par une décision quelconque, était-il possible, je le demande, dans les circonstances où nous nous trouvions placés, en face de la responsabilité qui retombait sur nous, d'agir autrement que nous l'avons fait ? Je désire poser la question dans toute sa force, car les faits nous y autorisent. En pareilles circonstances, en face du problème dont la solution s'imposait, en pleine connaissance des faits, et notre ligne de conduite était toute tracée : il nous fallait prendre une décision prompte et immédiate. Je le demande à la Chambre : eussions-nous manqué d'agir conformément à notre connaissance des faits et à nos convictions à cet égard, n'aurions-nous pas été indignes de confiance ? La vie, la propriété, l'ordre, le prestige, le crédit, l'honneur du Canada : voilà tout ce qui se trouverait en jeu, si nous eussions manqué de faire face aux demandes qui s'imposaient impérieusement à notre considération. Mais, me dira-t-on : n'aviez-vous pas le corps de la police à cheval du Nord-Ouest à votre disposition ? ne pouviez-vous pas vous reposer pleinement sur ce corps, pour le maintien de l'ordre ? Je le demande à la Chambre : qu'aurait pu faire la police à cheval au Nord-Ouest en face de la situation qui avait pu, pensions-nous, être soudainement créée dans ce pays ? A quoi aurait servi un léger contingent de soldats en face d'une armée d'hommes affamés, luttant pour s'emparer de la mince quantité de provisions de bouche qui aurait pu se livrer sur les lieux ? Une lutte semblable aboutirait probablement à un véritable carnaval de crimes, et tournerait, à bon droit, au déshonneur du gouvernement et du peuple canadien.

Je le demande donc aux honorables députés : dans le court exposé de faits que je viens de présenter à la Chambre, ai-je exagéré l'obligation, la responsabilité qui retombent sur le gouvernement ? Quel était le devoir du gouvernement ? Ne l'oublions pas, M. l'Orateur, la situation dont je viens de tracer le tableau peut à tout moment surgir dans notre propre pays, non pas dans quelque coin reculé du monde auquel nul interêt ne nous rattache, mais, je le répète, dans les limites mêmes du Canada, dans une contrée que nous sommes tenus de bien administrer, où nous avons le devoir de protéger la vie et la propriété des citoyens, dans la même mesure que dans les parties civilisées du Canada. En raison donc de nos responsabilités, toute négligence de notre part à nous rendre compte

de nos devoirs et à nous y préparer eût infailliblement fait rejaillir le plus grand déshonneur sur le gouvernement et le peuple canadiens.

Voici une autre raison qui nous justifie d'avoir pris une initiative immédiate : c'est que, si les métaux précieux abondent dans le pays, dans la mesure même qu'on l'affirme, il surgit sur-le-champ et fatalement un autre problème : la question du commerce canadien. L'importance de nous assurer et de conserver ce commerce devient une question nationale du plus haut intérêt et rend d'autant plus importante et plus nécessaire la promptitude de notre initiative, de crainte que par défaut d'initiative de notre part, cet important commerce ne soit, en majeure partie, détourné au profit de l'étranger sans espoir de retour à une époque future. Cette initiative, nous l'avons prise, pour faire droit à la demande des hommes d'affaires du Canada, des industriels, des cultivateurs, des salariés, de tous les groupes de notre population, qui tous nous ont supplié de mettre en œuvre tous les moyens légitimes pour empêcher la perte de ce commerce pour le Canada, car il est bien nôtre, il est dans les limites de nos frontières et nous appartient de droit.

Envisageant la question sous cet aspect, je le demande : quelle est la nature du devoir incombant au gouvernement du Canada ? Ces convictions, ce sentiment de sa responsabilité, faisaient au gouvernement un devoir d'agir avant qu'il fût trop tard. Le gouvernement eût-il été excusable de différer sa décision, dans la crainte de faire quelque chose que le parlement aurait désapprouvé ? Fallait-il différer d'agir, dans la crainte d'être condamnés par le parlement, ou bien fallait-il agir sans retard ? Nous avons décidé d'agir, confiants que dans leur bon sens, les deux branches du parlement approuveraient notre démarche, lorsque la mesure aurait été comprise dans toutes ses conséquences.

M. l'Orateur, j'ai tâché d'exposer aussi brièvement que possible la situation dont le gouvernement a constaté l'existence dans cette contrée, et je sens aussi, je dois l'avouer, toute la faiblesse de mes efforts. Je dois ajouter qu'immédiatement après la clôture de la dernière session du parlement, convaincu de la nécessité de se procurer tous les renseignements possibles sur la question et toutes les données les plus exactes et les plus sûres, le ministre de l'Intérieur lui-même se rendit au littoral du Pacifique et aussi près que possible de la scène des événements dans ce pays, traversa deux ou trois défilés, et fit de son mieux pour bien se rendre compte de la situation. Il chargea, en outre, des officiers de son ministère d'aller faire une exploration du pays. Il donna également mission à des ingénieurs de chemin de fer de constater quelles seraient les routes les plus avantageuses et les plus favorables à la construction d'une voie ferrée, afin de pouvoir se convaincre et de convaincre le gouvernement lui-même au sujet de cette question de construction de chemin de fer et des meilleures routes à choisir et que l'on pourrait commencer dans le moindre délai possible.

Les ingénieurs à qui il avait confié cette mission s'acquittèrent parfaitement de la tâche dont on les avait chargés. Ils travaillèrent fidèlement et énergiquement, mais leur tâche était ardue, et il leur a été tout à fait impossible de la finir plus tôt ; et ce ne fut que vers le 15 décembre que nous reçûmes leurs rapports officiels.

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux voudra-t-il bien déposer sur le bureau copie de ces rapports ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai aucune objection à le faire. D'après mes renseignements, et le ministre de l'Intérieur pourra me corriger, si je me trompe—nous reçûmes un rapport intérimaire vers le 15 décembre, tandis que le rapport final ne fut reçu que vers la mi-janvier ; on le voit donc, c'est peu de temps avant l'ouverture du parlement que nous avons été mis en possession des renseignements. La Chambre écoutera peut-être avec intérêt le court exposé que je vais lui faire du résultat des renseignements qui m'ont été fournis par ces fonctionnaires.

Il y a plusieurs tracés possibles pour construire un chemin de fer entre la côte et ce territoire, mais je crois que la meilleure conclusion à tirer de tous les rapports en notre possession, il n'y a que cinq tracés praticables et qui méritent d'être discutés. Le premier c'est ce qu'on appelle la route de Skaguay ou Pas de White, allant au lac Tagish et de là par la rivière Hootalinqua ; sa longueur serait d'environ 123 milles.

M. FOSTER : Entre quels endroits ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De Skaguay à la rivière Hootalinqua, en passant par le Pas de White.

M. FOSTER : A quelle distance est-ce du lac Tagish ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas au juste. Je calcule que la distance doit être entre 80 et 90 milles. Le deuxième tracé recommandé traverse le Pas de Chilkat et va à Fort-Selkirk ; ce chemin aurait de 300 à 350 milles de long. Le troisième tracé est aussi par le Pas de Chilkat et va au lac Tagish et à la rivière Hootalinqua, et aurait environ 110 milles de long. Le quatrième part du Goulet de Taku et va au lac Teslin, une distance de 145 milles. Le cinquième commence à Glenora ou Telegraph-Creek et finit au lac Teslin, soit un parcours de 150 milles.

Après avoir étudié dans tous leurs détails les cinq tracés qui nous étaient proposés, nous n'avons eu aucune hésitation à mettre de côté les quatre premiers que je viens de mentionner. Ils ont été rejetés pour différentes raisons, dont la principale s'applique à tous. Tous quatre traversent, en partant de la côte, un territoire réclamé, ou tout au moins occupé par un gouvernement étranger. Nous avons considéré ce fait comme une objection sérieuse et qui ne serait pas bien vue du pays ; nous avons cru que c'était une objection qui affecterait considérablement les hommes d'affaires et les intérêts du pays, et nous avons mis ces tracés de côté.

La route du Pas de White, je crois, coûterait des sommes considérables ; celle du Pas de Chilkat, coûterait aussi très cher. De ces quatre tracés, celui de Chilkat bien que le plus long, serait probablement le plus avantageux au point de vue du trafic, et sans ces considérations nationales il aurait pu être favorablement accueilli. Mais ils ont tous été rejetés, parce qu'ils ne remplissaient pas les conditions exigées par le gouvernement pour un chemin de fer dans ce territoire.

Nous avons donc décidé d'adopter le tracé par la route du lac Teslin, dont la longueur est comme je l'ai dit, de 150 milles. Pour utiliser ce chemin, les navires se rendront au port de mer le plus près, à Fort-Wrangel, qui est situé à environ 150 milles de Telegraph-Creek ou Glenora.

M. FOSTER : Sur quel territoire se trouve Fort-Wrangel ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que c'est probablement sur le territoire américain ; à tout événement, les Etats-Unis le réclament et en ont possession ; ils ont établi un bureau de douane à Fort-Wrangel. Mais en vertu d'un traité avec les Etats-Unis, nous avons le même droit de navigation dans la rivière Stikine que nos voisins ; nous avons le droit de nous en servir sans être soumis à aucune condition. Nous pouvons y naviguer tout aussi bien que les Etats-Unis.

M. FOSTER : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander encore un renseignement ? Un navire partant de Victoria avec une cargaison et des passagers à destination de Glenora, pourra-t-il se rendre jusqu'à cet endroit et décharger sa cargaison à la gare du chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement que non, à moins que ce ne soit un navire d'un très faible tirant d'eau.

M. FOSTER : Où devra-t-il décharger ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le trajet par mer se terminera à Fort-Wrangel, ou dans les environs immédiats, près de l'embouchure de la rivière Stikine.

M. FOSTER : Pour plus de clarté, je voudrais savoir si l'honorable ministre prétend que des marchandises expédiées de Victoria, déchargées à Fort-Wrangel, un port situé sur le territoire américain, et réexpédiées à Glenora, ne seraient pas sujettes à la douane américaine, même si nous avons la libre navigation de la rivière Stikine ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois pouvoir dire qu'un navire prenant un chargement à Victoria ou Vancouver et opérant un transbordement à Fort-Wrangel, ou les environs, peut le faire sans obstacles de la part des autorités douanières. Je vais expliquer à la Chambre sur quoi je base cette opinion. Je suppose que si un navire accostait au quai à Fort-Wrangel pour décharger sa cargaison dans ce port, ces marchandises seraient sujettes aux droits de douane, mais je ne connais aucune raison pour qu'un petit bateau quelconque, comme ceux dont on se sert sur la rivière Stikine, ne puisse pas venir se ranger aux côtés du navire et recevoir ses marchandises, puis continuer le voyage. Quoi qu'il en soit, que j'aie tort ou raison sur ce point, la position est telle que je viens de l'expliquer.

M. FOSTER : J'espère que mon honorable ami me permettra de l'interrompre car, de son propre aveu, la question est très importante. Comme ces quatre routes ont été mises de côté pour ce motif par le gouvernement, le gouvernement a-t-il pris la précaution d'obtenir à cet égard l'opinion autorisée de l'officier en loi de la Couronne ?

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas, M. l'Orateur, obtenu à ce sujet l'opinion de l'officier de la Couronne.

M. FOSTER : Où bien mon honorable ami ou un autre membre du gouvernement a-t-il eu des Etats-Unis l'énoncé de ce qu'ils prétendent ou réclament comme leurs droits en cette circonstance ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis pas faire savoir à l'honorable député les informations qu'un autre membre du gouvernement a pu obtenir à ce sujet. J'expose la question comme je la connais et d'après les informations que j'en ai.

Ainsi, la situation est celle-ci : les vaisseaux chargés de fret pour Telegraph-Creek et la contrée du Yukon, peuvent remonter à Fort-Wrangel et décharger. Si pour le moment il peut être nécessaire de passer par certaines formalités avec les autorités douanières des Etats-Unis, ce sera peu de chose et cela coûtera bien moins qu'ailleurs. La dépense sera excessivement minime et les conditions seront infiniment plus favorables que si l'on avait à traverser une longue bande de territoire étranger, nécessitant la présence et le paiement d'officiers américains comme nous l'avons fait depuis quelques mois pour les autres routes. La route de Stikine a été choisie par le gouvernement, parce que dans les circonstances elle se rapprochait plus que toutes les autres d'une route entièrement canadienne et il devient où il deviendra maintenant possible pour le gouvernement, si les difficultés qu'indiquent ces messieurs de l'autre côté, se présentaient dans l'emploi de la rivière Stikine ou de ses abords d'avoir un chemin de fer relié à ce que l'on appelle la ligne de la Stikine et lac Teslin et s'étendant de Telegraph-Creek vers le sud, jusqu'à un point de l'océan situé purement et exclusivement en territoire canadien. Ceci nous garantirait complètement contre tout ce qui pourrait surgir à l'égard d'une ligne canadienne.

M. CHARLTON : Quelle sera la longueur du trajet additionnel ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ajouterait 200 milles à la ligne de Teslin, et d'ailleurs, ce prolongement est prévu dans le projet que pousse le gouvernement et mentionné dans le contrat que je soumets maintenant à la Chambre.

Nous en sommes, comme je l'ai dit, venus à la conclusion qu'il fallait construire le chemin de fer ; nous avons décidé qu'il devait être construit cette saison-ci ; nous avons trouvé que l'emplacement convenable du chemin de fer, en toute circonstance, était de Telegraph-Creek ou de la Rivière Stikine au lac Teslin. Une fois ces premières conclusions arrêtées je vais appeler l'attention de la Chambre sur le contrat lui-même. Le gouvernement savait ou en tout cas, nous croyions savoir ce que nous voulions faire dans ce sens. Puis, est venue la question de savoir comment et à quels termes nous pourrions avoir ce que nous voulions. Quelques gens ont dit : Vous auriez dû demander des soumissions par annonces et savoir à quel prix les entrepreneurs feraient les travaux. Nous n'avions pas le temps, c'était absolument impossible. Il n'y avait pas moyen dans la dizaine ou la quinzaine de jours que nous avions au plus à notre disposition d'annoncer et de recevoir des

soumissions ; cela prend tout ce temps-là rien que pour faire les annonces, à plus forte raison pour recevoir des offres et examiner celles qui nous auraient été faites. Qui aurait soumissionné ignorant les difficultés de la situation et sans connaître les conditions de l'entreprise. Ce n'est pas pour des entreprises de ce genre qu'on demande des soumissions. Nous ne l'avons jamais fait, pas plus que nos prédécesseurs,et je présume qu'aucun gouvernement ne le fera jamais. Les rapports et informations fournis par les officiers dont j'ai parlé, indiquait qu'un chemin de fer par le lac Teslin pouvait être bâti et mis en exploitation pour le 1er septembre prochain, si nous agissions d'une façon prompte et expéditive. Si les honorables députés acceptent les conclusions auxquelles j'en suis venu, que nous étions tenus d'agir, de construire la ligne, que l'on avait choisi la meilleure route, dans les circonstances ; qu'une communication par voie ferrée était indispensable en vue des conditions existantes ou probables du pays, il en arrivera forcément à la nouvelle conclusion que nous devions agir immédiatement sans une minute de retard. Si le peuple du pays comprend aussi fortement que nous le devoir impérieux qui s'imposait au gouvernement, il doit s'apercevoir que nous aurions fait rire de nous en demandant des soumissions pour ce contrat. Voilà quel a été mon avis pour cette mesure et c'était aussi l'avis du gouvernement, quand il a décidé de saisir l'occasion aux cheveux et de s'en rapporter au bon sens du parlement et du pays pour dire que nous ne pouvions pas nous conduire autrement que nous l'avons fait. D'autres députés disent que nous aurions dû solliciter des soumissions sur la base d'une plus petite concession de terre. Comment aurions-nous pu estimer la valeur de la terre ? Nous n'avons pas l'intention de fournir de l'argent aux entrepreneurs, notre but a été que le Yukon paie pour son chemin de fer. Comment pouvions-nous fixer la valeur du terrain ; comment pouvions-nous déterminer d'abord, en vue de soumissions, la valeur d'un subside en terre? Un homme peut se figurer que son terrain vaut un million de dollars et en lâchant la bride à son imagination croire qu'il contient des trésors d'or illimités. Un autre individu plus perspicace, plus soigneux et prudent, peut être persuadés qu'il n'y a pas mille piastres, pas même une piastre de métal précieux dans les millions d'acres qu'on lui offre. Les uns pensent d'une façon, les autres d'une autre. Nous ne pouvions pas attribuer une valeur au terrain et personne, même avec la sagesse de Solomon, n'eût pu déterminer ce qui était une évaluation loyale et raisonnable du terrain. Tout dépend entièrement des chances et des conjectures.

Une VOIX : De l'agiotage alors.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, de l'agiotage, ni plus ni moins. Par suite, nous ne pouvions pas proclamer au monde entier que nous allions donner 5,000 acres par mille au cas où 5,000 acres n'auraient pas été de nature à séduire ceux qui désiraient construire le chemin. Nous ne pouvions pas offrir 50,000 acres, ce qui aurait pu être trop fort, tandis qu'un montant moindre aurait pu engager un capitaliste un peu spéculateur à se charger de l'entreprise. Nous ne pouvions faire que ce que nous avons fait : lorsque nous avons trouvé des gens disposés à négocier sur une base raisonnable et à signer un contrat, pousser l'affaire avec toute la rapidité et la célérité possible. Je ne crois pas qu'il soit possible de suggérer quelque chose de plus déraisonnable, de plus puéril et de plus absurde que de demander en telle urgence et pour un tel travail des soumissions à dix jours d'avis, et de rechercher à quel prix des entrepreneurs seraient disposés à faire l'ouvrage.

Quant à Mackenzie et Mann, ils se sont adressés au gouvernement. D'autres personnes se sont aussi adressées à nous, et n'ont pas été les seules à solliciter.

M. FOSTER : Qui encore ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons vu très peu de personnes. Je n'étais pas dans le temps à Ottawa et je ne suis pas aussi au courant des détails particuliers que mon ami, l'honorable M. Sifton, qui profitera de l'occasion pour éclairer la Chambre à cet égard. Je sais qu'il y en a eu d'autres, d'autres qui prétendaient représenter de gros capitaux, qui avaient derrière eux des moyens énormes et voulaient parler chemin de fer. Mais tout ce capital ne s'est jamais réalisé et, autant que je sais, nous n'avons pas pu mettre la main sur des références permettant d'établir la solvabilité et l'habileté de ces gens-là pour mener à bonne fin l'entreprise. Cependant, deux hommes, MM. Mackenzie et Mann, nous ont fait une offre et je ne crois pas que ces messieurs de l'autre côté mettent en doute leurs moyens. Ils avaient étudié la question et je crois qu'ils ont fait à mon honorable ami des offres pour la construction de ce chemin de fer, ou pour être plus exact, je ne devrais pas dire la construction de ce chemin de fer mais celle d'un autre, celui du Pas de Chilkat qui, naturellement est plus avantageux à construire qu'une autre. Le résultat de leur entrevue avec le gouvernement et de leurs négociations avec nous a été l'abandon de l'entreprise du Chilkat pour retomber sur la ligne de Teslin.

M. WALLACE : L'honorable ministre (M. Blair) voudrait-il me permettre de lui demander si la ligne du Chilkat est celle qu'il appelle ligne n° 2.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La ligne du Chilkat serait le n° 2. C'est une ligne, je dois dire, qu'il serait impossible dans les meilleures conditions,de bâtir en moins de deux ans et qui par suite ne répondrait pas aux besoins actuels. Nous connaissions MM. Mackenzie et Mann, et tous ceux qui connaissent ces messieurs savent qu'ils sont solvables, qu'ils sont habiles, pleins d'expérience, qu'ils ont accompli au Canada de grandes entreprises de ce genre et que personne ne peut les surpasser au Canada. Je ne prétendrai pas qu'ils soient les seuls hommes capables au Canada de faire ces travaux, mais je puis dire qu'ils étaient les seuls que nous connaissions au Canada, désireux et capables d'entreprendre ce travail. Par suite, après les négociations qui se sont continuées plusieurs jours, après un examen complet par le cabinet conjointement et individuellement, après que chaque ministre eut étudié la question et se fut convaincu de son importance et du besoin de ne conclure qu'un arrangement défendable, après tout cela et après que mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) eut consacré toute son énergie et son travail infatigable à la solution convenable

des négociations, nous en sommes venus à une entente avec MM. Mackenzie et Mann et nous avons signé le contrat qui est maintenant devant vous.

Quoique l'on puisse dire des particularités du contrat, nous avons en tout cas la satisfaction de savoir que les gens à qui nous en avons confié l'exécution sont reconnus partout comme capables de le mener à bonne fin et qui achèveront l'entreprise s'il est au pouvoir des entrepreneurs de l'achever. Il y a toujours quelque satifaction à faire valoir cela et je crois avoir pour le gouvernement au moins le droit de prétendre que de ce côté notre position est inattaquable.

Ceci m'amène au contrat même et, dès le début, je désire vous présenter autant que possible, à vol d'oiseau, un aperçu général de ses clauses et de ses dispositions pour vous en donner une idée avant d'entrer dans les détails. Ce que le gouvernement voulait faire, c'était ceci, nous voulions avoir un chemin à traîneaux, dans le délai de 6 semaines, à partir du 25 janvier, depuis l'embouchure de la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin, avec des abris et des postes tous les vingt-cinq milles le long de la route ; nous voulions bâtir un chemin de fer, du genre du chemin de Kaslo et Slocan, à voie étroite de 150 milles environ, des eaux navigables de la rivière Stikine aux eaux navigables du lac Teslin.

M. CHARLTON : Quel est le prix estimatif de ces 150 milles de chemin à voie étroite ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le prix estimatif ?

M. CHARLTON : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas les chiffres devant moi, mais je considère qu'il est évalué à près de $25,000 par mille. Naturellement, le prix doit être moindre dans la partie du parcours où les difficultés de construction sont moindres. Je suis heureux que mon honorable ami (M. Charlton), ait attiré l'attention là-dessus. Il est impossible de dire exactement ce que coûtera le chemin de fer. Les transports sont particulièrement coûteux et les conditions diffèrent absolument de ce que l'on trouve dans le reste du Canada. L'élévation des salaires, le prix de la nourriture, la rigueur du climat et une foule d'autres considérations doivent entrer en ligne de compte dans le calcul des frais, si bien qu'une personne même expérimentée, à moins d'avoir elle-même accompli un travail de ce genre dans le pays ne serait pas à même d'affirmer ouvertement ce que devra coûter une entreprise de ce genre.

M. FOSTER : Dois-je comprendre que mon honorable ami affirme qu'après avoir envoyé des ingénieurs et des explorateurs et après avoir reçu leurs rapports lui, ministre des Chemins de fer, a signé un contrat donnant telle somme pour la construction de la ligne et n'a pas sous la main une évaluation de ses ingénieurs du prix du chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les choses sont précisément comme le comprend l'honorable député ; je n'ai pas sous les yeux un devis ni un document pouvant passer pour un état précis du prix probable du chemin de fer. Maintenant, non seulement nous voulions voir la ligne complétée et outillée avec la plus grande rapidité, mais....

M. MONTAGUE : Puis-je demander à l'honorable ministre s'il a demandé une information de ce genre aux ingénieurs qui ont parcouru la voie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne peux pas dire. L'honorable député, M. Montague, comprendra que je ne me suis pas mis en communication avec les ingénieurs.

M. FOSTER : On devrait faire présenter le bill par quelqu'un qui y comprenne quelque chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député et moi ne partageons sans doute pas la même opinion sur celui qui devrait présenter le bill. Le but du gouvernement par ce contrat était d'obtenir de plus la construction de ce chemin de fer avec une telle rapidité que les trains transportant voyageurs et marchandises pussent circuler sur toute la ligne le premier septembre prochain, afin de profiter cette année de deux mois au moins de navigation ouverte sur le lac Teslin et les eaux qui suivent. Quatrièmement, le gouvernement voulait bâtir une route entièrement canadienne pour assurer au peuple de notre pays tout le commerce que nous espérons recevoir de cette contrée. Cinquièmement, nous voulions assurer immédiatement les facilités de navigation de steamer nécessaires du lac Teslin à Dawson-City, aussitôt après l'ouverture du chemin de fer et de régler les conditions du contrat pour faire payer au Yukon tous les avantages dont il jouira, afin que le gouvernement n'ait pas à payer un dollar de cette dépense et n'encoure pas un dollar d'obligation à cet égard.

Voilà, M. l'Orateur, ce que le gouvernement désirait faire en signant ce contrat, voilà le but auquel nous avons tendu et que nous avons atteint, et nous avons reçu des entrepreneurs le dépôt d'un quart de million comme garantie de la fidèle exécution du contrat.

M. FOSTER : Sur lequel quart de million vous payez intérêt ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur lesquels nous payons intérêt tant que nous avons l'argent entre nos mains, tant qu'il ne sera pas confisqué.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Et sur lesquels nous recevons l'intérêt.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui sur lesquels nous payons et recevons simultanément de l'intérêt.

M. FOSTER : Les placez-vous à intérêt ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose qu'on aurait dû confier la présentation de ce bill au ministre des Finances pour qu'il pût répondre aussi à cette question. Maintenant, M. l'Orateur, qu'est-ce que les entrepreneurs reçoivent de la contrée du Yukon, du pays ou, si vous voulez, du gouvernement, en échange de ces conditions et de ces travaux, de ces cinq conditions et travaux considérables et parfaitement définis ? Ils auront 25,000 acres de terre par

mille, choisis par blocs de pas moins de six milles sur vingt-quatre milles. Pas un de ces blocs ne peut avoir moins de 6 milles de large sur 24 milles de long. De ces blocs quatre parties seront détachées pour devenir la propriété de la compagnie et à côté d'eux il y aura alternativement un nombre égal de lots qui resteront la propriéte de la Couronne.

M. HAGGART : Si l'honorable député veut bien m'excuser, je lui dirai que je ne comprends pas clairement. Chaque bloc qu'obtiennent les entrepreneurs doit avoir une superficie de 6 milles sur 24 qui devient leur propriété ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dont ils possèdent la moitié. Il doit y avoir huit sections par bloc choisi. Du moment qu'un jalon est posé, on tire une ligne de base et le choix est définitif. La compagnie ne peut pas sur cette superficie posséder plus de quatre blocs de 3 milles sur 6, à côté desquels se trouvent alternativement des blocs de même dimension qui demeurent la propriété du gouvernement. Maintenant, le choix est soumis aux conditions et réserves que j'exposerai plus tard et qui indiqueront bien toutes les précautions prises par le gouvernement ; si bien qu'au cas où la compagnie, dans les recherches de l'or qu'elle fera sur ce territoire, arrive à tomber sur un terrain aurifère de valeur elle ne pourra pas le monopoliser et l'absorber entièrement, parce que les blocs du gouvernement sont situés immédiatement à côté de ses blocs qui peuvent contenir de riches dépôts miniers. Il y a aussi une autre réserve importante qui est celle-ci : s'il arrive que la compagnie désire se faire attribuer un espace contenant un claim ou des claims miniers déjà jalonnés et inscrits au nom d'un mineur libre, ce claim sera exclus du choix. Il n'entre pas dans la concession mais continue à être la propriété du mineur libre et reste exclus du titre délivré définitivement à la compagnie.

M. FOSTER : Qui choisit la ligne de base ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La ligne de base comme on pourra le voir lorsque nous discuterons les clauses du contrat se détermine presqu'automatiquement, sauf que le point de départ est établi à la demande ou au choix de la compagnie. La compagnie peut envoyer des prospecteurs et d'après leurs informations conclure qu'elle a trouvé un territoire dont l'exploitation peut être profitable. Alors elle indique à l'officier en charge du département l'endroit où elle entend poser le jalon. Le jalon est planté s'il ne se trouve pas sur un cours d'eau, ou s'il l'est, n'affecte pas les dispositions de ce contrat relatives aux cours d'eau. Le jalon étant planté, la ligne appelée ligne de base doit être tirée à partir de là directement du nord au sud ou de l'est à l'ouest ; cette ligne constitue le centre de l'emplacement avec trois milles de chaque côté, ce qui fait les six milles de longueur de chaque bloc, puis les trois milles suivants forment le bloc que possède le gouvernement.

On continue ensuite dans la même direction jusqu'à ce que huit blocs au moins aient été déterminés. Il peut y en avoir plus, car il n'y a pas de limite à cet égard. La compagnie peut demander qu'on ajoute aux huit blocs fixées, deux autres ou tout multiple de deux, elle peut faire aussi annexer des blocs de chaque côté de sa propre superficie mais en nombre limité. Dans tous les cas aucun choix de territoire ne peut être moindre que 6 milles sur 24 milles. En plus des réserves que j'ai indiquées pour les claims des mineurs libres nous excluons du choix les eaux de certaines rivières importantes mentionnées au contrat et de certains lacs également désignés. Nous réservons les lits et les rives jusqu'au niveau des hautes eaux avec vingt-cinq pieds en plus de chaque côté de toutes les rivières et de tous les lacs désignés.

M. FOSTER : La compagnie ne peut pas avoir cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La compagnie ne peut pas, elle ne peut obtenir aucun droit là-dessus ; si bien que nous avons absolument empêché la compagnie d'acquérir aucun intérêt sur tous les grands lacs et les rivières qui couvrent cet important pays et contiennent la plus grande partie croyons-nous des placers de la région.

M. FOSTER : Mon honorable ami entend-il par cours d'eau—car ceci est essentiel—un lit à sec pendant la plus grande partie de l'année comme la crique Bonanza et la crique Eldorado qui sont actuellement jalonnées et exploitées comme claims de placers ? Veut-il dire que les coulées qui deviennent à certaines époques de l'année des cours d'eau—non navigables, il est vrai—sont considérés comme rivières et ne peuvent être possédés par la compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dis que tous les lits et toutes les rives sur une largeur de vingt-cinq pieds de chaque côté du niveau des hautes eaux de toutes les rivières et de tous les lacs mentionnés dans le contrat sont absolument exceptés du choix que peut faire la compagnie. Qu'ils soient à sec ou couverts d'eau, cela est sans importance aucune.

M. FOSTER : Mais, d'après l'honorable ministre, une des raisons pour lesquelles ce contrat devrait être accepté, est que les lits des rivières.....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'expose les faits.

M. FOSTER : Il est possible que l'honorable ministre expose les faits, mais j'ai certainement le droit de lui demander, pour l'intelligence parfaite de la question, s'il est réellement sûr qu'il fait plus que de réserver les cours d'eau et les lacs navigables. En est-il sûr ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit à l'honorable député que ce contrat ne s'applique pas à chacune des rivières mentionnées dans ce contrat pour sa pleine largeur et jusqu'au niveau des hautes eaux de chaque côté, et sur une largeur de ving-cinq pieds, et que la compagnie n'a pas le droit de choisir ces rivières. J'ai dit cela, et rien de plus, et lorsque l'honorable député citera mes paroles, qu'il les cite fidèlement, et je lui en serai reconnaissant.

Je crois que l'on peut nous demander : " Pourquoi avez-vous donné 25,000 acres ? Pourquoi n'en avez-vous pas donné une moindre quantité aux entrepreneurs ? " J'admets franchement que c'est parce qu'ils n'ont pas voulu accepter moins. Il nous a été impossible de les obliger à prendre moins. Nous faisions un marché et nous négociions

avec eux. Des membres du cabinet et des sous-comités du cabinet—lesquels formaient d'assez près le nombre des membres du gouvernement—firent valoir auprès de MM. Mackenzie et Mann tous les arguments imaginables, afin de leur faire modifier leurs conditions. Et nous avons réussi dans une très large mesure à les amener à composition, seyez-en convaincus, mais nous n'avons pas pu les faire consentir à demander moins de 25,000 acres par mille.

J'étais un peu curieux moi-même de savoir combien de milliers d'acres par mille ces honorables députés, dans leur sagesse réunie et avec toutes les connaissances qu'ils possèdent, donneraient à Mackenzie et Mann en considération de l'exécution de ce contrat. J'aimerais que l'un d'eux répondit. Ou quelques-uns de ces messieurs, comprenant la responsabilité que les membres du cabinet encourent, oseraient-ils dire qu'ils insisteraient pour faire retrancher 5,000 ou 10,000 acres par mille, et qu'ils préfèreraient abandonner l'entreprise plutôt que de venir demander au pays, d'ajouter 10,000 ou 15,000 acres par mille aux conditions proposées?

Voilà ce dont il s'agit. Il ne s'agit pas de savoir ce que ces hommes, les poches remplies d'argent et prêts à placer dans cette contrée du Klondike des millions dont le chiffre est inconnu, seraient disposés à donner, ou quelle valeur ils seraient prêts à attribuer à ces terres; mais il s'agit de savoir quel chiffre ces honorables messieurs, s'ils devaient décider eux-mêmes la question, croiraient ne pas devoir dépasser, au risque de faire échouer les négociations. C'était une question passablement sérieuse que le gouvernement devait résoudre, et nous avons dû la résoudre. Nous sommes arrivés à la conclusion que si nous ne pouvions pas faire retrancher 5,000 acres par mille, il était de notre devoir de donner à Mackenzie et Mann les 25,000 qu'ils exigeaient comme condition de leur acceptation de l'entreprise.

Que représentent 1,000 ou 5,000 ou 10,000 acres parmi les millions d'acres que nous avons là-bas et dont nous ignorons la valeur? C'est une simple question de hasard, une pure question de hasard sous tous les rapports. Il sied très bien à des hommes qui n'ont pas l'intention de placer un seul dollar dans l'entreprise, et qui, s'ils en avaient des milliers, ne seraient pas poussés à risquer un placement dans cette entreprise, il sied très bien à ces hommes, dis-je, de s'élever contre le gaspillage de 50,000,000 de valeur réelle donnée à cette compagnie pour construire ce chemin de fer. Mais si vous leur demandiez de prendre une des obligations de la compagnie à un escompte de 95 pour 100 peut-être, ils auraient bien la précaution de ne pas faire un placement dans une affaire aussi hasardeuse. Ils ne courraient pas ce risque, mais ils feraient ces assertions extravagantes, parce qu'ils espèrent par là discréditer un adversaire politique. Mais abordant la question d'affaires, venant à la responsabilité de conclure les négociations, je désire que quelqu'un d'entre eux me dise combien de milliers d'acres il serait, d'après lui, de l'intérêt public de donner à la compagnie, afin que, dans le cas où cette dernière refuserait, le gouvernement fût justifiable de mettre fin aux négociations. Quant à moi, je ne sais pas si la Compagnie de Mackenzie et Mann a fait un contrat avantageux; j'ignore s'ils vont réaliser de grands bénéfices; je l'espère sincèrement. Ils le méritent, et je souhaite qu'ils réalisent des bénéfices. Et je dis cela, malgré les critiques acerbes d'hommes qui écrivent dans les journaux sous le pseudonyme d'"Onlooker," et parlent d'une grande entreprise comme celle-ci dans un esprit mesquin, un peu comme le fait un marguillier d'une dépense de cinq dollars, ou qui, lorsqu'ils ne font pas ces critiques, calomnient les hommes occupant de hautes positions, des hommes qui prisent et estiment leur caractère au moins autant que cet écrivain estime le sien propre, et qui apprécient leur valeur morale autant qu'il apprécie la sienne.

En conséquence, je dis, bien que je ne sois pas plus intéressé à l'affaire que mon honorable ami le chef de l'opposition—et je crois fermement qu'il n'y a pas le plus petit intérêt—bien que je n'aie aucune relation directe ou indirecte, j'espère que ces entrepreneurs ou la compagnie qui pourra leur être associée réaliseront de bons profits dans l'entreprise. Ils méritent d'en faire. Qui serait assez mesquin pour nier à ces entrepreneurs le droit de réaliser des profits importants, lorsque l'on considère qu'ils entreprennent de mener à bonne fin une œuvre de ce genre,—dont l'achèvement fera époque dans l'histoire du Dominion—qui rendra un immense service au pays? pas moi, assurément. S'ils peuvent, par leur énergie, leur habileté en affaires et comme organisateurs, par la dépense de leurs fonds, découvrir des métaux précieux de grande valeur dans ce territoire en développant ce dernier, qui profitera de ces travaux? Y a-t-il un seul homme d'affaires, un seul manufacturier ou un seul industriel au Canada, qui ne profitera pas de la prospérité plus grande et de la plus grande somme d'affaires qui découleront du développement de cette région, si ces entrepreneurs obtiennent les biens de grande valeur que leur assignent certains députés de l'opposition? Mais les assertions de ces députés ne sont que de pures conjectures, qu'il est absolument impossible de prouver.

M. FOSTER: Mon honorable ami possède-t-il quelques détails sur l'étendue des régions aurifères, dans le district du Yukon?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je n'en ai pas maintenant de disponible pour l'honorable député.

M. FOSTER: Mon honorable ami et le gouvernement ont-ils placé quelque valeur sur cette région aurifère qui sera choisie par ces entrepreneurs, en ont-ils estimé la valeur par acre?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'honorable député peut, sans doute, à l'aide de sa grande expérience des affaires et des finances, et de sa connaissance considérable en fait de mines, se prononcer sur cette question aussi bien que tout membre du gouvernement.

M. FOSTER: Mais je ne présente pas le projet de loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: J'aimerais demander à l'honorable député si son opinion est formée sur la valeur de ces terrains. Maintenant, nous nous proposons d'accorder à ces entrepreneurs 25,000 acres par mille, réglant le choix de ces terres avec autant de soin qu'il nous est possible.

Quant à savoir si dans ces concessions nous leur avons livré un nouvel Eldorado ou une Bonanza, cela est impossible. Il se peut qu'il en soit ainsi,

comme le contraire peut être vrai. C'est un risque mais c'est un de ces risques qui, heureusement pour le gouvernement et pour le pays, est tout du côté d'une seule des parties contractantes. Nous ne faisons aucun risque, les entrepreneurs en font. Et, M. l'Orateur, d'après les principes qui gouvernent les transactions commerciales, il n'est que juste, si ces particuliers encourent quelque risque, s'ils dépensent leurs millions pour mener à bonne fin une entreprise utile à ce pays—qu'ils réalisent de bons profits. Je ne crois pas que le peuple canadien leur refuse les bénéfices qu'ils auront ainsi mérités. Nous ne faisons aucun risque, ils se chargent de tout ; et je crois que dans ces circonstances, cela doit porter tout homme raisonnable à approuver la politique et la conduite du gouvernement. Je ne m'attends pas à ce que cette mesure soit approuvée par l'autre côté de la Chambre. Cependant, je suis heureux de constater qu'en général, et sur les grandes lignes de ce contrat et de cette politique, nous avons l'approbation et l'appui de l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper). Je suis heureux de constater que l'honorable député a démontré à quelques-uns de ses partisans qu'il y a dans les rangs du grand parti conservateur au moins un homme qui possède assez d'expérience des affaires, assez de connaissance de la responsabilité assumée par les représentants du peuple, assez de patriotisme et de largeur d'idées, pour se prononcer sur une grande question d'intérêt public, et pour s'élever au-dessus des simples considérations de parti et des intérêts de parti. Je n'ai pas souvent reçu de compliments de la part de mon honorable ami ; je ne me rappelle pas que nous en ayons jamais échangé de très flatteurs, et je ne m'attends pas à en recevoir de sa part dorénavant. Mais je puis dire que si le parti était formé d'hommes du genre de quelques-uns qui ont exprimé leur opinion à ce sujet en cette Chambre, il ne serait pas digne d'être conduit par un homme de la compétence et de la largeur de vues du chef actuel du parti conservateur en cette Chambre.

A part ces questions de la valeur des terrains, etc., sur lesquelles on ne peut que faire des conjectures, je crois que le pays profiterait du fait de l'abandon de ces terrains en particulier. S'il les garde, il ne saurait en retirer de bénéfices appréciables. Il faut que ces terres soient adjugées à quelqu'un, il faut que quelqu'un les acquiert pour qu'elles soient exploitées ;—autrement elles ne valent pas plus que si aucun métal précieux y était enfoui—nous ne faisons rien de plus que ce que fait le grand pays situé au sud du Canada, car lorsque son gouvernement concède des terres, il livre en même temps le droit minier à tous les minéraux sans réserve, même les métaux précieux. Dans notre cas, nous faisons construire le chemin de fer dans ce pays en donnant nos terrains et le gouvernement trouvera son compte dans l'augmentation des affaires qui en résultera pour le Canada ; ces idées imaginaires quant à la valeur de la propriété n'ont rien à voir à l'entreprise.

J'ai tenté d'exposer les points principaux de ce contrat avec autant de soin que j'ai pu, et je vais maintenant donner un résumé des différents articles du projet de loi. Le contrat est daté du 25 janvier dernier et a été passé entre le ministre des Chemins de fer par l'entremise du ministre du Revenu de l'intérieur, (j'étais moi-même absent) et le ministre de l'Intérieur d'une part et Mackenzie et Mann de l'autre. Aux termes de la première clause, les entrepreneurs s'engagent à construire, d'ici au premier septembre 1898, un chemin de fer avec usines et autres facilités raisonnables de terminus, à partir des eaux navigables de la rivière Stikine dans la Colombie Anglaise à ou près de l'embouchure de Telegraph Creek, Glenora, ou à l'embouchure de la rivière à l'Eau Claire jusqu'aux rivières navigables se jettant dans le lac Teslin sur un parcours estimé à 150 milles.

Le chemin devra être construit d'après les plans et devis généraux du chemin de fer Kaslo et Slocan dans la Colombie Anglaise et avoir la même longueur de voie. Vu l'extrême urgence et le besoin de faire circuler des trains sur cette route aussi vite que possible, et pas plus tard que le 1er septembre, une disposition est ajoutée à l'effet que pour les fins de la saison de 1898, et pour permettre l'exécution du contrat, il sera suffisant si, à ou avant cette date les lisses ont été posées par les entrepreneurs de manière à permettre l'exploitation du chemin de fer, quand même les travaux ne seraient pas complétés de manière à donner droit à la compagnie de faire accepter la voie au gouvernement ou de gagner son subside en terrains. Comme le temps ne permettra pas la préparation des plans soumis et approuvés de la manière ordinaire, avant le tracé de la ligne, et avant que la construction soit commencée pour la protection du gouvernement, et afin de prévenir un prolongement indu de la ligne et l'augmentation de la longueur de la voie, il est stipulé que les demandes de subventions ne seront acceptées que pour le nombre de milles que le ministre jugera devoir être raisonnablement nécessaire pour couvrir la distance entre les têtes de lignes.

La clause 2 décrète la soumission au parlement, à la prochaine session, d'un projet de loi approuvant le contrat et autorisant son exécution et la constitution d'une compagnie ayant pouvoir d'acquérir et de faire des contrats et exploiter celui-ci, avec aussi pouvoir de construire et d'exploiter le chemin de fer que j'ai mentionné, ainsi qu'une extension de cette voie et des réseaux auxiliaires. dont le plus important est le prolongement au sud dans la Colombie anglaise, à un point pouvant servir comme port océanique, et un prolongement au nord jusqu'à Dawson-City. Cette clause pourvoit à la cession à la compagnie du droit de bâtir une ligne quand, et non pas avant, le Gouverneur en conseil y consentira, du bras de Lynn à Fort-Selkirk.

M. HAGGART : Quelle est la distance ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Du Pas Chilkat.

M. HAGGART : Combien de milles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Trois cent à trois cent cinquante milles du boulet de Chilkat. Ce pouvoir est, comme on l'a vu, réservé. Le parlement n'a pas encore accordé de charte pour la construction d'une ligne à travers le Pas de Chilkat. Nous anticipions une demande possible. La même opinion qu'avaient les entrepreneurs que c'était là la route la plus désirable porterait les promoteurs ou les entrepreneurs à tenter cette entreprise, et le gouvernement a cru qu'il n'était que raisonnable, —puisque nous avons refusé de permettre ou d'encourager la construction d'une ligne *via* le Pas de Chilkat, au Fort-Sel-

kirk, à Mann et Mackenzie et leurs associés, et les avons engagés à construire une route toute canadienne,—de ne pas permettre la constitution d'une compagnie dans le but de construire une route qui entrerait en concurrence directe et probablement désastreuse pour la ligne toute canadienne construite par ces entrepreneurs. Maintenant, il ne m'est pas nécessaire de dire que la subvention en terrains n'est donnée que pour la ligne entre la rivière Stikine et le lac Teslin ; quant aux autres lignes et embranchements mentionnés, le gouvernement ne s'oblige aucunement à demander au parlement une concession pour aider à leur construction. La deuxième clause pourvoit aussi à ce que l'acte de constitution de la compagnie lui donne le pouvoir de construire des quais, docks, de posséder et d'exploiter des navires océaniques et autres concurremment avec son chemin de fer, de construire des lignes de télégraphe et de téléphone, de faire des opérations minières, d'ériger des hauts-fourneaux et autres pouvoirs se rapportant à l'exploitation des mines ; le pouvoir d'émettre des titres aux terrains et des obligations, pour permettre à la compagnie de faire la construction. La clause n° 3 pourvoit à ce que lors de la constitution de la compagnie, et la transmission du contrat à la compagnie par les entrepreneurs, lorsque la compagnie conviendra avec le gouvernement d'exécuter le contrat, et lorsque le chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin sera complété et accepté par le gouvernement, les entrepreneurs seront, et alors seulement, relevés de leur responsabilité personnelle aux termes de ce contrat, la compagnie sera alors substituée à MM. Mann-Mackenzie, et cette compagnie sera alors tenue responsable de l'exécution du contrat.

Maintenant, M. l'Orateur, je viens à la clause 4. Cette clause a été nommée ou sera probablement nommée la clause du monopole. Je veux instruire cette Chambre des faits, dans tous les cas, tels qu'ils m'apparaissent, et je soutiens que cette clause au lieu d'être répréhensible, est l'une des plus sages, sinon la plus inattaquable d'un contrat composé de clauses inattaquables du commencement à la fin.

Je crois que cette clause devrait être appelée non une clause de monopole mais une clause pour mieux assurer au peuple canadien le commerce et les affaires du district du Yukon. De fait, la clause a été imposée à messieurs Mackenzie et Mann ; elle ne nous a pas été imposée, mais c'est nous qui la leur avons imposée. Je répète ce que j'ai déjà dit. La compagnie désirait construire cette ligne. Nous avons dit : Non, nous ne pouvons le permettre. Eh bien, a-t-elle répondu, d'autres construiront cette ligne si nous continuons à construire par le tracé Teslin, ce dernier étant le plus favorable au point de vue des affaires. Nous avons dit : Nous ne le permettons pas d'ici à un certain nombre d'années ; et dans notre propre intérêt cela a été fait, pas dans son intérêt, parce que le contrat n'aurait pas été conclu, si nous n'avions pas été prêts à leur donner une protection quelconque contre la concurrence destructive qui se serait élevée si l'autre ligne eut été construite—destructive, non seulement pour la compagnie mais, comme je l'ai dit, destructive pour les intérêts canadiens, croyons-nous. La clause n'a donc pas été intercalée dans l'intérêt de la compagnie, mais pour la protection de nos propres intérêts. Elle pourvoit à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le bras de Lynn à travers le Pas de Chilcat jusqu'à Fort-Selkirk, si le gouvernement autorise ou réquiert la construction de cette ligne et au cas ou le gouvernement serait disposé à subventionner cette entreprise, la subvention devra être donnée à la compagnie et non à d'autres. Si nous sommes convaincus que l'ouvrage doit être fait, alors nous accèderons tout simplement, lorsque le temps sera venu, à la requête sur laquelle la compagnie insistait alors auprès de nous. C'est-à-dire que nous lui permettrions d'entreprendre le travail que, sans notre refus, elle aurait entrepris dès maintenant.

J'ai dit que cette ligne de chemin de fer serait indubitablement autorisée dans cette partie de la région du Yukon comme étant la meilleure route commerciale. Les entrepreneurs de chemins de fer seraient disposés à utiliser cette route comme étant la plus avantageuse au point de vue du commerce. Mais le gouvernement était convaincu qu'il ne pouvait pas raisonnablement s'attendre à ce qu'une compagnie responsable entreprit la ligne du lac Teslin, si cette compagnie devait être exposée à une concurrence de la part d'une compagnie qui serait propriétaire d'une ligne à partir du bras de Lynn, et c'est pour cette raison surtout que la clause a été insérée dans le contrat. Il est tout à fait inutile de dire, mais peut-être que je puis le dire, que cela ne nuit en rien à nulle autre charte existante. Nous nous engageons seulement à demander au parlement de consentir à attendre pendant cinq ans, à partir de la constitution légale d'une autre compagnie dans ces environs, ou de la constitution légale d'une compagnie devant construire une ligne à partir de la frontière dans la région du Yukon. Nous sommes maintenant convaincus qu'à partir d'aujourd'hui jusqu'à l'expiration de cette date nous pourrons, au moyen d'arpentage et d'explorations et d'une inspection minutieuse du terrain, nous assurer s'il est possible ou non d'établir un tracé pour une ligne exclusivement canadienne, depuis le versant oriental des Montagnes-Rocheuses pour aller dans cette direction en se dirigeant vers l'ouest, à partir d'Edmonton, et si durant cette période il serait possible de construire une telle ligne.

Dans l'intervalle, cinq années nous donnerons l'occasion d'approfondir cette question sur laquelle je crois que je puis dire en passant que l'attention du gouvernement sera dirigée le plus tôt possible. Or, en vertu de la clause 5, la compagnie a le droit de recevoir, durant dix années, à partir du premier septembre 1898, de préférence à toute autre compagnie, les concessions de terres ou subventions en argent qui pourront être autorisées par le gouvernement pour aider au prolongement du chemin de fer à partir de la rivière Stikine jusqu'à un port océanique dans la Colombie anglaise, si nous décidons qu'il est nécessaire de la faire, si les intérêts canadiens demandent que cela soit fait ; et nous nous engageons à ce qu'elle ait la première offre de toute subvention que nous consentirons à donner pour mener cette entreprise à bonne fin. La clause 6 décrète que les péages devant être perçus par la compagnie sur sa ligne de chemin de fer à partir de la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin, seront fixés par le Gouverneur en conseil, et les péages ainsi fixés ne pourront pas être réduits tant que le chemin de fer n'aura pas été exploité durant quatre ans ; alors à l'expiration de cette date les péages seront réduits de 25 pour 100 ; en d'autres termes, durant sept années, à partir de la date de la

mise en vigueur du contrat, les péages primitifs tels que fixés peuvent être réduits de 50 pour 100. La proportion ainsi fixée pourra continuer en vigueur pendant trois années encore, alors que les lois générales des chemins de fer du Canada s'appliqueront aux péages de la compagnie.

M. CHARLTON : En est-on arrivé à une décision au sujet des péages ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucune.

M. CHARLTON : Tant par mille, par voyageur, ou par tonne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; ce sont là des détails, M. l'Orateur, que nous n'avons pas encore eu le temps de régler officiellement. En vertu de la clause 7 du contrat, les terres concédées aux entrepreneurs seront exemptes de taxes pour dix ans, à partir de la date de la concession, excepté en ce qui concerne les taxes municipales de toute ville ou village légalement constitués dans le district provisoire du Yukon. La clause 8 est très importante et impose à la compagnie l'obligation, dans un délai de six semaines, à partir du 25 janvier dernier, de construire un chemin à traîneaux praticable depuis l'embouchure de la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin, et d'établir des abris convenables ou places d'arrêts pour les voyageurs à des distances de pas plus de 25 milles l'une de l'autre le long de ce chemin. La clause 9 oblige la compagnie à établir ou à s'arranger avec d'autres pour établir une ligne de transport par bateaux à vapeur pour le fret et les passagers entre le terminus de son chemin de fer sur le lac Teslin, ou tout autre terminus ou à partir de tout prolongement d'icelui jusqu'à et à partir de Dawson-City, ou à partir de ce dernier endroit.

La clause 10 exige de la compagnie qu'elle dépose, dans un délai de dix jours, et comme garantie, la somme de $250,000. Je crois que cette somme a déjà été déposée. La clause 11 est celle qui, d'une manière générale, pourvoit à la concession de 25,000 acres de terre par mille. J'ai déjà fait allusion à la manière dont les terrains seront choisis. Ce choix est réglementé par les clauses et les subdivisions des clauses 12, 13 et 14 principalement. Le projet de division ou de choix stipule que le gouvernement possède des blocs alternatifs avec ceux de la compagnie. Ce système est excellent et assure, ce me semble, au gouvernement la participation égale à celle de la compagnie, aux avantages et bénéfices pouvant résulter de la découverte de minéraux. Les blocs en lesquels sera divisé le terrain choisi devront être de pas moins de trois milles dans une direction et de six milles dans l'autre, ou de dix-huit milles carrés en tout. Pas moins de huit de ces blocs pourront être pris dans une région donnée ; de ces huit blocs, les blocs impairs appartiennent à la compagnie et les blocs pairs au gouvernement. On a ainsi pourvu à ce que lorsque la compagnie fera un choix dans une région quelconque, ce choix devra comprendre un terrain complet de vingt-quatre milles dans une direction sur six dans l'autre. Ce bloc pourra contenir n'importe quel nombre de subdivisions additionnelles, au choix de la compagnie, mais le nombre n'en sera pas moindre que ce que j'ai dit. Une concession de vingt-quatre milles sur six équivaut à 144 milles carrés et contient 92,160 acres. Ainsi, la compagnie n'aura pas le droit pour gagner ces concessions de faire plus de quatre-vingts choix dans toute cette région, dont la moitié, comme je l'ai démontré, sera toujours la propriété de la Couronne.

D'importantes exceptions sont faites en deux sens. D'abord, le gouvernement se réserve les lits des rivières principales de la région—le Yukon, la Lewes et l'Hootalinqua—ainsi que les lits des lacs Teslin, Bennett, Tagish, Labarge et Marsh, et une lisière de vingt-cinq pieds s'étendant du niveau ordinaire de l'eau haute de chaque côté de ces rivières comme de tous les côtés de ces lacs ; la compagnie n'aura pas le droit de choisir des terres dans ces parties. Ces réserves seront, comme l'on voit, accessible au public pour miner sous eau ou sur " placers," et le gouvernement pourra encore y appliquer ses lois, autorisant les compagnies à faire du dragage subaquatique ou d'autres opérations, sans que ces parties du pays, qui sont considérées comme très riches, puissent être choisies par la compagnie.

Une autre exception importante à laquelle le contrat pourvoit, est que tous les *claims* maintenant accordés et enregistrés selon les règlements du gouvernement par les mineurs jusqu'à ce que la compagnie ait fait son choix, et jusqu'alors les terrains sont spécialement réservés à cette fin, feront exception à la concession, quand bien même ces *claims* seraient compris dans les limites d'une région. Les terrains sont disponibles toujours, au jalonnement de *claims*, selon les règlements relatifs aux mineurs, et sujets aux lois minières, jusqu'à ce qu'elles aient été gagnées par la construction d'un chemin de fer. La compagnie pourra faire un choix de terrain toutes les fois que l'ingénieur du gouvernement rapportera que dix nouveaux milles de la voie ont été complétés aux termes du contrat ; quand un choix sera fait après l'achèvement de ces dix milles, les terrains choisis seront réservés comme concession ; à partir de l'époque de cette réserve l'on ne pourra plus y établir de *claims*, ni y faire d'autre choix ; cependant, la concession des terrains ne sera définitive et ne sera faite à la compagnie que lorsqu'elle aura complété la ligne entière. La clause n° 13 accorde aux entrepreneurs un délai de trois ans, à partir du 1er septembre 1898, pour choisir la moitié de leurs terrains, et six ans, de la même date, pour choisir le reste. Le but de la compagnie sera naturellement de choisir ses terrains aussi vite que possible, afin d'empêcher l'établissement de *claims* ; mais le délai accordé aux entrepreneurs par le gouvernement a été trouvé raisonnable, vu que la compagnie devra organiser ses expéditions de prospecteurs par tout le pays, et que ces recherches sur une aussi grande étendue et dans des conditions si difficiles prendront probablement un temps considérable.

M. CASEY : Dans quelle région pourront-ils faire leur choix ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Entre les limites des territoires situés à l'ouest de la rivière Mackenzie ; d'après la clause n° 15, l'on aura droit de passage sur tous les cours d'eau navigables ou flottables situés à l'intérieur de toute concession accordée aux entrepreneurs qui s'engagent à n'y empêcher la navigation d'aucune manière ; au cas où quelque cours d'eau serait

détourné de son lit, par la compagnie, elle devra fournir un canal également navigable ou flottable à la place.

La clause n° 16 contient en termes formels une disposition portant que tous les *claims* acuellement possédés font exception à la concession tel que je l'ai déjà dit.

La clause n° 17 se rapporte à l'importante question du droit régalien. Le gouvernement se réserve un droit régalien de 1 pour 100 sur tout l'or extrait par la compagnie sur les terrains qu'elle aura acquis et qui seront exploités comme placers ou alluvions, ou par le système hydraulique ; ce droit régalien restera en vigueur tant qu'il y aura des droits régaliens établis sur ces modes d'extraction. Au cas où les lois concernant l'extraction du minerai des placers de la manière ordinaire ou par la méthode hydraulique seraient changées, le droit régalien sur les produits de la compagnie serait naturellement annulé. Le même droit régalien cependant, sera imposé sur l'extraction de l'or par le broyage du quartz aurifère, quand bien même ce droit régalien serait aboli par le gouvernement pour les autres propriétées minières. L'on a tout lieu de croire, que les travaux de la compagnie se feront surtout dans le sens de l'exploitation du quartz aurifère, vu la réserve faite des lits des rivières et des lacs dans le clause 14. Ce droit de 1 pour 100 est semblable au droit imposé dans la Colombie anglaise sur tous les métaux précieux et l'on doit comprendre que l'impositition d'un droit régalien plus élevé constituerait un empêchement sérieux à la bonne observation par la compagnie des engagements pris par elle.

L'esprit de la clause 18 est de permettre de réserver deux des cinq blocs qui seraient accordés comme subsides à la compagnie pour chaque dix milles. Ces deux blocs pourraient être choisis après l'achèvement de chaque dix milles et alors réservés pour la compagnie et, en conséquence, l'on n'y pourrait plus établir de claims. Quant aux autres blocs, qui servent à compléter le subside pour toute la ligne, ils ne pourraient pas être réservés avant que la ligne ait été acceptée comme complète ; jusqu'alors, aucune concession n'en serait faite par la Couronne. On verra par ce qui précède, que le gouvernement se réserve, comme sûreté complémentaire pour l'achèvement de l'entreprise aux termes du contrat, les trois cinquièmes des terrains qui seront gagnés par la construction complète du chemin de fer. Les autres clauses sont de moindre importance.

La clause 19 stipule que quand quelque terrain aura été accordé comme *claim* ou autrement, l'étendue dont on aura ainsi disposé, ne devra pas compter dans le nombre d'acres auquel la compagnie a droit.

En vertu de la clause 20, les entrepreneurs s'engagent à vendre, sur demande, aux colons de bonne foi, à certains prix fixés par le Gouverneur en conseil, toutes terres arables pouvant être découvertes dans le pays, et qui, en vertu du contrat pourraient faire partie de leur concession, pourvu que, toutefois, les droits miniers restent la propriété de la compagnie.

La clause 21 oblige le gouvernement à envoyer immédiatement un ingénieur chargé d'inspecter et d'approuver toute section de dix milles de la ligne de chemin de fer qui a pu être construite.

La clause 22 stipule que la concession de ces terrains aux entrepreneurs sera un don absolu, et qu'elle comprendra tous les métaux précieux et les minéraux—à la seule réserve du droit régalien.

La clause 23 stipule que nulle distinction, en vertu de l'Acte constituant la compagnie, ne sera faite dans l'exploitation de son chemin de fer, entre les clients, soit par un tarif inégal, soit autrement.

La clause 24 stipule que l'eau requise pour les exploitations hydrauliques ou les opérations dans les placers, soit sur les terrains de la compagnie, soit sur ceux du gouvernement, servira à ceux qui feront l'exploitation sur ces terrains aux termes des règlements établis par le Gouverneur en conseil.

La dernière clause stipule que la mise en vigueur du contrat sera sujette à l'approbation du parlement.

M. l'Orateur, j'ai terminé l'exposé de ce bill, et je crains d'avoir épuisé la patience des députés. Je désirais détailler autant que possible, à la première lecture devant cette Chambre, ce contrat, afin que ce bill ne soit pas soumis au parlement et au pays sans que j'en aie donné toutes les explications nécessaires. Je crois, M. l'Orateur, que ce bill peut soutenir l'examen le plus sévère. Le gouvernement a une confiance très grande dans cette mesure et dans la sagesse de ces clauses, et tout ce qu'il désire, c'est que ce contrat soit examiné impartialement et qu'il soit bien compris. Nous avons encouru la responsabilité—responsabilité exceptionnelle jusqu'à un certain point—de faire ce contrat à la veille de l'ouverture de la session de ce parlement. Nous ne pouvons voir comment nous aurions pu faire autrement et nous avons été contraints d'encourir, malgré nous, cette responsabilité, je dirai même avec regret, mais nécessairement, cependant. Nous soumettons ce projet de loi au pays, comme étant l'expression de notre conviction, en ce qui concerne les exigences de la situation. En faisant cette démarche, nous dégageons notre responsabilité et la transmettons au parlement ; non pas à une seule division du parlement, mais aux deux, afin qu'il décide si cet acte doit devenir loi.

M. HAGGART : Je n'ai pas l'intention de discuter bien longuement ce bill, car je n'ai pas eu l'occasion de le lire, puisqu'il vient d'être déposé sur la table, ni de lire le contrat. Cependant, d'après ce que j'en ai entendu, c'est la mesure la plus extraordinaire qui ait jamais été soumise au parlement du Canada. L'honorable ministre (M. Blair) proposait une simple mesure pour la construction d'un chemin de fer, mais le caractère de cette mesure justifiait peut-être sa chaleur d'expression, car il a critiqué les actes du chef de l'opposition et, d'une manière non moins dénuée de compliments celles de certains membres de la gauche, cette mesure devrait être considérée comme une simple question d'affaires au sujet de laquelle il n'est besoin d'aucune emphase. C'est une simple question qui doit être discutée sur le bill même.

Cet acte comme l'a déclaré l'honorable ministre (M. Blair) est divisé en deux parties. L'une d'elles pourvoit à la ratification du contrat passé entre le gouvernement et MM. Mackenzie et Mann, et l'autre à la formation d'une compagnie, ou à l'octroi d'une charte à une compagnie, qui autoriserait ces messieurs à transporter leur contrat tout en leur accordant le droit de construire un chemin de fer en vertu d'un contrat avec le gouvernement.

C'est là une procédure très justifiable et l'on peut en découvrir des précédents sous un gouvernement antérieur. La première chose à considérer est la nécessité de construire ce chemin, et je pourrais dire que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a, peut-être, formé son opinion à ce sujet, ce dont je ne ferai pas la critique. Quant au plan et au tracé choisis pour ce chemin, je dois faire quelques remarques maintenant, me réservant naturellement pour plus tard le droit d'y revenir.

L'honorable ministre (M. Blair), a déclaré qu'il avait à sa disposition cinq plans, dont trois ont été rejetés, parce qu'ils comprenaient le passage sur certaines parties du territoire américain et que c'était l'intention du gouvernement de construire le chemin de fer entièrement sur le territoire du Canada. D'après ce que j'ai compris des remarques de l'honorable ministre (M. Blair), le chemin de fer projeté devra s'étendre d'un endroit nommé Glenora au lac Teslin. Glenora est situé sur la rivière Stickine, sur le territoire canadien, et naturellement, le lac Teslin aussi. Cependant afin de se rendre à Glenora, il faut remonter la Stickine à partir du fort Wrangel. Comme nous en sommes tous instruits, cette partie de la rivière Stickine est sur le territoire américain, et, aux termes du traité de Washington nous avons droit commun avec les Américains de naviguer sur cette rivière. L'ex-ministre des Finances (M. Foster), a demandé à l'honorable ministre (M. Blair) s'il s'est enquis de la nature de nos droits légaux concernant la navigation de cette rivière, et ce dernier a répondu que, bien qu'il se soit déclaré en faveur de cette route comme étant toute canadienne, il ne s'était pas enquis, au département des lois de ce gouvernement, de ce qu'étaient nos droits spéciaux concernant la Stickine. L'honorable ministre (M. Blair) croyait qu'un navire océanique, remontant au fort Wrangel jouissait du privilège de décharger sa cargaison et de la transférer de ce point à Glenora, parce que, si j'ai bien saisi, cette partie de la rivière Stikine située entre le fort Wrangel et Glenora n'est pas navigable pour les steamers océaniques. Si l'honorable ministre (M. Blair) a suivi la discussion entre le Canada et les Etats-Unis, il sait que, malgré notre droit de navigation sur la rivière Stikine, les Américains insistent sur l'exercice du droit de faire les règlements douaniers en ce qui concerne cette rivière, et il doit savoir que là où les Américains ont en commun avec nous le droit de navigation sur nos rivières, nous exerçons un droit semblable pour le règlement des douanes et que nous l'avons toujours exercé.

Les Américains ont le droit de naviguer sur le Saint-Laurent, mais l'honorable ministre (M. Blair) ne sait-il pas que nous tenons à exercer le droit de préparer les règlements douaniers et ne sait-il pas aussi que les Américains prétendent exercer le pouvoir de régler le taux de la douane en ce qui concerne la rivière Stikine et toutes les autres rivières situées sur leur territoire et sur lesquelles nous avons le droit de navigation ? Ce n'est pas là une route toute canadienne ; nous avons le doit de nous rendre au fort Wrangel, et le droit plus que douteux—malgré l'assertion du ministre des Chemins de fer et Canaux—d'y échanger la cargaison d'un vapeur océanique et de la transporter du port de Fort Wrangel à Glenora.

M. FOSTER : Sur un autre navire.

M. HAGGART : Exactement, sur un autre navire. Comment aimerions-nous voir les Américains, qui ont le même droit que nous-mêmes à la navigation du Saint-Laurent, s'aviser d'expédier un navire à la tête de nos canaux, de transférer sa cargaison sur des navires américains dans notre propre port, sans aucune perception de droit de notre part et de transporter cette cargaison à Montréal ? Jamais nous leur voudrions permettre cela. Nous n'avons jamais réclamé un droit semblable et ne sommes pas autorisés à le réclamer en ce qui concerne la navigation de la rivière Stickine, et nulle nation comme la nation américaine ne nous accordera jamais de tels droits sur cette rivière. Tels sont les faits et l'honorable ministre (M. Blair) ferait mieux de s'en instruire avant de soumettre ce projet de loi. Il ferait mieux, auparavant, de s'assurer de la nature de nos droits sur la rivière Stikine. Admettant la nécessité de ce chemin, car, bien que je n'aie pas eu le temps de me renseigner à ce sujet, je crois que le gouvernement ferait sagement de construire même un chemin de fer temporaire, comme l'appelle le premier ministre, pour faciliter les relations commerciales de cette contrée ; j'attire l'attention sur les arguments extraordinaires de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Il déclare qu'un personnage intéressé aux moyens de transport en ce pays a estimé le nombre de personnes qui se rendront dans cette contrée l'année prochaine, de 50,000 jusqu'à 250,000.

L'opinion de l'honorable ministre peut être juste ; je n'en doute même pas. Il base son argument sur le nombre le moins élevé et part de là pour calculer que chaque personne transportera dans ces parages une tonne de provisions par année, soit 50,000 tonnes. Aussitôt après, l'honorable ministre nous demande quelle est la valeur de ces terrains que nous devons donner à la compagnie. Ce n'est, dit-il, qu'une affaire de spéculation, un risque. Cependant, il a ce me semble prouvé qu'il serait préférable de donner à la compagnie la plus petite proportion possible de terrains, vu que le commerce sur cette ligne est destinée à prendre de si larges proportions. Quel genre de chemin de fer aurons-nous ? L'honorable ministre nous a déclaré que des ingénieurs du gouvernement avaient parcouru la contrée, mais il ne nous dit pas quelles seront les rampes de la voie.

Le MINITRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que vous avez tous ces détails dans le devis.

M. HAGGART : Je connais le devis du chemin de fer de Kaslo et Slocan aussi bien que l'honorable ministre. C'est un chemin de fer construit au milieu des montagnes, contenant une élévation avec une courbe peut-être cinquante fois plus grande que quoi que ce soit qui puisse être requis sur la route projetée. Nous ne savons rien de cette dernière, car nous n'avons pas le rapport de l'ingénieur, que l'honorable ministre déposera, je présume, sur le bureau de la Chambre avant que l'on ait commencé la discussion de ce bill. D'après ce qu'il déclare, la route sera analogue à celle du chemin de fer de Kaslo et Slocan. Quelle sorte de voie est celle-là ? C'est un chemin à voie étroite, avec des rails de vingt-sept ou trente livres à la verge—la même sorte de rail servant maintenant sur la ligne de chemin de fer Galt, s'étendant

de Lethbrige à la frontière des Etats-Unis. Je crois que les entrepreneurs ont acheté les rails et les vieilles locomotives de cette ligne pour s'en servir sur le chemin de fer projeté. Dans tous les cas, cette route ne sera que temporaire, comme l'a déclaré l'autre soir l'honorable chef du gouvernement--une voie étroite construite sur n'importe quelle pente avec n'importe quelles courbes qui seront jugées convenables par les entrepreneurs, du moment qu'elle sera bâtie d'après le devis qui a servi à la construction de la voie à travers les montagnes construitee par le chemin de fer canadien du Pacifique, de Kaslo à Slocan.

M. FOSTER: Pas construite par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. HAGGART: C'était une ligne indépendante, mais plus tard le chemin de fer Canadien du Pacifique l'a acquise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Il me semble que vous étiez au courant de tout ce qui touche à ce chemin.

M. HAGGART: Peut-être me trompé-je sur ce point. Je ne savais pas qui était le propriétaire de la voie, mais j'ai voyagé dessus et j'en connais exactement le caractère. Qu'est-ce que le gouvernement doit donner pour sa construction? Il doit donner 25,000 acres de terrains pour chaque mille, soit 3,750,000 acres en tout. Choisies de quelle manière? Choisies, d'après les déclarations de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, par divisions alternatives de six milles sur trois, chaque seconde division de même nature devant rester la propriété du gouvernement. L'honorable ministre dit: Qu'est-ce que 25,000 acres de terres dans une région d'une immensité telle que celles des Territoires du Nord-Ouest? Comme l'a dit l'autre soir un honorable député, ce n'est qu'une tache sur la carte. Bien que de nombreuses expéditions officielles aient exploré la région, je dois dire que l'on n'a pas encore trouvé dans tout l'Alaska de terrains aurifères formant une étendue totale de 300,000,000 acres; il ne faut pas comparer la région que vous donnez à toute l'étendue du pays, mais à la région aurifère, et je déclare que l'on constatera que cette concession correspond à la moitié au moins de la région aurifère de tout le pays. Comment l'honorable ministre construira-t-il cet autre chemin de fer qu'il a l'intention, dit-il, d'établir à partir d'Edmonton? Comment fera-t-il l'extension de Glenora vers le sud?

Il a donné la moitié des terrains aurifères de la région pour la construction d'un tramway de 150 milles de longueur, et sur lequel il ne sait même pas quel tarif sera mis en vigueur. Il se vante de la bonne affaire qu'il a faite avec les entrepreneurs, mais il ne connaît pas la nature de cette transaction. Il dit qu'il va faire réduire de 50 pour 100 les taux du transport en quatre ans, mais il ne sait pas ce que sera ce taux la première année. C'est aussi le devoir de l'honorable ministre de donner à la Chambre les prévisions de son département sur le coût de la construction de cette voie. Il a fait arpenter et explorer la route par des ingénieurs, qui ont parcouru la contrée et en ont fait le tracé, et nous aimerions à savoir quels en sont les résultats, avant que de juger si l'affaire est avantageuse ou non, lorsqu'elle est faite avec ces entrepreneurs.

Nous voulons connaître tous ces détails, parce que nous pouvons juger des conditions aussi bien que l'honorable ministre. Pourquoi donne-t-il l'entreprise à ces hommes d'affaires sans soumissions? Il dit qu'il y avait urgence. Quelqu'un savait-il par le pays, qu'il était à négocier avec ces entrepreneurs pour la construction de cette ligne? Les personnes intéressées à cette région en connaissaient-elles quelque chose? Rien du tout. Il dit qu'il a reçu des offres d'autres personnes. Il dit de plus, qu'il lui a fallu arranger l'affaire en dix jours.

L'honorable ministre n'aurait-il pas pu consulter six, dix ou quatre-vingts hommes et leur envoyer l'invitation privée de faire des soumissions pour la construction de cette ligne, aussi bien qu'à un seul? Je ne veux rien dire contre les entrepreneurs choisis par l'honorable ministre. Ils sont tous deux compétents et en mesure de remplir leur partie du contrat; mais il y a dans ce pays d'autres entrepreneurs tout aussi compétents et chacun de ces entrepreneurs avait le droit de se faire inviter à faire par voie de soumission privée, une offre pour la construction de cette voie. De plus, les entrepreneurs ont le monopole pour cinq ans. Si j'ai bien compris l'honorable ministre, il a dit que le gouvernement s'était engagé à n'accorder de charte à aucune ligne qui partirait des Etats-Unis pour se rendre dans cetre région, parce que les Américains auraient pu donner une charte à un chemin de fer dans leur pays, et permettre ainsi à ceux qui auraient voulu aller dans la région de s'y rendre par une ligne beaucoup plus courte que celle de Mann-Mackenzie. Si j'ai bien compris l'honorable ministre, le gouvernement s'engage à n'accorder de charte à personne pendant un certain nombre d'années, c'est-à-dire à donner un monopole. Plus que cela, si le gouvernement désire, plus tard, étendre la route vers le sud, et s'il a l'intention d'accorder des subventions à cette fin, soit en espèce soit en terrains, le contrat devra être accordé à ces entrepreneurs.

Non seulement ils ont obtenu la construction de ces 150 milles de chemin de fer, mais ils en ont aussi la propriété. Le chemin n'appartiendra pas à l'Etat; il sera la propriété de ces entrepreneurs. L'honorable ministre ne nous a pas dit si ces derniers étaient tenus de l'exploiter. D'après le contrat ils sont obligés de l'exploiter pendant une année, puis ensuite ils peuvent cesser et retirer tout ce qu'ils pourront des 3,750,000 acres de terrains aurifères qu'ils auront obtenus. Toute l'affaire est trop ridicule. Y a-t-il une compagnie au monde, qui ayant l'avantage de se choisir 100,000 acres de terrains aurifères ou de terre où l'on espère trouver de l'or, n'irait pas à Toronto, à Montréal, à Londres ou sur tout autre marché financier et ne trouverait pas trois fois plus d'argent qu'il n'en faut pour construire ces 150 milles de chemin de fer que le gouvernement donne à cette compagnie?

Il n'y a pas un homme d'affaire dans le pays qui, connaissant les faits, et ayant la promesse d'une concession de 100,000 acres de terrain aurifère,—je ne parle pas de 3,750,000—dans un pays comme celui-là, ne trouverait pas trois fois la somme nécessaire pour construire ce chemin. L'honorable premier ministre devrait savoir si cette entreprise doit être profitable ou non. Il n'y a pas de doute que le gouvernement est renseigné par ses fonctionnaires de là-bas—les membres de la police à cheval, les douaniers, les employés du ministère de

l'Intérieur. Il n'y a pas de doute que le gouvernement sait, à l'heure qu'il est, ce qu'il y a à espérer de ce pays, et si ces espérances réalisent la dixième partie de ce que l'on rapporte, jamais gouvernement n'a conclu un aussi monstreux arrangement. Quoi qu'en dise l'honorable ministre, je doute fort qu'un pareil projet soit adopté par le parlement. D'après ce que je connais de cet arrangement, j'ose prédire que pas un membre de cette Chambre qui tient à son mandat et caresse l'espoir d'être réélu, qui voudra voter en faveur d'un pareil projet.

Tout le pays se réjouissait de cette découverte, nous entrevoyions le jour où nous serions une grande nation, nous croyions posséder les plus vastes régions aurifères du monde entier, tous les yeux étaient fixés sur le Canada, l'honorable ministre lui-même, calcule que 250,000 hommes vont se rendre dans cette contrée cette année, et malgré cela, il en donne la moitié pour la construction d'un tramway de 150 milles. Oh ! dit-il, le gouvernement s'est réservé le lit de la plupart des cours d'eau. J'ai étudié le bill ; les lits du Yukon et de deux ou trois lacs sont réservés, mais dans aucun je crois on n'a trouvé de l'or—nous savons tous qu'on ne trouve pas d'or, ou du moins très peu, dans le lit principal du Yukon, ni du lac Teslin, c'est plutôt dans le lit des petits affluents du Yukon. Le gouvernement s'est-il réservé l'or de ces petits cours d'eau ? Au contraire, il le livre tout aux entrepreneurs, et y ajoute même le lit des cours d'eau. Même quand le cours d'eau est navigable, ils peuvent le détourner, du moment qu'il donne le droit de navigation sur le cours d'eau détourné, mais le lit de la rivière est à eux.

Je ne suis pas au courant de tous les détails du bill. Comme mon honorable ami, je demanderai à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) de produire tous les rapports qu'il possède sur les minéraux de ce pays. Il a eu là-bas, je crois, un fonctionnaire qui est très bien renseigné.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Demain la Chambre sera mise en possession de tous les rapports et de tous les renseignements que possède le ministre de l'Intérieur.

M. FOSTER : Ainsi que des cartes ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui, tout ce que j'ai.

M. HAGGART : Chaque député recevra-t-il ces documents ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Aussitôt que la chose pourra se faire. L'honorable député comprend qu'il est un peu difficile de fournir un exemplaire de tout à chaque député.

M. FOSTER : Il y a déjà une carte préparée, indiquant cette partie de la côte et les différents tracés. Je crois qu'elle devrait être distribuée à tous les députés.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Si l'honorable député veut dire ce qu'il faut pour que tous les députés puissent se renseigner à fond, je m'efforcerai de le satisfaire.

M. HAGGART : Je comprends d'après ce qu'a dit le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) que les ingénieurs qui sont allés explorer les différents tracés—j'ignore s'ils les ont fixés—étaient sous la direction du ministre de l'Intérieur et que c'est à lui et non au ministre des Chemins de fer et Canaux que les rapports ont été faits.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui, c'est à moi que les rapports ont été faits.

M. HAGGART : J'aimerais être renseigné sur ce point.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ces rapports seront produits.

M. HAGGART : Dans ce cas, je remettrai à plus tard la discussion de ce projet important qui a été soumis à la Chambre d'une manière assez étrange. Je n'ai j'amais eu connaissance qu'un projet aussi important ait été soumis à la Chambre avant l'adoption de l'adresse en réponse au discours du Trône. C'est une procédure extraordinaire et il vaut peut-être mieux que la Chambre soit plus renseignée, car le cabinet crée un précédent qu'il serait peut-être dangereux de suivre dans d'autres cas. Je me réserve de discuter de nouveau ce bill plus au long, quand j'en connaîtrai mieux les détails.

M. McMULLEN : Je ne veux pas retenir la Chambre, mais l'honorable député qui vient de parler s'est permis des assertions échevelées qui demandent quelques commentaires, et je m'étonne qu'un homme de son expérience ose risquer ainsi sa réputation. D'abord, il a déclaré au milieu des applaudissements de ses amis que le gouvernement avait cédé la moitié de ce pays.

Plusieurs VOIX : Non, non.

M. McMULLEN : La moitié des terrains aurifères. Or, M. Ogilvie, qui doit connaître ce pays, dit que le territoire aurifère excède 125,000 milles carrés. Cela équivaut à rien moins que 80,000,000 d'acres et nous en donnons 3,750,000 à cette compagnie, soit une sur vingt, pour construire un chemin qui permettra le développement de cet immense territoire.

Nous nous réservons plus de 76,000,000 et nous en concédons 3,750,000. J'ai été étonné de voir un ex-ministre de la Couronne se lever sans préparation et se lancer dans des déclarations extravagantes dans son désir de blâmer le gouvernement d'avoir concédé ces terrains. Il s'en faut de beaucoup que toutes les voies ferrées construites au Canada, à titre d'expérience, aient enrichi leurs promoteurs. S'il sait un peu ce qui a eu lieu lors de la construction de chemin de fer dans les parties montagneuse des Etats-Unis, toutes abondantes qu'elles fussent en métaux précieux, il n'ignore pas qu'il n'y a pas aujourd'hui 10 pour 100 de ces chemins entre les mains des premiers propriétaires. Presque tous sont inoccupés, ou exploités par ceux qui se sont rendus acquéreurs des obligations.

Si l'on tient compte de la nécessité absolue qu'il y avait de construire ce chemin, et le cas d'urgence dans lequel se trouvait le gouvernement, je considère qu'il a adopté le meilleur moyen et qu'il nous faut avoir un accès immédiat à ce pays sans avoir à passer sur le territoire américain.

Même en supposant qu'après que le chemin aura été construit, il se trouve que ces entrepreneurs ont obtenu la concession de terrains très riches, contenant des métaux précieux en quantité inépuisable, il ne faut pas oublier qu'ils acceptent un risque énorme, en s'engageant à faire ce qu'ils font. Dans l'intérêt du pays, je souhaite qu'ils réussissent ; car je considère que cette entreprise nous sera très profitable. Un trait remarquable du contrat actuel, c'est que contrairement à ce que faisaient nos adversaires, quand ils étaient au pouvoir, l'état n'a pas un sou à dépenser pour la construction de ce chemin.

M. WALLACE : Je regrette, M. l'Orateur, que nous soyons forcé de discuter ce bill dès sa première lecture et d'avoir à répondre aux arguments de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, sans être en possession des documents officiels, sans avoir eu l'avantage d'étudier les différentes clauses du contrat et les nombreux articles du bill.

Je puis dire aux honorables députés de la droite que je n'envie nullement le sort de ceux qui siègent sur les banquettes ministérielles. Mais pendant que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen parlait, je regrettais et je regrette à présent, que pour une seule semaine nos honorables adversaires ne soient pas du côté de l'opposition. Me rappelant si bien leurs dénonciations, leurs objections de toutes sortes à tout ce que proposait l'ex-gouvernement, je suis certain que plusieurs d'entre eux regrettent de ne pas être à notre place pour donner libre cours à leur indignation.

M. TAYLOR : Nommez-les.

M. WALLACE : Les nommer ! Il y a, par exemple, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), l'honorable député de Lambton (M. Lister), l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson), l'honorable député de Guysborough (M. Fraser). J'en pourrais nommer une foule d'autres qui seraient enchantés d'avoir seulement une heure pour se livrer à leur ancien métier d'accusateurs, car dans toute l'histoire de ce parlement jamais proposition aussi infâme n'a été soumi e à la Chambre.

Lorsque j'en ai entendu parler pour la première fois, dans le *Globe* de Toronto, je me suis tout de suite douté que c'était une mauvaise affaire, mais je n'en ai connu toute l'iniquité que lorsqu'il a été livré au grand jour par l'honorable ministre des Chemins de fer, qui a essayé de le défendre en le présentant à la Chambre.

Au cours de ses explications, il nous a dit que c'était un chemin entièrement canadien ; que les projets numéros 1, 2, 3 et 4, bien qu'ils offrent certains avantages, et qu'un en particulier soit plus avantageux que celui-ci, ils ont tous l'inconvénient de passer, en partie, sur le territoire américain. Mais après avoir été questionné au sujet de la navigation de cette rivière, il s'est arrêté, a hésité, et finalement a repondu à tout hasard. La vérité est que le chemin commence à 125 milles en haut de la rivière Stikine, et d'après l'aveu même de l'honorable ministre, Fort Wrangel, près duquel commence la navigation de cette rivière, est sur le territoire américain. En réponse à nos questions, il a admis que les navires océaniques ne pouvaient pas entrer dans la rivière Stikine, et que les cargaisons devaient être transbordées à ou près de Fort Wrangel,

sur des bateaux à fonds plats. C'est ce que dit le ministre, et c'est aussi ce que nous savons tous. Il dit aussi que si les marchandises sont déchargées dans le port de Fort Wrangel pour être mises sur des bateaux de rivières, elles auront à payer les droits aux douaniers américains, avant de pouvoir être réexpédiées sur le territoire canadien, à l'endroit où commence le chemin de fer.

Avant de déclarer à la Chambre et au pays, qu'ils avaient conclu un contrat pour la construction d'une ligne entièrement canadienne, les ministres auraient dû être en état de prouver qu'il s'agit réellement d'un chemin entièrement canadien. Il est impossible de prétendre cela du projet actuel. Le ministre des Chemins de fer et Canaux admet lui-même que les marchandises doivent être transbordées, et qu'une fois transbordées elles seront sujettes aux droits de douanes. Connaissant les Américains comme nous les connaissons, connaissant l'histoire de leurs relations avec les Canadiens, sachant qu'ils ont toujours profité de toutes les occasions pour nuire aux Canadiens, nous savons que nous n'avons ni concessions, ni faveurs à attendre d'eux. D'après la loi américaine, comme le dit l'honorable ministre, ils auront le droit de prélever le droit américain sur chaque piastre de marchandises canadiennes qui entreront dans la rivière Stikine, bien que, grâce à la prévoyance de sir John-A. Macdonald, nous ayons pour toujours la libre navigation de cette rivière.

Le gouvernement devra démontrer, ce qu'il n'a pas encore fait, que cette route est entièrement canadienne, avant que la Chambre et le pays consentent à approuver ce contrat. Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas réussi à établir ce point, et la Chambre doit attendre et exiger des preuves avant d'approuver un projet que l'on a annoncé à son de trompe comme devant nous donner une route toute canadienne, tandis que le ministre des Chemins de fer et Canaux a expliqué lui-même que ce n'est pas une route toute canadienne dans le sens que nous désirons, une route donnant libre accès sur le territoire canadien aux marchandises canadiennes, sans avoir de droits à payer aux Américains.

Il y a encore une autre considération. Le gouvernement dit qu'en étudiant ce projet, il était en présence d'un cas d'urgence rempli de désastres possibles. Il prétend qu'il lui fallait d'abord pourvoir à l'administration de la justice dans ce pays. Et que si nous voulions y expédier un détachement de la police à cheval des Territoires du Nord-Ouest, il fallait avoir des facilités de trans port. Ceci me rappelle que le major Walsh, qui a été envoyé pour administrer la justice dans ce pays, n'y est pas encore rendu. Je ne me rappelle pas la date exacte de sa nomination, mais je crois qu'elle a eu lieu plusieurs mois avant son départ pour le Yukon, et pendant ce temps, il se promenait ici et là. J'espère que le gouvernement nous expliquera pourquoi le major Walsh et les officiers de la police à cheval qui l'accompagnaient sont demeurés ici deux mois après leur nomination, avant de se rendre à leur destination, puisqu'ils connaissaient le climat et la nature du pays et savaient qu'il est très difficile, si non impossible, d'y voyager en hiver.

Je crois me rappeler que cette nomination a été faite au mois d'août et que lui et ceux qui l'accompagnent ne sont partis qu'en octobre, laissant ainsi écouler deux longs mois entre sa nomination

et son départ. Il est arrivé ce qui était à prévoir : il a été obligé de s'arrêter en route, après avoir fait très peu de chemin, bien loin de Dawson-City, et de ces milliers de gens permi lesquels il devait maintenir l'ordre et administrer la justice.

Si on en juge par ce qui a eu lieu dans les autres parties de ce pays, par ce qui s'est passé ailleurs, il y avait peu de danger que la loi fût méconnue sous le drapeau anglais. Ne savons-nous pas qu'à Rossland, dans la Colombie anglaise, il y a une population composée des mêmes éléments, qu'on appelle quelquefois une population insoumise, formée en grande partie de mineurs et d'aventuriers, et il n'y a pas eu besoin de forces considérables pour maintenir l'ordre ? On a dit et je sais que c'est vrai, parce que j'y suis allé et que je sais ce qui en est, qu'à Rossland, avec une population de 6,000, un seul constable suffit à toute la besogne. L'ordre règne partout et la vie des citoyens est aussi en sûreté là qu'à Ottawa. On peut circuler à toute heure du jour et de la nuit sans crainte d'être molesté.

Je crois cependant, qu'il est bon d'envoyer un détachement au Yukon, un détachement modéré, et qui n'entraînerait pas de dépenses énormes, car je suis certain que les rapports prouveront que l'envoi d'un détachement aussi nombreux a occasionné des dépenses très considérables et que ce n'était pas une sage mesure à prendre dans le moment.

Je passe maintenant à un autre point très important : la nécessité qu'il y avait pour le gouvernement de construire ce chemin et de conclure ce contrat avec les entrepreneurs. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas voulu se risquer à faire des calculs lui-même, mais il nous a donné ceux des autres ; il prétend que des gens qui s'y entendent, des gens qui ont beaucoup étudié les problèmes de transport, sont d'opinion que 250,000 hommes peuvent se rendre au Yukon en 1898, et les calculs les plus modérés de ces mêmes personnes ne vont pas au-dessous de 100,000.

Mais, dit le ministre, même en ne prenant que la moitié des calculs les plus modérés voyez quelle énorme population demandera des moyens de transport ; voyez la nécessité absolue de construire un chemin de fer. Il a parlé aussi de ce qu'il donnait aux entrepreneurs pour construire ce chemin à travers ce territoire, non pas un territoire ou le commerce doit se développer petit à petit, non pas un territoire qui sera colonisé par des années de travail et de peine, par une population agricole, mais un territoire créé du jour au lendemain et qui peut recevoir une population de 100,000 hommes dans une seule saison.

Nous ne pouvons pas dire encore ce que les entrepreneurs recevront pour construire ce chemin. Nous ne savons pas ce que la compagnie recevra pour les navires qu'elle doit construire. Mais si on prend comme moyenne, pour ce tramway peu dispendieux, $15,000 par mille, ce qui est amplement suffisant, on a une somme de deux millions et quart, et on peut ajouter un million pour le chemin à traineau.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. WALLACE : Lorsque vous avez quitté le fauteuil, M. l'Orateur, j'en étais à regretter avec la Chambre et le pays que le gouvernement, en nous soumettant un projet aussi important, n'était pas en position de faire une déclaration catégorique et précise sur les facilités que nous aurons de transporter les marchandises canadiennes sur le territoire canadien. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a été obligé d'admettre que si le transbordement se faisait à Fort-Wrangel, il faudrait payer les droits américains. Mais il espérait qu'en pleine mer le transbordement pouvait se faire des navires océaniques aux bateaux à fonds plats ; mais dans la rivière Stikine et sur le territoire américain, les Etats-Unis ne le permettraient pas.

On réclame pour le contrat et le bill qui nous ont été soumis aujourd'hui le grand mérite de nous donner un chemin entièrement canadien, laissant entendre par là que ce chemin n'a rien à voir avec la douane américaine, ni avec les autorités américaines.

Avant la suspension de la séance, j'ai parlé du contrat ; j'ai calculé le coût de construction du chemin à $15,000 par mille, et je considère ce chiffre très libéral pour un chemin à voie étroite, que le premier ministre lui-même déclare n'être qu'une construction temporaire.

En prenant ce chiffre de $15,000 par mille, nous avons une dépense totale de $2,250,000 ; en accordant une large marge, le coût de la construction des navires à fond plat pour naviguer dans la rivière peut être placé à $1,000,000, ce qui fait en tout $3,250,000. Mettons maintenant les frais d'entretien et d'exploitation pendant un an à $750,000, ce qui est certainement extravagant, nous arrivons pour la construction du chemin et des bateaux, et les frais d'exploitation, au grand total de $4,000,000. Voilà ce que risquent MM. Mackenzie et Mann. Il n'y a pas de doute que ce ne soit une grande entreprise,—si grande que le gouvernement a eu peur de s'en charger. Mais si on regarde l'autre côté de la médaille, et si on s'en rapporte aux chiffres donnés par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et qui lui ont été fournis par des personnes compétentes, non pas les chiffres les plus élevés,—250,000—mais les plus modérés—on conclut qu'il irait 100,000 personnes au Yukon, pendant l'année 1898. Quelles recettes cela donnet-il pour les bateaux et le chemin de fer quand ils seront en exploitation ? Le résultat sera celui-ci : cent mille passagers paieront $100 chacun, et je reste au-dessous de la vérité, en mettant le prix du passage à $100. Ces cent mille passagers paieront donc $10,000,000. Supposons que la moitié de ces voyageurs reviennent durant l'année—les gens vont aller et venir continuellement—et paient le même prix, cela fait encore $5,000,000 payés par ceux qui reviendront. Prenons encore les calculs du ministre qui dit que chaque voyageur devra avoir une tonne d'approvisionnement ; si on évalue cela à $50 la tonne, on a encore une autre recette de $5,000,000. Les taux de transport pour les marchandises et les voyageurs seront déterminés par la concurrence que la compagnie aura à soutenir. Mais où sera cette concurrence. Il y a bien la route par terre, mais nous savons quelles sommes énormes, doivent payer ceux qui s'en servent. Il n'y a pas de doute que le ministre de l'Intérieur ne nous soumette une note fort élevée pour ce qu'il a payé en frais de transport pour le gouvernement.

La presse rapporte qu'il en a coûté $80,000 au gouvernement pour le transport de quelques tonnes de marchandises. J'ignore si cela est exact ou non mais tel est ce que disent les journaux.

Un autre sujet de concurrence pour le transport des voyageurs et des marchandises serait la route du fleuve Yukon. Mais avant d'atteindre cette route, les navires ont à parcourir 2,600 milles entre Victoria et l'embouchure de ce fleuve. En outre, il faut encore remonter celle-ci sur un parcours de 1,700 milles pour parvenir sur le territoire canadien. Ce fleuve est plein de hauts-fonds et de bancs de sable, ce qui est très dangereux pour les bateaux de navigation intérieure ; le bois est très rare le long de la route, vu la latitude ; enfin, le parcours de cette route est accompagné d'innombrables difficultés. Les vapeurs n'y peuvent faire qu'un seul voyage par année, et même parfois ne peuvent effectuer leur retour. Aussi cette route est-elle excessivement dispendieuse. La compagnie de chemin de fer dont il s'agit fixera ses taux suivant la concurrence que je viens de définir. En disant qu'il en coûtera $100 à chaque voyageur, et $50 par tonne de marchandise, je reste fort au-dessous de la vérité. Considérant donc que le transport des voyageurs produirait un montant de recettes de $10,000,000, quant à ceux qui viennent, et de $5,000,000, quant à ceux qui s'en retournent, et que le transport des marchandises serait de 100,000 tonnes à $50 la tonne, les recettes du chemin atteindraient $20,000,000 en 1898. Je fixe à $4,000,000 le coût total de la construction et de la mise en exploitation du chemin, ainsi que de la construction des vapeurs et toutes les autres dépenses, ce qui laisse un surplus représentant les énormes profits des entrepreneurs.

Mais supposons qu'au lieu de 250,000 personnes —ce que le ministre nous a indiqué comme étant le nombre probable,—il n'aille dans ce territoire que 50,000 personnes, chiffre inférieur à celui prévu par le ministre ou toute autorité digne de foi, en nous basant sur ce chiffre de 50,000 voyageurs, il résulte que les recettes seraient de $10,000,000, tandis que toutes les dépenses seraient de $4,000,000, laissant un surplus pour l'année de $6,000,000 pour représenter le bénéfice net du chemin.

Cependant, on nous dit que les entrepreneurs sont des hommes audacieux, qui ont risqué vie et fortune ; et malgré tous les renseignements fournis par les mineurs qui sont revenus avec de l'or, malgré les rapports de ses officiers relativement à la grande richesse de la contrée, le gouvernement a encore craint d'aborder la question.

Le gouvernement accorde à ces entrepreneurs le privilège—un privilège exclusif—de transporter les voyageurs et les marchandises dans ce territoire non seulement pour cette année, mais encore pour de longues années à venir. Que ne leur donne-t-il encore ? Mon étonnement dépasse l'imagination.

L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), à qui le palais de Régina empêche de voir ce qui se passe, nous a dit que M. Ogilvie avait rapporté que ce pays fécond en gisements aurifères avait 125,000 milles carrés, ou 80,000,000 d'acres, et que la subvention en question ici ne serait que d'une acre sur vingt. Si telle est là l'opinion de l'honorable député, et s'il cite cela pour en prouver l'exactitude, voilà qui fortifie d'autant le reproche qu'on fait au gouvernement, c'est-à-dire que celui-ci a eu peur d'entreprendre les travaux lui-même, au lieu d'accorder sans raison aucune une quantité énorme de terrains aurifères à ces entrepreneurs ; car si l'honorable député dit la vérité, le droit même de bâtir le chemin et de faire le service de bateaux requis sur la route, leur procurerait une récompense plus que convenable.

Mais, M. l'Orateur, que dire de ces trois millions et trois quarts d'acres de terre? L'honorable député de Wellington (M. McMullen) a essayé de nous distraire du fait que l'industrie minière en ce pays-là consiste dans l'exploitation des placers, situés dans le lit des rivières et dans les petites criques, et que le gouvernement a stipulé que la ligne aura une base de trois milles, et qu'elle s'étendra en remontant la rivière partout où la compagnie voudra l'établir. Naturellement, celle-ci l'établira immédiatement, et alors elle devra avoir des blocs de trois milles sur six, soit en tout 325 de ces blocs. Comme elle devra prendre, suivant l'explication du ministre, une étendue de six milles sur vingt-quatre, laquelle appartiendra pour moitié au gouvernement, grâce donc à ces blocs de six milles sur vingt-quatre, s'étendant à vingt-quatre milles en remontant la rivière, la compagnie prendra exactement possession de 81 rivières. Si elle prend quarante-huit milles, ou le double de la distance que je viens de mentionner, en remontant la rivière, elle se trouvera à avoir quarante de ces criques d'une richesse immense, telles que celles de Bonanza et les autres dont M. Ogilvie nous parle dans son rapport.

Mais le gouvernement nous dit que c'est là un cas d'urgence. Comment ! ne connaissait-on pas depuis longtemps la richesse de ce pays-là ? Est-ce qu'on ne possédait pas les rapports de M. Ogilvie dès juillet dernier, et qu'on ne voyait pas les gens revenir du Klondike avec de grandes quantités d'or ?

Les témoignages les plus récents ne font que confirmer ce qu'on nous avait attesté depuis longtemps, car on a fait de ces riches découvertes pendant des années. Je me rappelle qu'il y a cinq ans, en 1893, j'envoyai là un officier des douanes, et que la première année, il y perçut quatre ou cinq mille dollars de droits douaniers, dont le chiffre s'est accru d'année en année, par suite du nombre de ceux qui se portaient de ce côté. Quoi qu'il en soit, l'énorme richesse de l'endroit était clairement établie en décembre 1896, et la nouvelle en parvenait au monde civilisé en juillet 1897.

Voici ce que dit le rapport de M. Ogilvie :

Le claim n° 21 de la crique Bonanza fut celui qui le premier établit la valeur du district. Le propriétaire de ce claim avait l'habitude de laver quelques batées de minerai chaque soir, et de payer ses ouvriers à raison d'un dollar et demi l'heure. Le claim n° 51, l'Eldorado, produisit ensuite $57 à la batée. Un autre suivit avec une production d'au delà de $80; puis un troisième, avec une production de $112. Peu après, le claim n° 16 produisit $212 à la batée.

Une batée dont on a séparé l'or de la gangue, a rapporté $212. Et pourtant, on me dit qu'à 10 ou 10 cents à la batée, un homme peut faire de $10 à $20 par jour, tandis qu'ici une seule batée rapporte $212.

Tel est ce qui a causé une excitation intense dans ce pays. L'excitation, je crois, était encore plus grande au dehors. La nouvelle en parvint à Circle-City à la fin de décembre, et tout le monde quitta cette ville pour se transporter à Dawson. On vit se répéter les scènes de la poussée de Forty-Mile Les mineurs arrivaient comme ils pouvaient, à toute heure du jour et de la nuit, avec ou sans provisions.

M. Ogilvie est reconnu depuis nombre d'années pour être très modéré dans ses prévisions, et cependant il dit :

Les criques Bonanza et Eldorado fournissent à elles deux 278 claims.

Deux cent soixante-dix-huit claims, M. l'Orateur, c'est moins que ne contient un de ces claims de trois mille sur six, dont les entrepreneurs obtiennent 325, pour former leurs trois millions et trois quart d'acres de terre.

Leurs divers affluents en fourniront encore autant, et presque tous ces claims sont bons. Je n'hésite pas à dire qu'une centaine des claims sis sur la Bonanza produiront au delà de $30,000,000, et qu'une trentaine de ceux sis sur l'Eldorado produiront un million chacun. Ces deux criques, j'ai tout lieu de le croire, rapporteront de $60,000,000 à $75,000,000; et je puis déclarer avec certitude qu'il n'est pas d'autre endroit au monde qui ait rendu plus de foyers heureux, c'est-à-dire qui ait produit plus de fortunes permettant à leurs possesseurs de s'en retourner chez eux pour passer le reste de leurs jours dans l'aisance, si l'on tient compte du fait que le travail a dû s'y faire avec fort peu de moyens, que la rareté des provisions et de la main-d'œuvre s'y faisait sentir, et qu'on a dû, comme on le doit encore, travailler dans les conditions les plus primitives. Quand je vous dirai qu'il faut dix ou douze hommes pour faire le travail d'exploitations de chaque claim, et que 500 hommes seulement étaient disponibles à cette saison-ci, cela vous donnera une idée des difficultés qu'il y avait à combattre.

M. Ogilvie conclut en disant :

C'est la plus grande, comme c'est la plus riche région aurifère, que le monde ait jamais vue.

Voilà l'opinion de M. Ogilvie, et ce rapport est celui qui a servi de base à la conduite du gouvernement. Celui-ci nous dit maintenant : "Mais il nous fallait faire quelque chose." Eh bien ! qu'a-t-il fait ? Il a donné 5,860 milles carrés de ces claims avantageux, non pas de claims dispersés dans la contrée, mais de claims à être pris de la manière suivante, savoir : que les entrepreneurs ayant droit à leur claim après la construction de chaque dix milles de chemin, pendant qu'ils emploiront jour et nuit une armée d'ouvriers aux travaux de ce chemin, ils auront, j'ose le dire, une armée de prospecteurs qui prendront possession de toutes ces criques dénotant tant soit peu de richesse. Viendra-t-on me dire que l'Eldorado et la Bonanza soient les seules criques possédant d'énormes gisements d'or ? Non, car il en est maint et maint autre, et la compagnie ayant le droit de s'emparer d'un de ces claims après la construction de chaque dix milles de son chemin, elle pourra en prendre un nouveau tous les quinze jours. La compagnie deviendra en possession d'innombrables criques semblables à l'Eldorado et à la Bonanza en considération de son entreprise. Le gouvernement a livré la moitié de toutes les richesses découvertes en cet endroit, et je prouverai clairement qu'il en a livré également une grande partie de l'autre moitié.

Eh bien ! M. l'Orateur, comment cela pouvait-il être un cas d'urgence lorsque le gouvernement connaissait en juillet tout ce qui le concerne ? Il le connaissait certainement en août, et il ne faisait rien. Il le connaissait en septembre, en octobre, en novembre et en décembre, et cependant rien n'était fait. Le ministre de l'Intérieur, il est vrai, s'est rendu là, et il a fait entreprendre au major Walsh sa mission alors qu'il était impossible de l'accomplir. Celui-ci est maintenant à des centaines de milles de Dawson, là où il lui faudra rester jusqu'à l'ouverture de la navigation au printemps, et où peut-être il attendra en définitive, pour se rendre au terme de son voyage, qu'il puisse le faire par ce nouveau chemin de fer et cette nouvelle ligne de vapeurs.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit qu'on avait pris tous les moyens de faire accepter l'entreprise par ces messieurs. Il était presque touchant, M. l'Orateur, d'entendre l'honorable ministre exposer à la Chambre ses efforts à cet égard. Il a répandu d'abondantes larmes, c'est clair, et supplié ces messieurs d'accepter moins de 25,000 acres par mille. Il dit que cet accès de larmes ne fut pas spasmodique, mais que tous les jours il se trouvait au milieu d'une réunion de la majorité des membres du ministère, lesquels suppliaient ces entrepreneurs insensibles de consentir à accepter moins de 25,000 acres par mille.

J'ai l'absolue certitude que les membres du ministère n'étaient pas tous présents, et que le ministre des Travaux publics n'était pas là. Cet honorable ministre avait beaucoup d'autres devoirs publics à remplir. Il se trouvait dans la province de Québec, occupé à étouffer une rébellion et à combattre ses amis de jadis. Il avait autant de besogne qu'il pouvait en faire. A certain moment on eut dit qu'il en avait plus. Si le ministre des Travaux publics eut été là, j'en suis convaincu, il n'aurait pas consenti à donner cette entreprise à MM. Mackenzie et Mann. Il se serait chargé de la tâche lui-même. Il a beaucoup d'amis, aussi, qui guettent quelque chose, comme le passé l'a prouvé, et si ceux-ci avaient su qu'on procédait de jour en jour à ces négociations, ils seraient venus à charge. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous déclare qu'il s'est traîné sur les genoux chaque jour, suppliant ces entrepreneurs au cœur impitoyable d'accepter un peu moins de 25,000 acres par mille, et il nous a priés, nous les membres de la gauche, de déclarer combien moins nous aurions demandé à ces entrepreneurs d'accepter à cet égard.

M. l'Orateur, je leur aurais demandé de prendre 24,999 acres de moins qu'ils n'obtiennent par mille, et leur profit eût alors encore été énorme. Je suis sûr de ne point parler au hasard en disant que si les entrepreneurs du Canada eussent su que le gouvernement se préparait à conclure un contrat avec quelqu'un, ou qu'il désirait trouver quelqu'un qui bâtirait le chemin, et qu'il offrait une subvention aussi énorme, aussi incomparable, une centaine d'entre eux se seraient trouvés à Ottawa en moins de vingt-quatre heures, prêts à offrir d'accepter moins les uns que les autres, beaucoup moins que ne doivent recevoir du gouvernement les entrepreneurs actuels. Mais, M. l'Orateur, les négociations se poursuivaient, et le pays l'ignorait absolument. Personne ne savait que MM. Mackenzie et Mann se trouvaient à Ottawa, négociant et formant des plans pour obtenir cette entreprise. Si on l'eût su, il n'est pas un entrepreneur ni un capitaliste dans le pays qui n'eût pas voulu placer son argent dans l'œuvre indépendamment de cette énorme subvention constituée par les terrains les plus riches en minéraux que le monde ait jamais vus.

Et voici, M. l'Orateur, que l'honorable ministre demande : "Que devions-nous faire ?" Comment ! M. l'Orateur, le gouvernement est-il incapable d'adopter une conduite ? La machine administrative est-elle brisée, pour que le gouvernement ne puisse rien entreprendre lui-même ? MM. Mackenzie et Mann se sont entourés d'ingénieurs compétents et habiles, d'une équipe d'ouvriers expérimentés, se pourvoyant de tout ce qu'il faut pour bâtir rapidement un chemin, et le gouvernement aurait pu s'assurer les services d'hommes comme M. Mann ou M. Haney—car nous possédons, je crois, les meilleurs constructeurs de chemin de fer qu'il y ait au monde aujourd'hui—hommes d'expérience acquise non seulement ici, mais encore dans tout

autre pays. Le gouvernement aurait pu s'adresser à ces hommes et leur dire : "Il nous faut faire construire ce chemin aussi promptement que l'argent et les moyens peuvent le permettre ; il faut que vous fassiez tout votre possible pour y parvenir, et nous vous paierons libéralement et largement pour vos services durant six mois ou un an." Le gouvernement n'aurait-il pas pu s'assurer les services d'hommes habiles et compétents, des hommes mêmes qui font ce même genre de travaux dans le pays aujourd'hui ? Eh ! M. l'Orateur, c'est jeter du discrédit sur le gouvernement même, que de dire qu'il n'a pas eu la compétence ni l'habileté nécessaire pour entreprendre une œuvre semblable, lorsque l'urgence du cas requérait du Canada une action prompte et active.

Il appert qu'on a laissé s'écouler les mois les uns après les autres, et qu'on n'a rien fait avant le mois de janvier, alors qu'on s'est dit : "Il nous faut rencontrer le parlement en février et il faut faire quelque chose qui nous permette de nous présenter au parlement pour lui dire : "Voyez comme vous avez un gouvernement de progrès et de lumière !" Même le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas paru avoir reçu de rapport ; il n'a pas semblé posséder de connaissances définies de la situation ni du pays à travers lequel le chemin doit être construit, ni bien savoir le coût de ce chemin. Il n'a expliqué rien de cela à la Chambre, et je suppose que ce fut parce qu'il n'avait rien à expliquer. Mais, M. l'Orateur, ce qu'on a fait, c'est un marché irréfléchi, insensé, conclu à la hâte et avec précipitation, et au sujet duquel on n'a pas considéré suffisamment les conséquences. Marché par lequel on a donné pour rien les champs aurifères les plus riches que le monde ait jamais vus, et ce sans nécessité, car nombre de gens auraient bâti ce chemin sans demander une subvention semblable.

L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a dit cette après-midi que ce marché était excellent. Il a dit que si les entrepreneurs du chemin doivent faire de l'argent, ils doivent en même temps risquer énormément, et il a ajouté qu'il ne croyait pas que ce fût un bon marché pour eux. D'après la preuve et les renseignements que nous possédons, lesquels sont dignes de foi et exacts, ces entrepreneurs ne risquent rien. L'entreprise dans laquelle ils s'engagent est aussi sûre que n'importe laquelle de celles où ils aient jamais été concernés. Il prétend qu'aux Etats-Unis l'expérience à démontré que ces chemins ne rapportent guère de bénéfices. Je me permettrai de répondre que l'honorable député parlait tout simplement de ce qu'il ne connaissait pas. Il nous a dit ensuite que des premiers promoteurs de ces chemins, il n'y en a pas dix sur cent qui en soient restés possesseurs. Eh bien ! son assertion est encore hasardée, car l'honorable député ne peut pas, je crois, mentionner aujourd'hui un seul chemin qui soit dans les conditions où se trouve le chemin projeté. S'il le pouvait, je serais aise qu'il nous aprit quel est ce chemin.

Voici un autre point, que je crois très important, relativement à la construction du chemin. On nous dit que le gouvernement impose un droit régalien de dix pour cent sur toutes les mines exploitées par tout mineur dans ce pays. Cependant, la compagnie doit payer, elle, non pas dix pour cent, mais seulement un pour cent, au gouvernement. Eh bien ! supposez que dans l'exploitation d'une mine la production d'une valeur de $100

M. WALLACE.

coûte $90, les dix pour cent que tout mineur tenant ses droits directement du gouvernement aurait alors payer à celui-ci absorberaient tout le profit de l'entreprise ; mais les mineurs qui se seraient adressés à la compagnie, laquelle doit payer un pour cent seulement, feraient dans le même cas un bénéfice net de $9 par $100.

Ce n'est pas tout. Prenez les criques Eldorado et Bonanza, qui produisent de $60,000,000 à $75,000,000, d'après M. Ogilvie, qu'est-ce qui empêchera cette compagnie d'aller trouver ceux qui exploiteront les mines que possèdent ces criques, et de leur dire : "Abandonnez ces claims que vous tenez du gouvernement et laissez-nous les prendre, nous ferons un marché avec vous. Nous diviserons également les 10 pour 100 entre nous. Vous épargnerez ainsi 5 pour 100, et Mackenzie et Mann réaliseront pareil montant. Voilà ce qu'on pourrait faire, et les mineurs y trouveraient encore ce nouvel avantage, savoir : que, au lieu de payer au gouvernement $15 annuellement pour une licence qui doit être renouvelée chaque année, ils deviendraient pour jamais possesseurs en toute propriété, le privilège concédé par la Couronne leur serait transporté sans conditions, et ils n'auraient pas de permis d'exploitation minière à payer. En devenant acquéreur des terrains miniers du gouvernement, les mineurs devraient payer des permis d'exploitation, exploiter leurs mines, et faire renouveler chaque année ces permis d'exploitation de leurs claims. Ainsi, ces gens auraient tous les motifs du monde de faire un autre marché, et de s'adresser pour cela à Mackenzie et Mann plutôt qu'au gouvernement. Voilà ce que je considère d'un avantage énorme pour ceux-ci, attendu que chaque mineur dans le pays aurait alors intérêt à leur payer tribut.

Le journal le *Globe*, commentant le projet, nous dit que le gouvernement a sagement empêché que les terres agricoles pussent être données à ce syndicat, et qu'il a protégé les cultivateurs jusque dans ces régions polaires. La Colombie-Anglaise, M. l'Orateur, s'étend jusqu'au 60e degré de latitude nord. Toutes ces terres accordées par le gouvernement doivent se trouver au nord de cette ligne. De fait, toutes les mines découvertes au Klondike se trouvent tout probablement au nord du 64e degré, région peu susceptible d'industrie agricole, si l'on considère que le cercle polaire se trouve au 66e degré et demi, région où nulle industrie agricole ne se trouve, et où il n'y a aucune nécessité de protéger et de garder les terres agricoles. Ces entrepreneurs n'ont pas besoin de semblables terres : ce qu'ils veulent, ce sont des terrains miniers. On leur donne 325 claims de 3 milles sur 6.

Ils peuvent les choisir partout où ils le jugeront à propos, ce qu'ils feront sans aucun doute aux endroits reconnus être des terrains miniers de valeur. Quoi donc ! ils pourront s'emparer de concessions minières et de placers presque innombrables. Je vois par les règlements concernant les mines qu'un claim de placer peut être de 100 pieds carrés ou d'un cinquième d'acre. Les claims de crique et de rivière peuvent avoir 500 pieds de long et pas plus de 100 pieds de large, ce qui est un peu moins d'un acre. Le claim de terrasse doit avoir 100 pieds carrés, ou moins d'un cinquième d'acre. Quoi ! avec 25,000 acres par mille de chemin, ils pourraient avoir 25,000 de ces claims d'un acre ou de moins d'un acre, et devenir virtuelle-

ment possesseurs de la contrée, car un claim du gouvernement, sujet à un droit régalien de 10 pour 100, n'est pas du tout aussi avantageux que les terrains des entrepreneurs du gouvernement grevés d'un droit régalien de 1 pour 100 seulement, cédés en toute propriété, sans licence à payer annuellement et sans ces obligations onéreuses que le gouvernement peut imposer sur les placers et les autre mines du pays.

Le gouvernement devrait adopter quelque moyen, je crois, de rembourser le Canada d'une partie des dépenses considérables qu'il a faites et qu'il devra faire vraisemblablement pour pourvoir à l'administration de ce pays-là, et pour faire appliquer les règlements qu'il a décrétés à son sujet, et pourtant il appert que les premiers règlements qu'il a établis ont été abrogés. De nouveaux règlements ont été adoptés, qui, nous dit-on, obtiendront un résultat également non satisfaisant ; mais s'il est vrai que les entrepreneurs doivent payer seulement 1 pour 100, alors que les claims acquis du gouvernement sont frappés d'un droit de 10 pour 100, voilà, j'en ai la certitude, qui produira le résultat le moins satisfaisant, au point de vue du revenu public. Autre point, que j'ignore avoir été traité par le ministre des Chemins de fer et Canaux à la dernière session ; le parlement du Canada a accordé deux chartes pour la construction de chemins de fer devant s'étendre de la côte du Pacifique en ce pays-là. Je voudrais que l'honorable ministre nous dît ce qu'il se propose de faire à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne nous proposons pas de rien faire. Nous les abandonnons strictement à eux-mêmes. Je suppose que nous ne sommes pas pour mettre obstacle à des droits concédés par le parlement.

M. WALLACE : N'ont-ils pas obtenu 25,000 acres de terrains miniers par mille ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je pense qu'il y a plutôt lieu de croire que non.

M. WALLACE : L'autre a tout eu. Le gouvernement a été négligent de deux manières dans sa conduite relative à la protection des intérêts canadiens. On a vu l'été dernier—tout Canadien, j'en suis sûr, le regrettera—qu'il a été constamment annoncé dans le monde entier que cette grande richesse minière, ces grandes mines d'or, étaient dans l'Alaska, territoire américain. Et l'on me dit que Seattle, sur la côte du Pacifique, fait les plus grandes affaires dans le commerce d'approvisionnement des voyageurs. Ce pourquoi je blâme le gouvernement, c'est de n'avoir pas vu, d'abord, à faire connaître au monde que ces mines sont situées sur le territoire canadien, sujettes uniquement au gouvernement du Canada, et que le Canada devait s'en occuper dans son propre intérêt et dans l'intérêt du peuple anglais.

Autre question—le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) a touché à ce point l'autre jour, et pour ma part cette question est une des plus importantes questions que nous ayons à considérer au sujet de cette riche contrée—c'est qu'il nous faut traiter les Etats-Unis en cette matière absolument comme ceux-ci nous traitent, nous Canadiens. Les Etats-Unis ne nous permettraient pas d'aller chez eux nous emparer des terrains miniers pour en faire librement l'exploitation, comme nous leur permettons de le faire au Canada : pourquoi alors leur concéderions-nous de plus grands privilèges que ceux qu'ils sont prêts à nous accorder ? Il peut arriver que lorsque nous encourageons l'immigration, lorsque nous pressons les populations de venir nous aider à développer le pays, il nous faille faire des règlements libéraux qui aient l'effet d'accomplir ces fins.

Mais les gens se précipitent vers cette région, rien ne peut les empêcher de s'y rendre. L'on voit partir non pas des Canadiens seulement, mais des habitants des Iles Britanniques, des Anglais de l'Afrique, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, sans compter les étrangers. Vu les énormes richesses que contient cette région, le premier devoir du gouvernement, suivant moi, était de décréter que ces richesses resteraient la propriété des sujets britanniques seulement. Mais au lieu d'en agir ainsi, au lieu d'adopter cette ligne de conduite loyale et patriotique, le gouvernement a laissé échapper toutes les occasions. Durant les vacances, l'on pouvait à peine trouver un ministre à son bureau. Le gouvernement a absolument négligé ses devoirs relativement à cette importante question ; il a laissé traîner les choses en longueur presque jusqu'à la session et alors il a agi avec précipitation. Il faut de toute nécessité cependant protéger les intérêts anglais et canadiens.

Comme je l'ai déjà dit, il y a un instant, les gens se précipitent en foule vers cette région, vous ne pouviez probablement pas les empêcher de s'y rendre quand même vous le voudriez. Mais vous pouvez faire des règlements, afin de conserver cette richesse aux sujets britanniques. Le gouvernement devrait s'efforcer d'ouvrir des débouchés à notre commerce et assurer l'entrée des marchandises canadiennes dans cette région. Peu de personnes se rendent compte de l'énorme quantité de marchandises que consomme un pays minier. Prenez par exemple la région de la Kootanie-occidentale. Il y a huit ans le revenu des douanes ne s'y élevait pas à $20 par jour. Aujourd'hui comme pourra vous le dire le ministre des Douanes, ce revenu excède $1,000 par jour. De plus la quantité de marchandises canadiennes que l'on y consomme, est immense, et cependant la population n'est que de 20,000 habitants. Cela peut vous donner une idée du commerce d'une région minière. La même chose peut arriver au Yukon, le plus riche pays minier qu'il y ait au monde avec ses 100,000 habitants, car c'est à ce chiffre qu'on évalue la population de ce district minier à la fin de la prochaine saison. Cela représente de $5,000 à $10,000 par jour que le gouvernement peut retirer en droits de douane seulement, sans compter l'énorme consommation de marchandises canadiennes qui s'y fera. Mais jusqu'ici l'on n'a constaté qu'apathie et négligence de la part de ce gouvernement qui se dit libéral et ami du progrès, de ce gouvernement que l'on nous représente toujours l'œil ouvert sur les intérêts du pays mais qui laisse cependant échapper toute les occasions de bien faire.

J'ai démontré que même si cette voie ferrée était construite demain, le gouvernement ne sait pas au juste, de quelle manière il pourrait empêcher les Américains de percevoir des droits sur les marchandises canadiennes. En lui donnant le droit exclusif de construire une voie ferrée on accorde à cette compagnie une subvention qui lui permet de payer deux fois le coût du chemin, à même les profits

qu'elle pourra réaliser durant la première année, ainsi que je l'ai démontré. On lui fait don de terrains miniers d'une richesse incalculable ; l'on n'a aucun souci des intérêts anglais. Loin d'être dans l'intérêt du peuple canadien, toute la politique du gouvernement au Yukon a consisté à permettre aux Américains de se rendre maître chez nous. Il y a cependant quelque chose de plus humiliant encore, c'est de lire dans les journaux que le gouvernement des Etats-Unis envoie là des provisions pour subvenir aux besoins de la population minière de ce territoire. L'on nous a dit que le ministre de l'Intérieur était allé à Washington pour y consulter le secrétaire de la Guerre, et l'on nous a donné pour raison, que ce dernier étant malade, ne pouvait se rendre ici et s'aboucher avec le gouvernement à ce sujet. Est-ce que maintenant la mission du secrétaire de la Guerre est de soulager ceux qui souffrent de misère et de faim? Est-ce que, dans le gouvernement des Etats-Unis, ce devoir n'incombe pas à un autre ministre que le secrétaire de la Guerre. Si j'ai bien compris, les Américains désiraient obtenir un pied à terre pour leurs troupes, et acquérir une espèce de possession du territoire canadien. Nous savons comment ils agissent avec les Canadiens et les Anglais, ils commencent par obtenir un pied à terre ici, un pied à terre là, et une fois en possession, il est excessivement difficile de leur faire lâcher prise. Le ministre de l'Intérieur nous a dit hier que des négociations se poursuivaient actuellement dans le but de permettre aux troupes des Etats-Unis de traverser sans armes le territoire canadien pour se rendre sur le territoire américain. J'aimerais savoir le lieu de destination de ces troupes? J'aimerais savoir pourquoi l'on accorde cette permission, pourquoi il est nécessaire aux troupes américaines de passer sur notre territoire. C'est là une faveur que les Etats-Unis ne nous ont jamais accordée, même dans les cas de nécessité urgente.

Le ministre de l'Intérieur nous a dit que le gouvernement protégerait scrupuleusement tous les droits que nous pouvons avoir, et qu'il n'en sacrifierait pas un seul aux Etats-Unis. Je me rappelle que mon honorable ami (M. Sifton) a tenu ce langage à Kamloops et que ses auditeurs l'ont alors chaleureusement applaudi ; cependant, c'est avec peine que j'ai lu dans les journaux que l'on voulait permettre aux troupes américaines de traverser notre territoire. L'on a dit, il est vrai, que ce bruit était sans fondement ; mais dans les remarques faites hier, l'on a admis jusqu'à un certain point que l'on négociait pour atteindre ce but. Nous devrions faire comprendre au gouvernement américain, je crois, que s'il y a des besoins à satisfaire, s'il y a, au Yukon, des personnes dont l'état exige soulagement, nous sommes parfaitement à la hauteur de cette tâche. Nous devrions faire comprendre à nos voisins que s'ils veulent envoyer des provisions à leurs gens dans le besoin, le gouvernement canadien peut en faire une distribution juste et honnête, sans l'intervention des troupes américaines. C'est là, je crois, un état de choses humiliant pour le peuple canadien. Rien ne nous oblige à accepter les propositions des Etats-Unis, et j'espère que le gouvernement, revenant sur ses pas, étudiera cette question au point de vue des intérêts du Canada et des Canadiens seulement.

M. MORRISON : Je suis quelque peu surpris des remarques que l'honorable préopinant vient de faire durant deux heures. Il me semble qu'un ministre de l'ancienne administration pouvait parler plus sérieusement sur cet important sujet. Les remarques que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a faites sur cette question m'ont également surpris. La profonde ignorance de choses qui ressortent à un département qu'il a administré durant quelques années, m'a étonné. Le langage qu'il a tenu au sujet de certains chemins de fer et particulièrement au sujet de celui qui est mentionné dans le contrat, m'a profondément surpris, car c'est une voie ferrée qu'il devrait bien connaître, et son ignorance sur une question qui a été tout récemment discutée dans cette chambre, nous indique assez quel cas nous devons faire des remarques qu'il nous a présentées. L'honorable député (M. Haggart), en parlant du chemin de fer que l'on prend dans le contrat pour type ou modèle de la voie ferrée projetée, dit que ce chemin s'étend de Kaslo à Slocan ; cela équivaut à dire qu'un chemin s'étendra de Toronto à la province d'Ontario.

Le chemin de fer de Kaslo et Slocan est bien connu dans la Colombie anglaise ; et l'honorable député qui a été ministre des Chemins de fer et Canaux devrait le bien connaître. Cette voie ferrée, a été construite, si je ne me trompe, sous l'administration de mon honorable ami (M. Haggart) ; et je ne puis comprendre comment il se fait que l'honorable député se soit fourvoyé à ce point. Je ne dirai pas qu'il voulait tromper la Chambre et le pays au sujet du chemin de Kaslo et Slocan, parce que le ministre des chemins de fer et Canaux choisit cette voie ferrée comme modèle de celle que doivent construire MM. Mackenzie et Mann, du lac Teslin à Telegraph-Creek ; car voulant puiser des renseignements dans les remarques que l'on a faites sur cette question, je suis sous l'impression que mon honorable ami (M. Haggart) a consciencieusement exposé sa manière de voir. Le premier devoir de ceux qui abordent cette question est, à mon avis, d'émettre leur opinion carrément et loyalement, afin de nous mettre en mesure de juger si le gouvernement a bien ou mal agi en signant le contrat Mann et Mackenzie. C'est là une question qui nous intéresse tous et chacun de nous, libéraux ou conservateurs. C'est là une question qui sort du domaine de la politique et j'espère que les efforts des honorables membres de la gauche, pour en faire une question de clocher, n'auront aucun succès. Je sais qu'il existe de l'autre côté de la Chambre beaucoup de sens pratique, je suis convaincu que l'on va nous en donner la preuve en cette circonstances et que plusieurs membres de la gauche appuieront la politique du gouvernement sur cette importante question. L'honorable préopinant s'est longuement apitoyé sur les millions que certaines personnes pourront retirer de cette entreprise. A ce propos, il a surpassé le fameux colonel Sellars et de beaucoup. Comme l'a dit l'honorable député de Toronto (M. Bertram) un homme qui se met à l'ouvrage et aligne des chiffres, se fait grandement illusion sur sa prospérité, car en fin de compte, l'addition peut être tout à son détriment. Les chiffres que l'honorable préopinant a donné à cette Chambre sont illusoires et trompeurs et il en a fait une application tout à fait erronée. Mon honorable ami, ayant fortement appuyé sur les chiffres, permettez-moi de lui en donner quelques-uns dont la considération impose une conclusion toute contraire à la sienne. L'honorable député ignore peut-être qu'à

l'heure qu'il est, il y a 7,000 hommes qui se trouvent en deça des défilés qui conduisent au territoire du Yukon, et que, sur le fleuve Yukon, il y en a 3,000 y attendant l'ouverture de la navigation. Voilà donc 10,000 hommes qui, quoi qu'il arrive, seront avant peu de temps, dans cette région minière.

Le seul moyen de transporter des marchandises en quantité considérable dans ce territoire, est par la voie du fleuve Yukon, durant la saison de la navigation. Il n'y a actuellement que bien peu de bateaux sur ce fleuve ; ceux qui s'y connaissent, estiment qu'au milieu de la saison de la navigation, il n'y aura pas là plus de vingt-cinq bateaux d'une capacité moyenne de 125 tonneaux, faisant le transport des passagers, provisions et marchandises, jusqu'à Saint-Michel et de là à Dawson-City. Or, 25 bateaux d'une capacité moyenne de 125 tonnaux, faisant deux voyages dans la saison,—et c'est le plus qu'ils peuvent faire,—transporteront 6,250 tonnes de provisions durant l'été prochain. Comme je l'ai déjà dit, il y aura là 10,000 personnes quelque temps après l'ouverture de la navigation. L'honorable préopinant croit que, sans exagération, on peut fixer à 50,000 le nombre de personnes qui se rendront là par une voie ou une autre. Il ne faut qu'un simple calcul pour en arriver à la conclusion qu'il faudra 25,000 tonnes de provisions pour nourrir 50,000 personnes ; et j'ai démontré que la plus grande capacité des bateaux qui font le service sur le Yukon, n'est que de 6,250 tonneaux. Où allez-vous prendre les provisions nécessaires à la subsistance non pas seulement de 50,000, mais de 60,000 personnes ? Ces 50,000 personnes se rendront dans cette région minière, non pas par la voie du fleuve Yukon, mais par les défilés qui y conduisent,—si elles peuvent y réussir. Et savez-vous ce que cela représente ? En ne prenant que les provisions, le bagage, les machines et les outils absolument nécessaires, environ deux tonnes pour chaque personne qui fera le voyage. Pour 50,000 hommes il faudra 100,000 tonnes de matériel, de machines, d'aliments, de provisions, etc. Le taux le plus bas,—ou du moins le taux le plus bas connu jusqu'à aujourd'hui—pour transporter des marchandises au Yukon, est de 6 cents par livre ; et l'on sait qu'actuellement et depuis quelque temps déjà, ce taux est de 10 cents par livre. Or, 10 cents par livre fait $200 par tonne, ou 20 millions de dollars pour transporter dans cette région les 100,000 tonnes nécessaires aux 50,000 personnes qui, suivant toutes les prévisions, est, au bas mot, le nombre des personnes qui s'y rendront. Quiconque est allé à Vancouver, Victoria, New-Westminster, pendant les derniers six mois et qui ne voie pas qu'il y aura cet été au moins 100,000 personnes au Yukon, est certainement aveugle. Ces 100,000 personnes se sont peut-être mises en route, depuis que j'ai quitté la Colombie Anglaise. Vancouver est rempli de personnes qui veulent faire le voyage, Victoria de même ; les trains qui se dirigent vers l'ouest sont encombrés.

A Vancouver et à Victoria l'on peut à peine trouver une maison inoccupée. Les hôtels sont pleins jusqu'au faite et l'on n'y peut même obtenir des chambres à l'avance. Et ce n'est que le commencement. Prenant en considération que le transport de 50,000 personnes au Yukon coûtera environ $20,000,000, les honorables députés comprendront facilement le problème effrayant que le gouvernement devait résoudre. Le transport n'est cependant qu'une partie du problème. Supposons que 100,000 personnes se rendent sur les côtes du Pacifique,—et les députés qui s'y connaissent savent que c'est là un chiffre modéré—ces 100,000 personnes en route pour le Klondike, dépenseront en moyenne $500 chacune, dans la Colombie anglaise, rien que pour s'approvisionner. Qu'est-ce que cela représente ? Une dépense de $50,000,000. Il faut ajouter en outre le coût du transport et vous aurez de ce chef $40,000,000 de plus. Ainsi, rien que pour l'approvisionnement et le transport, 100,000 personnes dépenseront près de $100,000,000. Cela semble à peine croyable, cependant, c'est une simple affaire de calcul, et nous devons bien nous soumettre à la brutalité des chiffres. Je prétends et j'affirme hardiment que la chose arrivera inévitablement avant quelques mois, si elle n'est déjà arrivée à l'heure qu'il est. Le gouvernement a saisi la situation d'un coup d'œil et il a compris, que si 50,000 au bas mot, se rendent au Yukon,—et ils s'y rendront coûte que coûte, dussent-ils mourir à la tâche —le gouvernement a compris, dis-je, qu'il encourait de graves responsabilités en ne prenant pas les moyens de venir au secours de ces 50,000 hommes au cas où ces derniers auraient besoin de sa protection. Quelle serait l'attitude de cette Chambre vis-à-vis du gouvernement, si celui-ci, au lieu de prendre les moyens les plus prompts et les plus énergiques pour résoudre ce problème, avait demandé des soumissions et attendu les conseils de l'ex-contrôleur des Douanes et de l'ex-ministre des Chemins de fer ? A mon avis, la conduite du gouvernement eut été criminelle, s'il n'eut pris les moyens légitimes qui s'offraient à lui, afin de faciliter le transport au Yukon des provisions nécessaires à l'alimentation des milliers de personnes qui s'y rendront d'ici à six mois. Même s'il n'y avait rien de plus, je prétends que ce serait là une justification suffisante de la ligne de conduite qu'il a suivie en signant le contrat que nous discutons en ce moment. Il est facile aux honorables membres de la gauche de lâcher la bride à leur imagination ; mais il est difficile pour nous de croire à la sincérité des étranges déclarations faites cette après-midi par deux députés de qui nous étions en droit d'attendre un sens plus pratique dans la discussion de l'importante question dont la Chambre est saisie.

L'honorable préopinant, ayant accumulé des chiffres, colonne sur colonne,—chiffres qui cependant ne pouvaient avoir aucune portée dans le débat actuel,—l'honorable préopinant devait savoir que l'une des raisons qui ont engagé le gouvernement à prendre des mesures énergiques, afin de créer une route jusqu'au Yukon, c'est que le transport de ses provisions à une distance de 26 milles, coûte à la police à cheval $1,000 la tonne. Vous pouvez avoir une idée des facilités de transport à la disposition d'un particulier, quelles que soient d'ailleurs ses ressources pécuniaires, lorsqu'il en coûte une pareille somme à un corps aussi bien équipé que la police à cheval, seulement que pour faire avancer ses provisions. Après s'être beaucoup amusé à faire de l'ironie, l'honorable député de York-ouest a déclaré que le gouvernement devait prendre une attitude très énergique en face des règlements douaniers que les Etats-Unis ont décrété au sujet du Yukon. Sur ce point, j'abonde dans son sens. Mais c'est justement ce que le gouvernement a fait. En donnant à l'entreprise la construction d'une voie ferrée dont le parcours sera entièrement sur le territoire canadien, le gouvernement a donné un coup mortel au

commerce que les Américains faisaient là à notre grand détriment ; ce commerce sera maintenant au profit du peuple canadien. La construction d'un chemin de fer de Telegraph-Creek au lac Teslin tuera le commerce qui se faisait par la voie du bras de Lynn, sur le territoire américain. Les voies canadiennes accapareront tout le commerce du Yukon, au bénéfice des villes canadiennes de la côte du Pacifique, et, partant, au bénéfice des villes de l'est du Canada, car nos villes de la côte du Pacifique sont les entrepôts des centres commerciaux de l'est. C'est ce que comprend bien l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), d'accord en cela avec tous les hommes d'affaires. Il est bien vrai que pas un des honorables membres de la gauche qui ont pris part à ce débat, n'est un homme d'affaires, et ainsi l'on peut leur pardonner d'avoir perdu de vue ce côté de la question. Comme je l'ai dit, l'on a porté un coup très sérieux à l'industrie américaine en signant un contrat pour la construction d'un chemin de fer canadien, qui changera le cours actuel du commerce au profit du Canada.

M. WALLACE : L'honorable député me permettra-t-il une remarque ? Je suis un homme d'affaires, et mon honorable ami est un avocat.

M. MORRISON : L'honorable député voudra bien se rappeler que c'est dans son discours que j'ai puisé les remarques que j'ai faites. L'ancien ministre des Chemins de fer a beaucoup insisté sur le fait qu'il faudra transborder les marchandises que l'on expédiera par la rivière Stikine et il a blâmé le gouvernement d'avoir signé un contrat pour la construction d'une voie toute canadienne, tandisqu'en réalité elle ne l'est pas, et, en s'appuyant sur ce raisonnement, il s'est efforcé d'induire la Chambre en erreur. Je suis certain que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) décidera ce point difficile à la satisfaction de la Chambre et du pays.

M. HAGGART : Je me suis appuyé sur les propres déclarations du ministre des Chemins de fer.

M. MORRISON : Je discute en ce moment les remarques de l'honorable député. Le ministre de l'Intérieur, j'en suis certain, donnera des explications satisfaisantes au sujet de cette partie du contrat. Les conversations que j'ai eues avec l'honorable ministre m'ont pleinement convaincu sur ce point, et je n'en dirai pas davantage. En supposant même l'existence des obstacles que nous ont signalés les honorables membres de la gauche, —obstacles que n'existent pas suivant moi,—l'honorable député (M. Haggart) ignore-t-il la géographie de son pays au point de nier qu'à Port-Simpson, sur le territoire canadien, les bateaux peuvent aisément et en assez peu de temps, transborder leur cargaison et l'expédier à Telegraph-Creek ? Une autre supposition erronnée faite par les honorables députés, c'est d'affirmer que les 3 millions d'acres de terre ou plus que l'on a donnés aux entrepreneurs, sont des terrains aurifères. C'est là l'erreur des erreurs. Il est certain que les connaissances et les renseignements des honorables députés diffèrent entièrement de tout ce que nous avons lu ou entendu sur la matière. J'ose affirmer que sur le parcours de cette route ou dans le voisinage, il n'y a pas un acre sur dix mille qui contient de l'or.

Si nous sommes bien renseignés, ce n'est pas une région minière. Si MM. Mackenzie, en acceptant l'entreprise, ont supposé que ces terres contenaient de l'or,—et l'on ne peut positivement affirmer qu'elles en contiennent, je ne vois pas quel argument l'on peut en tirer. Ces terres doivent rester là et les entrepreneurs ne peuvent les emporter à la semelle de leur souillers. Si l'on établissait que ces vastes étendues de territoires contiennent de l'or en grande ou même en petite quantité, il y aurait un semblant de raison dans les arguments des honorables membres de la gauche. Mais les entrepreneurs en acceptant l'entreprise, en prennent aussi tous les risques. Je ne puis dire que l'entreprise soit à l'avantage d'une seule des parties contractantes, ou du gouvernement ou des entrepreneurs ; et ce serait une injustice s'il en était autrement. Si le gouvernement avait fait avec MM. Mackenzie et Mann un contrat désastreux et ruineux pour ces derniers, les honorables députés critiqueraient sa conduite avec autant de chaleur qu'ils le font aujourd'hui. J'abonde dans le sens de l'honorable député de York-ouest, et je dis qu'il est fâcheux que le débat se soit engagé à cette phase de la session, et c'est pour cette raison que je me suis simplement efforcé de donner une ou deux raisons, afin de démontrer dans quelle urgente nécessité se trouvait le gouvernement. Quant bien même il n'y aurait que les considérations que j'ai présentées, il me semble qu'elles justifient assez le gouvernement de l'empressement qu'il a mis à conclure le contrat que nous discutons, contrat qui, je l'espère, aura l'approbation du pays et de la majorité des membres de cette Chambre.

M. MONTAGUE : Nous sommes tous fâchés que l'on ait entamé la discussion de cette importante question avant que le parlement connût d'une manière certaine la teneur et les détails de l'entreprise donnée à MM. Mackenzie et Mann. J'ai été quelque peu étonné d'entendre mon honorable ami de New-Westminster (M. Morrison) critiquer les honorables membres de la gauche qui ont parlé sur cette question et leur reprocher de se perdre dans de nuageuses généralités au lieu d'examiner la mesure dans ses détails. Je demanderai à mon honorable ami s'il pouvait s'attendre à autre chose, lorsque le bill n'a été présenté que cette après-midi et lorsque les explications que nous a données l'honorable ministre des Chemins de fer ont consisté dans des citations du projet de loi soumis. Mon honorable ami nous a dit que l'ancien ministre des Chemins de fer avait fait preuve d'une grande ignorance de la géographie de ce territoire et des affaires du département qu'il a administré, parce qu'il avait déclaré que le chemin de fer que le gouvernement proposait comme modèle dans le marché qu'il a conclu, s'étendait de Kaslo à Slocan. Lorsque mon honorable ami, M. Morrison, aura siégé dans cette Chambre quelques années, il constatera que ce sont là des *lapsus linguæ* que nous sommes tous exposés à commettre. Je lui dirai aussi que dans la province de l'Ontario on ne sait peut-être pas partout que le chemin de fer Kaslo et Slocan s'étend jusqu'à Sandon ou jusqu'au concentrateur de la mine des Noble Five, mais quoique n'ayant qu'une vague idée du district de Slocan, la population de cette province sait que la ville de Sandon que le chemin de fer de Kaslo et Slocan relie à Kaslo, est le centre du district de Slocan. J'ai écouté attentivement mon honorable ami

en sa qualité de représentant de la Colombie Anglaise, espérant qu'il ne se perdrait pas dans de nuageuses généralités, mais qu'au contraire il nous indiquerait les raisons qui obligent cette Chambre de ratifier le contrat que nous discutons. Je dois avouer cependant que mon honorable ami (M. Morrison) a exposé certains faits, et ces faits-là, à mon point de vue, établissent trois choses.

D'abord, il a prouvé, de la façon la plus concluante, à mon avis, que le gouvernement ne s'est pas occupé assez tôt de cette question et son discours a été d'un bout à l'autre la condamnation du retard que le gouvernement à mis à étudier cette question qu'il considère, avec toute la Chambre, comme excessivement importante. Ce qu'il (M. Morrison) a prouvé encore, c'est qu'il fallait indubitablement construire un chemin de fer et il a soumis sa preuve à une Chambre qui ne demandait pas mieux de l'admettre si pauvrement qu'elle fût donnée, car je suis convaincu que l'opinion générale de la Chambre, de ce côté-ci comme de l'autre côté, est de cet avis. Mais la question à décider n'est pas de savoir s'il est important pour le parlement de fournir des moyens de transport pour les riches terrains du Klondike. Tout le monde admet cela—mais il faut trouver le meilleur mode de les fournir et ce qu'il importe d'étudier, c'est l'économie de l'arrangement que le gouvernement se propose de conclure avec les deux entrepreneurs Mann et Mackenzie. La troisième chose que mon honorable ami, M. Morrison a prouvé à la satisfaction de la Chambre, lorsqu'il a exposé le trafic énorme que ferait ce chemin de fer une fois complété, c'est qu'il n'y avait pas besoin de subvention et que la ligne serait tellement rémunératrice que ce parlement, au lieu de donner de l'argent ou des trésors pour sa construction, devrait recevoir une gratification de ceux auquels il a accordé le privilège de le bâtir, puisqu'ils vont réaliser des bénéfices énormes sur son exploitation.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ai dit en commençant, que c'est sans aucun esprit de malveillance que les députés de ce côté de la Chambre discutent cette mesure. Je ne crois pas qu'il y ait un seul homme de ce côté-ci de la Chambre qui ne soit pas aussi désireux que le gouvernement lui-même de voir fournir à cette partie du pays des facilités convenables pour le transport de son fret et de ses passagers. Nous considérons cette question comme très importante, plus importante peut-être que ne le pense le gouvernement, car je remarque avec un certain étonnement que quelques-uns de ces messieurs de l'autre côté qui étaient connus, il y a deux ou trois ans comme les gardiens du trésor public, dormaient d'un paisible sommeil, tandis que le ministre des Chemins de fer, un de leurs chefs, discutait ce contrat. Le discours du ministre des Chemins de fer, cette après-midi, constituait de l'aveu des vieux parlementaires une procédure étrange, et si cette procédure était étrange par rapport au moment où le discours a été prononcé, elle l'était encore plus comme justification du contrat et de l'arrangement qui a été soumis à cette Chambre. M. l'Orateur, lorsqu'un bill sur un sujet quelconque est présenté par le gouvernement à la Chambre, c'est la conclusion à laquelle le gouvernement est arrivé, après avoir délibéré sur ce sujet et pour ce qui est de la question, il doit parler de lui-même. L'honorable ministre, en donnant ses explications à la Chambre, a simplement fait à la hâte des commentaires sur ce qu'était la conclusion, mais il a complètement négligé de donner à la Chambre ce qu'on désirait avoir de lui, c'est-à-dire les raisons qui ont pesé dans l'esprit du gouvernement pour l'amener à la conclusion qu'il a adoptée et qui est exprimée à la Chambre dans le bill qui a été soumis à notre considération.

Mais, M. l'Orateur, examinez ce qui s'est passé cette après-midi. Vous avez vu le ministre des Chemins de fer et Canaux présenter une des plus importantes mesures relatives aux transports que le parlement ait jamais étudiées et pourtant, quand il expliquait qu'il avait lié les mains aux entrepreneurs pour les forcer à réduire leur taux maximum de transport d'année en année, ou après une certaine période d'années—et il était très désireux de montrer à la Chambre qu'en peu de temps les taux de fret et de passage seraient diminués de moitié—après qu'il se fût donné un mal énorme à expliquer ceci à la Chambre, on lui demanda quel était le prix le plus élevé qui serait imposé pour le moment ; il a été incapable de fournir aucune information à ce sujet. Voilà un échantillon des explications que nous avons eues sur le bill et je demanderai à mon honorable ami de New-Westminster si en face de ces explications il va persister à vouloir nous condamner sous le prétexte que nous n'énonçons que de vagues généralités à l'égard de cet important sujet.

Maintenant, M. l'Orateur, le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer se divise en deux parties, comme il a divisé son bill en deux parties. D'abord, il discute la question de la nécessité d'un chemin de fer, question dont j'ai déjà parlé et sur laquelle l'opinion de la Chambre est à peu près unanime. Mais, je vous rappelerai, messieurs, qu'il ne nous a pas dit à quel moment le cabinet s'est décidé à étudier cette importante question. Il dit—et j'ai noté ses paroles—que la question a été étudiée immédiatement après la session et pourtant, si nous devons en croire l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), qui vient de parler, le cabinet n'a pas été au complet de tout l'été, mais des mois se sont passés avant que ces messieurs considèrent officiellement la question, avant, assure-t-il, cette négligence était de nature à les faire considérer comme des coupables par le monde entier. Maintenant, M. l'Orateur, il nous faudra savoir, et j'espère que les documents nous renseigneront à cet égard, quand le gouvernement a étudié la question, quand il a été décidé de construire un chemin d'une façon quelconque, quand on a commencé à réunir des informations à cet égard et quand des gens autorisés ont été consultés à l'égard de la meilleure route et du meilleur mode de construction.

Le point suivant soulevé par mon honorable ami a trait à la justification du contrat présenté cette après-midi à la Chambre. Quelles raisons donne-t-il pour le justifier ? D'abord, il déclare que les entrepreneurs sont d'excellents entrepreneurs. Personne ne nie cela. Ce sont des Canadiens qui font honneur au Canada. Ils ont magnifiquement réussi dans leurs entreprises. Ils ont fait d'excellents travaux, lorsqu'ils y avaient des travaux à faire. Mais dire que les entrepreneurs sont des hommes très estimables, dire qu'ils ont fait d'excellents travaux quand on leur en a confié, ce n'est pas admettre un seul instant qu'il faut négliger et laisser de côté la pratique parfaitement établie que des entreprises importantes comme celles ci doivent être l'objet de soumissions publiques, pour permettre au plus grand

nombre possible d'entrepreneurs capables de les mener à bonne fin de faire leurs offres. M. l'Orateur, on a dépeint, mais on ne serait trop le dépeindre, l'élan d'indignation qui aurait surgi de ce côté-ci de la chambre contre l'ancien gouvernement si les prédécesseurs de ces honorables messieurs avaient suivi la ligne de conduite actuellement suivie. Je vois d'ici chacun de ces messieurs, depuis le ministre de l'Industrie et du Commerce (sir Richard Cartwright) jusqu'au plus humble des députés qui siégent de l'autre côté de la chambre, se lever dans un élan de colère et lancer contre l'administration conservatrice les accusations de corruption les plus virulentes. Nous ne sommes pas ici pour taxer personne de corruption et de conduite malhonnête. S'il existe quelque chose de cette sorte, cela apparaîtra tôt ou tard devant le public ou devant le parlement du Canada. Mais nous sommes ici pour dire que la règle parfaitement établie de n'accorder ces pouvoirs et privilèges qu'après soumission publique, a été ouvertement éludée, bien que ce soit un principe parfaitement sain qui s'impose aux administrations libérales comme aux administrations conservatrices. En parlant ainsi, je n'accuse pas les entrepreneurs, je n'insinue même aucune connivence, mais j'affirme que les honorables messieurs de l'autre côté ont abandonné à cet égard les principes pour lesquels ils ont lutté de côté-ci de la chambre avec une éloquence qui couvre des milliers de pages des débats pour le temps où ils siégaient à la gauche de l'Orateur.

Le point soulevé ensuite par mon honorable ami, c'est que la route est bonne. Eh bien ! M. l'Orateur, si c'est une bonne route, je ne puis pas comprendre comment on pourrait logiquement nous demander de conclure une mauvaise affaire. Cela peut être la meilleure route que présente le pays et pourtant, d'après ce que nous en savons, cela peut être la plus mauvaise affaire réalisable pour cette route ou pour une autre. Comment ! M. l'Orateur, il est simplement puéril de se lever en parlement et de demander aux représentants du peuple canadien d'adopter cet acte pour confirmer un arrangement intime passé entre particuliers et dont la discussion n'est connue que du gouvernement et des particuliers, simplement parce que les entrepreneurs sont d'honnêtes gens et que la route est bonne. Même, pour la route, l'opinion ne semble pas unanime, car, si je me souviens, il n'y a pas longtemps encore, un député marquant siégeant de l'autre côté de la chambre et connaissant bien les affaires du Klondike et de l'Alaska, a déclaré que c'était la pire des routes qui pussent être choisies, du moins par un gouvernement. Mais je ne puis me permettre que des généralités sur cette ligne, car je ne possède pas les informations du député de King (M. Domville) ni celles du député de New-Westminster (M. Morrison). Je ne continuerai donc pas à discuter la question du tracé, je répéterai simplement ce que j'ai dit : que l'excellence de cette route ne justifie pas le gouvernement d'avoir signé un contrat privé avec ces particuliers.

Le ministre des Chemins de fer prétend ensuite justifier le contrat en disant que c'est une bonne affaire. Il faut s'entendre sur ce qu'est une bonne affaire. Une bonne affaire, il me semble, en langage ordinaire, simple et compréhensible, c'est ceci : vous donnez quelque chose et vous recevez en échange la valeur de ce que vous avez donné. Maintenant que le ministre des Chemins de fer a déclaré en connaissance de cause que c'est une bonne affaire, comment cette prétention se présente-t-elle à la Chambre ? On lui a d'abord demandé s'il avait une idée de ce que coûterait la construction de ce chemin de fer et il n'a pas même été capable de donner une idée approximative de ce que cela coûterait. On lui a demandé quelle était la valeur des terrains et sa réponse m'a semblé guère compatible avec la dignité d'un ministre de Chemins de fer. Il a demandé à l'ex-ministre des Finances s'il ne la connaissait pas. M. l'Orateur, nous avons rarement vu un ministre de la Couronne interrogé sur une question importante agir de la sorte. Je comprends parfaitement que les terrains ne valent rien—l'ex-ministre des Finances le savait parfaitement—ce ne sont pas les terrains mais les minéraux qui ont de la valeur. Je sais que la question de mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances (M. Foster), et la question de mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart), n'avait pas trait à la valeur simple du sol gelé ou non gelé, mais tendait à savoir si le gouvernement avait une information précise ou quelconque sur la valeur des terrains miniers et des terres à bois dont on a donné tant de millions d'acres aux entrepreneurs pour la construction du chemin. En d'autres termes, il n'a rien répondu. Il n'avait pas la moindre idée du prix du chemin de fer, ni de la valeur de ce que nous donnons, et pourtant il avait l'audace de dire à la Chambre que nous devions accepter la proposition, parce que c'était une bonne affaire. Jamais semblable proposition n'a été faite à ce parlement, jamais d'aussi faibles raisons n'ont été données à cette Chambre, afin de justifier l'appel à la sanction de la Chambre et du pays pour une mesure aussi importante.

Mon honorable ami le député de New-Westminster (M. Morrison), a soulevé le point suivant. Il dit que les entrepreneurs bâtissent le chemin de fer et courent leur chance. M. l'Orateur, ils construisent le chemin de fer et ne courent aucune espèce de risque.

Une VOIX : Ils prennent l'or.

M. MONTAGUE : Ils prennent l'or comme dit mon honorable ami. Ils ont le privilège de choisir ces terrains dans toute cette immense région et, si je connais bien MM. Mann et Mackenzie, ce sont des hommes d'affaires intelligents ; ils ne choisiront pas ces terres dont parle mon ami de New-Westminster et qui ne contiennent pas pour un sou d'or par tonne de terre. Ils s'efforceront de prendre les meilleures terres qu'ils pourront rencontrer et personne dans cette Chambre ne les en blâmera. Ils ne courent pas de risque puisqu'ils ont le privilège de choisir 3,750,000 acres de terrains miniers et de terres à bois dans ce pays comme récompense de la construction du chemin, et si je suis exactement informé, il y a actuellement devant la législature de la Colombie anglaise un bill pour leur accorder aussi un subside en argent. Maintenant, la question est celle-ci : le gouvernement demande à cette Chambre de sauter sur cet énorme contrat sans nous donner aucune information relative à la valeur de ce que nous donnons et de ce que nous recevons.

L'honorable député nous a dit ensuite que c'était une route entièrement canadienne. Eh bien ! la question a été pas mal discutée cette après-midi, et je crois que la Chambre doit mainte-

nant avoir des doutes sérieux sur la question de savoir si c'est une route entièrement canadienne ou non. Il est vrai que nous avons eu aujourd'hui une explication et que l'honorable député nous promet pour demain une explication de l'explication. Il est pitoyable que le gouvernement n'ait pas pu confier le bill pour le présenter à la Chambre à quelqu'un qui le comprît un peu et pût nous fournir des explications que nous aurions discutées là et alors. Il est pitoyable d'avoir à attendre une réexplication sur ce point important et c'est certainement peu flatteur pour l'honorable ministre des Chemins de fer, si le gouvernement dont il fait partie a consulté le ministère de la Justice à l'égard d'une question qui peut soulever de graves difficultés internationales et ne lui a fourni aucune information à ce sujet, avant qu'il se levât pour présenter le bill. Lorsqu'on a demandé cette après-midi à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), si le ministère de la Justice avait été requis de donner une opinion sur les difficultés internationales qui pourraient se soulever au sujet des douanes, dès le début du projet, il a été obligé de nous avouer qu'il ne savait pas si l'on avait demandé cette opinion au ministère de la Justice, ni si les autorités des Etats-Unis avaient exprimé une opinion quant aux droits que nous pouvions avoir ou ne pas avoir. C'est un point sur lequel la Chambre demande des éclaircissements.

Maintenant, il y a un autre aspect de la question au sujet duquel le gouvernement a totalement failli à son devoir, et c'est le point auquel ont fait allusion cette après-midi l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) et l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace). M. l'Orateur, lorsque le gouvernement s'efforçait d'instituer une politique canadienne pour le Klondike, il aurait été facile, ce me semble, d'avoir une politique canadienne beaucoup plus prononcée que celle-là, même dans le choix d'une route entièrement canadienne.

Il y a quelques mois on se porta en foule vers des districts de la Colombie Anglaise contenant du quartz et de la galène. L'excitation était intense, et l'opinion publique exigeait impérieusement que nous réservions pour les Canadiens seuls ces terrains miniers et que nous les refusions aux gens des Etats-Unis. La question à mon avis était discutable, car pour le traitement des minerais réfractaires du district de Rossland et pour l'exploitation coûteuse des mines du district de Slocan, il était important que nous eussions plus de capitaux que le Canada n'en avait alors à sa disposition pour assurer le développement de ces richesses. Il importait alors d'étudier soigneusement si ces claims devaient être réservés purement et simplement aux Canadiens et aux sujets britanniques ou ouverts au monde entier. Mais comme je l'ai fait remarquer aucun point de ce genre ne se soulève quand nous discutons la question relative aux placers de la région du Klondike. Au lieu de nécessiter du capital pour leur développement, au lieu d'exiger la dépense de milliers et de milliers de dollars pour le percement de tunnels ou de creusement de puits, tout ce qu'il faut à un homme, c'est une pelle et du courage pour extraire l'or lui-même. Et je n'hésite pas à dire que la politique qu'il est convenable pour ce parlement d'adopter, c'est de déclarer que ces terres ne pourront être jalonnées que par des gens reconnaissant le drapeau britannique et pas par des étrangers. Je prends cette attitude sans mesquinerie et sans mauvaise intention, mais je demande au parlement de traiter le peuple des Etats-Unis et des autres pays de la même façon qu'ils nous traitent. J'ai ici la loi des mines des Etats-Unis. Le premier article réserve simplement les terrains miniers des Etats-Unis comme propriété du peuple des Etats-Unis, mais l'article qui suit immédiatement exige de tout homme qui fixe les limites d'un *claim* de plomb, d'argent ou d'or, qu'il soit citoyen des Etats-Unis ou qu'il déclare son intention de le devenir avant qu'il puisse planter un jalon dans le sol ou réclamer un pied de territoire. J'ai eu moi-même l'expérience de cette loi. Lorsque j'ai voulu jalonner un *claim* de terrains miniers aux Etats-Unis, j'ai été immédiatement soumis à l'épreuve de la citoyenneté dans le pays avant de pouvoir obtenir légalement un pied de terrain.

Une VOIX : Lisez le statut.

M. MONTAGUE : Non seulement je lirai la clause, mais je dirai ceci qu'il y a aujourd'hui dans cette Chambre un député éminent qui avait acheté une fois dans le territoire de Washington des terres convenablement jalonnées par un citoyen des Etats-Unis.

Il avait acheté et payé des terrains qui se trouvèrent avoir de la valeur. Mais peu de temps après la législature de l'Etat de Washington passa un acte qui lui enleva la propriété de ces terrains, il perdit l'argent qu'il avait payé au détenteur et il n'a droit à rien du tout aux termes de la loi de l'Etat de Washington. Voici l'article :

Tous les dépôts miniers de valeur situés dans les terres des Etats-Unis arpentées ou non arpentées sont par les présentes déclarés libres et ouverts aux recherches, les terres où ils se trouvent peuvent être librement occupées par les citoyens des Etats-Unis et ceux qui ont signifié leur intention de devenir citoyens, conformément aux règlements prescrits par la loi et d'après la coutume locale ou les règles des différents camps de mineurs, en tant qu'elles sont applicables et ne contreviennent pas aux lois des Etats-Unis.

Et de plus, M. l'Orateur, si l'emplacement est la propriété d'une corporation ou d'un syndicat, chaque membre de ce syndicat doit être citoyen des Etats-Unis avant de pouvoir posséder une part de ces terrains miniers. Et que voyons-nous aujourd'hui ? Laissez-moi vous lire une nouvelle publiée par la *Presse* de ce jour et qui se rapporte à la question. C'est une dépêche de Montréal.

Les gens du Pacifique Canadien sont très vexés d'un acte récent du gouvernement des Etats-Unis. Il y a quelque temps, le gouvernement des Etats-Unis a demandé à diverses compagnies de chemins de fer, le Pacifique Canadien entre autres, des soumissions pour le transport de 500 rennes et de 75 gardiens de New-York à Seattle. La soumission de la ligne canadienne a été de $247.60 par wagon ; mais le gouvernement américain a donné le contrat au Pennsylvania Road, dont la soumission était de $286.72, soit une perte totale pour le département de la Guerre, sur 35 wagons, de $1,369.20.

En d'autres termes, pour transporter des provisions au pays dont nous parlons, le gouvernement des Etats-Unis préfère perdre $1,400 environ plutôt que de donner une heure d'ouvrage à des ouvriers canadiens. Dans ce cas, je considère que le devoir du parlement est de procéder non seulement à l'étude des voies ferrées sur le Klondike, mais encore de prendre des mesures pour que les riches mines du Klondike soient réservées pour les Canadiens et pour donner du travail au peuple canadien.

M. ROSS-ROBERTSON : Je regrette de n'avoir pas eu l'occasion de dire quelques mots sur l'adresse

avant la présentation du bill du chemin de fer du Yukon, car par suite d'engagements antérieurs pressants, je ne pourrai pas être présent quand se terminera le débat sur l'adresse. Une autre raison qui me fait désirer d'être présent, c'est que j'ai appris à admirer le discours du Trône à première vue. J'ai été heureux de voir que le discours cite l'abondance de la récolte comme une des causes de la prospérité nationale. Je suppose que le pays s'imagine que le beau et le mauvais temps se fabriquent ici sur les hauteurs sacrées du Parlement.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Comme mon ami n'a pas encore pu parler, je ne voudrais pas priver la Chambre du plaisir d'entendre son discours sur l'adresse. Mais il ne sait peut-être pas que le débat sur l'adresse n'a pas été ajourné, mais sera repris aussitôt que le présent débat sera clos.

M. ROSS ROBERTSON: Je viens de dire qu'un engagement important m'empêche d'être présent, ce que je regrette. Je ne vais pas parler de l'adresse. J'allais dire que cette flatteuse allusion de l'adresse à l'abondance des récoltes va mettre le pays d'aplomb pour supporter le choc que lui causera la lecture des détails du coup du chemin de fer du Yukon. J'ai lu tout ce que j'ai pu voir, j'ai écouté tout ce que j'ai pu entendre sur ce chemin de fer. J'espérais que le débat sur l'adresse et le présent débat feraient jaillir des faits nouveaux pour améliorer l'aspect de la transaction et la rendre moins indigeste pour le peuple canadien. Mais je n'ai rien entendu de nature à modifier l'opinion que je m'étais formée, lorsque les conditions ont été annoncées au pays et publiées dans les journaux ministériels. Je parlerai avec la plus profonde modestie, car j'avoue être peu expert en génie civil. Ce bill représente un marché fait avec le ministre de l'Intérieur pour la construction de 130 à 150 milles de tramway à travers un pays qui ne présentait pas d'obstacles naturels et où les matériaux peuvent parvenir par eau au point de départ. J'ai considéré l'affaire comme mauvaise la première fois que j'ai lu les conditions. Je la considère encore comme mauvaise après avoir entendu tout ce qui a été dit pour la défendre. Je ne m'oppose pas à la construction de ce chemin de fer et je ne me laisse pas prendre au cri que le ministre de l'Intérieur est allé à Washington pour lever la région du Yukon.

Le seul fait que la position géographique du pays permet à nos amis les Américains de dicter à Victoria, Vancouver, et autres villes du Canada les conditions de trafic avec Dawson-City ce seul fait devrait justifier notre pays de faire toutes les dépenses raisonnables, ou je dirai même de fortes dépenses, pour faire disparaître cet obstacle géographique et maintenir le droit qu'ont les Canadiens de faire commerce dans leur propre pays. Le gouvernement était assuré d'avance d'être appuyé par l'opinion publique dans toute dépense raisonnable qu'il pourrait faire, et une dépense de cette nature aurait suffit pour mener à bonne fin le chemin que MM. Mackenzie et Mann doivent construire pour le Canada.

Le subside de 25,000 acres de terre par mille, donne à ces fortunés personnages près de 4,000,000 d'acres de terrains aurifères dans le Yukon. On peut répondre qu'à part les claims actuellement pris, il n'y a pas 4,000,000 d'acres de terrains aurifères dans le Yukon. Dans ce cas, si les terrains contenant de l'or deviennent trop rares, MM. Mackenzie et Mann, avec leur droit de préférence, pourront s'emparer de tout. Le chemin qu'ils construisent va faciliter les moyens de communication avec la région du Yukon, laquelle sera en grande partie la propriété privée de ceux que représentent MM. Mackenzie et Mann. Voilà, suivant moi, le résultat pratique de ce contrat. Pour obtenir un tramway dont la construction équivaut au coût d'environ deux douzaines de ces bâtisses publiques que l'ancien gouvernement avait l'habitude de construire un peu partout dans les chefs-lieux de comtés, de peu d'importance, le Canada donne à ces entrepreneurs 4,000,000 d'acres de terre dans le Yukon, n'importe où ils pourront être trouvés. J'ai cherché mais en vain, quels pourraient bien être les mérites de ce bill de nature à le rendre justifiable.

La construction immédiate de ce chemin de fer est un avantage pour le Canada, mais il aurait pu obtenir cet avantage sans sacrifier un bon tiers de tous les terrains aurifères que l'on pourra jamais découvrir au Yukon. Je dis que le ministre de l'Intérieur a fait là un marché désavantageux pour le pays, car il a donné des vingtaines de dollars, appartenant au pays pour chaque centin qui sera placé dans la construction de ce tramway. J'ajoute qu'il a fait une mauvaise affaire pour son parti, parce qu'il aurait pu agir plus ouvertement et plus franchement sur cette question. Le chemin de Telegraph-Creek au lac Teslin était la clef de la question des transports. A son retour du Pas de Chilkoot, l'honorable ministre aurait dû faire connaître au public que le pays n'accorderait pas de subsides en argent, pour la construction de ce chemin, mais donnerait le privilège à ceux qui voudraient faire l'ouvrage pour la plus petite étendue de terrains miniers.

Je suis convaincu que si le ministre de l'Intérieur avait fait connaître son intention à ce sujet trente jours plus tôt, il aurait certainement réussi à obtenir une offre préférable à ce marché et il n'en aurait certainement pas obtenu une plus mauvaise. Je ne discute pas les mérites de ces entrepreneurs, je suppose qu'ils ont toutes les qualités voulues. Mais MM. Mackenzie et Mann ne sont devenus des puissances dans le monde des entrepreneurs que depuis qu'ils ont construit le chemin de fer de Dauphin pour le compte du gouvernement du Manitoba.

Jusqu'à cette époque, il y avait un grand nombre d'autres entrepreneurs plus importants au Canada. Mais le ministre de l'Intérieur avait choisi ces hommes, et ses amis les poussèrent de l'avant et prétendirent qu'ils étaient les deux seules personnes au Canada capables d'entreprendre la construction de ce tramway de peu d'importance et de le terminer dans les délais fixés par le gouvernement. Le pays peut bien croire qu'il existe d'autres entrepreneurs qu'eux, mais tous se trompent. Il n'y a au Canada que deux entrepreneurs, M. Daniel Mann, de Montréal, et M. William Mackenzie, de Toronto. Si ma mémoire est bonne, ces deux hommes voulaient construire le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, pour la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Sir William Van Horne crut qu'il pouvait alors se passer d'eux, mais il va changer d'opinion maintenant qu'ils sont en frais de construire le tramway du lac Teslin à des conditions qui vont donner à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à peu près tout ce qu'elle ne possédait pas encore.

Ce marché n'est rien moins qu'un crime que le gouvernement est sur le point de commettre sous prétexte d'économie. Le parti conservateur, lui, avait l'habitude de commettre ces mêmes crimes au nom du patriotisme. J'étais conservateur, mais je croyais que l'ancienne administration était trop sous la dépendance du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je fais excuse à tous ceux des membres de l'ancien gouvernement qui voudront bien accepter mes inutiles regrets. Lorsque les conservateurs étaient au pouvoir ils ont agi avec beaucoup de largesse à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais au moins la compagnie pouvait exploiter ce qu'on lui donnait et augmenter la richesse du pays.

Mais les libéraux ont permis à cette compagnie et à ses amis de récolter là où ils n'avaient pas semés. Sir William Van Horne entreprend sans le secours de personne l'ouverture de la région de la Kootanie, puis le gouvernement libéral entre en scène et accorde trois millions de dollars de l'argent du pays pour construire un chemin de fer en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Durant la dernière session, c'est au cri de "sauvons le commerce du pays," que trois millions de dollars furent votés à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et les terrains houillers qui auraient dû être le prix de ce chemin, passaient aux mains de Cox et Jaffray et de leurs associés dans la Colombie Anglaise. Cette année le cri en vogue est "épargnons l'argent du pays." Il s'agissait de ne pas débourser un centin de l'argent public pour la construction d'un tramway qui ne devra, paraît-il, coûter que quelques centaines de mille dollars en tout et partout ; on a alors conclu un marché qui donne aux amis du chemin de fer Canadien du Pacifique près de quatre millions d'acres de terrains aurifères, avec lesquels ils peuvent réaliser des millions et des millions de dollars sur le marché monétaire anglais. Bien entendu, cela va avoir pour effet d'aider au développement du pays, et si ce dernier en retire certains bénéfices nous savons que cela aidera ces personnes.

Le district de la Koutanie a été ouvert sans aucun secours de ceux qui détiennent les terrains houillers, et le district du Yukon est sur le point de se développer sans le secours de ceux qui sont autorisés à construire un tramway, qui devra payer dès le premier jour, et aura en plus la perspective de pouvoir s'emparer de tous les terrains aurifères de cette région. Si le parti libéral au Canada est fier des transactions de ce gouvernement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, tout ce que je puis dire en ce cas, c'est que les libéraux d'Ontario ont deux mesures pour juger leurs amis et leurs ennemis. Si une pareille mesure avait été présentée au parlement par le parti conservateur les organes du parti libéral auraient poussé de hauts cris et prétendu que des privilèges de cette nature ne doivent pas être accordés sans soumissions. Lorsque les libéraux étaient dans l'opposition ils n'avaient aucune confiance dans un gouvernement conservateur. Lorsque le parti libéral était dans l'opposition et critiquaient tout au grand ennui de sir W. Van Horne et du chemin de fer Canadien du Pacifique ; ce qui a eu lieu à la dernière session était beaucoup plus satisfaisant pour sir William, et pourvu que ce monsieur fut satisfait, le chef qui dirigeait les forces du parti libéral-conservateur dans cette Chambre n'avait naturellement pas un mot à dire. Sir Charles Tupper est soudainement devenu une autorité pour le parti libéral. Les libéraux se réjouissent lorsqu'ils apprennent par la voix de leurs journaux qu'il a approuvé la conduite du gouvernement dans l'affaire du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau et leur foi est encore bien plus grande en apprenant qu'il a dit que cette affaire du chemin de fer du Yukon était irréprochable.

Je n'ignore pas que l'ami trop sincère n'est pas populaire, mais par amour de mon devoir, je vais exposer ma popularité en disant aux conservateurs qui siégent dans cette Chambre, qu'ils ne pourront jamais reconquérir la confiance du peuple s'ils continuent d'appuyer tous les projets préparés par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et refusent d'accorder leur appui à toutes les mesures qui ne rencontrent pas l'approbation de cette compagnie. Le parti conservateur a décidé de rester dans les bonnes grâces de cette compagnie, il fait aussi bien de renoncer à l'idée de reprendre le pouvoir. Je ne crois pas que notre parti ait rien à espérer du chemin de fer Canadien du Pacifique. Quel intérêt le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait-il à appuyer le parti conservateur aujourd'hui qu'il est dans l'opposition? Il était contre les libéraux lorsque ces derniers étaient dans l'opposition. Dans chaque élection cette compagnie a employé toute son influence pour faire battre les candidats libéraux partout où elle le pouvait, en se servant des moyens à sa disposition, cependant cette guerre acharnée qu'elle a fait au parti libéral, alors qu'il était dans l'opposition, ne lui a rien fait perdre de son influence auprès des honorables membres de la droite.

Je dois dire à l'honneur du parti libéral qu'il peut bien avoir ses vices et ses défauts, mais cette affaire du Pas-du-Nid-de-Corbeau et ce coup du Yukon démontrent qu'il possède au moins ce principe de la vertu chrétienne qui consiste à rendre le bien pour le mal et à bénir maintenant qu'il est au pouvoir les hommes qui l'ont si rudement maltraités lorsqu'il était dans l'opposition.

Le parti conservateur n'a rien à gagner en courant après les faveurs de sir William Van Horne. Avant de retirer au gouvernement libéral l'influence de sa puissante compagnie il voudra savoir ce qu'il peut obtenir de l'autre côté. Et la meilleure conduite à tenir dans le moment, pour le parti conservateur, à l'égard de sir William Van Horne, c'est de lui tenir la dragée haute, car nous pouvons être convaincus qu'avant de retirer au gouvernement actuel l'influence de sa puissante compagnie, il voudra savoir quels sont les avantages que l'autre parti est disposé à lui donner. Loin de moi l'idée de vouloir soulever les préjugés contre le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou contre les capitaux requis pour développer le pays. Lorsque cette compagnie ou ceux qui possèdent des capitaux font de grands risques, il est juste que leurs profits soient considérables ; mais lorsque le chemin de fer Canadien du Pacifique et ses amis retirent, en ouvrant ces régions, des bénéfices des travaux d'autrui, comme cela a eu lieu lors de la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et du Yukon, alors le gouvernement traite ces gens comme s'ils étaient les pionniers qui ont créé ces ressources dont ils retirent maintenant les bénéfices. Je dis que la conduite du parti libéral, depuis qu'il est au pouvoir, est en contradiction flagrante

sous ce rapport avec les promesses faites lorsqu'il était dans l'opposition. Le gouvernement du jour doit tout ce qu'il est au pays et rien au chemin de fer Canadien du Pacifique, et, cependant, il me semble qu'il est tout l'inverse de ce que je viens de dire. J'ai parlé plus longtemps que je n'avais l'intention de faire sur cette question, que je considère comme très importante.

Suivant moi, le pays a été trahi par ceux qui étaient chargés de le défendre. Ce coup du Yukon sera une honte pour ses auteurs, et si l'opposition a l'intention de devenir complice de cette transaction, alors les honorables députés qui seront responsables de la politique suivie par l'opposition dans cette affaire, devront rendre compte de leur conduite à leurs électeurs. Pour ma part, comme je suis responsable de ma conduite dans cette Chambre vis-à-vis de mes électeurs et comme je suis chargé de représenter leurs idées et de défendre leurs intérêts, je voterai contre l'adoption de ce contrat chaque fois que j'en aurai l'occasion.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Avec le consentement des honorables députés, je propose :

Que l'ordre pour la seconde lecture du bill n° 6: "Acte ratifiant une convention intervenue entre Sa Majesté la Reine et MM. Mackenzie et Mann et constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon canadien, soit le premier ordre du jour, mardi prochain et les jours suivants, après les interpellations, jusqu'à disposition finale de cet ordre.

La motion est adoptée.

LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL ET LA RESPONSABILITÉ MINISTÉRIELLE.

Sir CHARLES TUPPER : Avant de passer à la discussion de l'ordre du jour, je désire appeler l'attention de la Chambre durant quelques instants sur une question que je considère comme étant de la plus grande importance. La Chambre se rappelle qu'à sa dernière séance, l'on a soulevé la question de savoir quelle était la responsabilité du gouvernement au sujet d'un discours prononcé à Toronto dans une occasion récente, par Son Excellence le Gouverneur général, et le très honorable premier ministre, lorsqu'on lui demanda s'il assumait la responsabilité de ce discours, repondit ce qui suit tel qu'il appert des *Débats :*

L'honorable député (sir Charles-Hibbert Tupper) sait parfaitement bien que lorsque lord Aberdeen a parlé dans la circonstance à laquelle il fait allusion, il n'a pas parlé en sa qualité de gouverneur général du Canada, mais simplement en son nom personnel.

L'attitude prise sur cette question par le premier ministre est entièrement en contradiction avec notre système de gouvernement parlementaire, en contradiction avec toutes les autorités et tous les précédents, et démontre un état de choses réellement intolérable. L'idée qu'un homme occupant la position élevée de gouverneur général du Canada puisse adresser la parole dans une assemblée publique sur une question controversée dans le monde politique de ce pays, et que le gouvernement au pouvoir puisse refuser de prendre la responsabilité de ses paroles, cette idée, dis-je, est, suivant moi, en contradiction avec les principes parlementaires reconnus non seulement en Angleterre, mais aussi au Canada. Si l'honorable premier ministre veut bien consulter *Todd's Government in the Colonies*, à la page 52, il verra que le gouverneur n'est jamais responsable à un parlement local, pour sa conduite officielle. C'est là un principe bien établi. Le gouverneur général est responsable de sa conduite aux autorités impériales, et non à ce parlement. Mais heureusement que nous pouvons, grâce à la pratique constitutionnelle, qui tient le gouvernement au pouvoir responsable de tous les actes et paroles du gouverneur général sur une question d'intérêt public, qui, comme celle qui nous occupe, se rapporte aux affaires locales de ce pays—heureusement que nous pouvons, dis-je, trancher la difficulté, et tenir le gouvernement responsable de toutes les paroles prononcées par ce personnage occupant un rang élevé. Nous trouvons dans *Todd's Parliamentary Government in England* le passage suivant :

La seule fois que Guillaume IV se soit écarté de la règle sévère qu'il s'était imposée de s'abstenir de toute discussion politique avec d'autres personnes que ses "conseillers constitutionnels" ce fut lorsque sur la demande et à la connaissance de ses ministres, il invita quelques pairs ou lords du parlement à avoir une entrevue avec lui, dans le but d'essayer de mettre fin aux querelles de partis, et de tenter d'assurer l'adoption par le parlement de mesures ministérielles qu'il considérait comme étant d'un intérêt vital, et qui étaient en danger par suite de l'opposition qu'elles rencontraient.

A la page 254, on lit ce qui suit :

Sous l'administration Grey, en novembre 1831, il se présenta une circonstance qui porta le premier ministre à mettre le roi sur ses gardes, de peur qu'il ne violât le principe qui veut qu'il s'abstienne d'exprimer des opinions politiques à l'insu ou sans le consentement de ministres devant des hommes ne faisant pas parti de son cabinet.

Je crois qu'il est impossible de trouver un précédent qui puisse s'appliquer avec plus de force à la question, que celui que je viens de citer.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je suppose que l'honorable député a l'intention de faire suivre ses remarques d'une motion.

Sir CHARLES TUPPER : Oui, c'est bien là mon intention, mais il va me falloir encore quelque temps pour expliquer cette question, qui est de la plus grande importance, si la pratique constitutionnelle et les précédents peuvent servir à quelque chose dans ce pays. A la page 52 de *Todd's Parliamentary gouvernment in British Colonies*, nous trouvons ce qui suit :

Dans certains cas—par exemple, lorsque certains points en dispute renferment une question de politique impériale —le gouverneur serait en droit de demander l'intervention du secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, avant d'abandonner le débat. C'est, en effet, son devoir invariable de faire connaître au secrétaire d'Etat toute divergence d'opinion qui peut exister entre lui et ses ministres, lorsque la question en litige a trait à sa responsabilité envers la Couronne, et à celle des ministres vis-à-vis du parlement local. Si la Couronne décide contre les prétentions du gouverneur, ce dernier doit céder sur le point disputé ou résigner. Si la Couronne s'y oppose, le débat est immédiatement transféré de l'agent à son principal, du gouverneur aux autorités impériales de qui il tient tous ses pouvoirs. Dans aucun cas, un gouverneur ne peut être responsable à un parlement local de sa politique ou de sa conduite officielle....

L'un des plus grands avantages des institutions britanniques est celui qui place le représentant du souverain dans une position élevée et bien au-dessus des discussions de partis ; et le résultat qui en découle est de la plus grande importance pour le pays. parce qu'il permet à tous les partis et à toutes les classes de la société de s'unir pour appuyer

l'autorité de la Couronne, et témoigner à Sa Majesté, par l'entremise de son représentant, le respect et la confiance que nous lui portons, ce qui ne pourrait exister sous aucun autre système.

Si, comme l'a prétendu dans cette Chambre le premier ministre, le gouverneur général peut prendre part aux luttes politiques dans ce pays, s'il lui est permis de prononcer des discours sur les questions qui passionnent l'esprit public, sur une question qui, au moment actuel, divise les deux grands partis politiques ; si l'on peut croire qu'un personnage aussi distingué puisse descendre dans l'arène politique pour y discuter les questions publiques, et se prononcer en faveur des uns ou des autres sans que personne soit tenu responsable de sa conduite, l'on verra immédiatement que cette conduite est en contradiction complète avec le principe qui place Sa Majesté, ou son représentant dans une colonie, dans une position qui les met à l'abri des conflits de cette nature qui peuvent se produire entre eux et d'autres personnes dans l'Etat.

A la page 805 du 2e vol. de *Todd's Parliamentary Government in British Colonies*, se trouve le paragraphe suivant :

Rappelez-vous que le premier soin d'un gouverneur dans une colonie libre est l'éviter le reproche que l'on peut lui faire d'être partisan. Donnez à tous les partis et à tous les ministères justice égale.

Ceci est un extrait d'une lettre de sir Edward Bulwer Lytton qui était, en 1859, secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies. Ces paroles expriment exactement ce qui existe en Angleterre et partout où le droit constitutionnel est connu et appliqué. A la page 815, nous trouvons ceci :

La conduite d'un gouverneur conforme à l'esprit de la constitution à l'égard de ceux parmi lesquels il est chargé de représenter le souverain, et plus particulièrement dans ses rapports avec les ministres, doit être de la plus stricte neutralité. Il ne doit pas montrer de préférence pour un parti politique, mais doit être toujours prêt, au contraire, à servir de médiateur et de modérateur entre les têtes dirigeantes de tous les partis, et tous ses actes doivent être dictés par le désir de faire progresser le bien-être général de la province, ou du territoire appartenant à l'Empire et confié à ses soins.

Il n'est pas nécessaire que je cite d'autres autorités plus fortes que celle-là. Nous trouvons cependant dans le *Parliamentary Practice de May*, (page 312) le paragraphe suivant :—

On ne peut supposer que Sa Majesté puisse avoir une opinion personnelle autre que celle de ses ministres responsables.

Cela est en contradiction complète avec l'attitude prise par le très honorable premier ministre sur la question, lorsqu'il nous a dit que si lord Aberdeen a fait un discours, non en sa qualité de gouverneur général, mais en son nom personnel, il avait droit d'avoir ses opinions, et le gouvernement n'avait rien à y voir ; par conséquent, ils ne se considéraient pas comme responsables des déclarations qui pouvaient être faites par Son Excellence le gouverneur général relativement à n'importe quelle question politique.

La question a déjà été discutée dans cette Chambre, et résolue de la manière la plus concluante, et aussi de façon à éviter toute discussion sur ce sujet à l'avenir. Dans cette circonstance, le très honorable sir John-A. Macdonald, de même que l'honorable Alexander Mackenzie, alors chef du gouvernement, firent connaître leurs opinions sur la question. Le débat avait eu lieu à propos d'un discours prononcé dans la Colombie-Anglaise par le comte de Dufferin, gouverneur général. Il s'agissait de la nomination de sénateurs. Son Excellence prétendit que ses ministres avaient agi de bonne foi, ce qui était suivant lui incontestable, et qu'en parlant comme il le faisait, il ne croyait pas faire acte de partisan politique.

M. Mackenzie disait: (*Débats* de la Chambre, 1877, p. 367) :

J'accepte cette responsabilité, et je suis prêt à rendre au pays ou à la Chambre le compte qu'il dit que je dois rendre.

A la page 368—nous trouvons ces paroles de sir John-A. Macdonald :

Je partage l'opinion de l'honorable ministre qu'il ne saurait être responsable d'un discours prononcé par un autre, lorsqu'il ne le sait pas. Toutefois, il est responsable de tout ce que dit le Gouverneur général, excepté lorsque cet illustre personnage déclare qu'il parle au nom du gouvernement impérial.

C'est là la seule et unique circonstance dans laquelle une personne occupant la position élevée de Gouverneur général puisse faire une déclaration dont ses ministres ne soient pas tenus responsables. Autrement, comme vous le savez, M. l'Orateur, il serait impossible de faire respecter dans cette Chambre la règle qui dit que l'on ne doit pas manquer de respect au Gouverneur général. Mais il y a une autre règle qui dit que le gouvernement au pouvoir doit faire de deux choses l'une : il doit prendre la responsabilité de tous les actes du Gouverneur général—à l'exception des cas que je viens de mentionner—ou bien les ministres doivent résigner, et le Gouverneur général doit en trouver d'autres pour les remplacer, lesquels soient disposés à prendre cette responsabilité, autrement, il est tenu de rendre compte de sa conduite au gouvernement impérial. J'appelle l'attention du très honorable premier ministre sur les paroles suivantes prononcées par sir John-A. Macdonald :

Il est important que ce principe soit posé, si nous devons être un pays libre. Si nous voulons conserver le gouvernement responsable, nous devons affirmer ce principe, et je suis étonné d'entendre un homme qui occupe le poste de premier ministre, qui se glorifie non seulement de ce que le pays jouisse du gouvernement responsable, mais encore de ce que sa constitution soit calquée sur celle de l'Empire, affirmer qu'il n'est pas responsable des paroles prononcées par l'illustre personnage qui représente si dignement la Couronne anglaise dans ce pays.

* * * * * * *

C'est la première fois depuis 1841 que j'entends nier et répudier cette doctrine par le chef de ce qui fut jadis le grand parti de la réforme. Le représentant de la Couronne ne saurait avoir plus de droits au Canada que n'en possède la Couronne elle-même, et la Couronne ne saurait exprimer au sujet d'affaires publiques d'opinion dont quelque ministre ne soit responsable. Quelques ministres doivent être responsables de toute déclaration, de toute assertion, de toute opinion exprimées par ce souverain, et si ce principe est une fois abandonné, alors, nous retournerons à l'ancien système si décrié et pour lequel l'ancien parti officiel, et dans le Haut-Canada et dans le Bas-Canada, fut attaqué, et à bon droit attaqué.

Sir John Macdonald, au cours du même débat, s'exprime ainsi :

Les ministres de Sa Majesté sont tellement responsables des déclarations de la Souveraine, qu'il y a toujours un membre du cabinet avec elle, soit qu'elle aille à Balmoral, en France ou à l'île de Wight, de sorte qu'elle ne peut répondre à aucune question touchant la chose publique ou l'exercice de son pouvoir ou de sa prérogative comme Souveraine, sauf sur la responsabilité de l'un de ses conseillers.

* * * * * *

Nous avons droit de croire que toute déclaration sur les affaires publiques faite par le Gouverneur général est considérée comme une déclaration pour laquelle les mi-

nistres sont responsables, et nous n'avons pas le droit de dire ou de croire qu'il fait une semblable déclaration, sauf de l'avis de ses ministres.

* * * * *

S'il arrivait au représentant de la souveraine de faire ici ce que la souveraine ne ferait jamais en Angleterre, à savoir, de faire une déclaration dont les ministres ne seraient point responsables, alors leur devoir serait tout tracé : ce serait de déclarer qu'ils ne sont point responsables de cette déclaration, qu'ils ne la sanctionnent point, qu'elle a été faite sans les consulter, et il leur faudrait user du privilège constitutionnel et dégager leur responsabilité.

Les observations de l'honorable M. Mackenzie et sa réplique sont consignées à la page 375 des *Débats* de 1877. Voici ses paroles :—

J'admets la responsabilité des ministres pour toute déclaration faite par le Gouverneur général relativement aux affaires publiques, mais je ne crois point que Sa Majesté en Angleterre et son représentant ici soient tenus dans chacune de leurs paroles ou de leurs sentiments de consulter les ministres, ou d'avoir toujours des ministres près d'eux, afin de les consulter.

* * * *

J'ai affirmé que j'étais responsable....

Il y a évidemment ici erreur de copiste, et il est clair que le mot " pas " est omis. La phrase doit être ainsi conçue :—

J'ai affirmé que je ne suis pas responsable de quelques inexactitudes qui se sont glissées dans le discours du Trône ; que je ne suis pas responsable de chaque déclaration de la nature de celles auxquelles a fait allusion l'honorable député de Cumberland.

Sir JOHN-A. MACDONALD: Vous avez dit : " Je ne suis pas responsable des assertions d'un autre individu ".

Voilà précisément l'attitude prise par le très honorable ministre, hier soir, en pareille circonstance. M. Mackenzie ajoute :—

Je le répète : responsable des assertions d'un autre individu sur des questions n'affectant point les affaires de l'Etat.. Pour empêcher toute méprise possible, je répète que je crois maintenant et que j'ai toujours cru que les ministres doivent nécessairement être responsables de toute déclaration du Gouverneur général affectant les affaires publiques. J'ai fait observer que je n'étais pas responsable des inexactitudes en question.

Il fait ici allusion à certaines inexactitudes verbales qui s'étaient glissées dans le discours du Gouverneur général.

Ainsi, j'apporte à l'appui de ma thèse, non seulement les autorités parlementaires mais le fait bien établi qu'en plein parlement, les leaders des deux partis ont admis en termes très clairs leur entière responsabilité de chaque déclaration du Gouverneur général sur les questions touchant les affaires publiques. Le seul cas où les ministres ne sont pas responsables est celui établi par les autorités, lorsque le Gouverneur général fait une déclaration sur les questions impériales, par ordre du Gouvernement impérial. C'est le seul cas où les ministres ne seraient point tenus strictement comptables et responsables de chaque déclaration du Gouverneur général ; et je le répète : il est impossible de lire le discours prononcé par le Gouverneur général dans la circonstance à laquelle j'ai fait allusion, sans admettre qu'il s'est prononcé sur les affaires publiques. Il s'agissait d'une question soulevant les plus vives controverses entre le très honorable premier ministre et le parti libéral-conservateur en Chambre et dans le pays, je veux dire le système de préférence commerciale. Or, sur cette question, le Gouverneur général s'est prononcé, au cours d'une harangue où il s'est livré à une dissertation approfondie sur l'absolue impossibilité où se trouve le Canada de rien obtenir sous forme de préférence commerciale. Le Gouverneur développa au Club national, devant lequel il pérorait, ce fait-ci : que si le gouvernement impérial laissait ruiner les grands intérêts de l'industrie sucrières des Indes Occidentales sans tenter d'efforts pour les sauver, ou sans être en mesure de venir à leur secours, sous prétexte que cela porterait atteinte aux principes du libre-échange qui régissent l'Angleterre, il était absolument impossible que le Canada pût s'attendre à voir les autorités impériales empiéter en aucune façon sur les principes du libre-échange en Angleterre, afin de faire jouir le Canada des avantages que lui conférerait le système de préférence commerciale. Je le répète : il serait impossible de citer un cas où le Gouverneur général se soit jamais prononcé plus carrément et plus directement sur une question politique discutée par les deux partis d'un pays ; or, affirmer qu'une personne occupant une charge aussi élevée que l'est celle de Gouverneur général du Canada, peut prendre part aux discussions politique, se rangeant à l'avis de l'un ou de l'autre parti, qu'il peut faire des déclarations, sans que le cabinet en accepte sur-le-champ l'entière responsabilité, c'est aller à l'encontre de toutes les autorités qui traitent de ces questions, c'est aller à l'encontre de la pratique universellement reconnue dans la Grande-Bretagne, et celle non moins clairement et non moins indubitablement établie au pays par l'adhésion que lui ont donnée deux anciens premiers ministres, l'un, chef du parti conservateur, et l'autre, chef du parti libéral. Les consequences sautent aux yeux, de prime abord. Et je n'ai pas besoin de disserter longuement pour prouver à la Chambre l'absolue impossibilité où se trouve le cabinet de se soustraire un seul instant à la nécessité d'assumer l'entière responsabilité des déclarations du Gouverneur général dans une circonstance de ce genre, sans que cela entraîne, ainsi que vous-même, M. l'Orateur, et la Chambre le comprenez parfaitement, les conséquences les plus fâcheuses, celles de voir la conduite et les discours du Gouverneur général du Canada livrés en proie aux discussions politiques et aux critiques de la Chambre et du pays.

Les règlements de la Chambre empêchent qu'une semblable chose ne se produise, et ce fait là seul, abstraction faite de l'atteinte portée aux principes du gouvernement responsable et parlementaire, fait voir toute l'absurdité de la prétention de ceux qui voudraient qu'un des partis politiques du pays devînt le point de mire des attaques et des critiques sur une question politique discutée dans le pays, sans qu'on lui fournît l'opportunité de la discuter en pleine Chambre. Dans un pays libre, doté d'institutions parlementaires, c'est à bon droit qu'on fait retomber sur les épaules du gouvernement du jour l'entière responsabilité des déclarations du Gouverneur général sur toute question de cette nature, et l'on obvie ainsi à l'inconvénient de traîner dans l'arène politique le nom de Son Excellence ; car, en effet, lorsque le gouvernement du jour assume la responsabilité des paroles du Gouverneur général, on peut alors en toute liberté, discuter la question sans empiéter dans la moindre mesure sur les règlements de la Chambre. L'honorable ministre, je l'espère, a fait cette déclaration, sans y réfléchir. Il n'est pas préparé à la maintenir, j'espère, car, autrement, il prendrait, je dois l'avouer, une attitude que nul homme d'Etat anglais ne voudrait adopter, attitude que les leaders

des deux grands partis de cette Chambre ont autrefois désavouée et formellement déclarée intenable de la part d'un ministre de la Couronne. Je l'affirme donc sans crainte d'être contredit soit ici soit ailleurs: il n'est pas une seule déclaration faite par le gouverneur Général sur les affaires publiques du pays, au sujet de laquelle le très honorable ministre ne soit tenu de prendre l'une ou l'autre de ces attitudes : soit qu'il assume l'entière responsabilité de cette déclaration, sous l'empire du régime parlementaire qui, ici comme en Angleterre, existe dans toute sa plénitude, soit qu'il démissionne et demande à Son Excellence de choisir d'autres conseillers. Je propose que la séance soit levée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je ne trouve rien à redire à la doctrine constitutionnelle dont mon honorable ami vient de faire l'exposé. Je me contenterai de dire que l'honorable député me paraît vouloir en ce moment soulever une tempête dans un verre d'eau. Quant à la doctrine qu'il a établie, personne, ni en Chambre ni ailleurs, n'y pourrait rien trouver à critiquer. Dès que le Gouverneur général exprime une opinion sur des questions d'intérêt public affectant le peuple canadien, et qui peuvent être débattues par les deux partis en Chambre, il va sans dire que ses conseillers sont responsables de ses énoncés et doivent en subir les conséquences. Mais, mon honorable ami ne l'ignore pas : Son Excellence, dans l'accomplissement des devoirs de sa charge est appelée, en maintes occasions, à exprimer publiquement sa manière de voir sur d'autres sujets que les questions politiques affectant le peuple canadien. Le Gouverneur peut être invité à porter la parole à un dîner d'agriculteurs, et mon honorable ami ne prétendra pas que ses conseillers soient responsables des opinions qu'il peut juger à propos d'exprimer sur l'agriculture. Ou bien encore, le Gouverneur peut être appelé à présider un dîner d'artistes, et s'il expose ses opinions sur les arts ou les lettres ou autres sujets analogues, on ne prétendra pas, j'espère, que la responsabilité ministérielle s'étende jusqu'à ces expressions d'opinion. Il se peut aussi que le Gouverneur, comme la chose est arrivée à ma connaissance, soit invité à assister à un dîner de commis-voyageurs, et en compagnie de mon honorable ami, le député d'York (M. Foster), je me souviens d'avoir eu le plaisir de m'asseoir à la même table que le Gouverneur général à un banquet donné par les commis-voyageurs ; et si Son Excellence parle en pareille circonstance de questions commerciales, je suppose que la doctrine de la responsabilité ministérielle ne régit point ses opinions sur de semblables questions. Mais dans toutes les circonstances où le Gouverneur général est appelé à exprimer ses opinions sur les questions politiques du Canada, que ce soit à un banquet de commis-voyageurs, à un dîner d'artistes ou d'agriculteurs, alors, ses ministres sont comptables de ses déclarations et assument de bon cœur cette responsabilité.

Hier, en réponse à la question posée par l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) je répondis sur-le-champ que Son Excellence, en cette circonstance, avait exprimé les opinions de lord Aberdeen. Si, en cette circonstance, il a parlé à titre de Gouverneur général c'est-à-dire, s'il a exprimé certaines opinions touchant la situation des affaires publiques ou touchant certaines questions politique du Canada, ou la question du système de préférence commerciale, actuellement discutée, alors, ses conseillers sont prêts à assumer sur-le-champ la responsabilité de tout ce qu'il a dit. A mon avis, toutefois, en cette circonstance, Son Excellence n'a rien dit qui touche tant soit peu à la question du système de préférence commerciale ; et voilà pourquoi à la question qui m'a été posée hier, j'ai apporté une réponse vague, qui m'a été dictée, je dois l'avouer, par les souvenirs et les impressions qu'avaient fait naître chez moi une lecture fortuite des observations de Son Excellence. Depuis, je me suis rafraîchi la mémoire, et dans le compte rendu d'un journal dont mon honorable ami ne suspectera point l'impartialité, celui du *Daily Mail and Empire*, je constate que Son Excellence aurait tenu le langage suivant sur le sujet en discussion :

Il est facile d'apprécier la nature attrayante de tout plan qui tout à la fois stimulerait et développerait nos principales industries agricoles ; mais il n'est plus déraisonnable d'exprimer l'espoir que la nature séduisante de ce plan, au moins tant qu'il demeurera affaire de théorie plutôt que de pratique, ne détournera pas l'attention publique et ne nous empêchera pas de consacrer notre énergie à frayer la voie à une plus grande extension du commerce canadien en suivant les canaux ordinaires et naturels, à l'aide de méthodes comme celles qu'on applique actuellement avec un succès si consolant ; par exemple, le succès des expériences faites au sujet des meilleures modes d'empaquetage et d'expédition des articles de nature périssable ; l'application du système d'entrepôts frigorifiques, et ainsi de suite Et qu'on ne suppose pas qu'en parlant ainsi, je mette en oubli qu'il existe une sorte de "chemin royal" qui conduit à un large et rapide développement, mais quelquefois le chemin, en apparence le plus court, et surtout si l'on rencontre à l'improviste une clôture en fil de fer barbelé, ne mène pas le plus dire tement au but. Quant aux résultats pratiques, il est intéressant d'observer ce qui s'est passé au sujet de l'industrie sucrière. Depuis quelque temps et actuellement encore, j'appréhende, certaines parties de l'Empire —le Queensland et surtout quelques-unes des îles des Indes Occidentales—ont souffert et souffrent encore des prix peu rémunérateurs des sucres. Quelle en est la cause? Cette cause est parfaitement connue.

Cette crise est la conséquence des primes élevées accordées par les gouvernements de France et d'Allemagne aux fabricants de sucre de ces pays, primes atteignant le chiffre de 30 chelins ($7.50) la tonne. Il en résulte que le producteur de sucre anglais se trouve en face de ce désavantage artificiel, qui a provoqué une baisse de près de 40 pour 100 dans le prix du sucre en Grande-Bretagne. Autrefois, le prix de détail était de 4d. (8 cents) la livre ; il est actuellement de 2d. (4 cents) à 2½d. (5 cents). On a tout naturellement suggéré que si le gouvernement anglais frappait les sucres venant de l'étranger d'un droit réciproque suffisant pour contrebalancer l'effet de la prime accordée par l'étranger, le producteur dans les colonies anglaises pourrait faire concurrence à l'étranger avec quelque espoir de profit raisonnable. Sans doute, cela aurait aussi comme conséquence le relèvement du prix du sucre, mais seulement dans la mesure d'un demi-denier la livre. Une commission a récemment délibéré à ce sujet, mais, comme résultat, elle a conclu contre l'adoption de ce remède, bien qu'un membre distingué de la commission ait recommandé l'imposition de droits réciproques.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Est-ce là le compte rendu du *Globe?*

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Non ; c'est celui du *Mail and Empire.*

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le paragraphe suivant est celui que j'ai surtout remarqué ; il a paru dans le *Globe* et semble avoir été omis par le *Mail and Empire.*

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'aborderai ce point-là plus tard :—

La commssion bien qu'elle soit d'opinion que le sucre ne puisse être considéré comme aussi foncièrement né-

cessaire que les autres denrées alimentaires, ne se croit pas en mesure de recommander cette mesure, qui rencontrerait de l'hostilité chez la majorité de la population du pays. Mon but en mentionnant ce fait est de faire toucher du doigt les méthodes que l'on a constaté être les méthodes par excellence, ordinairement employées pour s'assurer les meilleurs marchés. (Applaudissements.)

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Mon honorable ami me permettrait-il de citer le paragraphe du compte rendu du *Globe* auquel je fais allusion ?

Le PREMIER MINISTRE : Je le lirai moi-même ce paragraphe du *Globe*. Je dois dire, sans plus de retard, que je ne saurais voir dans le langage de Son Excellence une expression quelconque d'opinion ou un énoncé de principes, mais simplement un exposé de faits. Toutefois, si mon honorable ami est rigoriste au point de trouver dans ce langage de Son Excellence un énoncé de principes sur les questions politiques, je dois déclarer à la Chambre, au nom de mes collègues, que nous approuvons ce langage et en assumons la responsabilité. Je vais maintenant donner lecture de la version du *Globe*. Nous avons tous, dans l'occasion, eu affaire aux reporters de journaux, chargés de faire le compte rendu de nos discours.

Ceux d'entre nous, dont la carrière publique remonte à quelques années, ont eu plus ou moins affaire aux reporters, et l'on sait que les reporters, sans qu'il y ait de leur faute et probablement, par notre propre faute, ne font pas toujours de nos discours un compte-rendu aussi fidèle que nous le voudrions. Quelquefois, et je suppose la plupart du temps, c'est nous qui sommes en faute, et il arrive assez souvent que les comptes rendus du même discours, publiés dans deux journaux différents, offrent des variantes importantes.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je veux épargner à l'honorable ministre la peine de lire le compte rendu du *Globe*. J'ai comparé la version du compte rendu du *Mail* qu'il a lu, avec celle du *Globe* jusqu'aux mots: "La commisssion, dans son ensemble, ne conclut pas en faveur du remède proposé." Jusqu'à cet endroit, le compte rendu du *Mail* est, mot pour mot semblable à celui du *Globe* ; or, si l'honorable ministre veut bien lire dans le *Globe* le paragraphe suivant commençant ainsi : "Le sens saute aux yeux," il appréciera l'attitude que je prends.

Le PREMIER MINISTRE : Jusqu'à ces derniers mots : "En faveur de ce remède" les comptes rendus sont semblables, mais il y a une phrase de plus dans le *Globe* :

Le sens saute aux yeux. Cela veut dire d'abord qu'une proposition tendant à relever le prix du sucre, même dans la légère mesure d'un demi-penny la livre, n'aurait guère de chance d'être acceptée. La conséquence serait donc qu'en toute probabilité, un relèvement semblable, ou même un plus léger relèvement sur les denrées alimentaires d'une nature même plus importante que celle du sucre, ne serait pas adopté, dans les circonstances actuelles.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Lequel des deux comptes rendus est le plus exact, celui du *Globe* ou celui du *Mail and Empire?* C'est là un point que je m'abstiens de discuter : Supposons tout simplement que celui du *Globe* soit plus fidèle. Il y a, dans le même discours, une autre phrase du même genre, qui trahit beaucoup

de réserve de la part de Son Excellence, qui, en tant que je puis voir, n'a pas eu l'intention de se mêler aux discussions politiques, mais a voulu faire un simple exposé de faits. Mais, à mon avis, en pareilles circonstances, conclure que Son Excellence a voulu descendre dans l'arène politique, est une affirmation qui n'est pas justifiée par les faits. Le Gouverneur, à mon avis, s'est bien donné garde de donner prise à l'imputation qu'on lui lance maintenant à la figure, et n'a pas exprimé la moindre opinion dans un sens ou dans l'autre. Il a tout simplement établi la différence que l'on sait, en faisant une comparaison entre le sucre et les denrées alimentaires, sans aller au delà. Mais si l'honorable député veut se montrer rigoriste et disposé à donner l'interprétation la plus défavorable possible à ces deux comptes rendus ; si, au lieu d'adopter celui qui semble le plus conforme aux traditions de la haute charge de Gouverneur général, il désire adopter le compte rendu le plus favorable à sa propre manière de voir sur la question, afin de porter un coup au Gouverneur général, eh bien, je le répète, les conseillers du Gouverneur approuvent chacune des allégations et en affirment la parfaite exactitude en tout point.

Je n'en dirai pas davantage. Après avoir si longtemps combattu en faveur du gouvernement responsable, le parti libéral sera toujours prêt à soutenir la doctrine constitutionnelle des anciens jours. Nous ne voulons pas de gouvernement personnel dans notre pays. Nous jouissons du gouvernement responsable, et nous entendons le maintenir. Je le répète : les conseillers de Son Excellence approuvent chacune de ses paroles, mais je désavoue toute intention de la part de Son Excellence de descendre dans l'arène politique et de se mêler aux disputes de parti.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne veux pas prolonger la discussion, car si j'ai bien compris les paroles de l'honorable premier ministre, il a modifié l'attitude qu'il avait prise, un peu inconsidérément, hier soir. Je désire toutefois ajouter à l'extrait du *Globe* un autre extrait de ce journal, que l'honorable ministre n'a pas lu, et cet extrait vient immédiatement à la suite de celui qu'il a cité, le voici :

Mon but est de bien mettre en relief les méthodes qui ont été jugées propres à assurer le meilleur marché pour les meilleurs produits.

Et lorsque, peu après, ce compte rendu eût été transmis par le câble en Angleterre, le court résumé qui a été donné du compte rendu soit du *Mail* soit du *Globe*, confirme ce que j'ai avancé. Le *Globe* de Londres (Angleterre), observait ceci : " A un banquet donné à Toronto à lord Aberdeen, le Gouverneur général crut de son devoir de dissuader les hommes d'Etat canadiens d'accorder de plus amples privilèges fiscaux à la mère-patrie. Il assura son auditoire que la Grande-Bretagne n'userait jamais de réciprocité, et il apporta à l'appui de sa proposition le fait que le gouvernement actuel avait refusé de préserver les Indes Occidentales de la ruine en établissant un droit correspondant sur les importations des sucres jouissant du bénéfice d'une prime."

L'honorable ministre a semblé faire allusion à certaines inexactitudes qui se seraient glissées dans ces comptes rendus. Il est en mesure d'éclairer la Chambre dans quelque circonstance future et de faire connaître les faits véritables. Mais je tiens de

bonne source que le manuscrit de Son Excellence a été transmis tout à la fois au *Globe* et au *Mail and Empire*. J'ai fait cette déclaration de bonne foi, mais l'on pourrait aller aux sources pour établir si la presse a dénaturé le sens des paroles du Gouverneur général.

RÈGLEMENTS DOUANIERS DES ETATS-UNIS À DYEA ET SKAGUAY.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je ne désire pas prendre part au débat; je veux simplement, à l'occasion de la motion dont la Chambre est saisie, M. l'Orateur, faire part au chef de l'opposition, à la prière du premier ministre, du renseignement qui est parvenu au ministère des Douanes, relativement aux nouveaux règlements qui ont été publiés par le gouvernement des Etats-Unis au sujet du transport des marchandises à Dyea et à Skaguay. Le deux courant, de nouveaux règlements ont été publiés et ont été transmis à mon ministère par le département du trésor de Washington. Comme l'a fait observer l'honorable député, le règlement qui était en vigueur relativement au transport des marchandises sur cette lisière de pays sur lequel les Etats-Unis prétendaient exercer juridiction, avait été appliqué jusqu'ici par un fonctionnaire des Etats-Unis accompagnant les personnes pénétrant dans le territoire canadien, et il était rémunéré au taux de $6 par jour, outre ses frais d'entretien.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Environ $9 en tout.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, à peu près $9 en tout. On comprit que c'était une injustice, ce qu'il était facile de voir, surtout dans le cas où le parti ne consisterait que d'un ou de deux voyageurs. Les règlements actuellement en vigueur maintiennent cela, mais ajoutent deux autres propositions. L'individu peut donner une obligation avec des cautions suffisantes ; alors les marchandises traversent le territoire contesté et sur présentation d'un certificat, à leur entrée au Canada, cette obligation est annulée. D'après l'autre proposition, l'individu, s'il le préfère, peut déposer le montant du droit entre les mains du percepteur, à Skaguay ou à Dyea. Il emportera un certificat et un duplicata de déclaration qu'il présentera à l'officier américain à la frontière. Ce dernier, après examen des effets, si tout est conforme à la déclaration, donnera un certificat dans ce sens, et sur présentation ou envoi de tel certificat à l'officier à Dyea ou Skagway, l'argent versé sera remis.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Puis-je demander à l'honorable ministre si l'individu doit envoyer chercher son argent ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je traiterai cette question. Ainsi que je l'ai dit, l'on est toujours libres d'adopter le premier procédé ; mais on peut donner une obligation avec des cautions suffisantes, sans déposer d'argent, et sur l'exportation des effets, cette obligation sera annulée. Cependant, comme je crois qu'il n'y a pas de compagnie de transport responsable, je comprends mal comment l'on pourrait, aujourd'hui, donner une obligation avec cautions suffisantes. Il est possible que les gens préfèrent se prévaloir de la troisième condition, c'est-à-dire, déposer le montant du droit, emporter les déclarations et les faire annuler après examen par l'officier à la frontière.

Sir CHARLES TUPPER : En retournant l'année suivante, ils recouvreront leur argent.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quand la déclaration certifiée par le sous-percepteur, à la frontière, sera renvoyée à l'endroit où l'argent aura été déposé. Quand cette déclaration dûment endossée par celui qui aura déposé l'argent sera renvoyée à l'officier qui aura reçu le dépôt, l'argent sera remis.

M. FOSTER : Quelle est la distance à parcourir ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Environ 15 milles. La chose a été étudiée par le département qui, pour encourager le commerce canadien et faciliter le transport de nos marchandises, a soumis à Son Excellence en conseil un arrêté à l'effet, lorsque le certificat d'un individu entrant dans le pays aura été dûment certifié par l'agent américain, d'autoriser l'agent canadien à payer ce reçu ou certificat à même l'argent des douanes, au pair, ou s'il arrivait que quelqu'un eût acheté des reçus dûment endossés par le propriétaire, de les accepter en paiement des droits de douane. Nous croyons que cela sera plus agréable à ceux qui transportent des marchandises dans ce pays. Il a plu à Son Excellence de sanctionner cet arrêté, et il sera du devoir du département en vertu de l'autorité qui lui est conférée, de faire les règlements nécessaires et de donner à nos officiers les instructions voulues pour appliquer ces dispositions pour le plus grand bien du public et du revenu.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre peut-il nous dire si ces instructions sont parvenues aux douaniers, à Skaguay et Dyea ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La chose vient seulement d'être décidée. Il n'y a qu'un jour ou deux qu'ils ont reçu ce règlement qui a été adopté par la commission du trésor, le 2 février.

Une autre chose qui ne manquera peut-être pas d'intérêt : le département a reçu, tant de la part de Canadiens que d'Anglais, des renseignements au sujet de la navigation sur le Yukon. On a demandé si les navires anglais ou canadiens naviguant sur le Yukon pourraient arrêter à des ports canadiens, pour y prendre du bois et des provisions. Cela est prévu dans les nouveaux règlements, et la chose est permise, sous la surveillance des autorités douanières. Aussi pour la navigation sur le Yukon et la rivière du Porc-épic, il est fait des règlements relatifs au transfert des marchandises sur les bateaux de rivière à Saint-Michel.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Cela est-il aussi soumis à la surveillance douanière ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. WALLACE : Dois-je comprendre qu'un officier américain est placé à la frontière canadienne pour annuler les inscriptions des marchandises transitaires ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui : un Canadien passant, disons, à Dyea ou à Skaguay, présente son inscription et le montant du droit, puis il

emporte le duplicata de l'inscription. Les Etats-Unis ont mis un de leurs officiers à la frontière.

M. WALLACE : Je désirerais savoir s'il y a eu un officier américain sur la frontière jusqu'à présent.

Le MINISTRE DES DOUANES : Jusqu'à présent, un officier américain accompagnait notre officier depuis Skaguay ou Dyea. Le certificat produit sera payé par nos douaniers au lieu de forcer les gens de retourner à Skaguay ou à Dyea pour avoir leur argent.

M. l'ORATEUR : Avant de mettre la motion aux voix, je dois dire que la dernière partie de la discussion est irrégulière, car il a été proposé une motion dans le but spécial d'établir la responsabilité ministériel au sujet des actes du Gouverneur général. Mais la question est si importante que l'irrégularité est passée inaperçue. Je ne veux pas, cependant, que la Chambre prenne la chose comme un précédent, car sur une motion d'ajournement pour un but déterminé, on ne peut changer la question.

La motion est rejetée.

A l'ordre du jour demandant que la Chambre reprenne le débat sur la motion de M. Bertram qu'une adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général en réponse à son discours à l'ouverture de la session,

Sir CHARLES TUPPER : Je demanderai à mon honorable ami s'il vaut la peine, à cette heure avancée, de reprendre le débat.

Le PREMIER MINISTRE : Il est minuit moins quarante minutes, cela suffira peut-être pour un discours ordinaire.

M. FOSTER : Nous attendons un discours extraordinaire.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Davin) croit qu'il ne peut traiter la question en 40 minutes, je ne le forcerai pas à procéder.

M. l'ORATEUR : L'honorable député qui a proposé l'ajournement du débat a le droit de demander un nouvel ajournement.

M. DAVIN : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

PRÉSENTATION DE RAPPORT.

Les comptes publics pour l'exercice expiré le 30 juin 1897.—(M. Fielding).

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11.25.

M. PATERSON.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 9 février 1898.

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

PRIÈRE.

BILL CONCERNANT LES ÉTRANGERS.

M. TAYLOR : Je présente le bill (n° 8) modifiant l'acte concernant l'importation et l'emploi d'étrangers.

Le PREMIER MINISTRE : Donnez-nous des explications.

M. TAYLOR : L'honorable premier ministre me demande d'expliquer le bill que je viens de présenter.. Je regrette beaucoup qu'il n'ait pas été ici l'an dernier, lorsque cette question a été discutée. Les honorables députés se rappeleront que j'ai plusieurs fois déjà présenté un bill portant ce titre. A l'avant dernière session, il y a deux ans, l'honorable ministre demanda que la considération de mon bill fût remise à l'année suivante, vu qu'aucune autre législation que les estimation ne serait passée à cette session. Je me rendis à ce désir, dans l'entente que je présenterais ma mesure à la session suivante, et qu'il m'accorderait son concours pour l'adoption d'un bill semblable, mot pour mot, à la législation appliquée par les Etats-Unis contre le Canada. Je présentai un bill en tout semblable à celui que j'avais soumis à la Chambre plusieurs fois déjà, une copie, en partie, de la loi américaine ; mais, à ma grande surprise, je constatai, le premier jour de la session, que le gouvernement avait désigné un de ses partisans pour me devancer et présenter un bill mot pour mot semblable au mien, avec, en plus, deux ou trois dispositions copiées d'une proposition alors devant le congrès américain. Le gouvernement renvoya les deux bills—celui de l'honorable député d'Essex (M. Cowan) et le mien—à un sous-comité, composé de deux membres du gouvernement, de deux de ses partisans et de trois membres de l'opposition. Je faisais partie de ce comité. Après considération, le comité soumit à la Chambre un bill que je n'approuvais pas. Je m'opposais aux nouvelles dispositions qui rendaient le bill, à mon avis, inapplicable et inutile ; et je demanderai aujourd'hui à l'honorable ministre comment cet acte a été appliqué.

Je citerai maintenant une lettre du secrétaire du trésor à Washington, en réponse à la "Canadian Carriage Co.", de Brockville :

WASHINGTON, D.C., le 28 décembre 1898.

CANADIAN CARRIAGE CO.
Brockville, Ont., Canada.

MESSIEURS,—J'ai reçu votre lettre datée du 23 courant, adressée à l'honorable secrétaire du trésor et dans laquelle vous dites que votre compagnie est à étudier l'idée d'établir une succursale à Morristown, petite ville américaine, vis-à-vis de Brockville, et vous demandez si ce serait violer nos lois que de vous accorder le privilège d'envoyer parfois votre surintendant et votre contremaître et aussi des ouvriers d'élite de l'autre côté pour travailler dans ce pays.

En réponse, j'attire votre attention sur les actes approuvés le 26 février 1885, le 23 février 1887 et le 3 mars 1891, ci-inclus, dans lesquels il est dit que ce département ne peut accorder le privilège demandé, et que faire ce que vous dites, serait une violation de la loi.

Votre, etc.
T. V. POWDERLY,
Commissaire général.

Ainsi, l'on refuse cette demande d'établir une succursale aux Etats-Unis et d'y envoyer un surintendant de temps à autre pour inspecter les travaux. En réponse à cette requête, les autorités américaines envoient une copie de leurs lois contre le Canada et les autres pays. J'ai fait entrer dans ce bill les actes américains contre le Canada.

Mon bill comprend 15 articles, et il a en vue ce qu'a promis le premier ministre, d'appliquer au Canada un acte semblable en tout à l'acte américain. Ce projet de loi révoque l'acte passé à la dernière session pour y substituer, mot pour mot, l'acte adopté par les Etats-Unis contre le Canada. C'est ce que j'ai toujours désiré ; c'est ce que les ouvriers canadiens désirent du gouvernement, afin que le travail au Canada soit conservé pour les Canadiens. Dans le cours de l'année, on m'a fréquemment représenté qu'il y avait de grossières violations de la loi actuelle, et que ni le gouvernement, ni qui que ce soit ne s'occupait de la chose, le bill étant, en apparence, inapplicable.

On m'a demandé de présenter un bill à ce sujet, et c'est ce que je fais. J'espère que ce bill recevra l'approbation unanime de la Chambre.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

JOURS DE FÊTE.

M. PENNY : Je présente le bill (n° 9) modifiant la loi concernant les jours de fête. J'ai constaté que le jour de votation un grand nombre de citoyens sont privés de leur droit de vote, par le fait qu'ils sont obligés de travailler, surtout les ouvriers, a qui l'on ne permet pas de s'absenter. L'objet de ce bill est de faire du jour de votation, dans tout le pays, un congé public.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

PRÉSENTATION DE DÉPUTÉ.

M. JosephHector Leduc, député du district électoral de Nicolet, est présenté par le premier ministre et M. Bernier.

CONTROLEURS DU SERVICE PUBLIC.

M. McMULLEN : Je présente le bill (n° 10) autorisant la nomination d'un bureau de contrôleurs du service public. C'est un bill semblable à celui que j'ai présenté l'an dernier ; il a pour but d'autoriser le gouvernement à nommer un bureau de contrôleurs du service public au Canada, tant du service extérieur que de l'intérieur.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

AMENDEMENT AU CODE CRIMINEL.

M. BRITTON : Je présente le bill (n° 12) modifiant de nouveau le code criminel de 1892. L'objet de ce bill est de retrancher des articles du code relatifs à la preuve corroboraute, les dispositions 181, 189, 190. Ceux qui se donnent la peine de consulter le code criminel y voient que l'article 181 a trait aux filles au-dessus de 14 ans et au-dessous de 16 ; et les articles 189 et 190 traitent d'autres cas. Je crois que l'on pourra donner d'abondantes raisons pour motiver l'exclusion de ces dispositions. Un autre point dans ce bill, c'est qu'il permet un appel, après demande à la cour d'appel, et cette dernière permettant la chose à tout accusé qui a demandé au juge de réserver un cas.

D'après la loi actuelle, l'accusé ne peut s'adresser à la cour d'appel qu'avec le consentement du procureur général. Si l'on accorde ce droit dans les causes au civil, on devrait, ce me semble, donner davantage dans les causes criminelles. Le dernier article du bill est à l'effet de révoquer l'article 748 qui autorise le ministre de la Justice à permettre un nouveau procès dans les causes criminelles. C'est un point qui, je crois, mérite d'attirer l'attention de la Chambre.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 7) à l'effet de réglementer les taux de transport sur les chemins de fer.—(M. Reid).

Bill (n° 11) modifiant le code criminel de 1892 concernant la cruauté envers les animaux.—(M. Penny).

Bill (n° 14) concernant la saisie des salaires des employés publics.—(M. Richardson).

PENSIONS DE LA POLICE À CHEVAL.

M. DAVIN : Je présente le bill (n° 13) modifiant l'acte des pensions de la police à cheval. D'après cet acte, aujourd'hui, un homme ne peut réclamer une pension qu'après 25 années de service ; je désire voir ce terme réduit à 20 ans.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

Sir CHARLES TUPPER : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire attirer l'attention du gouvernement sur une question très importante au sujet du bill soumis à la Chambre hier. J'ai dit, la Chambre s'en souviendra, que j'attendrais la deuxième lecture du bill pour le discuter ; cependant, après une sérieuse étude de cette mesure, je crois devoir attirer l'attention du gouvernement sur la disposition accordant aux entrepreneurs le pouvoir nécessaire pour l'exécution de ces travaux, et signaler une grave omission à ce sujet. Le grand point reconnu de tout le monde, je crois.....

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'est pas dans l'ordre.

Sir CHARLES TUPPER : Je vais conclure mes observations par une motion.

M. l'ORATEUR : Je ferai observer à l'honorable député que l'ordre du jour a été appelé, et je ne crois pas qu'il soit dans l'ordre de proposer que la séance soit levée dans le but de discuter cette question.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne la discuterai pas, alors. Cependant, le point que je désire sou-

lever est si important, que si je devais le réserver jusqu'à la deuxième lecture du bill, mon honorable ami aurait raison de se plaindre de ce que la chose n'ait pas été plus tôt signalée à son attention. C'est pour cela seulement, et dans l'espoir que la difficulté sera réglée que je parle de la chose.

Le but de tous les amis de cette mesure, l'objet reconnu partout, repose sur l'importance d'avoir une route entièrement canadienne, et il me semble que, dans ces circonstances, la pratique suivie en Angleterre, la pratique suivie en plus d'une occasion aux Etats-Unis, comme l'honorable ministre se la rappellera sans doute, devrait être adoptée ici, afin de conserver son caractère entièrement canadien car il faut absolument prévenir tout transfert de ce contrat et de cette charte à une compagnie étrangère, ce qui, à mon avis, détruirait complètement l'effet de l'entreprise. Inutile de signaler à l'attention de l'honorable ministre le fait que l'immense étendue de terrains miniers que le contrat donne à cette compagnie rend plus désirable encore l'adoption d'une telle disposition, qui empêcherait le transfert de la route canadienne à une compagnie étrangère, chose tout à fait contraire à l'objet en vue. J'attire l'attention de l'honorable ministre sur ce point, dans l'espoir qu'il pourra faire un arrangement à cet effet sans retard, et faire disparaître ce qui me paraît une grave difficulté.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je ne partage pas entièrement les craintes de mon honorable ami à ce sujet; mais cependant, sa recommandation mérite l'attention du gouvernement, et je lui en suis assurément très reconnaissant. Nous donnerons à la question la meilleure considération possible.

ADRESSE EN RÉPONSE AU DISCOURS DU TRONE.

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Bertram pour qu'il soit présenté une adresse à Son Excellence le Gouverneur général en réponse à son discours lors de l'ouverture de la session.

M. DAVIN: M. l'Orateur, c'est d'abord à titre de l'un des représentants des territoires du Nord-Ouest, désireux de faire connaître son opinion sur le discours du trône, que je prends la parole en ce moment; je tiens, en outre, à dire ma pensée au sujet de la situation politique actuelle, énoncée dans le discours du trône et illustrée au cours du débat. Jamais, dans aucun parlement, M. l'Orateur, il ne s'est produit de débat plus extraordinaire que celui auquel nous avons assisté. De ce côté-ci de la Chambre, M. l'Orateur, il a été lancé deux terribles attaques contre la politique du gouvernement, tandis que du côté ministériel, bien que les deux orateurs les plus puissants de la droite se soient fait entendre, leurs répliques n'ont guère été que de purs badinages d'écoliers, comme si le très honorable premier ministre et l'honorable ministre du Commerce, aujourd'hui grand'croix de Saint-Michel et Saint-George, s'imaginaient que le peuple canadien n'a cure des accusations lancées par l'opposition, ou comme s'ils pensaient qu'il n'y a pas de réplique possible à ces accusations, et que, par conséquent, le meilleur moyen de réduire ses adversaires au silence est de leur répondre par des badinages, dans le vain espoir que le peuple canadien, ou au moins, les libéraux canadiens se laisseront

prendre par un moyen de défense aussi habile. Nous avons assisté à un débat tout à fait singulier, et je veux dire un mot de quelques-unes de ces singularités. On s'est livré à force comparaisons. Le premier ministre a comparé le chef de l'opposition à un illustre personnage de la poésie classique. Mon très honorable ami me permettra bien de lui faire observer qu'il n'y a ni dans Homère ni dans Shakspere de personnage comme celui dont il a prononcé le nom. Mon honorable ami paraît étonné.

Il parle éloquemment l'anglais et le français, mais lorsqu'il se sert de l'idiome qu'il n'a pas appris sur les genoux de sa mère, idiome qu'il manie aujourd'hui avec tant de perfection, il n'est pas étonnant qu'il commette de temps à autre quelque faute de prononciation. Or, il sait parfaitement que, dans les salles académiques, il se serait rendu coupable d'une faute impardonnable en faisant l'*i* bref dans Thersite. Toutefois, la comparaison est fort singulière et fort mal choisie, car Thersite est un individu vulgaire et difforme, qui raille les grands hommes de la Grèce, durant la guerre troyenne.

L'ex-ministre des Finances a comparé le ministre de la Marine et des Pêcheries à Ajax. Et dans le drame de Troïlus et Cressida, Thersite raille Ajax et même Achille, mais, chose remarquable, à propos de ce dernier, tous ceux qui connaissent Ajax, admettent la vérité des observations de Thersite à son sujet. Les honorables députés se sont tous livrés à ce genre de comparaisons, au cours du débat. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, a comparé le leader de la Chambre au prince Maurice de Talleyrand, et cela se passe de commentaires. Le premier ministre a comparé le ministre des Finances à Alexandre de Macédoine. Il est fâcheux que je n'aie pas à ma disposition le téléphone des spirites, car je pourrais transmettre le compliment au grand homme de guerre, où qu'il soit. Puis l'ex-ministre des Finances s'est aussi livré à une comparaison,—et avouons que lorsque les comparaisons viennent de ce côté-ci de la Chambre et que je les désapprouve, j'exprime volontiers mon opinion—donc, l'ex-ministre des Finances a comparé, avec assez d'à-propos, à mon sens, le premier ministre à Nabuchodonosor.

Je n'admets pas la justesse de la comparaison du chef de l'opposition à Thersite, pas plus que la justesse de celle faite par le ministre du Commerce quand il a comparé le chef de l'opposition, non pas à un individu, mais à tout le corps des Israélites d'Egypte dépouillant les Egyptiens, puis s'en allant dans le désert à la recherche de l'or. Ce n'est pas à la recherche de l'or qu'ils s'en allèrent dans le désert; ils y allèrent pour se rendre à la terre promise et, dans l'intervalle, ils furent nourris de manne. Si l'honorable député du Cap-Breton (sir Charles Tupper) est maintenant dans le désert, il est aussi certain d'arriver à la terre promise que l'étaient les enfants d'Israël, sans, toutefois, qu'il lui faille, pour cela, attendre quarante années.

Puisque je suis à parler de la forme de ces discours, disons tout de suite que le ministre du Commerce, dont je regrette l'absence en ce moment, s'est rendu coupable de l'un des crimes les plus extraordinaires qui se soient jamais commis, eu égard surtout à son expérience parlementaire et à sa haute éducation. Quel est ce crime? Il me répugne, sauf dans le cas d'extrême nécessité, de traîner le nom de Son Excellence dans nos débats parlemen-

taires. Or, qu'a fait le ministre du Commerce ? Pour les besoins de sa thèse, il s'est permis de faire une allusion que je vais citer, car autrement, la chose semblerait incroyable. Parce que le chef de l'opposition avait rappelé à la Chambre certaines paroles de Son Excellence, le ministre du Commerce insinua que mon honorable ami aurait dû s'abstenir de ce qu'il considérait comme un devoir à remplir envers la Chambre. Et pourquoi ? Non pas que sa demande fût mauvaise ou imparlementaire, mais parce qu'il aurait reçu un présent de Leurs Excellences, dans une circonstance intéressante.

A la suite de l'endroit de son discours où il insinue que c'est le parti tory qui mit le feu aux édifices parlementaires, voici comment s'exprime le ministre du Commerce :

A moins que mes souvenirs ne me trompent entièrement relativement à ce qui s'est passé dans une certaine circonstance fort intéressante, il n'y a pas bien longtemps, dans cette ville même, parmi les nombreux et précieux présents qui furent offerts à l'honorable député, l'auguste personnage auquel il a été fait allusion, présenta un cadeau qui ne fut ni le moins coûteux ni le moins beau. Par conséquent, je conclus que l'honorable député n'est pas si implacable qu'il le semble.

Ce que l'honorable ministre veut faire entendre, c'est que le fait pour un homme occupant une des plus hautes positions dans l'empire colonial de l'Angleterre d'accepter un cadeau d'un auguste personnage équivaut à accepter un pot-de-vin pour se taire ou ne parler que pour flatter. C'est une des choses les plus scandaleuses qui se soient vues au Canada, venant surtout d'un homme de l'âge et de l'autorité de l'honorable ministre du Commerce.

Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a prononcé une phrase dont on s'est, je crois, injustement servi de ce côté-ci de la Chambre, et aussi parmi ses propres collègues. Je considère qu'on a commis une injustice à son égard. Il avait dit que quand un historien entreprendrait d'écrire l'histoire du Canada, il passerait les années 1867 et 1897. Il me semble que l'honorable député d'York a mal interprété cette phrase. Il a compris que le très honorable premier ministre voulait dire que l'historien serait tellement troublé par les événements merveilleux de 1896, qu'il ne trouverait rien à dire de ce qui a eu lieu durant les trente années précédentes, et commencerait à écrire l'histoire à partir de 1897. De son côté, le ministre du Commerce a raillé et dédaigné la prétention de l'honorable député d'York ; il s'est grandi de toute sa hauteur, et prenant une attitude indignée—et grâce à une longue pratique, il peut en effet paraître furieux et indigné au suprême degré—il répondit en substance : pensez-vous, en vérité, que l'historien va s'amuser à raconter les événements des trente dernières années ?

D'après moi, voici ce que le très honorable premier ministre a voulu dire, et je le prie de me reprendre si je me trompe : il a voulu dire que 1867 marquait le commencement d'une époque, et que 1897 marquerait, de même, le commencement d'une autre époque. Voilà une prétention rationnelle, à sa face même, et elle ne prête pas au ridicule qui accueillerait la prétention que l'historien passerait sous silence ce qui s'est accompli durant trente années si remplies d'événements.

Quelle a été la note dominante en 1867 et durant ces trentes années ? L'expansion nationale. Quels étaient les hommes qui ont donné le ton, pendant cette période ? Ce sont Macdonald, Tupper, dont quelques-uns étaient au milieu de nous, il n'y a pas bien longtemps, et dont un des plus grands fait encore l'ornement de cette Chambre. Je répète que la note dominante de toute cette période a été l'expansion nationale, l'expansion du Canada. Et qu'est-ce qui a été accompli sous le règne des conservateurs ? Plusieurs provinces ont été réunies, les unes après les autres, à la confédération, le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit, les canaux ont été agrandis et approfondis, le Nord-Ouest a été acquis, et finalement, le Canada prit les proportions d'une nation, au point que lorsque le premier ministre est allé nous représenter en Angleterre, pendant le jubilé, il ne représentait pas une simple colonie comme la Nouvelle-Galles du Sud, mais sept colonies et un vaste territoire aux proportions continentales ; il représentait un groupe de colonies, un pays qui devait nécessairement être mis au premier rang et revêtir une importance nationale aux yeux du peuple anglais et du monde entier.

Et à quoi ce résultat était-il dû ? A cette note d'expansion nationale et aux hommes qui s'en étaient inspirés. Quelques uns d'entre eux reposent dans la tombe, mais leur mémoire ne périra pas, et l'un d'eux, bien qu'il repose dans le cimetière de Kingston vit encore par ses actes et sa pensée, de sorte qu'on peut dire de lui comme le poète d'Albert Durer, traduit par Longfellow :

Dead he is not, but departed ;
Because the truly great man never dies.

Un changement se produisit en 1873. Le gouvernement ne fut pas défait, mais sir John Macdonald donna sa démission. Et pourquoi ? Parce que sir John et son gouvernement avait passé un contrat avec sir Hugh Allan, et qu'on l'accusait d'avoir vendu ce contrat. On supposait qu'il avait fait un marché extravagant, mais aujourd'hui, tout le monde, les libéraux comme les conservateurs savent que le marché était loin d'être extravagant, et il n'y a pas un ingénieur de quelque renom qui ne dira pas que ni Hugh Allan, ni aucune compagnie n'aurait pu construire le chemin aux conditions que sir John Macdonald lui avait imposées. Quant à avoir vendu la charte, il y a longtemps que cette accusation est abandonnée.

Qu'arriva-t-il ensuite ? Comme on peut le voir aujourd'hui, comme on l'a vu en 1896, et comme on l'a vu de tout temps, le parti conservateur est plus chatouilleux que le parti libéral quand il s'agit de la réputation de ses hommes publics.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. DAVIN : Oui, c'est vrai, et il y a une raison à cela. Je n'ai pas besoin d'entrer dans une analyse détaillée, mais toute l'histoire passée des deux partis fait voir que non seulement l'art de commander et la science de gouverner sont l'apanage du parti conservateur, mais pour une raison ou pour une autre, les conservateurs possèdent plus que les libéraux le raffinement que donne l'éducation.

Quelques VOIX : Oh !

M. DAVIN : Ce n'est pas un reproche que j'adresse au parti libéral ; il est probable qu'il n'y peut rien, mais néanmoins, c'est un fait. Cette accusation portée en 1873 produisit un soulèvement dans tout le Canada, et des conservateurs qui n'avaient jamais voté pour un libéral de leur vie, le firent en 1874, lorsque M. Mackenzie en appela

au peuple. Et beaucoup de ces conservateurs qui nous étaient revenus en 1878 et avaient remis les conservateurs au pouvoir, ainsi que leurs enfants et leurs parents ont encore voté pour les libéraux en 1896.

Ce n'est pas uniquement à propos de la question des écoles qu'ils ont voté contre les conservateurs en 1896, car ils avaient d'autres sujets de mécontentement. Pour ce qui concerne les territoires du Nord-Ouest et le Manitoba, le langage tenu par mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) depuis Halifax jusqu'à Vancouver, le langage qu'il a tenu à l'hôtel Windsor à Montréal, où une devise disait : "Mort à la protection," et une foule d'autres qui indiquaient que la protection était la plaie du pays, le langage qu'il a tenu au parc Sohmer et à Winnipeg où il disait que "la protection était un esclavage pire que celui des nègres dans les Etats du Sud" et qu'il nous en délivrerait, tout cela a contribué à changer les votes conservateurs en votes libéraux.

A Moosomin, le très honorable premier ministre a parlé de l'infâme taxe sur les instruments aratoires et a promis de nous en débarrasser ; à Regina, la même voix d'argent a déclaré que toutes les taxes sur les instruments aratoires seraient abolies ; à Mâchoire-d'Orignal, il s'informa des taux de transport, les trouva exorbitants et promit de les faire disparaître.

Il se rendit ensuite à la Colombie anglaise, et partout, il promit ce qui, dans le moment, pouvait faire le plus de plaisir à ses auditeurs, et beaucoup d'électeurs l'ont cru. Croit-il, un seul instant, que le peuple ne l'a pas pris au sérieux ? Oui, les électeurs l'ont pris au sérieux, et ont voté pour lui en disant qu'ils allaient accepter sa parole. Mais aujourd'hui qu'il est au pouvoir depuis vingt mois, et qu'il en est à sa troisième session, ils lui disent : faites honneur à vos engagements, nous en avons assez de vos belles promesses.

En cette année 1897, notre pays a eu l'expansion nationale ; notre population dépasse cinq millions, et notre crédit est presqu'aussi solidement établi que celui de la mère-patrie sur les marchés financiers. Les portes de l'avenir nous sont ouvertes. Ceux qui sont maintenant revêtus du pouvoir, ceux à qui le destin a remis le sceptre sont-ils capables de prononcer le *schibboleth* qui leur permettra d'entrer dans le temple ? Les portes de ce temple sont grandes ouvertes pour y laisser entrer l'ère nouvelle, et connaissent-ils le mot d'ordre qui les y introduira ? La note dominante des trente dernières années a été l'expansion nationale, mais celle de 1897 et des années qui vont suivre sera l'égalité coloniale dans l'union impériale. Les honorables ministres peuvent-ils prononcer ce mot de passe ? Le souffle et la force du temps gonflent leurs vêtements ; ils regardent le chemin qu'il faudrait prendre, mais c'est d'un œil hagard et peu habitué ; ils hésitent à s'engager dans la voie que le destin ouvre devant nous.

La note dominante du jour est l'égalité coloniale dans l'union impériale, et lorsque l'honorable premier ministre est allé en Angleterre, c'est cette note qu'il aurait dû faire entendre, et c'est ce que nous attendions de lui. Il ne représentait pas seulement les libéraux—nous savons par l'honorable député de Toronto-centre qu'il y a des libéraux favorables à un tarif différentiel—mais il représentait aussi les conservateurs ; la veille de son départ, plusieurs députés de la gauche et moi lui avons souhaité un heureux voyage et lui exprimant la confiance que nous avions en lui, pour nous représenter dignement. Mais rendu là-bas, il ne se souvenait plus de rien ; il semblait frappé d'un sort mystérieux ; il avait oublié tout ce qu'il avait dit à Montréal, Toronto et Saint-Jean ; une malédiction semblait peser sur lui, et on pourrait lui appliquer ce passage du grand poète moderne :

> How could the light that lit you for a space
> Fall, through sick weakness of a broken will
> To the dead cold damnation of disgrace?

Je dirai un mot maintenant d'une chose qui n'est pas dans le discours du Trône, et que nous, représentants de l'ouest, avions le droit d'espérer y trouver. Je vois que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) est sorti. Quand il m'a entendu prononcer le mot Moosomin, il s'est vivement éclipsé, car lorsque j'ai une question qui intéresse le Nord-Ouest, je parviens à me faire entendre, même de lui.

M. BENNETT : Il est allé lire le livre de Dan Rose.

M. DAVIN : Le livre de Dan Rose ? Vous imaginez-vous que c'est ce qu'il a en ce moment dans la tête ? Non. Il rêve à la moisson d'or que doivent lui rapporter ses arrangements du Klondike. Le livre de Dan Rose, vraiment ! c'est à peine les petites moules qui lui aiguisent l'appétit pour le festin qui l'attend.

L'honorable ministre de l'Intérieur nous a déclaré à Moosomin qu'il était opposé à la politique nationale, qu'il a dénoncée et condamnée. Cependant, la politique nationale est ici aujourd'hui. A titre d'ancien citoyen de Toronto, il m'a fait plaisir de voir la figure de l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) ; mais c'était d'un mauvais augure pour les cultivateurs de voir l'adresse en réponse au discours du trône présentée par un de nos plus grands manufacturiers, et l'entendre déclarer que les manufacturiers n'avaient pas à s'alarmer—bien que pendant un temps, ils n'aient pas eu confiance dans les libéraux, aujourd'hui ils les connaissent et ont confiance en eux. Que signifie cela ? Cela signifie que l'honorable député sait que le gouvernement ne tiendra pas les promesses qu'il a faites aux cultivateurs.

Mais une chose de plus mauvais augure encore, ça été de voir le très honorable premier ministre exhiber un certificat, et de qui ? Mon très honorable ami nous avait été présenté dans l'ouest comme le bon Samaritain qui devait guérir tous nos maux, le libérateur qui devait nous tirer de l'esclavage et briser les chaînes de la protection, nous débarrasser des fers que les monopoles et les coalitions des manufacturiers nous avaient rivés aux pieds et aux mains. Et à qui l'honorable premier ministre s'adresse-t-il pour avoir un certificat ? A M. Gurney, qui est non seulement un grand manufacturier, mais qui est aussi à la tête de la plus puissante coalition du continent, celle des poêles. C'est comme un homme qui, voulant se faire passer pour saint, irait s'adresser à satan pour avoir un certificat de sainteté.

Nous espérions que le discours du trône nous annoncerait certaines réformes fiscales. Nous espérions quelque chose à propos du pétrole ; nous attendions une déclaration du ministre de l'Intérieur au sujet d'un projet de loi concernant les terres fédérales, pour faire disparaître le système des sections impaires dans les territoires du Nord-

Ouest comme il nous l'avait promis à Moosomin. Nous nous attendions à voir quelque chose à propos de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Il n'y a rien de tout cela dans le discours du Trône.

Est-ce un tort d'exiger des hommes publics qu'ils tiennent leurs promesses ? Je regrette que l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) soit absent, car je vais citer ses paroles.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Où est-il allé ?

M. DAVIN : Il s'est peut-être douté que j'allais m'occuper de lui. Il n'est pas ici pour entendre ce que je vais dire, mais le peuple a les oreilles ouvertes et demain, tout le pays saura ce qu'il a dit. A la page 133 d'un recueil de discours publiés en en 1878, M. Cartwright, comme il s'appelait alors, disait :

M. WOOD (Hamilton) : Pour quoi remonter si loin ?

M. DAVIN : Ils redoutent leurs propres paroles, M. l'Orateur. C'est l'énoncé d'une vérité générale que je vais citer, et je la recommande à l'attention de l'honorable député de Hamilton :

Je dis qu'il est de notre devoir de marquer du sceau de la réprobation publique, comme je le fais en ce moment, les hommes qui de leur propre aveu ont trahi si indignement les grands intérêts que vous leur aviez confiés.

Ai-je besoin de répéter les promesses du premier ministre d'abaisser le tarif : d'admettre la houille en franchise ; d'abolir ou diminuer considérablement les droits sur le pétrole, de venir en aide aux cultivateurs quant aux instruments aratoires ? Cela est inutile : toutes ces promesses sont bien connues. Les rappeler et les rapprocher des paroles que je viens de citer, s'est prononcer la plus grande des condamnations contre le très honorable premier ministre et ses collègues.

Mais je ne me contenterai pas de cela. Je ne remonterai pas jusqu'à 1878. Voici d'autre chose de très intéressant. Si l'on examine, comme je l'ai fait dernièrement, le tarif de 1881, on constate qu'à très peu de chose près, il ressemble beaucoup au tarif d'aujourd'hui. Quant à une foule d'articles qu'un pauvre homme est obligé d'acheter, le tarif actuel est plus élevé que celui de 1881. Je recommande à votre attention le langage suivant à propos du tarif de 1881.

RÉSULTATS DE LA POLITIQUE NATIONALE.

La politique nationale a imposé des droits qui ont considérablement augmenté le prix du sucre, le prix des poêles et de la quincaillerie, des charrues et de tous les intruments aratoires, qui rendent le coton et la laine plus cher qu'ile n'auraient été sous l'ancien tarif, et tout cela profite à quelques individus aux dépens des masses. Pour vous faire voir que c'est bien le cultivateur qui paie le violon, dans ce tarif....

Ceci est aussi vrai du tarif actuel que du tarif de 1881.

..prenons comme exemple une journée de travail d'un cultivateur, afin qu'on ne puisse pas nier l'exactitude des faits avancés. Le cultivateur qui part pour son ouvrage a fait ferrer son cheval avec des clous taxés à 41 pour 100, et un marteau taxé à 40 pour 100 ; il coupe une branche d'arbre avec un couteau taxé à 27½ pour 100, attelle ses chevaux à une charrue taxée à 30 pour 100, avec des chaînes taxées à 27½ pour 100. Le soir, il retourne chez lui et étend ses membres fatigués sur un drap taxé à 30 pour 100, et se couvre avec une couverture taxée à 70 pour 100. Il se lève le matin et passe sa grossière chemise de flanelle taxée à 60 pour 100, met ses chaussures taxées à 30 pour 100, son chapeau taxé à 30 pour 100, lit un chapitre de la bible taxée à 7 pour 100....

Je crois que cette taxe est maintenant abolie. Je me rappelle qu'on disait d'un avocat qui avait l'habitude de faire des mémoires de frais très élevés qu'avant de se mettre à écrire, il disait une prière.

..pour prier Dieu, il s'agenouille sur un tapis de qualité inférieure taxé à 30 pour 100. A son déjeuner, il mange dans une assiette taxée à 40 pour 100, avec un couteau et une fourchette taxés à 30 pour 100, il boit une tasse de thé ou de café sucré avec du sucre taxé à 45 pour 100, assaisonne ses aliments avec du sel taxé à 35 pour 100 et du poivre taxé à 35 pour 100. Il regarde autour de lui sa femme et ses enfants tous taxés de la même manière..

Maintenant, remarquez bien ceci ; et j'attire particulièrement l'attention du très honorable premier ministre :

..il prend une chique de tabac taxé à 100 pour 100....

La taxe sur le tabac est plus élevée aujourd'hui. Je crois qu'elle est de 125 pour 100.

. et s'il se permet un cigare, il lui faut d'abord payer 120 pour 100, et ensuite on s'attend à ce qu'il remercie John A. de vivre sous le gouvernement le plus libéral du monde.

Ce qu'il faudrait écrire aujourd'hui, c'est qu'on s'attend à ce qu'il remercie sir Wilfrid Laurier de vivre sous un gouvernement qui tient toutes ses promesses.

Je vais citer un exemple qui se rattache à cette question, et je puis affirmer qu'elle n'est pas sans causer un certain émoi dans les territoires du Nord-Ouest. Il n'y a pas un magasin dans les territoires, où celui qui est en dedans du comptoir ne dise à l'acheteur :

" Quel tabac voulez-vous ? Voici la torquette des conservateurs, et voici celle des libéraux." Je vais vous faire voir, M. l'Orateur, un échantillon de chaque torquette, et peut-on s'étonner que la pratique réponde : " Donnez-moi la torquette des conservateurs, car elle est solide." Oui, M. l'Orateur, elle est solide, et comparez-là avec l'autre, la torquette des libéraux. Or, la même différence existe entre la politique libérale et la politique conservatrice. La politique des conservateurs est solide et saine et ce qu'elle a la prétention d'être, mais la politique libérale est tout à fait comme la torquette libérale : elle est trop légère, et le peuple n'en veut pas. Et il ne supportera pas longtemps le poids léger que ces messieurs lui donnent aujourd'hui.

Permettez-moi de citer encore la brochure avec laquelle le parti libéral a fait la lutte en 1882. Cette partie est intitulée " Taxes ", et notez bien, M. l'Orateur, que le gouvernement actuel a laissé à peu près intact le tarif que nous avions en 1881, tarif que ces hommes attaquaient alors si fortement, comme vous allez le voir.

Voici ce que je trouve au commencement même de cette brochure :

TAXES—Sir John, par sa polique nationale, s'est engagé à imposer des taxes sur le grain et la houille.

Nous pouvons dire également que sir Wilfrid Laurier, en conservant ce même tarif, s'est engagé à imposer des taxes sur le grain et la houille.

Puis la brochure continue :

Cette taxe a augmenté le prix de chaque tonne de houille que le pauvre doit acheter.

Mais nous savons cela, nous surtout, habitants du Nord-Ouest, où le combustible est cher et rare : et ces honorables membres de la droite n'ont pas tenu la promesse qu'ils avaient faite au pauvre, puisque, par leur tarif, ils maintiennent cette taxe.

Je lis en outre :

La taxe imposée sur la houille a aussiaugmenté le coût de la production. L'augmentation du coût de la production réduit les bénéfices des manufacturiers, et la réduction des bénéfices de ces derniers fait diminuer le chiffre du salaire de l'ouvrier. En même temps, elle élève le prix du combustible pour l'ouvrier, comme la taxe imposée sur le blé a augmenté le prix de son pain. Donc, la politique de sir John fait tort aux industries nationales, diminue le chiffre des salaires et augmente le coût des choses nécessaires à l'existence.

Tel est le langage dans lequel les libéraux attaquaient un tarif qui était virtuellement le même que celui que nous avons aujourd'hui. Nous savons ce qu'ils ont fait au sujet du coton. Lorsqu'ils étaient dans l'opposition, ils condamnaient de la manière la plus énergique possible la taxe imposée sur le coton, et, cependant, une fois au pouvoir, ils ont augmenté le droit dont est frappé le coton du pays. Dans ces circonstances, devons-nous supposer que les cultivateurs du Nord-Ouest, ou les cultivateurs de ce pays en général, peuvent être contents ?

Comment peuvent-ils être contents, lorsqu'ils voient que l'on a violé toutes les promesses que l'on a faites ? On nous avait promis au Nord-Ouest—et nous avions attaché une grande importance à cette promesse—que les dépenses seraient réduites. Mais qu'est-il arrivé ? Les dépenses ont été augmentées de $1,400,000. Je ne vous donnerai pas tous les item, mais seulement ceux qui nous intéressent le plus dans les territoires.

Je dois encore exprimer mon regret de ne pas voir à son siège l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton), car j'ai l'intention de parler de choses qui l'intéressent, et auxquelles il devra répondre plus tard devant le pays s'il n'y répond pas ici. Il a promis de réduire les dépenses qu'entraîne l'administration du département des Affaires des Sauvages, et il a enlevé de Régina le bureau du commissaire des Sauvages, sous prétexte qu'il diminuerait ainsi les dépenses. Il a aussi renvoyé en masse sous le même prétexte les fonctionnaires du département des Affaires des Sauvages. Mais que voyons-nous ? En 1897, les frais de l'administration de ce département sont de $17,000 plus élevés qu'ils ne l'étaient en 1896. Comment va-t-il expliquer cela ? J'aimerais qu'il fût ici pour donner des explications, mais je suppose, s'il m'est permis d'employer une des figures dont s'est servi le très honorable premier ministre, qu'il se cachera la tête dans le sable comme l'autruche, se débattra comme un forcené, supposant vainement que cette tactique le sauvera de la réprobation populaire.

Laissez-moi citer un ou deux autres item. L'intérêt sur la dette a été augmenté de $143,000 ; le coût de la milice a été augmenté de $530,000, et la police à cheval.....qu'a-t-on fait à ce sujet, croyez-vous ? La politique que le gouvernement a adoptée au sujet de la police à cheval met en ce moment les territoires du Nord-Ouest en grand danger. Les éleveurs de là-bas sont dans une grande excitation, parce que la police à cheval a reçu l'ordre de quitter le Fort-McLeod et Calgary pour le Klondike. Cette décision a eu l'effet d'alarmer la population du Nord-Ouest, et de laisser le gouvernement dans une situation tendue et difficile lorsqu'il lui faut des hommes pour le Klondike. Ils ont réduit de 150 hommes l'effectif de la police à cheval, l'un des plus beaux corps de l'empire, et combien croyez-vous qu'ils ont épargné ? Juste $6,000. Ils auraient dû épargner $150,000, parce que, d'après leur calcul, chaque homme coûtait $1,000. Mais au lieu d'épargner $800 ou $1,000 par homme, ils n'en ont épargné que $6,000 en tout, et ils ont réduit l'effectif de 150 hommes.

Mais il me faut revenir au tarif, car je vois que l'honorable député de Winnipeg (M. Jameson) est arrivé, et je désire rappeler à la Chambre que son gouvernement l'a désappointé l'été dernier, et j'aimerais entendre ce qu'il a à dire ici sur le même sujet. Il y eut à Winnipeg une assemblée à laquelle assistait l'honorable député, et à laquelle il raconta une histoire lamentable. Il dit que lorsque lui et ses amis libéraux de l'ouest tentèrent d'obtenir une réduction sur les instruments aratoires, ils virent que ce n'étaient pas eux, les représentants des provinces agricoles, qui avaient l'oreille du gouvernement, mais M. Frost et les autres fabricants d'instruments aratoires.

Je ferai remarquer au ministre du Commerce, plus particulièrement, que les dépenses ont été considérablement augmentées, et qu'ici encore le gouvernement n'a pas tenu ses promesses. Je vais citer ce que disent certains de leurs partisans sur ce point. Le *Gleaner* qui appuie le gouvernement a signalé le langage énergique de l'honorable ministre du Commerce au sujet de la diminution des dépenses. Ce journal publia un relevé des dépenses ; il démontra qu'elles s'élevaient à $54,000,000, et après avoir cité les paroles énergiques de l'honorable ministre, il le dénonça pour n'avoir pas tenu ses engagements, surtout en l'absence du très honorable premier ministre.

Le *Gleaner* fit plus. Il repassa la conduite du parti libéral et la condamna. Soit au point de vue des dépenses, soit au point de vue des arrangements fiscaux, soit au point de vue des engagements pris par les ministres, il est indéniable que le gouvernement n'a tenu aucune de ses promesses que ces hommes faisaient dans l'opposition.

Voyons une autre de ces promesses concernant la pureté et l'indépendance du parlement. A-t-on jamais vu une violation aussi outrageante de l'acte concernant l'indépendance du parlement que la conduite du gouvernement dans cette affaire Langelier ? Faire d'une place de juge l'enjeu destiné à satisfaire aux exigences du parti était déjà une chose condamnable, puisqu'elle était de nature à amoindrir le caractère et la dignité de la magistrature. Mais faire jouer le même rôle à la haute position de lieutenant-gouverneur, c'est simplement dérogatoire à la dignité de la Couronne. C'est ce même parti qui devait nous donner la pureté administrative. On ne peut pas y penser sans rire. Je ne vois pas à son siège l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), cet apôtre de pureté qui déclare que Greenshields est un homme et un frère, parce qu'il a donné $30,000 pour acheter un journal pour les fils du ministre ; cet homme qui ne voit rien de répréhensible dans ce que, lors du procès Grenier, il a admis sous serment avoir fait, l'homme qui, je crois, ne connaît pas la conscience du parti libéral, car je crois que la conscience du parti libéral, dans l'ensemble, est pure.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIN : Il me fait plaisir d'entendre cet applaudissement. Il peut y avoir des hommes qui envient une place et qui sont ici dans la position où se trouvait Langelier, qui ont des lettres dans leurs poches et qui, s'ils n'ont pas ce qu'ils désirent, brandiront ces lettres à la figure du premier ministre et l'amèneront à composition. Bien qu'il puisse se trouver des hommes de cette trempe, je dis que le cœur et la conscience du parti libéral, en général, sont sains, et que le parti est outragé par tout ce qu'il voit depuis l'avènement du gouvernement actuel. Depuis le jour où il prit la direction des affaires jusqu'aujourd'hui, le gouvernement a été de mal en pis, s'embourbant de plus en plus dans les menées de cliques qui répandent une forte odeur de poissons.

Nous avons maintenant ce coup du Klond ke, comme on l'appelle. A peine le parti libéral était-il arrivé au pouvoir, dans une autre circonstance, qu'il a commencé à se corrompre, exactement comme à présent, et il a aussi commencé à être en proie aux divisions intestines. Mais pas un des actes de corruption de l'ancien gouvernement libéral, ni l'affaire Foster, ni l'affaire de l'hôtel Neebing, ni l'affaire des rails d'acier ne peuvent être comparés au coup du Drummond, au coup du Pas du Nid-de-Corbeau, et au coup gigantesque du Klondike. Ce dernier a toutes les apparences d'une énorme coalition dont le gouvernement ferait partie. Il est impossible de l'étudier quelque peu sans rester convaincu que plus d'un y trouvera des millions. Avec l'argent provenant de cette transaction, il y a de quoi acheter tout le pays depuis Halifax jusqu'à Vancouver. C'est une tentative pour prélever des fonds afin de payer les dettes des dernières élections—vous voyez que je connais un peu vos affaires. On veut par là mettre un demi-million ici, un demi-million là, et un demi-million ailleurs. J'ignore pour qui, mais il y en a plus d'un qui le sait. On veut aussi créer un fonds pour les prochaines élections générales.

M. BENNETT : Combien pour Hardy ?

M. DAVIN : Et quelque chose aussi, je suppose, pour Hardy. Mais laissez-moi vous dire, M. l'Orateur, avec le peu d'expérience que j'ai de la politique, qu'on ne gagne pas d'élections uniquement avec de l'argent.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIN : Mon très honorable ami rit. Il sait très bien qu'on ne gagne pas une élection uniquement avec de l'argent, puisque tout l'argent que Mercier lui a donné pour le Nouveau-Brunswick et ailleurs ne lui a pas fait remporter cette élection.

J'ai dit, il y a un instant, que des divisions intestines s'étaient produites au sein du parti libéral, la première fois qu'il est arrivé au pouvoir. Mais les divisions d'alors ne peuvent pas plus être comparées à celles d'aujourd'hui, que les actes de corruption du gouvernement Mackenzie ne sont comparables à ceux du gouvernement actuel. Mais je dois dire que ces actes ne touchent pas le premier ministre d'aussi près qu'ils l'auraient fait du temps de M. Mackenzie. D'après ce que je vois, le premier ministre actuel a adopté ce qu'on appelle le système de cabinet anglais, vers lequel sir John Macdonald paraissait pencher, vers la fin, bien que durant la plus grande partie de sa carrière, il ait conduit son gouvernement comme le voulait un jour l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Tout ce faisait par arrêtés du conseil, c'est-à-dire qu'il avait la haute main sur tout et tenait ses ministres en échec, et de cette manière, tout marchait assez droit. Mais le premier ministre actuel suit plutôt le système adopté en Angleterre. Il tient un ministre responsable de son département et dit : Cet homme a la charge de tel ministère, c'est lui qui en est responsable ; et il le laisse libre d'agir à sa guise. Mais qu'arrive-t-il ? Il a pris dans son cabinet, par exemple, le ministre des Chemins de fer (M. Blair), qui avait un dossier de dix ans de corruption au Nouveau-Brunswick, et il lui a confié un ministère où il peut plonger les deux mains dans le coffre public, non seulement jusqu'aux coudes, mais jusqu'aux épaules. Bien que le premier ministre personnellement puisse avoir les mains nettes, il n'en est pas moins moralement responsable au peuple de toutes ces vilenies. Il y a aussi le ministre de l'Intérieur doué d'une énergie très utile à ses amis, mais dont l'imprévoyance et l'inexpérience se sont manifestées d'une manière si éclatante dans son administration des affaires des Sauvages et dans celle du Klondike.

On a eu l'audace de nous reprocher d'être divisés entre nous. Ce reproche nous est fait par un parti dont la faction la plus puissante, celle vers laquelle le premier ministre semble pencher davantage, est fractionnée par les jalousies, et rongée par les tiraillements. Permettez-moi de vous citer un tableau écrit de main de maître, de la situation dans la province de Québec. J'emprunte ce tableau à un journal que tous, j'en suis certain, accepteront comme une autorité. L'article est intitulé : "*A bundle of sticks*," et décrit l'état du parti libéral dans la province de Québec.

Une VOIX : Quel est ce journal ?

M. DAVIN : Le *Star*, un journal indépendant. Voici ce qu'il dit :

Lorsque nous avons appris l'autre jour qu'il y avait des rumeurs de guerre entre la Norvège et la Suède, nous n'avons pu résister à un sentiment de pitié pour Son infortunée Majesté, le roi de Suède et de Norvège. Ce doit être une chose pénible pour un monarque de déclarer la guerre à un autre monarque ; mais ce doit être bien plus pénible encore quand cet autre monarque c'est lui-même.

Le seul souverain qui pourrait agir ainsi en sa double qualité, c'est l'empereur d'Allemagne. Il est probablement le seul grand général qui pourrait, avec succès, commander une charge de cavalerie contre lui-même, et en même temps se former en carré, pour recevoir la charge.

Cependant, dans la position du parti libéral dans la province de Québec, nous avons quelque chose qui ressemble à cette anomalie. En quoi consiste le parti libéral de la province, si ce n'est pas le parti de Tarte, Préfontaine et Beausole l, le parti de Stephens, Guerin, Rainville et Bickerdike? C'est ce parti qui s'est déclaré la guerre à lui-même et qui la mène vigoureusement. Les éléments d'union sont cependant loin de faire défaut, car nous avons Tarte et Beausoleil marchant épaule contre épaule dans leur campagne pour punir Préfontaine. Si Préfontaine doit être maire, Tarte et Beausoleil sauront pourquoi. Préfontaine est menacé d'avoir à entreprendre une campagne dispendieuse, tandis que sans ses amis libéraux, il pourrait être élu par acclamation. Mais cela ne l'empêche pas de former une alliance offensive avec Tarte pour chasser Beausoleil du quartier Est.

Eh bien, que Beausoleil ait à lutter comme un guerrier indomptable qu'il est pour éviter la défaite, cela ne l'empêche pas de se joindre de tout cœur à Préfontaine pour mettre le siège devant le portefeuille du ministre des Travaux publics, M. Joseph-Israël Tarte.

Il faudrait une carte militaire pour suivre toutes les complications de cette lutte intéressante. Mais les alliances offensives et défensives peuvent se résumer comme suit : Tarte et Beausoleil contre Préfontaine ; Préfontaine et Beausoleil contre Tarte ; Tarte et Préfontaine contre Beausoleil. A-t-on jamais vu quelque chose de semblable dans un opéra bouffe ? Le seul espoir de voir cette guerre excessivement compliquée se terminer bientôt, réside dans l'invention de quelque puissance amie. Quand Bainville et Stephens auront fini de se chamailler à Québec, et Bickerdike et Guérin se permettront l'un à l'autre de se lever, ils pourront peut-être intervenir efficacement. En attendant, la situation est très intéressante pour Tarte, Préfontaine et Beausoleil. Quand deux d'entre eux se rencontrent, ils ne savent pas s'ils doivent fraterniser ou " tirer à première vue," et leur commandant en chef, sir Wilfrid Laurier, ne sait pas où il en est.

Voilà une excellente peinture de l'état de choses qui existe dans la province de Québec, faite par un artiste qui est sur les lieux, et cependant, l'honorable ministre du Commerce prétend qu'il y a des divisions parmi nous. Il est possible qu'il y ait un squelette dans notre parti ; ce serait bien extraordinaire s'il n'y en avait pas un dans un grand parti ; mais dans le parti libéral—comme nous le savons tous —il y a toute une vaste salle de dissection ; et je n'ai pas le moindre doute que si nous réussissons à aller au fond des choses—dans cette affaire du Klondike, par exemple—nous constaterons non seulement la présence d'une salle de dissection, mais tout un charnier de corruption.

M. l'ORATEUR : J'attire l'attention de l'honorable député sur le fait qu'en deux ou trois occasions, il a été très peu parlementaire en faisant trop librement usage du mot " corruption." Je ne crois pas que cette expression puisse être lancée en pleine Chambre, à la tête d'un honorable député en particulier. Je vois dans les décisions de Denison et de Brand que :

Un honorable député ayant dit d'un autre honorable député qu'il avait été " convaincu de la corruption la plus éhontée " a été invité à retirer cette expression.

M. DAVIN : " Convaincu."

M. l'ORATEUR : " Convaincu " ou " coupable de " c'est absolument la même chose. L'honorable député ne voudrait certainement pas dire qu'un de ses collègues s'est rendu coupable d'un acte, à moins qu'il n'en ait été convaincu. Ainsi, je ne vois pas de différence entre les deux expressions. J'espère que l'honorable député respectera cette règle.

M. DAVIN : J'accepte votre décision, M. l'Orateur, mais auriez-vous l'obligeance de me dire en quoi j'ai enfreint cette règle ?

M. l'ORATEUR : L'honorable député a lancé des accusations de corruption en plusieurs occasions, cette après-midi. Il a accusé l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux d'avoir été pendant dix ans, je crois, un corrupteur notoire, dans le Nouveau-Brunswick, ou quelque chose comme cela. Cela est tout à fait contraire au règlement. Si j'avais signalé la chose à l'honorable député sur le fait, comme j'aurais probablement dû le faire, je l'aurais obligé à retirer l'expression.

M. DAVIN : Si j'ai dit quelque chose qui ne soit pas parlementaire, je désire le retirer. Je veux me soumettre entièrement à votre décision, mais dois-je comprendre qu'il est contraire au règlement de dire que s'il était possible d'aller au fond de cette affaire du Klondike, on y trouverait un charnier de corruption ?

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député dit qu'un membre de cette Chambre s'est rendu coupable de corruption, il enfreint le règlement. Des expressions générales comme la dernière peuvent être admises, mais je parle de leur application aux députés individuellement.

M. DAVIN : Je vais maintenant citer les paroles d'un ancien chef libéral, d'un ancien chef du premier ministre, paroles qui s'appliquent à l'affaire du Klondike, on ne peut mieux. Je ne doute pas qu'elles ne soient reçues avec le respect qui leur est dû. J'espère que ce n'est pas contraire au règlement de dire que cette affaire du Klondike laisse échapper une forte odeur de poisson.

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas que l'honorable député enfreigne le règlement, s'il lui plaît de dire des choses qui passent par-dessus la tête des députés.

M. DAVIN : Mon intention n'est certainement pas de passer par-dessus leurs têtes, mais d'atteindre leurs cœurs, si c'est possible. Je cherche autant que je puis à amener le repentir et produire la lumière. Mon but est d'opérer des conversions ici et au dehors, et je puis vous affirmer, M. l'Orateur, et je suis certain que vous l'apprendrez avec plaisir, que depuis un an, mes travaux de missionnaire, mes efforts pour tirer les gens des ténèbres politiques ont été couronnés d'un succès très satisfaisant.

Une chose à laquelle je m'oppose dans cette affaire du Klondike, c'est le secret dont on l'entoure. Il n'y a aucune raison pour faire un contrat secret. Je blâme aussi l'empressement qu'on a mis à le conclure à la veille de la session, et de le signer quand il était facile de le retarder de quelques jours, ou de réunir le parlement deux ou trois semaines plus tôt, pour le lui soumettre. Je m'oppose à ce qu'on dépouille le parlement de ses prérogatives, de son droit de discussion, de surveillance et d'enquête ; et je m'oppose de toutes mes forces au monopole. Je m'oppose aussi à ce qu'on donne par mille la quantité énorme de 25,000 acres de terrains aurifères pour un chemin qui n'atteindra pas le but que l'on se propose. Remarquez bien que le chemin de fer que nous a décrit l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ne pourra pas faire ce qu'il sera nécessaire de faire dans ce pays. Ecoutez maintenant ce que disait l'honorable Edward Blake ; cela s'applique on ne peut mieux au cas actuel :

Ils se vantent de leur contrat concernant la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je ne sais pas si nous pourrions dire, avec quelque vérité, qu'ils se vantent du leur avec Mackenzie et Mann. Je ne crois pas qu'ils en soient fiers. Lorsqu'il a présenté son bill hier après-midi, le ministre des Chemins de fer offrait le spectacle le plus extraordinaire qu'il n'ait jamais été donné de voir, et cependant, j'ai une assez longue expérience de la vie parlementaire. Je n'avais jamais vu avant ce jour, un homme présenter un bill et s'emporter avec violence contre un ennemi imaginaire, frapper à droite et à gauche, se fâcher tout rouge contre des critiques qui hantaient son cerveau inflammé, et se livrer trois ou quatre jours d'avance à toute

une gymnastique pugilistique en prévision d'une lutte qui devait avoir lieu. Je sais qu'il y a des gens timides dans l'opposition. Je sais que l'honorable député d'York a beaucoup de timidité, et celle du chef de l'opposition, le vieux cheval de guerre de Cumberland, est bien connue. Je sais bien que tout ce tapage était de nature à les effrayer. Mais je puis vous dire, M. l'Orateur, et j'espère que cette nouvelle sera accueillie avec plaisir par les deux côtés de la Chambre, que depuis, j'ai eu l'occasion de converser avec le chef de l'opposition, l'ex-ministre des Finances et l'ex-ministre des Chemins de fer, et j'ai constaté que bien qu'ils aient été un peu effrayés pendant quelque temps, ils sont maintenant en pleine convalescence et en excellente condition.

Voici ce que disait l'honorable Edward Blake :

Je condamne ce contrat comme inconvenant, parce qu'il a été fait secrètement, sans demande publique de soumissions, en antagonisme avec la politique admise par le peuple et le parlement de ce pays, et contrairement aux dispositions de la loi. Je condamne ce projet comme étant extravagant, parce qu'il va nous coûter $10,000,000 et 25,000,000 d'acres de nos meilleures terres, et que le chemin va rester la propriété de la compagnie, qui va pouvoir payer le coût des travaux avec les subsides qu'elle reçoit en terres et en argent.

Ce projet est contraire à la morale, parce qu'il accorde à la compagnie un monopole assuré durant vingt ans sur tout le commerce des territoires du Nord-Ouest, à part cela des privilèges et des immunités extraordinaires, qui seront très avantageux pour la compagnie et encore plus préjudiciables au public.

Ce projet ne peut être défendu, surtout lorsque l'on voit un autre soumissionnaire qui offre de remplir les mêmes obligations pour $3,000,000, et 3,000,000 d'acres de terre de moins, sans le monopole du commerce, sans les exemptions de taxes, et à des conditions beaucoup plus avantageuses que celles du contrat.

C'est en me plaçant au même point de vue que M. Blake, que je condamne et que le pays condamnera ce coup du Yukon, et je déclare aux honorables membres de la droite que cette conspiration du silence qu'ils ont machinée relativement à cette affaire ne les empêchera pas d'en porter toute la responsabilité. Les journaux ont mêlé le nom de mon chef, le chef de l'opposition, à cette affaire du Klondike, mais vous n'avez pas oublié que ce dernier a déclaré dans cette Chambre qu'il avait télégraphié à son avocat de prendre des procédures contre *La Presse* pour l'avoir accusé d'être partie à cette transaction. J'ai ici une lettre de M. Donald MacMaster, C.R., à ce sujet, elle se lit comme suit :

La Presse déclare accepter loyalement la déclaration que vous avez faite à la Chambre, et regrette d'avoir dit ces choses à votre adresse.

La Presse a donc reconnu avoir eu tort de porter de semblables accusations contre sir Charles Tupper, et cette rétractation fait disparaître tout doute sur cette prétendue immixtion de sir Charles dans l'affaire du Klondike.

M. BRITTON : Où est la rétractation du *World*?

M. DAVIN : Le *World* n'a pas porté d'accusation, il a simplement donné un conseil. L'honorable député d'York-est (M. Maclean) est un prudent et un journaliste d'expérience. Sa foi peut être vacillante, mais il n'osera pas s'aventurer sur un terrain où les anges eux-mêmes craignent de mettre le pied. Maintenant, je désire appeler l'attention de la Chambre sur un fait dont l'honorable ministre du Commerce semblait vouloir tirer une certaine gloriole, et auquel il a été fait allusion aujourd'hui dans cette Chambre. Nous venons de voir le très honorable premier ministre et un de ses collègues présenter à la Chambre un des députés victorieux dans une des élections partielles. Dans la réponse extraordinaire du ministre du Commerce, il est dit que ces victoires remportées dans les élections partielles sont une preuve évidente de la confiance du public dans le gouvernement actuel. J'ai ici un discours prononcé en 1892, par le ministre du Commerce, et ce discours qui a pour titre "succès sans précédents," se rapporte presqu'en entier aux élections partielles.

Que disait-il alors ? Il disait que les succès du gouvernement dans les élection partielles n'est pas une preuve du sentiment général du pays, parce que l'on sait parfaitement qu'au Canada les avantages et les moyens que le gouvernement a à sa disposition dans les élections partielles sont si nombreux, que vouloir combattre équivaut à vouloir rencontrer un joueur dont les dés sont pipés.

Sir CHARLES TUPPER : Par qui a été prononcé ce discours ?

M. DAVIN : Par le ministre du Commerce ; il disait :

Cependant, malgré toutes ces choses contre lui, nous voyons le gouvernement appuyé partout dans la province d'Ontario, et remporter haut la main 18 élections partielles sur 20. Ces chiffres parlent par eux-mêmes. Y a-t-il un homme ayant son intelligence et connaissant un peu ce qui se passe dans le monde politique, qui soit assez naïf pour croire que ce résultat a été obtenu grâce à des moyens honnêtes? Prétendre cela est absurde. Ces chiffres sont de prime abord une véritable condamnation. "Il vaudrait tout aussi bien défendre Sodome." Il vaudrait tout aussi bien dire qu'il est possible de tourner dix-huit fois le double six sur vingt coups. Cela n'est possible qu'à une condition—c'est lorsque les dés sont pipés.

Cela revient donc à dire d'après l'honorable ministre que lorsque le gouvernement remporte la victoire dans un grand nombre d'élections partielles, les dés sont pipés. Mais nous avons eu récemment une élection dans Ontario, qui ne manquait pas d'avoir une certaine signification. Cette élection avait lieu dans Toronto-centre, et le député élu, un grand fabricant, a pris la défense du gouvernement d'une façon toute particulière. Je dois dire que durant son discours, le premier qu'il prononçait dans cette Chambre, je n'ai pas vu la moindre rougeur colorer ses joues, mais il a eu un moment d'hésitation lorsqu'il s'est agi de déclarer que le gouvernement avait rempli ses promesses.

Il est naturellement du plus grand intérêt pour lui et pour les fabricants qu'il représente que les électeurs déclarent, le couteau sur la gorge, que les promesses faites durant les élections ont été remplies. Quelle conclusion pouvons-nous tirer de cette élection ? Veut-elle dire que les électeurs de Toronto sont favorables au gouvernement ? L'honorable député lui-même a foi dans le commerce privilégié, il a dû se servir des principes conservateurs pour remporter cette élection Il a dû déployer la bannière du tarif différentiel ; dans les plis de laquelle il est maintenant très difficile de trouver quelle est la position qu'occupe le premier ministre, comme je le prouverai dans un instant. Non seulement cela, mais je suis persuadé qu'il a dû dire à ses électeurs, comme il a dit l'autre jour à la Chambre, que le parti libéral n'avait jamais été en faveur du libre-échange, mais simplement en faveur d'une réduction dans le tarif. Cependant, je n'insisterai pas sur ce point, parce que d'autres orateurs l'ont

traité avec beaucoup de talent. Nous avons cependant pour contredire cette assertion un éloquent discours prononcé à Winnipeg par l'honorable premier ministre, dans lequel il déclarait être en faveur du libre-échange tel qu'il existe en Angleterre. J'appelle l'attention de la Chambre sur la signification toute particulière de la récente élection de Toronto. Ce comté était autrefois libéral. En 1872, Robert Wilkes battit l'un des tories les plus populaires du Canada, Frank Shanly, par une majorité de 182. En 1874, ce fut au tour d'Angus Morrison, qui fut défait par une majorité de 380. En 1875, M. John Macdonald y était élu par acclamation. En 1878, pour remporter la victoire, nous dûmes laisser élire un libéral, Robert Hay, qui était en faveur de la politique nationale. Il fut réélu en 1882. De 1887 à 1891 M. Cockburn fut le représentant de ce comté. M. Lount fut ensuite élu par une majorité de 240, et enfin mon honorable ami (M. Bertram) l'a emporté par une majorité de 250 voix. Je dois dire à mon honorable ami qu'il n'a obtenu qu'une bien faible majorité, et voici pourquoi. Cette majorité est faible, parce qu'il est un candidat idéal pour ce comté ; il est bon orateur populaire, fabricant et homme d'affaires heureux, et de plus, il a adopté les principes conservateurs.

Sur les neuf élections qui ont eu lieu dans Toronto-centre, cinq libéraux ont été élus, et quatre conservateurs ; on peut donc dire que ce comté est libéral. Ayant l'appui des deux gouvernements libéraux, c'est 1,000 de majorité que mon honorable ami aurait dû avoir, et non pas une majorité à peu près égale à celle de M. Lount, qui n'était pas un candidat idéal, étant avocat.

Que s'est-il passé durant cette élection ? Cette affaire du Klondike a eu quelque chose à faire dans l'élection de Toronto-centre. Un des principaux intéressés dans ce contrat a fourni l'argent nécessaire pour permettre aux libéraux de remporter le comté ; et toute l'affaire avait été organisée pour faire élire le député actuel par acclamation, mais la jeunesse libérale-conservatrice eût vent de l'affaire et s'en alarma. Ils avaient commencé la lutte à temps, et si le magnifique discours prononcé le samedi soir par mon honorable ami le député d'York (M. Foster), au cours duquel il a démontré le peu de cas que les libéraux font des principes de leur parti, si ce discours, qui était la pièce de résistance de la campagne, avait été fait une semaine plus tôt, je crois—bien qu'il me fasse plaisir de voir siéger dans cette Chambre l'honorable député (M. Bertram)—que j'aurais eu le plaisir encore plus grand de voir mon honorable ami (M. Howland) représenter ce comté.

J'ai cité cette déclaration du ministre du Commerce qu'il était bon de rappeler aux hommes les promesses qu'ils ont faites, et maintenant, je vais m'occuper de ce que je considère comme étant l'accusation la plus grave portée contre le gouvernement, de ce qui a trait à leur conduite et à celle du premier ministre relativement au tarif différentiel. Je n'ai jamais entendu de ma vie dans aucune cour de justice ou ailleurs, un réquisitoire plus puissant que celui qui a été fait l'autre jour par le chef de l'opposition sur cette question. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a répondu au chef de l'opposition et à l'honorable député d'York (M. Foster). A-t-il prouvé que quelqu'une des accusations portées par ces deux honorables députés étaient mal fondées ? Pas du tout. Mais il a cru qu'il lui suffisait de dire indirectement que le chef de l'opposition était un menteur, car il a dit que s'il avait vécu à Jérusalem il y a 1900 ans, Saphire l'aurait préféré à Ananie.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Et il n'a pas été rappelé à l'ordre.

M. DAVIN : On ne rappelle pas à l'ordre dans de pareilles circonstances. Maintenant, M. l'Orateur, je connais le chef de l'opposition politiquement et personnellement parlant depuis trente ans, et je dis qu'il n'y a pas un homme capable de prouver que parmi les déclarations faites par cet honorable député, il s'en trouve qu'il lui a été impossible d'établir. La seule accusation que j'ai jamais entendu porter contre lui, ayant un semblant de bon sens, c'est qu'il avait trop espéré de l'avenir du Nord-Ouest, et que cette partie du pays n'avait pas répondu à ses prévisions. A ce sujet, permettez-moi de faire allusion à cette partie du discours du trône qui a trait au Nord-Ouest. Les cultivateurs de ce pays jouissent maintenant d'une prospérité extraordinaire. A Indian-Head, Regina, Mâchoire-d'Orignal, Moosomin, et dans tous les territoires du Nord-Ouest ainsi qu'au Manitoba, les cultivateurs sont tous riches, et ont en banque des sommes variant de $1,000 à $15,000 chacun, profit net provenant de la culture de leurs terres. C'est là la région que mon honorable ami (sir Charles Tupper) a ouverte à la colonisation, et sur l'avenir de laquelle il fondait tant d'espérances. L'honorable chef de l'opposition a cité les paroles prononcées par le premier ministre à London, à Toronto et ailleurs, ainsi que la ligne de conduite qu'il a suivie à Londres et à Liverpool, et il l'a accusé de ne pas avoir représenté le Canada comme il aurait dû l'être relativement au point le plus important de sa mission. Le ministre du Commerce a répondu à cette accusation en disant simplement que le chef de l'opposition était un menteur; mais s'imagine-t-il un instant que la population du Canada ou les libéraux du Canada vont se contenter d'une réponse comme celle-là ? Le ministre du Commerce a parlé du nœud gordien, et le premier ministre s'est vanté que le nœud gordien avait été tranché.

Tous les deux ont oublié qu'ils ont déclaré dans cette Chambre qu'il n'existait pas de difficultés, et le premier ministre a aussi répété la même chose en Angleterre. Et lorsque l'on veut leur faire admettre ces faits, ils nous répondent par des plaisanteries ou des métaphores. Or, la question est trop grave pour que l'on puisse l'éluder ainsi indéfiniment, et je désire appeler l'attention de la Chambre et du pays sur l'état dans lequel se trouve actuellement placée la question du commerce différentiel. Lorsque le premier ministre essayait d'escalader le pouvoir, il a déclaré à London qu'il était en faveur du tarif différentiel, qu'il en était de même de M. Chamberlain, et que s'il arrivait au pouvoir, il obtiendrait le commerce différentiel pour notre pays. Il a dit la même chose à Montréal, et il l'a repété à Toronto et à Saint-Jean, P.Q., et cela fait bien voir un des traits caractéristiques du très honorable premier ministre. La manière dont il a fait cette déclaration à Saint-Jean, P.Q., peut servir d'explication à la position extraordinaire dans laquelle il se trouve aujourd'hui, car je ne puis croire un seul instant que le premier ministre voudrait de propos délibéré dire le contaire de la vérité, et voici comment j'explique la position dans laquelle

il se trouve : Avec la meilleure bonne foi du monde et un désir inné chez lui de toujours dire des choses agréables, il s'est déclaré en faveur du tarif différentiel, parce qu'il a constaté que cette idée était populaire dans tout le Canada. Il a été démontré que le premier ministre s'était contredit sur ce point, et je vais prouver que sa légèreté de caractère était telle lorsqu'il dirigeait un grand parti et essayait d'arriver au pouvoir que, dans le même discours et presque dans la même phrase, il est tombé dans la même contradiction que celle qui existe entre le discours qu'il a prononcé à Liverpool et celui qu'il a prononcé à Londres. J'ai ici le discours qu'il a prononcé à Saint-Jean, dans la province de Québec, le 7 juillet 1896, et dans lequel il disait :

Aujourd'hui, notre principal marché est le marché anglais. Nous pouvons conclure un arrangement par lequel l'Angleterre deviendra un marché pour tous nos produits, si pour obtenir cet avantage nous accordons à certains produits anglais des privilèges ressemblant à la réciprocité. Je suis en faveur de cette politique.

C'est là pour vous le commerce différentiel avec l'Angleterre, mais remarquez ce qu'il dit un peu plus loin :

Nous pouvons être en bons termes avec tous les pays, et c'est ce que nous nous efforçons de faire. Si nous établissons des relations amicales avec les Etats-Unis, il est possible que nous réussissions à obtenir la réouverture des négociations, et le rétablissement du traité de réciprocité.

Dans le même discours, et à quelques minutes d'intervalle, le premier ministre déclare qu'il est en faveur d'un commerce différentiel avec l'Angleterre et pour la réciprocité avec les Etats-Unis. Les contradictions signalées par l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) et par l'honorable député d'York (M. Foster) sont complètement jetées dans l'ombre par cette contradiction faite dans le même discours, et cela explique ce qui autrement serait inexplicable, c'est-à-dire les contradictions que l'on rencontre dans les déclarations du premier ministre. J'ai étudié avec soin et analysé le caractère de l'honorable premier ministre, et je crois que ces contradictions résultent du fait qu'il n'a pas étudié avec assez de soin les grandes questions politiques du jour, et ne s'est pas formé des idées arrêtées à ce sujet. Il n'a donc pas de principes arrêtés sur ces questions, et sa nature facile et aimable le porte à dire des choses agréables en toutes circonstances. Tout cela est très beau, mais guère convenable de la part d'un chef de parti ou d'un homme politique parlant sur des grandes questions. Je crois vraiment que si mon honorable ami avait à adresser la parole devant une assemblée de rats, il leur dirait qu'il porte beaucoup d'intérêt à la race des rongeurs, qu'ils sont les plus intéressants de tous les quadrupèdes, et il ne craindrait pas de les mettre dans ses confidences et de les assurer qu'il se sent lui-même un penchant pour le fromage.

Le très honorable premier ministre a cité des paroles de M. Chamberlain, et, chose étrange ! ces paroles démontraient que M. Chamberlain partageait, pour une fois, les idées qu'il (M. Laurier) avait émises à London. Il avait dit à London qu'il était en faveur d'un tarif de revenu, et qu'un tarif de revenu et un commerce de préférence iraient bien ensemble.

M. Chamberlain disait dans cette partie de son discours à laquelle on avait fait allusion, que les tarifs des colonies devraient être modifiés de façon à devenir des tarifs de revenu ; et nous admettons tous qu'il aurait fallu des modifications.

Aujourd'hui, le ministre du Commerce prétend que l'on a eu beaucoup de difficultés à obtenir la dénonciation des traités. Ou l'honorable ministre veut induire cette Chambre et le pays dans l'erreur, ou bien il ignore entièrement quel était l'état de l'opinion publique en Angleterre à cette époque. Ce mouvement existe en Angleterre depuis des années. Non seulement mon honorable ami de Bruce-nord (M. McNeill) a constaté qu'il existait, en Angleterre, un fort courant en faveur d'un commerce différentiel, mais il a fait tout ce qu'il a pu pour l'augmenter, et il sait parfaitement bien que ce sentiment existe non seulement parmi les hommes d'Etat anglais, mais aussi parmi les cultivateurs et les marchands dans tous les pays. Il y avait une espèce de mouvement établi en faveur d'un commerce différentiel ; et nous accusons le premier ministre, non pas d'avoir tué ce mouvement—car je crois que cela était au-dessus de ses forces—mais de l'avoir affaibli et amoindri à cette époque. Il lui a porté un coup mortel—mais je ne crois pas qu'il l'ait entièrement détruit. On a cité lord Salisbury et M. Chamberlain ; à mon tour, je vais citer non seulement ces hommes, mais aussi le très honorable Arthur Balfour et les paroles importantes qu'il a prononcées à ce sujet. J'irai plus loin ; je vais leur dire ce qui se passait en Angleterre vers ce même temps, ce qu'ils semblent ignorer complètement. A la veille des fêtes jubilaires, il n'y avait probablement pas un endroit en Angleterre où cette question de tarif différentiel n'était pas discutée dans les institutions philanthropiques et autres petits cercles littéraires. J'ai ici le rapport d'une de ces assemblées, celle de la chambre d'agriculture de South Wilts, qui eut lieu à Bath. A cette assemblée, un M. J.-W. Titt fit un long discours en faveur du commerce différentiel et cita, entre autres autorités, le très honorable Arthur Balfour comme suit :

Advenant le cas où les colonies voudraient adopter la politique d'une union douanière, et que les traités existant entre l'Angleterre et la Belgique ainsi que le Zollverein seraient un obstacle à la réalisation d'un pareil désir, alors, il serait du devoir du gouvernement de Sa Majesté de prendre les moyens nécessaires pour faire disparaître ces obstacles créés par les traités et de diriger leur conduite en conséquence.

Comme vous le voyez, le très honorable Arthur Balfour considère le commerce de préférence et la dénonciation de ces traités comme étant corrélatifs, —et aussi nécessaires l'un à l'autre que le plat l'est à la viande que vous mangez. Et pour aucun de ces hommes, dire que si nous avions demandé le commerce de préférence, nous n'aurions pas obtenu la dénonciation des traités, cela ressemble à quelqu'un qui étant invité à dîner dirait : " je vais manger votre viande, mais je n'aurai pas votre plat," ou bien " je vais prendre votre plat, mais je veux être pendu si je mange votre viande," et qui dirait ensuite, j'ai obtenu le plat ,mais je n'ai pas touché à la viande ; si j'avais demandé le plat et la viande, je n'aurais eu ni l'un ni l'autre.

Cependant, M. Balfour dit que ces deux choses sont corrélatives, et que l'une des raisons de la dénonciation de ces traités, c'est qu'ils étaient un obstacle au commerce différentiel. Y a-t-il un homme qui, après avoir écouté ce que je viens de dire, puisse croire un seul instant qu'il y a quelque chose de vrai dans la déclaration de l'honorable ministre du Commerce portant qu'il était

plus difficile à cette époque d'obtenir la dénonciation de ces traités. Il y avait déjà plusieurs années qu'un grand nombre de personnes essayaient de les dénoncer.

Si vous voyagez dans les Alpes—par exemple, dans la vallée de Chamouny—vous verrez quelquefois une avalanche suspendue au-dessus de vous, et les liens qui la retiennent sont tellement usés, qu'une petite fille marchant dans la vallée en criant ou en chantant produirait un ébranlement de l'atmosphère assez fort pour briser les liens qui retiennent encore l'avalanche et la précipiter dans la vallée. C'est exactement là la position dans laquelle se trouvaient ces traités. Les liens qui les retenaient étaient usés depuis longtemps. Voici les paroles de M. Chamberlain que cet homme cite :

Les colonies ont une origine commune avec la mère-patrie, la même histoire, le même langage, la même littérature, le même amour de la liberté et de la justice, les mêmes principes à défendre, et les mêmes intérêts à protéger.

Plus loin, il cite le comte de Rosebery, qui est un homme charmant et instruit, mais je ne lui avais jamais soupçonné autant de ressemblance avec Roméo, lorsqu'il devint le chef du parti libéral. Il a fait récemment une déclaration que je n'aime guère sur cette question ; voici ce qu'il a dit :

Les liens qui nous unissent à nos colonies sont actuellement trop lâches pour que vous puissiez songer à les garder ainsi bien longtemps, sans risquer de voir ces mêmes colonies se détacher de l'Empire.

Vient ensuite une citation du marquis de Salisbury laquelle remonte à 1887. Cette question, que le premier ministre a fait disparaître d'un mot, était déjà discutée en 1887 ; et voici ce que que le marquis de Salisbury disait sur ce sujet, à cette époque :

Le marquis de Salisbury dans une lettre en date du 5 avril 1887, disait en réponse à un correspondant: "je ne puis me figurer que les droits différentiels en faveur de nos colonies, quelle que soit l'opinion que l'on en ait, puissent être indiqués exactement par le mot protection."

Laissant voir par ces paroles ce qu'il pensait de la question. L'écrivain cite aussi un long article du du *News-Letter* de San-Francisco, qui fait voir l'importance de cette question du tarif différentiel, et le danger qu'elle présente pour la puissance des Etats-Unis. Il y est dit que cette mesure aurait pour effet de faire de l'Angleterre un empire d'Etats unis entre eux, et lui donnerait une puissance qu'elle n'aurait jamais eue jusque-là. Il y a aussi, M. l'Orateur, la question de défense qui se rattache à celle que nous discutons et dont je veux dire un mot. Ce que ces colonies auront à payer petit à petit pour la dépense de l'empire ne sera qu'une bagatelle. Elle n'aura pas besoin pour se défendre à cette époque d'une flotte plus considérable que celle dont l'Angleterre a besoin actuellement. A cette assemblée dont je parle, la résolution suivante fut proposée :

Que dans l'opinion de cette Chambre--la chambre d'agriculture de Wiltshire—l'union commerciale de l'Angleterre avec toutes ses colonies et possessions, sur une base commerciale, accordant à tous ceux qui feront partie de cette union des conditions privilégiées, est d'une très grande importance.

Cette proposition fut appuyée par M. John Hall. Ce monsieur disait qu'il ne se pardonnerait jamais de laisser adopter une résolution de cette nature sans l'appuyer, et il ajoutait que si l'Angleterre voulait garder ses colonies, elle devait se les rattacher par d'autres liens que ceux des sentiments. L'honorable premier ministre dit qu'il connaît le cœur de John Bull. Eh bien ! c'est John Bull lui-même qui tient ce langage, ce sont les cultivateurs qui parlent ainsi. Nous sommes en plein territoire de John Bull, dans le grand comté de Wiltshire, et la population de cette région dit qu'il faut plus que des sentiments pour attacher les colonies à la mère-patrie. Lord Folkestone, présent à cette assemblée, appuya la résolution, et M. Carpenter dit :

Qu'il avait toujours été ennemi de la protection, mais qu'il appuierait la résolution en faveur de la fédération impériale.

Qu'arriva-t-il ? La résolution fut adoptée à l'unanimité par l'assemblée.

Sir CHARLES TUPPER : Quand cela a-t-il eu lieu ?

M. DAVIN : A la veille du jubilé. C'était un événement important, entre beaucoup d'autres. Cela eut lieu le 22 mai 1896. Tel était l'état de l'opinion lorsque le très honorable premier ministre passa en Angleterre. L'Angleterre était alors préparée pour le mouvement auquel le très honorable ministre se déclara plus tard favorable à Londres. Je ne raconterai pas en détail ce qui se passa, alors car tout le monde le sait. Mon très honorable ami se rendit à Liverpool, et le duc de Devonshire lui tendit la main pour la préférence commerciale, mais il la repoussa rhétoriquement et dédaigneusement. Il répondit que le Canada n'en voulait pas. Qu'il désirait faire un cadeau gratuit. Il n'avait pas alors prononce ces fameux discours dont le fardeau est pour lui le *Delanda est Carthago*, ces discours qui étaient tous pour la dénonciation des traités parce que lorsqu'il se rendit à Londres, et eut une entrevue avec un reporter du *Chronicle*, il s'exprima ainsi : "Nous prétendons que ces traités ne s'appliquent pas." Si bien que lors de sa visite à Londres, pendant le jubilé, ce nœud qu'avait tranché Alexandre de Macédoine, lui, le maître d'Alexandre de Macédoine que nous voyons devant nous, il déclarait qu'il n'existait pas. Son rêve subit bien ensuite une grave modification, mais trop tard quand tout le mal était fait. Il vint à Toronto à son retour; il assista là au banquet de la chambre de commerce et là, où tout le monde était naturellement en faveur de la préférence commerciale, il fit ce qu'il fait toujours, et ce qui prouve l'exactitude de mon portrait du très honorable monsieur, le seul portrait flatteur que j'aie pu me tracer de lui. Partout où il se trouve, il désire toujours dire quelque chose d'agréable. Aussi, bien qu'en Angleterre, il eût déclaré qu'il ne désirait pas la préférence commerciale, bien qu'il eût en Angleterre accepté la médaille de Cobden et les compliments de Lord Farrer qui, en lui offrant la médaille, insista sur les opinions chères au Club Cobden, bien qu'il eût fait tout cela, que dit-il à Toronto ?

On a dit qu'il aurait dû demander à l'Angleterre de nous donner la préférence commerciale en même temps qu'elle nous débarrassait de ces traités gênants, mais s'il eût demandé les deux choses, il risquait de n'en avoir aucune. Il en avait appelé à John Bull, non pas à l'homme de commerce, mais à l'homme au large cœur. Un pas avait été accompli, c'était le premier pas, s'il eût voulu en faire un autre il aurait échoué. La route est dégagée maintenant pour la préférence commerciale quand la Grande-Bretagne désirera l'accorder.

Comment ! mais nous avons la preuve que non seulement les économistes de l'Angleterre la désiraient, mais que l'Angleterre, le large cœur de John Bull la désirait. Mais que nous dit l'honorable monsieur en revenant ? Il dit à la chambre de commerce de Toronto que, tout en étant l'hôte de ces gens-là, tout en acceptant la médaille de Cobden, tout en acceptant leur somptueuse hospitalité, sa déclaration que le Canada ne demandait rien en échange était une perfidie habile. Cela me fait de la peine, et je le dis sans affectation, de voir un premier ministre canadien jouer un tel rôle.

Nous avons eu au cours de ce débat des comparaisons littéraires très extraordinaires et très forcées. Par exemple, le chef de l'opposition a été comparé au vulgaire et vilain Thersite. Lorsque je considère la conduite de l'honorable chef du gouvernement dans cette question de la préférence commerciale, une comparaison se présente à moi que je veux faire sans aucune intention offensante. Si vous examinez la carrière du Satan de Milton, après qu'il a rencontré ses partisans dans le Pandemonium, et si vous la suivez jusqu'au bout, vous y trouverez de curieux points de ressemblance avec celle de l'honorable monsieur. Le récit par Satan à sa suite de ses exploits de duplicité tels que rapportés dans le "Paradis Perdu" présente une similitude frappante avec le récit qu'a fait l'honorable ministre de ses actes de l'autre côté. Je pense qu'au cours de ses lectures mon honorable ami a lu la comédie de Foote. Elle est empruntée au français et le charme en réside dans ce que le héros par ses fanfaronnades tombe d'embarras en embarras, mais pourtant sa confiance dans ses ressources extraordinaires d'imagination, dans sa force d'invention, est telle qu'il ne doute pas un seul instant pouvoir sortir des difficultés dans lesquelles il se place. Celui-ci était simplement une tête légère à à la mode, mais vous vous rappelerez que lorsqu'a lieu le grand divan des démons tel que raconté dans le "Paradis perdu," Satan se pose devant eux et déclare qu'il va les faire sortir de l'enfer et qu'il va d'abord explorer seul le chemin. Il rencontre la Mort et le Péché et, fidèle à sa tactique, il les flatte. Puis il visite le pays du Chaos et de l'Ancienne Nuit, et il promet de réduire à l'obscurité le monde nouvellement créé, promesse qu'il n'a aucune idée de tenir et qui est d'ailleurs contraire à ce qu'il a promis aux autres démons. Puis il rencontre l'Ange du Soleil auquel il se montre ce qu'il n'est pas afin d'obtenir quelques informations ; enfin il se transforme complètement et nous le trouvons sous la figure du serpent, murmurant à l'oreille d'Eve. Sous cette forme, il lui a assuré qu'il a déjà mangé lui-même du fruit défendu, ce qui n'est pas vrai et que si elle en mange elle deviendra une déesse, ce qu'il sait n'être pas vrai. Lorsqu'il est amené devant Michel et accusé de cette intrusion dans le Paradis, il dit d'abord que son but était de fuir la douleur.

Quand on lui fait des remontrances pour avoir fui, lui, le premier, la douleur, il répète que ce n'était pas là son but, mais qu'avant de risquer son armée et pour lui épargner les hasards des voies inconnues, il avait voulu lui-même étudier d'abord le monde nouvellement créé. Maintenant, remarquez bien comment Milton, le grand poète puritain, fait répondre l'Archange Michel :

> To say and straight unsay, pretending first
> Wise to fly pain, professing next the spy,
> Argues no leader, but a liar traced.

Puis Satan revient au Pandémonium et se vante de ce qu'il a fait, mais au milieu de ses vantardises, ses histoires sont démenties par la dégradante transformation qu'il subit avec ses suivants métamorphosés immédiatement en serpents sifflants. Le chef est transformé en serpent et sa suite prend la même forme. Si nous examinons le genre de discours que nous avons entendu de la part du ministre du Commerce et du député de Toronto-centre (M. Bertram) on dirait que ces messieurs ont adopté le système de dissimulation, cher à leur chef et désirent rivaliser avec lui de duplicité. Maintenant, ceci est fort sérieux. Avant de citer le dernier discours de M. Chamberlain, laissez-moi régler la question des professions de foi libre-échangistes. J'ai ici une dépêche de Montréal qui déclare que le câblegramme de Londres du *Star* disait : que le Club Cobden était enchanté de la position prise par sir Wilfrid Laurier, et voici le certificat qu'on lui décerne, certificat qui peut lui être très utile mais qui, je crois, sera curieusement reçu de ceux qui ont écouté au banquet de la chambre de commerce sa grande éloquence.

> En face des commentaires adverses faits au Canada et ailleurs contre la politique fiscale du gouvernement canadien, le comité croit devoir déclarer qu'il a pleine raison d'être convaincu que l'administration actuelle à Ottawa est inspirée par un désir réel d'avancer dans la voie du libre-échange le plus loin et le plus rapidement qu'il sera possible si l'on tient compte des difficultés créées par une ère prolongée de protection élevée et complète.

Ainsi, au mois de novembre le club Cobden se déclare satisfait de sir Wilfrid Laurier et d'après ceci, comme d'après son discours de l'autre soir, malgré ce que dit le député de Toronto-centre, on doit le regarder comme adverse à la préférence commerciale. Maintenant, pour serrer l'affaire de plus près, j'ai ici le dernier discours de M. Chamberlain. Il faut l'examiner à côté de celui de l'honorable Arthur Balfour, avec les discours de l'honorable premier ministre et aussi avec ceux de Lord Salisbury, prononcés avant le jubilé. En janvier 1898 même, M. Chamberlain parlant à Liverpool, s'est déclaré favorable à une union plus intime avec les colonies. Parlant du jubilé, il dit :

> C'était l'expansion du désir prépondérant et universel d'une union plus intime.

Remarquez cela, M. l'Orateur. Naturellement, comme il a été démontré par ce que les autres orateurs ont cité en cette Chambre, et comme je l'ai établi par les opinions de ces fermiers de Wiltshire, ils étaient prêts dans la chaleur et l'excitation du jubilé à faire plus que la moitié du chemin si nous leur avions tendu la main. M. Chamberlain dit de plus :

> Ce n'est pas à nous à prendre l'initiative. Nous préférons suivre la voie, mais ce que je crois avoir accompli c'est de les convaincre que partout où ils se trouvent, si lo n que soit leur foyer du centre de l'empire et de la mère-patrie, nous sommes, dans tous les cas, prêts à rencontrer plus qu'à moitié chemin toute proposition qu'ils voudront nous faire, (bravos) pour exprimer un désir quelconque en faveur du resserrement de nos liens d'union (bravos) et, messieurs, ce temps viendra sinon pour nous, du moins pour nos successeurs.

Puis, il dit :

> Mais de quelque façon que la chose nous soit présentée les pédanteries économiques et l'égoïsme qui font la vertu de certains politiciens ne nous empêcheront pas d'étudier favorablement toutes les propositions que pourront nous faire nos frères d'au delà des mers. Et, dans cette étude, pour ma part.....

J'appelle votre attention là-dessus :

Je ne crois pas que le peuple anglais tienne un compte trop strict des profits et pertes.

Ainsi, le sentiment est précisément maintenant ce qu'il était alors et pour revenir à ce que j'ai déjà dit, la note générale dans tout l'empire britannique est en ce moment une note d'égalité coloniale dans l'empire, mais les hommes qui siègent aujourd'hui aux banquettes du trésor au Canada ne peuvent pas faire sonner cette note.

Le ministre du Commerce a tenté de répliquer à une assertion de l'ex-ministre des Finances (M. Foster) au sujet des différences créées par ce tarif contre l'Angleterre. Mais, M. l'Orateur, les rapports le prouvent. Le *Sun* de Toronto a indiqué ce que montraient les derniers états de nos importations de l'Angleterre. N'est-ce pas suffisant pour montrer que l'on différencie à l'encontre de l'Angleterre et que la prétendue clause ne donne pas de préférence à la mère-patrie ? Mais j'ai à cet égard un curieux témoignage. J'ai ici un journal, le *Iron Age*, publié aux Etats-Unis, et voici ce qu'il disait du tarif après son adoption :

On ne peut donc pas dire que le nouveau tarif différentiel contre les Etats-Unis. Un nouvel examen et l'attitude du gouvernement canadien suffisent pour l'exonérer de tout soupçon d'être anti-américain. Ce n'est pas trop dire que de prétendre qu'il a une forte tendance pro-américaine. D'abord c'est une offre de réciprocité et puis il y a la façon dont les marchandises américaines ont traitées dans le tarif général.

Quant à cette offre de réciprocité, le *Sun* que j'ai déjà cité dit qu'en dépit des déclarations des ministres, qu'en dépit des dires des ministres, leur but n'est pas de donner la préférence à l'Angleterre, mais aux Etats-Unis. Et le *World* de Toronto que l'on cite ici avait un article, il n'y a pas longtemps, déclarant que les ministres avaient l'œil sur Washington. Voici ce que ce journal dit à propos des tendances pro-américaines du tarif :

De tous les changements faits dans le tarif général les plus radicaux sont ceux opérés dans les droits sur le fer et l'acier et sur les objets manufacturés avec ces produits. De larges tranches ont été taillées dans la plupart des anciens droits et plusieurs articles importants comme les machines d'exploitation des mines et—l'année prochaine—le fil barbelé ont été inscrits sur la liste de franchise. Quel est le pays étranger qui profitera le plus de ces changements ? Sûrement les Etats-Unis. Il est vrai que la Grande-Bretagne fait entrer ses produits avec une réduction de 12½ par 100 cette année et de 25 par 100 l'année prochaine au-dessous du tarif général, mais personne ne suppose, et le gouvernement moins que tout autre, que l'Angleterre puisse envoyer dans ce pays des articles de fer et d'acier capables d'entrer en concurrence avec les produits des Etats-Unis.

Si l'on examine toute la liste des importations canadiennes en articles de fer et d'acier, on constate que pour presque tous les articles, la balance est considérablement en faveur des Etats-Unis.

Puis le *Commercial*, journal canadien, dit :

Même pour le fer en barres, que jusqu'à présent nous avons exclusivement importé du Royaume-Uni pour suppléer à notre propre production, il nous vient de l'autre côté des lignes une importation plus considérable que de l'Angleterre. Nos importations de fer en barre pour l'exercice terminé le 30 juin dernier, s'élèvent à $52,827 pour la Grande-Bretagne et à $56,987 pour les Etats-Unis.

Ceci concorde bien avec les chiffres fournis par l'ex-ministre des Finances. Tout l'article tend à montrer que le tarif est plus favorable aux Etats-Unis qu'à l'Angleterre. Ainsi cette prétendue préférence pour la Grande-Bretagne, est un leurre. Le nœud gordien est une réflexion tardive de la part du premier ministre. Il n'y avait pas de nœud à trancher par Alexandre de Macédoine et il n'existait aucune des difficultés qu'a cherché à signaler le ministre du Commerce pour la dénonciation des traités dont on cherche à faire tant d'honneur au premier ministre.

M. DAVIN.

Maintenant, je dirai de l'honorable premier ministre que pour ce qui est de nous avoir représenté au jubilé, il nous a bien représentés. L'honorable chef de l'opposition, à plusieurs reprises, a rendu témoignage à la façon dont il s'était acquitté de cette tâche. L'honorable monsieur est un gentleman, un esprit cultivé, un bon orateur et il nous a bien représentés à tous égards. J'ai lu une lettre écrite par une dame de la haute société anglaise qui parle de notre premier ministre et qui dit que la grande raison pour laquelle il a été si considéré, c'est que comparé aux autres premiers ministres, il était de beaucoup le plus raffiné. Nous le savons tous et je lui ai toujours rendu cette justice. J'étais heureux de voir ce que M. Willison disait de lui dans le *Globe*, bien qu'il y eut un peu d'exagération, car jamais les journaux de Londres n'ont dit que notre premier ministre était la figure la plus remarquable. Le *Spectator* disait que les six personnes les plus remarquables, après Sa Majesté étaient tous des soldats et il mentionnaient en première ligne Lord Beresford. Mais je n'ai aucun doute que le premier ministre s'est conduit de façon à n'avoir pas besoin d'être excusé —pour me servir des mêmes expressions qu'à la la dernière session. J'étais heureux de voir qu'il attirait si vivement l'attention du public impérial, et si mon amour-propre national a subi quelque déboire, c'est en ceci : J'ai regretté de constater que l'attention de ce public impérial s'est partagé un instant entre notre premier ministre et le kangaroo du sud-australien.

Eh bien ! M. l'Orateur, le kangaroo, jusqu'à un certain point, a eu le dessus, il a résidé sous le toit royal et est devenu une institution royale, et bien que je me réjouisse que l'honorable monsieur nous soit revenu avec un titre, si ça fait son bonheur, et avec les honneurs de Sa Majesté, cependant l'Atlantique roule ses vagues entre lui et les yeux de la royauté, tandis que les yeux de la royauté reposent chaque jour sur d'intéressante importation sud-australienne. Mais, le kangaroo a d'autres avantages. Les cris du kangaroo sont encore ce qu'ils étaient alors et ils sautent de la même façon. Mais je crains que les cris de l'honorable monsieur ne continuent à varier et qu'il ne continue à sauter et à affoler la boussole avec autant d'excentricité qu'il l'a fait jusqu'à ce jour. Quant aux titres, j'en veux parler un peu. Le très honorable ministre est allé à Renfrew et là un pasteur protestant s'est adressé à lui comme ceci : "Sir Wilfrid Laurier." L'honorable monsieur l'arrête en disant : "Non, pas sir Wilfrid, tout simplement M. Laurier. Je suis démocrate jusqu'au bout des ongles." Maintenant, M. l'Orateur, qu'est-ce que cela signifiait ? L'honorable monsieur voulait-il dire qu'il était un démocrate politique, ou un démocrate social ? Il ne pouvait pas dire exactement qu'il était démocrate en politique car cela eût impliqué des sympathies pour le gouvernement indivis par le peuple et des idées anti-monarchiques, cependant je crois qu'il est loyal à notre constitution. Il doit donc avoir voulu dire qu'il était démocrate socialement parlant et repoussant ces distinctions factices qui

séparent les hommes entre eux. Je partage entièrement ces idées. Un homme peut être loyal à l'empire britannique, un homme peut être dévoué comme je le suis à l'empire britannique et pourtant penser que pour nous ici au Canada, qui n'est après tout qu'une grande communauté, les titres sont une erreur. Par exemple, il y a un titre que nous ne pouvons pas porter sans nous rendre ridicules. Du moment que vous faites un Canadien lord il se sauve du Canada, parce qu'ici il est lord, sans esclave. Prenez lord Mount-Stephens, lorsqu'il a reçu ce titre, il désirait vivre à Montréal, mais il s'est aperçu d'une façon ou d'une autre que cela ne convenait pas, que la situation était ridicule. Lorsqu'il entrait au St. James Club et recevait à tour de bras du "My lord", tout le monde était prêt à lui rire au nez. Cela ne convient pas ; tout ce que l'on puisse accepter ici, c'est le titre de sir ou de baronnet.

J'admets donc que c'était l'opinion de l'honorable monsieur, car il avait pris un engagement a l'égard d'une certaine partie de la population du Canada dont les opinions sont très arrêtées sur cette question. Vous trouverez parmi les fermiers, dans les villes, à Toronto et ailleurs, des gens qui considèrent que c'est une erreur d'avoir des titres au Canada. Il s'était engagé vis-à-vis ceux-ci à ne pas accepter de titre. Il n'y avait pas pour changer d'idée sur ce point des raisons essentielles qui expliquent quelquefois un revirement politique. La chose dépendait entièrement de lui et pourtant les souliers qu'il portait à Renfrew n'avaient pas eu le temps de s'user qu'il acceptait un titre et la désignation de Très Honorable. Puis il va à Paris et prend la Grande Croix de la Légion d'Honneur. C'est là, M. l'Orateur, un des événements les plus extraordinaires de cette extraordinaire carrière. On peut dire de lui ce que l'on a dit d'un empereur romain que s'il n'a pas régné, tout le monde admettait pourtant qu'il aurait magnifiquement régné. Après que mon honorable ami fut devenu premier ministre, en vingt mois, disons, deux ans, s'il faut en juger par ses déclarations antérieures aux élections et celles qu'il a faites depuis, notre ami a passé par toutes les pointes de la boussole et toutes les directions de la rose des vents, si bien que la quadrature de l'opinion laurierienne est une des choses les plus difficiles qui aient encore été tentées. Il serait aussi difficile d'arriver à la quadrature de la parallaxe du soleil. Je vois que mon honorable ami le ministre du Commerce vient d'entrer et je désirerais appeler son attention sur quelque chose, même au risque de me répéter. Je désire dire à cet honorable ministre qu'en son absence, j'ai lu cette jolie déclaration contenue dans son discours de 1878, dans lequel il disait en termes beaucoup plus éloquents que je ne saurais le faire, qu'il n'y avait rien de plus juste que de voir un ingénieur se faire sauter avec son propre pétard, qu'il n'y avait rien de plus juste que d'exécuter un homme avec ses propres assertions ; de comparer ses actes et ses paroles et d'exhiber le tout au peuple du Canada.

J'ai aussi cité ce que disait l'honorable monsieur au sujet de l'économie et j'ai montré comment il avait réussi à ajouter $1,400,000 à nos dépenses. J'ai parlé de ses éloges de la pureté stricte, et bien que je ne puisse pas dire qu'il y ait corruption absolue, je dois dire, pour employer une métaphore, que le peuple du Canada n'est pas disposé à croire que la pureté trône maintenant sur les banquettes ministérielles. J'ai appelé aussi l'attention de ce grand vétéran de la vie parlementaire, passé maître en équilibre parlementaire, ce grand maître dans l'art des parlements, le détenteur de toutes les armes de l'arsenal parlementaire, sur le fait qu'en répondant à l'ex-ministre des Finances et au chef de l'opposition, qui venaient de dresser contre lui un acte d'accusation de la plus haute gravité, il n'a rien trouvé mieux en employant, il est vrai, toutes les ressources de la métaphore, que d'appeler le chef de l'opposition, un menteur et de dire que s'il avait vécu, il y a 1,900 ans, Saphire l'aurait préféré à Ananie. Je vois que l'honorable monsieur s'amuse beaucoup de sa propre plaisanterie. Croit-il que le peuple va se contenter de pâtisserie de ce genre ? Suppose-t-il que le peuple sera content en lisant le maigre menu du discours du trône, quand il s'attendait au banquet le plus somptueux ? Croit-il que le parti libéral auquel il a appris de croire à l'économie, à la pureté, à l'écrasement de la corruption sous toutes ses formes, auquel il a enseigné qu'il était dangereux de confier des pouvoirs aux entrepreneurs, croit-il que ces gens-là seront satisfaits de ce qui est arrivé ? Je désire appeler l'attention de l'honorable monsieur sur ce que contient, à propos des contrats, le discours que j'ai déjà cité. J'ai fait alors remarquer que ce contrat, dans ses termes et dans son ensemble, revenait à une immense coalition, s'il m'est permis de faire allusion à un débat qui s'est passé hors de cette Chambre. Voici ce que disait le ministre du Commerce à propos des sources de revenus que peut se procurer un gouvernement qui veut être corrompu :

> Le Salon Rouge, autrement dit les manufacturiers protectionnistes (dont le député de Toronto est l'ornement le plus distingué, et M. Gurney est dans la coalition des poêles) dont tous les membres sont destinés à contribuer en proportion des avantages qu'ils reçoivent.
>
> Puis viennent dans l'ordre de rang les entrepreneurs de travaux publics. C'est là qu'un gouvernement corrompu a toutes les chances et les preuves données à la dernière session devant le comité de la Chambre prouvent qu'il ne manque pas cette chance.

J'appelle l'attention de la Chambre particulièrement sur cette assertion qui touche au coup du Klondike.

> Le ministre tient virtuellement presque tous les entrepreneurs à sa merci et il est impossible que rien se découvre, sauf le cas de dispute et si quelqu'un devient témoin de la Couronne.

Voyez l'affaire du Klondike. J'ai lu hier le contrat. Le gouvernement est à même en toute circonstance de faire réaliser à une compagnie de gros bénéfices, mais ici, en un tour de main, le gouvernement peut mettre des millions dans ses poches. Qu'est-ce que cela signifie à la veille d'une élection, au moment où un parti politique peut aller trouver ces hommes et leur dire qu'il lui faut $200,000 ou $300,000 ? L'on ne tendra pas la main en vain. C'est ce que voulait dire le ministre du Commerce. Comme je vois l'honorable député reprendre son siège, je vais revenir au tarif. Voici ce qu'il disait dans le discours dont j'ai parlé il y a un instant :

> Nous devons cet état de choses à un système économique qui a fait d'un grand nombre de nos hommes d'affaires les plus actifs des voleurs opérant sous la protection des lois. Nous devons encore cet état de choses à la dépravation persistante et systématique d'une presse subventionnée, et aussi au spectacle familier à tous les politiciens, d'une corruption directe, continuelle et organisée.

"Voleurs opérant sous la protection des lois." Voilà comment l'honorable ministre désignait les manufacturiers qui, aujourd'hui, on ne doit pas l'oublier, sont aussi bien protégés qu'ils l'étaient à l'époque où l'honorable ministre a prononcé ce discours.

M. FOSTER : Mieux protégés encore !

M. DAVIN : L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), nous dit que les manufacturiers sont mieux protégés qu'autrefois et qu'ils sont pleins de confiance en l'avenir. Comment les cultivateurs du Nord-Ouest peuvent-ils concevoir des espérances, lorsque le ministre du Commerce refuse de répondre aux appels de son propre parti et aux appels de la presse indépendante ? L'honorable ministre doit avoir lu les paroles du *Star* à son adresse, à savoir, qu'il est la dernière planche de salut des libéraux honnêtes dans ce pays. Ce journal déclare que l'honorable ministre est la dernière espérance des libéraux honnêtes ; et que c'est le seul homme qui peut les préserver de l'élément impur et corrupteur du parti libéral. Comment l'honorable ministre répond-il à ces espérances ! Il défend faiblement et sans conviction le coup du Yukon et les honorables membres de la droite qui connaissent sa valeur, son expérience et son savoir l'ont applaudi l'autre soir lorsqu'il s'est levé pour prendre la parole. Il a été accueilli par des applaudissements de certains libéraux qui avaient perdu l'habitude de le saluer de cette façon.

Ces applaudissements indiquaient que l'on avait une faible espérance de trouver dans le gouvernement une planche de salut encore saine et un implacable ennemi des faiseurs qui gravitent autour du gouvernement. Le *Star* et l'élément honnête du parti libéral faisaient un appel à l'honorable monsieur, mais celui-ci ne me paraît pas devoir s'élever à la hauteur de la situation et saisir l'occasion qui lui est offerte.

Je tiens dans ma main un article que M. Willison écrivait de Londres ; cet article a paru dans le *Globe* le 23 octobre 1897. Je vais vous citer cet extrait écrit à la louange du premier ministre :

Bien que cultivé et éloquent, on s'apercut bientôt que chez lui la pensée commandait à la parole et que les ovations organisées ne pouvaient l'étourdir ou le détourner de la voie qu'il s'était tracée, et qu'il pouvait se soustraire aux trompeuses séductions du duc de Devonshire ou de M. Chamberlain.

Quelles étaient donc les trompeuses séductions du duc de Devonshire et de M. Chamberlain ? L'offre généreuse et féconde d'un tarif de droits différentiels. C'est écrit en toutes lettres et nous l'avons lu. Le premier ministre, dans son voyage en Angleterre, a constaté que non seulement les hommes d'Etat anglais, mais aussi les cultivateurs de la mère-patrie étaient disposés à nous accorder cette faveur commerciale, et il a refusé cette offre et à son retour il nous déclare que tout cela n'était que verbiage et finesses diplomatiques. Naturellement, nous ne pouvons ajouter aucune foi à ses déclarations. Je ne m'étendrai pas plus longtemps sur ce sujet, car s'il est une chose bien établie, c'est bien celle-là.

J'ai parlé de promesses violées. L'une de ces promesses est d'un grand intérêt à l'heure qu'il est, car la nomination, dans un avenir prochain, de l'honorable député de Wellington-nord, comme lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-ouest, nous paraît une chose décidée.

Une autre promesse que le gouvernement nous avait faite, c'était de ne pas employer l'argent du peuple à construire des édifices publics, dans des places peu considérables. Mais qu'avons-nous vu à la dernière session ? Nous avons vu,—et c'est probablement ce qui explique sa nomination comme lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest—nous avons vu, dis-je, l'honorable député (M. McMullen) voter contre le gouvernement en compagnie de vingt conservateurs. Dans la circonstance dont je parle, l'honorable député de Wellington-nord a proposé une motion au sujet de la construction des édifices publics et cette motion a eu l'appui de dix-neuf membres de cette Chambre, y compris l'honorable député de Wentworth (M. Bain) et quelques autres bons libéraux. Ainsi, nous avons vu mon honorable ami (M. McMullen) voter contre son parti, et il voulait, je crois, à l'instar de M. Langelier, faire des misères au gouvernement. M. Langelier ayant été pourvu d'un fauteuil de juge, l'on va installer l'honorable député comme ornement dans le palais du gouverneur des territoires du Nord-Ouest, des territoires qui, pleins d'assurance en l'avenir, jouissent virtuellement du gouverment responsable. L'un des motifs de cette nomination, je présume, est parce que l'honorable député avait résolu de faire la vie dure à ses amis.

Il y a une autre promesse que l'on n'a pas tenue. Je veux parler des subventions aux chemins de fer. Cette promesse a été violée comme toutes les promesses du gouvernement actuel. Et cependant nous devions entrer dans une ère nouvelle. Quels sont les esprits dirigeants de ce pays ? Les conservateurs. Une époque en enfante une autre. L'époque qui a précédé les 30 dernières années, l'époque de l'expansion nationale, a naturellement enfanté cette époque d'égalité coloniale et d'union impériale, mais la part du gouvernement est bien faible. Mais d'un bout à l'autre du pays ce sentiment est fort et se fera jour et à la première occasion qui se présentera, le peuple renversera ce gouvernement infidèle et déshonoré, ce gouvernement qui a menti à toutes ses promesses durant les derniers vingt mois. A la première occasion ce gouvernement disparaîtra comme une statue de neige sous les premiers rayons du soleil du printemps.

M. BENNETT : Je propose l'ajournement du débat.

Motion adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Des membres de la gauche et de la droite me disent qu'il serait très intéressant d'assister à la conférence que M. Ogilvie doit donner ce soir sur le Klondike. Quant à moi, parlant au nom du gouvernement, je déclare que je suis prêt à me rendre aux désirs des membres de cette Chambre, si la droite et la gauche sont d'accord. Me serait-il permis de demander si l'on va bientôt mettre un frein à la fureur des flots d'éloquence dont nous sommes inondés depuis plusieurs jours, afin de clore cette semaine le débat sur l'adresse ?

Sir CHARLES TUPPER : Autant que j'en puis juger, je crois que le débat tire à sa fin et je ne vois pas que l'on soit disposé à le prolonger beaucoup plus longtemps. Je crois que ce serait, pour les

membres de cette Chambre, un grand avantage d'entendre la très savante, très intéressante et très instructive conférence de M. Ogilvie.

Le PREMIER MINISTRE: Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée et à 6 heures la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES

JEUDI, le 10 février 1898.

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

PRIÈRE.

RAPPORTS.

Rapport de l'auditeur général pour l'exercice financier finissant le 30 juin 1897.—(M. Fielding.)

PENSIONS DE LA POLICE A CHEVAL.

M. DAVIN: Je demande la permission de présenter le bill (n° 15) modifiant de nouveau l'acte des pensions de la police à cheval, 1889.

Motion adoptée, et le bill est lu une première fois.

AMENDEMENT À L'ACTE DU CENS ÉLECTORAL.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): Je demande la permission de présenter le bill (n° 16) abrogeant l'acte du cens électoral et amendant de nouveau l'acte des élections fédérales. L'objet de ce bill est l'abrogation de l'acte du cens électoral, et de substituer à cet acte les lois des différentes provinces au sujet du cens électoral, des bureaux de votation et de la préparation des listes.

Motion adoptée, et le bill est lu une première fois.

ADRESSE EN RÉPONSE AU DISCOURS DU TRONE.

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Bertram pour l'adoption d'une adresse en réponse au discours du trône à l'ouverture de la session.

M. BENNETT: Hier soir, M. l'Orateur, lorsque j'ai proposé l'ajournement du débat le premier ministre a demandé au chef de l'opposition quand cesseraient les flots d'éloquence dont on a inondé la Chambre depuis plusieurs jours. Je puis promettre à mon honorable ami (M. Laurier) que, pour ma part, je ne ferai pas d'éloquence. Tout en posant cette question un sourire sur les lèvres, je suis convaincu, que dans son cœur, l'honorable premier ministre désirait ardemment voir la fin de ce débat. C'était là son vif désir, je n'en doute pas, car il sait que le pays a les yeux sur lui et sur les membres de son cabinet. Il sait que le peuple canadien est un peuple qui lit et qu'à l'heure qu'il est, on parcourt les journaux avec avidité. Et ce qui est encore pis pour lui et ses amis, le premier ministre sait que cette lecture est une grande force morale dans le pays et que la presse indépendante se prononce énergiquement contre lui et contre ceux qui le suivent. Un journal foncièrement libéral, comme le *Witness*, de Montréal, dénonce de temps à autre, l'honorable premier ministre. Un journal comme l'organe de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), le *Reformer* de Simcoe, dans chacun de ses numéros, fait la leçon au premier ministre et à ses amis. Et de temps en temps, dans l'honnête journal de Huntingdon, le *Gleaner*, on lit des articles dans lesquels on reproche aux membres d'un gouvernement qui n'est au pouvoir que depuis 18 mois, d'avoir aujourd'hui violé toutes les promesses qu'ils ont faites durant leurs 18 longues années d'opposition. C'est pour cette raison, j'en suis convaincu, que l'honorable premier ministre désire et demande la clôture de ce débat. De plus, il sait que la révolte lève la tête dans le camp de ses partisans.

Je ne parle pas des hommes qui siègent avec la promesse d'une place dans leurs poches, et qui par conséquent s'empressent d'obéir aux ordres de leur chef. Je ne parle pas non plus de ces hommes qui sont pétris de la même pâte que ceux que nous avons vu siéger ici à la dernière session, ayant dans leurs poches la promesse d'être faits juges ou lieutenants-gouverneurs, de ces hommes qui avaient si peu confiance en leur chef, que sa parole ne suffisait pas, et qui exigeaient un écrit de sa main. Je ne demande pas et je n'ai pas l'intention de demander à ces hommes de m'écouter, car je sais que mes paroles ne les ébranleront pas. Je ne m'adresse pas non plus aux députés qui, durant l'année dernière, ont fait anti-chambre dans tous les ministères, afin d'obtenir pour leurs amis ou leurs parents un emploi dans les administrations publiques. Parmi ceux qui ont entendu les discours faits par l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), quels sont ceux qui auraient cru qu'il serait un des premiers à demander une place dans le pénitencier de Kingston, pour un ami politique affamé, que dis-je, pour un parent? Qui aurait cru jamais voir l'honorable député siéger dans cette Chambre, ayant dans sa poche la promesse d'être nommé lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest? Cependant, il en est ainsi, la chose est notoire. L'autre jour, plein de zèle pour le service de son parti, il s'est levé sans qu'on l'eut demandé et il a approuvé le coup du Yukon, bien qu'averti par le ministre de la Justice (M. Mills) que le marché qu'il est prêt à approuver, puisse subir des modifications et des changements au point de le rendre méconnaissable.

L'honorable député (M. McMullen) devrait se contenir, mettre des bornes à sa reconnaissance, et avoir au moins la pudeur de ne pas donner sa faiblesse en spectable et de ne pas se vanter de la facilité avec laquelle il a molli.

L'honorable député qui a proposé l'adresse (M. Bertram) a fait à mon avis un discours qui prête beaucoup à la critique. Il s'est amusé à lancer d'audacieux défis. L'une de ses plus étranges déclarations, c'est quand il a affirmé que le pays était fier du gouvernement qui avait rempli toutes ses promesses. Quelles promesses? celles qu'il a faites à l'honorable député de Leeds-nord (M. Frost) de maintenir les droits sur les instruments aratoires. Mais a-t-il rempli les promesses qu'il avait faites aux cultivateurs canadiens d'abolir les droits qui frappaient les instruments aratoires? Et au sujet

du tarif, le gouvernement a-t-il rempli une seule des nombreuses promesses que le parti libéral avait faites au peuple?

Il me fait plaisir de constater, avec les membres des deux côtés de la Chambre, que dans la province de l'Ontario, de même que dans tout le Dominion, nous jouissons d'une plus grande prospérité que durant les dernières années. Mais l'honorable député (M. Bertram) ne poussera certainement pas l'arrogance au point de dire que cette prospérité est l'œuvre de son parti. N'eût été l'immense développement minier de la Colombie anglaise et du district du Yukon, pas un homme qui lit ou qui voyage qui ne sache qu'au lieu de fonctionner continuellement, les filatures de la province de l'Ontario seraient aujourd'hui fermées.

Voilà quelques-unes des causes de la prospérité du pays à l'heure qu'il est et nous sommes heureux de cette prospérité. Mais le pays sait bien que la confiance qui règne aujourd'hui d'un bout à l'autre du Canada est due à la presse conservatrice, qui, au lieu d'attaquer le gouvernement et de se lamenter sur l'état de nos affaires, a loyalement pris en mains les intérêts nationaux et a prétendu que les temps étaient meilleurs et que la situation s'améliorait.

La presse conservatrice n'a pas eu recours aux menées et aux machinations du *Globe* qui décriait le pays et le peignait sous les plus sombres couleurs. Que les membres de la droite remercient le peuple d'avoir confiance en eux aujourd'hui; qu'ils remercient de plus la presse conservatrice, qui d'un bout à l'autre du pays, a adopté une ligne de conduite patriotique.

Le chef du gouvernement n'a pas été heureux, je crois, dans les remarques qu'il a faites en cette Chambre l'autre jour. Il me semble que les hommes qui siègent en arrière de lui et qui sont aujourd'hui des hommes indépendants,—et j'ai confiance qu'il y a parmi les membres de la droite plusieurs hommes indépendants,—n'ont pas été très flattés de voir l'honorable député de Toronto, dont les principes protectionnistes sont bien connus, se lever et se faire le champion de la cause du gouvernement, du gouvernement dont les membres durant des années, ont promis au peuple, de briser les entraves qui pesaient sur le commerce, et d'anéantir les monopoles qui, selon eux, existaient dans le pays.

S'il y a aujourd'hui, dans cette Chambre, un gros monopoleur bien protégé,—j'excepte le député de Leeds-nord (M. Frost)—c'est bien l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) qui, à la veille de son élection, a déclaré à Toronto, en termes non équivoques, qu'il était protectionniste. Où étaient donc alors les membres du cabinet? Où était le directeur général des Postes? Où était le contrôleur des Douanes? Pourquoi n'avons-nous pas vu, dans cette circonstance, le ministre du Commerce faire un appel aux électeurs dans l'énergique et vigoureux langage dont il se servait autrefois, et traiter les manufacturiers de voleurs, grands et petits, saignant à blanc le peuple canadien? Tous les membres du gouvernement brillaient alors par leur absence.

Voilà ce que disait l'honorable député de Toronto-centre dans un discours qu'il a prononcé pendant cette élection.

Je déclare qu'il n'y aura aucune nouvelle revision du tarif de quelque conséquence avant dix ans au moins.

Et les journaux nous déclarent que ces paroles furent couvertes d'applaudissements.

M. BENNETT.

De sorte que les gens peuvent se lancer dans les affaires sans aucune hésitation. Notre programme aujourd'hui est de maintenir le tarif tel qu'il est, de donner aux hommes d'affaires l'occasion d'agir et de développer le commerce national sans crainte d'un changement de droits.

Qui a jamais été témoin d'une pareille humiliation! qui a jamais vu une pareille reculade de la part d'un parti politique! Je suis convaincu qu'aujourd'hui la grande majorité des électeurs, si l'occasion s'en présentait, diraient que les membres de la droite ont fait précisément ce que l'on attendait d'eux.

Nous constatons qu'aujourd'hui les deux partis ne sont plus divisés sur la question du libre-échange et de la protection. Il serait mieux, pour quelques-uns des honorables membres de la droite, pour les membres indépendants, s'il y en a parmi eux, de suivre l'exemple de leur ancien chef, l'honorable Edward Blake qui, s'apercevant qu'on voulait lui faire en politique une volte-face complète, s'est courageusement séparé de son parti, restant avec la satisfaction du devoir accompli et se sachant entouré du respect de tous les hommes honnêtes du pays, sans distiction de parti.

La ligne de démarcation qui existait entre les deux partis au sujet de la protection et du libre-échange étant effacée, il s'agit d'apprécier la conduite du premier ministre durant son voyage en Angleterre, et la seule chose qui puisse diviser les partis politiques est celle-ci: Le parti au pouvoir est-il favorable ou non à un tarif de préférence en faveur de l'Angleterre.

Les membres de la gauche ont déclaré, en termes non équivoques, que le parti libéral-conservateur était unanime sur cette question, et, sur ce point, je suis convaincu que notre parti attendra avec confiance le verdict du peuple canadien.

Le premier ministre et ses partisans ont, sur cette question, ainsi que sur la protection, opéré un complet changement de front, et ils ont adopté la politique de leurs adversaires. Le chef du gouvernement n'a pas cru nier l'autre soir la vérité des énergiques déclarations que l'on a faites contre lui à ce sujet; il s'est échauffé et, dans un langage violent, il a dénoncé l'opinion émise par les membres de la gauche. Il a dit que nos remarques n'étaient ni parlementaires ni convenables, que nos déclarations étaient humiliantes. Le mot "humiliation", j'en suis convaincu, appliqué au parti libéral est le terme propre, si tant est que ce parti peut sentir l'humiliation. Si c'est là un sentiment que ce parti ne peut éprouver, la situation dans laquelle il se trouve doit au moins l'ennuyer.

L'honorable premier ministre se plaint de ce que l'on accuse les ministres d'incapacité dans l'administration des affaires publiques. Bien, il y a divergence d'opinions sur ce point. Je suis fâché de ne pas voir à son siège l'honorable directeur général des Postes, car s'il est un homme dans cette Chambre et dans le pays, qui se croit tout à fait à la hauteur de la position qu'il occupe, c'est bien lui, ou je me trompe fort. Et, cependant, que voyons-nous? Nous voyons le directeur général des Postes ordonner qu'à l'avenir les lettres de ce pays destinées à la Grande-Bretagne, porteront un timbre de trois cents seulement, lorsque le premier bambin venu, je puis dire, sait qu'il y a un traité international qui règle cette question. Dans quelle humiliante position se trouve aujourd'hui la population du Canada. Si une personne envoie à un ami une lettre en Angleterre, le destinataire sera obligé d'en payer le port, à moins que le départe-

ment ne l'ait fait. Un ministre peut-il commettre une plus grande absurdité? J'en suis bien fâché pour le contrôleur des Douanes qui, de toute la force de ses puissants poumons a annoncé cette bonne nouvelle dans la ville de Toronto.

L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) a répété ces déclarations à son de trompe. Cependant il a eu plus tard une querelle avec le directeur général des Postes qui s'était joué de son innocence. Je ne parlerai pas de l'ignorance du contrôleur des Douanes, car cela n'était pas du ressort du département de ce dernier. Que le chef du gouvernement se rappelle bien une chose, c'est que les ministres ne sont pas les maîtres, mais les serviteurs du peuple, en tout temps et en toute occasion.

Le premier ministre n'a pas répondu aux attaques que l'on a dirigées contre le gouvernement ; le ministre du Commerce n'en a rien fait non plus, mais il a essayé d'amuser la Chambre en lui servant des jeux de mots réchauffés. Cependant ces honorables messieurs n'oseraient pas aller dans les circonscriptions électorales de l'Ontario et présenter une pareille défense de leur administration. Savent-ils que dans la lutte qui se poursuit actuellement dans l'Ontario un des plus grands reproches que l'on fait au gouvernement provincial, c'est que ses amis et ses alliés dans cette Chambre ont été infidèles à leurs promesses, et que ce reproche nuit aux libéraux de cette province.

Les amis de l'honorable ministre du Commerce ont dû être chagrinés, l'autre jour, en le voyant suer à faire des jeux de mots qu'il prépare depuis trois mois sans doute. J'admirais l'honorable ministre lorsqu'autrefois, dans un style incisif et tranchant, il attaquait la politique nationale ; mais tous ceux qui l'ont entendu, l'autre soir, doivent en venir à la conclusion que Richard n'est plus Richard, qu'il est tout autre depuis qu'il s'est cramponné au ministère, car ayant été quasi exclu du cabinet, il n'est plus qu'un crampon, et le terrain glisse sous lui. Il existe une raison spéciale pour laquelle le très honorable chef du gouvernement s'est senti un peu de mauvaise humeur. Evidemment, il a trouvé ennuyeux d'avoir à justifier ses déclarations démocratiques d'antan. Qui aurait cru que le très honorable premier ministre qui exhibait par tout le pays ses sentiments démocratiques serait prêt à accepter, à la première occasion, un hochet brillant quand on le lui offrirait.

Mais l'honorable premier ministre se trouvait dans une mauvaise position à cet égard, vu qu'il ne pouvait refuser l'honneur qu'il lui était imposé. C'est pour cette raison, à titre de courtoisie, qu'il l'a accepté de la part de Sa Majesté la reine. Combien était différente la position du ministre de la Marine et des Pêcheries ! Lui ne peut se plaindre qu'on lui ait forcé la main et qu'on l'ait pris par surprise, car l'ordre de la chevalerie lui était conférée à son arrivée même en Angleterre. La renommée de l'honorable ministre s'était répandue au loin, même jusqu'en Angleterre. J'ignore si son opinion légale de l'an dernier au sujet du commerce de préférence en était la cause, dans tous les cas sa réputation l'avait précédé, et de fait il déclara à ses commettants concernant l'acceptation d'un titre : " Je veux être franc et honnête. Avant de l'accepter, j'ai consulté mes amis, parce que j'avais été informé que l'honneur me serait offert."

Ces messieurs doivent être félicités de leurs titres ; et bien qu'on ait demandé si le très honorable premier ministre avait droit d'accepter une décoration de la France, vu qu'un sujet britannique peut le faire seulement dans le cas où elle lui est décernée pour action d'éclat ou de bravoure sur le champ de bataille, je dois dire que si cet affreux contrat du Yukon est conclu, il en est plusieurs autres dont les exploits dans les régions aurifères leur donneront droit aux honneurs.

Quittant la question commerciale, permettez-moi d'envisager un autre aspect de la politique. Quel a été durant les derniers dix-huit ans, surtout dans l'Ontario, le cri et la prétention du chef du gouvernement et de ses amis politiques, si ce n'est qu'ils voulaient voir dans la vie publique des hommes purs et sans tache seulement. L'honorable ministre a certainement une idée fort vague et fort étrange de ce qu'est un homme politique ayant ce caractère. Mânes d'Alexander Mackenzie ! ombre de George Brown ! que dites-vous à la vue de l'assemblage bigarré de ceux qui siègent sur les banquettes ministérielles ?

Tout le monde se rappelle la fameuse lettre d'Alexander Mackenzie, dans laquelle il disait privément à un de ses amis qu'il faisait la garde du trésor public, parce que, ajoutait-il, il craignait l'assaut des partisans et des solliciteurs. Or, que voyons-nous aujourd'hui ? Le trésor public est gardé par des hommes qui, si l'on en croit leur propre témoignage, sont loin d'être au-dessus du soupçon.

Représentez-vous le ministre des Travaux publics, le chef du département où s'effectue la plus grande dépense des deniers publics, à genoux devant la Compagnie du Pacifique pour quémander une misérable somme de $3,000. Et le ministre des Travaux publics connaissait son homme, et il n'y a pas de doute que M. Shaughnessy connaissait aussi son homme, lui, que pour la piètre somme de $3,000 il pouvait tenir à sa merci.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Oh ! oh !

M. BENNETT : Je ne m'étonne pas d'entendre rire l'honorable ministre, car c'était peu de chose pour lui, cela ; le tripotage qu'il commit ensuite à propos de l'affaire du Drummond étant de $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas un mot de vrai dans ce que vient de dire l'honorable député.

Quelques VOIX : Rétractez-vous !

M. BENNETT : Je regrette de n'avoir pas ici la preuve reçue dans la cause de Grenier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas de preuve de ce que dit l'honorable député. Il n'y a pas un mot de vérité dans son assertion. Il la répétera peut-être.

M. BENNETT : J'ai lu la preuve faite dans cette cause célèbre, et l'honorable ministre, assurément, ne niera pas qu'il ait obtenu un prêt de $3,000 de M. Shaughnessy. L'honorable ministre le nie-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. L'honorable député fait une question. Il dit qu'il a vu dans la preuve faite dans la cause de Grenier, que j'ai emprunté une somme d'argent de M. Shaughnessy. Voici les faits ; je les ai déjà

exposés à la Chambre et je le ferai encore. Il y a des années M. Shaughnessy vint me trouver à la suite de grandes pertes financières que j'avais éprouvées et m'offrit de me prêter de l'argent. Je refusai. Alors, il fut suggéré que, vu qu'ils faisaient le commerce de l'imprimerie, mes fils pourraient recevoir une avance qui serait remboursée en impressions. Le montant prêté a été ainsi remboursé en entier.

M. BENNETT: Voilà qui démontre combien aisément l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) est satisfait, lorsqu'il a dans sa poche une commission de lieutenant-gouverneur. Que prouve l'exposé que l'honorable ministre vient de faire? Celui-ci dit qu'il y a des années M. Shaughnessy est allé le trouver pour lui offrir un prêt d'argent. J'accepte cette déclaration, savoir: qu'il y a des années M. Shaughnessy a offert à l'honorable ministre un prêt d'argent, et que celui-ci l'a refusé. A cette époque l'honorable ministre était un solliciteur auprès du parti conservateur, et la raison pour laquelle M. Shaughnessy l'approcha était de s'assurer ses services auprès de ce parti. L'honorable ministre reste convaincu. Pourquoi M. Shaughnessy lui aurait-il offert de l'argent, alors qu'il faisait le métier de solliciteur auprès des ministres du gouvernement conservateur de l'époque, et qu'il était dans l'intimité de ces ministres?

Je ne me soucie guère de ce que peuvent en penser ou en dire les amis de l'honorable ministre, mais ce que je sais, c'est qu'il se trouve parmi les membres de la droite, des députés qui ont honte de voir en cette Chambre et dans le gouvernement un homme occupant la position de ministre des Travaux publics, sujet à une obligation comme celle qui incombe à l'honorable ministre. Peut-on s'attendre à une conduite tant soit peu impartiale, peut-on attendre quelque chose de la part d'un homme qui se trouve en la puissance même des spéculateurs et des tripotiers? Faut-il s'étonner si tout le pays a peur de voir un homme de son calibre et de sa trempe occuper la position qu'il occupe?

Que dit de lui le *Witness* de Montréal?

J'observe que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) conseille au ministre des Travaux publics de se taire plutôt que de parler. J'ai toujours admiré la sagacité de cet honorable député, et je ne puis m'empêcher de croire que dans le moment il lui donne cet avis.

Comment! M. l'Orateur, voyez l'attitude de la presse du pays aujourd'hui; voyez les amis politiques poussant et acculant le ministre des Travaux publics au pied du mur. Ah! M. l'Orateur, s'il est un homme dont la position soit assurée dans le ministère aujourd'hui, c'est le ministre des Travaux publics (M. Tarte), car il peut, du haut de son piédestal, braver et défier tout le parti libéral. Quelles paroles rapporte-t-on avoir été prononcées dans la province de Québec, il y a quelque temps, par l'honorable premier ministre?—Que si le ministre des Travaux publics devait quitter le cabinet, il devrait partir aussi. Ce sont deux espèces de frères siamois: la mort de l'un devrait entraîner la mort de l'autre.

On nous a dit que nous allions avoir un gouvernement pur en ce pays. Voilà ce que certains membres de la droite nous déclarent, mais quelle est la conduite de quelques-uns de leurs propres amis à cet égard? Nous voyons siéger à la droite des députés de l'Ontario qui possèdent de la fortune et de l'indépendance. L'honorable député de Norfolk (M. Charlton) est connu dans toute cette province pour être un homme riche. De temps à autre ce monsieur a fait preuve d'indépendance; et quelle est son avis touchant l'assemblage des hommes qui siègent maintenant sur les banquettes ministérielles?

Ses commettants lui ont fait fort à propos, l'automne dernier, à l'occasion de l'anniversaire de ses vingt-cinq années de vie publique, une démonstration qui, je crois, lui fut agréable, et qui fut belle et digne. Une adresse lui fut présentée en cette circonstance, et après la lecture de cette adresse, on resterait convaincu qu'elle a été écrite par l'honorable député lui-même; mais la chose doit plutôt s'expliquer ainsi: c'est-à-dire que sa manière d'écrire et de parler est devenue si populaire là où il demeure, que tous ceux qui y parlent ou y écrivent en sont devenus pénétrés, et que par suite cette adresse porte l'empreinte de la plume, ou plutôt du style de l'honorable député de Norfolk (M. Charlton).

Quoi qu'il en soit, une adresse fut présentée à l'honorable député en cette circonstance, et j'en citerai un petit échantillon pour démontrer comme sa manière d'écrire est ardemment et servilement imitée dans ce comté.

Voici:

Non seulement vous avez conquis le succès et la renommée comme chef de parti, mais le nom de John Charlton comme orateur, économiste, financier, réformateur des mœurs, et comme l'ennemi le plus acharné du vice, est devenu légendaire dans toutes les familles canadiennes.

Cette adresse dit ensuite, et j'en approuve chaque mot, ici comme dans tout ce qui précède:

Nous croyons que c'est un de vos titres de gloire que d'avoir produit sur les cœurs et sur les foyers en ce pays une impression qui ne le cède à nulle autre reçue des hommes de votre temps. Il peut s'en trouver de plus adroits en escrime politique, de plus versés en intrigue, ayant plus de moyens et d'artifices, mais personne dans la vie publique ne possède une place plus incontestable dans la confiance et dans l'estime de ses compatriotes.

Eh bien! M. l'Orateur, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) connaît les hommes au milieu desquels il siège; oui, M. l'Orateur, il connaît chacun d'eux, et quel est celui d'entre eux qu'il voulait qualifier de receleur politique? Si l'honorable député n'a pas écrit cette adresse, il y a certainement acquiescé, et il lui a répondu d'une façon fort convenable. M. l'Orateur, j'ai toujours compris qu'un receleur est celui qui se tient entre le voleur et le volé; et celui que l'honorable député (M. Charlton) a voulu qualifier de receleur parmi les membres de la droite, il le connaît, mais je dois dire qu'il ne le nommera pas à présent.

Il dit:—

(Ils sont plus adroits en intrigues.)

Eh bien! je ne demanderai pas à l'honorable député (M. Charlton) de s'expliquer à cet égard, car, bien qu'il ne fasse pas partie du cabinet, je ne pense pas qu'il désespère encore de recevoir la position d'ambassadeur à Washington. Ce monsieur est un des hommes dont ses amis politiques désirent se débarrasser. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) doit aller au Nord-Ouest parce que l'honorable député de Huntingdon (M. Scriver) ne voudrait pas y aller; et comme si le parti libéral en voulait à sa vie, le *Globe*, il y a quelque temps, choisissait l'honorable député de

Norfolk-nord (M. Charlton) comme ambassadeur au Yukon. Il doit y avoir une forte partie d'engagée pour qu'on veuille chasser des premiers rangs du parti les hommes qui, en une ou deux circonstances, ont manifesté quelques signes d'indépendance.

L'honorable député (M. Charlton)—ses amis ne l'ignorent nullement— est quelque peu accessible à l'adulation et à la flatterie, et cela a donné lieu à quelque dévoilement des secrets du parti, car ses admirateurs dans cette adresse, disent encore :—

Nous croyons fermement que votre élévation à l'une des plus hautes fonctions de l'Etat constituerait une assurance pour tous les amis des mœurs, de la justice et de l'égalité, et pour tous ceux qui espèrent dans le progrès, que les beaux jours de la prospérité du pays ont certainement commencé à luire. Cet élément éminent et imposant de vos compatriotes n'aura de repos que lorsque votre main dirigeante participera à la conduite du vaisseau de l'Etat.

Je cherche vainement quel est celui des ministres actuels qui aide à l'honorable député à entrer dans le cabinet. Le *Globe* veut l'envoyer au Yukon, et je crois qu'il n'est pas un membre de la combinaison qui lui tende une main secourable pour l'y introduire.

Ensuite, sur un ton plein de jactance,—je ne doute pas qu'il n'ait parfaitement convenu à l'honorable député—les adulateurs de celui-ci parlant d'une phase de son passé politique, quelque peu incompatible avec les actes de John Charlton, considéré comme réformateur des mœurs et comme l'ennemi le plus acharné du vice, car voici ce qu'ils en disent :

La superbe situation de votre parti aujourd'hui ne peut être considérée par tout homme juste que comme due en grande partie à votre généreuse bonté.

Eh bien ! M. l'Orateur, j'ai entendu parler de la généreuse libéralité de l'honorable député envers les électeurs de son comté ; j'ai lu quelque chose au sujet de billets de banque d'un et de deux dollars s'égarant dans les poêles de cuisine, comme on l'a exposé devant les tribunaux dans les procès électoraux de ce monsieur. Est-ce là la libéralité dont parlent l'honorable député ou ses amis ?

M. CHARLTON : Puis-je demander à l'honorable député (M. Bennett) de rectifier une assertion erronée, entre plusieurs autres ? Je n'ai jamais eu de procès électoral.

M. BENNETT : Je pensais que l'honorable député tomberait dans le piège, et c'est ce qui est arrivé sans peine. Eh ! je savais que la poursuite n'était pas intentée à l'honorable député (M. Charlton). Il a toujours été trop prudent pour avoir un procès d'élection ; c'était son frère qui était le génie malfaisant. Peut-être l'honorable député dira-t-il que cela a été révélé. par la preuve d'un des procès d'élection de son frère.

Il prétend que j'ai fait des assertions erronées, mais certainement il ne répudiera pas la magnifique adresse dont j'ai parlé, ni ne me blâmera de porter à la connaissance de cette Chambre,—et aussi d'une petite fraction de la population, je l'espère,—certains fragments de cette adresse démontrant la haute estime et la grande considération dans lesquelles il est tenu.

Un autre député se trouvait en cette chambre à la dernière session, qu'il pouvait facilement faire l'étude des compagnons auxquels il était lié : je parle de l'ex-député de Toronto-centre (M. Lount). Cet homme était venu ici précédé d'une grande réputation d'homme de loi, avec la réputation d'un homme qui bientôt prendrait place au premier rang ; mais il ne tarda pas à quitter la compagnie dans laquelle il était tombée, et pourquoi ? Je citerai le *Globe* de Toronto en date du 16 novembre, qui donne les raisons, entre autres, pour lesquelles M. Lount a abandonné cette compagnie, disant :

Un homme, toutefois, doit songer encore à autre chose qu'aux intérêts publics. Son temps s'était trouvé tellement absorbé, qu'il avait dû se demander s'il aurait à vivre de son indemnité parlementaire, ou à se retirer de la vie publique, ou à adopter le métier de politicien. Ce dernier parti ne lui souriait guère. Quelle que fût le peu d'efficacité avec laquelle il avait rempli ses devoirs parlementaires, sa conduite avait été pure de tout acte tant soit peu empreint de honte ou d'inquiétude. Il ne voulait pas, non plus, en arriver à compenser la perte de ce que lui rapporte sa profession par l'obtention d'avantages dans la vie publique.

M. Lount a siégé au milieu même des membres de la droite, il s'est trouvé dans leur intimité, ils ont formé son entourage, et lorsque, voyant ce qu'on y faisait, il constata ce que le journal appelle " compenser la perte de ce que rapporte la profession par une conduite indigne et par des actes honteux ", il ne crut pas devoir rester attaché à ce parti plus longtemps.

Ces messieurs, qui parlent de procurer au peuple canadien un gouvernement pur, doivent démontrer, non par des paroles, mais par des actions, que tout ce qu'ils veulent, c'est l'intégrité des hommes publics.

Après une longue vacance, la droite présente à cette Chambre et au peuple une proposition de l'importance la plus grave. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) déclare avec raison que le gouvernement du jour a de l'audace et de la bravoure. Je suis de l'avis de l'honorable député, disant que ces messieurs ont de l'audace. Comment ! ils en ont même jusqu'à la folie. J'admets encore qu'ils sont braves ; mais nul ne pourrait avoir leur bravoure en se conduisant d'une manière raisonnable et sensée ! Qu'ont-ils donc fait ? Les voici qui présentent à cette Chambre une proposition dont l'importance n'a jamais été égalée, ni de près ni de loin, par une mesure quelconque relative à une entreprise publique : ils sont prêts à abandonner les richesses les plus considérables qui aient jamais été découvertes dans le monde entier, et pourquoi ? Pour une considération des plus piètres et des plus absurdes. Il n'est besoin que d'examiner l'histoire politique du Canada des six derniers mois, pour voir comme tous ces plans ont été ourdis froidement et prudemment. On n'a qu'à jeter les yeux sur la liasse du *Globe*, et à lire ce que ce journal a dit de la part de ceux qui sont au fond de cette immense entreprise, pour constater que celle-ci n'est pas le résultat de la pensée subite d'un jour, mais qu'elle est l'objet d'un projet monstrueux, né depuis des mois, et offert maintenant seulement à l'attention publique.

Lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux a présenté ce projet à la Chambre, comment a-t-il pu justifier l'insuffisance de ses explications ? Si la proposition a l'importance que le pays lui trouve, un ministre ne devrait pas s'adresser à la Chambre ou au pays à son sujet sans être parfaitement en état de l'expliquer dans tous ses détails.

Eh bien ! M. l'Orateur, quels sont ceux qui sont au fond de cet énorme coup ? Jetez les yeux sur la presse de l'Ontario. Audacieusement et impudemment, bien décidés à ne pas se retirer ni reculer, apparaissent d'abord, Mann et Mackenzie, constituant une société importante d'entrepreneurs

publics. Puis, alliés à eux, viennent M. Robert Jaffray, le sénateur Cox et d'autres ayant la réputation de capitalistes dans l'Ontario. Et en outre et par dessus tout, tous ces gens-là sont reconnus pour être en rapports intimes avec le parti au pouvoir.

La droite s'excuse d'abord en disant qu'il y a lieu de présenter cette proposition à présent, attendu que le temps s'écoule vite et que la proposition doit faire immédiatement l'objet de notre considération. Mais, M. l'Orateur, on supposerait qu'il n'y a pas plus de quelques semaines que le pays connait la grande richesse du Yukon. Le ministre déprécie l'intelligence du peuple canadien en parlant ainsi, car dès le mois de mai 1897, la presse du pays savait parfaitement qu'une richesse illimitée attendait l'exploitant dans la région du Yukon. Et puis, le gouvernement possédait le rapport des explorations de M. Ogilvie, son propre arpenteur ; il avait des cartes de la contrée ; il était au fait tout autant qu'aujourd'hui.

Pourquoi alors le gouvernement n'a-t-il pas fait sa proposition, il y a un an ? Simplement parce qu'il avait conscience de l'étrangeté et de l'étendue de la mesure, au point de craindre de la soumettre à ses partisans, et encore bien moins au pays. Mais Mann et Mackenzie ont attendu, pour obtenir précisément ce qu'il voulaient, c'est-à-dire l'occasion de prouver à ces messieurs leur force et leur puissance dans l'Ontario. L'élection de Toronto-centre leur a fourni cette occasion, et la puissance de leurs capitaux a gagné la bataille en faveur de la droite et de ce moment, le gouvernement, satisfait de leur succès, voulut bien se charger du fardeau de faire accepter le contrat qu'on nous propose.

M. l'Orateur, le gouvernement n'est pas justifiable de venir nous dire aujourd'hui que cette question est tellement urgente, qu'elle est d'une importance si pressante, qu'il nous faut nécessairement nous en occuper, car il possédait il y a un an tous les les faits qui lui sont connus aujourd'hui.

Il est une autre proposition de ces membres où ils violaient toutes leurs promesses antérieures à l'élection dernière. Nous les voyons se présenter au parlement aujourd'hui dans les mêmes circonstances qu'ils l'ont fait lors de l'affreux coup du Drummond, pour demander. . . . quoi ? d'approuver un contrat qu'ils se sont engagés à conclure avant d'avoir consulté leurs partisans à cet égard.

L'honorable chef du gouvernement désire que ce débat prenne fin. Tout naturellement, car il a vu l'an dernier quel est l'effet des discussions publiques de la Chambre ; il a constaté que la longue discussion souleyée par le coup du Drummond, et la publication de cette affaire dans la presse, ont eu l'effet, ce que je crois, d'empêcher le bill de devenir loi. Le peuple doit rendre grâce au parti conservateur de ce que celui-ci a mis fin tout de suite à la tentative de commettre l'un des vols et l'un des assauts les plus criants dont le trésor public ait jamais été l'objet ; et ces messieurs constateront aujourd'hui en cette chambre un tel esprit d'indépendance parmi les membres indépendants qui les entourent, qu'ils seront forcés de retirer le bill proposé.

Comment ! M. l'Orateur, d'abord le gouvernement a proposé son bill, demandant à ses partisans de l'accepter dans son intégrité ; ensuite, après avoir entendu les plaintes qu'on a faites, le ministre de la Justice a dû avouer au Sénat que le contrat n'est pas obligatoire, et qu'on ne demandera pas au parlement de ratifier le contrat qui lui a été soumis, mais que ce contrat sera modifié de manière que les partisans du gouvernement puissent consentir à y adhérer.

Eh bien ! M. l'Orateur, qu'est-ce que tout cela prouve ? Que l'audace même de ces exploiteurs de l'assaut commis sur le trésor public, MM. Mackenzie et Mann, a elle-même reculé devant la possibilité de voir le parlement adopter un projet de ce genre ; et ces messieurs ont ainsi fait, qu'ils ont demandé au ministre de faire de leur mieux, ajoutant qu'ils consentiront toujours à l'arrangement.

Il est inutile de parler à ces messieurs des professions politiques qu'ils ont pu faire, attendu qu'ils les ont jetées à tous les vents. Ils ne leur reste plus aucun sentiment de pudeur ; et je suis heureux de savoir que l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) est en cette ville aujourd'hui, car il nous est permis de nous attendre à le voir dénoncer le gouvernement actuel, comme il a dénoncé l'ancien, à propos de ce qu'il se plaisait à appeler des assauts sur le trésor public. J'espère que, d'accord avec les désirs de ses commettants—et je connais les vœux de nombre d'entre eux,—il dénoncera cet atroce assaut qu'on livre aujourd'hui au trésor public. Eh quoi ! voici des hommes qui ont réclamé des années durant que tous les contrats fussent produits devant le parlement, que les termes en fussent soumis au parlement et approuvés par lui avant que le gouvernement fût lié, et voici que ces mêmes hommes affirment hautement aujourd'hui qu'ils ne sont pas obligés de demander au parlement d'intervenir, mais qu'ils n'ont qu'à présenter un menu à feurs partisans serviles, avec ordre de l'accepter dans son intégrité !

Mais il me fait plaisir de pouvoir dire que l'opposition que ce projet a rencontré dans la Chambre et de la part des journaux du pays, a forcé le gouvernement à capituler. L'honorable ministre de la Justice (M. Mills) a déclaré hier au Sénat que le bill était si mauvais que le gouvernement ne demanderait pas à ses partisans de l'adopter en entier. Les honorables ministres se lancent dans cette entreprise sans savoir où ils en sont ; on pourrait pourtant supposer que, guidés par les leçons du passé, ils seraient bien prudents avant de s'aventurer dans l'inconnu.

Que se propose-t-on à propos de la construction ? Le gouvernement vient devant le parlement avec une proposition dont le plus fort argument est qu'il veut faire construire un chemin entièrement canadien. Mais en même temps, il est obligé d'admettre, comme un honorable ministre l'a fait hier, qu'il n'est pas certain de son affaire, même sur ce point. Il sait que rendu à la rivière Stikine, il faut absolument faire un transbordement des grands navires dans les petits, et il sait aussi que ce transbordement met les marchandises sous le coup des lois douanières américaines.

Il est vrai que l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) a dit hier qu'il croyait qu'un arrangement avait été conclu pour transborder dans les navires canadiens, allant à Dawson par la rivière Saint-Michel. Je voudrais maintenant lui demander si cet arrangement avec les Etats-Unis, pour permettre le transbordement des cargaisons des navires océaniques dans des bateaux de rivières sur le Yukon, s'applique aussi à la rivière Stikine.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : D'après ce que je me rappelle, dans les règlements des Etats-Unis le nom de la rivière Stikine n'est pas mentionné, mais il est question de Juneau, Dyea, de Saint-Michel, je crois, et " autres ports de ce pays." Je crois que c'est ce que dit le règlement. Je puis faire voir ce règlement à l'honorable député, mais je ne l'ai pas sous la main.

M. BENNETT : Les honorables ministres n'iront certainement pas s'aventurer ainsi en aveugles, après les leçons qu'ils ont eues avec les frais de port pour l'Angleterre et le tarif différentiel. Il n'est pas étonnant qu'après ces deux affaires, le *Times* de Londres ait jugé à propos de donner au gouvernement le conseil suivant :

Dans tous les cas, les marchandises expédiées par cette voie doivent être transbordées des navires océaniques dans les navires de rivière à Fort-Wrangel, où la douane américaine perçoit ses impôts. Il paraît cependant, que la navigation de la rivière elle-même, dans les limites de l'Alaska, est libre, en vertu de traités avec la Russie et les Etats-Unis. Nous devons supposer que le gouvernement canadien a tenu compte de tous ces détails, avant de conclure le marché pour la construction de ce chemin de fer qui est destiné à relier la côte du Pacifique et le Yukon.

Je suppose, néanmoins, que le gouvernement compte sur l'appui aveugle de ses partisans, même si aucune solution satisfaisante n'est donnée à cette question.

Mais s'il y a dans ce contrat une clause qui doit être combattue, et combattue sans merci, c'est celle du monopole. Pendant dix ans aucun autre chemin de fer ne pourra être construit dans ce pays, et les entrepreneurs pourront extorquer—je crois que le mot n'est pas trop fort, vu les pouvoirs énormes qui leur sont conférés—les prix qu'ils voudront de ceux qui seront obligés de se servir de leur chemin. Pendant les quatre premières années, ils pourront exiger ce que bon leur semblera ; mais supposons, pour les besoins de la discussion, qu'ils demandent $1 par 100 livres. Après quatre ans, ils ne pourront exiger que 75 cents par 100 livres, et en supposant toujours qu'ils auraient commencé par $1 par 100 livres, trois ans après, ils chargeront 56 cents par 100 livres, de sorte que le gouvernement donne aujourd'hui à ce monopole droit d'exiger des voyageurs beaucoup plus que ce qu'ils sont prêts à accepter sept ans plus tard, c'est-à-dire, environ 50 pour 100 de plus qu'un prix raisonnable.

Nous avons entendu hier un représentant de la Colombie anglaise faire une estimation de la quantité de marchandises qu'on s'attend à expédier dans ce pays, et s'il faut s'en rapporter à ce qu'il dit, on voit que les privilèges accordés à ce monopole sont simplement énormes.

S'il est vrai, comme l'a déclaré le ministre de la Justice au Sénat, que le gouvernement a apporté des changements à ce contrat, l'opposition pourra revendiquer le mérite de lui avoir arraché ces concessions ; comme nous avons déjà réussi à convertir nos adversaires à la protection, nous pourrons nous vanter de les avoir convertis aussi dans cette affaire.

Mais c'est quand on en vient à considérer l'énorme quantité de terrains que le gouvernement concède à cette compagnie, on reste confondu par les proportions gigantesques de cette concession. Hier soir, M. Ogilvie, l'explorateur dont le nom est maintenant universellement connu, grâce à ses travaux dans le district du Yukon, a déclaré dans un journal que l'étendue des terrains minéralisés dans ce pays était de 149,000 milles carrés. D'après le contrat la compagnie doit en recevoir 5,850 milles. Mais quels seront ces terrains ? Ce ne seront pas les terrains que le gouvernement désignera, mais tout ce qu'il y aura de plus riche et de meilleur parmi les meilleurs terrains du pays. J'ai calculé, et je crois ce calcul raisonnable, que 5 pour 100 de ces 149,000 milles seront des terrains minéralisés de première qualité. On voit donc du premier coup d'œil que les entrepreneurs qui recevront 5,850 milles de terrains prendront tout ce qu'il y a de meilleur dans le pays. Mais ce qu'il y a de plus condamnable dans tout cela, c'est qu'ils ne sont pas tenus de choisir leurs terrains à présent ; on leur accorde du temps, de sorte que les hardis pionniers, les vaillants mineurs qui au risque de leur vie s'engagent dans ce pays, ne seront que de simples agents de prospection pour le compte et dans l'intérêt de MM. Mann et Mackenzie, et rien autre chose. Cette proposition est tellement audacieuse qu'on reste stupéfié en la lisant. Il n'est pas étonnant que les honorables ministres cherchent à la faire adopter en toute hâte par la Chambre.

Nous pouvons faire des comparaisons. Je possède des renseignements que je crois exacts sur la richesse fabuleuse de ce pays. J'ai eu l'avantage de converser avec un homme récemment arrivé de ces parages. On a peine à concevoir que tout ce que l'on rapporte de merveilleux puisse être la vérité. Mais on devait s'attendre à trouver de l'or. Depuis quarante ans, de riches découvertes d'or ont été faites dans la partie septentrionale de la Colombie anglaise, de l'autre côté du détroit de Behring, sur le territoire russe ; c'est un fait bien connu qu'il y a des mines qui ont été exploitées sur une grande échelle et ont rapporté des richesses incalculables. Il était alors à supposer que de très riches dépôts existaient dans cette vallée du Yukon. Aujourd'hui nous voyons des gens prendre des *claims* de cent à deux cents pieds et qui leur rapportent non des milliers, mais des millions de piastres. Cependant on propose de sacrifier cette énorme étendue de terrain, 5,850 milles carrés des plus belles terres minières de toute la région—pour le bénéfice de ce gigantesque monopole et de ceux qui se cachent derrière lui, Ne sait-on pas que la fameuse mine Le Roi, dans la Colombie anglaise, n'a que 162 acres de superficie et la Chambre ignore-t-elle qu'il a été offert $3,000,000 pour ces 162 acres ? Cependant les richesses de la Colombie anglaise ne sont pas du tout à comparer à celles du district du Yukon. Le département a en sa possession les rapports confidentiels de M. Ogilvie, mais il les ignore complètement et concède à ce gigantesque monopole, 5,850 milles carrés des meilleures terres minières de ce district. Je sais que la population de l'Ontario s'attend à ce que les honorables députés qui siègent à droite de cette chambre protesteront contre ce projet. Je vois en face de moi des hommes ayant de la fortune, des hommes qu'on n'a pas fait taire depuis 6 mois en accordant des sinécures quelconques à des parents pauvres, des hommes qu'on s'attend à voir se lever en faveur des intérêts du pays. Je fais appel à des hommes comme l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), l'honorable député de Wentworth (M. Bain), l'honorable député de Brant-nord (M. Somerville), l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) et je leur demande d'affirmer leur indépendance. J'allais nommer aussi l'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron),

il a été amadoué depuis la dernière session par la place de directeur de la poste de Goderich, qui a été donnée à son gendre. Je m'adresse aussi avec une certaine confiance à l'honorable député de Simcoe (M. McCarthy), ainsi qu'à l'honorable député de Kent, un homme riche qui ne désire aucune place du gouvernement ; ses électeurs s'attendent à ce qu'il fasse des réprimandes au gouvernement. Je dis la même chose à l'honorable député de Durham-ouest (M. Beith). Je pourrais repasser ainsi toute la liste.

Je ne veux pas faire de personnalités, mais je vois de l'autre côté de la Chambre des députés qui sont dans une position aussi peu enviable, si ce que disent les journaux est vrai, que celle de M. Langelier, l'ex-député de Québec centre, avant sa nomination. Les journaux et les amis de ces honorables députés prétendent qu'ils ont leur nomination dans leur poche. Je ne m'attends pas à ce que ceux qui attendent quelques faveurs du gouvernement protestent contre ce projet de loi, mais j'espère que ceux que j'ai mentionnés, ainsi que d'autres des autres provinces, exprimeront leur désapprobation.

Quand le gouvernement aura ainsi sacrifié le plus riche héritage que le pays ait jamais eu, qu'aurons-nous en retour ? Le premier ministre nous a déclaré que ce chemin n'était, après tout qu'une construction temporaire, et que d'ici à quelque temps, il faudra avoir des moyens de communications permanents avec ce pays. Où sont les représentants du Nord-Ouest ? Où est l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis), où est l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) ? Leurs électeurs s'attendent à les voir travailler en faveur de la route d'Edmonton. Qu'est-ce que les honorables députés pourront obtenir pour aider à la construction d'un chemin à travers leur pays ? Mackenzie et Mann vont accaparer plus de la moitié des terrains les plus riches du Yukon ; alors qui paiera pour le chemin de fer d'Edmonton que le gouvernement sera obligé de faire construire pour apaiser ces honorables députés et s'assurer de leur vote en faveur de cette monstrueuse proposition ? On sera obligé de se rabattre sur les anciennes provinces et on nous demandera de puiser dans le coffre public pour subventionner ce nouveau chemin, afin de contenter les électeurs de ces honorables députés qui auront servilement approuvé un projet qui doit faire de Mann et Mackenzie des multi-millionnaires.

Où est M. Mackenzie aujourd'hui ? Les journaux annoncent qu'il est en route pour l'Angleterre. Ce grand projet ne l'intéresse pas assez pour qu'il reste ici, à surveiller ses intérêts et travailler à faire adopter le bill par le parlement. Il sait que sa présence est inutile, et qu'il y a ici des gens bien disposés qui sont prêts à travailler à son adoption. Mais M. Mackenzie est habitué à diriger de grandes entreprises et que va-t-il faire en Angleterre ? Il s'en va montrer son contrat aux capitalistes anglais et leur expliquer qu'il tient dans le creux de sa main les richesses inépuisables du Yukon. Il pourra revenir au pays avec une compagnie toute formée dont le capital se chiffrera par des dizaines—j'allais dire des centaines de millions de piastres.

Jamais semblable proposition n'a été soumise au parlement, pour dépouiller un pays de sa plus grande richesse. Comparées à celle-ci, d'autres transactions du gouvernement sont des bagatelles. Hier après-midi, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) a parlé de ce qu'on a appelé le "livre de Dan Rose." C'est scandaleux de voir que le gouvernement a promis que l'on mit sur ce livre, qu'il était publié avec l'autorisation du gouvernement canadien ; c'est une simple spéculation pour permettre à un scribe salarié comme Rose de mettre trois ou quatre mille piastres dans sa poche, en récompense des services qu'il a rendus dans le quartier Saint-Jean pour assurer l'élection de l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram). C'est une honte pour le pays de voir à l'étalage des librairies un livre comme celui-là, rempli de réclâmes communes, et sur la couverture l'autorisation de l'Etat. Je suis informé par une autorité compétente que l'imprimerie du gouvernement aurait pu préparer ce volume pour 10 centins par exemplaire. Quel aurait été le résultat si on avait adopté ce moyen ? Le gouvernement aurait pu en inonder l'Europe et les Etats-Unis et faire au pays la plus grande réclame qu'il ait jamais eue. Au lieu de cela on en confie la publication à un politicien pour lui permettre de faire un fort bénéfice. On nous annonce aussi que le gouvernement va acheter 10,000 exemplaires de cet ouvrage. S'il y a ici un ministre qui connaisse quelque chose de ces bagatelles comme l'affaire du Yukon, ou la publication de ce livre, je lui demande de me dire si ce volume doit être distribué aux membres du parlement ? Je demande, M. l'Orateur, s'il y a ici un ministre qui porte quelqu'intérêt à une bagatelle comme le projet du Yukon, de dire à la Chambre.....

M. LANDERKIN : Donnez un avis de motion.

M. BENNETT : J'accepte le conseil de l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin), je regrette qu'il ne soit pas ministre, car je le considère plus capable et plus compétent que beaucoup d'entre eux, et il est certainement plus courtois.

M. LANDERKIN : Je ne vous crois pas bon juge.

M. BENNETT : L'honorable député prétend que je fais erreur en pensant qu'il est courtois. Je crois que j'ai pris les apparences pour la réalité. Je demande de nouveau s'il y a ici un ministre pour nous dire si ce livre doit être distribué en quelque quantité, soit au Canada, aux Etats-Unis, en Europe, ou aux membres du parlement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davis) : 20,000 exemplaires seront distribués.

M. BENNETT : Où ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ils seront en grande partie donnés aux députés pour être distribués.

Sir CHARLES TUPPER : Je me permettrai de faire remarquer que si ce livre est maintenant prêt, les députés sont en droit de s'attendre à le recevoir bientôt.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député peut être certain que les livres seront distribués aux députés dès que nous les aurons reçus, et chaque député en aura beaucoup plus qu'un exemplaire.

M. BENNETT : Je ne veux pas retenir la Chambre beaucoup plus longtemps ; mais je désire faire remarquer qu'à quelques exceptions près, je ne demande pas aux honorables députés de la droite de changer de sentiments sur cette question. Il y a deux sessions, je les ai vus se montrer obéissants à la voix du *whip* du parti, et je sais que la plupart d'entre eux, répondront toujours à cet appel. Mais ceux-là ne doivent pas oublier qu'un jour viendra où il leur faudra descendre des hautes positions qu'ils occupent comme maîtres du peuple, pour devenir les serviteurs du peuple. Qu'ils n'oublient pas que jamais un parti politique dans la province de l'Ontario n'a présenté un spectacle aussi humiliant que celui que nous présente le parti libéral aujourd'hui. En dehors des ministres, il n'y en a pas un seul qui n'ambitionne une position dans le cabinet, pas un seul. Conçoit-on la grande province de l'Ontario, le porte drapeau du parti libéral comme on l'a appelée, représentée du côté du gouvernement non par des hommes ayant l'ambition de venir au premier rang, mais par des hommes qui cherchent à arracher à leurs maitres autant de places qu'ils se croient capables d'en remplir. Qui aurait jamais cru que le parti libéral offrirait un pareil spectacle ? Qui aurait pu prévoir cet état de choses, parmi ceux qui se le rappellent combien de fois ces messieurs ont dit et répété dans toute la province de l'Ontario, que le jour où ils arriveraient au pouvoir, on ne trouverait pas dans leurs rangs un seul homme assez ambitieux pour accepter une faveur du gouvernement.

Voyez cependant dans quelle position humiliante ils se trouvent aujourd'hui. En arrière du chef se trouvent des hommes devant qui on fait miroiter depuis des mois une place de juge à Toronto. Leurs amis le savent. Le précédent député de Toronto-centre a été alléché par cette position jusqu'à ce qu'il donnât sa démission de dégoût. Il y a ici en ce moment deux honorables députés qui, s'ils avaient l'intention de rester dans la vie publique, ne se montreraient pas aussi complaisants ; ils se révolteraient sous l'aiguillon. Actuellement le gouvernement agite devant eux une place de sénateur, sachant bien que cela lui assure deux ou trois votes. Aujourd'hui et depuis des années des positions ont été ainsi agitées devant les yeux des partisans affamés des honorables ministres et ils le savent bien.

M. LANDERKIN : Il n'y a plus d'affamés dans le pays.

M. BENNETT : Vous souffrez cependant quelquefois de la sécheresse. Je profite de cette occasion pour protester, au nom de la division que j'ai l'honneur de représenter, contre cette gigantesque et monstrueuse exploitation du trésor public. Je proteste au nom de la décence, car il est honteux de jeter ainsi d'innombrables millions à tous ces exploiteurs du trésor. Tant que durera la session, je m'opposerai à cette monstrueuse proposition et j'espère bien qu'il s'écoulera des mois avant que la Chambre la sanctionne.

Je crois que nous avons déjà réussi à affecter l'opinion publique, et même certains députés indépendants, puisque nous avons forcé le ministre de la Justice à déclarer hier que le gouvernement est prêt à faire des concessions, et j'espère aussi et je souhaite, qu'en discutant et en combattant avec acharnement nous obtiendrons des modifications au contrat, tout en laissant continuer les travaux qui sont déjà commencés, comme je le vois avec plaisir, car toute la gauche est en faveur de la construction de ce chemin sous le plus court délai possible. Mais que les ministres viennent devant la Chambre avec une proposition raisonnable, et je suis convaincu qu'elle recevra l'approbation et l'appui chaleureux de toute la gauche. Mais tant qu'on nous demandera de sanctionner un projet aussi monstrueux, je déclare que je ferai tous mes humbles efforts pour le combattre au risque de prolonger la session de plusieurs mois.

M. CRAIG : Je ne me lèverais pas en ce moment si quelque député de la droite désirait prendre la parole, mais comme personne n'y paraît disposé, je ferai quelques remarques sur certains passages du discours du trône. Tout le monde est certainement d'accord pour se féliciter sur la prospérité du pays bien que je n'admette pas quelques-unes des raisons que l'honorable député de Toronto-centre à données, pour expliquer cette prospérité.

Au cours de mes remarques je me propose de relever certains passages du discours de l'honorable député de Toronto-centre. Il prétend que bien qu'une partie de la prospérité dont jouit le pays, soit due à l'abondance de la récolte, ce dont nous nous réjouissons tous, la plus grande part en revient à la politique fiscale du gouvernement adoptée à la dernière session, il dit :

Le parlement, par la revision qu'il a fait du tarif à la dernière session, a fait naître chez tous les hommes d'affaires une confiance qu'ils ne possédaient pas au même degré auparavant.

Voilà assurément un aveu remarquable, mais pourquoi la revision du tarif à la dernière session a-t-elle donnée confiance aux gens d'affaires ? C'est parce que le tarif n'a pas été sensiblement modifié.

Pendant dix-huit ans la population était habituée à entendre nos honorables adversaires déclarer que la protection était la plaie de ce pays ; que dès qu'ils arriveraient au pouvoir ils en feraient disparaître tout vestige ; que le tarif serait entièrement modifié ; qu'ils iraient aussi loin que possible dans le sens du libre-échange ; que s'ils ne peuvent pas adopter le libre-échange absolu, dès à présent, c'était le but qu'ils se proposaient d'atteindre.

Tout le pays a entendu cela et beaucoup d'électeurs ont cru à ce qu'on leur disait. Beaucoup de cultivateurs croyaient que si les libéraux arrivaient au pouvoir, le libre-échange serait adopté en grande partie. Les hommes d'affaires et les industriels craignaient que ces promesses ne fussent mises à exécution et comme le dit l'honorable député de Toronto-centre, parlant de la revision du tarif de l'an dernier, la confiance est revenu, parce que le principe de la protection a été maintenu.

Je veux qu'il soit bien compris que ce n'est pas parce qu'on a introduit le libre-échange dans le tarif, ce n'est pas parce que les promesses faites dans l'opposition ont été tenues que la confiance est revenue, mais bien parce qu'on a maintenu le principe de la protection et qu'on a fait comprendre à la population qu'on n'avait pas l'intention de ruiner toutes les industries du pays établies par la politique nationale. L'honorable député a dit aussi :

Il existait—je ne le nie pas—dans l'esprit des hommes d'affaires et des fabricants l'impression que la politique

fiscale du parti libéral n'offrait pas d'aussi grandes garanties que la politique fiscale du parti conservateur.

C'était une impression très naturelle, et l'honorable député dit qu'elle existait. Pourquoi ? Parce que le peuple eût foi dans la sincérité du parti libéral, on avait entendu les discours du premier ministre actuel et du ministre du Commerce, et l'on avait cru que ces messieurs étaient sincères dans leurs promesses, qu'ils n'avaient pas simplement pour but d'arriver au pouvoir. On avait dit aux électeurs que le parti libéral préconisait le libre-échange et qu'il mettrait ses idées en pratique s'il arrivait au pouvoir, et l'impression générale créée dans le pays parmi les hommes d'affaires, et surtout parmi les fabricants et les ouvriers, était que la politique libérale n'était pas aussi saine qu'elle devrait l'être.

J'ai été fort surpris d'entendre l'honorable député de Toronto-centre dire que les promesses faites par le parti libéral avaient été remplies sous tous les rapports. L'honorable député qui a appuyé l'adresse est poète, et je crois qu'il a dû parler comme tel, car un homme d'affaires n'aurait jamais fait semblable déclaration. Qu'un homme, après avoir étudié sérieusement les promesses faites par les honorables messieurs de la droite, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, dise que ces engagements ont été remplis dans tous les détails, c'est chose que je ne puis comprendre. Cela dépend évidemment des idées politiques. Si les honorables députés de Norfolk-nord (M. Charlton), de Leeds-sud (M. Frost), de Hamilton (M. Wood) ou le ministre des Douanes, pris collectivement ou individuellement, sont supposés représenter le parti, je comprends alors la déclaration, car tous ces messieurs ont exprimé, dans le passé, leur foi dans le principe de la protection. Sous l'administration Mackenzie, ils ont préconisé la protection. Ils ont dit à M. Mackenzie combien les ouvriers à Montréal avaient à souffrir du tarif ; il a fallu ouvrir des fourneaux économiques, et l'on demanda à M. Mackenzie d'adopter la protection.

Mais si le premier ministre ou le ministre du Commerce, ou le ministre de la Marine et des Pêcheries doivent être considérés comme représentant le parti libéral, je ne comprends pas comment le parti a rempli ses promesses.

Nous savons tous comment ces messieurs ont attaqué la protection qu'ils considéraient comme une calamité pour le pays et déclarant qu'ils en feraient disparaître le moindre vestige, lorsqu'ils arriveraient au pouvoir.

Ces déclarations étaient devenues familières aux membres de cette Chambre et au pays, et le *Globe* publia ces promesses, les donnant comme une raison pour mettre le parti au pouvoir. C'est, de fait ce qui est arrivé. Ce n'était cependant qu'une raison. Il est survenu une autre grande question qui a été un puissant facteur ; mais la grande raison dans l'ouest, ce fut sans doute la déclaration des chefs du parti libéral que s'ils venaient au pouvoir ils feraient un tarif dans le sens du libre-échange.

L'honorable député de Toronto-centre a aussi fait la déclaration suivante :

J'admets avec l'honorable chef de l'opposition que si telle avait été la conduite du parti libéral durant 18 ans, ce parti ne mériterait pas la confiance publique.

Je dis donc que les honorables messieurs de la droite sont indignes de la confiance publique, car je prétends qu'un parti qui arrive au pouvoir, grâce à des promesses qu'il ne remplit pas ensuite, est

indigne de la confiance du peuple. Il y a aujourd'hui, je le sais, nombre de libéraux convaincus que le gouvernement n'a pas fait son devoir, qu'il n'a pas rempli ses promesses, et j'ai été très surpris d'entendre l'honorable député de Toronto prétendre que le gouvernement avait rempli ses engagements.

Laissant de côté la question du tarif, une des grandes promesses faites au pays, et qui a rencontré l'approbation générale, c'est que le parti libéral allait inaugurer un système de stricte économie. Une fois au pouvoir les honorables messieurs ne devaient pas tolérer de dépenses inutiles, comme en faisaient les conservateurs, ni demander de crédits élevés pour des grands travaux publics.

Ont-ils rempli cette promesses d'économie ? Pour répondre à cette question, il suffit d'examiner les estimations de l'an dernier. Le chiffre de ces crédits dépassait tout ce qu'avaient auparavant demandé les conservateurs. Ainsi, il n'est pas besoin d'argument pour établir que, sous ce rapport, le gouvernement a manqué à sa promesse.

Je suis content qu'il ait manqué à sa promesse en ce qui concerne le tarif, car je suis aussi fort partisan que jamais de la protection et de la politique nationale. J'ai étudié sérieusement la question et examiné la politique des Etats-Unis, et, je le répète, je suis aussi fort partisan que jamais de la protection, et je suis heureux que le gouvernement laisse de côté ses promesses, sous le rapport du tarif. S'il mérite mes félicitations, c'est pour cette action. Si ses partisans sont satisfaits, je le suis aussi.

L'honorable député de Toronto-centre déclare aussi, et en cela je crois qu'il dévoile les secrets du parti :

Ils n'ont jamais eu l'intention d'adopter le libre-échange, car ce serait impossible.

Cela dépend de ce que l'on entend par libre-échange. Durant une session les honorables messieurs de la droite nous ont fait de nombreux discours en faveur du libre-échange, et ils ont exprimé l'espoir de voir l'adoption de cette politique aussitôt que possible. Cependant, ils déclarent aujourd'hui qu'ils n'ont jamais eu l'intention d'adopter le libre-échange. Cette déclaration serait une surprise si elle était répandue parmi les fervents libéraux.

Durant mon élection, je me suis donné beaucoup de peine pour démontrer l'impossibilité du libre-échange, parce que mes adversaires défendaient cette politique. J'ai déclaré qu'il nous fallait des douanes et la perception du revenu. On disait que le gouvernement allait adopter le libre-échange et abolir les droits. Or, l'honorable député de Toronto-centre nous dit aujourd'hui que le gouvernement n'a jamais eu semblable intention. Il dit de plus :

Les prédictions des conservateurs n'ont pas été accomplies.

De quoi veut parler l'honorable député ? Nous avons dit que si le tarif était sensiblement réduit et la protection abolie, il en résulterait le plus grand malheur pour le pays. Pourquoi cette prédiction ne s'est-elle jamais réalisée ? Parce que le pays est prospère autant, mais pas plus, que le gouvernement a conservé la politique fiscale du parti conservateur. Si le parti libéral eût réduit le tarif comme il l'avait promis, notre prédiction se serait réalisée. Je suis heureux que le gouvernement ait suivi l'avis de ses partisans intéressés

dans le commerce du pays et n'ait pas remanié le tarif comme on le craignait.

Je regrette de dire qu'il est arrivé de ces choses malheureuses dans la ville de Port-Hope. Il y a là une fabrique de fil d'engerbage employant 70 hommes, laquelle, durant sept mois, l'an dernier, fut en exploitation nuit et jour, payant en gages, $500 par semaine. Aujourd'hui cette fabrique est fermée et les ouvriers chôment, ils ne sont probablement pas bien disposés en faveur du gouvernement. Il y avait un droit de 12½ pour 100 sur le fil d'engerbage importé dans le pays, mais le gouvernement libéral a aboli ce droit et la fabrique de Port-Hope est fermée.

Je ne puis comprendre en quoi le gouvernement espère plaire aux cultivateurs en abolissant ce droit, alors qu'il ne permet pas l'admission en franchise des instruments aratoires, si ce n'est que le fabricant de fil d'engerbage n'a pas auprès du gouvernement autant d'influence que les fabricants d'instruments aratoires. Je ne vois pas d'autre raison. Les instruments aratoires coûtent plus cher au cultivateur que le fil d'engerbage, et cependant on conserve le droit sur les premiers, tandis que l'on ruine la fabrique de fil d'engerbage dans le pays. L'idée, en abolissant ce droit, était que nos produits seraient admis en franchise aux Etats-Unis, mais aujourd'hui notre fil d'engerbage de manille y est frappé d'un droit de 45 pour 100. Pourquoi permettre au frbricant américain d'exporter en franchise ici son fil d'engerbage, tandis que sur l'article que nous exportons aux Etats-Unis nous avons à payer un droit de 45 pour 100 ? c'est là une politique étrange.

Je sais que dernièrement l'on a demandé au gouvernement d'imposer de nouveau le faible droit de 12½ pour 100 sur le fil d'engerbage ; j'espère qu'il consentira à la chose, car la condition de cette industrie aujourd'hui est très anormale et ne lui fait pas honneur. Je n'ai aucun intérêt dans la *Consumer's Cordage Company*, mais je m'intéresse aux ouvriers de la ville de Port-Hope, aujourd'hui sans ouvrage, et je désire les voir employés de nouveau. Un des meilleurs d'entre eux a déjà été forcé de s'en aller aux Etats-Unis, et je ne veux pas qu'il en soit ainsi des autres. Lorsque les conservateurs étaient au pouvoir les libéraux nous accusaient d'être cause de l'émigration des Canadiens, or maintenant que l'absurdité de la chose leur est démontrée, j'espère qu'ils ne mettront pas ces hommes dans l'obligation d'aller travailler aux Etats-Unis. Je désire que le fil d'engerbage soit fabriqué au Canada et une partie à Port-Hope. Le prix de cet article est de fait assez bas et il n'y avait aucune raison d'abolir ce droit. Les prisons et la fabrique des patrons font cet article, et la concurrence entre ces fabriques est une garantie suffisante que les prix ne seront pas élevés.

L'honorable premier ministre a cité, à l'appui du tarif du gouvernement actuel, l'opinion de M. Gurney, président de la chambre de commerce de Toronto. Or, M. Gurney et autres conservateurs, étaient contents parce qu'ils avaient craint quelque chose de pire de la part du gouvernement. M. Gurney et d'autres fabricants croyaient que les libéraux allaient donner suite à leurs promesses, et ils ont été contents de voir qu'ils ne les remplissaient pas une fois arrivés au pouvoir.

Je crois, M. l'Orateur, que le tarif actuel et le discours de l'honorable député de Toronto (M. Bertram) sont une forte justification de la politique fiscale du parti conservateur.

Je désire aborder une autre question, bien que j'ignore si ce que j'ai a dire aura quelque poids auprès du gouvernement. Nous voyons que notre riche région du Klondike attire l'attention de l'univers entier et que partout l'on se dirige en grand nombre vers ce pays. On nous a dit dans cette chambre que les lois minières américaines ne permettent qu'à des citoyens naturalisés de posséder des claims dans leur pays. Le gouvernement ne ferait-il pas bien de voir s'il ne pourrait pas imiter le gouvernement américain sous ce rapport ? Ne ferait-il pas bien de considérer s'il doit continuer de permettre aux Américains (qui n'accordent pas le même privilège à nos concitoyens) d'entrer dans le Klondike, d'y acheter de riches claims et de s'emparer de nos richesses ? Je n'approuve pas de sévères restrictions, mais je pense que les Américains ne sauraient nous blâmer de les imiter ; ils devraient, au contraire, considérer la chose comme flatteuse. S'ils veulent la réciprocité à ce sujet, nous pourrons agir de même, mais s'ils excluent les Canadiens de leurs terrains miniers, il serait sage, à mon avis, d'étudier l'opportunité de faire comme eux. J'approuve fortement la politique du Canada pour les Canadiens, et surtout en cette matière. Ces terrains aurifères ne sont pas inépuisables et je crois que nous devrions établir une distinction entre les étrangers et les sujets anglais, dans nos règlements touchant les mines.

Je veux dire quelques mots sur ce chemin de fer du Yukon, quelques mots seulement, vu que cette question sera parfaitement discutée plus tard. Le discours du ministre des Chemins de fer, en présentant ce bill m'a quelque peu surpris, comme il a sans doute surpris plusieurs membres des deux côtés de la Chambre. Ce discours a été assurément très énergique, mais à mon avis, ça n'a été, du commencement à la fin, qu'une excuse, une tentative de défense de ce contrat. J'ai remarqué qu'il a, dès le début, fait appel à ses partisans, comme s'il eut su qu'il existait dans leur esprit de puissants arguments contre l'entreprise et qu'il y avait de forts préjugés à combattre.

Parlant du fait que le contrat avait été signé à la veille de la convocation du parlement, l'honorable ministre dit que la chose a été faite par le gouvernement, dans les circonstances, avec regret et à contrecœur. Il invoque comme excuse la question d'urgence, mais selon moi, plus on étudie ce contrat plus il est vicieux. Si le gouvernement peut le défendre avec succès, il peut défendre quoi que ce soit.

Parlons maintenant de la nature du chemin que l'on va construire là-bas. Le *Witness* de Montréal disait hier que ce n'est pas ce que l'on peut attendre d'un chemin du gouvernement. Bon nombre de gens partageront cette opinion. S'ils est vrai que ce chemin doive, durant la prochaine saison, transporter 50,000 personnes au Klondike, sans parler de celles qui reviennent, et les milliers de tonnes dont on a parlé, il faudrait un meilleur chemin qu'on ne se propose de le faire. C'est un point qu'il ne faut pas oublier. On dit que ce sera un chemin à voie étroite construit avec des rails légers et déjà employés sur un autre chemin, et que l'on y fera circuler de vieilles locomotives. J'ignore si cela est vrai ; mais il faut savoir ces choses avant que le contrat soit ratifié par le parlement. Nous devons voir à ce que ce ne soit pas un simple chemin

temporaire, comme on l'a décrit, et comme le dit le *Witness* de Montréal, mais un bon et solide chemin.

L'honorable premier ministre dit qu'il ne s'agit que d'un chemin temporaire pour offrir des moyens de communication aux milliers de personnes qui veulent aller dans cette région l'hiver prochain. Il ne dit pas que ce soit la meilleure route, il en mentionne même une autre, d'Edmonton, qu'il croit préférable. Il a sans doute dit cela pour faire plaisir aux députés du Nord-Ouest ; mais s'il ne s'agit que d'un chemin temporaire pour fournir des approvisionnements au pays l'hiver prochain, alors il est absurde, je pense, de payer aussi cher.

Combien va nous coûter ce chemin ? On dit que nous ne donnons pas d'argent, et l'on invoque ce fait comme un fort argument en faveur de ce contrat. Cet argument peut avoir de la valeur pour certaines personnes ; mais il est bon de se rendre compte de ce que nous allons donner. Nous allons donner 3,750,000 acres de terrain—selon moi, virtuellement tous les terrains aurifères de ce pays, car lorsque nous considérons que ces hommes, des hommes pratiques et possédant des moyens illimités, ont 3 et 6 ans, pour choisir ces terrains, nous comprenons qu'il est facile d'envoyer des prospecteurs, découvrir où est l'or, et tout prendre. Mais nous voulons leur donner plus que cela, nous voulons leur donner un monopole pour plusieurs années, et le droit d'imposer les taux qu'ils voudront. Je crois qu'il se trouverait beaucoup d'hommes prêts à construire ce chemin pour ce monopole, sans les terrains. Mais on dit que c'est une affaire de hasard, que ce chemin ne serait peut être plus d'aucune utilité dans quelque années. Dans sa conférence, hier soir, M. Ogilvie réduit à néant cet argument, en disant que pendant dix ans au moins, il y aurait assez d'or dans ce pays pour tous ceux qui y vont. Ainsi pendant dix ans il y aura du trafic sur ce chemin. Ces hommes ont donc non seulement un monopole et des terrains, mais d'immenses affaires qui les attendent déjà. S'il s'agissait pour eux d'attendre plusieurs années le développement du commerce, cela pourrait justifier le payement d'un prix aussi élevé ; mais dans le cas actuel des milliers de personnes et des milliers de tonnes de marchandises attendent la construction du chemin, il y aura là assez de trafic pour payer ces hommes des dépenses encourues. Ils n'ont pas seulement les terrains et le monopole, mais ils peuvent fixer les taux qu'ils voudront.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : L'honorable député n'expose pas les choses franchement. Il est dit dans le contrat que les prix devront être fixés par le Gouverneur en conseil.

M. CRAIG : Est-ce possible ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Celui qui a parlé avant l'honorable député a commis la même erreur, mais je n'ai pas cru devoir l'interrompre.

M. WILSON : Pour quels termes sont les taux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Les quatre premières années, ils devront être fixés par le Gouverneur en conseil, après cela ils seront réduits graduellement.

M. CRAIG : Le gouvernement permettra sans doute des taux libéraux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Des taux raisonnables.

M. CRAIG : J'en suis sûr. En tous cas ils ont un monopole avec de très bons taux. Je n'ai pas encore pu lire ce contrat.....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je le pensais. Si l'honorable député veut s'abstenir de le critiquer jusqu'à ce qu'il l'ait lu, il l'approuvera ensuite.

M. CRAIG : Je prends la version de l'honorable ministre. J'ignore s'il en sait quelque chose ou non. On lui a demandé, je crois, s'il connaissait les taux, mais il n'en savait rien. Je pense que l'on ferait bien de fixer les taux dans le contrat, car je n'ai pas assez de confiance dans le gouvernement pour croire qu'il les fixera selon mes désirs ; ce sera plutôt pour plaire aux entrepreneurs. J'ai trouvé assez amusant d'entendre dire à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux qu'ils avaient donné à ces hommes 25,000 acres par mille, pour la simple raison qu'ils ne voulaient pas accepter moins. Quand on lui demandera pourquoi le gouvernement n'a pas fixé des taux moins élevés, il pourra répondre de même, parce que les entrepreneurs ne veulent pas en accepter de plus bas.

Que fera alors le gouvernement? Je l'ignore. Il dira, je suppose: "Nous n'avons pu faire mieux." En expliquant ce contrat, le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit qu'il ignorait si les entrepreneurs feraient quelque chose, mais il espérait qu'ils feraient quelque chose. Il a, je crois, raison de le croire, ainsi que les entrepreneurs.

Il nous a dit que c'était une affaire de hasard, qu'il pouvait, après tout, ne pas y avoir beaucoup d'or dans le pays. L'honorable ministre ne semble pas avoir lu le rapport de M. Ogilvie.

L'honorable député d'York-est (M. Maclean), a dit que c'était de l'agiotage. Ce mot a plu à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux qui a répété la chose. Eh bien ! je crois que ce n'est pas du tout de l'agiotage pour les entrepreneurs. Ils courent peu de risques, ayant un monopole et de bons taux et un grand trafic qui les attend.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Etes-vous prêt à prendre pour quelques milliers de piastres d'actions ?

M. CRAIG : Envoyez-les moi et je verrai.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pas un dollar.

M. CRAIG : Ainsi que je l'ai dit, je n'ai pas l'intention de faire d'autres observations sur ce sujet ; mais il n'était que juste, je pense, d'attirer l'attention sur certaines déclarations de l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), qui prétend que le parti libéral a rempli toutes ses promesses. Je lui demanderais de signaler une seule promesse qui ait été remplie en rapport avec le tarif. Je suis heureux, et je crois que le pays l'est aussi, que le gouvernement n'ait pas rempli ses promesses. Plus que cela, je dirai que l'honorable député de Toronto-centre a été élu parce que ces promesses n'avaient pas été remplies et parce qu'il a pu dire qu'il était protectionniste et en faveur du commerce de préférence et autres mesures promises par le parti conservateur pendant des années, et si l'honorable

député était de ce côté-ci de la Chambre, le véritable endroit qui lui convient, au lieu d'être du côté de la droite, je ne crois pas qu'il voudrait se lever et déclarer que le parti libéral a rempli ses promesses. Il ne sera pas obligé toutefois de modifier ses idées relativement à la protection, parce qu'il pense comme nous sur cette question. J'ignore si nous pouvons espérer que quelques membres de la droite vont refuser d'accorder leur appui à ce contrat.

M. CAMPBELL: Il va y en avoir plus de notre côté.

M. CRAIG: Si ces honorables députés envisagent cette question du même œil....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Cependant l'honorable député dit qu'il n'a pas lu le contrat.

M. CRAIG: J'ai écouté le discours prononcé par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), et je suppose qu'il a lu le contrat. Je l'ai écouté, dis-je, attentivement, j'ai pris des notes sur l'interprétation qu'il donne au contrat, et je ne vois pas comment un membre indépendant de cette Chambre puisse l'appuyer. J'ai l'intention de lire ce contrat avec soin un peu plus tard, mais j'en ai entendu assez à ce sujet de la part de l'honorable miuistre des Chemins de fer et Canaux, pour me croire justifiable de condamner ce contrat pour le moment; et je crois qu'il n'est pas inutile d'espérer qu'il va y avoir parmi les membres de la droite quelques députés assez indépendants pour combattre cette mesure, s'ils constatent qu'elle est opposée aux intérêts du pays. Je sais que les liens et les préjugés de partis sont puissants, mais il se présente des circonstances où il est nécessaire de les mettre de côté, et j'espère que les honorables membres de la droite, après avoir lu ce contrat et l'avoir étudié avec soin, auront le courage de voter contre son adoption, s'ils considèrent qu'il est contraire aux intérêts du pays. S'ils font cela, ce contrat, que je considère comme indéfendable, si j'en juge par les explications qu'en a données l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, sera rejeté par la Chambre.

M. SPROULE: S'il n'était pas fait allusion dans le discours de Trône, au chemin de fer du Yukon, je n'aurais pas pris part à ce débat, et j'aurais attendu que les diverses questions qui y sont contenues vinssent chacune à leur tour devant la Chambre pour exposer ce que j'ai à dire sur chacune d'elles. Cependant, je crois cette question trop importante, pour la laisser passer sous silence, et nous ne ferions pas notre devoir, comme représentant du peuple, si nous nous abstenions d'élever la voix pour condamner immédiatement ce projet. Je me demande maintenant cequ'a fait le gouvernement actuel depuis qu'il est au pouvoir. Ils sont au pouvoir depuis à peine vingt mois, et bien que le *Globe* ait publié l'autre jour un article dans lequel il est dit que jusqu'aujourd'hui ils ont rempli à la lettre toutes les promesses qu'ils ont faites au peuple, je suis bien convaincu que cette déclaration, même venant d'une bouche aussi autorisée, ne sera pas, en présence des faits bien connus, acceptée par le pays comme étant l'expression de la vérité.

Lorsque j'ai lu cette déclaration du *Globe*, je me suis demandé si elle pouvait s'appliquer à la politique de protection, qui devait être détruite jusque dans ses racines les plus profondes, comme nous l'avait dit si souvent dans son langage expressif, le député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright), si jamais son parti arrivait au pouvoir. Cependant, malgré ces promesses, nous constatons que le tarif, qui a été adopté l'année dernière pour remplacer l'ancien, n'avait pour ainsi dire rien changé au système protecteur, je ne me plains pas de cela, mais je me plains de la malhonnêteté des hommes qui ont dit au peuple de ce pays, qu'il était dans les intérêts du Canada de faire disparaître de notre tarif toute trace de protection, et qui, une fois au pouvoir, jugent à propos de se démentir eux-mêmes en faisant tout le contraire de ce qu'ils ont dit. Je me demande maintenant, si c'est en faisant disparaître les monopoles que ce gouvernement a rempli ses promesses. La réponse à ma question se trouve dans cette transaction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, qui est revenue devant la Chambre durant la dernière session, et dans ce contrat Mann et Mackenzie qui nous occupe actuellement, et où nous trouvons une preuve concluante que le gouvernement actuel se fait le champion du plus dangereux des monopoles, qui, suivant moi, ait jamais tenté de s'implanter dans ce pays.

Nous n'avons pu réussir durant la dernière session a empêcher ce monopole du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et l'on nous demande aujourd'hui d'en adopter un autre, qui est d'après moi le plus mauvais de tous; et ceci malgré la promesse faite par les honorables membres de la droite, de détruire, lorsqu'ils seraient au pouvoir, tout vestige de monopole en ce pays. Quelle triste réputation ils sont en train de faire à leur parti! Je me contente d'une rapide énumération de ces faits, qui devront montrer au peuple jusqu'à quel point ils ont été trompeurs dans leurs promesses, et inconséquents avec le programme politique qu'ils avaient tracés eux-mêmes.

Au commencement de la dernière session du parlement, le très honorable premier ministre a dit à la Chambre qu'il était obligé de se rendre en Angleterre pour présenter ses hommages à Sa Majesté, à l'occasion de son jubilé, en sa qualité de représentant de cette importante colonie de l'Empire britannique. Lors de son départ, nous avions tous le ferme espoir, connaissant sa grande habileté, qu'il allait admirablement bien représenter notre pays, et accomplir ce que le peuple canadien désirait tant à cette époque. Nous espérions qu'il allait essayer, autant que possible, à obtenir un commerce privilégié entre ce pays et la mère-patrie, pour leur avantage réciproque, lui qui avait si souvent dit au peuple canadien que c'était là une chose désirable, et qu'il voulait favoriser. Le très honorable ministre avait laissé derrière lui à la maison, son homme de confiance, l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) qui était censé être le gardien du trésor, et ne devait laisser adopter aucune mesure qui ne serait pas marqué au coin de la plus stricte économie, ce qui d'après ces honorables députés, était absolument nécessaire. L'honorable ministre du Commerce avait été laissé au pays, afin que le peuple fut bien persuadé que l'économie la plus sévère serait pratiquée durant l'absence du premier ministre. Ce dernier se rendit en Angleterre, et à la première occasion, alors qu'il était averti d'après toutes les apparences, que notre pays allait obtenir un tarif différentiel, et que l'Angleterre voulait former avec ses colonies une union commerciale qui nous ferait bénéficier

de certains avantages, dont seraient privés les autres pays, l'honorable premier ministre dédaigna de s'occuper de cet avis. Il a dit que le Canada dans sa générosité et son patriotisme, était disposé à accorder à l'Angleterre des avantages privilégiés sur ses propres marchés, sans rien demander en retour. Si l'honorable chef du gouvernement n'avait parlé qu'en son nom personnel, j'aurais pu m'expliquer sa générosité, mais je ne comprends pas comment il peut être justifiable d'avoir refusé des offres qui nous auraient été très avantageuses.

Est-ce là ce que le Canada attendait de lui ? Avait-il été envoyé en Angleterre dans ce but là ? Non, s'il avait dit au peuple canadien, avant que ce dernier lui confiât l'administration des affaires du pays, qu'il avait l'intention d'agir ainsi, ils l'auraient invité à rester chez lui, il ne lui auraient jamais fourni l'occasion de représenter ce pays en Angleterre, et d'aller dire au peuple anglais que le Canada ne demendait rien en retour des avantages qu'il accordait à l'Angleterre. Nous nous efforcions depuis des années de faire comprendre au peuple anglais que le temps était arrivé d'entreprendre des négociations qui devaient être avantageuses aux deux parties, et cependant, au moment même où nos efforts allaient être couronnés de succès, le très honorable ministre déclare au peuple anglais que nous n'avions pas besoin de ces choses là. Puis il revient au pays décoré de la médaille Cobden. J'ai remarqué que depuis cette époque il est représenté sur tous les dessins avec la médaille Cobden placé bien en évidence sur sa poitrine, et, il ne peut exister le moindre doute qu'elle va rester là jusqu'à sa mort. C'est là une nouvelle preuve des inconséquences que l'on rencontre dans sa vie politique, chose dont il doit être, je présume, le plus humilié. Je n'ai aucun reproche à lui faire au sujet du titre qu'il a accepté. Mais lorsqu'il se presente devant le peuple avec un tarif qui renferme autant de principes protecteurs que celui qui l'a précédé, puis se rend en Angleterre et tente de faire croire au peuple de ce pays que plus que tous les autres, il a défendu la cause du libre-échange au Canada, en agissant comme il l'a fait, il a montré qu'il était l'égal, sous certains rapports, comme homme d'Etat, à Napoléon Bonaparte, qui excellait dans l'art de se faire passer pour le champion dans toutes les causes, quelque dissemblables qu'elles fussent, et cela dans différents endroits. Le très honorable premier ministre a déclaré aux membres du club Cobden qu'il était un partisan du libre-échange, et aux fabricants canadiens il leur a dit qu'il était aussi protectionniste que le gouvernement conservateur. Il est à se faire une réputation peu enviable.

Revenons maintenant aux divers sujets contenus dans le discours du trône, n'eut été cette affaire du chemin de fer du Yukon, je n'aurais pas pris part à ce débat. Les honorables membres de la droite sont arrivés au pouvoir parce qu'ils ont déclaré qu'ils détruiraient les monopoles, et qu'ils ne dilapideraient pas le domaine public et le trésor public dans le but de créer de nouveaux monopoles dans le pays. Cependant, la session est à peine commencée que l'on présente un bill ayant pour objet, suivant moi, de créer le plus infâme de tous les monopoles, et de lui accorder une immense étendue de la partie la plus riche de notre territoire. Sur quoi s'appuie-t-on pour nous demander avec autant d'empressement d'accorder notre appui à ce contrat ? Le premier ministre a demandé à ce

que ce bill subisse sa deuxième lecture, mardi prochain, et que d'ici là le débat se continuera de jour en jour jusqu'à disposition finale de la question. Cette conduite étant requise, paraît-il, par l'urgence du cas. Nous sommes tous d'accord sur la nécessité qu'il y a de construire un chemin de fer dans ce pays aussi tôt que possible. Mais nous ne pouvons plus nous entendre lorsqu'il s'agit de la valeur des choses que l'on se propose de donner pour la construction de ce chemin, et nous nous opposons à ce que cette question soit décidée sur les quelques renseignements qui nous sont fournis à ce sujet : lorsque l'on a demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) certains renseignements, il a répondu que le gouvernement n'avait pas eu le temps de se procurer ces renseignements, comment le gouvernement peut-il oser demander à la Chambre d'étudier cette question ? Nous sommes ici pour transiger les affaires sur des principes d'affaires.

Nous sommes sensés représenter l'élément intelligent du pays, et nous demander de décider ainsi à l'aveugle, sans posséder pour ainsi dire aucun renseignement, une question aussi importante que celle-là, n'est rien moins qu'une insulte à faire à l'intelligence des représentants du peuple, et au peuple lui-même. On a demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux où sont les rapports des ingénieurs ? il a répondu, nous n'en avons pas. Comment dans ce cas pouvez-vous connaître le coût probable de ce chemin de fer ? Nous avons décidé à peu près, répond-il. Mais un peu plus tard, il dit : nous avons envoyé des ingénieurs pour explorer le chemin. Il paraîtrait que même le ministre de l'Intérieur a parcouru le chemin en question, ou a examiné deux ou trois des défilés, faisant ainsi, non seulement son devoir de ministre, mais aussi l'ouvrage de ses ingénieurs. S'il a fait un rapport au gouvernement, ce dernier devrait certainement être produit, afin que nous puissions être, comme les membres du gouvernement, en position de juger des mérites de ce projet. Quelles excuses donne-t-on pour expliquer l'empressement que l'on apporte à faire adopter ce bill, lorsque nous possédons si peu de renseignements à son sujet ? On nous dit qu'il y a urgence. Mais, comme l'a dit l'honorable député de Haldimand (M. Montague), qui est responsable de cette urgence ? Il y a deux ans que l'on sait que ce pays est très riche en or, car il en avait été envoyé en grande quantité pour payer les droits de douane sur des marchandises entrant dans ce pays. L'agent du gouvernement, M. Ogilvie, a été là pendant des années. Il envoyait des rapports de temps à autre et nous contatons par ces rapports quelle est la fabuleuse richesse de ce pays. Pourquoi le gouvernement, qui connaissait ces faits, n'a-t-il pas agi plus tôt ? Y avait-il urgence suffisante pour justifier le gouvernement de conclure un contrat dix jours avant l'ouverture des Chambres ? Dix jours n'auraient pourtant pas fait une si grande différence, et même dans ce cas, il était facile de réunir le parlement dix jours plus tôt. J'objecte aussi à cette transaction parce qu'elle a été conclue en secret. Si j'ai un morceau de terrain à vendre, tout naturellement, je ferai connaître mon intention au public, afin d'attirer le plus d'acheteurs possibles.

Et si une compagnie privée a un contrat à donner, elle demande des soumissions. Pourquoi ne pas avoir fait la même chose dans le cas qui nous occupe ? Il est possible que l'on puisse dire

qu'il n'y a qu'un ou deux entrepreneurs dans le pays capables d'accomplir cette entreprise. Comment sait-on cela? Nous avons eu un grand nombre d'entrepreneurs qui ont accompli des travaux gigantesques à la satisfaction générale. Quelqu'un ignore-t-il qu'il existe dans ce pays au moins dix ou douze entrepreneurs qui peuvent faire tout aussi bien que MM. Mann et Mackenzie? Le seul fait que ce contrat a été tenu secret, fait naître des soupçons dans l'esprit du public. La première chose qu'il y avait à faire était de rendre ce projet public, afin de permettre aux institutions financières du monde entier de faire des soumissions. Mais comme question de fait, les membres du parlement eux-mêmes ignoraient l'existence de ce contrat. Comment voulez-vous que les institutions financières du pays en aient eu connaissance? Quelles étaient les personnes qui en avaient entendu parler, à part MM. Mann et Mackenzie? On a demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux s'il s'était adressé à d'autres compagnies, et il a répondu affirmativement. Mais lorsqu'on lui demande de les nommer, il a répondu qu'il ne les connaissait pas. Ou il avait oublié les noms ou on ne les lui avait jamais fait connaître. Il aurait été très intéressant de savoir quelles étaient les autres compagnies que le gouvernement avait consultées. Outre MM. Mann et Mackenzie il y a le sénateur Cox, qui semble connaître toutes ces choses, et en particulier ce qui a trait à cette transaction. Où était alors M. Jaffrey, un ami du gouvernement, et un homme qui est connu comme l'un des fournisseurs du parti libéral. A part ces quatre personnages, le reste du pays ne savait rien de cette affaire.

Ce que l'on a donné pour la construction du chemin est d'une valeur bien trop grande. Si nous pouvons croire une partie de ce que nous entendons dire, il est bien évident que le terrain que l'on veut donner, renferme des richesses fabuleuses, tout à fait disportionnées au coût approximatif de ce chemin.

Nous avons écouté M. Ogilvie, hier soir, et il nous a donné des renseignements d'une grande valeur sur cette région. Il nous a cité entre autres choses le cas d'un homme qui acheta un petit claim d'environ 250 pieds carrés pour la somme de $4,000, donnant $500 comptant, tout l'argent qu'il avait en sa possesion. Il travailla durant quelques mois, et au bout de ce temps, ayant toujours travaillé seul, il avait extrait de ce trou, qui n'était paraît-il guère plus grand qu'une fosse où un homme pourrait se coucher, pour $15,000 d'or. Si un seul homme, ne possédant pour tous instruments que son pic, sa pelle et son petit auge de mineur, peut extraire cela d'un seul trou, et il y en a un grand nombre d'également riches, alors je dis que nous sacrifions dans cette région des terrains qui sont fabuleusement riches. Que donnons-nous? Nous donnons 25,000 acres de terre par mille. Il n'y a rien dans le contrat qui puisse nous indiquer quelle sera le nombre total d'acres que nous donnerons, mais nous donnerons au moins cela. On calcule que le gouvernement devra donner au moins 3,750,000 acres de ce terrain. Et comment le choix se fera-t-il? Il sera fait de manière à permettre aux entrepreneurs, ou à la compagnie qui représente les entrepreneurs, ou à la compagnie de s'emparer de tous les terrains aurifères qui ne sont pas déjà pris dans cette région. Ce contrat leur accorde le pouvoir d'isoler à tout jamais le mineur qui possède déjà un claim qu'il exploite actuellement avec succès, s'ils réussissent à obtenir tous les terrains qui entourent son claim. Je dis que nous donnons beaucoup trop. Durant la dernière session de ce parlement, n'eût été le Sénat, notre pays aurait été entraîné dans une dépense représentant un capital de sept millions de dollars pour l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, et l'avantage de recevoir la permission du chemin de fer du Grand-Tronc de faire entrer l'Intercolonial à Montréal en se servant de sa propre ligne. L'année dernière nous avons aussi donné ce que nous considérions comme les plus riches terrains miniers de la Colombie-anglaise, sous forme d'une concession de terrains houillers à une autre compagnie connue sous le nom de Compagnie du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Nous leur avons accordé une immense étendue de terrains et environ trois millions et trois quarts pour construire un chemin à cet endroit. A part ces subventions en terrains houillers, nous leur avons aussi accordé un monopole pour tout le temps à venir, et nous considérons que la houille est celui de nos minéraux qui a actuellement le plus de valeur dans notre pays. La présente session est à peine commencée que l'on nous demande de donner une large portion des plus riches terrains aurifères que nous possédons au Canada. Nous donnons à ces entrepreneurs, en tant que nous pouvons nous en assurer, un droit de contrôle sur tous les terrains aurifères que nous possédons actuellement dans cette partie du pays; mais nous leur donnons beaucoup plus que cela, et s'ils prennent tout ce qui leur est donné, ils s'empareront de tous les terrains aurifères que nous possédons actuellement dans cette région et qui ne sont pas encore concédés, et malgré cela ils n'auront pas choisi la moitié du terrain qui leur revient.

Je crois que le prix que nous allons payer est trop élevé. Et pourquoi ce prix fabuleux? Pour la construction de ce qui n'est rien autre chose qu'un tramway, et dans laquelle on va employer les vieux rails du chemin de fer de Lethbridge, ses vieux wagons, et le vieux fer qui se trouve à cet endroit et qui est aujourd'hui d'aucune valeur pour ses propriétaires, si ce n'est de pouvoir le vendre comme vieux fer. Afin de procurer des moyens de transports à cette région nous allons donner les richesses indéniables que renferment les terrains aurifères de cette partie du pays. Mais on nous dit que nous ne savons pas ce que ce chemin va coûter. Si nous ne le savons pas, si le gouvernement ne le sait pas, alors je dis qu'ils ne devraient pas demander à cette Chambre de confirmer ce contrat, puisqu'ils agissent à l'aveugle et ne connaissent rien de l'affaire. Le pays s'attend à mieux que cela de leur part, il espère que lorsqu'il présente quelques mesures à la Chambre, elles seront accompagnées de renseignements suffisants pour permettre aux représentants du peuple de juger en connaissance de cause si ces mesures sont bonnes ou mauvaises, s'il est de l'intérêt du pays qu'elles soient adoptées ou non par le parlement. Je dis donc, que sur les renseignements incomplets que nous possédons sur cette affaire, nous sommes justifiables de refuser notre appui à ce contrat.

On nous dit aussi qu'il est de la plus grande importance que nous ayions un chemin de fer passant entièrement sur le territoire canadien, et cependant si l'on demande au ministre des Chemins de fer et Canaux: ce chemin est-il essentiellement canadien où se trouve sa tête de ligne? Il nous répond qu'elle

est située sur le territoire américain. Puisqu'il en est ainsi, comment pouvons-nous appeler cela un chemin passant entièrement sur le territoire canadien ? On nous dit aussi que la construction immédiate de ce chemin est une des choses les plus importantes de cette affaire. La population afflue vers cette région, le fret attend des moyens de transports, nous sommes arrêtés par ces difficultés de transports, ainsi que par les règlements relatifs au fret que les Etats-Unis peuvent faire valoir contre nous au moyen de droits de douanes, et par conséquent, vu ces difficultés, nous voulons avoir un chemin qui passe entièrement sur le territoire canadien.

Le *Globe* nous dit que ce chemin est entièrement sur notre territoire, mais le ministre des Chemins de fer et Canaux, lui, prétend qu'il passe tout entier sur le territoire canadien, mais que sa tête de ligne se trouve aux Etats-Unis. Si cette dernière prétention est vraie, ce ne peut donc être une route entièrement canadienne. Nous avons le droit de nous servir de cette rivière à Fort Wrangel sur le même pied que les Américains, mais ce n'est qu'une faveur qu'ils nous accordent, et malgré que notre tête de ligne soit à cet endroit, et malgré ces prétendues concessions des Américains à notre égard, dont parle le ministre des Chemins de fer et Canaux, ils peuvent parfaitement bien nous enlever ces privilèges demain, si la chose est nécessaire pour arriver à leurs fins, et ils peuvent nous molester jusqu'au point d'entraver considérablement notre commerce; ainsi disparaît cette prétention d'une route entièrement canadienne, telle qu'on avait voulu le faire croire au peuple du Canada. Ce n'est pas une route entièrement canadienne puisque son point de départ se trouve à Fort Wrangel sur le territoire américain.

Maintenant, je dis que ce contrat accorde à cette compagnie un monopole pour le transport et pour l'exploitation des mines. Nous avons donné lieu à de grandes plaintes contre le contrat accordé par le gouvernement d'Ontario à la compagnie Engledue au sujet de la vaste zone minière qu'elle possède dans cette province, et nous croyions que c'était là créer un monopole dangereux. Mais cette transaction est bien insignifiante si nous la comparons aux privilèges que nous voulons accorder à cette autre compagnie. Ils auront le contrôle absolu des moyens de transports pour pénétrer dans cette région et ils pourront percevoir sur les personnes et les marchandises qui, d'ici à deux ans, devront entrer dans le Yukon, d'énormes sommes d'argent, grâce aux taux de transports élevés qu'ils ne manqueront pas de charger. Cette seule source de revenus serait suffisante pour les rembourser deux ou trois fois du coût de la construction de ce chemin, de fer, sans parler des terrains aurifères. Mais ils ont ce monopole pour plusieurs années. Le gouvernement dit qu'il ne devra pas y avoir d'autre chemin que celui-là durant plusieurs années. Lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, les députés libéraux qui étaient alors dans l'opposition poussèrent les hauts-cris lorsque le gouvernement accorda des subsides en terre dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ils prétendaient que c'étaient accorder à cette compagnie un monopole dangereux, ils réussirent si bien à soulever le sentiment populaire des gens de l'ouest à ce sujet, qu'ils étaient bien décidés à faire une guerre à mort à ce monopole ; les esprits n'étaient pas moins montés dans la province de l'Ontario; et ils protestèrent avec tant d'énergie contre ce projet, devant le peuple de notre pays, que vous auriez pu supposer que jamais ils n'auraient consenti à accorder le moindre monopole à aucune compagnie de transports.

Mais à peine sont-ils au pouvoir qu'ils créent le plus dangereux de tous les monopoles. Pourquoi ? Parce que le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest doivent se peupler lentement, et que la quantité de marchandises que devra transporter ce chemin durant un certain nombre d'années, est peu considérable. Mais au sujet de ce chemin de fer du Yukon on nous dit que des quantités énormes de fret, la propriété de compagnies, attendent pour être transportées, un moyen quelconque de transport, et par conséquent tout le trafic va affluer vers cette région d'ici à deux ou trois ans et cela pour le plus grand bénéfice du chemin de fer. L'accroissement du fret va être plus considérable dans ce pays d'ici à deux ans qu'il ne la été durant dix ou vingt ans dans les Territoires du Nord-Ouest. Le monopole est donc dangereux, surtout si l'on considère la nécessité et le besoin dans lequel on va se trouver d'avoir une route. A part cela ce contrat accorde un monopole sur l'exploitation des mines, parce que tous les prospecteurs deviennent dans cette région des agents de cette compagnie. Ils ont le droit aussitôt qu'ils trouvent des terrains contenant de l'or en quantité rémunératrice dans une localité d'y établir leur ligne de base. Grâce aux pouvoirs qui leurs sont accordés, ils peuvent l'établir dans toutes les directions qui leur conviennent : au nord, au sud, à l'est ou à l'ouest ; ils peuvent l'établir dans la direction d'un lac ou d'un cours d'eau.

Est-ce qu'ils n'obtiennent pas là ce qu'ils désirent? Ils peuvent changer leur ligne de base dans une direction ou dans une autre. Vous leur dites virtuellement : Plantez vos jalons où il vous plaira, vous pouvez placer votre ligne de base dans n'importe quelle direction et ainsi enclaver, si vous voulez, le terrain d'un mineur qui a travaillé des mois et a constaté que ce terrain contenait de l'or en quantité rémunératrice.

J'aimerais poser une question qui me paraît d'une grande importance, et d'un haut intérêt pour le mineur pauvre. Une fois que l'on aura constaté l'existence de l'or à un certain endroit, quelle est la clause qui défend à cette compagnie d'acquérir les terrains avoisinants et de cerner ainsi un claim qui n'aura que quelques cents pieds carrés? Qu'est-ce qui empêchera cette compagnie d'entraver le travail du mineur, et de mettre virtuellement ce mineur dans l'impossibilité de continuer ses opérations? Dans ce cas, le mineur ne pourra passer sur le terrain de la compagnie, sans violer le droit de propriété et pour avoir une issue, il sera à la merci de MM. Mackenzie et Mann. Comment un mineur peut-il exploiter un claim dans de semblables conditions ? Il sera obligé de vendre sa propriété, car elle sera complètement enclavée. Le ministre de la Marine et des Pêcheries prétend-il le contraire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui.

M. SPROULE : Quel droit aura-t-il de passer sur le terrain de la compagnie, afin d'exploiter son claim ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le mineur aurait parfaitement le droit d'entrée et de sortie.

M. SPROULE: Est-ce que le contrat lui accorde ce droit?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il importe peu que la chose soit dite en propres termes; le mineur jouit de ce privilège en vertu du droit commun.

M. SPROULE: Ce doit être en vertu du droit commun, ou des lois minières, ou en vertu de ce contrat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Avez-vous lu le droit commun sur la question?

M. SPROULE: J'ai essayé d'avoir des renseignements de la part des gens qui doivent s'y connaître, des hommes de loi qui sont membres de cette Chambre et ils n'ont pu m'affirmer que le mineur possédait ce droit. Ils ne croient pas qu'il en soit ainsi. Il m'est donc permis de supposer qu'il n'en est pas ainsi, et je suis en droit de demander ces renseignements, car la question est d'une haute importance pour le pauvre mineur qui après bien des privations et des misères a enfin trouvé un gîte aurifère. C'est là un point que l'on devrait élucider, car les mineurs ne savent pas à quoi s'en tenir, et, à mon avis, cette gigantesque compagnie entravera leurs opérations et les chassera de leurs claims pour en prendre possession, les mineurs étant obligés d'accepter le prix qu'on leur offrira, et ce prix ne représentera pas la valeur réelle des placers. Il y a encore une autre considération d'une grande importance que l'on ne doit pas perdre de vue. Les entrepreneurs peuvent vendre leur charte à une compagnie anglaise, et c'est sans doute dans ce but que M. Mackenzie va en Angleterre. Vu les privilèges que vous accordez, vous pourriez organiser là-bas des compagnies au capital de plusieurs millions, et conserver dans vos mains la moitié ou les trois quarts des actions. Les entrepreneurs seront en état de prélever 50 fois le montant nécessaire à la construction du chemin, de laisser faire à la nouvelle compagnie une exploration des terrains concédés, et en fin de compte, rester multi-millionnaires. L'une des clauses du contrat se lit comme suit:

3. Quand la dite compagnie sera constituée légalement et quand les entrepreneurs auront cédé à cette compagnie leurs droits dans le *présent acte*, et que la dite compagnie se sera engagée envers le gouvernement de mettre le dit acte à exécution, et quand le dit chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin sera terminé et accepté comme susdit, les entrepreneurs seront dès lors, mais non auparavant, relevés de leur *responsabilité personnelle* découlant du présent acte.

L'on nous dit que le pays désire avoir une voie ferrée construite entièrement sur le territoire canadien. Mais supposons que cette compagnie aille en Californie où à New-York et y vende tous ses droits à une compagnie intéressée à obtenir le monopole des moyens de transport au Yukon, il serait aisé de nous priver ainsi des avantages de ce chemin. Aucune disposition, dans le contrat qui nous est soumis, ne décrète que cette route devra rester permanemment une route toute canadienne. Vu l'absence d'une telle disposition, il est puéril de prétendre que nous avons la direction exclusive de cette voie de communication avec le Yukon, ce qui veut dire que nous aurons entre nos mains et pour le profit du peuple canadien, le commerce de cette contrée. Je le répète, il n'y a aucune clause dans ce contrat qui défende à la compagnie de vendre sa charte à un syndicat américain, anglais ou allemand, et de livrer ainsi à des étrangers cette vaste région aurifère et la direction de nos voies de communication, au détriment des intérêts de la Colombie anglaise, du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et des provinces de l'Est. Quelle serait alors notre position? La position des Etats-Unis vis-à-vis de la Compagnie de l'Alaska qui possède virtuellement l'ancienne Amérique russe. La compagnie aurait des droits acquis auxquels nous ne pourrions toucher, car nous aurions les mains liées par un contrat inviolable fait par le parlement et le peuple canadien, de l'acte d'un gouvernement sans prévoyance.

Que les membres de la droite fassent aussi une comparaison sur la question des droits régaliens que doivent respectivement payer les mineurs et la compagnie. Cette riche et puissante corporation qui peut faire des millions à même les terrains miniers qui sont concédés n'est obligée de payer comme droit régalien, que 1 pour 100 sur l'or qu'elle extraira, tandis que l'on a exigé du pauvre mineur qui a eu a vaincre de grands obstacles et même coucher dans la neige en ce pays inhospitalier, un droit régalien de 10 pour 100. Nous accordons à la compagnie les mêmes droits qu'aux mineurs et cependant nous n'exigeons de celle-là qu'un droit régalien de 1 pour 100. Le droit régalien est trop bas dans le cas de la compagnie ou trop élevé dans le cas du pauvre mineur. L'on ne pourra jamais persuader au mineur que le gouvernement le traite avec justice en exigeant de lui un droit régalien de 10 pour 100 sur l'or qu'il réussira à extraire à force de travail et de misère, tandis que l'on ne demande à cette compagnie qu'un droit régalien de 1 pour 100.

Un honorable député m'a passé l'article d'un journal qui semble appuyer ce que je dis. Cet article est intitulé: "Il y a des millons dans l'entreprise," et a paru dans un journal de la province de Québec; voici l'article:

M. Mann, l'un des entrepreneurs du chemin de fer du Yukon, a, paraît-il, déclaré hier à Vancouver que cette année cette ligne transportera de deux cent cinquante à trois cent mille tonnes de marchandises. A $50 la tonne, —taux excessivement modéré,—cela représente, pour la première année, une recette de quinze millions pour une voie ferrée qui n'en coûtera pas trois. Et c'est pour permettre à ces deux entrepreneurs de faire une aussi bonne affaire que le gouvernement leur accorde près de quatre millions d'acres de terrains aurifères.

Il nous est permis de conclure que cette déclaration est vraie, car elle a pour base le volume probable du trafic que fera la compagnie.

Le droit régalien que l'on exige du pauvre mineur est certainement trop élevé. L'on favorise le riche au détriment du pauvre, qui, comme tout homme obligé de gagner sa vie à la sueur de son front, a déjà assez d'obstacles à surmonter. Le contrat qui nous est soumis donne à la compagnie le pouvoir de chasser tout mineur du territoire du Yukon. Au lieu de protéger le pauvre travailleur, on l'accable. Toute la protection est pour la grande compagnie et les riches entrepreneurs qui peuvent fort bien se protéger eux-mêmes. C'est là, à mon avis, la plus grande somme de protection que l'on puisse accorder à cette puissante corporation, et la plus petite somme de protection que l'on puisse donner au pauvre qui exploite sa concession minière.

Il n'y a que vingt mois que les honorables membres de la droite sont au pouvoir et déjà ils ont trouvé le moyen de violer toutes les promesses

qu'ils avaient faites au peuple. Autrefois tout était pour le pauvre, aujourd'hui tout est pour le riche, et nous en avons eu encore une preuve dans l'entreprise du Pas-du-Nid-de-Corbeau. A la fin de la dernière session, lorsque la plupart des députés avaient quitté la Chambre pour s'en aller dans leurs familles, on nous a imposé ce marché; et cette année, la première mesure que l'on présente à l'approbation du parlement, est cet étrange contrat.

Si, dans les terrains aurifères, vous prenez 5,860 milles carrés, que restera-t-il? A peine quelque chose qui en vaille la peine. Cette compagnie possédera virtuellement la région aurifère et aura, en même temps, le monopole des moyens de transport, si le parlement,—ce que je ne crois pas,—ratifie ce contrat.

Quelle attitude va prendre l'honorable député de Frontenac (M. Rogers)? Nous connaissons son programme : Pas de monopole et pas de nouvelles subventions aux chemins de fer.

Quelle attitude vont prendre les députés du Nord-Ouest, eux qui ont approuvé le programme des patrons?

Quelle attitude va prendre l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) lui qui, dans les dernières années, a combattu les monopoles et les subventions aux chemins de fer?

Quelle attitude va prendre l'honorable député de Brant-sud (M. Somerville)?

Le cri de guerre de ces hommes était autrefois : A bas les monopoles! pas de faveur aux grandes corporations; pas de subventions en terre ou en argent aux compagnies de chemins de fer.

Quelle attitude vont prendre les honorables députés de la Colombie anglaise au sujet de ce contrat et du monopole qu'il crée? Ils savent aussi bien et même mieux que moi, que ce monopole sera préjudiciable à leur province et permettra à ces puissantes corporations d'accaparer pour toujours les terrains aurifères du Yukon. Que diront ces députés si un syndicat américain obtient la haute main sur les moyens de transport dont ce contrat accorde le monopole à MM. Mackenzie et Mann?

Mais l'on nous répond : le gouvernement contrôle les taux de transport. Si je comprends bien le contrat qui nous est soumis, il ne s'agit que des prix que percevront les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs sur la ligne de chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin. Mais la compagnie doit avoir des bateaux sur cette rivière et transporter le fret du terminus de sa ligne jusqu'à Dawson-City. Y a-t-il quelqu'un qui puisse me dire si le gouvernement règlera les taux à percevoir sur les autres parties de la route? Le gouvernement ne peut régler que les taux du chemin de fer projeté, et dans tous les autres cas, les entrepreneurs ont le droit de faire à leur guise.

Les entrepreneurs prennent le fret à Fort Wrangel et le gouvernement règle les taux à percevoir sur le chemin de fer et pour le reste de la route il n'a rien à faire, et il n'y a pas de doute qu'on imposera des taux élevés. Qui renseignera le gouvernement sur ce point et lui dira si ces taux sont modérés ou oppressifs? Sur quelle base va-t-on percevoir ces taux? Est-ce qu'on va se baser sur ce qu'il en coûte aujourd'hui pour aller au Yukon, à travers les montagnes en traîneaux tirés par des chiens? Sur le rapport de qui le gouvernement va-t-il déterminer les taux à percevoir? La compagnie va venir à Ottawa et représenter au gouvernement qui se laissera guider par les représentations des entrepreneurs, que le transport coûte tant. Le gouvernement n'a envoyé personne là-bas pour prendre des renseignements sur ce point, ou s'il l'a fait, il n'a pas mis les représentants du peuple dans ses confidences. Il nous est donc permis de conclure, M. l'Orateur, que les taux que l'on imposera, seront exorbitants et oppressifs.

Un autre défaut que je constate dans ce contrat, c'est que les taux une fois déterminés ne pourront être réduits avant quatre ans. S'il y avait concurrence, M. l'Orateur, dans quatre ans la situation ne serait plus la même au sujet des taux à percevoir sur les chemins de fer.

Que pense de ce contrat mon honorable ami (M. Domville), lui qui se fait le champion de la route d'Edmonton au Yukon, la meilleure de toutes les routes, suivant moi?

Les entrepreneurs ont aujourd'hui la haute main sur les voies de communication. La route entre la rivière Stikine et le lac Teslin obtient tout au détriment de la route d'Edmonton dont le projet ne recevra aucun appui. La population des Territoires du Nord-Ouest perd toute chance, durant cinq ans au moins, d'avoir une voie ferrée au Yukon, car on accorde tous les privilèges aux entrepreneurs, MM. Mackenzie et Mann.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le contrat n'empêche pas la construction d'une voie qui partirait des Territoires du Nord-Ouest.

M. SPROULE : Comment?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le contrat n'empêche en rien la construction d'un chemin de fer à partir d'Edmonton.

M. SPROULE : Fort bien, mais ce dernier chemin n'obtiendra aucune subvention. Si vous subventionnez une seule route, vous entravez la construction des autres.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mais non.

M. SPROULE : Certainement. Vous dites que vous n'accorderez de subventions à aucun chemin de fer avant plusieurs années.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pas du tout.

M. SPROULE : Quelle subvention en terres donnerez-vous à un autre chemin de fer alors?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député n'est pas juste dans les remarques qu'il fait, car il sait qu'il n'en est pas ainsi. Qu'il lise le contrat et il constatera qu'il ne s'agit que d'une autre voie ferrée qui partirait de la frontière du Canada et des Etats-Unis.

M. SPROULE : Que l'honorable ministre se donne la peine de lire le contrat. Quant à moi je l'ai lu et je sais qu'il contient une telle disposition.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je déclare que cette disposition ne concerne que des lignes qui pourraient se diriger sur la frontière internationale et ne concerne en rien les lignes qui pourraient partir du Nord-Ouest, ou d'un point quelconque du territoire canadien.

M. SPROULE : Le ministre de la Marine et des Pêcheries prétend-il que le gouvernement ne s'est pas engagé à accorder aux entrepreneurs durant quelques années le droit exclusif de contruire un chemin de fer au Yukon ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Très certainement. L'honorable député est dans une erreur profonde. Il n'y a dans le contrat aucune telle disposition.

M. SPROULE : Je demanderai à l'honorable ministre de lire la clause et de me renseigner sur ce point si je suis dans l'erreur.

M. CAMPBELL : Prenez une demi-heure après dîner docteur, et vous comprendrez la portée du contrat.

M. SPROULE : Je ne m'adresse pas à l'honorable député de Kent (M. Campbell). Il lui sera assez difficile d'expliquer la question à ses électeurs.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. SPROULE : Avant l'ajournement de la séance, M. l'Orateur, une discussion s'est engagée entre le ministre de la Marine et des Pêcheries et moi au sujet du droit que l'on accorde, suivant moi, à cette compagnie, à l'exclusion de toute autre, de construire une voie ferrée dans la région du Yukon. Je dois à l'honorable ministre et à moi-même de déclarer que je n'avais pas compris la clause du contrat telle qu'elle se lit. En la parcourant à la hâte, je n'en avais pas saisi toute la portée, et je déclare que j'ai été injuste envers le ministre de la Marine et des Pêcheries. Pour qu'il n'y ait pas de malentendu, je vais lire cette clause qui accorde cependant à la compagnie un monopole d'une haute importance.

Pendant une période de cinq années à compter du 1er septembre 1898, le parlement n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer partant du bras de Lynn (*Lynn canal*) ou des environs ou de tout endroit a ou près la frontière internationale entre le Canada et l'Alaska et allant dans le district du Yukon, et pendant une période de cinq années, à compter de la dite date, il ne sera accordé d'aide en terre ou en argent à aucune personne ou compagnie autre que les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs pour faciliter la construction de pareil chemin de fer.

Voici l'importance de cette clause, à mon avis. Toute compagnie qui entreprendrait la construction rapide d'un chemin de fer dans cette région commencerait naturellement à partir de la frontière internationale ou du bras de Lynn, car c'est la route la plus courte et la plus praticable pour l'entrée et la sortie de cette région. C'est ce qui rend encore plus important le monopole que l'on accorde à cette compagnie qui aura la haute main sur les voies de communication durant au moins cinq années. Aucune autre compagnie ne peut espérer recevoir et ne recevra d'aide du gouvernement pour la construction d'une ligne rivale, car la clause suivante décrète ce qui suit :

Les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs auront le droit de recevoir, de préférence à toute autre personne ou compagnie, pendant dix années à compter du 1er septembre 1898, telle aide ou subvention en terre ou en argent que le gouvernement pourra être autorisé à donner ou juger à propos de donner pour faciliter la construction d'une ligne de chemin de fer allant de la rivière Stikine à un port de mer dans la Colombie-Anglaise, pourvu que les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs soient disposés à entreprendre la construction de pareille ligne immédiatement et son achèvement dans un temps raisonnable sur avis reçu du gouvernement.

Dans un cas, la compagnie a un monopole durant cinq années, car pendant cette période le gouvernement s'engage à n'accorder aucune charte et aucune subvention à aucune autre compagnie ; et dans l'autre cas, elle aura le droit de recevoir de préférence à toute autre compagnie, pendant dix années telle aide que le gouvernement pourrait donner. La compagnie acquiert ainsi, suivant moi, un monopole très important pour elle et très dangereux pour le pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député interprète le contrat d'une manière exacte, mais il me permettra de l'interrompre. Je désirerais attirer son attention sur une omission qu'il a commise, c'est que la compagnie a un droit de préférence, pendant dix années seulement, pour la construction, aux meilleures conditions que le gouvernement pourra obtenir d'une voie ferrée partant d'un port de mer de la Colombie anglaise ; mais ce droit de préférence n'empêche en rien de construire une ligne partant du Yukon et allant à Ashcroft, à Edmonton ou à un point quelconque sur le chemin de fer canadien du Pacifique, où à n'importe quelle partie du Canada.

M. SPROULE : Je comprends cela. C'était, si je ne me trompe, le point important en discussion entre l'honorable ministre et moi. Mais la compagnie a ce droit de préférence, et c'est là, à mon avis, un très grand danger.

J'ai dit que les entrepreneurs avaient la haute main sur les voies de communication par chemin de fer, bien que l'exécutif ait le pouvoir de déterminer à ce sujet les taux de transport ; les entrepreneurs ont de plus la haute main sur les voies de communication par eau, au moins jusqu'à un certain point. Voici :

Les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs fourniront ou feront fournir par d'autres des moyens de transport pour les marchandises et les passagers par bateaux à vapeur entre la tête de ligne du dit chemin de fer sur le lac Teslin ou autre terminus du dit chemin vers le nord et Dawson-City, aller et retour.

Je prétends que le monopole du transport des marchandises par chemin de fer, donne un avantage spécial à la compagnie et lui permet de prendre la haute main sur les moyens de transport par bateaux. Comme c'est cette compagnie qui transportera d'abord les marchandises, une autre compagnie ne peut rivaliser, à chances égales, avec elle ou avec une compagnie favorisée par elle, pour le transport des marchandises depuis le terminus du chemin de fer jusqu'au Yukon.

Le gouvernement ne s'est donc pas réservé le droit de déterminer les taux à percevoir sur les bateaux, et les compagnies qui feront le transport par eau, et ce transport sera 5 ou 6 fois plus étendu que le transport par chemin de fer, seront virtuellement au pouvoir de cette compagnie. Par conséquent, le monopole que possède cette dernière lui permettra de déterminer à sa guise les taux à percevoir sur les bateaux qui feront le trajet du lac Teslin au Yukon. Tout en se réservant le droit de fixer les taux du chemin de fer—chemin qui ne parcourt qu'une faible distance—le gouver-

nement laisse à la compagnie le droit de percevoir, sur une longue distance, des taux exorbitants, pour le transport des marchandises sur ses propres bateaux, ou sur les bateaux d'une autre compagnie qui se sera entendue avec elle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mon honorable ami remarquera que quant au chemin de fer, comme il n'y aura pas de ligne rivale, nous nous sommes réservés le droit de déterminer les taux. Quant aux communications par eaux, comme il y aura peut-être cinquante compagnies de bateaux qui se disputeront le trafic, il nous a semblé que cela était suffisant pour nous dispenser d'en déterminer les taux par le contrat.

M. SPROULE : Je comprends très bien ; mais supposons que j'expédie, par voie du chemin de fer canadien du Pacifique, des marchandises à un certain point du Manitoba ou du Nord-Ouest et que là, il y ait deux lignes de chemin de fer à ma disposition. Il pourrait y avoir concurrence, mais les marchandises ayant d'abord été chargées sur le chemin de fer canadien du Pacifique, cette dernière compagnie pourra m'empêcher de me servir d'une autre ligne et me faire perdre ainsi les avantages de la concurrence. Nous constatons que c'est là un pouvoir que les compagnies de chemin de fer exercent aujourd'hui au grand détriment du public.

C'est pour cette raison que je dis que les entrepreneurs ont virtuellement le monopole des moyens de transport par eau, et nous ne pouvons déterminer les taux qu'ils percevront sur leurs bateaux.

Si j'ai bien compris, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré que les entrepreneurs avaient fait un dépôt en argent de $250,000 et que c'est nous qui retirerions l'intérêt de cette somme.

M. WALLACE : Non, ce sont les entrepreneurs.

M. SPROULE : C'est nous qui devons en retirer l'intérêt, si j'ai bien compris l'honorable ministre. La chose m'a paru absurde, car si les entrepreneurs font un dépôt, je ne vois pas pourquoi ils perdraient l'intérêt de l'argent ainsi déposé, et c'est ce que stipule le contrat.

Ce contrat donne de plus aux entrepreneurs le privilège exorbitant de construire des chemins de fer dans tout le territoire du Yukon. Mon honorable ami (M. Davies) ne niera pas cela. Je vais lui lire la clause.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Très bien.

M. SPROULE : Cette clause donne aux entrepreneurs le pouvoir de construire :

. . un prolongement (du chemin de fer projeté) vers le nord jusqu'à la ville de Dawson ou les environs et un prolongement vers le sud jusqu'à un point dans la Colombie anglaise devant être désigné par le gouvernement et susceptible de devenir un port océanique, aussi une ligne de chemin de fer depuis les eaux du bras de Lynn (*Lynn Canal*) jusqu'à Fort-Selkirk ou aux environs par voie du Pas de Chilkat, aussi embranchements de chemin de fer de tout point quelconque sur les chemins de fer de la compagnie jusqu'à toute propriété quelconque appartenant à la compagnie, aussi des voies ferrées entre toutes eaux navigables et toute propriété appartenant à la compagnie. Pourvu que le pouvoir de construire la dite ligne à partir du bras de Lynn jusqu'à Fort-Selkirk, et les dits embranchements et les dites lignes à partir des eaux navigables ne soit pas exercé sans le consentement du Gouverneur général en conseil.

M. SPROULE.

Cette clause ne parle pas des eaux navigables, et par conséquent, tout ce que les entrepreneurs ont réellement à faire, c'est d'acheter des propriétés dans toutes les parties du territoire du Yukon, et ensuite d'y construire, jusqu'à n'importe quel cours d'eau navigable, des embranchements de chemin de fer se dirigeant au nord, au sud, à l'est et à l'ouest.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si je signale la chose à l'honorable député, c'est que, lorsqu'il connaîtra les faits, il ne fera pas d'objection, j'en suis sûr. Supposons que cette compagnie tire une ligne de base sur quarante, cinquante ou cent milles du lac Teslin, qu'elle décide d'établir des hauts-fourneaux sur une grande échelle, d'exploiter le quartz aurifère et consacre de fortes sommes d'argent au développement minier, l'honorable député s'opposerait-il à accorder à la compagnie le pouvoir de construire un chemin de fer pour transporter le quartz jusqu'aux cours d'eaux navigables.

M. SPROULE : Non, sans doute : mais supposons qu'un autre compagnie possède des propriétés dans ce pays et veuille bâtir un chemin de fer jusqu'à quelque cours d'eau navigable ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'y a rien qui l'en empêche.

M. SPROULE : Et la compagnie en question s'y oppose parce qu'elle a droit de construire une ligne dans la même direction, à partir de ses propriétés jusqu'à quelque cours d'eau navigable.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cela n'exclut pas une autre ligne concurrente à laquelle le parlement pourrait décider d'accorder une charte.

M. SPROULE : Non, mais cette compagnie a le droit de construire la ligne en question, et elle prétendra que le parlement n'a pas le pouvoir d'accorder à une autre ligne le droit de la concurrence dans cette localité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oh ! oui, le parlement a ce droit-là.

M. SPROULE : La compagnie soutiendra sans doute qu'elle a des droits acquis ; de sorte que, virtuellement, on lui accorde le droit exorbitant de bâtir des chemins de fer dans toute l'étendue du pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Vous y opposez-vous ?

M. SPROULE : Non, pourvu qu'on accorde le même droit aux autres compagnies. Ce à quoi je m'oppose, c'est que ce droit soit accordé à une seule compagnie. Si vous l'accordez à toutes les autres compagnies, je n'ai pas la moindre objection à formuler. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), a appuyé fortement sur la disposition du bill refusant à la compagnie le droit au lit des rivières navigables, et le *Globe* prétend que cette disposition a été insérée dans le bill, afin d'empêcher la compagnie de nuire à l'exploitation des placers par le prauve mineur.

Or, il est constaté que ce n'est pas l'objet qu'on a en vue. Nous constatons que cette disposition

est limitée à certaines rivières et à certains lacs spécifiés au contrat, et en jetant un coup-d'œil sur la carte, on voit que ces cours d'eau ne se trouvent pas dans le district aurifère. Lisons plutôt :

Nulle partie des lits des rivières Yukon, Lewes ou Hootalinqua, ou des lacs Teslin, Bennett, Tagish, Labarge ou Marsh.

Pas un seul de ces cours d'eau ne se trouve dans le district où l'or est reconnu exister en grandes quantités.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'y a pas d'or sur le fleuve Yukon ?

M. SPROULE : Les lits aurifères ne se trouvent pas sur le Yukon.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Les lits aurifères, découverts jusqu'aujourd'hui, ne se rencontrent pas sur le Yukon, mais sur les tributaires de ce fleuve.

M. SPROULE : Oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES . L'honorable député sait parfaitement que les rivières en question arrosent cette partie du territoire qui, d'après le rapport de M. Ogilvie, constitue le district aurifère.

M. SPROULE : On a donné à entendre au public que cette disposition tendait à sauvegarder l'exploitation des placers, ce qui est le contraire de la vérité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je vais dire pourquoi nous avons inséré cette disposition dans le bill. Je parle en connaissance de cause, puisque j'étais présent à la rédaction du contrat. Cette disposition tend à protéger la navigation. Ces rivières constituent les eaux navigables jusqu'à Dawson-City, et d'après les rapports de M. Ogilvie et autres, on a jugé absolument nécessaire de protéger les intérêts des compagnies dont les bateaux pourraient remonter ou descendre la rivière, en leur donnant le droit de stopper à toute place d'arrêt de chaque côté de la rivière, de sorte que nous réservons non seulement le lit de la rivière, mais en outre, vingt-cinq pieds sur chaque rive, pour servir de débarcadères, partout où l'on en pourra trouver. Ainsi, toutes les lignes auront pleine liberté, sans être soumises à aucune prohibition de la part de la compagnie en question, d'avoir ces places d'arrêt.

M. SPROULE : Si l'honorable ministre eût été en Chambre, lorsque le ministre des Chemins de fer a expliqué le bill ...

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Malheureusement, j'étais absent.

M. SPROULE : .... il aurait entendu l'honorable ministre déclarer que la disposition en question a pour but d'empêcher l'exploitation de l'or dans les lits de rivières où les pauvres mineurs travaillent. L'objectif de cet article peut être excellent, mais le pays a été induit en erreur par le *Globe* quand il dit que cet article a pour but de protéger le pauvre mineur dans l'exploitation de son placer, chose tout à fait étrangère à l'article, puisque ce n'est pas dans les rivières et les lacs mentionnés qu'on a trouvé l'or en quantité rémunératrice jusqu'aujourd'hui. Le contrat stipule aussi que les entrepreneurs vendront aux colons de bonne foi qui en feront la demande, pour fins de culture, aux prix qui seront fixés par le Gouverneur en conseil, toutes terres arables formant partie de celles choisies aux termes du présent contrat, et le *Globe* s'est longuement étendu à ce sujet. Or, cette disposition s'applique à un pays où, d'après M. Ogilvie, il serait impossible de récolter de pommes de terre sans les tenir recouvertes tout l'été. Les journaux à la dévotion du gouvernement ont longuement glosé sur cela. " Nous n'avons pas agi comme vous l'avez fait au Nord-Ouest, se sont-ils écriés ; nous n'avons pas laissé à la compagnie la liberté de vendre ses terres au prix qu'elle voudra. Au contraire, nous avons sauvegardé les intérêts de ceux qui iront se livrer à la culture dans ce pays, en forçant la compagnie à leur vendre des terres aux prix fixés par le Gouverneur en conseil." Quel but ces ces journaux poursuivent-ils en recourant à de semblables arguments, sinon de jeter de la poudre aux yeux du peuple ? Tous les renseignements prouvent qu'il est absolument impossible de faire réussir dans ce pays aucune des cultures auxquelles nous nous livrons ici, et que, de fait, il n'y a pas là de terre arable. A mes yeux, c'est un très mauvais marché, et je le condamne. Je le condamne, d'abord, parce que c'est un marché secret, bâclé dans l'ombre avec des individus qui nous sont inconnus ; parce qu'on ne lui a donné aucune publicité et qu'on ne l'a pas soumis à la concurrence publique. On n'a pas fait connaître aux capitalistes qu'il était question de construire ce chemin, et l'entreprise a été négociée dans l'ombre avec des individus qui, en toute probabilité, vont réaliser d'énormes bénéfices et donner fort peu de chose au pays en retour.

Je le condamne parce qu'on nous demande de conclure un contrat sans nous donner les renseignements de nature à nous permettre d'estimer ni le coût de l'entreprise, ni la qualité du chemin une fois qu'il sera construit, ni les sommes d'argent que nous donnons pour sa construction. Nous n'avons aucune donnée qui nous permette, à titre de représentants du peuple, de porter un jugement intelligent sur cette question.

Je le condamne parce qu'autant que j'en puis juger, à l'aide des renseignements fournis, nous payons beaucoup trop cher pour cette entreprise :

Je condamne encore ce marché, parce qu'il crée un monopole de transport, un monopole d'exploitation minière, qui tourneront certainement au détriment du mineur, du prospecteur isolés et du peuple canadien en général. La chose est indubitable.

Je le condamne, parce qu'il confère à la compagnie le droit d'écraser le pauvre mineur, le pauvre journalier dont les droits ne sont pas protégés contre une puissante corporation. Il leur serait impossible de combattre une semblable corporation, et le pauvre mineur, après avoir prospecté fort longtemps, après avoir épuisé ses ressources et souffert toutes sortes de misères, peut se trouver, au moment de recueillir le fruit de ses travaux, à la merci d'une puissante corporation qui l'écrasera impitoyablement.

Je condamne ce marché, parce que la route n'est pas toute canadienne. C'est là une des raisons les plus puissantes alléguées par le ministère en sollicitant notre appui : ce sera, dit-on, une route entièrement canadienne, assurant au peuple cana-

dien le droit de faire le commerce de transport sur son propre territoire, sans craindre de concurrence.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ecoutez ! écoutez !

M. SPROULE : Mais il n'y a pas de doute que les Etats-Unis ont le pouvoir, s'ils le veulent, de nous créer des embarras sérieux au moyen de règlements de douane qui nous empêcheraient de nous servir avec avantage de ce chemin.

Je le condamne, parce qu'il n'y a rien dans le contrat qui empêche la compagnie de vendre sa charte à un moment donné à une compagnie étrangère, et de lui donner le pouvoir de contrôler le transport au détriment du Canada et du mineur canadien. Je le condamne, parce qu'il établit un mauvais précédent que l'on citera plus tard pour justifier toute transaction louche qui pourra être présentée au parlement.

Je le condamne, parce que les circonstances suspectes qu'entourent cette transaction dans son ensemble ont toute l'apparence d'un job dont quelques personnes, en toute probabilité, retireront d'énormes bénéfices sans rien donner au pays en retour.

Je dois mentionner au sujet de cette affaire, une étrange coïncidence, qui m'a vivement frappé. Il est bien singulier, en effet, que la dissolution de la Chambre locale d'Ontario ait coïncidé avec la publication de la nouvelle de cette entreprise dans les journaux. La législature provinciale avait été prorogée, mais la dissolution du parlement n'avait pas encore eu lieu. Les journaux des différents partis affirmaient qu'il y aurait dissolution, et que les élections auraient lieu sans retard, mais, pour une cause inexplicable, l'époque en fut différée. Or, le lendemain de la publication de la nouvelle de cette entreprise dans les journaux, la dissolution eut lieu. Voilà qui donne prise à de graves soupçons. L'on voit ici coopérer des politiciens intéressés à l'avancement du parti dans l'arène fédérale et dans l'arène provinciale. Voici entre autres, le sénateur Cox, M. Jaffray, M. Willison, M. Mackenzie, M. Mann et autres. Rien au monde ne saurait convaincre la population d'Ontario qu'il n'y a pas un énorme fonds de souscriptions électorales provenant de cette transaction, et dest né à être employé, pendant les élections, contre les adversaires du parti libéral. Je voudrais pouvoir me tromper. Je voudrais entendre sonner l'heure où les deux partis politiques du Canada brigueront les suffrages populaires loyalement et honnêtement, sans avoir recours à des dépenses d'argent, au partage des emplois publics, comme autant de moyens qui leur permettent de distribuer ou de refuser leurs faveurs, selon les exigences de l'heure présente. Je comprends que l'aurore de ces heureux jours n'a pas encore lui. Le temps viendra, j'en ai la conviction, où il sera prouvé qu'au cours de l'élection qui va avoir lieu, le parti du gouvernement avait à sa disposition des fonds provenant directement ou indirectement du marché secret intervenu à l'époque en question, et dont il s'est servi au cours de cette élection.

M. WILSON : M. l'Orateur, il y a dans le discours du trône certaines choses qui me plaisent, tandis que, comme cela arrive souvent, il y a d'autres que je ne saurais approuver. Naturellement, le gouvernement a eu raison de reconnaître comme cause de notre prospérité l'abondante moisson dont nous avons été favorisés. Notre prospérité tient aussi à une autre cause, non pas celle assignée par l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), l'accomplissement des promesses faites par le gouvernement, mais elle tient, au contraire, à la non réalisation de ces promesses. Il n'y a que deux engagements que le gouvernement ait tenus dans sa législation fiscale : celles relatives au fil d'engerbage et au fil de fer barbelé. Or, nous avons vu la conséquence de l'abolition des droits sur le fil d'engerbage. Le sénateur Cox, à la tête d'une délégation, s'est rendu auprès des ministres et leur a dit que, sous le régime protecteur, il avait acheté au pair du stock de la compagnie de fil d'engerbage, et que si le gouvernement ne rétablissait pas les droits, il serait trop heureux de revendre ses actions quinze cents dans le dollar. Et il ajouta que la compagnie en question faisait de fortes transactions avec la banque dont il était l'un des directeurs, et que si le droit n'était pas rétabli, la banque se verrait dans l'obligation de ne plus faire d'avances à la compagnie pour l'exploitation de son industrie. Voilà donc la situation dans toute sa gravité. Puis M. Ballantyne, libéral très en vue de l'Ontario occidental, représentant la fabrique de fil d'engerbage des Patrons, s'est aussi rendu auprès des ministres dans le même but, à la tête d'une délégation de gentlemen que je suppose actionnaires de cette compagnie. J'ignore quelle décision le gouvernement a prise à cet égard. J'espère qu'il rétablira le droit, car je préfère voir nos fabricants prospérer plutôt que de voir les ouvriers chômer sur la rue, parce que le gouvernement cherche à tenir ses promesses dans une faible mesure. Je voudrais citer une autorité à l'honorable député de Toronto-centre : ce sont les paroles de son voisin, l'honorable député de Lisgar (M. Richardson). Cet honorable député publie à Winnipeg un journal où il déclarait dernièrement que si le gouvernement remettait le fil d'engerbage sur la liste des articles imposables, il n'aurait plus rien à abandonner de ses anciennes promesses, sauf en ce qui touche au fil barbelé.

Autant que j'en puis juger, le député de Lisgar, lorsqu'il se trouve dans l'ouest est libre-échangiste très convaincu, mais une fois rendu ici, il a pour principe de ne pas se quereller avec le gouvernement. Je tiens à donner à l'honorable député de Toronto-centre la preuve que le parti libéral s'est engagé à établir le libre-échange, autant que le chef d'un parti peut engager celui-ci. Personne ne niera, je suppose, que durant la campagne électorale, en 1896, le premier ministre, à une assemblée publique tenue à Montréal, s'est engagé à dégrever le fer et la houille. Et la raison qui l'a porté à faire ces promesses, je suppose, est qu'après s'être prononcé si énergiquement en faveur du libre-échange, et craignant de s'aliéner les industriels, il leur offrit l'admission en franchise de ces matières premières, pour les engager à voter en sa faveur. Bien plus, dans un discours prononcé à la Grande-Rivière, dans le comté de Gaspé, au mois d'août 1895, l'honorable ministre disait : "Si jamais je deviens premier ministre, je m'engage à abolir les droits imposés sur le lard et la farine." L'honorable député de Toronto-centre le sait, pas un seul de ces quatre articles n'a été placé sur la liste des articles admis en franchise. Le gouvernement a abaissé le droit sur la farine, mais ce léger dégrèvement n'a pas eu d'effet appréciable. Je tiens à rappeler les déclarations d'un autre membre émi-

nent du cabinet, bien que pour certaines raisons évidentes, il n'occupe pas dans le ministère le rang auquel il paraissait destiné, c'est le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). On a dit qu'il était intervenu entre les chefs du parti libéral un marché comportant qu'à leur avènement au pouvoir ils ne donnerait pas le portefeuille des finances à sir Richard Cartwright, les industriels craignant de confier leurs destinées à un aussi ardent adversaire de la protection, système qu'il avait partout dénoncé avec tant de violence.

Il s'exprimait ainsi :—

Nous percevrons un revenu en frappant de droits les articles que nous ne pouvons produire au Canada, et c'est le seul moyen de faire disparaître tout vestige de protection du tarif, tout en prélevant un revenu.

Voilà, je crois, le principe adopté en Angleterre, et ainsi le principal effet de l'imposition des droits est d'accroître le revenu. Il y a quelques années, on se le rappelle, le ministre du Commerce se livrait à d'extravagantes déclamations au sujet du protectionnisme, l'accusant tout simplement de voler le peuple. S'il faut ajouter foi à ses multiples déclarations, le tarif protecteur escamotait annuellement au peuple de cinquante à cent millions de dollars qui retombaient dans le gousset des fabricants. Supposant que cela soit vrai, il n'y a pas de termes assez forts pour caractériser, comme ils le méritent, les actes du gouvernement au jour, puisque, s'il faut en croire M. Foster, l'ex-ministre des Finances, il n'a fait subir au tarif qu'un simple abaissement de 71 centièmes d'un pour cent; par conséquent, il filoute encore 100 millions au peuple, outre ce qui tombe dans la caisse publique. C'est là, toutefois, une assertion dont le bon sens de la Chambre fait bonne justice. C'est là, probablement, une des raisons qui ont engagé le parti libéral à éloigner le ministre du Commerce de la tribune populaire aux dernières élections; car ses déclarations étaient tellement extravagantes que le peuple aurait refusé d'y ajouter foi. J'ai par-devers moi plusieurs autres extraits des discours de l'honorable ministre. Le 25 octobre, il disait :

Le temps est arrivé de faire de profondes et radicales réformes. Pour mon compte, je ne serais pas fâché de voir la question réduite aux étroites proportions d'une question de tarif de revenu. Entre autres choses, il nous faut un remaniement radical, non seulement de notre tarif, mais de tout notre système de taxation.

A ce sujet, je me rappelle un incident qui se produisit, sous le régime Mackenzie, il y a un certain nombre d'années. Le gouvernement avait contracté l'habitude d'accumuler les déficits, tellement qu'à la fin la totalité de ces déficits prit des proportions alarmantes. Le gouvernement comprit donc qu'il fallait se créer plus de revenus et le ministre actuel du Commerce, qui était à cette époque ministre des Finances, entreprit de remanier le tarif. Après l'avoir longtemps rapiécé tant bien que mal, le gouvernement rendit le plus bel hommage possible à l'habileté de ses adversaires en adoptant leur échelle de droits, ne les relevant que de deux et demi pour cent. Voilà précisément ce que le gouvernement actuel a fait, au cours de ce parlement ; il a suivi la même ligne de conduite, au mépris de tous les engagements qu'il avait pris, à l'époque où il se trouvait dans l'opposition. Voici ce que je lis, page 714 des débats de 1893 :

Notre programme politique se résume à ceci: anéantir la protection, qui n'a cessé de ronger les entrailles du pays.

L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) n'a donc pas lu les discours du ministre du Commerce, ou bien il ne le reconnaît point comme l'un des chefs du parti, ou bien encore il ne se croit point lié par les opinions de ses chefs. Je dois l'avouer, j'ai fort goûté le discours du député de Toronto-centre, surtout le genre de son débit. Cependant, je ne partage pas tout à fait sa manière de voir, nos points de vue politique étant différents. Ecoutons encore le ministre du Commerce dénoncer en termes énergiques la protection :

Nous dénonçons le principe de la protection, principe absolument vicieux, injuste à l'égard des masses populaires, et nous déclarons hautement que toute modification de tarif basée sur ce principe serait impuissante à soulager sérieusement le peuple des fardeaux énormes qui le font gémir. Nous acceptons sans crainte la lutte sur ce terrain et nous attendons avec la plus entière confiance le verdict des électeurs du Canada.

La question, on le voit, était carrément posée. Il est un autre membre du cabinet, grand parleur, agréable compagnon, mais qui semble changer souvent d'opinion. J'ignore s'il est en mesure de justifier, oui ou non, ses changements d'opinion, car tous les députés ne se croient pas tenus de justifier leurs variations. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries—car c'est de lui qu'il s'agit, est leader de la Chambre ce soir, tâche dont il s'acquitte à merveille. Parlant à Middleton, en 1893, il aurait dit, d'après les comptes-rendus des journaux :

Messieurs, en voilà assez et les doutes, les difficultés qui ont pu exister autrefois sur l'interprétation de notre politique commerciale, sont maintenant disparus. Notre programme est clair et défini. Aujourd'hui le peuple canadien se trouve face à face avec cette question, et la prochaine lutte sera entre le libre-échange et la protection. La politique du parti libéral, au contraire, est la réforme du tarif en en éliminant tout vestige de protection.

Je le demande au ministre de la Marine et des Pêcheries, est-ce sur ce programme que le pays s'est prononcé en faveur du parti libéral? S'il le pense ainsi, alors, je dois le dire, le parti libéral agit bien déloyalement envers ce pays, car si le pays s'est prononcé en faveur de la politique libérale, le parti devrait certainement appliquer cette politique. Or, à son avènement au pouvoir, le gouvernement s'aperçut qu'il avait fait des promesses dont ni le pays ni ses partisans en Chambre n'approuveraient l'exécution. Alors, qu'a fait le cabinet? Il nomma une commission chargée de parcourir le pays et de se renseigner sur les vues des industriels, des hommes d'affaires et des cultivateurs. Jadis les libéraux avaient tourné le parti conservateur en ridicule pour avoir fait la même chose : mais je me garderai de faire la même chose à l'égard du parti libéral ; au contraire, je vois qu'il a agi sagement en adoptant cette ligne de conduite. Il est bien préférable que les ministres violent leurs promesses, même que leur chef et tout le parti tombent dans le discrédit, plutôt que de les voir mener le pays à sa ruine, en exécutant leurs promesses. Le chef du parti a fait d'autres promesses.

Dans la contrée que j'habite, les libéraux posent pour le parti de la pureté politique. A leurs propres yeux, ils sont bien meilleurs que leurs adversaires. Durant la dernière campagne électorale, les libéraux ont cherché à faire croire au peuple que le parti conservateur était le parti de la corruption, et le peuple a presque fini par les croire. Il n'est donc pas surprenant que nombre de gens

aient ajouté foi aux principes énoncés par le chef actuel du cabinet à Toronto, en 1896, lorsqu'il s'exprima ainsi :

Tout homme dont le nom a été mêlé à quelque transaction louche est indigne d'occuper une charge honorable de l'Etat.

Je le sais, tous les citoyens de Toronto approuvent cette observation ; et le peuple canadien, dans son ensemble, l'approuvent également ; et l'heure n'est pas éloignée, j'espère, où tous les membres du cabinet seront des hommes de ce calibre. Pour mon compte, je ne voudrais voir que des gens de cette trempe en parlement ; car, à mon avis, les représentants du peuple devraient tous être comme la femme de César, au dessus de tout soupçon. Le chef du parti, après avoir cité l'exemple de plusieurs hommes d'Etat français qui ont été obligés de quitter la vie publique, sur de simples soupçons, ajoute :

Voilà le type de moralité que nous devons nous proposer d'atteindre Ce qu'il nous faut ce sont des hommes dont la vie politique est sans tache, contre lesquels on ne saurait diriger un seul mot de critique.

Voilà le langage dont s'est servi l'honorable ministre, à l'époque même où l'un de ses plus intimes amis était le fameux M. Ernest Pacaud, gentleman qui avait pris $100,000 des deniers publics de la province de Québec, dans le but de faire triompher les libéraux aux élections de 1891, et ce qui resta de cet argent fut employé à contester les élections des conservateurs élus.

Il y avait aussi M. Charles Langelier qui était secrétaire d'Etat dans le gouvernement libéral de Québec. Il aidait M. Pacaud à faire escompter ces lettres de crédit et il a été clairement prouvé devant la commission nommée par le lieutenant-gouverneur que ces personnes avaient illégitimement pris l'argent du public pour faire les élections. Je n'en dirai pas davantage sur cette question.

Je regrette que l'honorable ministre des Chemins de fer ne soit pas à son siège, et en son absence je demande l'attention de l'honorable ministre qui dirige la Chambre pour un instant. Les journaux ont rapporté qu'à une assemblée tenue à Kingston vers le 31 janvier, on a lu une dépêche supposée venir de l'honorable ministre des Chemins de fer. M. Harty a lu un télégramme de M. Blair promettant qu'une commande pour trois locomotives serait faites incessamment aux usines de cet endroit, pour construction immédiate, ajoutant qu'une nouvelle commande serait faite, aussitôt que le parlement aurait voté l'argent nécessaire. Je désire savoir de l'honorable ministre s'il est à sa connaissance que M. Blair ait envoyé une pareille dépêche.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non.

M. WILSON : Est-ce un secret de savoir si cet arrêté du conseil a été adopté ou non ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'en ai pas entendu parler.

M. WILSON : Alors nous devons considérer ce télégramme comme apocryphe.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne prétends pas cela. Je dis simplement que je n'en sais rien.

M. WILSON.

M. WILSON : Il semblerait avoir été envoyé pour induire les électeurs de Kingston à voter pour M. Harty. Le chef actuel du gouvernement qui est si pur, qui énonce sa politique si clairement et fait savoir qu'elle espèce d'hommes il prendra pour former son cabinet, paraît avoir un bien cher ami, un homme qui a été l'ami de beaucoup d'autres en politique et qui se prétend encore tory. Un des premiers appelés dans le cabinet a été l'intime ami de Connolly—je veux parler de M. Tarte, et je regrette qu'il ne soit pas à son siège.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député doit désigner ses collègues par la division qu'ils représentent.

M. WILSON : Je retire l'expression et je la remplace par l'honorable ministre des Travaux publics. Je ne l'ai pas dit dans l'intention d'insulter l'honorable ministre.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député a déjà commis la même erreur en mentionnant d'autres noms.

M. WILSON : Je remercie M. l'Orateur-suppléant de m'avoir rappelé au règlement. Je disais qu'un des premiers appelés à faire partie du cabinet, a été l'honorable ministre des Travaux publics. Le 17 ou le 18 décembre, à Lévis, il a expliqué comment il est entré dans le cabinet. Il a dit :

Je regrette de voir que certains groupes n'ont pas confiance en moi. J'ai fait pour le mieux. J'ai souvent été tenté de retourner dans le journalisme. Lorsque sir Wilfrid Laurier m'a appelé dans son cabinet, je lui ai dit : " Vous savez que je suis un pauvre homme ; permettez-moi de m'occuper de mes propres affaires." Mais il a répondu : " J'ai reçu l'appui de beaucoup de conservateurs, je veux que vous les représentiez dans le cabinet."

C'était très généreux de la part de l'honorable premier ministre de le choisir pour représenter les conservateurs, qui avaient voté pour lui aux dernières élections. Je connais cependant des conservateurs qui ne le considèrent pas comme leur représentant.

Je signalerai à la Chambre une déclaration du ministre des Travaux publics faite pendant le procès Grenier. Au banc des témoins, il a déclaré sous serment que M. Pacaud était allé le trouver pour lui proposer que si l'opposition dans l'Assemblée législative de Québec ne faisait pas d'objection au paiement de la réclamation de M. Whelan, il lui donnerait $5,000. Il est allé trouver le chef de l'opposition, M. Taillon, qui a répondu qu'il ne s'opposerait pas au paiement, et M. Pacaud lui a payé $5,000. Le ministre a ensuite ajouté qu'il n'avait rien fait de répréhensible, qu'il n'était pas membre du parlement, que ce n'était pas l'argent de l'Etat, qu'il ne l'avait pas employé à des fins personnelles, qu'il l'avait dépensé pour les élections et sa grande excuse, c'est que cela affaiblissait d'autant ses adversaires.

Il y a beaucoup de journaux libéraux publiés dans le pays et il n'est pas sans intérêt de savoir ce qu'ils pensent du ministre des Travaux publics. L'écrit suivant a été publié dans le *Gleaner* d'Huntingdon, au commencement d'octobre :—

Il (M. Tarte) devait recevoir un salaire de $5,000 comme organisateur, mais n'a reçu réellement que $1,300, qu'il a dépensées dans l'intérêt du parti. Qu'il ait mis à contribution les entrepreneurs et ceux qui aspiraient aux honneurs politiques, et qu'il ait reçu de l'argent du gouvernement, qu'il n'avait pas gagné, il l'admet franchement,

et cependant il se prétend innocent parce qu'il a employé cet argent pour des fins de parti.

Sa défense tout entière doit être rejetée avec indignation. Ce qui est mal chez un particulier est mal chez un homme politique, et celui qui extorque de l'argent pour son parti est aussi moralement coupable que celui qui en extorque pour lui-même—la seule différence c'est que dans le premier cas l'égoïsme n'est pas ajouté à l'extorsion d'argent par des moyens malhonnêtes. D'après les instructions du juge, le jury a déclaré Grenier coupable, mais cela n'exonère pas Tarte qui sort de ce procès avec une réputation souillée par ses propres aveux. Tarte a servi d'intermédiaire pour obtenir le paiement de réclamations qui ne pouvaient pas être soutenues ouvertement et il a été payé des services qu'il a rendus ou qu'on attendait de lui.

Voilà de quelle manière le chef du gouvernement a formé son cabinet, et voilà les hommes qu'il a choisis pour en faire partie ; le ministre des Travaux publics était l'ami intime de Pacaud et aussi l'ami intime du premier ministre. J'ai ici des extraits de plusieurs autres journaux, mais je n'en imposerai pas la lecture à la Chambre.

Je désire faire remarquer au directeur général des Postes que certains membres de cette Chambre ont dans leur poche, depuis un an et demi, leur nomination à des emplois publics. L'un d'eux a avoué qu'il a siégé ici durant deux sessions, après avoir eu la promesse d'être fait lieutenant-gouverneur, s'il n'était pas appelé à la magistrature avant que la plus haute position devint vacante. Le directeur général des Postes est tellement occupé à surveiller les lettres confidentielles qu'il ne s'est pas aperçu de cela, et cependant durant la dernière session du dernier parlement, il a déposé un bill décrétant qu'un député ne serait pas éligible à un emploi public, au moins un an après l'expiration du parlement. De plus, plusieurs députés ont été nommés à des emplois publics, depuis le peu de temps que les honorables ministres sont au pouvoir et il me semble que le directeur général des Postes devrait expliquer à la Chambre pourquoi il détient un portefeuille dans un cabinet qui se permet d'agir ainsi.

Il y a beaucoup des choses étranges se rattachant à ce contrat du Yukon, et le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer, lors de la présentation du bill, n'est pas une des moins étranges. Il nous a dit en substance : Ce contrat accorde un énorme monopole ; nous ne savons pas ce que nous donnons aux entrepreneurs, nous ne savons pas ce que coûtera le chemin de fer, et nous ne savons même pas si le Canada a droit de transborder ses marchandises à Fort-Wrangel, ce qui est absolument nécessaire pour atteindre le chemin de fer. Le gouvernement connaissait ces découvertes de mines d'or dès avant la prorogation du parlement en juin dernier, et je trouve étrange qu'il n'ait pas envoyé des ingénieurs explorer ces terrains et faire leurs rapports assez tôt pour demander des soumissions. Il a agi à tâtons ; il ne sait pas ce que valent ces terrains, il ignore ce que coûtera le chemin et n'a jamais fait préparer d'estimations.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il y a eu une estimation de faite.

M. WILSON : S'il y en a eu une le ministre des Chemins de fer paraissait n'en rien connaître. Le gouvernement prétend qu'il s'est réservé le droit de fixer les tarifs sur ce chemin, mais il a pris bien soin de les fixer pour dix ans, avec deux réductions. Le contrat comporte qu'il n'y aura pas de changements dans les tarifs pendant les quatres premières années, alors il y aura une réduction de 25 pour 100, et une autre, aussi de 25 pour 100, trois ans après.

Cela ne veut-il pas dire que ceux qui expédieront des marchandises aussitôt que le chemin sera construit paieront le double de ce que le fret vaut réellement ? S'imagine-t-on qu'après sept ans ce chemin transportera les marchandises sans faire de bénéfice ? Je ne le crois pas et je suis convaincu que le gouvernement ne le croit pas non plus. Cette clause est mal faite, car elle permet aux entrepreneurs d'exiger les prix qu'ils voudront pendant plusieurs années, et ensuite, ils tomberont sous le coup de l'Acte général des chemins de fer.

J'ai assisté l'autre soir à la conférence de M. Ogilvie et je l'ai très goûtée, comme tout le monde, je crois. Il nous a parlé d'un individu qui n'était pas l'unique propriétaire, mais qui avait seulement un intérêt dans six claims, et sa part de profits, dans un seul hiver a été de $106,000 ; l'été suivant, il a vendu ses intérêts dans ces claims pour une somme de $2,000,000. Voilà quels sont les terrains dont le gouvernement propose de donner 3,750,000 acres pour la construction d'un chemin de fer de 150 milles, et en outre les tarifs de fret sur ce même chemin seront le double de ce qu'ils devraient être.

Je dirai un mot maintenant du tarif différentiel, et j'y suis poussé par la conférence donnée à Toronto, le 5 décembre dernier, par un libéral de l'importance de l'honorable G.-W. Ross. Il a cité le cas de plusieurs hommes publics de cette ville qui sont en faveur d'un tarif différentiel, mais c'est aujourd'hui une grave question de savoir si les discours du très honorable premier ministre en Angleterre ne nous ont pas enlevé toutes nos chances sous ce rapport, et dans mon opinion, ces discours ont une forte tendance dans cette direction. Il avoue lui-même qu'il n'a demandé nulle part de préférences commerciales et qu'il a déclaré au peuple anglais, que ce que le Canada avait donné à l'Angleterre l'avait été en pur don.

On nous disait autrefois que si les libéraux arrivaient au pouvoir, nous aurions la réciprocité avec les Etats-Unis. Or, il y a maintenant plus d'un an et demi qu'ils y sont au pouvoir et nous n'avons pas encore de traité de réciprocité et je ne crois pas que nous soyons plus près d'en avoir un qu'au premier jour. Voici l'opinion de M. Ross sur cette question de réciprocité avec les Etats-Unis :

Ainsi il nous faut nécessairement en venir à la conclusion qu'en ce qui concerne le Canada, il est absolument inutile de caresser l'espoir d'un traité de réciprocité avec les Etats-Unis dans le but de faire disparaître toute cause d'irritation présente ou future. Toutes nos tentatives, souvent humiliantes, prouvent le contraire. Je suis donc forcé, à mon grand regret, je l'admets, d'éliminer de l'étude de cette question toutes considérations sur l'effet que la réciprocité pourrait avoir sur nos relations internationales.

Si le traité de 1854 avait duré quelques années de plus, il est douteux que les avantages que le Canada en retirerait, si grands qu'ils fussent, n'auraient pas diminué considérablement, par suite du rétablissement des industries ruinées par la guerre.

Le commerce suit le pavillon, et les sujets anglais suivent le commerce anglais. Dans l'intérêt du développement de ce pays, et de la consolidation de l'Empire notre politique évidente est de développer notre commerce avec l'Angleterre.

Ce discours aurait pu être prononcé par n'importe quel conservateur et j'en recommande la lecture à tous les membres du cabinet. J'ai lu aussi le discours prononcé par l'honorable ministre du Commerce à Toronto et je considère que c'est

un discours très modéré et très bien raisonné. J'y ai vu avec plaisir qu'il admet que les libéraux ont fait pendant dix-huit ans beaucoup de promesses qui n'ont pas été tenues, mais il espère qu'elles le seront avec le temps. Je crois que cela prendra bien du temps et je l'espère aussi, car pour ma part, je me réjouis de ce que le parti libéral a mis l'intérêt du pays au-dessus de ses promesses.

M. POPE: Lorsque les honorables députés de l'opposition parlent de l'honorable ministre des Travaux publics ils devraient se montrer reservés dans leurs appréciations, car il a déclaré sous serment qu'il est conservateur. Il a dit qu'il est dans le cabinet comme notre réprésentant, à la demande spéciale du premier ministre; bien que ce choix laisse supposer que le premier ministre n'a pas une très grande opinion des conservateurs, il ne l'a pas moins fait, et nous sommes obligés de l'accepter comme venant du moins, de la grande majorité du parti libéral. Un homme qui peut commander comme le ministre des Travaux publics, un homme qui peut donner ou ôter des places comme il l'a fait, un homme qui, dans notre province peut sauver ou damner qui que se soit, petits ou grands, sans égard à ce qu'ils ont pu être dans le passé, quel que soit le parti auquel ils ont appartenu, un homme qui a joué avec eux comme il a voulu, qui les a jetés au ruisseau, les a trainés dans la boue, conservateurs comme libéraux, cet homme, dis-je, est doué d'une puissance dont nous, conservateurs, avons le droit d'être fiers. Cela prouve uniquement que si le cabinet était composé de conservateurs quelle puissante et merveilleuse organisation cela ferait. Puisqu'un des plus faibles et des moins sûrs d'entre nous, placé au milieu d'eux impose ses volontés à droite et à gauche, on peut facilement se faire une idée de ce qui arriverait si certaines personnes qu'on pourrait facilement nommer, arrivaient là.

On a critiqué l'honorable premier ministre sur la manière dont il a formé son cabinet. Il faut admettre que c'est son droit de s'asseoir avec qui bon lui semble; mais tout en admettant ce droit, il doit comprendre lui aussi que la Chambre et le pays jugeront de la pûreté de ses intentions d'après les hommes dont il s'entourera.

Voyons un peu la formation du cabinet. Je n'ai rien à dire contre ceux qui en font partie, mais en le formant on a rendu le plus grand hommage au parti conservateur pour ce qu'il a fait et dit, pour ce qu'on a dit de lui, depuis dix-sept ou dix-huit ans.

Les conservateurs ont toujours prétendu deux choses: d'abord, que la politique préchée par les libéraux était dangereuse et que, partant, l'opposition ne renfermait pas dans son sein les hommes aptes à former un cabinet. Nous sommes en présence d'un cabinet d'étrangers, d'hommes tirés des différentes provinces, sous prétexte qu'ils étaient des spécialistes. Leurs aptitudes respectives sont connues dans leurs provinces. Ils sont doués de beaucoup de goût artistique, ils ont opéré pendant des années sur leur propre théâtre et se sont créés eux-mêmes leur réputation. Nous voyons réunis dans ce cabinet, une combinaison d'hommes et de réputations comme jamais cabinet canadien n'en a réunis. Voyons d'abord la province de Québec qui m'intéresse particulièrement. Parmi ceux qui siégeaient à gauche de cette chambre et qui ont appuyé fidèlement, loyalement et efficacement le très honorable premier ministre pendant de longues années d'opposition, montrez-nous ceux qui ornent aujourd'hui les banquettes ministérielles.

N'avions-nous pas raison de dire, en ce qui concerne la province de Québec, qu'il n'y avait pas dans l'opposition d'hommes habiles à former un cabinet? Le très honorable premier ministre n'a-t-il pas approuvé notre prétention sous ce rapport? C'est un bien pauvre compliment à faire au talent et au dévouement de plus d'un qui a rendu de grands services au premier ministre et qui siège aujourd'hui à droite après avoir siégé pendant dix ou quinze ans dans l'opposition. D'après la manière dont l'honorable premier ministre traite ses partisans, nous avons le droit de juger de sa sincérité et du degré de confiance que nous devons avoir en lui. Si nous le jugeons d'abord par la manière dont il a traité les principes soutenus par lui et ses amis dans l'opposition, les promesses qu'il a faites au pays, pendant dix-sept ans, et si à cela nous ajoutons la manière dont il traite ceux qui ont été tout ce temps-là des partisans fidèles et dévoués, je demande en vertu de quelle règle de bon sens peut-on me demander d'avoir confiance en lui.

Si l'honorable premier ministre avait pu former son cabinet avec les éléments qu'il avait dans son entourage, il n'y aurait pas eu autant de sujets de récriminations, qu'il en existe et avec raison, parmi les anciens libéraux de la province de Québec.

Mais ce n'est pas ce qu'il a fait. Où a-t-il pris le ministre des Travaux publics (M. Tarte)? Qui aurait pu dire, politiquement parlant, à quelle enseigne il logeait? Où se retirait-il pour la nuit? Il était dehors avant quatre heures du matin; il n'occupait pas le même lit deux fois de suite; il était à peine sorti d'un endroit qu'on le retrouvait dans un autre.

Passons maintenant à ce parasite du gouvernement, l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell). Où l'honorable premier ministre est-il allé le chercher? Pas sur la clôture; il n'était pas même monté jusque là. Je crois que le premier ministre a plutôt défait la clôture pour le laisser passer.

M. DAVIN: Il prétend qu'il est un des premiers hommes du Canada.

M. POPE: Oui un des premiers hommes de l'avenir. C'est lui qui doit établir la ligne rapide de paquebots entre l'Angleterre et le Canada.

Une VOIX: Des paquebots en forme de bouteilles.

M. POPE: Oui, des paquebots en forme de bouteilles, et voilà près de deux ans qu'il y travaille, et je prétends que lorsqu'il aura consacré encore deux ans à cette affaire, il ne sera pas plus avancé qu'au premier jour. MM. Tate, Paterson et Cie sont des hommes respectables, mais ils n'ont aucune réputation financière en Angleterre et je ne crois pas qu'il soit possible de mener l'entreprise à bonne fin avec eux. Le seul résultat obtenu jusqu'à présent a été de retarder d'années en années ce qui aurait été d'un avantage inappréciable pour le pays.

Ce débat a pris des proportions très étendues et je crois que nous pouvons traiter à peu près tout ce qui se rattache à la politique. A propos du prétendu commerce de préférence, lorsque j'ai lu le discours de l'honorable premier ministre, à Liverpool, j'ai été tellement surpris que je croyais avoir reçu un faux rapport, et j'ai été plus surpris encore lorsque j'ai entendu l'honorable premier ministre

donner à la Chambre les piètres explications qu'il a jugé à propos de nous donner à ce sujet.

A titre de cultivateur, j'attendais le commerce privilégié avec l'Angleterre comme le plus grand bienfait qui pouvait nous arriver—comme la seule garantie que nous occuperions vis-à-vis de l'Angleterre une position plus favorable que tout le reste du monde.

C'est un fait bien connu que le très honorable chef du gouvernement et ses collègues étaient en faveur de la proposition émise par M. Chamberlain et autres hommes d'Etat anglais, qui se disaient prêts à discuter certains arragements propres à amener un zollverein impérial ou une préférence pour les produits des colonies sur les marchés anglais.

Nous nous attendions, sans doute, à être appelés à faire quelques sacrifices, lorsque nous avons entendu, à deux ou trois reprises l'honorable premier ministre nous dire ici même : seriez-vous prêts à faire ceci ou cela ? A titre de membre de la grande famille britannique, à titre de Canadien représentant une division électorale canadienne, je dis que nous ne voudrions pas demander à l'Angleterre de faire pour nous des sacrifices que nous ne serions pas disposés à reconnaître par des sacrifices réciproques. Nous n'y aurions pas plus songé que l'Angleterre ne songerait à nous demander des concessions sans vouloir nous en faire.

Durant les six mois que j'ai passé en Angleterre, j'ai eu occasion de rencontrer de temps à autre des hommes assez importants—des membres des chambres de commerce et autres—parmi lesquels cette question était souvent l'objet de discussions animées, et jamais je n'ai entendu émettre l'idée que nous devrions accorder quelque chose à l'Angleterre sans en rien recevoir. Ils demandaient toujours ce que nous pouvions faire pour eux. Ma réponse, que je crois raisonnable, était qu'il y avait dans les deux pays un commerce considérable dont l'échange profiterait aux deux. D'abord comme pays industriel le Canada est jeune et peu aguerri ; il produit de préférence des articles à bas prix, tandis que l'Angleterre, plus ancienne et mieux outillée, produit plutôt les articles de prix, et il n'y avait pour ainsi dire pas un seul produit industriel au sujet duquel nous ne pourrions établir une échelle de droits mobile qui leur aurait donné une préférence sur nos marchés. En retour, je leur disais que nous attendions d'eux une préférence sur leur marché pour nos produits agricoles et forestiers. Cet arrangement aurait fait du Canada le pivot et le centre de l'empire colonial anglais. Nous sommes, quant à notre population, le plus grand peuple agricole de la terre, et tous les produits de notre sol auraient trouvé sur le marché anglais des prix plus avantageux que dans aucun autre pays. Nos produits se vendent bien dans le moment, et nous nous en réjouissons, mais si les honorables ministres s'imaginent que la hausse temporaire et la prospérité dont nous jouissons actuellement vont durer jusqu'à la fin, ils se trompent étrangement. Dans quelque genre d'affaire, où dans quelque pays que ce soit, celui qui aujourd'hui fait plus d'argent que ses concurrents, c'est celui qui occupe une position privilégiée, soit au moyen d'un brevet ou d'un arrangement quelconque ; et si ces arrangements de tarif différentiel avaient été conclus comme ils auraient pu l'être, nous aurions possédé un brevet qui, de génération en génération, aurait assuré la prospérité à ceux qui tirent les produits de notre sol.

L'épineuse question de l'immigration aurait été réglée, car chaque immigrant quittant l'Europe saurait qu'une fois établi au Canada les produits qu'il pourrait envoyer sur le marché auraient une plus grande valeur que s'ils avaient été récoltés aux États-Unis ou dans tout autre pays étranger. Je crois qu'il aurait été très facile d'obtenir ce tarif différentiel si l'honorable premier ministre eut été un véritable homme d'affaires ; imaginez-vous un homme qui quitte ce pays et traverse l'océan pour conclure un marché, et qui, une fois rendu à Liverpool, dit : "Je suis disposé à tout vous donner sans rien exiger en retour," jamais semblable proposition ne fut faite par un homme à aucun pays de l'univers. L'esprit public en Angleterre était à cette époque fortement en faveur d'arrangements commerciaux plus favorables avec les colonies. Vous pourrez aller dans n'importe quel théâtre ou places publiques qu'il vous plaira de choisir dans le pays, et si vous voulez être applaudi vous n'avez qu'à faire valoir vos sympathies en faveur de relations plus étroites avec les colonies, ou l'antipathie que vous portez à la concurrence allemande. L'esprit public était si bien disposé en notre faveur à cette époque, que tout ce que M. Chamberlain avait à faire pour satisfaire le peuple anglais et lui faire accepter les privilèges que nous voulions obtenir sur le marché anglais, c'était de déclarer que cela nécessitait la dénonciation des traités belge et allemand, et tout cela se serait fait en un clin-d'œil. S'il y a un homme qui a été grandement désappointé en lisant le discours du très honorable chef de ce gouvernement, c'est bien le très honorable Joseph Chamberlain, lui qui avait dépensé son temps et son énergie, et qui s'était exposé à toutes espèces de critiques, pour faire occuper à l'empire britannique le rang que l'Angleterre occupe actuellement parmi les nations du monde. Il a employé tous les moyens, il a fait de nombreux discours, il a distribué des écrits ayant trait à cette question par toute l'Angleterre pour préparer l'esprit public à la réception de sa nouvelle théorie, et il voit tous ses labeurs et tous ses efforts anéantis en un instant par le discours prononcé par le très honorable premier ministre en débarquant à Liverpool.

Je ne puis comprendre en ma qualité d'homme d'affaires comment l'honorable chef du gouvernement a pu en venir à prendre cette position sur la question, serait-ce son voyage sur l'océan et le mouvement des vagues qui auraient produit un dérangement dans ses facultés mentales, et lui auraient fait perdre la saine notion des choses au mauvais moment, c'est ce que j'ignore. La pensée des honneurs qui devaient lui être conférés, l'idée d'avoir une entrevue avec Sa Majesté, l'espoir d'être élevé au grade de chevalier, ou bien le souvenir des discours qu'il avait prononcés à Boston, et ailleurs, lui avaient-ils faient perdre la tête, et l'avaient-ils porté à croire qu'il était tenu de sacrifier ainsi les intérêts de son pays ? A cela je ne puis répondre, mais il est bien certain que le premier discours qu'il a prononcé en Angleterre était des plus malheureux. Ils doivent être bien beaux les honneurs politiques qui demandent un aussi grand sacrifice que celui qu'a fait l'honorable premier ministre en mettant les pieds sur le sol de l'Angleterre. Dans tous les cas, quelle qu'ait été la cause de ce moment de folie chez le premier ministre, le résultat en a été des plus funestes pour le pays. Cela va nous jeter de plusieurs années en arrière,

et nous maintenir sur le même pied que les autres pays de l'univers, lorsque nous aurions pu obtenir des privilèges sur le marché anglais.

Je ne veux pas retenir bien longtemps l'attention de la Chambre, mais je crois que ce serait manquer à mon devoir que de ne pas dire un mot de l'affaire du Yukon. Il y a déjà plusieurs fois que j'essaie de prendre la parole sur cette question sans pouvoir réussir. J'avais l'intention de parler hier, mais lorsque l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) eut fini de prononcer son discours en latin qui nous a tant intéressé, j'avais la tête tellement remplie de toutes les belles choses qu'il a dites, que cela m'avait fait, pour ainsi dire, oublier ma propre langue et je n'ai pas osé parler. Aujourd'hui j'étais arrivé avec l'intention bien arrêté d'en finir, lorsque mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) se lève et réussit à me devancer auprès de l'Orateur, je dus encore une fois reprendre mon siège. Comme c'est mon intention de parler plus tard sur cette question, je ne critiquerai pas trop sévèrement aujourd'hui la conduite que suit le gouvernement dans cette affaire. Je constate que ce contrat a été étudié avec beaucoup de soin, et que, comme le dit l'honorable ministre des Chemins de fer, tous les membres du gouvernement y ont mis la main. En étudiant chaque clause de ce contrat, je puis y voir la trace du travail d'un chacun. Une d'entre elles est le résultat des efforts du distingué ministre de l'Agriculture (M. Fisher), il n'y a pas à s'y tromper, n'importe qui reconnaîtrait les yeux fermés le travail de l'honorable ministre, et il mérite d'être félicité sur la part brillante qu'il a prise dans cette glorieuse affaire.

Ils appellent cela un chemin de fer. Pourquoi ne pas le nommer par son véritable nom—un tramway à vapeur? Qu'ils répètent au peuple les paroles du premier ministre qui a dit que ce n'était là qu'un moyen de transports temporaire, un tramway à vapeur construit dans cette région.

Tous ceux qui connaissent ces régions de l'ouest savent que l'on n'y rencontre de difficultés dans la construction des chemins de fer que près des côtes, et qu'à mesure que vous avancez dans le nord, ces difficultés diminuent et finissent par disparaître entièrement. Je n'ai pas vu le plan de ce chemin; j'ignore s'il en existe un. L'honorable ministre qui a en ce moment la direction de la Chambre (sir Louis Davies) prétend qu'il en existe un. Le ministre des Chemins de fer (M. Blair) a dit, il y a une couple de jours, qu'il n'y en avait pas. Mais je vois qu'il a été renvoyé du cabinet depuis cette date. J'ai compris que le cabinet s'était réuni aujourd'hui, que la séance avait été orageuse, et que nous avions là l'explication de l'absence de la Chambre, ce soir, du ministre des Chemins de fer (M. Blair) et du ministre de l'Intérieur (M. Sifton). Il arrive de ces difficultés dans toutes les familles politiques. J'ai moi-aussi fait partie, dans le passé, d'une famille de ce genre, et nous y avons eu nos misères. Je prie les honorables membres de la droite de vouloir bien accepter mes sincères sympathies. L'objet de ce contrat est donc la construction d'un tramway à vapeur dont la ligne ne présente d'obstacles sérieux que sur une distance de trente milles. Après cela vous atteignez un plateau qui vous conduit jusqu'à destination. Le coût de la construction de cette partie du chemin va être—disons, le double de ce que ça coûterait dans cette partie-ci du pays—c'est-à-dire environ $15,000 par mille. J'ose dire que c'est à peu près là le coût réel. Ne mentionnez pas ce chemin à traîneau comme devant entrer en ligne de compte avec les choses que nous obtenons. Il n'y a pas un homme qui voudrait faire une entreprise comme celle-là dans ce pays sans y établir un chemin à traîneau, et celui qui voudrait tenter de se passer d'un pareil moyen de transport agirait comme un insensé. Il faut qu'il fasse entrer ses marchandises dans l'intérieur, qu'il puisse les distribuer le long de la ligne et qu'il établisse des campements et des bureaux. Personne ne s'oppose à la construction de ce chemin à traîneau, mais le gouvernement ne doit pas prendre cela pour pretexte que nous devons donner une grande étendue de notre territoire.

Parlons maintenant des revenus du chemin. On a comparé et on comparera encore devant le public ce chemin au chemin de fer Canadien du Pacifique. Les honorables membres de la droite ne veulent pas cela dans cette Chambre, où les députés sont mieux renseignés sur la question, de fait, ils ne disent rien et semblent avoir perdu l'usage de la parole. Mais en dehors de cette Chambre, ils compareront ce contrat avec celui qui a été conclu pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais il ne peut y avoir suivant moi de comparaison. Le chemin de fer Canadien du Pacifique était une ligne transcontinentale, beaucoup plus difficile à construire sur bien des points. Puis, c'était un chemin de fer non un tramway, et il fut bien mieux construit et d'après un autre type que doit être celui du Yukon. De plus la compagnie était obligée de créer elle-même son trafic. Le chemin traversait une contrée inhabitée, où le trafic devait être si faible, que de l'opinion même des honorables membres de la droite, le chemin ne pourrait pas gagner assez pour payer le graissage des roues. L'honorable Edward Blake, qui était alors chef de l'opposition, disait que la région à travers laquelle passait le chemin de fer était couverte de terrains bas et marécageux. La ligne devait traverser des montagnes qui présentaient de grandes difficultés et offraient peu d'espérance pour le trafic une fois franchies. C'était là la description que les honorables membres de la droite faisaient de cette partie du pays, et l'orgueil patriotique qu'ils manifestaient à l'égard de cette grande voie de communication nationale, dont ils bénissent aujourd'hui les bienfaits. Mais il n'en est pas de même pour ce petit tramway, car le trafic l'attend. Des marchandises sont expédiées chaque jour de Londres, New-York et des principales villes de l'univers par des gens qui se rendent au Klondike. On me dit que l'agence Cook seule s'est engagée à transporter de 80,000 à 90,000 personnes. Les conditions sont donc bien différentes de ce qu'elles seraient si les entrepreneurs ne devaient compter que sur l'incertain.

Ceux qui se rendent aux champs aurifères avec leur attirail devront payer une moyenne d'au moins $50 chacun pour leur transport sur ce chemin. Supposons que 100,000 ou même 50,000 personnes se servent de ce tramway. Vous avez là les chiffres, il ne vous reste plus qu'à faire le calcul. Additionnez, multipliez, faites ce que bon vous semblera de ces chiffres, et vous constaterez toujours que cette entreprise est destinée à rapporter des profits très considérables. Soustrayez tout ce que vous voudrez et il vous en restera encore assez pour payer la construction du chemin. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) sourit....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Pourquoi ne dites-vous pas $100 ? Ou bien supposons que vous réduisiez ce montant à $10.

M. POPE : Non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pourquoi pas ?

M. POPE : Ce n'est pas assez. Vous devez prendre un montant raisonnable comme base de vos calculs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Qu'est-ce que l'honorable député veut dire par un montant raisonnable ?

M. POPE : Cinquante dollars.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Qu'est-ce que vous diriez si nous pouvions le faire réduire à un tiers de cette somme ?

M. POPE : L'honorable ministre est comme le reste du parti libéral dans cette Chambre : ils excellent dans l'art de faire des suggestions et des suppositions, mais ils n'osent jamais se prononcer. Il est un des ministres responsables de la Couronne, et une partie à ce contrat. Ils y sont tous concernés, y compris le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), comme je l'ai déjà fait remarquer. Et il n'y a pas un de ces honorables ministres qui ose déclarer qu'un homme possédant un attirail ordinaire—quelques-uns n'auront qu'une demi-tonne, d'autres en auront quatre—pourront faire le trajet sur ce chemin pour moins de $50.

Personne n'aura d'objection à payer ce montant, et je suis prêt à parier qu'ils vont payer plus cher que cela. Le ministre de la Marine et des Pêcheries n'ose pas dire qu'ils paieront moins. Plusieurs députés ont demandé à ceux qui sont opposés à ce contrat s'ils seraient disposés à prendre des actions dans cette entreprise. C'est là leur plus fort argument. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) où l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), qui est assis près de lui, veulent-ils me dire s'ils accepteraient une offre de construire ce chemin à meilleur marché ? Je n'ai aucune objection à ce qu'il prenne le temps nécessaire pour consulter ses collègues avant de me répondre ; et s'il peut me dire alors qu'ils accepteront une offre faite de bonne foi, je lui déclare que dans un délai de moins de trois jours, je lui présenterai un groupe d'hommes qui entreprendront de construire ce chemin pour un subside bien moindre que celui qui est accordé par le contrat, et qui de plus déposeront une somme de $250,000 comme garantie.

L'honorable ministre croit que je veux le tromper. Eh bien ! M. l'Orateur, si comme l'a dit le ministre de la Justice, au Sénat, ce contrat n'est pas strictement obligatoire, il y a là une excellente occasion de s'assurer de la véracité de mes paroles. Le peuple saura alors s'il n'y a au Canada que deux entrepreneurs capables d'entreprendre la construction d'un tramway qui aura au plus de 150 milles de long.

J'ignore, bien entendu, si cette distance de 150 milles est juste, ou s'il n'y a seulement que 125 milles. Les renseignements relatifs à cette affaire n'ont pas encore été déposés sur le bureau de la Chambre, et par conséquent je ne discuterai pas ce point. Je dois ajouter, cependant, comme chacun le sait, que les deux hommes qui se sont chargés de cette entreprise ont une réputation, en tant qu'entrepreneurs, assez bien établie pour que nous puissions être certains qu'ils s'acquitteront des obligations auxquelles ils sont tenus par ce contrat ; il ne peut y avoir de doute sur ce point. Mais je ne puis admettre un seul instant qu'il n'aurait pas été dans l'intérêt du Canada que le gouvernement eut cherché, soit par le moyen des journaux, ou par des soumissions privées, ou par tout autre moyen qu'ils auraient jugé bon, à s'assurer s'il n'y avait pas dans ce pays d'autres entrepreneurs capables et désireux d'entreprendre ce travail. Lorsqu'ils eurent décidé de construire ce tronçon de chemin de fer, pourquoi n'ont-ils pas écrit à différents entrepreneurs, cela ne leur aurait rien coûté, ainsi qu'au pays, puisque la correspondance du gouvernement ne paie pas de frais de port, et que le papier leur est fourni gratuitement, ils ne se seraient pas trouvés placés dans la misérable position du ministre des Chemins de fer, qui a dû déclarer en larmoyant qu'ils avaient été incapables de les faire baisser plus que cela. Qui de Mackenzie et Mann ou du gouvernement sont allés plus loin dans cette voie ? Le gouvernement a montré, par le seul fait d'avoir tenu ce contrat secret et de ne pas l'avoir annoncé, qu'il n'avait pas cherché à trouver d'autres entrepreneurs. Ils ont réglé cette affaire privément avec ces messieurs, maintenant, ce n'est pas à moi de dire si cette conduite est honnête ou malhonnête.

Je ne suis pas ici pour porter des accusations contre le gouvernement, mais ils doivent savoir que le pays redoute les marchés conclus dans l'ombre, et ils doivent s'attendre à ce que leur conduite en cette affaire ne soit pas vue d'un œil bien favorable dans tout le Canada. Bien que d'honorables membres de cette Chambre puissent se prononcer énergiquement sur cette question, je puis dire au gouvernement qu'il va s'apercevoir que la voix du peuple est encore bien plus forte que tout cela. Il me semble que si le gouvernement eut été composé d'hommes sages, d'administrateurs prudents ils auraient, pour leur propre sauvegarde, fait connaître cette entreprise, et se seraient au moins mis en rapport avec des gens capables de remplir leurs engagements envers le gouvernement, afin de constater s'il ne leur était pas possible de conclure un marché plus avantageux.

Je suis particulièrement surpris de ce marché lorsque je songe que le gouvernement avait pour le conseiller un homme d'affaires comme l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), un homme qu'ils ont admis parmi eux, après l'avoir trouvé perché sur la clôture—un honorable député a dit sous la clôture, mais je ne crois pas que l'on ait trouvé l'honorable député de Québec-ouest sous la clôture, à l'heure de la victoire. Les journaux de l'époque disaient que c'était grâce à son titre d'homme d'affaires qu'il avait été appelé à former partie du cabinet, et les journaux de Montréal disaient alors que sa nomination était une garantie que le gouvernement allait être conduit d'après des principes d'affaires. Cela est vrai, et il est incroyable que l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), ait permis à ses collègues, gens ne connaissant rien des affaires, et depuis si longtemps dans la politique qu'ils avaient perdu cette habileté et cette perspicacité inhérante à ce nom

d'hommes d'affaires, il est incroyable, dis-je, qu'il leur ait permis de conclure un semblable contrat.

J'avertis le gouvernement qu'il va être soumis à une critique sévère par tout le pays pour avoir conclu ce marché dans l'ombre. Je ne puis que répéter ce qui a déjà été dit dans cette Chambre à ce sujet et je soutiens qu'il est impossible de trouver dans l'histoire d'aucun parlement une semblable preuve d'incapacité, et j'espère qu'une fois que cette question aura été débattue à fonds dans la Chambre des Communes et dans le Sénat, si elle se rend jusque là, ainsi que devant le peuple, nous n'entendrons plus jamais parler de projets de cette nature.

M. ROGERS: Je ne veux dire que quelques mots avant que cette motion soit présentée. Je n'ai pas l'intention de faire un long discours, et je n'ai pas non plus devant moi une masse d'extraits de journaux que je veux citer à la Chambre comme l'ont fait un grand nombre d'autres députés. Je crois que la situation dans laquelle se trouve actuellement le pays doit suffire pour appeler notre attention sans que nous ayons besoin de remonter à dix ou douze ans en arrière. Je ne dirai que quelques mots au sujet des modifications au tarif. Durant sa campagne électorale l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) a fait certaines déclarations qui ont donné l'éveille aux cultivateurs de ce pays. Pour ma part, je n'y ai pas attaché une si grande importance, car je sais que durant les élections nous entendons souvent dire des choses qui ne sont destinées qu'à aider le candidat en faveur de qui elles sont prononcées et perdent ensuite toute valeur. Mais lorsque j'ai entendu répéter cette chose en Chambre, j'ai cru qu'il était de mon devoir de la condamner.

On nous avait porté à croire que des changements seraient faits au tarif, lesquels auraient pour effet d'alléger jusqu'à un certain point le fardeau qui pèse sur les épaules des cultivateurs de ce pays. Durant les deux dernières sessions nous avions l'espoir d'obtenir quelque soulagement, et nous étions bien disposés à attendre avec patience, car nous n'ignorions pas que nous étions trop peu nombreux dans la Chambre pour pouvoir exercer une pression salutaire sur le gouvernement. Nous avons été accusés de nous être laissés influencer par un parti. Il arrive trop souvent que des gens mesurent les autres à leur aune. Je suis fier de dire à l'honneur des Patrons de l'industrie qu'aucun parti n'a jamais cherché à leur faire de propositions dans le but d'obtenir leur appui ; les vieux partis avait trop de considération pour nous et trop de respect pour eux-mêmes, pour agir de cette façon, soit directement ou indirectement. Nous sommes responsables de notre conduite à nos électeurs. On a fait circuler les bruits en sous-mains, dans mon comté, que je m'étais engagé à appuyer le parti réformiste, et que je l'avais écrit en toutes lettres. Mais les hommes qui m'ont chargé de les représenter dans cette Chambre ont trop confiance en moi pour croire que je pourrais négliger leurs intérêts. Le parti de la réforme n'a jamais tenté de m'influencer ni directement ni indirectement.

Parlant non seulement en mon nom, mais au nom des autres Patrons de l'industrie, je dis que je ne me serais pas arrêté à semblables propositions. Au sujet du tarif, l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) a dit que le tarif devait rester tel qu'il était. Nous ne croyons pas cela, et nous

M. POPE.

sommes persuadés qu'il va être modifié. Nous attendons impatiemment des réformes de ce côté et nous avons l'espoir qu'elles se feront. Le gouvernement ne peut certainement pas être responsable des paroles de l'honorable député de Toronto-centre, mais j'aimerais entendre les chefs du parti libéral nous dire qu'ils ne partagent pas cette opinion, mes collègues et moi nous en serions bien satisfaits. Les espérances déçues brisent quelquefois le cœur, et nous ne nous attendions pas à ce coup. Je parle peut-être un peu à la hâte et j'aurais dû attendre le discours sur le budget, mais je puis assurer au gouvernement que les cultivateurs ne sont pas satisfaits du tarif. Le fardeau qu'ils ont à porter est lourd, et nous étions fatigués de la politique nationale dont le poids s'appesantissait sur nous de plus en plus chaque année. On nous demande quelquefois pourquoi nous appuyons le gouvernement. Je ne puis comprendre, en me plaçant au point de vue de l'intérêt des cultivateurs, pourquoi nous devrions supporter les partisans de la politique nationale. Il fut un temps où j'étais disposé à essayer la politique nationale et à fournir aux industriels pauvres de notre pays l'occasion de s'établir et prospérer.

Nous les avons noblement soutenus, et les résultats malgré tout n'ont pas été extraordinaires. Notre population n'a pas augmentée, notre peuple n'est pas plus riche et notre dette foncière est plus élevée. Nous devons tous constater avec regret par les rapports officiels que les hypothèques sur les meubles sont de $2,000,000 plus élevées dans l'Ontario qu'elles ne l'étaient il y a quelques années. Je ne vois pas en quoi la politique nationale a aidé aux cultivateurs, nous avions espéré que l'on apporterait au tarif quelques légères modifications qui seraient de nature à améliorer leur position, et elles peuvent encore être faites.

On dit que le tarif différentiel actuel n'a pas donné un résultat satisfaisant, parce que nos importations de l'Angleterre ont diminué. La chose est possible. Les hommes d'affaires doivent, sans aucun doute, se ressentir de la position difficile dans laquelle se trouvent les cultivateurs, parce que ces derniers au lieu d'acheter des choses de luxe et d'augmenter ainsi leurs importations, s'efforcent de payer leurs dettes. Nous avons obtenu satisfaction au sujet des choses nécessaires à la vie, et ils ont essayé de diminuer leurs dettes. Le pays en général va se ressentir au moins durant quelques années des effets de cette conduite, car je crois que de grandes influences sont en jeux. Les cultivateurs en sont venus à la conclusion qu'il est de leur intérêt d'acheter là où l'on vend à meilleur marché, et de surveiller leurs affaires eux-mêmes, parce qu'ils sont obligés de faire concurrence à toutes les autres nations. Il y a assez longtemps que nous attendons après les autres.

Quant au progrès du pays, nous avons porté nos exportations jusqu'à $60,000,000, mais je ne vois pas ce que la politique du gouvernement a à faire avec cette augmentation. Avec un tarif de 30 à 35 pour 100 les cultivateurs ont dû travailler bien plus fort et bien plus longtemps et faire plus d'affaires pour leur permettre de payer leurs dettes. Ils ont dû en agir ainsi pour porter le chiffre de nos exportations à $60,000,000 et rendre le pays riche et prospère. Les orateurs qui ont l'occasion de porter la paroie aux assemblées des chambres de commerce et autres réunions d'hommes d'affaires font toujours allusion à ce que nos cultivateurs exportent ;

nous n'entendons jamais parler des exportations de nos fabricants. Cela est une nouvelle preuve que la prospérité du pays dépend des cultivateurs. Si de nouvelles mesures ne sont pas prises pour soulager la misère du cultivateur, et si les élections générales arrivent, la classe agricole portera un tel coup aux faibles réductions qui ont été faites au tarif, que ce sera la ruine des coalitions et des syndicats. Ce que je viens de dire n'est qu'un simple avis, et j'espère que le gouvernement ne dira pas comme l'honorable député de Toronto-centre que le tarif, tel que revisé, ne subira plus de modifications, et que l'on ne doit s'attendre à rien de plus --nous espérons mieux que cela du gouvernement. Qu'est-ce qui pourrait encourager les cultivateurs à appuyer le parti conservateur? Notre pays en a assez de la protection et l'on ne doit pas s'attendre à ce que ceux qui représentent les cultivateurs s'allient avec les tories. Ils riraient de nous si nous faisions cela. Je n'ai pas cherché à me faire élire, et je viens ici pour travailler de mon mieux pour les cultivateurs et pour mon pays.

Quant à l'affaire du Klondike, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de dire grand'chose sur cette question, parce que si l'on avait étudié le contrat avec plus de soin il n'y aurait pas eu tant de discours de prononcés à ce sujet.

Le seul point sur lequel j'ai à blâmer le gouvernement, c'est de ne pas avoir demandé à d'autres entrepreneurs de faire des offres. Si nous avions reçu quelque appui, il y aurait eu une plus forte opposition au bill du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, adopté à la dernière session. Les cultivateurs n'enverront plus de représentants au parlement voter de nouvelles subventions en faveur de voies ferrées, et ne sanctionneront plus une semblable conduite de la part de leurs représentants, tant libéraux que conservateurs. Je tenais à exprimer mon opinion sur le tarif; c'est là mon excuse pour avoir adressé la parole à la Chambre ce soir.

M. CLARKE: M. l'Orateur, avant la clôture du débat, je désire faire quelques observations fort brèves au sujet de la question actuellement débattue.

Au sujet du premier paragraphe du discours du Trône, je ne doute point que tous mes honorables collègues de la gauche ne soient unanimes à féliciter avec moi le gouvernement et le ministre des Finances du succès qu'a couronné ses efforts, en plaçant le récent emprunt sur les marchés monétaires de la mère-patrie, ainsi que du rang élevé qu'occupe le crédit du Canada dans les centres financiers du monde. Toutefois, M. l'Orateur, si notre pays occupe une si haute situation, si son crédit est plus élevé que celui de toute autre dépendance de l'Empire, cela est dû au système d'administration politique qui a régné au Canada ces dix-huit ou vingt années dernières. Et si le succès a couronné les efforts du ministre des Finances (M. Fielding), et s'il a pu effectuer en Angleterre un emprunt aussi satisfaisant, nous, députés de la gauche, avons droit de nous féliciter de ce que, dans l'accomplissement de sa mission, il a reçu le cordial appui du parti conservateur. Il n'a pas été harassé, harcelé comme le furent ses prédécesseurs par les honorables messieurs qui occupent aujourd'hui des postes si éminents dans le cabinet et qui, dans le but de faire échouer dans leur mission les anciens ministres des Finances, décriaient le pays et ses hommes publics, afin de paralyser les efforts qu'ils tentaient en vue d'obtenir le plus haut prix possible pour nos obligations canadiennes.

Députés de la gauche, nous pouvons nous féliciter et nous réjouir, de concert avec les députés de la droite, du magnifique succès qui a couronné la célébration du jubilé de la reine, à Londres, l'année dernière, ainsi que l'honorable et importante place tenue par le premier ministre du Canada dans cette démonstration.

Je ne crois pas exagérer, M. l'Orateur, en affirmant que nul homme public au Canada n'est mieux qualifié ou plus digne que ne l'est le très honorable premier ministre, en raison de sa haute éloquence et de la suprême distinction de ses manières, pour représenter les sujets canadiens de Sa Majesté, de toute classe et de tout culte. Nous, députés de la gauche, n'avons pas, que je sache, trouvé à redire aux mesures que le cabinet a adoptées pour le maintien de la loi et de l'ordre dans le nouveau pays qui est en voie d'être ouvert à la civilisation et développé, mais il est une chose que nous ne saurions taire au sujet de la police à cheval du Nord-Ouest, c'est que si les vues jadis exprimées par les honorables députés de la droite au sujet de ce corps militaire et de la nécessité de le maintenir au degré de valeur et de force numérique où l'ancien gouvernement l'a maintenu, eussent prévalu, le gouvernement du jour n'aurait pas été en mesure d'expédier aussi promptement et aussi économiquement dans le territoire du Yukon un contingent d'aussi haute valeur pour y maintenir la loi et le bon ordre.

Nous reconnaissons encore, nous, députés de l'opposition, l'opportunité et l'importance de faire construire aussitôt que possible une route entièrement sur le territoire canadien, route au moyen de laquelle ceux qui vont dans ce pays pourront s'y rendre avec toute la célérité et toute l'économie possible. Nous croyons qu'il faut tenter tous les efforts possibles et accorder au gouvernement toute l'aide convenable pour pousser activement la construction de cette route. A notre avis, le commerce du Yukon canadien, en tant que la chose est praticable, devrait être gardé pour nos hommes d'affaires canadiens, ou encore pour nos co-sujets britanniques par delà les mers, et il importe d'accorder toute l'aide raisonnable à ceux qui seraient en mesure d'entreprendre la construction de ce chemin.

Toutefois, ainsi que l'a fait observer un de mes honorables collègues de la gauche, l'ébauche de contrat qui nous a été présentée est un des documents les plus singuliers qui aient jamais été soumis au parlement canadien, et c'est l'un des contrats les plus extraordinaires qui soient jamais intervenus entre deux intéressés. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) avoue que cette entreprise est extraordinaire, en ce que les entrepreneurs ne reçoivent pas de subvention en argent du trésor fédéral. Eh bien! pour ma part, M. l'Orateur, je préférerais savoir ce que nous coûtera réellement le chemin en question, et à titre de représentant du peuple aux Communes, je préférerais de beaucoup voter une somme fixe pour aider les entrepreneurs à construire ce chemin plutôt que de leur donner un monopole et une vaste étendue de notre domaine national, dont personne, que je sache, n'a encore pu estimer la valeur. Comment peut-on avancer que la stipulation du contrat en discussion ne coûte rien au peuple canadien? Les

honorables députés de la droite ont-ils essayé d'estimer l'énorme valeur des terres qu'on se propose de donner aux entrepreneurs à titre de compensation pour la construction de ce chemin de fer? Si l'on peut ajouter foi aux renseignements qu'on nous donne sur la richesse fabuleuse de ce pays du Yukon, renseignements dont quelques-uns sont dignes de foi, puisqu'ils viennent d'un fonctionnaire fédéral dont la véracité ne saurait faire doute, je dois avouer que la richesse de ce pays est vraiment inconcevable, et si les privilèges accordés aux entrepreneurs dans le choix de cette vaste étendue de territoire reçoivent la sanction du parlement, alors ces entrepreneurs, heureux mortels, seront en mesure de se créer pour eux-mêmes et pour leurs associés dans cette transaction des fortunes colossales.

Je le déclare donc, dans l'intérêt du peuple canadien, d'une extrémité à l'autre du pays, dans l'intérêt du développement du Yukon, dans l'intérêt de ceux qui iront prospecter et exploiter l'or de ce pays, il eût été bien plus praticable et bien plus raisonnable, à mon humble avis, de demander à la Chambre de voter une somme d'argent fixe, sans donner d'autre compensation aux entrepreneurs pour l'exécution de leur entreprise.

Si j'ai bien compris le contrat, on accorde aux entrepreneurs le monopole des transports par cette route, pendant cinq années à venir. En pareilles circonstances, ne peut-on pas dire sans exagération que les profits réalisés dans le transport des voyageurs, des provisions et des fournitures seront tout simplement énormes ? L'honorable député de Toronto (M. Bertram) a déclaré tenir de bonne source que l'on pourrait s'attendre à voir de 150,000 à 250,000 personnes se rendre au Yukon cette année. La plupart de ces voyageurs seront transportés par ce chemin de fer pour une partie de la distance, et tant qu'ils demeureront au pays, les provisions nécessaires à leur entretien devront passer par cette voie. Enfin, M. l'Orateur, quelle est la limite posée aux taux de péage que les constructeurs du chemin, qui en seront les propriétaires une fois qu'il aura été construit, pourront prélever sur le trafic ? Pendant quatre années, ils auront droit d'exiger des péages fixés par le Gouverneur général en conseil ; mais il est évident que ces péages seront d'un taux assez élevé, si l'on tient compte du fait qu'au bout de quatre années, ils seront abaissés de vingt-cinq pour cent et demeureront à 75 pour 100 du montant primitif pendant les trois années qui suivront. Alors, il sera effectué une nouvelle réduction de 25 pour 100, et les péages demeureront ainsi fixés pendant les trois années suivantes, de sorte que ce ne sera qu'au bout de dix années, à partir du premier septembre 1898, et après que les entrepreneurs auront joui des énormes avantages que ce monopole leur donnera, que le chemin de fer retombera sous l'empire de la loi générale qui fixe les taux au péage sur les chemins de fer canadiens.

Le monopole stipulé par le contrat en faveur des entrepreneurs est un énorme avantage qui leur est accordé pour la construction de ce chemin de fer. On a prétendu que le crédit du Canada aurait souffert, si le gouvernement eût demandé des soumissions pour la construction du chemin de fer, et s'il n'eut pas réussi à obtenir plus d'une soumission de la part des entrepreneurs.

Les journaux nous ont appris qu'il y a environ deux mois des gentlemen se disant agents des Rothschild, de Londres, ont fait au gouvernement l'offre de construire un chemin de fer de Pyramid-Harbour, sur le bras de Lynn, par voie du sentier Dalton, moyennant 5,000 acres le mille et sans monopole. Voilà ce que les journaux rapportent, M. l'Orateur, et je tiens à savoir si cette rumeur est fondée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député tient-il à ce que le chemin de fer parte du fond du bras de Lynn ?

M. CLARKE : J'ai tout simplement posé la question, M. l'Orateur. Est-il vrai que des gentlemen honorables et importants dans le monde des finances, représentant la célèbre maison Rotschild et Cie aient offert de construire le chemin par la route du Chilkat, moyennant une subvention de 5,000 acres le mille, sans demander d'insérer à leur contrat de clause stipulant un monopole quelconque ? J'appelle l'attention de la Chambre sur ce fait, parce qu'il met à néant l'argument de l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), qui a prétendu que le gouvernement avait agi fort sagement en faisant ce marché secret avec MM. Mann et Mackenzie et en ne fournissant pas aux autres entrepreneurs l'occasion de soumissionner ces travaux. Il est connu que les gentlemen qui ont obtenu cette entreprise sont des hommes honorables et des entrepreneurs de premier ordre. Pas un seul de mes collègues de gauche, n'a élevé la voix contre le choix de ces entrepreneurs. Ils sont parfaitement capables d'exécuter leurs travaux d'après le devis ; mais j'ajoute qu'ils n'ont pas plus de droit à ce monopole que n'en ont les autres entrepreneurs canadiens, et si le gouvernement eût fait son devoir, il aurait fourni, non seulement à Mann et Mackenzie, mais encore à tous les autres entrepreneurs compétents du pays, l'occasion de soumissionner cette entreprise.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Nous avons fait aux gentlemen dont vous avez parlez, l'offre de construire ce chemin de fer en discussion

M CLARKE : L'honorable ministre pourrait-il me dire si les gentlemen auxquels le gouvernement aurait fait cette offre sont messieurs Smith et Bratnover ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non. Vous avez parlé des agents des Rothschild.

M. CLARKE : Ces messieurs, si je ne me trompe, se disaient les représentants de la maison Rothschild.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député est-il en mesure d'affirmer que les gentlemen en question fussent des représentants de la maison Rothschild, ou qu'ils aient fait une offre au gouvernement ?

M. CLARKE : J'ai demandé à l'honorable député s'il est vrai, comme les journaux l'ont rapporté, que ces messieurs aient fait une offre de ce genre, et se soient dit les représentants de la maison Rothschild, offrant de construire un chemin de fer par le pas de Chilkat, moyennant 5,000 acres le mille, sans aucun monopole.

Le MINISTRE DE LA MARINE EE DES PÊCHERIES : Nommez-les.

M. CLARKE : Messieurs Smith et Bratnover.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'en ai jamais entendu parler.

M. CLARKE : Nous pouvons donc démentir la nouvelle publiée aujourd'hui dans le *Star* de Montréal, qui affirme qu'il a été fait une offre au gouvernement. Est-ce que le ministre peut affirmer qu'il n'a pas été fait d'autre offre pour la construction d'un chemin de fer dans ce district ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, je ne saurais affirmer cela, parce que nous avons déjà mainte et mainte fois déclaré que le gouvernement était bien décidé que le chemin à construire serait un chemin canadien, ayant ses têtes de ligne sur le territoire canadien, et nous n'avons pas estimé qu'il fut dans l'intérêt du gouvernement de prendre en considération la construction d'une voie ferrée ayant ses têtes de ligne sur le territoire américain.

M. CLARKE : Il est possible que cela soit de l'intérêt du gouvernement, mais je maintiens que le gouvernement eût mieux consulté l'intérêt du peuple canadien....

Quelques VOIX : Non, jamais.

M. CLARKE. .en fournissant aux entrepreneurs canadiens, en état d'entreprendre ces travaux, l'occasion de les soumissionner, de façon à ce que tout le monde fût sur un pied d'égalité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je dois informer l'honorable député, puisque je n'ai pu saisir le nom qu'il a mentionné, que le gentleman qui, de fait, représente les Rothschild au pays, en réponse à la question qui lui a été posée, celle de savoir s'il était disposé à transmettre une soumission au gouvernement, après mûre étude de toute la question et après examen des renseignements que le gouvernement avait mis à sa disposition, et après avoir télégraphié à ses chefs en Angleterre, écrivit au gouvernement qu'après mûre considération, il refusait de s'occuper de l'affaire.

M. CLARKE : Ainsi, M. l'Orateur, d'après les renseignements qu'on vient de nous donner, et dont je dois admettre l'entière exactitude, il existe donc au moins une société d'entrepreneurs en Europe qui ont été à la recherche de travaux de ce genre et qui étaient prêts à les entreprendre. Ce fait-là seul suffisait pour justifier les ministres de demander à plus d'une société d'entrepreneurs canadiens de soumissionner ces travaux. Si je comprends bien les dispositions de ce contrat que je n'ai, d'ailleurs, guère lu qu'une fois ou deux assez rapidement, une fois que le chemin aura été construit, les entrepreneurs actuels seront tenus de l'exploiter pendant cinq années ou pendant trois années, ou pendant une année, et le contrat ne contient nulle prescription comportant que le gouvernement prendra le chemin à sa charge. Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit, au cours du débat, qu'il s'était fortement occupé de la rédaction de ce contrat ; et, au sujet de la déclaration qu'il vient de faire, je pense que ce serait simple justice envers la Chambre et envers le pays de déposer sur le bureau le câblegramme qu'il a envoyé au Rothschild, et la réponse faite par eux au gouvernement, lui déclarant qu'ils n'entreprendraient pas le chemin de fer en question ; nous serions ainsi en mesure de saisir parfaitement les termes et la proposition que le gouvernement leur a faite.

L'honorable député de Toronto-centre a appuyé sur la nécessité de faire construire ces travaux avec toute la célérité possible, dans le but de faire bénéficier nos hommes d'affaires canadiens du commerce de ce pays, et parce que, en raison de l'énorme immigration en perspective, les voyageurs qui se rendront dans ce pays soient munis de toutes les provisions nécessaires. Or quelle espèce de voie ferrée se propose-t-on de construire pour faire cet important service ? Ce chemin de fer, nous dit-on, sera construit d'après le modèle du chemin de fer de Kaslo et Slocan. Si je ne me trompe, c'est un chemin de fer à voie étroite. Est-ce bien là le chemin qu'il nous faut pour transporter les provisions et les fournitures dans ce pays, dont le développement, en toute probabilité, se fera avec une énorme rapidité ? Les entrepreneurs, nous dit-on aussi, ont acheté les vieux rails et locomotives qui ont autrefois servi au chemin à voie étroite bâti par les messieurs Galt, de Lethbridge à Dunmore, et cela dans le but de les employer sur ce chemin, qui sera la grande route du Yukon canadien. Il paraît que ce sont des rails de vingt-sept ou trente livres, et que le chemin sera, de fait, un tramway. Nous avons à Toronto un tramway et les rails dont on se sert ne sont pas des rails de vingt-sept ou de trente livres, mais bien de soixante-quinze ou de quatre-vingt livres. Evidemment, M. l'Orateur, nous ne saurions féliciter le gouvernement de la sagesse dont il a fait preuve en négociant un pareil contrat. Voyez donc, M. l'Orateur, l'énorme concession de terrains miniers que le gouvernement accorde à ces entrepreneurs pour l'exécution de leurs travaux, 3,750,000 acres ! Nous devons nous féliciter, nous dit-on, de ce que le peuple canadien n'ait rien à payer sous forme de subvention en espèces sonnantes. Est-ce que ces terrains miniers ne valent rien ? Ces 3,750,000 acres de terrains aurifères n'ont donc actuellement aucune valeur, et ne vaudront-ils rien, quand le chemin sera construit ?

N'est-ce pas pure ergoterie—pardon pour l'emploi de cette expression—de venir nous dire que la construction de ce chemin de fer ne coûte rien au peuple canadien, lorsque nous donnons à des entrepreneurs cette énorme quantité de précieux terrains miniers, qu'ils accaparent ainsi à perpétuité ? Je puis me tromper, mais enfin, cette concession de 3,750,000 acres équivaut à une lisière de territoire de dix-huit milles de largeur, s'étendant de la ville de Toronto à celle de Montréal. Je vous le demande, M. l'Orateur, puisque ces entrepreneurs ont droit de choisir leurs terrains dans toute l'étendue de ce grand territoire, et dans la mesure que j'ai dite, n'est-il pas raisonnable de supposer qu'ils choisiront les parties les plus riches et les plus précieuses de ce territoire que leurs inspecteurs pourront trouver ? Je le déclare, ce contrat, conclu quelques jours à peine avant l'ouverture du parlement, négocié dans le plus grand secret, en l'absence de toute concurrence publique, ce contrat, dis-je, est de nature à jeter du discrédit sur les hommes d'affaires du cabinet et il sera réprouvé par le bon sens populaire. Nous avons entendu les critiques dirigées par les honorables députés de

la droite contre leurs prédécesseurs pour avoir concédé de vastes étendues de territoire, dans le but d'assurer la construction de chemins de fer, mais jusqu'ici pas un seul député ministériel n'a encore élevé la voix pour censurer la conduite de ses chefs et leur reprocher d'avoir créé un monopole sur ces terrains miniers, qui promettent de devenir l'une des plus riches parties de l'Amérique britannique.

Encore un mot au sujet des observations de l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), touchant la conduite du gouvernement en mettant à exécution ses promesses relativement à la revision du tarif. D'après le compte rendu officiel des *Débats*, l'honorable député aurait dit :--

Je dois dire que le parti libéral a dégagé toutes les promesses qu'il avait faites au peuple canadien.

Et plus loin :--

Le tarif a été rogné et rétabli sur le pied des besoins du revenu : car la prétention du parti libéral a toujours été de rétablir les impôts du tarif sur ce pied. La protection outrée a été complètement éliminée.

L'honorable député pourrait-il me dire par quel tour d'adresse on a éliminé du tarif, dans la revision qu'il a subie l'année dernière, les dipositions incriminées, relatives à la protection ? L'honorable député croit-il pouvoir hypnotiser le pays, en se servant d'un tel langage ? Quelles modifications a-t-on fait subir, l'année dernière, aux droits prélevés sur les principaux articles qui se fabriquent dans le comté que l'honorable député a l'honneur de représenter ? Comment a-t-on éliminé du tarif les dispositions relatives à la protection ? L'honorable député a été l'un des principaux auteurs du nouveau tarif [illegible] je le défie de prouver que, par ce remaniement [illegible] tarif, ses chefs aient dégagé les promesses qu'ils avaient faites au pays avant le 23 juin 1896.

M. l'Orateur, au nombre des principaux articles fabriqués à Toronto figurent les instruments aratoires. Je le dis avec bonheur, l'un des plus grands et des plus florissants établissements industriels du Canada est situé dans le comté dont j'ai l'honneur d'être l'un des représentants ; or, si les honorables députés de la droite avaient été sincères en dénonçant, comme ils l'ont fait pendant nombre d'années, les iniquités du protectionisme et si, après être arrivés au pouvoir, ils avaient fidèlement rempli les promesses faites à l'époque où ils étaient dans l'opposition, l'industrie en question ne serait ni aussi prospère ni aussi florissante qu'elle l'est actuellement. Si aujourd'hui elle est florissante, cela tient à ce que les honorables messieurs n'ont pas eu le courage de leurs convictions, et qu'ils n'ont pas osé tenir les promesses qu'ils avaient faites aux cultivateurs du Nord-Ouest. Je le demande, quel changement a-t-on fait subir au tarif, relativement aux instruments agricoles ? Le tarif a-t-il été abaissé ? Les cultivateurs ne sont-ils pas saignés à blanc aujourd'hui, par les droits du tarif actuel, comme ils l'étaient sous l'ancien régime ? A-t-on effectué quelques changements ? Oui, mais ça été dans le sens de la protection accordée aux industriels plutôt qu'aux consommateurs. On a modifié le tarif en abaissant les droits sur certains articles au bénéfice des fabricants, mais nullement en faveur du malheureux consommateur, pour lequel les honorables députés de la droite affichent tant de sympathies.

L'industrie des meubles est une autre importante industrie de Toronto. Quelle modification a-t-on apportée au tarif touchant l'industrie des meubles ? A-t-on abaissé les droits sur les meubles ? Pas le moins du monde. Le gentleman qui brigue actuellement les suffrages populaires dans l'intérêt du parti libéral à Toronto-sud, a fait connaître son opinion sur les modifications apportées au tarif en tant qu'elles intéressent le commerce, et parlant en faveur de mon honorable ami (M. Bertram), M. Rogers, le candidat en question, s'écriait dans un discours prononcé à la salle Saint-George, le 23 novembre dernier :

A titre de fabricant, je sais que dans la personne de M. Bertram les manufacturiers, non seulement dans mon genre d'industrie, mais encore dans toutes les autres industries, auront un ami, à la Chambre des Communes d'Ottawa. A titre d'industriel, je suis heureux de le déclarer, l'industrie que j'exerce a été traitée par le gouvernement actuel, avec la plus grande justice. En 1896, près de la moitié des fabricants de meubles de cette province déclarèrent publiquement que, dans leur intime conviction, le gouvernement de sir Wilfrid Laurier les traiterait avec justice et équité. Aujourd'hui vous pourriez voyager d'une extrémité de la province à l'autre sans trouver un seul fabricant de meubles qui n'admette que la législation fiscale du gouvernement du jour est plus juste à leur égard que ne l'était celle de l'ancien gouvernement.

Comment donc ce tarif peut-il être plus juste à l'égard des fabricants et aussi juste à l'égard des consommateurs ? Quelle est la situation faite au consommateur par la nouvelle législation fiscale ? Quel soin prend-elle de ses intérêts ? Je pourrais encore énumérer d'autres articles fabriqués à Toronto, tels que bicycles, instruments de musique, poêles et articles en fer, et chaussures de tout genre ; or, les modifications de droits subies par ces articles autorisent-elles l'honorable député de Toronto-centre d'affirmer que le gouvernement a été fidèle à ses promesses et qu'il a rempli son devoir envers le pays en appliquant, une fois arrivé au pouvoir, les principes dont il avait fait profession, dans l'opposition ? Je ne fais pas un crime au gouvernement de n'avoir pas modifié ces articles du tarif ; je veux simplement lui faire comprendre que le pays n'acceptera pas comme parole d'Evangile la parole de l'honorable député de Toronto-centre, quand il affirme que le gouvernement a tenu ses engagements. Il ne siégerait pas aujourd'hui au parlement si, pendant les deux mois derniers, il eût adhéré publiquement aux doctrines professées par son chef et ses lieutenants avant le 23 juin 1896. S'il l'eût fait, les électeurs de Toronto n'auraient certainement pas voulu de ses services. C'est uniquement parce qu'il a fait appel aux grands industriels, les assurant que, s'il était élu député à Ottawa, il serait en faveur de la stabilité du tarif pendant au moins dix années, qu'ils l'ont élu pour les représenter au parlement fédéral.

Comme je veux être bref dans mes observations, je remets à un autre moment ce que j'aurais à dire sur la transaction du Yukon. Je tiens seulement à faire une dernière remarque : à mon humble avis, le gouvernement eût fait acte de sagesse, eu égard au grand crédit dont le Canada jouit actuellement, surtout dans la mère-patrie, s'il eût d'abord pris la peine de faire constater, aussi exactement que possible, par les officiers compétents qu'ils a à son service, le montant nécessaire à la construction d'un chemin de fer d'une solidité à toute épreuve, qui procurerait à nos hommes d'affaires et à nos marchants canadiens les facilités de transports les plus économiques, les plus forts profits possibles et les moyens de développement les plus prompts ; et cette constatation une fois faite, c'eût été son devoir,

après avoir emprunté l'argent nécessaire, de soumettre à la concurrence publique les travaux de construction.

M. INGRAM : Si je prends la parole en ce moment, ce n'est pas que j'aie l'intention de faire un discours en règle : non, je veux simplement poser une question à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), qui a bien voulu condescendre à répondre à l'honorable député de Toronto (M. Clark). L'honorable ministre voudrait-il bien nous donner la date de la lettre écrite par l'agent des Rothschild ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ai oublié la date de cette lettre : je sais, toutefois, qu'elle est antérieure à la négociation du contrat intervenu entre Mann et Mackenzie et le gouvernement.

M. INGRAM : Est-ce longtemps avant cela ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, fort peu de temps avant cette époque.

M. INGRAM : L'honorable ministre pourrait-il dire si cette lettre a été écrite moins d'un mois ou d'une semaine avant la négociation du contrat ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : A l'ordre !

M. INGRAM : Alors il est entendu qu'en demandant poliment une question au ministre, je n'en saurais obtenir une réponse polie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, je veux répondre poliment à l'honorable député et lui dirai que la lettre que le gouvernement a reçu des représentants des Rothschild, refusant de s'occuper de la construction de ce chemin, à condition qu'il fût fini le 1er septembre, a été expédiée peu de temps avant la date à laquelle le gouvernement a négocié l'entreprise avec Mackenzie et Mann.

M. INGRAM : La lettre a dû être expédiée moins d'un mois avant l'ouverture du parlement. Alors, l'honorable ministre pourrait-il me dire si l'on a fourni ces renseignements à quelques entrepreneurs canadiens, afin de les mettre en mesure de soumissionner pour ces travaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne suis pas en mesure de dire s'il y avait d'autres entrepreneurs canadiens que MM. Mackenzie et Mann. Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), qui est absent en ce moment, donnera à l'honorable député les renseignements dont il a besoin. J'ai fait connaître les noms de deux ou trois entrepreneurs, qui sont venus à ma connaissance.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) nous a dit l'autre jour que ces travaux étaient d'une telle urgence que le gouvernement n'a pas eu le temps de fournir aux autres entrepreneurs canadiens les renseignements relatifs à la construction de cette voie ferrée. Or, le ministre de la Marine et des Pêcheries vient de nous déclarer que le gouvernement a fourni aux Rothschild tous les renseignements qu'ils désiraient et qu'ils ont refusé de se charger de l'entreprise. On a donc commis une injustice envers les entrepreneurs nationaux. Je suis convaincu que si le gouvernement eût fourni à nos entrepreneurs nationaux les renseignements qu'il a donnés aux autres, le gouvernement n'aurait pas été obligé de donner 25,000 acres le mille pour la construction de ce tramway.

M. OSLER : Je désire tout simplement dire quelques mots, afin de définir mon attitude sur cette question, à cette phase du débat. Il est inutile de m'étendre longuement sur le discours de l'honorable député de Toronto-Centre (M. Bertram) L'honorable député est récemment converti à la doctrine du protectionnisme. J'ai entendu avec grand plaisir l'honorable député pérorer à Toronto, et j'aurais très volontiers voté en sa faveur, n'était-ce qu'il me répugnait de voter pour un nouveau converti. J'avais bien mes doutes sur sa persévérance. Tant qu'il s'occupera d'industrie manufacturière, de construction de navires et autres, l'honorable député restera, je n'en doute pas, protectionniste à tous crins, et les intérêts des manufacturiers, au moins ceux de sa propre industrie, trouveront en lui un chaud défenseur.

Je vois aussi avec plaisir que les membres du cabinet lui ont délégué toute l'administration du tarif canadien, en ce qui touche aux industries manufacturières. Que les honorables députés reconnaissent donc une fois pour toutes qu'ils ont fait volte-face sur la question du tarif, fait parfaitement reconnu par la Chambre, par le pays et par eux-mêmes ; qu'ils reconnaissent franchement qu'ils ne sont plus les mêmes hommes, depuis leur avènement au pouvoir ; et la reconnaissance de ce fait épargnera à la Chambre un temps précieux et bien des discussions ; car nous savons qu'ils ont trahi toutes leurs promesses, renié toutes leurs professions de foi, chose dont ils sont eux-mêmes parfaitement convaincus. Du reste, tant qu'ils compteront dans leurs rangs l'honorable député de Toronto-centre et quelques autres hommes à tête rassise, je n'appréhende point que le tarif soit modifié au détriment du pays.

Quant au chemin de fer projeté du Klondike, je préfère garder le silence jusqu'à ce que la Chambre soit saisie de tous les détails. Le rapport de l'ingénieur Jennings, établissant le coût estimatif du chemin sera sans doute présenté à la Chambre. M. Jennings, à coup sûr, jouit de la confiance de la Chambre. Il a exploré la route, et son rapport doit être, sans doute, entre les mains du cabinet. Toutefois, abstractions faites des conclusions de ce rapport, pour mon compte, je m'oppose carrément aux stipulations de ce contrat. Nous nous sommes placés dans une position bien humiliante, digne, assurément d'un État de l'Afrique-sud ou d'une république de l'Amérique du Sud. Nous sommes descendus au-dessous même du niveau de la Chine.

La Chine a cherché à faire un emprunt, et les puissances européennes ont exigé d'elle la concession de certains pouvoirs chez elle, pour un certain espace de temps. Or, toute appauvrie, qu'elle soit, tout chancelant que soit son pouvoir, la Chine paraît-il, a refusé avec mépris l'offre des puissances. M. l'Orateur, quand on fait une entreprise quelconque, le moyen le plus économique de la faire aboutir, est de payer comptant.

Quand on n'a pas d'argent pour payer, on paie toujours plus cher. Je le dis sans hésitation, qu'on me donne l'entreprise qui a été offerte à ces mes-

sieurs, avec le droit de choisir 3,700,000 acres des terrains miniers les plus riches du Yukon, et je me fais fort de vendre demain ces terrains sur le marché monétaire de Londres, à plus haut prix que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'a vendu les 25,000,000 d'acres qui lui avaient été concédés. Je le sais, tout ce qui reluit n'est pas or, et je n'affirmerai pas que tout ce que M. Ogilvie nous raconte est vrai. Mais si le gouvernement ajoute foi aux renseignements de M. Ogilvie, au point de dire que la construction immédiate d'un chemin de fer au Yukon s'impose de toute nécessité, alors le gouvernement est justifiable de dépenser lui-même cet argent et il a absolument tort de donner à la compagnie le monopole d'une aussi énorme quantité de terrains. Aucun membre du cabinet ne me paraît comprendre tout ce qu'implique ce contrat. On fait un esclave de chaque prospecteur qui se rendra dans ce pays pendant les cinq années à venir.

Chaque mineur qui se rend dans ce pays avec son attirail sur le dos aura un des agents de Mackenzie et Mann à ses trousses ; et s'il découvre quelque gisement, il le jalonnera et obtiendra tout le claim, sauf ce que le prospecteur aura déjà fait enregistrer. Il pourra sans doute enregistrer son propre claim, mais quel est, en toute probabilité, celui des deux qui arrivera le premier au bureau, l'entrepreneur avec son attirail complet ou le prospecteur qui sera obligé de se traîner misérablement à pied jusqu'au bureau d'enregistrement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député n'a donc pas lu les règlements. Ces règlements stipulent que le prospecteur n'aura pas besoin de se rendre au bureau du district, afin d'enregistrer son claim. Chaque groupe de cinq mineurs peuvent choisir un des leurs comme régistrateur et enregistrer avec lui.

M. OSLER : Oui, et il aura un seul claim, tandis que les entrepreneurs auront le reste.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mais ces cinq mineurs peuvent enregistrer leur claim.

M. OSLER : Et combien d'acres leurs claims couvriront-ils ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Et s'il y en a cinquante ils peuvent enregistrer leurs claims.

M. OSLER : Oui, même cinquante claims.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ou même cinq cents.

M. OSLER : Et combien d'acres même ces cinq cents mineurs pourront-ils prendre ? Il serait impossible à cinq cents mineurs de trouver assez de claims pour tous sur une seule crique.

Le gouvernement n'a pas compris ce qu'il vient de faire. Il fait construire un chemin de fer, ou plutôt un tramway, avec des rails de 25 ou 30 livres. Ces rails ont été posés sur le chemin de fer de Galt, allant de Lethbridge à Dunmore, et dont la besogne se réduisait virtuellement à transporter la houille pour l'approvisionnement du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que quelques bestiaux. Et on a fini par enlever les rails. Pourquoi ? Parce qu'ils étaient trop légers pour ce trafic. Le moindre amoncellement de neige, le plus léger obstacle suffisaient pour obstruer le chemin. Et ainsi, il a fallu réorganiser le chemin et emprunter un nouveau million de dollars pour poser des rails plus pesants. Voilà les rails que le gouvernement autorise les entrepreneurs à poser sur cette voie sur une distance de 150 milles.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député n'est pas fondé à faire une semblable allégation.

M. OSLER : Est-il stipulé que les entrepreneurs peuvent poser des rails légers ?

M. DOMVILLE : L'honorable député a-t-il jamais vu des rails de 25 livres ?

M. OSLER : Oui, j'en ai vu beaucoup. Maintenant, de deux choses l'une : ou bien, le trafic sur ce chemin sera si léger que des rails de 25 livres suffiront ou bien ce chemin de fer ne fera pas d'affaires du tout. Le gouvernement fait actuellement une entreprise sans en connaître le premier mot.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je le répète, l'honorable député n'est nullement fondé à faire une semblable assertion.

M. OSLER : Le ministre pourrait-il me dire si le poids des rails est spécifié au contrat ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Que l'honorable député lise le contrat et il verra écrit en toutes lettres que le chemin sera du type et avec la largeur de voie du chemin de fer de Kaslo et Slocan.

M. OSLER : Quel est le poids des rails ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le contrat ne spécifie point le poids des rails ; je sais toutefois que les rails du chemin de fer de Kaslo et Slocan, qui est le chemin type, sont de 45 livres.

M. OSLER : Parfaitement, disons 45 livres, cela importe peu. Cela montre, toutefois, que le gouvernement a négocié cette entreprise sans avoir étudié la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cela montre plutôt que l'honorable député est décidé à condamner le gouvernement, sans motifs valables.

M. OSLER : Je suis décidé à condamner le contrat, dans sa teneur actuelle, et il faudrait bien des rapports d'ingénieurs pour modifier ma décision. Si, toutefois, vous pouvez me prouver la nécessité de la mesure, je serai le premier homme à confesser en pleine chambre mon erreur. D'après une rumeur du dehors, la construction immédiate du chemin tient à des raisons cachées que le gouvernement ne saurait divulguer et ce serait encore là, paraît-il, l'explication du secret dont est entourée la négociation de l'entreprise. Or, si ces raisons secrètes existent réellement, le gouvernement n'avait pas droit de confier la construction de ce chemin à des entrepreneurs privés et il aurait dû se charger lui-même de l'entreprise et en surveiller l'exécution, bien que, je l'avoue, c'eût été un terrible risque à courir. Il eût été préférable d'en risquer la construction sous

la direction du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances, aux frais du pays, plutôt que de la confier aux entrepreneurs actuels. Je ne vois aucune raison de sanctionner ce contrat, et à moins qu'on ne nous allègue des arguments plus valables que tout ce que nous avons entendu jusqu'ici, je ne puis comprendre que les députés ministériels puissent avaler cette entreprise. Si, toutefois, ils sanctionnent ce contrat, je dois avouer, pour mon compte que je ne refuserai plus désormais d'ajouter foi à l'histoire qui veut que Jonas ait avalé la baleine, ou que la baleine ait avalé Jonas.

M. TAYLOR : Avant que la question soit soumise à la Chambre, je crois de mon devoir, tant envers moi-même qu'envers mes commettants et envers le pays, de protester solennellement contre l'approbation de cette entreprise par la Chambre. Je tiens à faire observer qu'au cours de l'adresse présentée au parlement, à l'ouverture de la session dernière, Son Excellence déclara que le parlement serait saisi de projets de loi relatifs à un plébiscite et à l'abrogation de la lai du cens électoral. En plus d'une circonstance, le premier ministre a déclaré que la première démarche de son cabinet serait d'abroger la loi du cens électoral. Le premier ministre s'est également engagé vis-à-vis des partisans de la prohibition des boissons alcooliques, a soumettre au parlement, au cours de la présente session, un projet de loi dans ce sens. La parole du premier ministre étant ainsi engagée, ces deux projets de loi, à mon avis, réclamarent l'urgence. Ces mêmes questions figurent encore dans l'adresse présentée par Son Excellence au début de la présente session. L'année dernière, on a jugé à propos d'en remettre l'étude à plus tard, sous prétexte qu'il n'y avait pas urgence. Voilà maintenant que cette question du chemin de fer du Yukon est soumise à la Chambre, et il faut lui donner priorité sur la promesse faite par le premier ministre aux partisans de la tempérance et au peuple canadien relativement aux deux autres mesures mentionnées, qui, à mon avis, sont fort importantes. Les ministres ont dû certainement être en possession de tous les faits relatifs au pays du Klondike depuis deux ans, certainement à la fin de la session dernière. Mais au lieu de travailler avec vigueur à la solution du problème, qu'ont fait les ministres ? Quelques-uns d'entre eux ont fait faire de nouveaux wagons-palais, afin de pouvoir faire des excursions à travers le pays ; quelques-uns ont passé l'été en pérégrinations d'un bout à l'autre du Canada, d'autres ont traversé l'océan, et pendant ce temps la fièvre de l'or du Klondike battait son plein, sans que le gouvernement se souciât d'établir des voies de communications pour faciliter l'entrée ou la sortie du pays.

Puis, huit ou dix jours à peine avant l'ouverture du parlement, les voilà qu'ils se ravisent et s'écrient qu'il y a urgence ; car, voyez-vous, il s'agit en ce moment pour eux de se procurer des fonds pour gagner les élections de la province de l'Ontario, et comme Mackenzie et Mann sont des amis politiques du gouvernement, vite, on bâcle ce contrat avec eux.

Le chef des patrons en Chambre nous a adressé la parole ce soir. J'aurais voulu qu'il nous donnât lecture de la déclaration de l'Association des patrons, déclaration qui a été semée aux quatre coins du pays, et dans laquelle ils déclaraient que s'ils étaient élus, ils s'opposeraient à toute subvention, soit en argent soit en terres en faveur de chemins de fer. Voilà le programme des patrons ; et cependant, l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) vient déclarer en pleine Chambre qu'on l'a accusé dans son propre comté de s'être vendu au premier ministre, à la veille même des élections. Je concède volontiers à l'honorable député qu'avant son élection, cette accusation n'aurait pu être portée contre lui ; mais on peut bien la formuler contre lui, depuis son élection, depuis que le directeur général des Postes, s'adressant à lui et aux autres patrons qui siègent ici, leur a tenu ce langage : Si vous voulez contrôler la distribution des faveurs politiques dans vos comtés, il vous faudra appuyer le gouvernement. Ces messieurs ont mordu à l'hameçon des faveurs ministérielles, et depuis ce moment ils ont régulièrement assisté aux caucus du parti et donné leur appui au cabinet. Ils ont assisté aujourd'hui même au caucus libéral où on leur a fait avaler l'affaire du Yukon, transaction par laquelle le gouvernement, comme l'a dit l'honorable député de Toronto, donne aux entrepreneurs l'équivalent d'une lisière de territoire de 16 milles de large, s'étendant de Montréal à Toronto. Et cependant les députés patrons avaient reçu mission de s'opposer à toute subvention en argent ou en terres aux chemins de fer ! Le gouvernement, M. l'Orateur, a mis dans la bouche de Son Excellence, dans le discours du trône, une déclaration qui n'est pas absolument exacte, en l'obligeant à dire :

Il a été négocié, sujet à votre approbation, un contrat, afin d'établir aussi rapidement que possible, à travers le territoire canadien, un système de communication par rail et par eau avec le Klondike et les territoires aurifères, ce qui, il y a tout lieu d'espérer, assurera au Canada la plus grande partie du trafic lucratif de ce pays.

Or, le ministre des Chemins de fer et Canaux a saisi la Chambre d'un projet de loi d'où il ne ressort point que ce chemin de fer établira une voie de communication avec le Klondike, par le territoire canadien. Par conséquent, je demande si cette déclaration du discours du Trône est exacte.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Elle est parfaitement exacte.

M. TAYLOR : Non, la route traverse une rivière, dont partie est en territoire américain. Les traités, il est vrai, nous assurent le droit de navigation sur notre rivière et stipulent certaines choses en notre faveur ; mais la route en question ne passe pas entièrement sur le territoire canadien, puisque 125 milles sont en territoire américain. Et cependant l'on fait dire à Son Excellence dans le discours du Trône qu'il a été décidé de construire un chemin et d'établir des communications par voie fluviale entièrement sur le territoire canadien, affirmation qui est inexacte. J'élève la voix ici même pour protester contre le projet du Yukon. J'ai l'intention de m'y opposer, à chaque phase du débat, lorsque le bill sera soumis à la Chambre, et nombre de députés de la droite, je l'espère, dès que leurs commettants leur auront fait connaître leur opinion, comme plusieurs d'entre eux auront occasion de le savoir avant la clôture du débat, comprendront que le gouvernement a trahi ses engagements, et qu'il a secrètement donné un contrat à ses amis, sans compensation aucune, chose qu'eux-mêmes dénoncèrent jadis du haut de toutes les tribunes, au cours des dix-huit années de leur séjour dans l'opposition.

L'honorable député de Frontenac (M. Rogers) nous déclare qu'il pardonne en partie au gouvernement la transaction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Et pourquoi pardonne-t-il au gouvernement ? Parce que, à la prière de son fils, beaucoup mieux renseigné qu'il ne l'est lui-même à ce sujet, l'honorable député, quitta la Chambre avant que le ministre eût déposé sur le bureau le projet en question, et en raison de cette absence, s'abstint de voter, le bill en question ayant été adopté aux derniers moments de la session, alors qu'il ne restait plus qu'un faible contingent de députés pour expédier la législation du pays. Le pays n'aura pas à débourser un seul sou, nous dit-on, le gouvernement n'accordant pas de subvention en argent ; mais, en revanche, le gouvernement taxe tous ceux qui passent par cette route et donne à la compagnie une étendue de pays de 18 milles de large sur 350 milles de long. Lorsque l'honorable député de Frontenac et nombre d'autres de ses collègues auront eu des nouvelles de leurs commettants, ce qui arrivera certainement avant que le vote soit pris, ils comprendront que s'ils tiennent à représenter ici le peuple pendant un autre parlement, il leur faudra donner un tout autre vote que celui qu'ils ont décidé de donner au caucus qui a eu lieu aujourd'hui dans la chambre n° 16.

Quelques VOIX : Allez toujours.

M. TAYLOR : Je veux bien continuer à parler, si la chose est nécessaire ; mais je me contenterai de cette simple expression d'opinion, et de la protestation que j'ai formulée contre l'approbation du contrat dont la Chambre est saisie.

M. DUPONT : M. le président, je suis étonné de l'autorité qu'exerce l'honorable premier ministre sur ceux qui appuient son gouvernement dans cette Chambre, et le pays sera, comme moi, étonné d'apprendre que mon honorable ami, le premier ministre, dans la circonstance actuelle, a pu imposer le silence à l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) et à plusieurs autres de ses amis qui ont l'habitude, lorsqu'il s'agit de l'adoption de l'adresse, de parler, soit pour l'approuver, ou soit pour la condamner. Lorsque le parti conservateur était au pouvoir, dirigeant les affaires du pays, les amis de l'honorable premier ministre exerçaient leur verve et leur éloquence à démontrer combien était néfaste la politique du gouvernement. Aujourd'hui que la même politique est attaquée par les honorables députés de la gauche, l'honorable premier ministre a réussi, je ne sais pas par quelle puissance, à imposer silence à tous ses amis, empêchant ainsi la politique de son gouvernement d'être défendue par l'honorable député de Wellington-nord. Je me demande quelles tortures l'honorable premier ministre a dû imposer à ses amis qui avaient coutume de parler avec tant de véhémence contre la politique des conservateurs et qui défendaient avec tant de violence sa politique, en les réduisant ainsi au silence ?

Le discours du Trône, M. le président, est la lanterne magique qui fait voir les merveilles de la politique du gouvernement aux honorables députés qui l'appuient. Cette lanterne magique n'aura pas, je pense, le même effet sur l'électorat, qu'elle a eu sur les amis du gouvernement. La critique qui a été faite de sa politique, par les honorables députés qui ont jusqu'ici pris part aux débats démontre, jusqu'à la dernière évidence, que le parti libéral n'a pas de politique qui lui soit propre ; que la politique financière qu'il préconise est celle du parti conservateur, altérée un peu par la clause préférentielle mise l'an dernier, dans le tarif, et dont on ne connaîtra la valeur que l'an prochain. Sa politique administrative, en ce qui concerne les chemins de fer, n'est qu'une servile imitation de celle de l'ancien gouvernement. Quant à ce qui concerne les autres départements, sa politique est moins bonne, je crois, que sous l'ancienne administration.

A entendre le gouvernement, par la bouche de Son Excellence, dans le discours du Trône, on dirait que le Pactole, durant l'année qui vient de s'écouler, s'est répandu sur toutes les provinces de la confédération ; prospérité politique, prospérité commerciale. La Providence a répandu sur le pays ses bienfaits à pleines mains.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Ecoutez ! écoutez !

M. DUPONT : Je crois en effet que ce dont nous avons pu jouir de prospérité durant l'année qui vient de s'écouler est bien plus dû à la Providence qu'à la politique du gouvernement. Je crois que le gouvernement doit de la reconnaissance, non seulement à la Providence, mais aussi au gouvernement qui l'a précédé dans l'administration de la chose publique, pour ce qui concerne la prospérité dont il se vante.

Le PREMIER MINISTRE : Rien qu'à la Providence ?

M. DUPONT : La Providence et le gouvernement votre prédécesseur. La Providence, pour les bonnes récoltes qui ont favorisé certaines provinces de la Confédération en y répandant l'abondance, et le gouvernement, votre prédécesseur, pour le crédit fermement établi que vous avez trouvé en prenant la direction des affaires, lequel vous a permis de contracter des emprunts à un taux qui a placé le crédit du Dominion à l'égal de celui des nations les mieux gouvernées et les plus prospères. L'honorable premier ministre a trouvé ce crédit parfaitement établi quand il est arrivé au pouvoir. Il a trouvé un pays plein de ressources, financièrement et commercialement parfaitement organisé. Et aujourd'hui, à lire le discours du Trône, on serait porté à croire que tout le mérite de la situation en doit revenir au gouvernement qui dirige actuellement les affaires publiques.

Je vous disais, il y a un instant, M. l'Orateur, qu'à lire le discours du Trone, on dirait que le Pactole a coulé à travers toutes les provinces de la Confédération et que le gouvernement est, seul, l'auteur de tous ces bienfaits. Si je m'arrête à la province de Québec, la seule qui ait donné au gouvernement, aux dernières élections, une majorité considérable, cette province malheureusement n'a pas été, sous le rapport de la bonne récolte, favorisée comme les autres provinces du Dominion.

Si l'honorable premier ministre visitait en ce moment les campagnes de sa province, il pourrait se convaincre par lui-même, par le malaise qui existe chez la classe agricole, et même, par contre-coup, chez les négociants de nos campagnes et de nos villes, que la province de Québec ne jouit pas d'une prospérité sans égale.

M. le président, la condition des affaires pourrait être considérablement améliorée ; il verrait

aussi que le Pactole n'a pas malheureusement coulé dans cette partie du pays pendant l'année qui vient de finir, et que la Providence n'a pas ouvert sa main pour répandre ses bienfaits sur la province de Québec, laquelle a donné la majorité au premier ministre. Il se trouve que notre province est dans un état de gêne commerciale considérable ; les cultivateurs éprouvent du malaise plus qu'ils n'en ont éprouvé depuis plusieurs années, malgré le régime si bienfaisant, malgré la prospérité dont le gouvernement actuel se vante dans le discours du Trône. L'honorable premier ministre a prétendu, au cours de ses remarques en réponse à l'honorable chef de l'opposition, que sa politique était acclamée d'une extrémité à l'autre du pays ; et comme preuve de l'exactitude de sa prétention, l'honorable premier ministre a rappelé à cette Chambre le fait que son gouvernement avait triomphé, qu'il avait remporté de constants succès pendant les élections partielles qui ont eu lieu, plus particulièrement pendant l'année dernière.

M. le président, les élections partielles qui ont eu lieu dans la province de Québec ne sont en aucune façon un indice de la popularité de la politique du gouvernement. Que l'honorable premier ministre se rappelle, que ses collègues dans le gouvernement et ses amis politiques de la province de Québec veuillent bien se rappeler, qu'aux dernières élections qui ont eu lieu dans cette province, ils ont répété aux électeurs qu'il fallait à tout prix, si on voulait connaître parfaitement la politique du parti libéral, donner au gouvernement l'avantage d'administrer les affaires du pays pendant la durée de ce parlement. Malgré l'état de gêne qui existe dans notre province, les électeurs de Québec ont cru qu'il était de leur devoir de lui prolonger le mandat de confiance qu'ils lui ont accordé, pendant au moins toute la durée du parlement actuel. C'est en vertu de cette résolution, c'est en réponse aux supplications faites par les amis du premier ministre, au cours des élections partielles, demandant de permettre à l'administration de continuer à gouverner et de donner aux ministres un essai de cinq années, que la province de Québec a rendu un verdict favorable dans tous les comtés, ou presque tous les comtés, qui, à l'exception d'un seul, celui de Nicolet, étaient représentés auparavant par des amis du gouvernement. Les électeurs ont ainsi décidé de continuer leur confiance dans l'administration de l'honorable premier ministre et de ses amis.

Quant au comté de Nicolet, chacun connaît, et l'honorable premier ministre sait, ainsi que ses amis, par quels moyens ils ont réussi à remporter cette division électorale, qui a presque toujours donné son appui au parti conservateur. L'honorable premier ministre lui-même sait quels moyens il a employés pour changer la majorité du comté de Nicolet. Le premier ministre sait qu'il a fallu l'influence de deux gouvernements, celui d'Ottawa et celui de Québec, pour que ce changement politique eut lieu dans le comté de Nicolet.

Le premier ministre sait, que trois compagnies de chemin de fer se sont alliées et ont donné leur appui au candidat du gouvernement ; le premier ministre sait ce qu'ont fait les représentants de ces trois compagnies de chemin de fer,—et s'il ne le sait pas, il l'apprendra par la contestation de l'élection qui se déroulera devant les tribunaux,—il apprendra que des manœuvres illégales et corruptrices ont été commises, ce qui, en toute probabilité, a décidé la majorité à voter en faveur de son candidat.

J'ai eu l'honneur de visiter une partie de ce comté lors de cette élection, et j'ai vu les efforts inouïs que faisaient les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond pour engager les électeurs du comté de Nicolet à donner leur appui au gouvernement actuel.

Nous avons entendu le premier ministre lui-même, le jour de la nomination des candidats, déclarer, avec son éloquence habituelle et insidieuse, aux électeurs de Nicolet que s'ils désiraient un chemin de fer dans la partie nord de leur comté, qui est la plus peuplée de toute cette circonscription électorale, il vaudrait bien mieux pour eux d'avoir comme représentant un ami du gouvernement, qu'ils auraient plus de chance d'obtenir la construction d'un chemin de fer avec un ami du ministère qu'avec un membre de l'opposition. Le premier ministre sait que ses amis politiques, s'armant de cette déclaration, ont, pendant la dernière semaine de la lutte, développé cette idée qu'il avait émise le jour de la nomination, et qu'ils sont allés beaucoup plus loin qu'il ne l'avait fait. Il sait que ses amis affirmaient dans les assemblées privées, que si le comté élisait un candidat hostile au gouvernement, c'en était fait de la construction du chemin de fer que désiraient les électeurs, afin d'assurer la prospérité de cette division électorale.

C'est grâce à ces manœuvres que le parti libéral a remporté le comté de Nicolet. Voilà comment le premier ministre a pu ensuite venir déclarer devant cette Chambre que toutes les élections partielles dans la province de Québec ont été une approbation de sa politique, puisqu'il les avaient toutes remportées. Je dirai au premier ministre que sa politique, si nous avions lutté à armes égales, aurait été défaite dans plusieurs des élections partielles qui ont eu lieu dans la province de Québec. Voilà ce qui serait arrivé si nous avions eu *fair play*.

Il n'y a pas que le parti conservateur qui blâme la politique du premier ministre. On sait à quelles manœuvres le gouvernement actuel a eu recours pour imposer sa politique à plusieurs de ses amis.

Tout le monde connaît l'attitude prise à l'égard du gouvernement par l'honorable M. François Langelier, qui a abandonné son siège et qui est maintenant membre de la magistrature de notre province. Quelle est la déclaration de l'honorable M. François Langelier au sujet de la politique du gouvernement ? Que disent un grand nombre des amis des honorables ministres ? Ils blâment la conduite tenue par le premier ministre et ses collègues dans le gouvernement.

Je lisais toute à l'heure, ou plutôt, je relisais les déclarations faites par M. Calixte Lebeuf, un libéral important de la ville de Montréal, dans lesquelles il censure vertement le premier ministre et son gouvernement au sujet de l'attitude prise à l'égard des anciens libéraux. Je n'infligerai ni au premier ministre, ni à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), l'humiliation de répéter devant cette Chambre l'appréciation désagréable faite par un grand nombre de leurs amis, que l'on trouve consignée dans la presse du pays, mais je dirai simplement au premier ministre que, lorsqu'il affirme que sa politique est universellement approuvée dans notre province, il doit s'attendre à des représailles de notre part ; il doit, à tout le

moins, s'attendre qu'on lui mette sous les yeux ce que ses propres amis pensent de sa conduite politique et de ses collègues dans le gouvernement.

La conduite de l'honorable François Langelier et des autres membres du parti libéral, dans l'occasion que je viens de mentionner, est tout à fait pénible pour le barreau français de la province de Québec, est tout à fait pénible pour les honorables députés appartenant au parti libéral dans cette Chambre. Comment ! l'honorable François Langelier, un homme occupant une grande place dans son parti, estimé jusqu'aujourd'hui de ses amis politiques, se lève—je ne dirai pas en rebellion contre son chef,—mais affirme ses droits de vieux libéral ; prétend que les anciens du parti sont molestés par les nouveaux arrivés. Malheureusement pour lui et pour la réputation des vieux libéraux, l'honorable F. Langelier a capitulé dans une mauvaise circonstance et pour de mauvais motifs ; pour des motifs qui n'ont pas, qui ne peuvent avoir l'approbation des hommes qui ont à cœur l'honneur de la vie publique.

L'honorable F. Langelier et les vieux libéraux qu'il était censé représenter paraissent, d'après la conduite qu'il a tenue lui-même, n'avoir d'autres soucis que celui du patronage.

On a blâmé l'honorable premier ministre, parce qu'il ne tenait pas, disait-on, ses promesses envers l'honorable F. Langelier, qui n'était pas nommé assez tôt lieutenant-gouverneur de la province de Québec ou à une fonction judiciaire. Comment, M. le président, un député siégeait dans cette Chambre depuis plusieurs années, ayant dans sa poche une lettre de l'honorable premier ministre lui promettant la position de lieutenant-gouverneur de la province de Québec ! Quelle pouvait être l'indépendance de l'honorable M. Langelier lorsqu'il était appelé à se prononcer sur les mesures d'intérêt public soumises à cette Chambre ? Comment pouvait-il être indépendant ? La conduite de l'honorable premier ministre, en donnant à l'un de ses collègues en Chambre, d'avance, longtemps d'avance, une lettre lui promettant un emploi public important était une violation de l'Acte de l'indépendance du parlement. Loi, que les honorables députés devraient respecter à l'égal au moins des députés de la gauche dans cette Chambre. Loi, que l'honorable premier ministre et ses amis, lorsqu'ils étaient dans l'opposition accusaient sans cesse les conservateurs de violer. Cependant, en aucun temps, depuis que j'ai l'honneur de siéger ici, cette loi n'a été violée d'une façon aussi outrageante que par le premier ministre actuel et son gouvernement. Les déclarations de l'honorable F. Langelier sont là pour attester que lui-même, au moins n'était pas apte à donner son opinion sur les questions d'intérêt public sur lesquelles il a sans cesse voté pour appuyer la conduite du gouvernement.

Je regrette de dire que, dans cette occasion, la conduite du barreau de notre province a été surprenante ; je regrette, M. le président, qu'un homme sortant de la vie publique, avec une tache comme celle que porte l'honorable M. François Langelier, ait été banqueté par ses collègues du barreau de la cité de Québec....

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre.

M. DUPONT : Je fais allusion, M. le président, à la conduite de M. François Langelier, lorsqu'il était homme politique, et je crois être dans l'ordre en le faisant. Il est clair que la conduite de M. François Langelier a été une violation flagrante de la loi concernant l'indépendance des membres du parlement, et je puis dire aux honorables ministres, responsables pour une large part de cette violation de la loi, qu'assurément, ils n'ont pas l'approbation du pays pour avoir tenu une pareille ligne de conduite.

L'honorable premier ministre parle avec emphase de l'augmentation du volume du commerce comme un signe de prospérité inouïe. Je rappellerai ceci au premier ministre, c'est que l'augmentation du commerce, en beaucoup de circonstances, a été un signe précurseur d'une crise commerciale et industrielle qui s'est abattue sur ce pays, et s'il veut consulter lui-même les rapports du commerce et de la navigation pour les années 1873 et 1874, lors de l'arrivée au pouvoir du parti libéral, quand le gouvernement MacKenzie a pris la direction des affaires publiques, il verra que la première année de l'administration de l'honorable Alexander MacKenzie a été marquée par une augmentation extraordinaire du mouvement commercial, mais que la fin de ce règne a été signalée par une crise commerciale sans précédent dans les annales de notre politique.

J'espère, M. le président, que les années qui se suivent ne se ressembleront pas toujours, et que l'accroissement que nous constatons cette année dans notre commerce se continuera, que la prospérité commerciale se maintiendra, au lieu de voir une décroissance sous ce rapport, que l'expansion dans nos exportations et dans nos importations ne sera pas, comme en 1874, le signe précurseur d'une crise sans précédent pour notre commerce et nos industries.

L'honorable premier ministre ainsi que son gouvernement, devraient, il me semble, lorsqu'il s'agit de régler notre commerce et le tarif, ne s'occuper ni des intérêts de la Grande-Bretagne, ni de ceux des Etats-Unis ou d'aucune autre nation. Le tarif canadien doit être fait pour le Canada, et pour son avantage exclusif. Il n'a pas de faveur à faire à la mère-patrie lorsqu'il s'agit de rédiger notre tarif, de diriger le mouvement commercial du Canada, en vue d'obtenir le revenu suffisant à l'administration de nos affaires publiques et de protéger nos industries nationales. Nous ne devons nous occuper que des intérêts canadiens ; voilà pourquoi je lui dirai que je n'ai jamais compris comment il s'est fait que, l'année dernière, le gouvernement ait donné une préférence à la mère-patrie, comportant une réduction de vingt-cinq pour cent sur les articles importés de la Grande-Bretagne. Je ne vois pas de raison de maintenir ce tarif préférentiel en faveur de la Grande-Bretagne, et je crois encore que si on le maintient, ce sera au détriment du commerce canadien.

La Grande-Bretagne, il est vrai, reçoit les produits canadiens en franchise, mais ce n'est pas une faveur spéciale accordée à sa colonie du Canada. La Grande-Bretagne donne les mêmes faveurs à toutes les nations du globe. C'est pour accommoder sa population que le gouvernement anglais a décidé d'admettre en franchise dans le Royaume-Uni, les produits de toutes les nations du globe. Conséquemment, nous ne devons aucune reconnaissance, nous ne devons aucune réciprocité à la mère-patrie pour les avantages commerciaux dont nous jouissons conjointement avec les autres nations de la terre qui commercent avec elle.

Il me reste à faire une observation sur un des paragraphes importants du discours du Trône, paragraphe qui a excité beaucoup d'intérêt dans le pays et dans cette chambre, si *on en juge par la* critique qu'il a soulevé de ce côté-ci de la chambre. Je veux parler du chemin de fer dont le gouvernement annonce la construction pour parvenir à la région aurifère du district du Yukon. Je ne veux pas porter maintenant un jugement sur la politique du gouvernement. J'attendrai que tous les documents soient soumis à la Chambre pour juger la politique ministérielle au sujet de cette voie de communication. Mais je puis dire dès maintenant que si cette voie de communication n'est pas, dans l'opinion du gouvernement, la meilleure que l'on puisse établir, il a tort de lui accorder un monopole et une subvention aussi considérable que celle dont il est fait mention.

On dit qu'on ne peut atteindre la région du Yukon en suivant la route indiquée par le gouvernement, sur un territoire essentiellement canadien. Si je comprends bien la position géographique de cette région, nous ne pourrons avoir une ligne continue sur le territoire canadien, pour atteindre la région du Klondike, qu'en établissant cette voie de communication à partir du district d'Edmonton.

Le gouvernement a décidé d'accorder à MM. McKenzie et Mann, constructeurs de la voie projetée, en outre du monopole, un subside en terres qui s'élèvera à 3,750,000 acres de terre aurifère.

Combien restera-t-il de terrains aurifères au gouvernement ? Combien coûtera, en subsides en terres, une voie ferrée partant d'Edmonton pour atteindre la région du Yukon ? En jetant un coup d'œil sur la carte géographique, on voit qu'il y a une distance d'au moins 1,600 milles pour construire la route par Edmonton sur un territoire exclusivement canadien. Si la route que l'on propose maintenant de construire n'est que provisoire ; si l'an prochain, le gouvernement décide de construire une route permanente et qu'il faille encore, sur un parcours de 1,600 milles, donner 3,500 acres de terre par chaque mille de chemin à la compagnie qui sera appelée à faire une voie continue sur le territoire canadien, je puis dire à l'honorable premier ministre que toutes les terres aurifères qui appartiennent aujourd'hui au Canada, tomberont entre les mains des compagnies de chemins de fer.

Le premier ministre comprend mieux que personne combien un pareil monopole est dangereux. Mon honorable ami a habité pendant très longtemps les Cantons de l'Est, et il sait quels obstacles ont été apportés à la colonisation et au développement de ces cantons, formant une importante région de notre province, par la Compagnie des Terres de l'Amérique Britannique du Nord. L'honorable premier ministre sait combien a été dangereux, nuisible et préjudiciable aux Cantons de l'Est le monopole de cette compagnie, et cependant, son gouvernement constitue dans la région aurifère du Yukon un monopole cent fois plus fort que celui constitué dans les Cantons de l'Est par le gouvernement anglais en faveur de la Compagnie des Terres de l'Amérique Britannique du Nord. Tous les terrains aurifères que possèdent aujourd'hui le Canada tomberont entre les mains de monopoleurs, gens qui ont été dénoncés si vigoureusement par le premier ministre et ses collègues pendant qu'ils étaient dans l'opposition. Aujourd'hui, ces monopoleurs sont devenus en quelque sorte nécessaires au développement et à la prospérité du pays pourtant, lorsque mes honorables amis qui gouvernent maintenant, étaient dans l'opposition, ces gens étaient, d'après leur théorie, très dangereux. Ils dénonçaient le gouvernement conservateur parce qu'il laissait, disaient-ils, ces monopoleurs mettre la main sur le domaine public.

Le premier ministre en consentant à ce monopole, en donnant ces terrains aurifères à la Compagnie McKenzie et Mann, soufflète et renie, suivant moi, tout son passé en ce qui concerne l'administration et la politique des chemins de fer. Il renie tout le passé de son parti, et le pays sera étonné de le voir adorer ce qu'il brûlait, et brûler ce qu'il adorait jadis.

Je préférerais aider d'une manière libérale à la construction d'un chemin de fer traversant exclusivement le territoire canadien, d'Edmonton à la région du Yukon, en accordant des subsides en argent, ou en terres prises ailleurs que dans la région aurifère du Yukon. Au reste, nous avons des données sur les régions aurifères qui avoisinent les Montagnes Rocheuses, et il est aujourd'hui établi au delà de tout doute que l'or se trouve en grande quantité non seulement dans la région du Yukon, mais aussi sur les rivières qui coulent dans le Nord-Ouest canadien. Pendant la dernière saison, on a trouvé de l'or sur la Rivière de la Paix ; on en a trouvé bien avant aujourd'hui en quantité exploitable sur la Grande Saskatchewan. On peut l'exploiter avec avantage, au dire des mineurs expérimentés, sur la plupart des rivières qui traversent le Nord-Ouest et les Montagnes Rocheuses.

Pourquoi le gouvernement actuel, au lieu de tâtonner, de dépenser plusieurs centaines de milliers de piastres, disons plusieurs millions, en accordant des terrains aurifères à la Compagnie McKenzie et Mann, n'aurait-il pas, avec autant de chance de réussir, entrepris immédiatement la construction d'un chemin de fer sur le territoire canadien ? D'après les déclarations faites devant cette Chambre, nous pourrions construire un chemin pour atteindre le territoire du Yukon en suivant exclusivement la voie canadienne, et avec les avantages que nous avons, nous pourrions ouvrir plusieurs régions aurifères aujourd'hui inconnues parce que nous n'avons pas de voies de communication pour y atteindre.

Le gouvernement ne sait pas les sommes énormes qu'il donne pour la construction de ce chemin de fer. Il ne connaît rien de la valeur de la propriété qu'il met entre les mains d'une compagnie de monopoleurs qui pourra, comme la Compagnie des terres de l'Amérique Britannique du Nord dans les Cantons de l'Est, refuser de vendre ses terrains aurifères si ce n'est à des prix exorbitants et hors de la portée des ressources des mineurs.

L'honorable premier ministre, en particulier, et tous ses collègues du gouvernement, lorsqu'ils étaient membres de la loyale opposition de Sa Majesté, tonnaient sans cesse et demandaient des réformes au gouvernement conservateur d'alors. Je ne veux pas m'attarder à énumérer toutes les réformes réclamées par eux. Je n'en indiquerai qu'une seule que prétendait accomplir l'honorable premier ministre et ses collègues s'ils arrivaient au pouvoir : la réforme de la chambre haute, du Sénat.

L'honorable premier ministre et ses amis voulaient à tout prix cette réforme. C'était un des thèmes favoris dont ils se servaient pour soulever

l'opinion dans les temps d'élection. Tous les candidats du gouvernement demandaient la réforme de la chambre haute qui était, disaient-ils, composée de veillards malfaisants. Peut-on dire que le gouvernement a réformé le Sénat de façon à le rendre plus utile, plus efficace, plus représentatif qu'il ne l'était auparavant ? Assurément non. Au contraire, le gouvernement, au lieu de faire du Sénat une chambre plus représentative qu'il ne l'était sous les administrations conservatrices, en a fait une chambre moins représentative.

Le Sénat, en ce qui concerne la province de Québec du moins, n'est plus une chambre où l'équilibre est gardé, où les différents éléments de notre population sont représentés avec justice. Il n'y a plus, pour ainsi dire, que les villes de Montréal et de Québec qui soient représentées dans la chambre haute. Les honorables ministres qui ont tant adulé la classe agricole durant la dernière campagne électorale, auraient pu, s'ils eussent voulu,—au moins en ce qui concerne la province de Québec —faire de la chambre haute un corps véritablement représentatif des intérêts populaires, nommer un plus grand nombre de sénateurs choisis parmi la classe agricole, représentant les intérêts territoriaux de notre pays. Mais aujourd'hui le Sénat, en ce qui concerne la province de Québec, n'est représenté que par les villes de Québec et de Montréal, car ces deux cités ont la majorité des représentants dans la chambre haute.

On a pris les membres du Sénat dans la cité de Montréal, et la presse de cette ville, ainsi que celle de Québec, a applaudi la politique du gouvernement, qui consiste à mépriser les représentants de la classe agricole et à les maintenir en dehors de la chambre haute.

Il est contraire à l'esprit de la constitution de constituer ainsi le Sénat, de priver la classe agricole, qui compose la vaste majorité, au delà des cinq septièmes de la population, des représentants auxquels elle a droit. Le gouvernement a privé la classe agricole, formant, à coup sûr, les quatre cinquièmes de la population, de la majorité des membres du Sénat, majorité à laquelle elle avait droit par une représentation équitable dans notre chambre haute.

Ainsi, le gouvernement actuel, lorsqu'il n'a pas imité ses prédécesseurs, a commis une lourde bévue. Au lieu de réformer, il a difformé. Le premier ministre et ses collègues du gouvernement ont fait du Sénat, en ce qui concerne la province de Québec, un corps moins représentatif des idées de la population et des intérêts du public en général, qu'il ne l'a été sous l'ancien régime.

Je vais clore mes remarques en ajoutant que, quant à ce qui concerne la politique des chemins de fer du gouvernement, je me réserve le droit de la critiquer plus amplement lorsque tous les documents qui s'y rapportent seront mis devant cette Chambre.

J'espère que le premier ministre et ses collègues verront à ce que tous les documents qui concernent la région aurifère du Klondike soient traduits en français pour le bénéfice des habitants de la province de Québec, car un grand nombre d'entre eux veulent, pendant cette année, visiter cette région.

J'espère que le premier ministre et ses collègues qui représentent la province de Québec, verront à ce que ces documents publics, publiés en langue anglaise, et concernant cette région, soient traduits en français et distribués équitablement aux habitants de notre province qui désirent tenter l'aventure et se rendre au Klondike. (Texte.)

M. McNEILL: Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que la séance soit levée.

CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN—PLANS DU CHEMIN DE FER DE KASLO-SLOCAN.

M. HAGGART: Avant l'adoption de la motion, je désire savoir du premier ministre s'il sera en mesure de déposer sur le bureau de la Chambre, comme on l'a promis, les renseignements contenus dans le rapport de l'ingénieur du chemin de fer du Yukon. Je voudrais qu'on produisît également tous les renseignements que possède le ministère au sujet du chemin de fer de Kaslo et Slocan. Comme le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait une importante déclaration aujourd'hui, je désirerais aussi lui demander de déposer sur le bureau de la Chambre, avant le débat sur l'affaire du Yukon, toute correspondance échangée avec les agents des Rothchild, relativement aux travaux en question ou toute correspondance échangée entre d'autres intéressés et le gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Tous les documents sont en voie de préparation, mais je ne saurais dire s'ils seront déposé demain même sur le bureau de la Chambre. Ils seront déposés aussitôt qu'ils seront prêts, et j'espère qu'ils seront tous sur le bureau, à l'ouverture du débat. Quant aux documents relatifs au chemin de fer de Kaslo et Slocan, comme c'est une nouvelle demande, j'aurai à en conférer avec le ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. HAGGART: Le ministère des Chemins de fer et Canaux a approuvé le plan et le tracé du chemin de fer de Kaslo et Slocan, et il est bien facile d'obtenir ces documents du ministère des Chemins de fer et Canaux et de les déposer sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): L'honorable député semble bien au fait de la décision du département sur le chemin de fer de Kaslo et Slocan. Sait-il si ce chemin est une ligne fédérale ou si le ministère a dû prendre une décision à cet égard ?

M. HAGGART: L'honorable ministre (M. Blair), prenant pour type de cette voie ferrée, le chemin de fer de Kaslo et Slocan devrait certainement avoir, dans son département, tous les renseignements sur ce dernier chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): L'honorable député voudrait-il répondre à ma question ?

M. HAGGART: Je ne suis pas renseigné sur ce point. Peut-être que cette voie ferrée n'est qu'un chemin provincial et que les plans ne sont pas dans son département, mais je lui dirai qu'on est obligé de lui fournir tous ces renseignements. Je

ne sais si on l'a fait ou non, mais je sais que la compagnie, si elle a reçu quelque aide du gouvernement fédéral, soit sous forme de subvention ou autrement, était obligée de soumettre son chemin à l'approbation du département des Chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je ne me trompe, l'honorable député (M. Haggart), a positivement affirmé que les plans se trouvaient dans le département. Il a parlé, je suppose, en connaissance de cause, sachant que les plans avaient été soumis au département et reçu son approbation.

M. HAGGART : Pas du tout. Mon honorable ami (M. Blair) devrait savoir, qu'en ma qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, je ne faisais pas moi-même un examen des plans ; c'est là le devoir des fonctionnaires. J'ignore si les plans du chemin de Kaslo et Slocan sont dans le département. Je n'ai jamais examiné les plans déposés au ministère des Chemins de fer et Canaux, et je suppose que l'honorable monsieur agit de la même manière. Si l'honorable ministre nous déclare qu'il n'a pas les plans du chemin de fer de Kaslo et Slocan, naturellement il lui est impossible de les déposer sur le bureau de la Chambre.

M. SPROULE : Alors comment le ministre des Chemins de fer et Canaux connait-il la voie ferrée qui doit servir de type au chemin de fer du Yukon?

M. WALLACE : La réponse de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ne me satisfait pas entièrement. En vertu du contrat, c'est le chemin de fer de Kaslo et Slocan qui doit servir de type au chemin de fer du Yukon et je croyais avoir entendu l'honorable ministre nous dire qu'il avait dans son département les plans de cette voie ferrée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous avez peut-être compris cela mais je ne l'ai pas dit.

M. WALLACE : On a interpelé le gouvernement à ce sujet et j'aimerais savoir si l'on va déposer sur le bureau de la Chambre les renseignements demandés. L'honorable ministre (M. Blair) a choisi comme type de la voie du Yukon le chemin de fer de Kaslo et Slocan, et il n'a pas dû agir ainsi à l'aveugle. Pour faire ce choix, il devrait avoir en sa possession des renseignements propres à l'éclairer, et nous demandons que ces renseignements soient communiqués à la Chambre avant mardi prochain, de façon à nous permettre de discuter la question avec connaissance de cause. Le ministre des Chemins de fer et Canaux est-il prêt à nous fournir ces renseignements ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Wallace) est tombé dans une légère erreur sur la cause première de cet incident, car, si je ne me trompe, c'est l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux qui a dit ce qu'il y avait dans le département.

M. HAGGART : Non.

M. WALLACE : Cela importe peu. Aurons-nous les renseignements demandés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serai heureux de fournir tous les documents qui se trouve dans le département.

M. WALLACE : Ce n'est pas là une réponse complète à ma question.

L'on a choisi, comme type de la voie ferrée du Yukon, le chemin de fer de Kaslo et Slocan, et nous devons avoir des renseignements sur celui-ci, afin d'être en mesure de constater si le type est bon ou non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je fournirai avec plaisir tous les renseignements que je pourrai puiser dans le département, mais je ne puis donner des renseignements qui ne s'y trouvent pas.

M. WALLACE : Peut-être pourrait-on les obtenir à temps ?

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST.

M. DAVIN : Les éleveurs d'Alberta, par suite du départ pour le Klondike de la police à cheval qui faisait le service dans leur district, sont dans une inquiétude profonde. On me dit que l'on veut aussi envoyer là-bas la police à cheval de McLeod et de Calgary, et des éleveurs m'ont écrit qu'il pourrait être difficile de recruter de nouveaux hommes. On travaille au recrutement, à l'heure qu'il est, je crois dans les territoires du Nord-Ouest et le Manitoba. Mes correspondants me disent que même en réussissant à recruter des hommes en nombre suffisant, ceux-ci, étant des novices et des gens inexpérimentés, ne seront nullement propres à remplir leur devoir. Je puis moi-même assurer au premier ministre qu'un homme qui s'enrôle pour la première fois dans la police à cheval n'est pas apte à faire le travail qui lui incombe à travers les prairies, et que ce travail exige un assez long apprentissage.

Les éleveurs me disent que le gouvernement pourrait surmonter la difficulté en prenant des hommes dans le corps permanent de l'est, au lieu d'enrôler des novices. Une déclaration du premier ministre sur ce sujet serait accueillie dans l'ouest avec une vive satisfaction.

Le PREMIER MINISTRE : A la dernière session, le gouvernement a énoncé sa politique sur le sujet, et je ne puis que répéter que c'est notre intention de bien faire protéger par la police ces postes avancés, McLeod et Calgary.

Motion adoptée.

La séance est levée à minuit 5 minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 11 février 1898.

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

PRIÈRE.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE—ECONOMIE INTERNE.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : Voici un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur de lire à cette Chambre le message suivant de Son Excellence :

ABERDEEN

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des Communes une minute du conseil approuvée nommant l'honorable sir Richard Cartwright, G.C.M.G., ministre du Commerce, l'honorable sir Louis Henry Davies, C.C.M.G., ministre de la Marine et des Pêcheries, l'honorable William Stevens Fielding, ministre des Finances, et l'honorable Joseph Israël Tarte, ministre des Travaux publics, pour agir avec l'Orateur de la Chambre des Communes, comme commis-saires pour les fins et en vertu des dispositions du chap. 13 des Statuts revisés du Canada, intitulé : " Acte concernant la Chambre des Communes."

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, le 11 février 1898.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 17) modifiant l'acte concernant le service civil.—(M. McMullen.)

DRAINAGE DES CHEMINS DE FER.

M. CAMPBELL : Je demande la permission de présenter le bill (n° 18) modifiant l'acte des chemins de fer. C'est un projet de loi dont l'objet est de réglementer le drainage en travers des voies ferrées et de protéger, contre les feux qui causent souvent de grands dommages aux cultivateurs dont les propriétés touchent au chemin de fer. Comme la Chambre le sait bien, il est presque impossible de faire le drainage sous et à travers les voies ferrées. L'ouest de l'Ontario a beaucoup souffert de ce chef et ce bill contient un remède pour le mal dont nous nous plaignons.

L'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey) a présenté un projet de loi qui ressemble à celui que j'ai l'honneur de proposer, et c'est mon intention, après la deuxième lecture de demander que le présent bill soit renvoyé au comité chargé de l'examen du bill de mon honorable ami (M. Casey), et nous pouvons, je crois, fondre les deux bills en un seul, et de faire ainsi un bill parfait.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

IMPOTS DOUANIERS DES ÉTATS-UNIS DANS L'ALASKA.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'aimerais attirer l'attention du gouvernement sur un important télégramme publié ce jour dans la *Gazette* de Montréal, relativement à deux sujets importants que cette Chambre a discutés, à savoir, le bill du chemin de fer du Yukon et les règlements sur la navigation côtière.

Un télégramme de Washington nous informe que le sénateur Frye, membre du comité du commerce, a présenté un bill pour amender les lois de la navigation concernant le commerce côtier des Etats-Unis. Voici comment se lit ce télégramme :

Le bill autorise le secrétaire du Trésor à faire des règlements au sujet du transbordement des marchandises importées dans les Etats-Unis de n'importe quel port étranger, par mer ou par rivière. Le bill tend aussi à amender l'article 2108 des Statuts revisés de la manière suivante :

Le capitaine de tout vaisseau étranger, chargé ou sur lest, arrivant par mer ou par toute autre voie, de n'importe quel territoire étranger adjacent à la frontière américaine nord, nord-est, nord-ouest, aux côtes occidentales des Etats-Unis, devra s'inscrire au bureau du percepteur ou de l'aide-percepteur des douanes le plus rapproché de l'endroit où ces vaisseaux pénétreront dans les eaux américaines. Et tels vaisseaux ne pourront pas transporter leurs cargaisons ou leurs passagers sur un autre navire ou pénétrer plus avant, soit pour charger ou décharger, sans un permis spécial émis par ce perceveur conformément aux règlements généraux ou spéciaux que, de temps à autre, le secrétaire du Trésor, jugera à propos de promulguer. Cet article s'appliquera aussi au commerce avec l'Alaska, que ce commerce soit direct ou transitaire. Le bill décrète la confiscation de toutes les marchandises expédiées d'un port américain à un autre port, soit directement soit par voie de ce port étranger, par tout vaisseau autre qu'un navire américain.

Sans entrer dans la discussion de la matière, permettez-moi de dire un mot à ce sujet.

Telle est l'interprétation que l'on donne à la loi aux Etats-Unis ; ce n'est pas là, me dit-on, l'interprétation de la loi canadienne. Ainsi, une cargaison américaine venant d'un port américain ne peut être transbordée à un port canadien et de là être expédiée aux Etats-Unis. Tout ce que j'ai demandé l'autre soir,—et les membres du cabinet me comprendront— c'est, tout en reconnaissant aux Etats-Unis le droit d'adopter une telle législation, c'est, dis-je, de rencontrer nos voisins à mi-chemin et d'adopter, nous aussi, une semblable législation.

Il y a une disposition semblable au sujet du transport des passagers, d'un port américain à un autre, par des vaisseaux étrangers ; seulement, dans ce cas, la pénalité imposée est de $100. Sous l'empire de la loi actuelle, la pénalité est de $2. Le projet de loi entrera en vigueur aussitôt qu'il aura été adopté.

Puis-je aussi demander au gouvernement de faire une chose qui faciliterait beaucoup la discussion du bill concernant le chemin de fer du Yukon, et, en cela, je m'adresse spécialement au ministre de l'Intérieur qui connaît bien le sujet et qui comprend, à cette phase de nos négociations avec les Etats-Unis pour déterminer la frontière, jusqu'à quel point il est possible d'acquiescer à ma demande. Je voudrais que sur une copie de la carte que l'on a fournie aux membres de cette chambre, on indiquât, dans le territoire en dispute, décrit par des points rouges, les endroits qu'occupent actuellement les préposés de la douane et autres fonctionnaires. Je crois que cela serait bien suffisant. Naturellement, je ne sais pas jusqu'à quel point il serait permis au gouvernement de faire des marques sur le territoire en litige, cependant je crois qu'il serait bon d'indiquer les endroits occupés par les proposés de la douane dans le territoire du Yukon.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il serait peut-être aussi difficile de trouver la frontière en dispute que la véritable frontière.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne voudrais vous faire faire rien d'inconvenant, mais l'on peut, je crois, marquer sur la carte les endroits que les Etats-Unis occupent par leurs fonctionnaires préposés de la douane ou autres.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Les difficultés relativement à la ligne qui doit servir de frontière se présentent surtout à trois endroits. D'abord dans le territoire qui se trouve aux environs de la rivière Stikine. Il y a cependant une ligne provisoire tracée, il y a quelques années et provisoirement acceptée par les deux gouvernements.

M. FOSTER : A quelle distance dans l'intérieur ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je l'ai mesurée sur la carte ; c'est à vingt-deux milles environ de l'embouchure de la rivière ; pas vingt-deux milles en ligne droite, mais en suivant les sinuosités de la rivière. Par conséquent, il ne surgit là aucune difficulté.

Nous avons envoyé sur les lieux des employés du gouvernement dans le but d'établir un poste juste en deça de la ligne provisoire de la rivière Stikine et nous leur avons fourni des cartes géographiques indiquant la ligne provisoire qui sert de frontière.

Sir CHARLES TUPPER : Quand cette ligne provisoire a-t-elle été tracée ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : C'est, si je me rappelle bien, vers 1876 ou 1877. Des difficultés ont aussi surgi au Pas de White, en arrière du village de Skaguay et au Pas de Chilkat, en arrière de Dyea. Nous prétendons que Skaguay et Dyea sont réellement sur le territoire canadien, mais comme les Etats-Unis en ont eu la possession paisible depuis quelque temps déjà, l'on nous empêche de prendre possession de cette portion de territoire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Pardon. Je ne crois pas que mon honorable ami veuille dire " la possession paisible."

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il n'y a pas eu de protestation. Et l'on peut dire que cette possession a été " paisible " puisque l'on n'a pas protesté contre l'occupation de ce territoire par les Etats-Unis.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'on a fait une réclamation, je suppose, et l'on ne s'en n'est pas désisté ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Rien ne démontre, dans les archives, l'existence d'une protestation quelconque, c'est bien malheureux pour nous, mais il en est ainsi. Ce point ne change rien à la question, car il n'y a jamais eu de véritables discussion à ce sujet. Suivant nous, à partir du sommet nous sommes en plein territoire canadien, il ne peut y avoir de doute à ce sujet, et suivant nous l'on ne peut nier le droit du Canada à l'occupation du territoire qui se trouve en deçà du " sommet," à partir de la frontière, au Pas de White et au Pas de Chilkat nous ne pouvons admettre que ce droit soit discutable. Nous avons dit à nos employés d'établir des postes aussi près de la frontière que les conditions du terrain le permettent.

M. FOSTER : A quelle distance de la ligne des eaux ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : A quinze milles environ des eaux de marée. Aucun arpentage précis n'a été fait au Pas de White, mais la distance est à peu près la même, quinze milles.

Par conséquent, autant qu'il était possible dans les conditions actuelles, l'idée de l'honorable député a été mise à exécution et nous avons donné instruction à nos employés de s'établir aussi près que possible du " sommet ", sur le côté nord-est et d'adopter comme ligne de frontière le sommet du Pas de White et du Pas de Chilkat, sans aucunement admettre le droit des Etats-Unis au territoire qui s'étend de là vers la mer.

DRAGAGE DANS LE YUKON.

M. DAVIN : Je désire attirer l'attention du gouvernement sur une annonce parue dans le *Record* de Chicago. La voici :

LA COMPAGNIE DU KLONDIKE, DU YUKON ET DE LA RIVIÈRE DU CUIVRE.

Cette compagnie est organisée suivant le système coopératif, et enverra dans l'Alaska et dans les territoires du Nord-Ouest, de 30 à 40 hommes d'expérience afin de faire le commerce du transport des voyageurs et des marchandises, exploiter des mines, faire tous travaux de dragage, de prospection, et vendre des marchandises. La compagnie a ses propres vapeurs océaniques, ses bateaux pour rivières et ses dragueurs. La compagnie a obtenu du gouvernement canadien un permis de draguer, sur un parcours de 50 milles les rivières Klondike, Yukon, Indienne, Stewart et McQueston, rivières dont les lits de gravier et les bancs de sable sont excessivement riches en or. De plus la compagnie a obtenu du gouvernement le transport des malles depuis Seattle jusqu'à Sitka, Juneau, Skaguay et Dyea.

Et l'on nous cite comme devant faire partie de l'expédition des personnages très haut placés :

Le révérend Frank-P. Vrooman ; l'honorable D.-I. Murphy, ancien commissaire des pensions aux Etats-Unis ; les sénateurs Wilson et Blackburn ; l'honorable G.-D. Meiklejohn, sous-secrétaire de la guerre, et plusieurs autres.

Je ne veux pas engager un debat à ce sujet, mais je désire simplement attirer l'attention du gouvernement sur cette partie de l'annonce où l'on affirme que l'on a obtenu du gouvernement canadien un permis pour le dragage, sur un parcours de 50 milles, des rivières Klondike, Yukon, Indienne Stewart et McQueston. Si en présence des lois actuelles et de l'acte des mines, le gouvernement a agi ainsi qu'on le déclare, la chose est des plus graves.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Quant aux énoncés contenus dans l'annonce que l'on vient de lire, le gouvernement n'a pas plus de renseignements que l'honorable député lui-même. Il y a quelque temps, le gouvernement a préparé des règlements concernant l'émission de permis de dragage. En vertu de ces règlements, n'importe qui peut demander un permis, nous n'avons favorisé personne en particulier. Comme pour tout claim celui qui se présente le premier obtient un droit de priorité. Les employés du département me disent avoir reçu un grand nombre de demandes ; mais si je ne me trompe, l'on a encore donné aucun permis. Je ne devais pas émettre de permis avant le 15 du mois courant, mais si l'honorable député (M. Davin) le désire, je puis me renseigner, et lui dire ce qui en est. Si l'on a accordé des permis, nous l'avons fait de la manière

ordinaire et conformément aux règlements en vigueur.

M. FOSTER : Le rapport que l'on a déposé sur le bureau concernant l'exploitation des placers, contient-il ces règlements ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je le crois. On a fait plusieurs éditions de ces règlements. L'on a imprimé ces règlements séparément et ensemble.

M. DAVIN : L'honorable ministre aurait-il la bonté de déposer sur le bureau de la Chambre une copie de tous les permis qui ont été accordés ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Si l'honorable député le désire, nous pouvons donner une liste de ces permis.

M. DAVIN : Au cas où tels permis auraient été accordés, l'honorable ministre voudrait-il nous en donner une liste.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je ferai une déclaration renseignant l'honorable député sur tout ce qui a eu lieu à ce sujet.

RAPPORT DE M. JENNINGS.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Avant de continuer l'appel de l'ordre du jour, je désire déposer sur le bureau de la Chambre des copies du rapport de M. Jennings sur les routes du Yukon. J'ai donné instruction d'imprimer ces diverses cartes sur du papier bleu.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'on n'avait pas commandé l'impression de ces documents, je suggérerais l'adoption d'une motion à l'effet d'autoriser le comité des impressions à les faire imprimer sans délai.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ces documents ne sont pas encore imprimés, et je n'ai aucune objection à la demande de mon honorable ami. J'ai donné instruction d'imprimer les cartes et les plans sur du papier bleu et d'en fournir un certain nombre de copies aux membres de cette Chambre. Je n'ai pu les déposer aujourd'hui sur le bureau de la Chambre, parce que le temps a été tellement sombre que les fonctionnaires n'ont pu les finir à temps. J'espère pouvoir les obtenir demain.

Sir CHARLES TUPPER : On devrait envoyer ces documents à l'imprimeur. S'il faut faire une motion à cet effet, j'espère que la Chambre permettra à mon honorable ami (M. Sifton) d'en présenter une. Si ce dernier ne le fait pas, je le ferai moi-même. Je propose donc, M. l'Orateur.

Que les règlements de la Chambre soient suspendus et que les documents déposés par le ministre de l'Intérieur soient imprimés.

M. DAVIN : J'ai l'honneur d'appuyer cette motion.

Motion adoptée.

M. SIFTON.

ADRESSE EN RÉPONSE AU DISCOURS DU TRONE.

La Chambre reprend le débat ajourné, sur la motion de M. Bertram, qu'une adresse en réponse au discours du Trône soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général.

M. McNEILL : M. l'Orateur, sans la moindre affectation, je puis dire que jamais je ne me suis levé avec autant d'hésitation qu'aujourd'hui, pour discuter les importants sujets qui nous occupent. Non pas, M. l'Orateur, que j'hésite à critiquer les actes des honorables membres de la droite, et de les critiquer librement lorsque je les crois mauvais; mais il me répugne beaucoup à dire quelque chose qui pourrait froisser les sentiments d'un homme dont la chevaleresque courtoisie est connue de tous les membres de cette Chambre, d'un homme qui, j'ose le dire, a fait plus que tout autre parlementaire vivant pour élever le caractère des débats de cette Chambre, d'un homme qui enfin hésiterait beaucoup lui-même à blesser, sans nécessité, les susceptibilités de qui que ce soit. Je le répète, M. l'Orateur, c'est avec répugnance que je me lève pour dire quelque chose qui froissera peut-être les sentiments d'un homme dont je viens de vous donner les traits caractéristiques ; traits qui se trouvent réunis, j'en suis convaincu, dans le très honorable premier ministre du Canada.

Mais, M. l'Orateur, si je ne parlais pas en cette occasion, je crois que je ne remplirais pas mon devoir, tout pénible qu'il soit pour moi d'exposer la conduite tenue par mon très honorable ami de la manière qu'il me faudra le faire. Je suis convaincu qu'en gardant le silence, je ne ferais pas ce que je dois à mes commettants ni ce que je dois à cette grande cause qui m'est plus chère que toute autre cause publique au monde.

M. l'Orateur, ma position, quand je me lève en cette chambre, n'est pas absolument enviable, car il est des membres de la gauche qui me trouve trop peu partisan, et tous les membres de la droite estiment que je suis de beaucoup trop imbu d'esprit de parti, et il arrive ainsi que je suis généralement entre deux feux. Toutefois, en cette circonstance, je n'offenserai pas par mes paroles les susceptibilités d'aucun des membres de la gauche, car l'opinion de ceux-ci et la mienne s'accordent assez bien sur la question qui fait maintenant l'objet de notre considération.

Ce que je me propose de discuter dans les quelques remarques que je vais faire, c'est la conduite du très honorable chef du gouvernement, relativement à la question du commerce de préférence. J'ai écouté la défense qu'il en a faite, ou qu'il a tenté d'en faire, en cette chambre ; je l'ai écoutée avec la plus grande attention possible, avec une très grande attention, et après l'avoir fait, j'en suis arrivé à la conclusion qu'un ange venu du ciel en cette enceinte pour persuader à tout esprit impartial que le très honorable ministre était resté fidèle au peuple canadien, n'aurait pu y parvenir. Il est dur de parler ainsi, de l'un des membres de la Chambre, mais il est encore plus dur de le faire au sujet du très honorable ministre, à l'égard duquel j'ai déjà dit quels sont mes sentiments; car il est extrêmement dur de parler ainsi d'un homme qui est le premier ministre du Canada, et qui représentait celui-ci dans une circonstance des plus

remarquables, lors de la malheureuse occurrence dont je parle.

Mais, M. l'Orateur, quelle a été la défense du très honorable ministre ?

Les membres de la Chambre se rappelleront qu'aussitôt après que la presse du pays eut publié le câblegramme nous apprenant l'étonnante nouvelle que le très honorable ministre avait parlé contre le commerce de préférence dans la mère-patrie, je signalai ce câblegramme à la Chambre ; on se rappellera encore que l'honorable ministre qui siège à côté du premier ministre aujourd'hui (sir Richard Cartwright), et qui dirigeait alors la Chambre, dit qu'ils avaient tous parfaitement confiance dans la discrétion du premier ministre, et qu'il me reprocha quelque peu vertement de gaspiller le temps du parlement, disait-il, à m'occuper d'un vain rapport de journal, cependant M. l'Orateur, on a constatée que ce rapport était vrai, malheureusement vrai. Le très honorable ministre a lui-même avoué qu'il était vrai, et il essaie de justifier sa conduite.

Eh bien ! quelle est sa justification ?

D'abord, il dit n'avoir pas insisté au sujet du commerce de préférence, parce qu'il craignait de trop demander, parce qu'il craignait de n'obtenir rien du tout en le faisant.

Je lui demanderai : "Sur quoi vous basez-vous pour déclarer cela ici ?" Je lui demanderai : "Pourquoi croyiez-vous ne pouvoir obtenir le commerce de préférence en le demandant ? Pour quelle raison avez vous supposé que le très honorable M. Chamberlain ne serait pas disposé à négocier sur les bases de la proposition que lui-même avait faite ?" Pour quoi a-t-il cru cela, lorsque non seulement il possédait cette proposition, mais que le duc de Devonshire, étant allé le recevoir à son arrivée à Liverpool, lui avait souhaité le bienvenue par un discours que toute la presse anglaise avait déclaré être la symbolisation de l'adoption de la proposition du commerce de préférence par le gouvernement impérial ?

Je lui demanderai : "Pourquoi avez-vous cru ne pouvoir obtenir le commerce de préférence, ni autant que vous vouliez avoir, lorsque vous aviez vu à cette même réunion le premier ministre de la Nouvelle-Zélande appuyer la proposition ?"

Que le très honorable ministre se rappelle que le premier ministre de la Nouvelle-Zélande, ainsi que cette colonie, était nouvellement converti au principe. Qu'il se rappelle que la Nouvelle-Zélande fut l'une des trois colonies qui combattirent la proposition à la conférence coloniale d'Ottawa. Or, voici que le premier ministre de cette colonie a appuyé cette proposition, voici qu'il a soutenu l'avis de M. Chamberlain que le duc de Devonshire avait virtuellement appuyé le même jour ; et cependant le très honorable chef du gouvernement dit qu'il croyait qu'en insistant pour l'obtention du commerce de préférence, il aurait trop demandé, et il prie la Chambre d'accepter cela comme justification de sa conduite. Il dit que s'il avait demandé autant, il n'aurait pas, pense-t-il, obtenu la dénonciation des traités. Assurément, le très honorable premier ministre doit nous supposer fort stupides. Il doit certainement comprendre que cette dénonciation était une condition de l'exécution de la proposition de M. Chamberlain. Il ne paraît pas voir, ou du moins il croit que cette Chambre ne voit pas, que la dénonciation des traités était l'un des principes constituant la proposition de M. Chamberlain. Il ne pouvait y avoir de commerce de préférence sans cette dénonciation. Cependant l'honorable ministre dit avoir refusé de discuter une proposition impliquant la dénonciation des traités, pour la raison même qu'il voulait cette dénonciation. Il me semble avoir mal saisi le grief de l'accusation portée contre lui. Ce grief est, non pas simplement qu'il ait fait défaut d'insister pour l'obtention du commerce privilégié en Angleterre, mais qu'après avoir déclaré au peuple canadien qu'il ferait son possible pour obtenir ce commerce, non seulement il n'a pas insisté à cette fin, mais il s'est opposé à la chose. Il l'a combattue, il s'est prononcé et il a employé son influence contre elle. Il a fait peser contre elle le prestige des sept colonies confédérées de l'Amérique anglaise et des territoires du Nord-Ouest, et il en a alors étouffé le projet. Tel est le grief que renferme l'accusation portée contre le chef du gouvernement, et il viendra en vain nous dire sa crainte d'insister pour l'obtention du commerce de préférence, parce qu'il avait peur d'obtenir moins qu'il ne voulait, quand, au lieu d'essayer à le réclamer, il tâchait de l'empêcher.

Le très honorable ministre a-t-il repoussé de quelque manière l'accusation en cette Chambre ? Est-il capable de le faire ? S'il l'est, je reprendrai mon siège pour le lui permettre, et je serai heureux de le voir apporter toutes les explications raisonnables qu'il pourra trouver.

Quelques VOIX : Oh !

M. McNEILL : Il y a derrière le très honorable premier ministre un député qui pense, je suppose, que tout le monde lui ressemble. Je lui apprendrai qu'il n'en est rien. Je le déclare formellement, si le chef du gouvernement en cette Chambre, peut justifier devant le monde civilisé le premier ministre du Canada de l'accusation dont il est actuellement l'objet, je serai heureux, pour ma part, de l'entendre le faire.

Quelle a été la conduite du très honorable ministre durant les quelques heures qui ont suivi son arrivée à Liverpool ? Comme je l'ai déjà dit, il fut reçu par le duc de Devonshire. Celui-ci, dans l'après-midi, fit un discours dans lequel il déclarait que le libre-échange n'avait pas répondu aux espérances de ses partisans en ces derniers temps—discours qui, comme je l'ai dit, fut interprété par la presse du Royaume-Uni comme la symbolisation de l'adoption du commerce privilégié par le gouvernement Salisbury. C'était le discours d'un homme d'Etat qui, peut-être plus que tout autre en Angleterre, pèse avec soin chaque mot qu'il prononce sur les grandes questions, et n'abandonne les anciens principes pour adopter les nouveaux qu'après y avoir longuement songé ; d'un homme d'Etat qui, par son patriotisme et par son froid bon sens et sa prudence, s'est rendu précieux auprès des chefs de tous les partis en Angleterre. Or, cet homme d'Etat, ce chef des libéraux dits *Unionists*, ce personnage qui avait été le chef du grand parti libéral d'Angleterre même, a déclaré au très honorable ministre que d'après lui et beaucoup d'autres, le libre-échange n'avait pas répondu aux espérances de ses partisans ? Qu'a-t-il fait après le discours de l'homme d'Etat anglais, un vieux libre-échangiste, un collègue de M. Bright même ? Le soir même il repoussa la proposition de M. Chamberlain. Il déclara au duc de Devonshire qu'il ne voulait pas de commerce de préférence pour le Canada, alors qu'il s'était solennellement engagé, maintes fois et

de tous côtés, envers le peuple canadien, à faire tout ce qu'il pourrait en faveur de ce commerce ? Il déclara à l'homme d'Etat anglais que nous n'en voulions pas. Il lui dit que cela sentait la protection, et que celle-ci était une plaie pour le Canada. Il donna même pour raison de ce qu'il ne désirait pas le commerce de préférence le fait qu'il ne voulait pas mettre obstacle à ce libre-échange même que le duc de Devonshire disait ne plus produire alors, en un temps où les circonstances étaient changées, des résultats aussi satisfaisants que ses partisans l'auraient aimé.

Où voit-on une bonne défense de l'honorable ministre ? En existe-t-il une ? Est-il un député qui osera prétendre que la défense apportée par le très honorable ministre l'autre jour, se rapporte tant soit peu au grief que comporte l'accusation portée contre lui ?

Mais il a un autre moyen de défense ; c'est, comme il l'a déclaré à Toronto, et ici l'autre jour, que la proposition de M. Chamberlain sentait trop le libre-échange ; que nous ne pouvions pas l'adopter, parce qu'elle impliquait la liberté de commerce dans l'empire. C'était trop libre-échangiste, a-t-il dit. Mais il doit sans doute savoir qu'il ne lui est pas permis de faire une déclaration semblable, car il a dit en Angleterre qu'il s'opposait à la proposition parce qu'elle était trop protectrice. Il ne peut donc pas expliquer l'opposition qu'il a manifestée cont e elle en Angleterre, en disant qu'elle participait trop des principes du libre-échange. Cependant, il nous a dit à Toronto, et il nous répète ici, que la proposition de M. Chamberlain consistait dans le libre-échange dans les limites de l'empire, caractérisé par l'absence absolu de droits de douane. J'ai ici ses paroles. Il a déclaré qu'il ne devait exister de tarif douanier nulle part dans les limites de l'empire, d'après la proposition de M. Chamberlain, et que c'est la raison pour laquelle il s'y est opposé.

Maintenant, comme mon honorable ami de la gauche, l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster), l'a signalé, le très honorable chef du gouvernement a expliqué au peuple canadien à London, ce qu'était la proposition de M. Chamberlain. Il l'a fait avec soin, et lors de son voyage en Angleterre, il en comprenait parfaitement la nature. Avec la permission de la Chambre je citerai un peu plus longuement que ne l'a fait mon honorable ami les paroles prononcées par l'honorable ministre au sujet de ce qu'était réellement cette proposition.

Auparavant toutefois, laissez-moi attirer l'attention de la Chambre sur une question que le très honorable premier ministre lui-même m'a posée, et à laquelle je dois en partie d'adresser la parole en ce moment. Cette question était celle-ci : " Etes-vous disposé à adopter le commerce de préférence sur les bases de la proposition de M. Chamberlain ? " Eh bien ! M. l'Orateur, voici la réponse —suffisamment explicite, définie et formelle, je crois,—que je vais faire à cette question. Je dis : " Oui, je suis disposé à accepter le commerce de préférence sur les bases de la proposition de M. Chamberlain telle qu'expliquée par le très honorable premier ministre à London.

Je vais lire à la Chambre ce qu'était cette proposition ainsi expliquée. Voici ce que l'honorable ministre disait à London :

M. Chamberlain a traité ce sujet il y a quelques semaines. Je pourrais citer son discours tout entier, mais je n'en ai pas le temps à une assemblée comme

M. McNEILL.

celle-ci. Laissez-moi donc vous en lire quelques extraits. Il dit : " Il me semble que si le principe du tarif de revenu devait être adopté par les colonies il y aurait lieu de convoquer un conseil de tout l'empire, et je ne puis que prévoir comme résultat un arrangement satisfaisant et praticable."

Voilà ce qu'il disait être la proposition de M. Chamberlain, à London. Il continuait :

Mais la condition que les colonies adoptent un tarif de revenu est une condition préliminaire. (Ecoutez ! écoutez !) Nous devons avoir à Londres, en juin, une réunion des chambres de commerce des colonies pour discuter cette question. Le *Times*, discutant cette question, dit : " Le tarif de revenu doit être accepté comme principe fondamental de cet arrangement. Ne doivent être abolis que les tarifs protecteurs établis entre les différentes parties de l'empire. Pour avoir le commerce de préférence, vous faut adopter un tarif de revenu, mais la protection rend le système impossible."

Cela est raisonnable. Nous pouvons concevoir que le peuple anglais nous dise : " Si vous voulez que nous accordions une préférence à vos produits sur nos marchés, il n'est que juste que nous nous attendions à ce que vous traitiez nos articles manufacturés d'une autre manière que vous le faites à présent. La manière actuelle est hostile. Nous ne vous demandons pas d'aller aussi loin que nous le faisons, et d'abolir tout à fait les droits de douane. Nous vous demandons seulement d'abolir le système protecteur. On peut comprendre qu'il vous faille un tarif douanier, mais abaissez-le suffisamment pour qu'il se réduise à un tarif de revenu, à un tarif que réclame votre propre intérêt, et nou pas un tarif qui nous soit hostile, et alors nous serons prêts à discuter le principe du commerce de préférence."

Dans une autre circonstance, le *Times* disait encore que le gouvernement impérial considérait les concessions importantes qu'il lui faudrait faire dans un esprit de conciliation, lors même que pour cela il serait nécessaire de déroger au grand principe du libre-échange et à la coutume suivie jusqu'à présent par le Royaume-Uni. Remarquez que la concession à laquelle celui-ci est disposé à se soumettre consiste à nous laisser taxer ses propres marchandises pourvu que nous le fassions simplement pour les fins du revenu, et nous possèderons alors le bienfait du commerce privilégié. Telles sont les conditions auxquelles nous pouvons avoir ce commerce. Que vous faut-il dans cette partie du Canada aujourd'hui ? Que vous faut-il pour vos produits, naturels ou manufacturés ? Une seule chose, c'est-à-dire des marchés, et rien autre chose (applaudissements). Voici qu'il vous est possible d'obtenir le marché le plus considérable du monde, le marché anglais. Vous pouvez l'avoir à certaines conditions, c'est-à-dire en renonçant au principe qu'on trouve dans votre tarif. Qu'allez-vous faire ? Je désirerais le savoir. Sir Charles Tupper vous dit que vous pouvez avoir les deux choses à la fois. Je répète que vous ne le pouvez pas: vous pouvez avoir l'une ou l'autre ; mais il vous est impossible d'avoir les deux en même temps. Le peuple canadien doit aujourd'ui faire son choix. Que sera-t-il ? Il choisira un tarif de revenu et le commerce de préférence.

Eh bien ! le très honorable ministre nous a donné son tarif de revenu. Nous savons ce qu'il veut dire par là maintenant ; et il déclare qu'en vertu d'un tarif comme celui qu'il a aujourd'hui, nous pouvons obtenir le commerce de préférence. Je suis donc, de cette manière, disposé à appuyer une proposition comportant l'adoption du commerce privilégié sur les bases d'un tarif de revenu comme il le comprend.

Ce que M. Chamberlain nous a dit, c'est que la protection doit disparaître en tant que protection. Mais supposez qu'il fût allé plus loin, et qu'il eût dit : " Il nous faut le libre-échange pur et simple, j'aurais alors été prêt à dire que j'aurais voulu entrer en négociations avec M. Chamberlain afin de tâcher d'obtenir le commerce privilégié. Est-il possible de m'objecter une raison pour laquelle je ne devrais pas entrer en négociations ?

Que nous dit M. Chamberlain dans son discours ? J'avais songé à en lire une partie, mais j'ai déjà parlé trop longtemps. Comment, nous dit-il, en est-il arrivé à suggérer sa proposition ? Il nous le dit

dans son discours : ce fut la conduite de cette Chambre et de la conférence coloniale qui le portèrent à faire cette recommandation. Voici une question absolument insignifiante comparativement à la question principale, savoir : si les membres de la droite ou ceux de la gauche ont le mérite d'avoir induit les autorités impériales à adopter l'avis qu'ils possèdent maintenant à ce sujet. D'un autre côté, il n'est guère compatible avec la nature humaine que nous écoutions tranquillement ces messieurs que nous combattons depuis des années, et qui autrefois appuyaient un système fiscal absolument opposé à celui-ci, un système dont l'essence, ainsi qu'expliqué par son principal avocat en cette enceinte, consistait dans une distinction contre toutes les nations étrangères en faveur des Etats-Unis ; il n'est guère naturel, dis-je, que nous les laissions en paix défigurer ainsi l'histoire. Réclamant l'indulgence de cette Chambre, il vaudra mieux peut-être citer quelques phrases du discours de M. Chamberlain pour faire voir à la Chambre et au pays ce qui a donné naissance au changement que nous constatons dans les opinions des autorités impériales.

Ce fut au club Canadien, le 26 mars, que M. Chamberlain prononça ce mémorable discours :

Il y a eu des hommes remarquables des deux côtés de l'Atlantique, qui, à certaine époque, prétendaient que les destinées manifestes du Canada étaient d'être absorbé par la grande république qui se trouve au delà de ses frontières du sud. Ah! c'était l'opinion ; c'est une ancienne controverse, et je ne pense pas qu'il soit nécessaire de la rappeler à présent, sinon pour montrer le contraste entre le doute et l'hésitation de ces jours et la détermination actuelle de tous les fils du Canada de maintenir ses institutions locales, son identité spéciale, et en même temps d'affirmir les liens qui l'unissent à sa mère-patrie. Or, monsieur, le récent isolement du Royaume-Uni, les dangers qui semblaient nous menacer *ont provoqué dans* toutes nos colonies, et spécialement au Canada, une explosion de loyauté et d'affection qui a retenti dans le monde entier, qui a eu un immense effet, et qui a donné des preuves d'un sentiment *plus profond que les mots ne* pourraient l'exprimer, et, monsieur, ce sentiment répond à la question que nous nous sommes quelquefois adressée à nous-mêmes. Des sceptiques nous ont dit que ces explosions de loyauté et d'affection n'étaient que superficielles ; qu'elles étaient des propos oratoires d'après dîner, mais qu'elles ne résisteraient pas à l'épreuve d'un conflit sérieux ; que, si une guerre survenait jamais, la mère patrie serait abandonnée à elle-même, et que les colonies ne s'occuperaient que de leurs propres affaires. Monsieur, si cette idée a jamais eu aucun crédit, elle a subi le plus sérieux choc par les derniers événements. La perspective d'une guerre a un moment obscurci l'horizon et nulle part l'anxiété à ce sujet ne fut ressentie aussi profondément que parmi nos concitoyens du Canada. Et encore, si cela était arrivé, il n'y aurait pas eu d'hésitation parmi le peuple ni au parlement du Canada pour dire que, dans cette occurence, quoique la question n'affecte pas leurs intérêts, elle affecte l'honneur de l'Empire britannique, et qu'ils font cause commune avec nous et sont préparés, côte à côte, à combattre avec nous quoi qu'il puisse arriver. Oui, monsieur, leur décision était en accord avec ce que le président en a dit. J'ai vu, il n'y a pas longtemps, le parlement du Canada, et je sais à quoi m'en tenir.

Il rappelle alors quelques mots de moi en manière de compliment et que la Chambre me dispensera, j'en suis sûr, de répéter. Il continue :

J'attire votre attenlion sur les derniers mots de l'orateur. Il parle de notre commun Empire, et il touche la corde vraie quand il dit: " L'Empire britannique est l'héritage commun de tous ses enfants, et non la part du Royaume-Uni ". Maintenant, monsieur, dans la cours de ce débat, plusieurs discours ont été prononcés, tous dans le même but, et la résolution a été adoptée à l'unanimité. Mais, à plusieurs reprises, il fut fait allusion à l'opportunité pour les différentes parties de l'Empire de se concentrer et on exprima l'espoir que quelque chose serait fait pour que nous nous unissions tous ensemble. Nous partageons cette espérance. Je vous le demande à présent, messieurs, cette démonstration, cette expression presque universelle de loyauté de la part de toutes nos colonies doit-elle passer sans un sérieux effort de la part des hommes d'Etat des colonies et de l'Empire, pour transformer ces grands sentiments en résultats pratiques? J'ai pensé qu'il était juste, la première fois que j'ai eu l'occasion de vous adresser la parole, d'attirer votre attention au moins sur la position de la grande question qui nous a été soumise depuis un grand nombre d'années, qui a soulevé l'intensité des sentiments du peuple, mais qui n'a, jusqu'à ces derniers temps, amené rien de pratique.

Alors, il entre dans le vif de la question et dit :

Je vois dans le *Times*, ce matin, un télégramme du Canada qui nous annonce que M. McNeill, l'auteur de la résolution patriotique à laquelle j'ai fait allusion, a présenté une autre résolution à la Chambre des Communes du Canada par laquelle il propose de déclarer que dans l'intérêt de la Grande-Bretagne et des colonies un droit *ad valorem* modéré, indépendamment de tous droits existants, pourrait être imposé également par les colonies et la mère-patrie, sur tous les produits venant des pays étrangers. Cela, bien entendu, est une recommandation, et je ne le considère pas autrement. Ce n'est pas une proposition formelle, mais une recommandation qui nous a été faite par nos colonies pour en arriver à un système d'union commerciale. Messieurs, à tous les points de vue, une proposition de cette nature mérite une respectueuse attention, et si nous y objectons, nous devrions, je pense, proposer une alternative, ou nous devrions, et ceci est une autre occasion pour nous—dire d'abord que tout ce que nous avons dit, tout ce que nous avons fait, tout ce que nous avons pensé sur l'unité impériale, a été perdu et que l'idée en a été abandonnée parce qu'elle était mauvaise.

Il cite la résolution passée par la conférence et dont je ai pas donné lecture. Voilà l'occasion, voilà la raison de la manière d'agir de M. Chamberlain, expliquée par lui-même, exposée à nous par lui-même ; et il est parfaitement inutile pour les honorables messieurs de la droite de prétendre que ce qu'ils ont fait a été la cause de tout ce que nous avons vu s'accomplir. Je ne désire nullement me montrer désagréable vis-à-vis des honorables messieurs de la droite. Je pense que ce qu'ils ont fait a eu un effet des plus grands sur la dénociation immédiate des traités. Je l'admets, je l'ai admis et je l'admets encore. Mais c'est seulement dans le sens si éloquemment et si clairement décrit par mon honorable ami derrière moi (M. Davin) l'autre jour. Ça été en brisant le faible fil qui nous liait aux traités, voilà tout. Le fil était presque entièrement usé avant cela. Maintenant, M. l'Orateur, permettez-moi de dire que pendant tout le temps que j'ai été dans mon humble position, tâchant de discuter et de favoriser cette cause, et depuis 1891, quand nous avons présenté une adresse, je ne me suis jamais troublé l'esprit au sujet de la dénonciation des traités. Si aucun de ces honorables messieurs a jamais cru digne d'attention ce que j'ai dit sur le parquet de cette Chambre, et certainement plusieurs honorables messieurs avec qui j'ai conversé privément peuvent en témoigner, il trouveront que je ne me suis jamais troublé l'esprit au sujet de la dénonciation des traités. Et pourquoi m'en suis-je occupé ces dernières années? Parce que j'ai constaté que si je désire acheter un cheval d'un homme, connaissant déjà la qualité du cheval, le cheval étant dans l'écurie et la porte de l'écurie étant fermée, je n'ai pas à discuter bruyamment avec lui pour me faire ouvrir la porte. Je lui fais voir d'abord qu'il trouve son profit à me céder son cheval, alors je sais que la porte sera ouverte et doit être ouverte. Et il en a été de même quand quelqu'un m'a parlé en conversation privée, de la question qui nous occupe. Oh! mais que faire avec les traités? Je l'ai toujours dit, les traités s'en iront aussitôt que le peuple anglais sera persuadé qu'il est de son intérêt de les laisser s'en aller. Et j'admets à présent que les honorables membres de

la droite, par la conduite qu'ils ont poursuivie, ont persuadé au peuple anglais qu'il est maintenant de son intérêt que les traités soient dénoncés. J'admets parfaitement cela et je leur en accorde le mérite tant que le mérite puisse être donné pour une action qui a eu un effet sur l'esprit anglais, et qui n'est pas tout à fait justifié.

C'est pourquoi autant que la dénonciation des traités est concernée, je ne pense pas que les honorables membres de la droite aient lieu de se glorifier tant que cela. Maintenant, M. l'Orateur, je désire faire une demande au très honorable monsieur, et je le prierai d'être assez bon de me prêter son attention un moment, tandis que je la poserai. Il m'a adressé une question, et maintenant, je désire lui en faire une, et je désire lui demander en toute courtoisie, énergiquement comme je sens sur cette affaire, énergiquement comme je sens que l'honorable monsieur a tant fait pour briser les espérances que moi et tous ceux qui ont travaillé avec moi avions entretenues à ce sujet. Je désire traiter la question en toute courtoisie, et je demande à l'honorable monsieur, en vue du fait qu'il n'a offert de défense d'aucune sorte à cette Chambre ou à ce pays pour la ligne de conduite qu'il a adoptée, je désire demander à l'honorable monsieur pourquoi il a fait cela. Je désire demander à l'honorable monsieur, la raison pour laquelle il a manqué de foi envers le peuple du Canada. Pour ma part, je ne crois pas que le très honorable monsieur ait été capable d'aller à London, Toronto, Montréal et autres endroits cherchant délibéremment à tromper le peuple du Canada. Je ne le crois pas du tout. Je désirerais savoir pourquoi il a fait ce qu'il a fait. Une suggestion a été faite par mon honorable ami derrière moi, dont la présence en cette Chambre, j'en suis persuadé, est saluée avec plaisir par les deux côtés de cette Chambre ; je suis certain qu'il n'y a pas un membre dont l'opinion ait de la valeur pour les deux côtés de la Chambre, qui ne reconnaisse pas que l'honorable monsieur ajoute de l'attrait aux débats de cette Chambre quand il y assiste. Je dis que l'honorable monsieur a fait une recommandation, a donné une explication que moi, pour ma part, je ne puis accepter. Je ne crois pas que le très honorable monsieur de la droite, par simple légèreté de cœur et par bonté d'intention, voudrait aller d'une partie du pays à l'autre, disant une chose à un endroit, et dans une autre partie de l'Empire, quelque chose de tout à fait opposé, sans égard pour aucun principe. Je ne puis le croire et ne le crois pas. Il doit y avoir une autre raison que cela. Ceux qui ont siégé dans cette Chambre avec le très honorable monsieur, comme plusieurs d'entre nous l'ont fait quand la question des écoles du Manitoba était devant le pays, savent bien qu'il n'y a pas un autre homme au Canada qui prenne autant garde à ses paroles que le très honorable chef de la droite, ou qui puisse mieux débiter des platitudes et réciter de solennelles futilités quand il s'agit des exigences de parti, que le très honorable monsieur.

C'est pourquoi, je dis que le très honorable monsieur ne parla jamais comme il a parlé sur cette question pour la raison donnée par mon honorable ami dernière moi. Le très honorable monsieur n'a pas débité de platitudes au sujet de cette question, tout ce qu'il a dit était pratique et exact. Les mots étaient sans ambiguïté, clairs, distincts et précis, et il a déclaré lui-même être en faveur du tarif différentiel. C'est pourquoi l'explication de mon honorable ami derrière moi ne peut tenir debout. Alors, l'on a prétendu que le très honorable monsieur avait été saisi par quelques membres du club Cobden, ou quelqu'un des adeptes de l'école de Manchester, ou Cobdenites, à Liverpool. On a prétendu cela pendant le cours des débats, et l'on a dit qu'ils avaient converti l'esprit du très honorable monsieur sur ce sujet. Pouvons-nous croire que le très honorable monsieur, quelques heures après son arrivée à Liverpool, à l'instigation des Cobdenites, délibérément et sans consultation, ait bouleversé la politique de son propre gouvernement? Quelqu'un croira-t-il que le très honorable monsieur, dans le premier discours qu'il ait jamais prononcé sur les rivages du Royaume-Uni, n'a pas considéré avec le plus grand soin ce qu'il était pour dire et n'a pas soigneusement préparé son discours? Que tous ceux qui croient cela lisent son discours et voient s'il ne porte pas les marques oratoires les plus soignées, les plus finies. Donc, cette explication ne peut tenir debout. L'honorable monsieur partit du Canada déterminé à ne pas appuyer le tarif différentiel. L'honorable monsieur n'a pas agi autrement ; comment aurait-il pu appuyer le tarif différentiel? S'il l'avait fait, il se serait rendu ridicule. Quelle était sa propre politique, quelle était la politique qu'il avait placée dans le livre des statuts avant de partir? Sa politique était celle du commerce avec tous les peuples à des conditions égales. C'était la politique qu'il avait placée dans le livre des statuts. L'encre était à peine séchée, et l'honorable monsieur partit presque avant la conclusion de la discussion de cette politique ; et comment aurait-il pu aller en Angleterre et prêcher une politique toute opposée, non pas une politique de commerce à conditions égales, mais une politique de préférence? Nous nous rappelons tous très bien la scène, quand je cherchais à savoir du ministre des Finances, qui n'est pas maintenant à son siège, si le gouvernement était réellement en faveur du commerce privilégié avec l'Angleterre.

L'honorable député se retranche derrière une excuse, puis une autre, se choisissant un abri, ça et là, à la façon de l'écureuil autour du tronc d'un arbre dépouillé, il se couvre d'une excuse, puis d'un autre encore et atteint enfin l'extrême limite de la branche la plus vermoulue du tronc, et, lorsque je le pressai de répondre, il me dit que le gouvernement préférait à l'ombre un corps solide. Ceci, immédiatement après que j'eus prouvé qu'il n'y avait rien de solide dans la préférence que donnait à l'Angleterre l'honorable premier ministre, et je m'abstins de jeter une autre pierre à l'honorable monsieur. Les choses en restèrent là. L'honorable député ne pouvait pas aller en Angleterre pour appuyer la question du commerce de préférence—cela était absolument impossible.

Voici que s'élève la question suivante : Quelle était la cause, la force, l'extrême, l'écrasante pression qui a mis l'honorable monsieur dans la position où il se trouve aujourd'hui? D'où venait tout cela? Voilà ce que je désire savoir et ce que désirerait savoir ce pays avant que la question fut réglée. L'honorable monsieur,—j'en suis sûr—s'engagea de bonne foi envers le Canada. Quelle était cette pression, d'où venait cette pression qui l'amenait à manquer à ses engagements pris envers le peuple du Canada, donnant ainsi au monde civilisé l'exemple de la plus grossière violation de la foi publique qui soit rapportée dans l'histoire? Quelle était cette pression, d'où venait cette pres-

sion qui porta le très honorable premier ministre à mettre son gouvernement en risque sur cette question, car il ne pouvait ignorer qu'il courait le risque d'être défait ? Cette question, j'aimerais la poser, et c'est une question à laquelle le peuple désirera recevoir une réponse avant que cette affaire soit réglée définitivement. Maintenant, j'ai fini avec cette affaire. Je dois remercier cette Chambre de la patience avec laquelle elle m'a écoutée, et je dirai seulement que je n'ai pas à ce moment, l'intention d'entrer plus avant dans la question du Yukon, autrement que pour dire—d'après ce qui en ce moment s'offre à mon esprit—qu'il en est ainsi : J'ai entendu le ministre des Chemins de fer et Canaux qui disait, ou du moins ai-je compris qu'il le disait, qu'il ne connaissait pas ce que coûterait la construction du chemin de fer et qu'il n'avait pas la moindre idée de la valeur du terrain qui serait donné à la compagnie pour la construction de ce chemin de fer. C'est placer le gouvernement dans une position extraordinaire.

Dernièrement, quand j'étais en Angleterre—je n'en suis revenu qu'à la fin d'octobre—je trouvai les gens extrêmement intéressés, pour ne pas dire excités, au sujet de ces terrains aurifères du Yukon et du Klondike, et il me semble que la quantité de terrains aurifères de choix qui sont concédés à ces hommes pour la construction de ce tramway, vaudrait sur le marché de Londres, non seulement des millions de dollars, mais encore des millions de louis. C'est ainsi que cela me paraît en ce moment. J'écouterai avec beaucoup d'intérêt tout ce que l'on pourrait dire de l'autre côté de la Chambre à propos de ce contrat extraordinaire. J'espère pouvoir être en mesure de donner franc jeu aux honorables membres de la droite, autant que j'en suis capable. Mais je dirai que, telle que la transaction m'apparaît à l'esprit, elle me semble la plus extraordinaire qui ait jamais été soumise à un parlement britannique.

M. McMULLEN : Je n'avais pas l'intention de prendre le temps de la Chambre pour parler sur l'adresse en réponse au discours du Trône, et je ne l'aurais pas fait, n'étaient les attaques mordantes—je pourrais dire discourtoises—dirigées contre le chef du gouvernement en ce qui concerne le commerce de préférence, cette grande et importante question à laquelle l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) a consacré la partie principale de son discours. Je crois qu'il vaut autant que nous comprenions clairement et distinctement les propositions qui ont été soumises à l'attention de l'honorable Joseph Chamberlain, et si les honorables membres de la gauche peuvent faire voir que l'honorable monsieur s'est exprimé, une fois seulement, en faveur de quelques-unes des propositions qui ont pris naissance de ce côté-ci de l'Atlantique, alors je pense, que mon honorable ami admettra volontiers qu'une erreur a été commise. Quelles étaient les propositions ? D'abord, il y a la proposition faite par M. Chamberlain lui-même. Cette proposition était que le libre-échange, tel qu'il existe en Angleterre, devrait exister par tout l'Empire britannique.

Sir CHARLES TUPPER : Jamais.

M. McMULLEN : Je demande pardon à l'honorable monsieur.

Sir CHARLES TUPPER : Je défie l'honorable député de prouver cet énoncé.

M. McMULLEN : Je permettrai l'honorable monsieur de me faire toute question, quelle qu'elle soit et de me contredire en quelque chose, lorsque j'aurai fini.

M. Chamberlain formula la proposition portant que le libre-échange entre les colonies et la mère-patrie, était, suivant lui, l'unique base sur laquelle on pourrait faire des concessions ; c'est-à-dire, que les marchandises anglaises devraient être livrées au Canada aux mêmes conditions que les marchandises du Canada en Angleterre.

Sir CHARLES TUPPER : Jamais....

M. McMULLEN : Et il devrait en être ici comme avec les Etats-Unis.

M. McNEILL : Cela est absolument inexact.

M. McMULLEN : Quelqu'un est-il prêt à accepter cette proposition ? Je pense que les circonstances dans lesquelles nous nous trouvons empêchent que nous n'acceptions cette proposition. Il nous faut percevoir les droits au moyen d'un tarif à cet effet, et, dans notre position financière actuelle, nous ne pouvons acquiescer à aucune des propositions qui nous seront faites sur ce terrain. Quelle était la proposition suivante ? Cette proposition prit naissance au Canada. Les premiers ministres des colonies se réunirent à Ottawa, et c'est dans cette réunion que fut faite une certaine proposition. L'honorable député de Bruce-nord en lut une partie et amena la Chambre à croire que M. Chamberlain était prêt à accepter cette proposition. Je lirai le compte rendu des énoncés de M. Chamberlain sur cette question à Londres en présence du club Canadien. L'honorable député (M. McNeill) lut une partie de ce discours, mais il ne le lut pas en entier, parce que la dernière partie ne lui plaisait pas, puisqu'elle ne contenait pas ce qu'il en aurait voulu. Ces messieurs de l'opposition ont pris l'habitude de tronquer les discours dans le but de trouver à redire contre le premier ministre. M. Chamberlain traita le premier le problème que j'ai déjà présenté devant cette Chambre et il continue ainsi :

Je passe alors à la deuxième proposition qui a été soumise, antérieurement, à un congrès semblable à celui-ci ; et dont on s'est occupé à Ottawa, il y a un ou deux ans, c'est-à-dire une proposition qui a rencontré l'approbation de nos principales colonies et a été préconisé avec force et éloquence par des coloniste de marque. C'est tout le contraire, quant à l'esprit de la chose, du moins, de la proposition que je viens d'examiner, car, tandis que la proposition première exige que les colonies abandonnent leur système en faveur du nôtre, cette proposition demande l'abandon de notre système en faveur de le leur, et tandis qu'on devrait laisser les colonies absolument libres d'imposer à leur gré les droits protecteurs sur les pays étrangers et le commerce britannique, on devrait exiger d'eux une légère distinction en faveur du commerce britannique, en retour duquel on s'attendra à voir se changer notre manière de faire, et imposer des droits sur les aliments et la matière première.

L'honorable monsieur (M. McNeill) lut cet extrait dans son discours, mais il ne lit point le reste, c'est pourquoi je vais le lire pour lui :

Eh bien ! j'exprime encore une fois mon opinion propre quand je dis qu'il n'y a pas la moindre chance pour que, dans un temps raisonnable, ce pays, ou la Chambre de ce pays adopte cette convention tout d'un côté. Le commerce étranger de ce pays est si étendu et le commerce

étranger des colonies si petit comparativement qu'une préférence moindre qui nous serait accordée sur ce commerce étranger par les colonies, ferait une différence si petite et serait si peu avantageuse à l'étendue de notre commerce, que je ne crois pas que la classe ouvrière consente à faire un changement révolutionnaire en faveur d'un gain qu'ils croiraient infiniment petit.

L'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) lut la partie première du discours, mais il n'en lut point la deuxième, simplement parce que cela ne lui convenait pas. Maintenant, si quelque honorable monsieur de l'opposition de cette Chambre veut se lever et prouver au moyen de citations de M. Chamberlain ou de quelque autre député de la Chambre des Communes d'Angleterre qu'ils sont prêts à accepter un système de commerce tel que, esquissé dans la réunion à Ottawa ; s'ils peuvent démontrer que la Grande-Bretagne est prête à négocier à ces conditions, je suis sûr que les membres de ce côté-ci de la Chambre seront contents de le savoir. Nous avons lu le compte rendu de chaque mot qui a été prononcé sur cette grande question, et, de jour en jour, nous arrivent des preuves plus fortes que l'Angleterre n'est pas assez satisfaite de sa politique commerciale du moment pour songer à la changer, et ce, parce que nous voulons avoir l'avantage sur ses marchés. Mon intention est attirée sur un câblegramme de la *Gazette* de ce matin, lequel vaut la peine d'être lu. Voici ce qu'il dit :

Londres, le 10 février.—Aujourd'hui, dans la Chambre des Communes, le colonel Howard Vincent proposa que le gouvernement eut à porter son attention sur l'encouragement donné à la concurrence étrangère par les tarifs et les primes, lesquels ont pour résultat une grande augmentation dans les importations et une diminution dans les exportations. Il exprima l'opinion que le seul remède à apporter était l'imposition de droits réciproques.

Le très honorable Chs.-T. Ritchie, président de la chambre de commerce, répondit, annonçant que le gouvernement était engagé à essayer de réunir les puissances dans le but d'obtenir l'abolition des primes sur le sucre. Il dit que le gouvernement faisait encore des représentations à l'Allemagne pour assurer des taux plus favorables pour le commerce britannique sur les chemins de fer allemands. M. Ritchie déclara que sa ferme conviction était que le commerce britannique n'a jamais été mieux portant qu'aujourd'hui, et il ajouta que les barrières étrangères étaient moins dangereuses que celles qu'ils érigeaient entre eux, comme par exemple, la grève des ingénieurs.

Il conclut en disant qu'il était convaincu qu'ils n'accompliraient rien en abandonnant la politique du libre-échange de la Grande-Bretagne. L'amendement fut alors rejeté à l'unanimité.

Or, M. l'Orateur, l'honorable député, (M. McNeill) tenta de convaincre cette Chambre que les principaux membres de la Chambre des Communes d'Angleterre étaient tellement en faveur d'un changement de politique dans la Grande-Bretagne, qu'on en était presque rendu à la réalisation du projet quand, malheureusement, il arriva que le premier ministre du Canada jeta de l'eau froide sur tout le projet. Eh bien ! c'est faire d'une mouche un éléphant. Il n'y a pas un seul mot, pas un simple énoncé qui ait été fait par les hommes d'Etat marquants d'Angleterre, qui pourrait jamais autoriser à croire qu'ils étaient prêts à faire les concessions que nous aurions désirées. Tous, nous aimerions le commerce de préférence. Nous serions des plus contents si demain l'Angleterre admettait sur ses marchés, à des droits différentiels, les produits alimentaires du Canada. Ce serait assurément d'un grand avantage pour nous ; cependant, le sentiment en Angleterre est si prononcé, que, tout homme qui oserait introduire une mesure tendant à la réimposition des droits protecteurs ne pourrait vivre vingt-quatre heures, politiquement parlant. L'extrait que j'ai lu du discours prononcé hier soir en Angleterre par le président de la chambre de commerce a prouvé cet énoncé d'une manière concluante.

L'ex-ministre des Finances (M. Foster) a carrément blâmé l'attitude prise par l'honorable premier ministre, et le chef de l'opposition nous a gratifié d'un discours de quatre heures sur la même question, mais quand on va au fond des choses, nos honorables adversaires sont incapables de trouver un argument pour démontrer que ce que le peuple canadien désire sous ce rapport soit possible d'être obtenu.

Je suis surpris de voir que ceux qui sont opposés au très honorable premier ministre se sont déclarés, pendant qu'ils étaient en Angleterre, au jubilé de la Reine, enchantés de sa conduite. J'ai ici un discours prononcé par le colonel Denison de Toronto, et personne ne dira que le colonel Denison n'est pas un Canadien sincère et dévoué et un bon conservateur.

M. CLARKE : Ce n'est pas un conservateur.

M. McMULLEN : Oui, c'en est un. Voyons ce qu'il dit. Son discours est rapporté dans le *Globe* du 3 août dernier. Je ne citerai pas tout le discours ; je me contenterai d'un ou de deux courts extraits :

Il reconnait que sir Wilfrid Laurier, pendant qu'il était en Angleterre, s'est conduit comme un homme d'Etat et a fait preuve d'une grande sagacité lors de la discussion du commerce inter-impérial avec l'Angleterre.

Il dit encore :

A titre de Canadien je suis satisfait de la manière dont sir Wilfrid Laurier a maintenu la dignité du Canada.

On demanda ensuite au colonel Denison son opinion sur l'effet probable de la dénonciation des traités belge et allemand, et voici sa réponse :

La dénonciation de ces traités marque une époque dans l'histoire de l'Empire. Le Canada a fait sentir sa puissance non seulement en Angleterre, mais aussi dans la diplomatie européenne. Cette dénonciation a affecté l'Allemagne et la Belgique ainsi que d'autres pays. Et tous savent aujourd'hui que c'est l'influence du Canada qui a obtenu ce résultat.

Une autre conséquence de cette dénonciation c'est que c'est un grand pas de fait dans la direction de privilèges commerciaux avec l'Angleterre. L'Angleterre était à moitié endormie ; le Canada l'a secouée, l'a forcée à s'éveiller et à penser. Elle a été brusquement tirée de l'ornière dans laquelle elle s'enlisait et elle peut aujourd'hui s'engager dans une voie utile à son intérêt et à celui de l'Empire.

Parlant de l'attitude prise par le premier ministre sur la question du libre-échange, le colonel Denison dit :

Ses remarques ont été générales et théoriques. Le grand point dans toute cette affaire était d'obtenir la dénonciation des traités. Rien ne pouvait être fait tant qu'ils subsisteraient et je considère qu'il eut été très imprudent de la part de sir Wilfrid Laurier de dire quoi que ce fût de nature à provoquer l'hostilité du puissant parti du libre-échange en Angleterre. Il s'agissait par-dessus tout de s'assurer le concours de toutes les parties en faveur de la dénonciation des traités. Cette dénonciation nous fait faire un grand pas en avant.

Il est dit encore :

Si jamais nous obtenons des privilèges commerciaux, ce sera sur ce terrain ; nous n'en obtiendrons jamais comme un équivalent des faibles avantages que notre marché peut offrir.

Ceci était dit à propos de l'alimentation de l'Angleterre. Il avait fait remarquer que l'Angleterre, pour son alimentation, dépendait en grande partie des Etats-Unis et de la Russie, et qu'en cas de

guerre elle serait grandement à la merci de ces deux pays ; il ajoutait qui si nous obtenions jamais quelques avantages commerciaux ce serait comme une question de prudence de la part de l'Angleterre, qui désirerait assurer son alimentation par des colonies amies, plutôt que par des nations hostiles. C'est le seul espoir que nous puissions entretenir.

Je vais maintenant répondre à ceux de nos adversaires qui reprochent au parti libéral de n'avoir pas tenu ses promesses. Je ne comprends pas pourquoi l'opposition s'est livrée à une attaque aussi forcenée contre le gouvernement à cette phase de la session, si ce n'est pour fournir quelques arguments à M. Whitney et à ses partisans, pendant la campagne électorale de l'Ontario. Je suppose qu'on veut le mettre en état de dire que le gouvernement a été accusé de mauvaise foi et qu'il n'a eu rien à répondre.

Je prétends, moi, que le parti libéral a tenu ses promesses, qu'il a fait ce qu'il avait promis de faire, et est bien décidé à tenir tous les engagements qu'il a pris. Il n'y a pas de doute que les réformes fiscales ne se sont pas encore étendues à tous les produits qui sont importés au Canada ; mais l'ex-ministre des Finances (M. Foster) a admis que le nouveau tarif n'était virtuellement que l'ancien tarif, moins les avantages réclamés en faveur du nouveau. Le seul changement qu'il comporte, dit-il, c'est une diminution de droit d'une centième partie d'un pour cent. Il ne devrait pas oublier que le peuple n'a pas encore l'expérience de la pleine application de ce tarif ; mais il en réalisera tous les avantages, j'espère, vers le 1er août prochain, alors que la clause différentielle sera en pleine opération. Je vais réfuter sa prétention qu'il n'y a pas de différence entre l'ancien et le nouveau tarif, et que le prix des marchandises est le même qu'autrefois. Permettez-moi de citer certains articles pour faire voir l'abaissement des droits opéré par le nouveau tarif, et j'espère que l'ex-ministre des Finances va me prêter son attention.

	Ancien tarif.	Nouv. tarif.
	p.c.	p.c.
Clous de fil métallique, pelles et bêches.	35	26¼
Toiles, serviettes, etc	35	26¼
Manchettes, chemises, effets tricotés, etc	35	26¼
Vêtements en laine	35	26¼
Gants, mitaines, bretelles, etc	35	26¼
Bretelles, papier à tenture, etc	35	26¼
Faïence et poterie de grès	30	22½
Porcelaine de Chine	30	22½
Clous et carvelles forgés	30	22½
Chapeaux, bonnets	30	22½
Fonte de fer	25	18¾
Ferrures à l'usage des constructeurs et autres	32½	22½
Coutellerie	25	22½
Limes et râfles	35	22½
Haches et faux	35	18¾
Herminettes et scies	35	22½
Machines	27½	18¾
Horloges et montres	25	18¾
Tissus de coton (blancs)	25	18¾
Tissus de coton (colorés)	25	22½
Chaussettes et bas	37	26¼
Verre à vitres (uni)	20	15
	$ cts.	$ cts.
Fer en gueuse	4 00	1 87½
Lingots de fer et d'acier, la tonne	5 00	3 00
Fer en barres	10 00	5 25
Tuyaux de fonte	10 00	6 00

De plus, le fil de fer barbelé et le fil d'engerbage sont admis en franchise. Malgré cela, depuis le commencement de la session les honorables députés de la gauche ne cessent de répéter que le nouveau tarif est virtuellement le même que l'ancien, que c'est un tarif protecteur du commencement à la fin, que les droits n'ont pas été abaissés, qu'aucune concession n'a été faite au consommateur. Mais qu'ont-ils à répondre aux chiffres que je viens de citer? Sont-ils vrais ou faux? Je maintiens qu'ils sont vrais.

Je m'attends bien à ce qu'ils continuent à prétendre qu'il n'y a pas eu de réduction et que le tarif est resté ce qu'il était. Une chose certaine c'est que toutes les réductions opérées l'ont été dans le but de changer le tarif protecteur en un tarif de revenu.

En fixant leur tarif, les conservateurs se sont occupés des manufacturiers d'abord et du revenu ensuite. Le revenu a été pour eux une affaire secondaire, mais les libéraux ont remanié le tarif en consultant les intérêts de l'Etat d'abord et ceux des manufacturiers ensuite. Nos efforts ont tendu à donner à la population les choses nécessaires à la vie au plus bas prix possible, tout en faisant profiter le revenu de tous les droits prélevés.

En dépit de toutes les prétentions contraires de nos adversaires, je maintiens que c'est là le trait caractéristique du tarif actuel et s'il veulent étudier la question avec impartialité, qu'il confère des avantages considérables au consommateur, comparé à l'ancien tarif, et je ne doute pas que le peuple s'apercevra, lorsqu'il achètera les différents articles dont il a besoin, qu'il y a un grand changement en sa faveur, et au fur et à mesure qu'il s'en rendra compte, il attribuera cela, et avec raison, au nouveau tarif.

Une autre accusation de l'opposition c'est que nous n'avons pas diminué les dépenses et que le gouvernement n'a pas tenu sa promesse sous ce rapport. Je maintiens qu'il y a eu une diminution des dépenses l'an dernier. Il est vrai que de fortes dépenses imprévues ont été occasionnées par le Klondike, mais les dépenses ordinaires des divers ministères ont été considérablement diminuées.

Cela a été prouvé durant la dernière session mais l'opposition semble l'avoir oublié et je vais le prouver de nouveau pour lui rafraîchir la mémoire. Prenons d'abord les frais de l'administration de la dette publique, où la diminution a été de $15,000. Ailleurs les réductions suivantes ont été opérées:—

Service administratif	$ 36,000
Pénitenciers	67,000
Législation	83,000
Quarantaine	16,000
Milice	330,000
Chemins de fer et Canaux (imputable sur le revenu	140,000
Travaux publics (imputable sur le revenu)	176,000
Service maritime et fluvial	48,000
Phares et service des côtes	40,900
Pêcheries	74,000
Affaires des Sauvages	46,477
Police à cheval du Nord-Ouest	145,000

Dans le ministère des Postes il y a eu une réduction de $150,875. Je ne comprends pas comment, en présence de pareils résultats, les honorables députés de la gauche puissent prétendre que les dépenses n'ont pas été diminuées et qu'aucun effort n'a été fait dans ce sens. Il est surprenant de les voir étaler ainsi, je ne dirai pas leur ignorance, mais leur aveuglement. J'espère qu'il vont renoncer à cet argument.

L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) nous a gratifié d'un long discours. Lui aussi est indigné de la manière dont le très honorable premier ministre s'est acquitté de sa tâche en Angleterre. Il a fouillé les annales de l'histoire profane et sacrée pour trouver un personnage auquel comparer l'honorable premier ministre.

L'ex-ministre des Finances (M. Foster), ayant parlé du laurier vert, a essayé lui aussi de se servir de cette comparaison. L'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a fait allusion à Saphire et Ananie et l'honorable député d'Assiniboïa-ouest a voulu trouver mieux et a mentionné un autre personnage de l'histoire sainte. Après tout cela, je me demande s'il n'y a pas dans l'histoire un autre personnage auquel je pourrais comparer mon honorable ami, et je n'en trouve pas d'autre que Samson qu'on dit avoir terrassé mille hommes avec une mâchoire d'âne. La comparaison n'est pas parfaite, puisque l'honorable député n'a encore tué personne, mais une chose certaine, c'est qu'il brandit cette arme meurtrière depuis des sessions, sans avoir fait de mal à qui que ce soit.

Il a cherché à dresser un acte formidable d'accusation contre l'honorable premier ministre, mais il a complètement manqué son coup, comme tous les autres orateurs de l'opposition dont les arguments ne reposent sur rien de solide.

Mon intention était de ne pas prendre part au débat sur l'adresse, mais j'ai entendu tant de prétentions erronées et d'accusations injustes, y compris celles de l'ex-ministre des Finances (M. Foster), que je n'ai pu m'empêcher de les réfuter. J'espère qu'à l'avenir nos adversaires rendront au gouvernement la justice de reconnaître qu'il a diminué les dépenses et pratiqué l'économie durant le dernier exercice. Nous comptons même sur leur concours pour pratiquer de nouvelles réductions cette année, et les années à venir, car j'ai la conviction que le gouvernement est fermement décidé à administrer avec sagesse et honnêteté les affaires du pays.

On s'est permis beaucoup d'insinuations à propos du chemin de fer du Klondike. J'ai été assez surpris d'entendre l'honorable député de Grey-nord (M. Sproule) prétendre qu'immédiatement après la signature du contrat on s'est empressé de faire les élections de l'Ontario, que les brefs ont été lancés et que tout a été préparé, laissant entendre par là que les entrepreneurs qui ont été chargés de cette entreprise ont fourni des sommes considérables pour les élections de l'Ontario.

M. SPROULE : C'est l'impression générale.

M. McMULLEN : Les conservateurs nous mesurent à leur aune. C'est ce qu'ils faisaient. L'histoire de ce pauvre McGreevy qui est maintenant dans la tombe, nous permet d'en venir à cette conclusion. Il a admis que de temps à autre il a été saigné à blanc dans les différentes entreprises qu'il a obtenu, et qu'à la fin il lui restait à peine de quoi vivre. Mais les honorables députés de la gauche auraient tort de nous juger d'après eux ; je suis convaincu que le gouvernement actuel est décidé à gouverner honnêtement, sagement et ne gaspillera pas follement les deniers publics comme l'ont fait nos adversaires quand ils étaient au pouvoir. Le pays s'attend à quelque chose de mieux et il l'aura. Il aura une administration honnête. Que l'honorable député cherche, scrute partout, il ne trouvera rien dont le parlement ait à rougir. Il se trouvera dans la position de ce pauvre Ecossais qui avait couché dans la même chambre qu'un Irlandais. Ils avaient un peu de whisky qu'ils burent avant de se mettre au lit, tout en ayant soin d'en garder quelques gouttes pour s'humecter les lèvres le lendemain matin. Dans la nuit, l'Irlandais se leva et avala tout ce qui restait. De bonne heure le matin, l'Ecossais se leva à son tour et se dirigea à tâtons vers l'endroit où était la bouteille. Son ami qui l'entendit lui demanda ce qu'il cherchait. "Oh, rien," répondit l'Ecossais. "C'est exactement ce que vous allez trouver là," répliqua le premier.

Les conservateurs ont beau chercher, faire des enquêtes, ils ne trouvent rien autre chose que de l'honnêteté ; ils découvriront que les affaires du pays sont sagement administrées. Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps, mais j'ai cru de mon devoir de réfuter, avec mes faibles moyens, les accusations portées par la gauche au sujet du tarif et du commerce différentiel.

M. FOSTER : Avant de terminer l'honorable député veut-il me permettre de lui faire une question ? J'aimerais savoir si ceci est son discours d'adieu, ou si nous pouvons en espérer un autre.

M. McMULLEN : Je suis certain de faire plaisir à mon honorable ami (M. Foster) en lui disant que je suis convaincu qu'il me verrait avec regret quitter cette Chambre, mais je puis l'assurer qu'il aura le plaisir de me voir ici, pendant plusieurs sessions encore. J'espère vivre encore plusieurs années pour le voir occuper la position distingué qu'il occupe aujourd'hui.

M. BERGERON : Avant le discours de mon honorable ami (M. McMullen), je me proposais de dire que je n'aimais pas du tout le silence de la droite. Je partage l'avis de l'honorable député de Bruce (M. McNeill) et si je n'écoutais que mes propres désirs, je préférerais ne pas parler plutôt que de retarder, ne fut-ce que de quelques instants, les travaux de la Chambre.

Mais si les honorables députés de la droite ont reçu intruction de leur chef de ne rien dire, nous, membres de l'opposition, avons un devoir à remplir envers le pays, et c'est ce qui m'engage à réclamer votre indulgence pendant quelques instants. Si mes honorables adversaires n'ont pas réfuté les justes critiques de l'opposition ce n'est pas par hautaine indifférence, comme on pourrait le croire ; c'est plutôt en vertu d'un plan préconçu et prudent. L'honorable député de Wellington-nord est le seul qui ait osé enfreindre cette règle et rompre le silence. J'avoue que j'aurais été surpris s'il n'avait pas violé la consigne. Il n'y a pas bien longtemps le très honorable premier ministre me disait que le parti libéral est plus difficile à diriger que le parti conservateur, parce que chaque député libéral a ses idées à lui, et en est fier. Je le félicite du changement qu'il a opéré dans son parti, et comme tout le reste, il a emprunté cela à la politique des conservateurs.

Il n'est pas étonnant que la droite ait reçu instruction de garder le silence. Il n'y a pas quatre députés libéraux qui aient le même programme, et mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) sait très bien que s'il leur permettait d'exprimer leurs opinions, le discours du Trône serait mis en pièces et la politique du gouvernement bouleversée de fond en comble.

Mais, en dépit de la consigne, l'honorable député de Wellington-nord, a rompu le silence. Du fauteuil que vous occupez, M. l'Orateur, pendant six longues années, j'ai écouté attentivement ses discours ; et je reconnais avec plaisir que j'ai appris beaucoup de choses de lui. Je ne me permettrai pas d'insinuations comme l'honorable député d'York (M. Foster). Je sais que l'honorable député de Wellington-nord aime la lutte, et je l'admire pour cela. Mais le ton qu'il prend aujourd'hui est tout différend de celui qu'il prenait durant la dernière session. Si je ne me trompe pas, la dernière motion sur laquelle nous avons été appelés à voter, l'an dernier, avait été présentée par lui. A cette époque là, il n'était pas satisfait. Aujourd'hui, il l'est, et je l'en félicite, mais j'en félicite davantage le chef du gouvernement.

A l'exception d'un petit incident sur lequel je reviendrai dans un instant, tout le débat actuel, du côté de la droite, se résume dans les remarques de quelques messieurs qui font partie d'une société d'admiration mutuelle.

Nous avons eu d'abord le discours du proposeur de l'adresse, et je dois dire, dès à présent, qu'il s'est montré excellent orateur parlementaire ; sa présence ici est une acquisition pour la Chambre. Il se déclare satisfait sous tous les rapports, et cette satisfaction est assez naturelle. Pendant dix-huit ans, nous avons entendu nos honorables adversaires, qui étaient alors dans l'opposition, s'élever contre la politique nationale et dénoncer les manufacturiers qui, disaient-ils, volaient l'argent du peuple. Mais pendant ce temps-là, l'honorable député profitait de cette même politique nationale pour amasser une grande fortune.

A présent que c'est fait, rien d'étonnant qu'il se dise satisfait. Il est d'opinion que le gouvernement a tenu toutes ses promesses envers les électeurs. Il est évident qu'il n'était pas ici pour écouter les discours de ses amis lorsqu'ils étaient dans l'opposition, et qu'il n'a pas pris part à la préparation du programme libéral en 1893.

S'il est satisfait du tarif, je me permettrai de lui donner un conseil. Dans le parti libéral au Canada, il y a deux écoles d'économie politique : l'école protectionniste, patronnée par l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), et l'école libre-échangiste, sous la direction de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Le conseil que j'ai à donner à l'honorable député de Toronto-centre, c'est de se ranger du côté de l'honorable ministre des Travaux publics ; car du jour où ce dernier sortira du cabinet ou perdra son influence, la politique nationale qui rend l'honorable député si heureux et qu'il recommande si chaleureusement, disparaîtra pour faire place au libre échange de l'honorable ministre du Commerce.

Nous avons eu ensuite le discours de l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau), qui a appuyé l'adresse en réponse au discours du Trône. J'ai parlé, il y a un instant, d'une société d'admiration mutuelle. Mon honorable ami a prononcé un très joli petit discours en français. On a dit qu'il était poète et je crois en effet qu'il en est un. J'espère qu'il prendra la parole souvent, car la poésie fait un peu défaut dans cette Chambre. Je n'ai pas été du tout surpris des éloges qu'il décerne au très honorable premier ministre.

Nous connaissons les liens qui les unissent, et nous savons aussi ce que nos adversaires auraient pensé, il y a quelques années, de ce qui a eu lieu au sujet de l'élection de Témiscouata. Si je ne me trompe pas, les journaux ont rapporté qu'une convention du parti libéral avait eu lieu dans ce comté, et que M. Pouliot avait été choisi comme candidat par cette convention.

Ce choix fut sanctionné par le ministre des Travaux publics qui prononça un grand discours en faveur de M. Pouliot et promit de remporter le comté par acclamation.

L'honorable député actuel de Témiscouata (M. Gauvreau) resta sur les rangs en dépit de la convention ; je crois que cinq ou six délégués appuyaient sa candidature, contre dix-huit ou vingt qui voulaient M. Pouliot. Il résista au ministre des Travaux publics, au gouvernement et annonça son intention d'être candidat, envers et contre tous. Il persista dans cette attitude et comme la mutinerie a eu beaucoup de succès depuis quelques mois, dans des rangs libéraux, il a atteint son but. Lorsque l'honorable premier ministre revint d'Angleterre et fit élire l'honorable député par acclamation, les conservateurs ne voulurent pas augmenter la zizanie qui existait parmi les libéraux du comté, et ne firent pas d'opposition. Il n'y a donc rien de surprenant d'entendre l'honorable député décerner des éloges au très honorable premier ministre.

Mais nous avons aussi entendu deux autres discours qui méritaient assurément une réponse de la part du gouvernement. Je considère celui qu'a prononcé le chef de l'opposition comme l'un des mieux pensés et des mieux dits que nous ayons entendus dans cette Chambre, Il a pris une attitude bien définie et le peuple canadien sait aujourd'hui ce que veut et demande le parti conservateur.

A l'appui de ce premier discours, nous avons eu celui de l'honorable député d'York (M. Foster), un discours puissant comme il a l'habitude d'en faire. C'est alors que la droite nous a donné le spectacle dont je parlais il y a un instant, en affectant de croire que ces discours ne nécessitaient ni réponse, ni réfutation.

Si je comprends bien l'esprit du gouvernement constitutionnel, il doit toujours y avoir deux partis politiques. Le grand but et la légitime ambition de chacun de ces partis est d'obtenir le pouvoir. Mais au dessus de ce but, il y a l'autre plus haut et plus grand de défendre et protéger les intérêts du pays. Un parti qui n'a d'autre ambition que d'arriver au pouvoir, n'est pas un parti politique dans le sens constitutionnel qu'on donne à ce mot en Angleterre.

Partant de ce principe, j'accuse le parti libéral, depuis le chef jusqu'au dernier, d'avoir manqué à sa mission et à son devoir, car après avoir combattu pendant 18 ou 20 ans contre la politique nationale, en arrivant au pouvoir il adopta virtuellement, en principe, la politique qu'il a toujours dénoncée et répudiée.

Le gouvernement a trompé le peuple ; il s'est emparé du pouvoir sous un faux prétexte. Je voudrais savoir ce qu'il a à répondre à cette accusation. Au cours de la session, l'an dernier, j'ai entendu l'honorable premier ministre faire une déclaration qui m'a peiné. Un honorable député de l'opposition reprochait au gouvernement ses nombreuses tergiversations et qu'a répondu le premier ministre ? La réponse a été : "Oui, et nous sommes ici aujourd'hui." Est-ce ainsi qu'on discute une question politique ? La politique consiste-t-elle simplement à arriver au pouvoir et à tromper le peuple ? Est-il permis de prêcher une

certaine politique, puis, une fois arrivé au pouvoir, de renier tous ses engagements passés ? Quelle confiance veut-on que le peuple puisse avoir dans la bonne foi de ses chefs? Voilà pourtant ce qui a été fait par le parti qui se dit libéral et se vante d'avoir combattu pour nous obtenir nos libertés constitutionnelles.

Je dis encore une fois—on ne saurait trop le répéter—que le gouvernement n'a pas tenu les engagements qu'il avait pris envers le pays, avant les élections. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) a félicité le gouvernement de la prospérité qui règne aujourd'hui au Canada et de notre bon renom à l'étranger. Si notre crédit est si solide aujourd'hui, c'est parce que pendant dix-huit ans les affaires du pays ont été administrées par le parti conservateur ; si notre crédit occupe une position si enviable sur les marchés financiers de l'Europe, c'est parce que pendant dix-huit ans, nos industriels, nos ouvriers, nos cultivateurs ont joui des bienfaits d'un gouvernement conservateur qui a fait du nom du Canada le synonyme de la sécurité et de la stabilité financière.

L'autre jour, nous avons entendu un discours très éloquent de l'honorable premier ministre, et je dois dire ici, sans craindre qu'on me le reproche, qu'en l'écoutant manier la langue anglaise avec tant d'éloquence et de perfection, j'étais fier comme Canadien-français, de le voir occuper la haute position qu'il occupe aujourd'hui. Mais c'est tout ce que je puis dire de ce discours, car après l'avoir lu et relu je n'y trouve même pas une tentative de réfutation aux arguments et aux accusations de l'honorable chef de l'opposition.

Nous avons eu aussi le discours du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). En l'écoutant je me disais que cela valait peut-être la peine pour les conservateurs d'être dans l'opposition, ne serait-ce que pour être témoins du changement merveilleux qui s'est opéré chez l'honorable ministre. Lorsqu'il était dans l'opposition tout était sombre, tout tombait en ruine, nous marchions vers la banqueroute. Mais depuis qu'il occupe les banquettes ministérielles, il a la figure rayonnante, tout marche à souhait, le peuple est heureux, les cultivateurs ont eu une abondante récolte, et tout cela est dû au gouvernement. Les ouvriers ont plus d'ouvrage qu'ils n'en peuvent faire, toutes les manufactures sont occupées, et si nous avons presqu'atteint le millenium, c'est encore dû au gouvernement.

J'ai toujours eu beaucoup d'estime personnellement pour l'honorable ministre, mais je considère que c'est un enfantillage de sa part de n'avoir pas tenté de répondre aux discours des éminents chefs de l'opposition.

C'est alors, je crois, qu'est arrivé l'ordre du chef à ses partisans de ne plus parler. Cet ordre est assez naturel, mais je me demande ce qui serait arrivé si l'honorable député de Huron (M. McMillan) avait pris la parole, lui qui dans l'opposition, tempêtait pendant des quatre ou cinq heures contre la politique nationale ; si on lui avait donné ses coudées franches, quel gâchis il eût fait de toute la politique ministérielle ?

Un mot maintenant de cet avalanche de compliments déversé par l'honorable député de Toronto-centre sur le ministre des Finances, à propos du dernier emprunt. Je crois qu'il a attribué au gouvernement du jour le mérite d'avoir conclu un emprunt à des conditions aussi favorables. Le discours du Trône fait aussi mention du jubilé : en réalité, ce discours se compose presqu'en entier de félicitations à propos de tout ce qu'il a plu au Tout Puissant de faire pour le Canada—la récolte, l'emprunt, le jubilé.

Pour ce qui concerne le jubilé, je suis prêt à reconnaître que le très honorable premier ministre à fait honneur à notre pays par la manière dont il l'a représenté en Angleterre, et je me propose de revenir dans un instant, sur certaines choses qu'il y a dites. Mais comme notre représentant, je n'hésite pas à dire, que même si sa carrière devait se terminer aujourd'hui, sa mission et ses discours en Angleterre formeraient une page brillante de l'histoire du Canada.

Je ne dirai rien du chemin de fer du Yukon, car la Chambre sera bientôt saisie de cette question et nous serons alors en état de la discuter plus avantageusement qu'aujourd'hui.

Quant à la moisson, quelques orateurs de la droite ont eu la condescendance d'admettre que le Tout Puissant y était pour quelque chose, bien que la presse libérale, dans tout le pays semble l'attribuer uniquement au fait que nous avons un gouvernement libéral.

L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a tenté de réfuter les arguments de l'honorable député de Bruce (M. McNeill), et je félicite ce dernier d'avoir réussi à obtenir une réponse de la droite. L'honorable député de Wellington dit qu'il approuve entièrement la position prise l'autre soir par l'honorable premier ministre sur la question d'un tarif différentiel. Si je saisis bien le sens de ce débat, et les remarques faites par l'honorable premier ministre et l'honorable député de Bruce-nord, rien ne justifie les remarques de l'honorable député de Wellington-nord.

L'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) a dit que lorsque le premier ministre du Canada a vu le chef de l'opposition parcourir le pays et remporter de grands succès en prêchant un commerce différentiel avec l'Angleterre, il est allé lui-même visiter trois villes, London, Montréal et Toronto, je crois, et à chaque endroit, il a dit : Moi aussi, je suis en faveur d'un commerce différentiel avec l'Angleterre. Qu'est-ce que cela comportait ? Cela comportait une préférence pour toutes nos marchandises sur le marché anglais, et une préférence au Canada, pour toutes les marchandises anglaises. L'honorable député de Bruce-nord, a aussi demandé si, en partant du Canada, le premier ministre était sincère ou non. S'il était sincère, en arrivant en Angleterre, il a trompé les Canadiens auxquels il avait promis le commerce différentiel. S'il n'était pas sincère, il les a trompés lorsqu'il se déclarait en faveur d'une politique fiscale différentielle, semblable à celle que voulait le chef de l'opposition.

L'honorable député de Wellington-nord dit que l'honorable premier ministre ne pouvait pas obtenir un commerce différentiel parce que M. Chamberlain, voulait, en réalité, le libre-échange, comme il se pratique en Angleterre. Cette prétention ne s'accorde pas avec les faits. Bien que je n'aie pas ici le rapport des journaux, je me rappelle très bien ce qui s'est passé à la chambre de commerce de Toronto quand cette discussion a eu lieu. M. Osler a proposé une résolution pour servir de base aux conditions auxquelles nous pourrions avoir un commerce différentiel avec l'Angleterre et cette résolution a été acceptée par M. Chamberlain, en Angleterre.

M. WOOD (Hamilton) : L'honorable député prétend-il dire que la résolution de M. Osler a été acceptée par les chambres de commerce de Londres ?

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami n'a rien prétendu de semblable.

M. WOOD (Hamilton) : Je vous demande pardon.

Sir CHARLES TUPPER : La résolution adoptée par la chambre de commerce de Toronto, sous la présidence de M. Osler, a été acceptée par M. Chamberlain.

M. WOOD (Hamilton) : Cette résolution n'a pas même été présentée. Elle a été retirée, ainsi que tous les amendements qui avaient été proposés, et on l'a remplacée par une autre préparée par la chambre de commerce. La résolution de Toronto, par conséquent, n'a jamais été devant les chambres de commerce.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député fait entièrement erreur.

M. WOOD (Hamilton) : J'étais présent.

Sir CHARLES TUPPER : Je vais donner la preuve de ce que j'avance. Quand M. Osler, à titre de délégué de la chambre de commerce de Toronto, est allé à Londres soumettre sa résolution, M. Chamberlain, dans son discours d'inauguration, l'a acceptée comme la base sur laquelle il était prêt à négocier avec les colonies.

M. WOOD (Hamilton) : L'honorable député n'était pas là et j'étais présent. Je sais que la résolution n'a pas été soumise aux chambres de commerce à Londres et que ces dernières ne l'ont pas acceptée. Elle a été présentée, et il était entendu d'avance que des amendements y seraient faits et lord Strathcona devait prononcer un discours pour l'appuyer. Même avec cela, on n'a pas réussi à la faire adopter et elle a été retirée ; une autre résolution préparée par le conseil des chambres de commerce a été acceptée à la place.

Sir CHARLES TUPPER : Comme il s'agit ici d'une question de fait, la Chambre aimera sans doute à en avoir la preuve devant elle.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Si c'est son désir.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis bien certain que oui.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Pour ma part, je n'y ai aucune objection.

Plusieurs VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : J'ai ici la preuve imprimée de ce que j'avance ; on n'est pas pour m'empêcher de la produire, quand je puis donner les propres paroles de M. Chamberlain aux chambres de commerce....

M. WOOD (Hamilton) : La déclaration....

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Cette discussion est absolument contraire au règlement. Si la Chambre désire qu'elle continue, très bien ; autrement, la parole est à l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) et on devrait lui permettre de continuer son discours.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne veux aucunement enfreindre le règlement.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : J'ai la preuve ici.

M. BERGERON : J'ai dit, il y a un instant, et je répète, que la résolution présentée à la chambre de commerce de Toronto, et qui parlait d'un tarif de revenu, a été répétée presque mot pour mot dans un discours prononcé par l'honorable premier ministre à London, Canada. Voici ses propres paroles :

L'Angleterre ne s'attend pas à ce que nous renoncions à notre propre système fiscal, tel qu'il existe, mais je vous soumets ce que le peuple anglais attendrait de nous en retour—il voudrait qu'au lieu du principe de la protection nous adoptions un tarif de revenu pur et simple.

Voilà ce que disait l'honorable premier ministre et l'honorable député de Hamilton ne révoquera certainement pas ces paroles en doute, car j'ai ici le rapport complet, et d'ailleurs l'honorable ministre est ici présent.

M. WOOD (Hamilton) : Vous parlez de deux choses tout à fait différentes.

M. BERGERON : Ce que la Chambre tiendrait surtout à connaître, c'est la réponse de M. Chamberlain. Voici ce qu'il a dit devant le congrès des chambres de commerce de l'empire.

M. WOOD (Hamilton) : A quelle séance ?

M. BERGERON : Je prends ce compte rendu dans le *Times* du 10 mars 1896. C'est le discours d'inauguration du congrès, par M. Chamberlain :

Et j'admets que si je comprends bien la question, je trouve cette proposition en germe dans une résolution qui doit vous être soumise de la part de la chambre de commerce de Toronto. Que comporte cette résolution ? J'espère que je l'interprète dans son véritable sens. Je comprends qu'elle demande l'établissement d'un zollverein anglais ou union douanière, qui virtuellement ferait adopter immédiatement le libre-échange entre toutes les parties de l'empire britannique, en laissant chacune d'elles libres de prendre les dispositions qu'elle jugera à propos quant aux droits à imposer sur les produits étrangers ; la seule exception—qui est une condition essentielle du projet—c'est que l'Agleterre consentirait à réimposer une faible taxe sur certains articles qui sont produits en grande abondance par les colonies....

Quelques VOIX : Continuez.

... Si j'ai bien saisi, ces articles comprendraient les céréales, la viande, la laine et le sucre, et peut-être quelques autres articles dont il est fait une énorme consommation dans ce pays, qui sont actuellement produits en grande partie par les colonies, et qui pourraient, grâce à cet arrangement, être entièrement produits par les colonies et avec la main-d'œuvre anglaise. D'un autre côté, comme je l'ai dit, les colonies, tout en maintenant leurs impôts sur les importations étrangères, consentiraient à un libre-échange de marchandises avec le reste de l'empire et cesseraient d'imposer des droits protecteurs sur les produits de la main-d'œuvre anglaise.

M. McMULLEN : Lisez ce que dit M. Chamberlain après cela. Vous craignez de le faire.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. BERGERON : Je n'ai pas l'habitude de prononcer des discours composés en grande partie de

citations. Je me suis permis celle-ci pour répondre à l'interruption de l'honorable député de Hamilton (M. Wood) et lui faire voir que ce que demandait la chambre de commerce de Toronto a été accepté et ratifié par l'honorable premier ministre et l'honorable M. Chamberlain.

Quelques VOIX : Non, non.

M. BERGERON : Oui, et rendu en Angleterre le premier ministre a suivi une ligne de conduite toute différente.

M. McMULLEN : Je vous défie de citer le reste du discours.

M. BERGERON : En voilà assez pour le moment, et l'honorable député de Wellington, en entendra plus long une autre fois. L'honorable député est un homme très habile.

M. SPROULE : Dans sa propre opinion.

M. BERGERON : L'honorable député de Grey (M. Sproule) peut croire que je ne suis pas bon juge des caractères, mais je suis convaincu que l'honorable député de Wellington-nord est un homme très habile et à titre d'homme d'affaires, il a cité un certain nombre d'articles auquel un tarif différentiel ne s'appliquerait pas. Il a parlé du fer et de différents autres articles qui nous viennent des Etats-Unis et qui ne seraient pas affectés par un tarif différentiel. Voilà qui est habile, mais pas autant qu'il le croit, car je m'attendais à l'entendre dire que nous avons actuellement le libre-échange au Canada ; à tout événement, s'il n'ose pas le prétendre ici, il le dira devant les électeurs.

Le ministre des Travaux publics nous annonce par la voie de son journal que tout le monde est satisfait au Canada et que le parti libéral est uni comme un seul homme ; qu'il aille dans ses bureaux à Montréal et il entendra les libéraux de sa province se répandre en récriminations, non seulement contre lui--en cela je considère qu'ils ont tort, car c'est un des meilleurs hommes que possède le gouvernement—mais contre tout le parti libéral.

L'honorable député de Wellington-nord, est un député laborieux et consciencieux et il s'est donné la peine de calculer les réductions opérées par le nouveau tarif avec le même soin qu'il mettait à éplucher le rapport de l'auditeur général, dans les beaux jours d'autrefois. Mais il a oublié de nous parler des droits sur le coton, qui sont plus élevés aujourd'hui que du temps des conservateurs.

Quand j'occupais le fauteuil où vous êtes en ce moment M. l'Orateur (M. Brodeur) et que vous vous occupez si dignement, j'ai écouté de longs discours de l'honorable député d'Ontario-ouest (M. Edgar) sur les cotons et les sommes fabuleuses qui étaient extorquées du pauvre peuple pour aller grossir le gousset des manufacturiers de coton, gorgés d'or.

Comment se fait-il que l'honorable député de Wellington-nord, n'ait rien à dire aujourd'hui à propos des droits sur le coton, qui sont plus élevés que sous la politique natiouale. Où le parti libéral nous a-t-il donné la preuve qu'il avait diminué les droits sur le pétrole ? L'honorable représentant de l'Ile du Prince-Edouard (sir Louis Davies) et les députés des territoires du Nord-Ouest avaient l'habitude de nous parler de cette lourde taxe qui écrasait le peuple ; elle est à peu près ce qu'elle était auparavant et le consommateur paie le même prix ; s'il y a eu une diminution, la différence est allée dans la poche des intermédiaires.

L'honorable député de Wellington-nord nous a raconté son histoire à propos de cet homme qui n'a rien trouvé dans la bouteille. Elle n'est pas nouvelle et je la connaissais déjà ; mais certains honorables députés ne l'avaient peut-être jamais entendue, et on ne peut pas faire de reproches à un homme, parce qu'il ignore la dernière histoire. Mais celle-ci a une application et la voici. Lorsque le gouvernement libéral aura disparu, après la prochaine élection générale et que les conservateurs seront revenus au pouvoir, ils ne trouveront plus rien dans le coffre public, exactement comme l'Irlandais qui n'a rien trouvé dans la bouteille.

M. GIBSON : C'est ce que les conservateurs ont fait.

M. BERGERON : Je connais passablement nos honorables adversaires et c'est ce qui va arriver. Je dirai un mot maintenant du paragraphe du discours du trône qui concerne la loi du cens électoral. Cette question sera traitée à fond, plus tard, mais je puis dire que si le gouvernement nous présente un projet de loi efficace et peu dispendieux dans son opération, il peut compter, dès à présent, sur mon concours. Il devrait nous soumettre une bonne loi du cens électoral immédiatement, car c'était une honte de voir dernièrement les électeurs de Nicolet, voter sur les listes préparées en 1894.

A propos du plébiscite, j'ai quelques remarques à faire et quelques conseils à donner. Bien que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) ne soit pas partisan de l'abstinence totale, et pense comme moi que prendre un verre de vin ne constitue pas un crime, lorsqu'il était dans l'opposition, il avait de douces paroles à l'adresse de ceux qui demandaient la prohibition. Ceux qui sèment le vent récoltent la tempête, et c'est ce qui va arriver à l'honorable premier ministre.

Autrefois, quand il était dans l'opposition et que cela pouvait embarrasser le gouvernement il se montrait favorable à la prohibition, mais aujourd'hui les rôles sont changés et, à son tour, il va se trouver dans le même embarras. Si le plébiscite est accordé, cela coûtera à l'Etat de deux à trois cent mille piastres et peut être quatre cent mille et la question de la prohibition ne sera pas avancée d'un pas. Les deux côtés de la Chambre savent parfaitement que c'est une impossibilité de vouloir établir la prohibition au Canada, et même si elle était votée par la majorité des électeurs, il serait impossible de faire respecter la loi.

En 1879, j'ai entendu sir Leonard Tilley prononcer un discours sur cette question, et on peut voir ce discours dans les *Débats* du temps. Sir Leonard avait été premier ministre du Nouveau-Bruswick ; il avait été toute sa vie un tempérant absolu, et dans ce discours, il nous dit que la législature du Nouveau-Brunswick était inondée de pétitions en faveur de la prohibition, mais lorsqu'il a cédé à la pression, son gouvernement a été battu dans la Chambre et plus tard devant le peuple ; il est alors venu à Ottawa nous dire qu'il était opposé à la prohibition, parce qu'elle était impossible et impraticable.

Au lieu de chercher au moyen d'un plébiscite, à jeter de la poudre aux yeux de ces braves gens, qui veulent la prohibition, dont quelques-unes sont

sincères et les autres ne le sont pas, il vaudrait beaucoup mieux avoir des lois rigoureuses régissant le trafic des boissons et les faire respecter ; on devrait aussi nommer des inspecteurs chargés de voir à ce que les boissons vendues soient de bonne qualité et non des poisons. On devrait aussi mettre fin à la contrebande. Il se fait actuellement une énorme quantité de contrebande au Canada ; la boisson qui nous arrive par cette voie est mauvaise, et comme elle se vend meilleur marché que l'autre, il s'en fait une très grande consommation et la santé publique est menacée. Si l'argent que doit coûter le plébiscite était employé d'une manière plus pratique cela rendrait un bien plus grand service à notre population.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. BERGERON : Lorsque la séance a été suspendue j'en étais à parler du paragraphe du discours du trône concernant le plébiscite. Avant de passer à un autre sujet, j'aurais quelques remarques à ajouter.

J'ai déjà exposé les raisons pour lesquelles je considère que l'argent que coûtera ce plébiscite, sera tout simplement gaspillé, puisqu'il ne peut avoir aucun résultat pratique. Tout le monde ici, je crois, est en faveur de la tempérance, et cela devrait être bien compris. Personne ne déplore plus que moi les maux causés par l'intempérance ; mais si nous sommes tous d'accord sur ce point, il paraît y avoir divergence d'opinion sur le meilleur moyen de remédier au mal. Mon opinion, que je donne pour ce qu'elle vaut, est que le meilleur moyen de propager les habitudes de tempérance et de restreindre le fléau de l'intempérance, réside dans la persuation morale et non dans les lois du parlement. Je suis convaincu que si nos prêtres et les pasteurs de tous les cultes religieux s'entendaient dans une action commune pour prêcher la tempérance, ils pourraient faire beaucoup plus qu'aucune loi que nous pourrions adopter. Même l'armée du salut, M. l'Orateur,—et je le constate avec plaisir—par les moyens qui lui sont propres, a fait et fait encore parmi la population plus de bien que toutes les lois que le parlement a pu voter.

L'honorable premier ministre se rappelle mieux que moi encore, je n'en doute pas, que nous avons la preuve de ce que j'avance dans ce qui a été fait dans la province de Québec il y a 40 ou 50 ans par celui qu'on appelait alors le révérend Père Chiniquy, et qui est aujourd'hui le révérend M. Chiniquy —qui a fait un bien considérable dans toute la province en prêchant la tempérance. J'ai rencontré dans mon comté et ailleurs une foule de gens qui m'ont déclaré que s'ils étaient encore de ce monde, ils le devaient aux sermons de celui qu'ils appellent encore le Père Chiniquy.

Maintenant, encore un mot en réponse à l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) qui nous a donné le témoignage d'un homme que je n'ai pas le plaisir de connaître, mais dont j'ai entendu dire beaucoup de bien, le colonel Denison, de Toronto. Ce monsieur décerne un certificat au très honorable premier ministre ; tout ce que je puis dire, c'est que le colonel Denison peut être, comme je le crois, un citoyen infiniment respectable, mais lorsque l'honorable député nous le donne comme un conservateur, je crois qu'il ne nous donne pas une juste idée de la position que M. Denison occupe dans la politique. Depuis plus de 20 ans il est à l'emploi du gouvernement de l'Ontario et reçoit les appointements respectables de $4,000 par année ; et pour ma part, je suis bien décidé à prendre *cum grano salis*, tout certificat qu'il lui plaira de décerner à l'honorable premier ministre.

M. SOMERVILLE : Il y a quarante ans qu'il est tory.

M. BERGERON : Le fait qu'il est à l'emploi du gouvernement d'Ontario est une preuve qu'il n'est pas conservateur.

M. SOMERVILLE : Cela prouve, au contraire, que le gouvernement de l'Ontario est libéral.

M. FOSTER : Il ne le sera plus après le 1er mars.

M. BERGERON : L'honorable député de Wellington-nord, qui est un fort en chiffres, a cherché à nous démontrer que ses amis ont tenu tous les engagements qu'ils avaient pris avant d'arriver au pouvoir. Il a parlé des dépenses et de la dette publique. J'ignore où il s'est procuré ses données, mais je vois par la *Gazette du Canada*, le journal par lequel nous pouvons tous jurer, que la dette brute de l'Etat a augmenté, depuis l'avènement des honorables députés, de $13,232,779.52. Il prétend aussi que les dépenses ont été diminuées. Ce n'est pas encore ce que je trouve dans la *Gazette* qui dit que les dépenses, en 1896, ont été de $1,979,336.17, et en 1897 de $2,362,255.52, soit une augmentation de $382,919.35 depuis leur arrivée au pouvoir. Ceci est pour l'exercice 1897, pendant lequel les libéraux avaient la direction absolue des dépenses. Je ne mentionne ces faits que pour faire voir à l'honorable député de Wellington-nord qu'il doit être très exact et très précis lorsqu'il cite des chiffres, car c'est notre devoir de critiquer les actes du gouvernement qu'il appuie.

Je me suis efforcé de traiter aussi brièvement et du mieux que j'ai pu les différents sujets mentionnés dans le discours du trône. Quant au dernier paragraphe, dans lequel Son Excellence le Gouverneur général recommande ces questions à la considération des législateurs et implore les bénédictions du Ciel sur les travaux importants auxquels ils vont se livrer, je l'approuve de tout cœur. Si jamais une occasion s'est présentée dans laquelle le Gouverneur général pouvait demander la bénédiction du Ciel sur le gouvernement, c'est bien celle-ci. Il en a besoin, et un très grand besoin.

Il y a une autre question que je m'attendais à trouver dans le discours du trône, mais comme je l'y ai cherchée en vain, je tiens à la rappeler à l'attention du très honorable premier ministre. J'espère qu'il ne m'en voudra pas pour cela, car je ne fais qu'accomplir un devoir. Je dis que j'ai été surpris de voir que le discours du trône ne contenait pas un seul mot concernant les écoles du Manitoba. Depuis six ou sept ans, nous avons continuellement entendu parler de cette question dans l'enceinte du parlement et au dehors. Quiconque entend quelque chose à cette question sait qu'elle a été depuis le commencement l'objet de machinations libérales. Il en a été ainsi au Manitoba où le premier ministre provincial s'est maintenu au pouvoir et s'est créé une popularité parmi

la majorité en maltraitant la minorité. A cette époque, les libéraux de toutes les provinces ont fait tout en leur pouvoir pour exciter le fanatisme sur cette question.

Le très honorable premier ministre n'ignore pas que les journaux libéraux de l'Ontario et des provinces maritimes ont combattu avec acharnement contre la coercition. Il n'ignore pas non plus que celui de ses partisans de la province de Québec pour lequel il paraît avoir la plus grande estime, l'honorable ministre des Travaux publics était à la tête d'une phalange qui cherchait à soulever la province en disant que la minorité du Manitoba était opprimée, parce que le gouvernement fédéral ne faisait pas son devoir et demandait à grand cris, à ce même gouvernement d'employer tous les moyens à sa disposition pour faire cesser les griefs de la minorité manitobaine.

Cette agitation dura tant que la question fut devant les tribunaux au Canada et en Angleterre, conformément à une résolution de la Chambre proposée par l'honorable M. Blake, quand il était chef de l'opposition et appuyée par l'honorable premier ministre lui-même. En 1896, un projet de loi, appelée la loi réparatrice, fut soumis à la Chambre par le gouvernement du jour. Ce projet de loi, bien qu'il ne fut pas aussi parfait que quelques-uns l'auraient désiré, fut approuvé et accepté par la minorité et tous ceux qui sympathisaient avec elle; mais, en cette circonstance, et à la surprise générale, à l'exception de ses plus intimes confidents, mon très honorable ami, proposa le renvoi à six mois.

Personne ne savait mieux que lui qu'elles seraient les conséquences de cette demande. Il savait que c'était la mort du projet, et c'est pour cela qu'il l'a faite. Je crois qu'il devait être sincère en agissant ainsi, car il ne peut certainement pas plaider ignorance.

Nous touchions à la fin d'un parlement. Le premier ministre et ses amis et même un certain nombre de conservateurs réunirent leurs efforts pour empêcher l'adoption de ce projet de loi. C'est alors qu'eurent lieu les élections. Les provinces sur lesquels l'honorable premier ministre comptait pour faire ratifier l'attitude qu'il avait prise en demandant le renvoi à six mois, n'ont pas très bien répondu à son attente. La grande et vieille province de l'Ontario où l'on croyait pouvoir compter sur une certaine dose de fanatisme n'a pas réalisé les espérances de nos adversaires, pas plus que les provinces maritimes. Quant au Manitoba, il fit le contraire de ce qu'on attendait de lui. Son fidèle ami (M. Martin) qui avait plus fait que tout autre pour infliger cette injustice à la minorité manitobaine ne fut pas réélu. Son autre ami de cœur (M. Tarte) qui avait été, lui, un extrémiste dans l'autre camp, fut aussi défait. Ces faits font voir que le peuple sait bien où sont ses véritables amis quand il a besoin d'eux pour le bien du pays et ne se laisse pas égarer par le fanatisme.

Les honorables députés de la droite ont été grandement surpris du résultat des élections dans la province de Québec et leur surprise n'a rien d'étonnant. Les électeurs de cette province ont donné leurs suffrages au très honorable premier ministre, non parce qu'ils espéraient qu'il écarterait la question des écoles, comme il l'a fait, mais parce qu'ils ne comprenaient pas bien la loi remédiatrice. Malheureusement, la presse conservatrice dans la province de Québec, n'était pas ce qu'elle aurait dû être.

M. BERGERON.

M. SOMERVILLE : Elle ne l'est jamais.

M. BERGERON : Mon honorable ami peut calmer ses inquiétudes sur ce point. Malheureusement aussi cette province n'était pas bien organisé et les électeurs ont cru réellement que mon très honorable ami, en arrivant au pouvoir, tiendrait la promesse qu'il leur avait faite d'accorder plus que ce que nous donnait la loi réparatrice et qu'il rendrait justice à la minorité du Manitoba. A ses fidèles électeurs de Saint-Roch, dans Québec-est, il déclara qu'il aurait d'abord recours aux moyens de conciliation et que si cela ne réussissait pas, il mettrait en œuvre tout le rouage gouvernemental à sa disposition pour obliger le Manitoba à rendre justice à ses compatriotes et coreligionnaires de cette province.

Nous savons aujourd'hui ce que signifiaient ces moyens de conciliation. Nous savons aujourd'hui qu'ils signifiaient l'abandon des droits de la minorité; mais les électeurs ne le savaient pas à cette époque et ils eurent confiance en lui et le portèrent au pouvoir.

Qu'arriva-t-il ensuite? Il avait promis qu'en arrivant au pouvoir il enverrait son ministre de la Justice au Manitoba pour discuter la question avec les parties intéressées et travailler à amener une solution. L'honorable M. Mowat n'est pas allé au Manitoba mais le ministre des Travaux publics y est allé et on sait comment il a tout réglé sans même faire à la minorité la politesse de la consulter. Le règlement intervenu a été fait entre M. Greenway et l'honorable ministre des Travaux publics et la minorité qui n'y avait eu aucune part, a refusé de l'accepter. Sans le moindre égard pour les promesses faites par son chef et les droits de la minorité, l'honorable ministre des Travaux publics accepta un arrangement tout différent de celui qui avait été promis. Non seulement le premier ministre a escorté dans cette Chambre celui qui était l'auteur et l'instigateur de l'injustice commise envers la minorité (M. Martin), mais après être arrivé au pouvoir, par suite de l'arrangement conclu par le ministre des Travaux publics il a amené ici et pris dans son cabinet le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), qui avait été le principal agent pour faire perpétrer cette injustice et en empêcher le redressement. Il a fait plus que cela, encore, M. l'Orateur. Le parti conservateur, je suis fier de le dire, a toujours administré les affaires du pays de manière à mériter l'approbation des meilleurs éléments de notre population et surtout du clergé en général. Mais il a toujours gouverné comme un parti politique et n'est jamais allé en dehors des frontières du Canada pour demander l'opinion de qui que ce soit sur la manière de gouverner.

Le très honorable premier ministre a agi autrement. Bien qu'il n'eut obtenu aucun règlement de la question, il a cru qu'à titre de premier ministre, portant un nom français, partageant les croyances de la minorité opprimée, il pouvait aller, avec bon espoir de réussir, jusqu'aux pieds de la plus haute autorité religieuse et demander que dans l'intérêt du pays, le semblant d'arrangement qu'il avait conclu fût accepté. Il n'y est pas allé lui-même tout d'abord. M. l'abbé Proulx, un prêtre de la province de Québec, est allé à Rome avec l'approbation du gouvernement, et a consacré plusieurs semaines à persuader la Propagande de l'excellence de l'arrangement.

La mission de l'abbé Proulx ayant échouée, on envoya un ancien zouave pontifical, M. Drolet, qu'on supposait jouir d'une grande influence à Rome. Mais il faisait si peu de progrès qu'on lui télégraphia de revenir, ses dépenses étant tout à fait disproportionnées aux services qu'il rendait.

M. SCRIVER: Que dites-vous des élections partielles?

M. BERGERON: L'honorable député peut s'en réjouir tout à son aise. Après les insuccès de M. l'abbé Proulx et de M. Drolet, l'honorable premier ministre envoya le Solliciteur général du Canada (M. Fitzpatrick) auprès du Saint-Siège et ce dernier amena avec lui un avocat de Londres, M. Russell—un avocat catholique romain—qu'on récompensa en changeant les avocats du gouvernement à Londres. Tous deux se rendirent à Rome. Le Solliciteur général y arriva, revêtu du grade de ministre et portant le titre d'Excellence; aidé de M. Russell, il se mit à l'œuvre avec le même insuccès.

Le premier ministre y est alors allé en personne, mais il n'a pas fait un long séjour à Rome. J'espère qu'il y a été bien reçue, mais d'après ce que je connais de la Ville Éternelle, il faut plusieurs jours pour voir quelque chose; et comme il n'y est resté qu'une semaine, je suis porté à croire qu'on ne lui a pas fait la réception à laquelle il s'attendait. Dans tous les cas, il n'a rien obtenu. Toutes les apparences sont que le gouvernement canadien a demandé l'avis du Pape. Je ne l'en blâme pas; ce que je lui reproche, c'est de ne l'avoir pas suivi après l'avoir reçu. Quelle réponse a-t-il obtenu de Rome? Lui a-t-on dit que le règlement était bon? Pas du tout. On lui a répondu qu'il était insuffisant, inefficace et inacceptable.

Tous les libéraux qui ont posé leur candidature dans la province de Québec depuis deux ans ont déclaré sur tous les hustings, mêmes aux dernières élections partielles, que lorsque le Saint-Père aura parlé, ils se soumettraient respectueusement à sa décision. Si je ne me trompe pas, le Solliciteur général lui-même a déclaré qu'il démissionnerait comme membre de cette Chambre si l'attitude du gouvernement sur cette question n'avait pas l'approbation de Rome.

J'ai dit que j'étais surpris de voir qu'il n'est fait aucune mention de cette question dans le discours du trône. L'honorable premier ministre croit-il pouvoir la laisser tomber de cette manière? Je n'ai pas la prétention de parler au nom de toute l'opposition, mais en mon nom et en celui de beaucoup de mes collègues, je puis lui dire que tous ceux qui, dans le pays, portent quelqu'intérêt à cette affaire, se rappelleront, en temps opportun, la conduite qu'il a tenu.

L'honorable premier ministre ambitionnait le pouvoir, et cette ambition était légitime, mais le pouvoir lui coûte bien cher. Personne ne peut dire qu'il désirait les honneurs, car nous savons tous qu'il est démocrate de la tête aux pieds; mais s'il est couvert de décorations, je suis certain qu'il les portera dignement.

Mais combien de temps cela va-t-il durer? Peut-on dire qu'une question est réglée quand le règlement n'est pas basé sur la justice? Pour ma part, je dis, non. Dans quelle position se trouve aujourd'hui la minorité manitobaine? L'honorable ministre le sait, et il sait aussi qu'il lui faudra rendre compte de sa conduite envers cette minorité. Qu'il ne se leurre pas de l'espoir que le fanatisme d'une certaine classe de la population, pourra le maintenir longtemps à la tête des affaires.

Il y a au Canada, deux hommes dont le nom sera respecté et vénéré dans l'histoire. Je crois être l'écho non seulement de ceux que je représente, et des citoyens de la province de Québec, mais aussi d'un grand nombre dans tout le Canada, lorsque je dis que les noms de sir Mackenzie Bowell et de sir Charles Tupper—deux protestants qui ne professent pas les croyances du premier ministre, ni les miennes, ni celles de la minorité manitobaine—recueilleront le respect et l'admiration de la postérité pour avoir si courageusement combattu, non pour les écoles séparées en elles-mêmes, mais pour le maintien de la constitution. Ils se sont vaillamment jetés dans la mêlée, ils ont risqué leur réputation; ils se sont exposés à perdre leur influence sur leurs partisans,—ils ont fait plus—ils ont probablement perdu le pouvoir, par suite de leur dévouement à la constitution.

Mais lorsqu'on écrira l'histoire de ce pays, leurs noms apparaîtront en lettres d'or comme ceux de deux hommes courageux qui se sont vaillamment faits les champions de la constitution. Je dirai en passant que c'est la seule ligne de conduite possible au Canada. Aucun parti ne peut espérer gouverner sans rendre justice à tout le monde, et plus particulièrement aux minorités. Quiconque tentera de régner autrement échouera misérablement, et c'est à cela que l'honorable premier ministre doit s'attendre lorsqu'il sera appelé à rendre compte de son administration aux électeurs.

Les dépenses, au lieu de diminuer, ont augmenté. Depuis deux mois il y a eu une augmentation dans le revenu, mais cela est plutôt dû à une reprise favorable des affaires qu'à l'action du gouvernement.

On nous avait promis de ne pas subventionner de chemin de fer, mais on a accordé subvention sur subvention. Aujourd'hui, il est impossible de faire un pas dans les couloirs de la Chambre sans rencontrer quelqu'un qui sollicite une subvention du gouvernement pour un chemin de fer quelconque. On a jeté feu et flamme contre les membres du parlement qui acceptaient des emplois publics. Je ne suis pas intransigeant sur ce point. Je ne considère pas que parce qu'un homme a été membre de cette Chambre il doit être privé du droit d'accepter une position qu'il est habile à remplir. Mais on se rappelle avec quelle vigueur l'opposition d'autrefois s'élevait contre cette coutume. On n'a pas oublié le cas de M. Masson. Il était avocat, et bon avocat; il avait été membre de cette Chambre pendant plusieurs années et s'était toujours acquitté consciencieusement de ses devoirs; il avait fait connaître son intention de ne plus briguer les suffrages de ses électeurs pour se consacrer à sa profession. Une vacance s'étant produite dans la magistrature, la position lui fut offerte. Je trouve que dans les circonstances il était tout naturel qu'il acceptât. Mais n'avons-nous pas alors entendu le directeur général des Postes (M. Mulock) fulminer pendant des heures contre les députés qui acceptaient des positions du gouvernement et n'est-il pas allé jusqu'à déposer un projet de loi pour mettre fin à cette coutume. Cependant, combien de députés ont été nommés à des emplois publics depuis vingt mois que les honorables messieurs sont au pouvoir? Je ne veux rien insinuer, mais il n'est

pas improbable qu'il y en a d'autres qui ont des promesses de places dans leur poche. Un incident survenu récemment à Québec, fait ressortir le seul point sur lequel nos adversaires sont restés fidèles à leur passé—leur loyauté à leur parti.

Un soir tous les journaux du pays parlaient d'un grand événement qui venait d'avoir lieu à Québec ; une révolution était imminente. De quoi s'agissait-il ? Il ne s'agissait ni d'un principe ni d'une difficulté constitutionnelle, mais d'une simple question de picotin : un honorable membre de cette Chambre avait écrit contre l'honorable premier ministre parce qu'une promesse qui lui avait été faite deux ans auparavant, n'avait pas été tenue. Qu'est-il résulté de tout ce bruit ? On a remercié un lieutenant-gouverneur qui désirait l'être encore après avoir échangé quelques lettres avec un membre du cabinet, quelqu'un a été mis à sa place et un autre a été fait juge, puis c'est tout.

Il me semble que dans un parlement comme celui-ci, nous devrions nous élever au-dessus de ces mesquineries. A présent que nos honorables adversaires sont parvenus à la place qu'ils ambitionnaient, travaillons tous de concert, nous dans l'opposition et eux au pouvoir, pour le bien du pays. De cette manière, nous aurons moins de ces luttes stériles suscitées par l'esprit de parti et plus de travail utile ; car on ne trouvera personne de ce côté de la Chambre disposé à profiter de la première occasion pour proposer la prohibition ou tout autre projet de cette nature, qui ne reposent sur rien de solide et ne sont pas demandés par le sentiment populaire. Travaillons tous ensemble pour le bien du pays.

Dans quelques jours on nous soumettra un projet pour aviser aux meilleurs moyens à prendre pour l'exploitation des mines du Yukon. Le gouvernement est tenu de faire tout ce qui peut être légitimement fait pour ouvrir ce pays à la colonisation. Je crois que nous avons là les plus riches dépôts d'or du monde entier, mais nous pourrions laisser échapper les avantages qu'ils nous offrent, si nous ne savons pas profiter de l'occasion. Mais quel que soit mon désir de voir cette contrée rendue accessible, ne cherchons pas atteindre ce but en gaspillant les ressources de l'Etat et en créant des monopoles qui atteindraient un but absolument contraire à celui que nous poursuivons. Lorsque le bill nous sera soumis, nous pourrons discuter cette question plus à fond.

Il y a beaucoup d'autres choses que nous pourrions faire. La nature nous a gratifiés de la grande artère qui communique avec l'océan, le fleuve Saint-Laurent. Nous voyons que depuis quelques années nos voisins les Américains sont disposés à dépenser libéralement leur argent dans des entreprises gigantesques pour empêcher le commerce de l'ouest et des grands lacs de prendre le chemin du Canada. Tout récemment encore la législature d'Albany a voté $17,000,000 pour faire élargir et creuser le canal Erié, qu'ils appellent eux-mêmes un fossé. Ils entreprennent ces travaux, parce qu'ils comprennent l'importance qu'il y a pour eux de transporter sur leur propre territoire les immenses richesses de l'ouest. Pourquoi n'agirions-nous pas de même au Canada, au lieu de perdre notre temps à discuter des questions de races, de religion et autres qui ne devraient jamais être mentionnées ici. Pourquoi ne nous entendons-nous pas pour creuser nos canaux non seulement à 14 pieds mais à 20 pieds, si c'est nécessaire, pour amener les énormes cargaisons des lacs Supérieur et Huron jusqu'à Québec, et même, si c'est possible, jusqu'à l'autre côté de l'Atlantique, sans transbordement.

Les Américains eux-mêmes admettent la supériorité de la route du Saint-Laurent. Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries doit se rappeler qu'en 1891 ou 1892, les représentants d'une grande compagnie américaine sont venus se faire accorder une charte leur permettant d'amener ces immenses navires tirant 25 pieds d'eau par la voie du Saint-Laurent, le lac Champlain jusqu'à New-York, et de là à travers l'océan.

Que les deux partis se donnent la main, nous dans l'opposition, ne désirant pas de retourner au pouvoir, à moins que le bien du pays ne l'exige, ne cherchant pas le pouvoir pour le pouvoir, consentant, d'ici à ce que notre politique se recommande d'elle-même à la population, et à rester une opposition constitutionnelle, tout en affirmant clairement nos principes comme nous l'avons fait, afin que le pays sache exactement ce que veut le parti conservateur, et puisse le juger en conséquence.

Nous avons reçu un riche héritage ; nous habitons peut-être le plus beau pays du monde ; nos ressources sont immenses. Mais nous avons besoin de population, nous avons besoin de capitaux, nous avons besoin de bras. Travaillons de concert à faire fructifier l'héritage que nous avons reçu, nous rappelant que nous sommes les descendants des deux plus grandes nations du monde et que nous avons une mission à remplir sur ce continent. N'oublions pas que nous devons à ceux qui viendront après nous de faire tout en notre pouvoir pour agrandir le pays, augmenter sa richesse et améliorer le sort de ses habitants. En agissant ainsi nous serons fidèles à notre mandat, et nous ferons voir au monde entier que les descendants de la chère vieille France et de la chère vieille Angleterre sont prêts à faire leur devoir à l'ombre du glorieux drapeau qui nous abrite et qui, pendant longtemps encore, je l'espère, continuera à abriter et à faire prospérer le Canada.

La motion (de M Bertram) est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose

Que la dite adresse soit grossoyée, et qu'elle soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui font partie de l'honorable Conseil privé.

La motion est adoptée.

VOIES ET MOYENS.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose

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

La motion sst adoptée.

SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose

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

La motion est adoptée.

RAPPORT OFFICIEL DES DÉBATS.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose

Qu'un comité spécial soit nommé et chargé de surveiller le compte rendu officiel des débats de cette Chambre durant la présente session, avec pouvoir de faire rapport de temps à autres; le dit comité devant être composé de MM. Beausoleil, Bergeron, Charlton, Choquette, Craig, Davin, Earle, Ellis, Haley, LaRivière, Monet, Richardson, Scriver, Somerville et Taylor.

La motion est adoptée.

COMITÉS PERMANENTS.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose

Qu'un comité spécial de cinq membres soit nommé pour préparer et rapporter avec toute la diligence possible les listes des membres devant composer les comités permanents ordonnés par la Chambre jeudi, le 3 février courant; le dit comité devant se composer de sir Wilfrid Laurier, sir Charles Tupper, sir Richard Cartwright, sir Adolphe Caron et sir Louis Davies.

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE: Il y a encore sur l'ordre du jour une motion assez importante mais vu que l'heure est avancée, nous la remettrons à lundi. Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 9.05.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 14 février 1898.

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

PRIÈRE.

TRANPORT DES GRAINS DANS LE MANITOBA ET LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. DOUGLAS: Je présente le bill (n° 19) à l'effet de réglementer le transport des grains dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest.

L'objet du bill est d'assurer à la population du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest le droit d'expédier le grain emmagasiné dans des entrepôts plats le long de la ligne du chemin de fer, privilège dont elle a joui à venir à la fin de l'année dernière. Ce privilège a été supprimé dans certains districts. Nous désirons beaucoup qu'il soit rétabli, et c'est ce que le présent bill a en vue.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

ARPENTAGE DES TERRES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. DAVIN:

Les arpenteurs du département ont-ils arpenté des terres dans le Nord-Ouest? Quelles terres ont été arpentées pendant l'année expirée le 30 juin 1897? Quelles terres ont été arpentées depuis le 30 juin 1897 jusqu'à date? Quelles terres ont été arpentées dans le voisinage de Fort-Qu'Appelle?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): 1. Oui, 1 et 2. Le 30 juin n'étant pas la fin de l'année durant laquelle se font les arpentages, mais plutôt le milieu de la saison de ces travaux, il est virtuellement impossible de donner une réponse précise. Le dernier rapport publié par le ministère de l'Intérieur fournit les détails relatifs aux arpentages exécutés durant l'année civile 1896, et celui qu'on est en train de préparer pour être soumis au parlement indiquera les arpentages exécutés durant l'année 1897. Aucune terre n'a été arpentée dans le voisinage de Fort-Qu'Appelle depuis le 30 juin 1897.

RÉSERVES DES SAUVAGES DANS LE DISTRICT DE LA QU'APPELLE.

M. DAVIN:

Quelle était la superficie des réserves des Sauvages dans le district de la Qu'Appelle à la date du 30 juin 1897? Les limites de ces réserves dans la vallée de la Qu'Appelle sont-elles les mêmes qu'au 30 juin 1897? Avant cette date, des terres propres aux établissements de colons ont-elles été arpentées dans les réserves? La superficie des terres à foin mises à la dispositions des colons a-t-elle diminué par suite de ces arpentages?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): 1. 291,328 acres. 2. Oui. 3. Non. 4. Non.

GARDIEN DES BAINS A BANFF.

M. DAVIN:

John Walker a-t-il été employé par le gouvernement du Canada, du 1er mai 1890 au 31 juillet 1897, comme gardien des bains souterrains à Banff? A-t-il été destitué à cette dernière date? S'il a été destitué, pour quelles raisons?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): M. John Walker a été employé en qualité de gardien des bains souterrains à Banff depuis le 2 mai 1890, jusqu'au 31 juillet 1897. A cette dernière date il a été destitué parce que la manière dont il remplissait ses fonctions n'était pas satisfaisante.

MÉDAILLES POUR LA POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST.

M. DAVIN:

Le ministre de la Milice a-t-il recommandé de donner des médailles aux membres de la police à cheval du Nord-Ouest qui ont pris part à la suppression des troubles en 1885?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden): Dans le cours du mois d'avril 1886, le commandant de la police à cheval ayant demandé des médailles pour les membres de ce corps qui avaient combattu durant la campagne de 1885, la question fut renvoyée au Conseil et les autorités impériales accordèrent des médailles. Le 15 septembre 1887, cent soixante-trois médailles furent remises au commandant de la police à cheval.

RÉCIPROCITÉ AVEC LES ÉTATS-UNIS.

M. DAVIN:

Le gouvernement canadien a-t-il essayé d'obtenir des autorités des Etats-Unis la réciprocité commerciale entre les deux pays? Dans l'affirmative, quel succès a-t-il obtenu?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): M. l'Orateur, le gouvernement canadien, par l'entremise des autorités anglaises, est entré en négociations officieuses avec les autorites américaines, non seulement pour obtenir la réciprocité commerciale, mais encore pour régler une foule de questions qui sont pendantes entre le Canada et les Etats-Unis. Si mon honorable ami (M. Davin) veut présenter une motion demandant la production de la correspondance échangée, je la déposerai avec plaisir sur le bureau de la Chambre.

RÉSERVES DES SAUVAGES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. DAVIN :

1. Quel est le nombre des réserves des Sauvages dans les territoires du Nord-Ouest? 2. Quel est le nombre de ces réserves dans le Manitoba? 3. Pour quelle raison a-t-on transféré le bureau du commissaire des Sauvages de Régina à Winnipeg?

Le PREMIER MINISTRE : 1. 94. 2. 44. 3. Le commissaire des Sauvages a fait rapport qu'il pouvait expédier les affaires de son bureau avec plus de commodité et d'économie à Winnipeg, et c'est pour obtenir ce résultat que le changement a eu lieu.

APPROVISIONNEMENTS POUR LES SAUVAGES DU NORD-OUEST.

M. DAVIN :

1. Des instructions ont-elles été données aux officiers du département des Sauvages dans les Territoires du Nord-Ouest et le Manitoba concernant les personnes qui devaient fournir les approvisionnements, ou auxquelles ils devaient donner du travail? 2. Dans l'affirmative, par qui ces instructions ont-elles été données? Et si elles ont été données, à l'instance de qui ont-elles été données dans le principe ?

Le PREMIER MINISTRE : 1. Oui. 2. Par le département. Je n'ai pu constater à l'instance de qui ces instructions ont été obtenues, mais elles ont été données par mon ordre.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST.

M. DAVIN :

1. Combien d'hommes de la police à cheval du Nord-Ouest se trouvent actuellement dans les territoires? 2. Combien ont été envoyés dans le district du Yukon? 3. Quelles mesures, s'il en est, sont prises pour augmenter le nombre de la police à cheval?

Le PREMIER MINISTRE : 1. Il y a dans les territoires 548 hommes de la police à cheval, y compris les guides, les conducteurs d'attelages de chiens et les constables spéciaux. 2. Le nombre des hommes de la police à cheval dans le Yukon, y compris les guides, les conducteurs d'attelages de chiens et les constables spéciaux, est de 162; soit un total de 710 hommes. 3. Tous les hommes, ayant les qualités requises, qui s'adressent en personne à Régina, sont engagés. Dans le cours de janvier, il y a eu environ quarante aspirants, dont vingt-cinq sont à l'épreuve. Soixante hommes de la police dans les territoires ont reçu l'ordre de se rendre au Yukon.

ROUTES *VIA* EDMONTON ET PRINCE-ALBERT VERS LE KLONDIKE.

M. DAVIN :

1. L'attention du gouvernement a-t-elle été attirée sur la route *via* Edmonton et la route *via* Prince-Albert vers le Klondike? 2. Quelle est l'opinion du gouvernement sur leur praticabilité? 3. Le gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures pour construire l'une ou l'autre de ces routes, ou les deux, de manière à donner plus de facilités aux personnes qui se rendent au Klondike?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le gouvernement s'est occupé de la question des routes *via* Edmonton et Prince-Albert vers le Klondike. En réponse aux deux autres questions, je renvoie l'honorable député au budget supplémentaire, qui, quand il sera présenté, indiquera les mesures que le gouvernement entend prendre à ce sujet.

SERVICE POSTAL À SAINT-THOMAS.

M. INGRAM :

Quelles personnes ont soumissionné pour le transport des malles entre le bureau de poste de Saint-Thomas et les gares de chemins de fer? Quel était le montant de chaque soumission? Qui a obtenu l'entreprise? Quel montant l'entrepreneur doit-il recevoir du gouvernement?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) (par le ministre de l'Agriculture) : Des soumissions pour le transport des malles dont il s'agit, lequel a été exécuté en vertu d'un contrat expirant le 31 mars 1898, ont été demandées, et vingt-deux soumissions ont été reçues. L'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire pour le prix mentionné dans sa soumission, et, l'inspecteur est chargé de faire préparer le contrat. Le ministère n'ayant pas encore appris que le contrat a été passé, il n'est pas opportun de fournir les autres détails demandés, mais si cette partie de l'interpellation est faite de nouveau ces renseignements seront fournis.

DOUANES AU YUKON.

M. McINNES :

1. Quels sont les termes de l'arrangement récemment conclu à Washington, D.C., entre l'honorable ministre de l'Intérieur, (représentant le gouvernement canadien) et les autorités des Etats-Unis au sujet des difficultés de transport et de commerce dans le district aurifère du Yukon? 2. Le dit arrangement a-t-il été exécuté—(*a*) par le gouvernement du Canada? (*b*) par le gouvernement des Etats-Unis? 3. Le gouvernement canadien sait-il que les autorités des Etats-Unis à Skaguay et à Dyea continuent à obliger toue ceux qui achètent des effets du Canada à prendre une escorte officielle pour traverser le territoire en contestation et à payer $6 par jour pour chaque escorte? 4. Quelles mesures le gouvernement a-t-il prises pour empêcher cette imposition intolérable et pour autrement assurer l'exécution du dit arrangement par les autorités américaines?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : 1. Un arrangement non officiel est intervenu entre le gouvernement canadien et les autorités des Etats-Unis sous forme d'une entente, pour que le secrétaire de la trésorerie des Etats-Unis prépare et établisse des règlements pour donner effet au privilège de transport en transit des marchandises canadiennes sur le territoire américain à Dyea et Skaguay, et pour réglementer la navigation des vaisseaux anglais des rivières de la côte de l'Alaska, qui nous est assurée par traités.

2. Ces règlements ont été préparés et décrétés, bien que le gouvernement n'en ait pas reçu avis officiellement. 3. Le gouvernement sait que ces droits sont exigés et perçus. 4. Le gouvernement espère que les nouveaux règlements seront satisfaisants.

LE GRAND TRONC ET LE CHEMIN DE FER D'OTTAWA ET PARRY-SOUND.

M. MACLEAN :

Est-ce l'intention du gouvernement, en vertu des pouvoirs qui lui sont confiés par l'acte des chemins de fer, d'obliger les compagnies du Grand-Tronc et d'Ottawa à Parry-Sound à donner au public un meilleur raccordement des trains à la jonction de Scotia, et d'obliger le Grand-Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique à régler leurs différends au sujet du trafic entre Toronto et North-Bay, et à rétablir les facilités du trafic qui existaient le 25 janvier dernier ou avant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le gouvernement comprend la gravité de la situation au sujet des arrangements relatifs au trafic entre les compagnies de chemins de fer mentionnées dans l'interpellation faite par l'honorable député, et il a étudié très soigneusement la question, mais il n'a pas encore décidé ce qu'il fera en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'acte relatif aux chemins de fer.

USINES DE LOCOMOTIVES DE KINGSTON.

M. TAYLOR :

(*a.*) Le département des Chemins de fer et Canaux ou des Travaux publics a-t-il donné une commande aux usines de locomotives de Kingston pour des locomotives? Dans l'affirmative, à quels prix seront-elles fournies? (*b.*) Des soumissions ont-elles été demandées aux usines de Kingston et à d'autres industriels, pour la fourniture de ces locomotives? (*c.*) A quelles personnes a-t-on envoyé des lettres ou des télégrammes les informant que ce contrat avait été donné aux usines de Kingston? (*d.*) Quelque membre du gouvernement a-t-il envoyé de ces télégrammes ou lettres soit à M. Harty soit au président de l'Association libérale à Kingston? Dans l'affirmative, à quelle date? (*e.*) L'acquisition des dites locomotives a-t-elle été autorisée par un arrêté du conseil? Dans l'affirmative, quelle est la date de cet arrêté?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : (*a.*) Le ministère des Chemins de fer et Canaux n'a pas donné de commande aux usines de locomotives de Kingston pour des locomotives ; (*b*). Des soumissions n'ont pas été récemment demandées aux usines de Kingston ni à d'autres industriels. Toutefois, le ministère a l'intention, dès que le plan et le devis d'une nouvelle locomotive seront terminés, d'entrer en pourparlers avec l'usine de Kingston pour la construction de quelques locomotives destinées au chemin de fer Intercolonial, attendu que le ministère désire, autant que possible, donner la préférence à l'industrie nationale pour faire construire les locomotives dont il pourra avoir besoin ; (*c*). On n'a pas envoyé les lettres ou télégrammes mentionnés dans ce paragraphe ; (*d*). Ni lettre ni télégramme n'ont été envoyés par un des membres du gouvernement, ainsi qu'il est mentionné dans ce paragraphe ; (*e*). Il n'y a pas d'arrêté ministériel qui autorise l'achat de locomotives.

INTÉRÊTS PAYÉS AUX PROVINCES DE QUÉBEC ET DE L'ONTARIO.

M. HENDERSON :

(1.) Quel est le montant réel de l'intérêt payé par le gouvernement fédéral au trésorier de la province de Québec pendant l'année 1897? (2.) Quel est le montant réel de l'intérêt payé par le gouvernement fédéral au trésorier de la province de l'Ontario pendant l'année 1897?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Pour la province de Québec : 1. Intérêt sur la balance du fonds des écoles communes : $5,000 (ce chèque a été renvoyé par le gouvernement de Québec). 2. 5 pour 100 d'intérêt sur $2,394,000, montant du capital porté au comte du subside du chemin de fer du Nord. 47 Vic., c. 8 ; savoir : $119,700. 3. 5 pour 100 d'intérêt sur $2,549,213.60 capital accordé à la province de Québec en 1884 : ce montant d'intérêt s'élevant à $127,460.68 est porté sous le titre " Subsides aux provinces." Acte 47 Vic., c. 4. 4. Pour la province de l'Ontario : intérêt sur le fonds des écoles communes, $70,000. 5. 5 pour 100 d'intérêt sur $2,848,289.53, capital accordé à la province de l'Ontario, en 1884, soit $142,414.48 portées au chapitre des subsides aux provinces. (Acte 47 Vic., c. 4.)

DROIT SUR LE FIL D'ENGERBAGE.

M. TAYLOR :

A-t-on demandé au gouvernement de réimposer un droit d'importation sur le fil d'engerbage? Une réponse définitive a-t-elle été faite à cette demande, ou la question est-elle encore à l'étude?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : On a demandé au gouvernement d'imposer un droit sur le fil d'engerbage. De même que les autres députations demandant des changements au tarif, les personnes qui ont fait cette demande ont été informées que le gouvernement n'était pas disposé à parler des détails du tarif avant la présentation du budget.

ILE SAINTE-HÉLÈNE.

M. LEMIEUX (par M. GUAY).

1. Est-il vrai que le ministère de la Milice se propose de consacrer exclusivement une partie de l'île Sainte-Hélène à des fins militaires? 2. Dans l'affirmative, le public pourra-t-il y circuler aussi librement que par le passé?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : 1. Le ministère de la Milice, par arrêté ministériel du 3 juin 1874, a permis à la corporation de la ville de Montréal l'usage de cette partie de l'île Sainte-Hélène qui n'était pas occupée pour des fins militaires, à la condition que cette permission pourrait être annulée au gré du ministère. Dans le cours de l'été dernier on a jugé nécessaire d'agrandir l'espace ainsi réservé pour la milice, et la clôture a été en conséquence prolongée de manière à renfermer une plus grande étendue de terrain, ce qui a été fait en conformité de l'arrangement conclu en 1874. 2. Le public n'a jamais été admis sur la partie de l'île réservée à la milice, et il en sera toujours ainsi en ce qui concerne le terrain clôturé tel que ci-haut expliqué.

LIGNE DES PAQUEBOTS ENTRE LE CANADA ET LA FRANCE.

M. LEMIEUX (par M. GUAY):

1. Des propositions ont-elles été faites au gouvernement pour l'établissement d'une ligne de paquebots entre le Canada et la France? 2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces propositions?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Le gouvernement a reçu une ou deux propositions dans ce sens. Quant à la nature de ces propositions, je suggérerais à mon honorable ami de faire une motion à cet effet.

GARDE-MAGASIN SUR LE CANAL DE LACHINE.

M. QUINN:

1. Combien de personnes ont été nommées à la charge de garde-magasin, sur le canal de Lachine, ci-devant remplie par Michael Bahen, qui a été destitué en mai dernier? 2. Quels sont leurs noms? 3. Quand chacune d'elle a-t-elle été nommée? 4. Quel est le titulaire actuel? 5. Pourquoi la charge est-elle devenue vacante dans chaque cas?

Le MINISTRE DES CHEMIN DE FER ET CANAUX (M. Blair): Trois personnes ont été nommées à la charge de garde-magasin sur le canal de Lachine autrefois remplie par Michael Bahen. 2. Leurs noms sont Denis Casey, Robert Anderson et Charles LeBouthillier. 3. Denis Casey a été nommé le 1er mai 1897; Robert Anderson l'a été le 8 juillet 1897, et Charles LeBouthillier le 30 octobre 1897. 4. Le titulaire actuel est Charles LeBouthillier. 5. La charge est devenue vacante dans le cas de Denis Casey parce qu'il ne pouvait pas tenir les livres d'une manière satisfaisante, et dans celui de Robert Anderson, parce qu'il avait négligé ses devoirs.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES DE GANANOQUE.

M. TAYLOR:

(*a.*) Le gouvernement a-t-il enlevé la salle d'exercices militaires à Gananoque de l'emplacement vendu à la ville pour y ériger une école supérieure? (*b.*) Le gouvernement a-t-il donné à la ville un titre de propriété pour la somme de mille piastres? (*c.*) La ville a-t-elle payé pour cet emplacement? Dans l'affirmative, quand? (*d.*) Le gouvernement a-t-il promis d'enlever la salle d'exercices dans un délai raisonnable? (*e.*) Le gouvernement sait-il que la non-démolition de cette construction nuit beaucoup à l'école supérieure? (*f.*) Une partie de la salle d'exercices a-t-elle été démolie pour permettre la construction de l'école supérieure en 1895? (*g.*) Comment le gouvernement a-t-il disposé des bois provenant de la démolition partielle de la dite salle? Ont-ils été vendus par voie de soumission? Quel a été l'aquéreur? Combien le gouvernement a-t-il retiré de cette vente? Ou est-il vrai que ces matériaux de démolition ont été donnés à un partisan du gouvernement pour réparer ses quais et autres constructions? (*h.*) Le gouvernement a-t-il loué un entrepôt de M. C.-E.-E. Britton pour y déposer les armes et munitions de la force volontaire? Dans l'affirmative, quand et pour combien de temps? Quel prix de loyer a-t-il consenti à payer pour cet entrepôt? (*i.*) Le gouvernement a-t-il acheté un autre emplacement pour une nouvelle salle d'exercices de M. J.-B. Turner? Dans l'affirmative, quel prix a-t-il payé? Quelle est la superficie de l'emplacement? (*j.*) Le dit C.-E. Britton est-il le candidat qui a été défait aux élections générales de 1882 et 1887 pour la Chambre des Communes? Le dit J.-B. Turner est-il le candidat qui a été défait aux élections générales de 1891? (*k.*) La location de l'entrepôt de M. Britton et l'achat de l'emplacement de M. Turner, ont-ils eu pour objet de rembourser leurs dépenses d'élection?

M. BORDEN (King).

Le MINISTRE DE LA MILICE (M. Borden): (*a.*) Non, pas en entier, mais on a enlevé une partie suffisante pour permettre d'ériger l'école supérieure. (*b.*) Le titre de propriété en faveur de la ville a été envoyé à M. George Taylor, M. P., le 27 décembre 1895, pour être remis à la corporation. (*c.*) Oui, au moyen d'un certificat de dépôt reçu le 16 novembre 1895. (*d.*) Oui, ou plutôt le conseil de ville, (le 4 juillet 1895) "a permis de laisser le reste de la salle d'exercices militaires sur l'emplacement pendant un délai raisonnable." (*e.*) Dans une lettre datée le 28 avril 1897, le maire de Gananoque déclare que "la salle d'exercices est désagréable à la vue et qu'elle nuit à l'école supérieure en ce qui concerne les assurances." Une des causes du retard est que le transfert pour un nouvel emplacement n'a été terminé que le 13 novembre dernier et qu'il était impossible d'enlever la salle avant que cet acte eût été passé. La salle contenait des armes et des uniformes et il fallait transporter ces articles dans un dépôt d'armes temporaire, ce qui n'a pu être fait que le mois dernier. Quelques temps auparavant, M. J.-B. Turner avait consenti à payer $200 pour la partie de l'ancienne salle non encore démolie, et de la démolir dans un délai de deux semaines à compter de la date de l'acquisition du nouvel emplacement, et cela ne pouvait avoir lieu avant d'avoir enlevé de la salle les armes et les autres articles. M. Turner a été informé qu'il peut maintenant démolir cette salle. (*f.*) Oui, l'autorisation en a été envoyée au maire le 9 juillet 1895. (*g.*) Le conseil (lettre du maire du 4juillet 1895) s'était engagé "à démolir, enlever à nos frais et dépens" la partie qui devait être démolie et à "reconstruire une annexe à la dite salle d'exercices pour les fins présentes". Il est probable que les vieux matériaux ont été employés en partie pour reconstruire cette annexe. Dans une lettre datée le 21 octobre 1897, M. C.-E. Britton offrit $20 "pour cette portion de la salle qui était écroulée et qui encombrait l'intérieur et l'extérieur de la partie encore debout." Cette offre fût acceptée sur la recommandation du lieutenant-colonel Cotton, A. A. G. A. (*h.*) Oui; le gouvernement étant obligé d'enlever le reste de l'ancienne salle d exercices de l'emplacement vendu au conseil de ville, en 1895, et la salle n'étant pas en état de supporter le déplacement jusqu'au nouvel emplacement, il devint nécessaire de nous procurer temporairement un bâtiment convenable pour déposer les armes, etc. L'aide-major général d'artillerie recommanda, et le Q. M. G. accepta l'édifice choisi. Le bail est daté le 20 septembre 1897, et il est pour une année à compter du 1er octobre 1897, avec le droit de le renouveler. Le prix du loyer est de $150 par année, le propriétaire devant fournir tous les accessoires nécessaires à l'intérieur pour les armes, munitions, approvisionnements et uniformes, ce qui a été fait en utilisant ceux qui étaient dans l'ancienne salle. (*i.*) Oui. L'emplacement fut choisi par le D. O. C. du district à cette époque, maintenant l'aide-major général d'artillerie, et approuvée par le Q. M. G. comme étant le plus convenable. Le prix est de $2,500. Trois lopins de terre de 60 pieds de front chacun, s'étendant en arrière jusqu'à la rivière, forment cet emplacement—soit 180 pieds de front sur 95 de profondeur. (*j.*) Je ne m'en suis pas enquis. (*k.*) Le colonel Lake, Q.M.G., m'a informé que la location de l'entrepôt et l'achat de l'emplacement avaient été recommandés par l'officier commandant du district et

lui-même sans aucun conseil de la part du département, ou d'étrangers, et sans connaitre les opinions politiques de M. Britton ou de M. Turner. Depuis le commencement des pourparlers, en 1894-95, entre le conseil de ville de Gananoque et l'ex-gouvernement, qui ont eu pour résultât de forcer le pays d'acheter un nouvel emplacement pour y ériger la salle d'exercices militaires, un M. Geo. Taylor, de Gananoque, paraît s'être occupé activement de cette affaire. Dans le cours de l'automne 1896, ce M. Taylor recommanda l'achat de la propriété J.-B. Turner, prétendant que l'ex-gouvernement, par l'intermédiaire d'un ex-ministre de la Milice, avait contracté l'obligation au nom du pays de faire cette acquisition. Il me pria d'écrire à Son Honneur le gouverneur du Manitoba—qui était l'ex-ministre en question—dans le but de faire confirmer sa déclaration, ce que je fis, et la réponse que je reçus corroborait cette déclaration du dit Taylor. Supposant que le dit Taylor connaît parfaitement toute cette affaire, je renvoie respectueusement le député de Leeds-sud au dit George Taylor pour savoir ce que M. J.-B. Turner a fait de l'argent qu'il a reçu de lui pour prix de son terrain. Pour l'information de la Chambre, je vais lire une lettre que je viens de recevoir du dit J.-B. Turner.

M. FOSTER ; M. l'Orateur, je vous ferai observer que l'honorable ministre (M. Borden) donne lecture, comme s'il voulait user de représailles, d'une foule de détails qu'on ne lui a pas demandés. Je vous demande si c'est conforme aux règlements.

M. l'ORATEUR : Il n'y a pas de doute que les réponses aux interpellations doivent se rapporter à la question posée. Il y a plusieurs questions dans cette interpellation, et il est fort difficile de dire ce qui a, ou n'a pas trait au sujet. Il y a une règle que les auteurs répètent souvent, qui donne aux ministres plus de latitude qu'aux simples députés quand ils répondent aux questions. J'espère que l'honorable ministre (M. Borden) se restreindra autant que possible à la question.

M. FOSTER : Permettez-moi de dire, M. l'Orateur, qu'on peut persister a tenir cette ligne de conduite, mais que ce côté-ci de la Chambre aura l'occasion de rendre la pareille.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DÉFENSE (M. Borden) : Tenant compte de la question posée et des détails que j'ai fournis, personne ne peut nier que ma réponse est pertinente ; je ne peux pas dire que la question l'est. Voici la lettre dont j'ai parlé :—

GANANOQUE, le 12 février 1898.

L'honorable F.-W. BORDEN,
Ministre de la Milice,
Ottawa.

MONSIEUR,—Relativement à l'interpellation de M. Taylor, demandant qui je suis et quel est le prix payé pour l'emplacement de la salle d'exercices militaires acheté de moi par votre gouvernement, permettez-moi de vous dire que M. Taylor a lui même recommandé à l'ex-gouvernement d'acheter le même emplacement pour les mêmes fins, pour la somme de six mille piastres ($6,000), et qu'il m'a informé que l'honorable M. Patterson, aujourd'hui lieutenant-gouverneur du Manitoba, et ex-ministre de la Milice, avait télégraphié de Winnipeg au présent gouvernement qu'il avait recommandé l'achat de ce même emplacement ; et je peux en fournir la preuve indéniable. Il n'est que juste que vous ayez ce renseignement, et, si c'est nécessaire, je l'appuierai par d'autres preuves.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
J.-B. TURNER.

EXPLOITATION DES PLACERS ET LOCATIONS DE TERRES À BOIS DANS LE YUKON.

M. FOSTER :

1. A qui le gouvernement a-t-il accordé des permis, licences ou locations de terres à bois dans le district du Yukon? Quelle étendue a été concédée à chaque personne? Et quel est le montant payé par chacune? 2. A qui le gouvernement a-t-il accordé des permis, licences ou locations pour l'exploitation des *placers* ou le dragage des rivières aurifères? Quelle étendue a été concédée et quels honoraires ont été payés dans chaque cas?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): 1. Le 5 avril 1897, l'agent du département à Dawson-City fut autorisé à accorder un permis de coupe de bois à MM. Harper et Ladue pour le prix de $2.50 par mille pieds M.P., mais le département ne sait pas encore si ce permis a été donné. On n'a pas encore accordé d'autres permis, licences ou locations de terres à bois dans la région du Yukon, mais des fonds de bois ont été vendus au moyen de soumissions publiques, et voici un état qui donne les noms des acheteurs, le prix payé et l'étendue du terrain :

Nom.	Somme payée.	Superficie.
A. S. Cross	$1,009 60	5 mil. carrés
A. McLean	1,001 65	do
E. Vachon	1,005 50	do
G. S. McConnell	897 46	do
The Klondike Trading & Transportation Co.	200 00	do
J. I. Johnson	921 25	do
H. Domville	1,105 35	do
J. R. Perry	1,109 75	do
A. S. Kerry	505 00	do

En sus de la somme payée, il sera perçu un droit de $2 par mille pieds, M.P., sur le bois coupé. 2. Il n'a pas été accordé de permis, licences ou locations pour le dragage des rivières aurifères dans le district du Yukon, mais la demande faite par M. Robert Anderson pour un établissement d'exploitation hydraulique sur la crique Hunker, a été accordée sur la recommandation du commissaire des mines d'or, et un arrêté ministériel, daté le 12 janvier dernier, a donné l'autorisation d'émettre en faveur de M. Anderson une location couvrant une étendue de deux milles et demi de longueur sur un demi-mille de largeur. Les honoraires qui doivent être payés sont une rente de $500 par année et un droit régalien de 10 pour 100 sur la production de l'or après que cette production aura excédé $20,000. J'ajouterai que depuis que la demande de M. Anderson a été accordée par arrêté ministériel, des règlements ont été passés au sujet des locations pour dragage. Le département a maintenant plusieurs demandes devant lui, et ces règlements seront suivis. Attendu que l'émission de licences pour l'exploitation des placers dans la région du Yukon est confiée au commissaire des mines à Dawson-City, il est impossible de dire quelles sont les personnes

ou compagnies qui en ont obtenu, quelle est l'étendue de terrain ou les honoraires payés, mais je remettrai au greffier de la Chambre un duplicata du seul rapport que nous ayons reçu du commissaire et une copie des règlements qu'il a suivis au sujet des locations pour l'exploitation des placers dont il s'agit.

M. FOSTER : Tout cela sera-t-il imprimé dans les *Débats?*

Le PREMIER MINISTRE : Je n'y ai aucune objection. Voici le rapport du commissaire des mines d'or que le premier ministre a mentionné :—

RAPPORT CONCERNANT LA DIVISION DES MINES ET DES FONDS DE BOIS.

RELEVÉ des recettes perçues par les agents des terres fédérales à Dawson, district du Yukon, provenant des locations pour l'exploitation des mines à l'agence du Yukon, depuis le 16 juin 1897 jusqu'au 14 juillet 1897.

Date.	Numéro du reçu.	De qui reçu.	Numéro d'inscription ou de location et description abrégée.	Somme.
1897.				$ c.
16 juin ...	1	Thos. J. Williams.	27, Last Chance.	15 00
16 do ...	2	William Farrell	10, Gold Bottom Creek	15 00
16 do ...	3	William Conoirse..	45, en aval de Disc. on Hunker	15 00
17 do ...	4	Ben. Wilson	28, Last Chance	15 00
17 do ...	5	Jas. Wesley Dodser.	9, en amont du débouché sur le Gold Bottom..	15 00
22 do ...	6	Jas. Burke	5 (claim de terrasse), entre 5 et 6 Eldo.	15 00
22 do ...	7	Wm. E. Reaves.	Claim de ter., en arrière de 6 et avoisin. Eldo.	15 00
22 do ...	8	Henry Vondar Heid	1, Crique Dominion	15 00
22 do ...	9	Frank Beiderman.	Disc. claim, 2½ milles de l'embouch. de la crique	15 00
22 do ...	10	Wm. Amos Hart..	6, Crique Henderson	15 00
23 do ...	11	T. S. Lippy..	16, Eldorado, renouvellement	100 00
23 do ...	12	S. J. Miller.	Crique Dominion, en aval claim de L. C. Hansen	15 00
23 do ...	13	Andrew Donnelley	27 Crique Dominion	15 00
23 do ...	14	Anton Zaceo	3, Crique Moose	15 00
23 do ...	15	Tom Moklebust	38, Crique Hunker	15 00
23 do ...	16	Frank Montgomery	11, Gold Bottom	15 00
23 do ...	17	Chas. A. Briggs.	8, Home Stake Gulch	15 00
23 do ...	18	Victor Graham	12, à partir de l'embouchure du Gold Bottom	15 00
24 do ...	19	Chas. E. Lindig.	6, Crique Dominion	15 00
24 do ...	20	Michael Ruvan.	1, Crique Dominion	15 00
24 do ...	21	T. H. Belanger.	4, Last Chance	15 00
24 do ...	22	Omer Tétu	6, Last Chance	15 00
24 do ...	23	Jas H. Gee.	Rivière Stuart	15 00
24 do ...	24	Chas. Drugan	4, Crique Indian	15 00
24 do ...	25	John L. Bell	7, Throndinck Mining Discovery	15 00
24 do ...	26	Ben. Atwater	16, Gold Bottom	15 00
24 do ...	27	Chas. Lincoln	5, Crique Indian	15 00
24 do ...	28	Ella Joyal	15, en amont de Discovery sur la crique Slate.	15 00
25 do ...	29	Joe Bertram	18, en amont de Discovery sur la crique Slate.	15 00
25 do ...	30	F. M. Kelly	26, Crique Henderson	15 00
25 do ...	31	Bernard H. Moran	Too-Much-Gold-Creek	15 00
25 do ...	32	Frank E. Wilson.	27, Crique Henderson	15 00
25 do ...	33	Wallace Gerow	Crique Indian	15 00
25 do ...	34	Warren L. Stetson	Crique Indian	15 00
25 do ...	35	Geo. H. Reynolds.	4, Crique Indian	15 00
25 do ...	36	Chas. Peterson	29, en amont du Gold Bottom.	15 00
25 do ...	37	Fred. K. Mills	3, Crique Indian	15 00
25 do ...	38	William Coates.	69*a*, en aval Bonanza	15 00
26 do ...	39	Anton Viale	Crique Slate (Too-Much-Gold)	15 00
26 do ...	40	John Vanderstein.	9, Crique Indian	15 00
26 do ...	41	G. Ernest Alexander	Crique Indian.	15 00
26 do ...	42	Frank Leonard.	Fraction (Cut No. 397)	15 00
26 do ...	43	Charlie Cullen	16, Homestake Gulch, Bon	15 00
26 do ...	44	Charlie Cullen	Crique Indian	15 00
26 do ...	45	John Brothers	32, Crique Indian	15 00
28 do ...	46	Louis Lavoie.	13, en amont de l'embouch. du Gold Bottom..	15 00
28 do ...	48	Frank S. Lindig.	2, Crique Indian	15 00
28 do ...	49	Albert H. Gowant	Crique Indian	15 00
28 do ...	50	Wm. H Davies.	13, à partir de l'embouchure de Victoria	15 00
28 do ...	51	Joshua Mummey	15, Crique Indian..	15 00
28 do ...	52	Joseph Beck	1, Crique Indian	15 00

RELEVÉ des recettes perçues par les agents des terres fédérales à Dawson, district du Yukon, provenant des locations pour l'exploitation des mines à l'agence du Yukon, depuis le 16 juin 1897 jusqu'au 14 juillet 1897—*Suite.*

Date.	Numéro du reçu.	De qui reçu.	Numéro d'inscription ou de location et description abrégée.	Somme.
1897.				$ c.
28 juin ...	53	Chas. W. Hall.	11, Crique Indian	15 00
28 do ...	54	Edwin A. O'Brien	6, Crique Indian	15 00
28 do ...	55	Benj. Levy	35, en aval du Disc. on Hunker	15 00
29 do ...	56	John E. Braun	35, Crique Indian	15 00
29 do ...	57	Frank Pichon.	Crique Indian	15 00
29 do ...	58	Henry Willott	73, en amont du Disc. on Bonanza	15 00
29 do ...	59	Thos. W. McGrath	30, Crique Henderson	15 00
29 do ...	60	Peter Valde	4, Homestake Gulch	15 00
29 do ...	61	William T. Browndes..	4, claim de terrasse, 2nd tier	15 00
29 do ...	62	William L. Thorp.	3, claim de terrasse, Bonanza	15 00
29 do ...	63	Geo. L. Stewart.	5, claim de terrasse, 2nd tier, Bonanza	15 00
29 do ...	64	Just. Hogg.	2, Homestake Gulch	15 00
29 do ...	65	John Heitman	26*a*, fract. en amont du Disc. sur Bonanza.	15 00
30 do ...	66	James Bristin.	3, en amont du old Disc. Gold Bottom	15 00
30 do ...	67	Thomas Lloyd	15*a*, fract. en aval du Disc. Bear Creek	15 00
30 do ...	68	Geo. Torpain	1, Crique Indian sur crique Delia	15 00
30 do ...	69	Robt. G. Brownlee	1, en amont de Last Chance Hunker	15 00
30 do ...	70	Tim. Cormolly.	25, Crique Indian	15 00
30 do ...	71	Lewis Corkist.	24, Crique Indian	15 00
30 do ...	72	Wm. P. Grainger.	16*a*, fract. Gold Bottom	15 00
30 do ...	73	John R. Howe.	29, Last Chance	15 00
1er juill...	74	Henry Bernard.	8, Crique Indian	15 00
1er do ...	75	Wm. Fouteux.	15, en amont du Disc. Last Chance.	15 00
1er do ...	76	Louis Bono.	2 et 3, fract. Dom. Creek.	15 00
1er do ...	77	Louis Langlow.	12*a*, fract. Eldorado	15 00
1er do ...	78	Cornelius J. Keavany..	Terrasse avoisinant 9 et 10, Eldorado.	15 00
2 do ...	79	Ben Wilson.	8, Crique Indian	15 00
2 do ...	80	Thos. Sherwood.	1*a*, fract. Gold Bottom	15 00
2 do ...	81	Abraham H. Anderson.	55, en aval du Disc. on Hunker	15 00
2 do ...	82	Andrew Gustafson	Claim de terrasse aboutissant 9 Eldorado	15 00
2 do ...	83	August Peterson.	0, Crique Fox avoisinant Bonanza.	15 00
2 do ...	84	Stanley Kurzek.	1, en amont du Fox.	15 00
2 do ...	85	Geo. F. Compton	11, Crique Sulphur Crique Miller	15 00
3 do ...	86	John Engle.	4*a*, Gold Bottom	15 00
5 do ...	87	Harry Berryman.	47*b*, fract. Eldorado.	15 00
5 do ...	88	Phillipe Fortin.	5*a*, fract. Last Chance.	15 00
5 do ...	90	Chas. F. Nelson.	7, Crique Indian	15 00
5 do ...	91	Wm. H. Maloy.	59, en amont du Disc., Bonanza	15 00
5 do ...	92	Jno. W. Donovan.	7, Crique Indian.	15 00
5 do ...	93	J. Adolph Johnston.	5, Homestake Gulch.	15 00
5 do ...	94	Charles Brouin.	30, Crique Dominion	15 00
5 do ...	95	Samuel J. Mathews	1, Gulch joins Bonanza Valley	15 00
5 do ...	96	Edward W. Engelbrecht.	4, en amont du Disc. crique Dom.	15 00
6 do ...	97	Geo. Butler.	3, sur Crique joining Bonanza	15 00
7 do ...	98	Hugh McArthur.	33, Crique Dom.	15 00
7 do ...	99	Edward Mowohan.	5, Monte Cristo Gulch, Bon	15 00
7 do ...	100	Pearl H. Hebb.	4, do do do	15 00
7 do ...	101	John J. Corbett	11, Crique Too Much Gold.	15 00
8 do ...	102	Wm. H. Davis.	30, en amont frks. Last Chance.	15 00
8 do ...	103	Fred. Trumph	46, below Dis. on Hunker	15 00
8 do ...	104	Nathan Lewis	35*a*, Hunker below Discovery	15 00
8 do ...	105	John A. Carlisle	35*c*, en aval du Discovery Hunker.	15 00
9 do ...	106	Geo. M. Prentiss.	4, Terrasse aboutissant G. C. 5 Eldo	15 00
9 do ...	107	Orrin Woodman.	Claim de terrasse adj. 42.	15 00
9 do ...	109	Pat. H. Stafford	A Narrow en aval du Disc.	15 00
9 do ...	110	Lawrence Olsen	33, en amont du Disc. Last Chance.	15 00
9 do ...	111	Fred. Bensing	Narrow, en aval du Dis. on Hunker	15 00
9 do ...	112	Chas. Lincoln.	18*a*, Crique Gold Bottom	15 00
10 do ...	113	Joseph Tapella.	13*a*, embouchure du Golden Bottom	15 00
10 do ...	114	A. H. Barker	12, Crique Victoria.	15 00
10 do ...	115	W. A. Hensley.	5*d*, avoisinant le claim of Burke Eldo	15 00
10 do ...	116	Arthur V. Wentworth	6*b*, claim de terrasse.	15 00
10 do ...	117	Gus. Johnson.	8, en aval W. D. Dom. Creek.	15 00
10 do ...	120	P. E. De Ville.	1, Magnet Gulch. avoisine Bonz	15 00

RELEVÉ des recettes perçues par les agents des terres fédérales à Dawson, district du Yukon, provenant des locations pour l'exploitation des mines à l'agence du Yukon, depuis le 16 juin 1897 jusqu'au 14 juillet 1897—*Fin.*

Date.	Numéro du reçu.	De qui reçu.	Numéro d'inscription ou de location et description abrégée.	Somme.
1897.				$ c.
12 juill...	121	Thos. O'Shea	18 Crique Victoria	15 00
12 do ...	122	Evarard Sagor	9*a*, fract. Hunker	15 00
12 do ...	123	Thos. L. Sagor	8*a*, fract. Hunker	15 00
12 do ...	124	Thos. Lynch	5, Chief Gulch	15 00
12 do ...	125	Pat. Regan	6, Chief Gulch	15 00
12 do ...	126	Chas. Gilbert	21, en aval du Disc., Crique Dom	15 00
12 do ...	127	Alfred Pelkey	13, Crique Dom. en aval de Dis. U	15 00
12 do ...	128	Henry Godin	1, claim de terrasse, Eldorado	15 00
12 do ...	129	Jno. L. Bell	9, en amont du Disc. Dom	15 00
12 do ...	130	A. R. Bannerman	11, en aval du Disc. Dom	15 00
12 do ...	131	Thos. R. Moore	35*b*, Crique Hunker, (fract.)	15 00
12 do ...	132	Wilfred Guvin	8, en aval du Disc. Dom. C	15 00
13 do ...	133	J. S. Bernard	4, Irish Gulch avoisine Eldo	15 00
13 do ...	134	Anton Dahl	0, Home Stake Gulch	15 00
14 do ...	135	Thos. H. Shallows	8, en amont du Disc. Last Chance	15 00
14 do ...	136	Jacob Vogler	17, en aval du Disc. Dom	15 00
14 do ...	137	James Monroe	13*a*, en aval du Disc. Crique Bear	15 00
14 do ...	138	Constanz Lachmitt	10, en amont du L. D. Crique Dom	15 00
14 do ...	139	Archie Shelp	1, Nugget Gulch adj. Eldo	15 00
	585	A. P. McKellar	44, Crique Hunker	15 00
	583	S. Peterson	1, Homestake Gulch	15 00
	584	G. P. Bunt	12, Gold Bottom	15 00
		Renouvellements.		2,140 00
10 juill...	118	Jas. Rowan	25*a*, Bonanza, renouvellement	100 00
10 do ...	119	Frank Phiscator	2 Eldorado, do	100 00
5 do ...	610	Jeff. Talbut & Fdk. Trumpf	3 B.D. sur Glacier, au delà d'un an	15 00
5 do ...	611	De Wolf, Galezzi, Haufman Malette	6, Crique Glazier, do	15 00
5 do ...	612	De Wolf, Galezzi, Haufman Malette	5*b*, Crique Glazier, do	15 00
10 do ...	613	David Swanson	17*b*, Crique Miller, do	15 00
10 do ...	614	J. J. Pubram	19*a*, Crique Glazier, do	15 00
16 juin ...	609	R. W. Dryden & A. L. Thayer	24 B.D. Crique Miller, do	15 00
				$290 00
26 juin ...	.....	Fritz Kloke	Ren. hon. pour claim de quartz	5 00
26 do ...	....	Fritz Kloke	Mill side	5 00
				$10 00

Avec P. C. n° 1189—1897, Ref. 47,478 sur 146,591 T. et M.

RÈGLEMENTS APPLICABLES À L'EXPLOITATION DES PLACERS LE LONG DU FLEUVE YUKON ET SES TRIBUTAIRES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

(Approuvés par arrêté ministériel n° 1189 du 21 mai 1897, tel qu'amendé.)

INTERPRÉTATION.

Placers de bancs de sable (*Bar diggings*) signifient toute partie d'une rivière sur laquelle l'eau s'étend lorsqu'elle est haute, et qui n'est pas couverte à l'eau basse.

Les mines sur terrasses seront appelées placers de terrasses (*bench diggings*) et serviront à déterminer l'étendue des claims différents des placers secs.

Les placers secs (*dry diggings*) signifieront toute mine sur laquelle l'eau d'une rivière ne s'étend jamais.

"Mineur" signifie tout homme ou femme de dix-huit ans, mais non pas au-dessous de cet âge.

Sir WILFRID LAURIER.

"Claim" signifie le droit personnel de propriété dans une mine ou placer durant tout le temps pour lequel la concession de cette mine ou placer est faite.

"Jalon autorisé" signifie un pieu d'une hauteur de quatre pieds, et pas moins, au-dessus du sol, équarri sur les quatre faces à au moins un pied du sommet. Les côtés ainsi équarris mesurant au moins quatre pouces de diamètre. Il signifie aussi tout tronc d'arbre ou arbre coupé et équarri ou avivé et ayant la même hauteur et dimension.

"Saison réservée" signifie la partie de l'année durant laquelle l'exploitation est généralement suspendue. Cette période sera déterminée par le commissaire des mines d'or du district ou le claim est situé.

"Localité" signifie le territoire le long d'une rivière tributaire du fleuve Yukon et ses affluents.

Le mot "minéral" comprendra tous les minéraux quelconques autres que la houille.

NATURE ET ÉTENDUE DES CLAIMS.

1. "Placers de bancs de sable," une lisière de terre de 100 pieds de large au niveau des hautes eaux, et s'étendant de là dans la rivière au plus bas niveau de l'eau.

2. Les côtés d'un claim de bancs de sable seront deux lignes parallèles se dirigeant aussi près que possible à angle droit avec le cours d'eau, et seront marqués par quatre jalons autorisés, un à chaque extrémité du claim au niveau ou à peu près au niveau des hautes eaux, et un à chaque extrémité du claim au bord ou près du bord de l'eau. L'un des jalons au niveau des hautes eaux sera lisiblement marqué du nom du mineur et de la date à laquelle le claim a été jalonné.

3. Les placers secs auront 100 pieds carrés, et à chacun des quatre coins, sera placé un jalon autorisé, et sur l'un de ces jalons, seront lisiblement marqués le nom du mineur et la date à laquelle le claim a été jalonné.

4. Les claims de crique et de rivière auront 500 pieds de long mesurés dans le sens de la direction générale du cours d'eau, et s'étendront en largeur de la base au pied de la colline ou terrasse de chaque côté, mais lorsque les collines ou terrasses sont à moins de 100 pieds les unes des autres, le claim peut avoir 100 pieds de profondeur. Les côtés d'un claim seront deux lignes parallèles se dirigeant aussi près que possible à angle droit avec le cours d'eau. Les côtés seront marqués par des jalons autorisés au bord de l'eau ou près du bord de l'eau, et aux limites inférieures du claim. L'un des jalons autorisés au cours d'eau sera lisiblement marqué du nom du mineur et de la date à laquelle le claim a été jalonné.

5. Un claim de terrasse aura 100 pieds carrés, et à chacun de ses quatre coins, sera placé un jalon autorisé sur lequel seront lisiblement marqués le nom du mineur et la date à laquelle le claim a été jalonné.

6. On ne fera d'inscriptions que pour des claims alternants, les autres claims alternants étant réservés à l'Etat pour qu'il en dispose à l'encan, ou selon que le décidera le ministre de l'Intérieur.

La peine imposée pour empiètement sur un claim réservé à l'Etat sera l'annulation immédiate par le commissaire des mines d'or de toute inscription ou toutes inscriptions que le violateur aura obtenues, soit par première inscription ou par achat, et le refus par le commissaire des mines d'or d'accepter toute demande que l'individu fera d'un claim. Outre cette peine, la police à cheval, sur requête à cet effet du commissaire des mines d'or, prendra les mesures nécessaires pour chasser le violateur.

7. Lorsque l'on déterminera l'étendue des claims, on les mesurera horizontalement indépendamment des inégalités de la surface du terrain.

8. Lorsqu'une personne ou des personnes découvriront une nouvelle mine, et lorsque cette découverte sera prouvée de manière à convaincre le commissaire des mines d'or, un claim de crique et de rivière de 750 pieds de long peut être concédé.

Une nouvelle couche de terrain ou de gravier aurifère située dans un endroit où les claims sont abandonnés sera considérée pour cette fin comme une nouvelle mine, bien que le même endroit ait été antérieurement exploité à un niveau différent.

9. Les formules de demande de permis d'exploitation de placers et les formules de demande de concession de ces derniers seront celles contenues dans les formules " H " et " I " dans l'annexe ci-jointe.

10. Un claim sera enregistré au bureau du commissaires des mines d'or dans le district duquel il est situé avant trois jours après que les limites de ce claim auront été fixées à moins de dix milles du bureau du commissaire. Un jour supplémentaire sera accordé pour l'enregistrement de toute nouvelle section de dix milles ou toute fraction de telle section.

11. Dans le cas ou le commissaire serait absent de son bureau, le permis d'inscrire un claim sera accordé par toute personne qu'il pourra nommer pour remplir ses fonctions en son absence.

12. Il ne sera pas accordé d'inscription pour un claim que le requérant n'a pas jalonné lui-même de la manière indiquée dans ces règlements. Un affidavit déclarant que le claim a été jalonné par le requérant sera incorporé dans la formule H de l'annexe ci-jointe.

13. Un honoraire d'inscription de $15.00 sera exigé pour la première année, et un honoraire annuel de $100.00 pour chacune des années suivantes. Cette dispositions s'appliquera aux délimitations pour lesquelles des inscriptions ont déjà été accordées.

14. Un droit régalien de dix pour cent sur l'or extrait sera prélevé et perçu par des officiers qui devront être nommés pour cette fin, pourvu que la quantité ainsi extraite d'un simple claim n'excède pas cinq cents dollars par semaine. Dans le cas où la quantité extraite d'un simple claim excèdera cinq cents dollars par semaine, il sera prélevé et perçu un droit régalien de dix pour cent sur la quantité ainsi extraite jusqu'à cinq cents dollars, et sur l'excédent, ou la quantité extraite de tout simple claim de plus de cinq cents dollars par semaine, il sera imposé et perçu un droit régalien de vingt pour cent, ce droit devant faire partie du revenu consolidé, et les officiers qui le percevront devront en rendre compte d'une manière régulière. Le délai accordé pour la perception de ce droit régalien, la manière de le percevoir, et les personnes qui le percevront seront indiqués par des règlements que devra préparer le commissaire des mines d'or.

Si ce droit régalien n'est pas payé avant que dix jours se soient écoulés depuis l'affichage d'un avis sur le claim au sujet duquel il est exigé, ou dans le voisinage de ce claim, par le commissaire des mines d'or ou son agent, la concession du claim sera annulée. Toute tantative de frauder la Couronne en retenant une partie quelconque du revenu ainsi perçu, en faisant de faux rapports relativement à la quantité extraite, sera punie par l'anullation de la concession du claim au sujet duquel on aura commis une fraude ou fait de faux rapports. En ce qui concerne les faits se rattachant à cette fraude ou à ces faux rapports ou au non paiement du droit régalien, la décision du commissaire des mines d'or sera sans appel.

15. Après l'enregistrement d'un claim, l'enlèvement de tout jalon par le détenteur ou par toute personne agissant en son nom dans le but de changer les limites de son claim sera considéré comme entraînant la confiscation du claim.

16. L'inscription de tout porteur d'un permis d'exploitation de placer doit être renouvelée et son reçu abandonné et remplacé chaque année, l'honoraire d'inscription étant acquitté chaque fois.

17. Aucun mineur ne recevra de concession de plus d'un claim dans la même localité, mais le même mineur pourra posséder toute quantité de claims par achat, et des mineurs, quel qu'en soit le nombre pourront se réunir pour exploiter leurs claims en commun aux conditions qu'ils établiront, pourvu que cette convention soit enregistrée au bureau du commissaire des mines d'or et qu'un honoraire de cinq dollars soit payé pour chaque inscription.

18. Tout mineur ou tous mineurs peut ou peuvent vendre, hypothéquer son claim ou leurs claims, ou en disposer, pourvu que cette disposition soit enregistrée au bureau du commissaire et qu'un droit de deux dollars soit payé à ce dernier, lequel délivrera à ce mineur ou mineurs un certificat d'après la formule " J " qui figure dans l'annexe ci-jointe.

19 Tant qu'il aura droit à sa concession, chaque mineur jouira du privilège exclusif d'entrer sur son claim pour en faire l'exploitation à la manière des mineurs et pour y construire une habitation, et il aura exclusivement droit à tout ce qu'il en retirera, pourvu que sur ce rendement, le droit régalien imposé par l'article 14 de ces règlements soit payé; mais il n'aura aucun droit de surface: et le commissaire des mines d'or peut accorder aux possesseurs de claims voisins les droits d'entrée dont ils peuvent avoir absolument besoin pour l'exploitation de leurs claims, aux conditions qui lui paraîtront raisonnables. Il peut aussi accorder aux mineurs des permis pour y couper du bois pour leur usage personnel, sur paiements des droits imposés par les règlements à ce sujet.

20. Autant que la chose sera nécessaire pour l'exploitation convenable de sa concession minière, d'après la commissaire des mines d'or, chaque mineur aura le droit d'utiliser l'eau qui coule naturellement à travers ce claim ou au delà et qui n'est pas légalement répartie: il aura aussi le droit de drainer sa concession minière sans payer de redevance.

21. Un claim sera censé abandonné, et il sera loisible à tout individu de l'occuper et de prendre une inscription lorsque le concessionnaire ou quelque personne en son nom le laissera inexploité les jours de travail pendant soixante et douze heures*, à moins que cette inexploitation ne soit due à la maladie ou autre cause raisonnable prouvée de manière à convaincre le commissaire des mines d'or, ou à moins que le concessionnaire n'ait reçu un congé du commissaire, et ce dernier, en obtenant la preuve satisfaisante que l'on ne s'est pas conformé à cette disposition, pourra annuler l'inscription du claim.

22. Si le terrain sur lequel un claim a été fixé n'appartient pas à la Couronne, il sera nécessaire que celui qui a demandé une inscription fournisse la preuve qu'il a acquis du propriétaire du terrain les droits de surface avant que l'inscription puisse être accordée.

23 Si l'occupant des terrains n'en a pas reçu de lettres patentes, l'argent destiné à l'achat des droits de surface doit être payé à la Couronne, et des lettres patentes des droits de surface seront accordées à celui qui a acquis les droits d'exploitation. L'argent ainsi perçu sera ou remboursé à l'occupant du terrain, lorsqu'il a droit à des lettres patentes pour ce terrain, ou il sera inscrit à son avoir à compte de ce qu'il doit pour le terrain.

---

* 72 heures signifient 3 jours consécutifs de vingt-quatre heures chacun.

24. Quand celui qui a obtenu les privilèges d'exploitation de mines ne peut pas conclure d'arrangement avec le propriétaire ou son agent ou l'occupant des terrains pour l'acquisition des droits de surface, il lui sera permis de donner avis au propriétaire ou à son agent ou à l'occupant de nommer un arbitre pour délibérer avec un autre arbitre désigné par lui afin de décider quelle somme le propriétaire ou l'occupant a droit d'avoir à titre de dédommagement. L'avis mentionné dans cet article sera préparé d'après une formule que l'on obtiendra en la demandant au commissaire des mines d'or du district où se trouvent les terrains en question, et, lorsque la chose sera possible, il sera signifié personnellement à ce propriétaire, ou à son agent, s'il est connu, ou à l'occupant; et après que l'on aura fait sans succès des efforts raisonnables pour faire cette signification personnelle, alors l'avis sera signifié en le laissant au dernier domicile du propriétaire, de l'agent ou de l'occupant, ou en l'envoyant par lettre recommandée. Cet avis sera signifié au propriétaire, ou à son agent, dans un délai que fixera le commissaire des mines d'or avant l'expiration du délai mentionné dans l'avis. Si le propriétaire refuse de nommer un arbitre, ou si, pour quelque autre raison, aucun arbitre n'est nommé par le propriétaire dans le délai mentionné dans l'avis prévu par cet article, le commissaire des mines d'or du district où sont situés les terrains en question nommera lui-même un arbitre, lorsqu'il sera convaincu par affidavit que cet avis est venu à la connaissance de tel propriétaire, agent ou occupant, ou que tel propriétaire, agent ou occupant évite à dessein la signification de tel avis, ou ne peut pas être trouvé, et que des efforts raisonnables ont été tentés pour faire cette signification, et que l'avis a été laissé au dernier domicile de tel propriétaire, agent ou occupant.

25 (*a.*) Tous les arbitres nommés en vertus de ces règlements prêteront serment en présence d'un juge de paix qu'ils rempliront impartialement leurs devoirs, et ils commenceront immédiatement à déterminer la valeur des dommages raisonnables que le propriétaire ou les occupants de ces terrains, selon leurs divers intérêts, éprouveront en raison de ces travaux de recherches et d'exploitation minière.

(*b.*) En déterminant la valeur de ces dommages, les arbitres fixeront aussi la valeur du terrain indépendamment de toute augmentation de cette valeur provenant des minéraux qui s'y trouvent.

(*c.*) Dans le cas où ces arbitres ne pourraient pas s'accorder, ils pourront choisir un tiers arbitre, et lorsque les deux arbitres ne pourront pas s'accorder sur le choix d'un tiers arbitre, le commissaire des mines d'or du district où sont situés les terrains en question choisira ce tiers arbitre.

(*d.*) La décision écrite de deux de ces arbitres sera définitive, et sera produite au bureau du commissaire des mines d'or du district où se trouvent les terrains.

S'il se présente des cas non prévus par ces règlements, les dispositions des règlements s'appliquant aux terrains miniers autres que les terrains houillers approuvés par Son Excellence le Gouverneur en conseil le 9 novembre 1889, s'y appliqueront.

FORMULE H.—DEMANDE D'UNE CONCESSION DE CLAIM ET AFFIDAVIT DU REQUERANT.

Je (ou nous) de demande (ou demandons) par les présentes, en vertu des règlements fédéraux relatifs à l'exploitation des mines, la concession d'un claim tel que défini dans les dits règlements, dans (ici décrire la localité) et je (ou nous) jure (ou jurons) solennellement :—

1. Que je (ou nous) y ai (ou avons) découvert un dépôt de (indiquer ici le métal ou le minéral).

2. Que je (ou nous) suis (ou sommes) au meilleur de ma (ou notre) connaissance et conviction, le premier (ou les premiers) qui ai (ou avons) découvert le dit dépôt ; ou :

3. Que le dit claim a été antérieurement concédé à (ici nommer le dernier concessionnaire), mais qu'il est resté inexploité par le dit concessionnaire pendant au moins....

4. Que j'ignore (ou nous ignorons) que le terrain est autre qu'un terrain fédéral vacant.

5. Que j'ai (ou que nous avons), le jour de , conformément à toutes les dispositions des règlements relatifs à l'exploitation des mines sur le fleuve Yukon et ses tributaires, jalonné sur le terrain le claim pour lequel je (ou nous) fais (ou faisons) cette demande, et qu'en faisant cela, je (ou nous) n'ai (ou n'avons) empiété sur aucun autre claim ou concession minière antérieurement jalonnée par une autre personne.

6. Que le dit claim couvre, autant que j'ai pu (ou que nous avons pu) le mesurer ou en déterminer l'étendue une superficie de pieds carrés, et que la description (et l'esquisse, s'il en est) ci-annexée, signée par moi (ou par nous), fait connaître en détail, autant que je le sais, (ou que nous le savons) sa situation, sa forme et ses dimensions.

7. Que je fais (ou que nous faisons) cette demande de bonne foi pour acquérir le claim dans l'unique but de l'exploiter, travaux d'exploitation que je ferai (ou que nous ferons) ou par moi et mes associés, (ou nous et nos associés), ou par mes (ou nos représentants.)

Pris devant moi à , ce jour de 18

(Signature.)

Sir WILFRID LAURIER.

FORMULE I.—CONCESSION MINIÈRE.

N°

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
AGENCE , 18

En considération du paiement de l'honoraire prescrit par l'article 13 des règlements relatifs à l'exploitation des mines du fleuve Yukon et de ses tributaires par (A. B.) de , accompagnant la demande n° , datée 18 , qu'il fait (ou qu'ils font) d'une concession minière dans (ici, insérer la description de la localité.

Le ministre de l'Intérieur accorde par les présentes au dit (ou aux dits) (A. B.) , pour la période d'une année à compter de cette demande, le droit d'entrée exclusif sur le claim (ici décrire en détail le claim concédé) pour en faire l'exploitation et pour y construire une habitation, et le droit exclusif à tous les revenus en provenant, sur lesquels, cependant, sera payé le droit régalien établi par l'article 14 des règlements

Le dit (ou les dits) A. B. aura (ou auront) droit d'utiliser, autant que la chose sera nécessaire pour l'exploitation convenable de son (ou de leur) claim, l'eau coulant naturellement à travers son (ou leur) claim, ou au delà, et qui n'est pas déjà légalement répartie, et de drainer son (ou leur) claim sans redevance.

Cette concession ne donne au dit (ou aux dits) (A. B.) aucun droit de surface au dit claim, ni aucun droit de propriété au sol couvert par le dit claim ; et la dite concession sera périmée et le claim sera confisqué à moins que ce dernier ne soit exploité sans interruption et de bonne foi par le dit (ou les dits) (A. B.) ou ses (ou leurs) associés.

Les droits accordés par les présentes sont ceux mentionnés dans les règlements susdits relatifs à l'exploitation des mines, et seulement ceux-là, et toutes les dispositions des dits règlements s'y appliquent, que cela y soit exprimé ou non.

Commissaire des mines d'or.

FORMULE J—CERTIFICAT DU TRANSFERT D'UN CLAIM.

N°

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
AGENCE , 18 .

Ceci est pour attester que (B. C.) , de a (ou ont) produit, en bonne et due forme, en date du 18 , et accompagné d'un honoraire d'inscription de deux dollars, un transfert de la concession à (A. B.) de , du droit d'exploiter le claim (décrire le claim) pendant une année, à compter du 18 .

Ce certificat donne au dit (ou aux dits) (B. C.) tous les droits et privilèges du dit (ou des dits) (A.B.) en ce qui se rattache au claim transféré, c'est-à-dire, le droit exclusif d'entrer sur le dit claim pour en faire l'exploitation à titre de mineur (ou mineurs , et d'y construire une habitation, et le droit exclusif à tous les produits en provenant (sur lesquels, cependant, sera payé le droit régalien établi par l'article 14 des règlements), pendant le reste de la partie de l'année pour laquelle le dit claim a été concédé au dit (ou aux dits) A. B.) , c'est-à-dire, jusqu'au jour de 18

Le dit (ou les dits) (B. C.) aura (ou auront) droit d'utiliser, autant que la chose sera nécessaire pour l'exploitation convenable de son (ou de leur) claim, l'eau coulant naturellement à travers son (ou leur) claim, ou au delà, et qui n'est pas déjà légalement répartie, et de drainer le claim sans redevance.

Cette concession ne donne au dit (ou aux dits) (B. C.) aucun droit de surface au dit claim, ni aucun droit de propriété au sol couvert par le dit claim; et la dite concession sera périmée et le claim sera confis-

qué à moins que ce dernier ne soit exploité sans interruption et de bonne foi par le dit (ou les dits) (B. C.) ou ses (ou leurs) associés.

Les droits accordés par les présentes sont ceux mentionnés dans les règlements susdits relatifs à l'exploitation des mines, et seulement ceux-là, et toutes les dispositions des dits règlements s'y appliquent, que cela y soit exprimé, ou non.

Commissaire des mines d'or.

N.B.—Les dispositions de ces règlements sont susceptibles d'être modifiées en tout temps. On peut avoir des copies des derniers règlements en s'adressant au ministère de l'Intérieur, à Ottawa, Ontario, ou au commissaire des mines d'or, à Cudahy, district du Yukon, territoires du Nord-Ouest.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

M. FOSTER :

1. Quand le gouvernement se propose-t-il de commencer le trafic à partir de Montréal sur le chemin de fer du Grand-Tronc et celui du Comté de Drummond en raccordement avec l'Intercolonial? 2. Quels sont les nouveaux officiers nommés par le ministre des Chemins de fer et Ca aux pour les fins du trafic sur la ligne susdite? Quel est le traitement et la date de la nnomination de chacu d'eux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le gouvernement se propose, et espère pouvoir commencer le 1er mars 1899 le trafic à partir de Montréal sur le chemin de fer du Grand-Tronc et celui du Comté de Drummond, en raccordement avec l'Intercolonial.

Voici la liste des nouveaux fonctionnaires nommés pour les fins du trafic sur cette ligne :

A.-H. Harris, gérant général du trafic, 1er décembre 1898	$5,000
T.-H. Underwood, premier commis, 1er janvier 1898	900
T.-B. Odell, commis, 1er janvier 1898	600
J.-A. Ryan, messager, 1er janvier 1898	120
James Hardwell, agent de division du transport des marchandises, 1er janvier 1898	2,000
F.-W. Thompson, commis, 1er janvier 1898	806
— McKillop, messager, 1er janvier 1898	120
J.-B. Lambkin, agent de district des voyageurs, Montréal, 1er janvier 1898	1,400

On a fait, aux bureaux de Toronto, Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean, des économies dont le chiffre égale à peu près celui des traitements, loyers, etc., payés aujourd'hui, c'est-à-dire, que l'on modernise la division du trafic des chemins de fer de l'Etat sans en augmenter les frais d'exploitation.

M. FOSTER : Je vous remercie des renseignements supplémentaires.

PERMIS POUR LA VENTE DES LIQUEURS DANS LE DISTRICT DU YUKON.

M. FOSTER : Le gouvernement du Canada a-t-il accordé des permis pour la vente des liqueurs dans le district du Yukon? Et dans l'affirmative, à qui a-t-il accordé des permis pour cet objet, pour quelle quantité et à quel prix dans chaque cas?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Conformément à l'acte des territoires du Nord-Ouest) le droit d'accorder des permis pour la vente des liqueurs dans les territoires du Nord-Ouest dont le district du Yukon fait actuellement partie, appartient au lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest. Avant l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, il avait été conclu un arrangement en vertu duquel le lieutenant-gouverneur n'accordait des permis pour la vente des liqueurs dans le district du Yukon que sur la demande du ministre de l'Intérieur. Nous avons continué de suivre ce système. D'après une correspondance reçue du premier ministre des territoires du Nord-Ouest, il paraîtrait que le gouvernement des territoires prétend maintenant que, d'après les amendements faits à la constitution des territoires du Nord-Ouest, le droit du lieutenant-gouverneur d'accorder des permis ne peut être exercé que sur l'avis de ses ministres. La question reste en suspens pour le présent et aucun permis n'est accordé.

2. Si l'honorable député veut indiquer à partir de quelle époque il désire obtenir ce renseignement demandé dans la dernière partie de sa question, un rapport sera préparé à cet effet.

DROITS D'AUTEURS AU CANADA.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER (par M. FOSTER) :

1. Où en est rendue la question relative aux pouvoirs du parlement canadien concernant les droits d'auteur au Canada? 2. Le gouvernement se propose-t-il de présenter une mesure législative à ce sujet au cours de la présente session?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : 1. En mars 1895, le gouvernement impérial suggéra au gouvernement d'envoyer, aussitôt que la chose serait possible, un des ministres canadiens, ou une personne dûment autorisée par eux et connaissant bien la question, en Angleterre, pour discuter de vive voix cette question avec le gouvernement anglais. Conformément à cette recommandation, M. Newcombe, le sous-ministre de la Justice, reçut l'ordre du gouvernement canadien de se rendre à Londres pour discuter cette question en son nom avec le gouvernement de Sa Majesté. Il s'acquitta de sa mission dans le cours de l'été de 1895, et fit rapport au gouvernement du résultat de la conférence. Aucune décision n'a encore été prise sur ce rapport. 2. Ce n'est pas l'intention du gouvernement de présenter une mesure législative à ce sujet au cours de la présente session.

ACTE A L'EFFET DE RESTREINDRE L'IMPORTATION ET L'EMPLOI DES AUBAINS.

M. DAVIN :—

Le procureur général du Canada a-t-il consenti à prendre ou a-t-il institué des procédures aux termes de l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (60-61 Vic., chap. 11)? Le procureur général du Canada a-t-il fait arrêter quelques personne ou personnes entrées en Canada en contravention de l'acte, et les a-t-il fait renvoyer au pays d'où elles étaient venues?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : W.-F. McCreary, de Winnipeg, fut autorisé le 23 juillet 1897, par le ministre de la Justice à cette date, à instituer des procédures aux termes de l'Acte 60-61 Victoria, chapitre 11, pour contravention au dit acte et aussi avec pouvoir d'ordonner de prendre telles procédures ou poursuites lorsqu'il le croira nécessaire.

Des agents furent aussi nommés dans d'autres endroits du Canada avec mission, au cas ou les autorités des Etats-Unis mettraient en vigueur contre les Canadiens résidant près de la ligne frontière, leur loi relative au travail et à l'importation

des aubains, de faire rapport au département des divers cas de contravention à la loi canadienne dans la même localité, et aussi avec ordre de prendre des procédures qui leur seraient indiquées par le département. Aucune personne n'a été arrêtée par le procureur général et renvoyée au pays d'où elle était venue.

FONDS DE BOIS DANS LE DISTRICT DU YUKON.

M. DAVIN : On a répondu aux trois premières questions que j'avais posées. Je voudrais cependant poser les deux suivantes :

H. Domville a-t-il obtenu des fonds de bois au lac Labarge ou ailleurs dans le Yukon? Si des fonds de bois ont été concédés à H. Domville, le concessionnaire est-il parent de l'honorable député de King, N.-B. ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le nom de H. Domville se trouve parmi ceux que je viens de donner. Le département ignore si cet homme est ou non parent de l'honorable député de King.

WHITE ANCIEN SOUS-DÉPUTÉ DU MINISTRE DES POSTES.

M. BENNETT :

W.-H. Griffin, qui réside apparemment en Angleterre, et dont la pension de retraite est de $2,239.92 par année, d'après le rapport de l'Auditeur général, a-t-il été autrefois sous-ministre des Postes? Wm White, ci-devant sous-ministre des Postes, reçoit-il actuellement une pension de retraite? Dans l'affirmative, quand cette pension a-t-elle commencé à lui être payée et quel est ce montant? Le dit Wm White est-il encore employé par le département des Postes, ou a-t-il été ainsi employé depuis la date de sa mise à la retraite (s'il a été de fait mis à la retraite)? Dans l'affirmative, quel a été le chiffre de ses émoluments en sus de sa pension? S'il est encore à l'emploi du dit département, pendant combien de temps encore se propose-t-on d'utiliser ses services? Quel est le salaire du sous-ministre actuel, le docteur Coulter?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : M. W.-H. Griffin, ci-devant sous-ministre des Postes du Canada, fut mis à la retraite le 1er juillet 1888, par le gouvernement de cette époque. M. W. White, ci-devant sous-ministre des Postes, a été après plus de cinquante-un ans de service dans les départements des postes du gouvernement impérial et canadien, mis à sa retraite avec la pension que lui accorde la loi, savoir : $2,240, à commencer du 1er août dernier. Depuis sa mise à la retraite il a été employé pour inaugurer le système d'examen des courriers sur chemins de fer dans tout le Canada, tel qu'autorisé par l'Acte des Postes adopté à la dernière session, et il a présidé ces enquêtes dans les diverses provinces du Canada. Il a été employé en tout, à ce travail, soixante-dix-sept jours, pour lequel il a chargé pour dépenses de voyages et autres la somme de $460.50, laquelle lui a été payée. Le 29 décembre 1897, M. White avait terminé le travail qui lui avait été confié. Il est possible qu'il soit encore appelé à faire d'autres examens.

Le salaire du sous-ministre des Postes est de $3,200 par année.

M. FITZPATRICK.

COMMERCE DES GRAINS À FORT-WILLIAM.

M. DOUGLAS :

Le département du Revenu de l'intérieur veut-il fournir à la Chambre un état détaillé du commerce des grains à Fort-William, donnant le nombre de boisseaux de blé de chaque qualité particulière placés dans les élévateurs sous la surveillance de l'inspecteur du gouvernement, et le nombre de boisseaux de chaque qualité expédiés des élévateurs sous la surveillance du même officier? L'inspecteur à Fort-William fournit-il au département un état détaillé annuel de ce commerce? Si non, pourquoi?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Des instructions ont été envoyées à l'inspecteur du gouvernement à Fort-William, d'avoir à préparer immédiatement l'état détaillé qui est demandé. Les règlements actuels du département n'exigent pas tous ces renseignements, les inspecteurs ne doivent fournir qu'un état mensuel du grain placé dans les élévateurs, et non de celui qui en est expédié.

TRANSPORT OCÉANIQUE DU BETAIL EXPORTÉ.

M. MACLEAN :

Le ministre de l'Agriculture se propose-t-il de publier le rapport de George-S. Macdonald ou de tout autre agent nommé par le gouvernement pour s'enquérir des arrangements défectueux faits pour le transport océanique du bétail expédié des ports du Canada.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Le gouvernement n'a pas l'intention de publier ce rapport ; mais il sera à la disposition de tous les membres de cette Chambre qui voudront l'examiner.

QUAI À LA POINTE-CLAIRE.

M. MONK :

1. Le gouvernement a-t-il demandé des soumissions pour la construction d'un quai à la Pointe-Claire, pour lequel une somme de $4,000 a été votée à la dernière session? 2. Le gouvernement se propose-t-il de commencer cette année la construction de ce quai? 3. Dans la négative, pourquoi?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Les réponses aux questions de l'honorable député sont comme suit :—1. Non. 2. Le gouvernement est à étudier la question de savoir à quel endroit devra être placé ce quai.

INONDATIONS À SAINTE-GENEVIÈVE.

M. MONK :

1. Le gouvernement s'est-il enquis de la cause des inondations annuelles à Sainte-Geneviève, comté de Jacques-Cartier, qui sont dues, dit-on, aux travaux publics exécutés par le gouvernement dans la rivière Ottawa? 2. Si une enquête a été faite, quel en a été le résultat? 3. Le gouvernement se propose-t-il de construire une digue à Sainte-Geneviève? 4. Le gouvernement a-t-il l'intention de commencer ces travaux cette année?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Le département des Travaux publics a fait faire un examen des lieux par un de ses ingénieurs, pour voir aux moyens à prendre pour empêcher le

renouvellement des inondations dont on se plaint à Sainte-Geneviève, et le département est actuellement à étudier la question.

TRAVAUX SUR LA RIVIÈRE SAINT-PIERRE.

M. MONK :

1. Le gouvernement a-t-il demandé des soumissions pour les travaux à faire sur la rivière Saint-Pierre, le long du canal de Lachine, pour lesquels une somme de $40,0.0 a été votée à la dernière session ? 2. Le gouvernement se propose-t-il de commencer ces travaux cette année ? 3. Le dragage, le nettoyage, et l'élargissement de la rivière Saint-Pierre seront-ils faits sur tout le parcours de la rivière ? Si non, jusqu'à quel point seront-ils poursuivis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. Le gouvernement n'a pas demandé de soumissions pour les travaux à faire sur la rivière Saint-Pierre, le long du canal de Lachine, pour lesquels une somme de $40,000 a été votée ? 2. Le gouvernement a essayé de prendre les mesures nécessaires pour commencer ces travaux, mais les municipalités que traverse la rivière s'y sont opposées. 3. C'est l'intention du gouvernement de creuser le lit de la rivière là où la chose est nécessaire depuis l'entrée du ponceau sous le canal jusqu'à l'embouchure du canal.

NOUVELLES LOCOMOTIVES POUR L'INTERCOLONIAL.

M. GILLIES :

1. Combien de locomotives ont été achetées par le gouvernement en 1897 à Philadelphie ou ailleurs? 2, De qui a été acheté chaque locomotive? Quels sont les fabricants et en quelle année ont-elles été construites? 3. Quel est le prix payé au vendeur de chaque locomotive? 4. Quel était le coût de chacune lors de sa livraison à l'Intercolonial ou autre chemin de fer du gouvernement au Canada? 5. Sur la recommandation de quel officier chaque locomotive a-t-elle été achetée? 6. L'une de ces locomotives n'a-elle pas été envoyée sur l'Intercolonial par voie de Montréal? Et a-t-elle été expédiée de Montréal à Moncton par le chemin de fer Canadien du Pacifique? Dans l'affirmative, pourquoi n'a-t-elle pas été expédiée à Moncton par le Grand-Tronc et l'Intercolonial?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. Deux locomotives ont été achetées par le gouvernement à Philadelphie, en 1897, lesquelles étaient destinées à servir de modèles pour en construire d'autres, une possédant un cylindre à mouvement composé, et l'autre un cylindre simple. 2. Ces locomotives ont été achetées de la Compagnie Burnham et Williams de Philadelphie, qui les ont faites. 3. L'une des locomotives a été construite en 1892 et l'autre en 1897. 4. Le prix payé aux vendeurs pour les locomotives a été de $10,000 chacune. 5. Chaque locomotive a coûté, livrée sur le chemin de fer Intercolonial, $10,000. 6. Ces deux locomotives ont été achetées sur la recommandation du gérant général des chemins de fer du gouvernement canadien, et après qu'ils eurent été examinées par un ingénieur mécanicien expert nommé par le département. 7. L'une des locomotives a été transportée à Montréal par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Elle fut ensuite envoyée à Saint-Jean par voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, parce qu'il était plus commode de l'envoyer par ce chemin à Moncton, que par le Grand-Tronc et l'Intercolonial.

NOUVELLE GARE DE CHEMIN DE FER À MONCTON.

M. GILLIES (pour M. POWELL) :

1. Quel montant total a été payé à venir au premier de février courant pour la construction de la nouvelle gare à Moncton et pour les modifications et améliorations faites dans la cour de la gare de Moncton ? 2. Quelle part des dépenses afférentes à chaque construction a été portée au compte des dépenses courantes et quelle part au compte du capital? 3. Quelles dépenses ont été faites pour la plomberie et les appareils de chauffage dans la nouvelle gare à Moncton ? 4. Ces derniers travaux ont-ils été faits à la journée ou à l'entreprise ? Dans ce dernier cas, l'entreprise a-t-elle été donnée par voie de soumissions ? Dans l'affirmative, à qui et à quel prix ? Si les travaux n'ont pas été faits par voie de soumissions, quel a été l'exécuteur des travaux et quel en a été le prix ? 5. L'entrepreneur de la gare à Moncton a-t-il soumissionné pour les travaux de plomberie? Dans l'affirmative, quel était le chiffre de sa soumission ? 6. Si les travaux de plomberie et la pose des appareils de chauffage dans la gare du chemin de fer à Moncton se font à la journée, qui est en charge de ces travaux ou qui en a la direction ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. Le montant total des dépenses à venir au 1er de février 1898, pour la construction de la nouvelle gare, et pour les modifications et améliorations dans la cour de la gare de Moncton, était de $91,348.32. 2. Tout ce montant de $91,348.32 a été porté au compte du capital. 3. Le montant des dépenses qui ont été faites pour la plomberie et les appareils de chauffage de la nouvelle gare s'est élevé à $3,181. 4 et 5. Les travaux de plomberie et le posage des appareils de chauffage n'ont pas été faits à la journée, mais à l'entreprise. Le contrat en a été donné par voie de soumissions. Un premier contrat a d'abord été conclu avec James Doody. Plus tard il fut annulé, de nouvelles soumissions furent demandés et le contrat fut accordé à McManus et Cie, au prix de $8,277. 6. Les travaux de plomberie et la pose des appareils de chauffage n'ont pas été faits à la journée mais à l'entreprise sous la direction de M. W.-B. McKenzie, ingénieur en chef.

SERRE-FREINS SUR LES TRAINS DE L'INTERCOLONIAL.

M. BORDEN (Halifax) (pour M. BELL) :

1. Le nombre des serre-freins sur les trains de l'Intercolonial a-t-il été réduit ? Dans l'affirmative, sur quels trains ? Pourquoi cette réduction a-t-elle été faite ? 2. Se propose-t-on de réduire leur nombre d'avantage ? Combien de serre-freins le département des Chemins de fer se propose-t-il de mettre sur chaque train de voyageurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Oui, le nombre des serre-freins sur l'Intercolonial a été réduit sur les trains suivants :—Nos 1, 2, 19, 20, 25, 26, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 41, 42, 49, 50, 55 et 56. Ces réductions ont été faites par suite du peu d'activité des affaires. Le gouvernement ne se propose pas de réduire leur nombre davantage. Le chemin de fer accordera à chaque train de voyageurs autant de serre-freins que le trafic du chemin le requérera de temps à autres.

LE DR ROUGHSEDGE ET LES PERMIS DE DRAGUER L'OR.

M. MACLEAN :

1. Le gouvernement a-t-il donné un permis au Dr Roughsedge, d'Edmonton, ou à une compagnie dont il est

le mandataire, pour draguer l'or dans la rivière de la Paix ou toute autre rivière dans les territoires du Nord-Ouest ? 2. Dans l'affirmative, quelle est l'étendue comprise dans le permis et quel montant doit être payé au gouvernement à cet effet? 3. Des soumissions ont-elles été demandées pour le privilège d'exploitation accordé au Dr Roughsedge ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): 1. Un permis pour draguer l'or sur une certaine étendue de la rivière de la Paix a été accordé au Dr Roughsedge d'Edmonton, mais non à une compagnie dont il est le représentant. 2. L'étendue de la rivière comprise dans le permis est de cinq milles. Il paie $50.00 par année pour chaque dragueur qu'il emploi. Le locataire est aussi tenu de payer à la Couronne un droit régalien de deux est demi pour cent sur la production lorsqu'elle excède $10,000. 3. Il n'a pas été demandé de soumissions. Le permis a été accordé conformément aux règlements.

NOMINATION DU MAJOR WALSH.

M. MACLEAN :

1. Quelle est la date de la nomination du major Walsh comme administrateur du district du Yukon? 2. Pour quelle période a-t-il été ainsi nommé? 3. Quelles instructions ont été données au Major Walsh à titre d'administrateur?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): 1. 15 août 1897. 2. Pour aucune période déterminée. 3. Ses instructions lui ont été données dans un arrêté du conseil, que l'on peu obtenir par le moyen ordinaire.

M. FOSTER : Cet arrêté du conseil serait-t-il déposé sur le bureau de la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, si on le désire.

PÊCHE DU HOMARD DANS LA BAIE DE FUNDY.

M. COPP (par M. LOGAN) :

Le gouvernement se propose-t-il de faire un règlement qui défend de prendre des homards ayant moins de dix pouces et demi de longueur dans la Baie de Fundy? 2. Dans l'affirmative, quand ce règlement deviendra-t-il en vigueur?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): 1. Le département de la Marine et des Pêcheries a pris en considération la nécessité qu'il y avait de porter de 9 pouces à 10½ pouces la longueur du homard qu'il sera permis de prendre dans la Baie de Fundy, et il est en faveur de ce changement, mais aucune recommandation de cette nature n'a encore été faite au conseil. 2. Dans tous les cas, ce règlement ne deviendrait pas en vigueur avant le 1er janvier 1899, mais si un règlement de cette nature est adopté les parties intéressées en seront dûment averties.

TERRES PUBLIQUES CONCÉDÉES À DES COMPAGNIES DE COLONISATION.

M. DOUGLAS :

A quelles conditions des terres publiques ont-elles été concédées dans les territoires du Nord-Ouest à diverses compagnies de colonisation telles que la Compagnie Commerciale de Colonisation, la Compagnie de Colonisation d'York, la Compagnie de Colonisation de Montréal, la Compagnie des Terres du Nord-Ouest, etc.? En vertu de quel principe a-t-on permis à ces compagnies d'exiger des colons double prix pour les terres passées sous leur contrôle? Combien d'acres des dites terres sont actuellement abandonnées? Le gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures pour ouvrir de nouveau à la colonisation les terres ainsi abandonnées? Dans l'affirmative, quand?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): 1. Les sections portant les numéros impairs situées sur la ligne devaient être vendues à la compagnie ou à la personne qui entreprenait de les coloniser à $2 l'acre, payables, un cinquième comptant en signant le contrat et la balance en quatre paiements annuels égaux ; il devait être payé également au gouvernement 5 cents par acre pour l'arpentage du terrain en quatre paiements annuels avec 6 pour 100 d'intérêt par an Les compagnies étaient tenues, dans un délai de cinq ans, à dater du contrat, de coloniser, c'est-à-dire de placer deux colons sur chaque section paire et deux colons sur chaque section impaire. Par la suite, on s'aperçut que les compagnies prospéraient peu et pour leur permettre de se protéger pour l'argent payé en accompte, qui consistait généralement dans le premier paiement seulement, le gouvernement s'entendit avec les compagnies pour leur fournir des lettres patentes pour terres, à $2 l'acre pour le montant total payé en accompte des terres demandées, le reste des terres devant revenir à la Couronne. Dans beaucoup de cas, les compagnies, en vertu de ce règlement, reçurent des terres non seulement pour le montant de l'argent qu'elles avaient payé, mais dans le calcul fait pour évaluer les terres auxquelles elles avaient droit, on compta pour $100 chacun des colons placés sur les lots et l'on tint compte de l'argent dépensé en routes, ponts, etc. Dans plusieurs cas, même des compagnies furent autorisées à prendre des "scrips" au lieu de terres. 2. Le département ne paraît avoir aucune autorité sur le prix exigé des colons pour les terres passées aux compagnies. 3. On ne tient pas d'état des terres abandonnées. Toutes les terres abandonnées reviennent à la Couronne. 4. Les terres abandonnées sont maintenant ouvertes à la colonisation, elles le sont depuis plusieurs années, sauf les portions mises de côté pour les subsides de chemins de fer.

DÉTACHEMENT DU MAJOR WALSH.

M. FOSTER :

Combien d'hommes de la police à cheval se trouvaient dans le district du Yukon avant la nomination du major Walsh ? Quel est le coût mensuel de chaque homme ? Quel nombre a été ajouté depuis, soit que les hommes soient actuellement dans les districts miniers du Yukon, soit qu'ils soient en route pour s'y rendre ? Quelle somme a été dépensée pour tout le détachement compris dans les deux clauses ci-dessus, à titre de gages et de frais de transport du 1er juillet 1897 jusqu'à date ? Quels fonctionnaires salariés du gouvernement sont actuellement dans le district du Yukon ou sont en route pour s'y rendre, et quel est le salaire annuel de chacun, non compris la police à cheval ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): 1. Vingt-quatre. 2. Environ $125. 3. Cent soixante. 4. Environ $130,000, y compris le coût du transport des provisions pour tous les officiers du gouvernement dans le Yukon et pour secours.

LISTE des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur, actuellement dans le district de Yukon, ou en route pour s'y rendre, et le chiffre de leurs émoluments.

Noms.	Fonctions.	Appointements.
		$ cts.
James M. Walsh..	Commissaire.....	5,000 00
F. C. Wade.....	Greffier.....	2,000 00
H. A. Bliss.....	Comptable.....	900 00
H. H. Norwood...	Inspecteur des mines	1,500 00
Jas. D. McGregor.	" "	1,500 00
T. D. Pattulo.....	Secrétaire.....	900 00
A. F. Hurdman...	Aide-arpenteur. . .	600 00
Thomas Fawcett..	Com. des mines d'or, arpenteur, etc....	1,800 00
James Gibbons....	Aide-arpenteur. ...	1,095 00
R. W. Cantley....	" "	1,095 00
J. A. Cadenhead..	" "	1,095 00
E. D. Bolton.....	" "	1,095 00
J. A. Clark.....	Commis et sténographe de M. Fawcett	900 00
Robert Barrow....	Aide-arpenteur.....	480 00
R. H. Fortune....	" "	480 00
Louis Carbonneau.	Cuisinier du major Walsh..	600 00
John B. Marcelle..	Guide du major Walsh	365 00
Isaac Collin.	Guide du major Walsh	365 00
Toussaint Collin..	Guide du major Walsh	365 00

M. FOSTER: L'honorable premier ministre peut-il me dire si en outre des appointements il y a quelqu'allocation pour les provisions ou les frais de voyage?

Le PREMIER MINISTRE: Je ne suis pas en état de répondre à cette question à présent, mais ces renseignements seront fournis bientôt.

CONCESSIONS FORESTIÈRES, DISTRICT DE LA SASKATCHEWAN.

M. DAVIN:

1. Combien de concessions forestières appartiennent à la compagnie Moore et McDowall (à responsabilité limitée(au nord de la branche nord de la rivière Saskatchewan, dans le district de ce nom? 2. Toutes les rentes de terrain dues pour ces concessions ont-elles été payées? 3. Tous les deniers dus au gouvernement à titre de droits sur le bois abattu et manufacturé ont-ils été payés? 4. La compagnie a-t-elle une scierie en opération, tel que les règlements l'exigent?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): 1. La Compagnie Moore et Macdowall (à responsabilité limitée), avait une licence pour huit concessions forestières, comprenant une superficie de 265·43 milles carrés, mais cette compagnie a fait une cession en faveur de M. Geo. Burn, d'Ottawa. 2. Toutes les redevances sur ces concessions ont été payées jusqu'au 31 décembre 1898. 3. Tout ce qui est dû au gouvernement à titre de droit régalien sur le bois manufacturé ou vendu a été payé jusqu'au 30 juin 1896. 4. La compagnie n'a pas de scierie en exploitation, mais M. Burn a averti le gouvernement que les négociations pour l'achat de la scierie de l'ancienne compagnie sont presque terminées et qu'elle sera probablement en exploitation très prochainement.

DRAGAGE DANS LE PORT DE TORONTO.

M. CLARKE:

1. Quelles sommes ont été dépensées par le gouvernement en 1896 et 1897, respectivement, pour le dragage se rattachant aux travaux de protection du havre de Toronto? 2. Les travaux de dragage ont-ils été donnés chaque année par voie de soumission? 3. Quel prix, par verge, a été payé pour le dragage en 1896 et 1897, respectivement? 4. Quels sont les noms et adresses de la personne ou des personnes qui ont fait les travaux de dragage chaque année?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): 1. Rien n'a été dépensé pour le dragage dans le port de Toronto en 1896. En 1897, la somme de $5,310.26 a été dépensée. 2. L'entreprise n'a pas été donnée par soumission publique. 3. Le prix payé a été celui que le gouvernement paie ordinairement pour ses sortes de travaux, savoir, $8 par heure de travail. L'entrepreneur a travaillé du 29 juin au 26 novembre, et a dragué 37,214 verges cubes, ce qui donne 14½ centins par verge. 4. W. E. Phin, de Brantford, Ont.

SUBVENTIONS EN TERRES AUX CHEMINS DE FER AU MANITOBA ET DANS LE NORD-OUEST.

M. CHARLTON:

Combien d'acres de terre ont été accordées à des compagnies de chemins de fer dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest jusqu'au 1er janvier 1898?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): La superficie totale qui a été accordée est de 39,725,130 acres. La superficie gagnée par la construction est de 28,406,090 acres.

EXPLORATION DES DÉFILÉS DANS LE YUKON.

M. FOSTER:

Quels explorateurs et ingénieurs ont été envoyés par le gouvernement pour s'enquérir de la condition des routes et défilés entre l'océan Pacifique et le Yukon? A quelle date chacun d'eux a-t-il quitté Ottawa et a-t-il quitté Vancouver ou Victoria pour le Nord? Quand ont-ils été de retour à ces points et quand le gouvernement a-t-il reçu chaque rapport?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Arthur Saint-Cyr, A.F.; J.-J. McArthur, A.F.; W.-T. Jennings, I.C.; Morley Ogilvie, I.C., (aide de M. Jennings); A.-B. Ross, (aide de M. Jennings) et J.-F. Richardson, du service télégraphique du chemin de fer canadien du Pacifique. M. St.-Cyr n'est pas parti directement d'Ottawa, mais de Golden, C.-A., le 9 mai 1897; il a quitté Victoria pour le nord le 15 mai 1897. Il est revenu à Victoria le 13 décembre et est arrivé à Ottawa le 24 décembre 1897. Le gouvernement a reçu des rapports le 7 août et le 18 octobre 1897. M. McArthur est parti d'Ottawa le 17 mai et de Victoria, le 25 mai 1897. Il est arrivé à Victoria le 4 octobre et à Ottawa le 19 novembre 1897. Ces rapports ont été reçus le 11 septembre et le 16 octobre 1897. M. Jennings est parti d'Ottawa le 18 août et de Vancouver le 30

août 1897. Il est revenu à Vancouver le 1er novembre et à Ottawa le 17 décembre 1897. Ses rapports ont été reçus à différentes dates, au fur et à mesure qu'il les recevait lui-même de ses assistants : jusqu'au 20 janvier 1898. M. Ogilvie est parti d'Ottawa le 20 août et de Vancouver le 31 août 1897. Il est revenu à Vancouver le 4 décembre et à Ottawa le 12 décembre 1897. Il a fait son rapport à M. Jennings. M. Ross n'est pas parti d'Ottawa. Il a quitté Vancouver le 30 août 1897 et est revenu à Victoria le 4 février 1898. Il a fait son rapport à M. Jennings. M. Richardson n'est pas parti directement d'Ottawa. Il a quitté Victoria le 15 août et est revenu à Vancouver le 2 octobre 1897 et n'a fait un rapport verbal. Son rapport par écrit, a été reçu le 6 décembre 1897.

TRANSPORT DU GRAIN PAR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. RICHARDSON :

A-t-il été fait entre la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et les Compagnies d'élévateurs à grains du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, un arrangement portant que la dite Compagnie du Pacifique s'engage à ne pas recevoir le grain des fermiers à tout endroit où un élévateur a été construit? Si oui, un tel arrangement n'est-il pas *ultra vires* et contraire aux prescriptions de l'acte général des chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Le gouvernement n'a aucune connaissance d'un arrangement comme celui dont il est question dans l'interpellation. Si cet arrangement existait je crois qu'il serait contraire aux dispositions de l'article 246 de l'acte des chemins de fer.

INONDATION LE LONG DE L'OTONABEE.

M. LANG :

1. Le gouvernement s'est-il enquis de la cause des inondations annuelles le long de la rivière Otonabee qui résultent, dit-on, des travaux exécutés par le gouvernement sur cette rivière? 2. Dans l'affirmative, quel a été le résultat de l'enquête? 3. Est-ce l'intention du gouvernement de faire cette année des travaux pour remédier à cet état de choses?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Le gouvernement a nommé M. Richard Rogers et M. George Pope pour faire une enquête à propos d'un certain nombre de réclamations provenant de dommages qu'on prétend avoir été causés le long de la rivière Otonabee et s'enquérir de la cause de ces dommages, s'il y en a. Le résultat de l'enquête a été qu'il y a eu des dommages, mais qu'ils n'ont pas été causés par les travaux exécutés par le gouvernement. Ils proviennent des dépôts considérables de sciure de bois le long de la rivière. Le ministre des Chemins de fer et Canaux ne voit pas la nécessité d'entreprendre aucun travail à présent pour remédier à cet état de choses, et partant ce n'est pas son intention d'en faire exécuter cette année.

TRAVAUX PUBLICS SUR LA RIVIÈRE RICHELIEU.

M. MONK :

1. Quel a été le coût estimatif des travaux faits par le gouvernement sur la rivière Richelieu, à Belœil? 2. Quelle somme a été dépensée pour ces travaux jusqu'au 5 janvier 1898? 3. Combien l'achèvement de ces travaux coûtera-t-il? 4. Pourquoi n'a-t-on pas demandé de soumissions pour la construction de ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): 1. Le coût estimatif des travaux sur pilotis, exécutés à Belœil, non compris la surveillance, est de $11,000. 2. Les sommes dépensées jusqu'au 5 février s'élèvent à $7,118.05. 3. La somme estimative pour terminer les travaux est $4,500. 4. Des soumissions ont été demandées pour la construction de ces travaux à Belœil, en décembre 1894, et l'entreprise a été accordée aux plus bas soumissionnaires, MM. Bélanger, Amos et Mignault qui ont transporté leur contrat à M. Beaulieu qui, après avoir pris ses mesures pour commencer les travaux se déclara dans l'impossibilité de les exécuter. Le 25 mars 1896, un arrêté ministériel adopté par le gouvernement précédent annula ce contrat et autorisa la construction de ces travaux à la journée, et le gouvernement actuel a continué depuis.

EXPÉDITION DES BESTIAUX À BELFAST.

M. HUGHES :

Quelles mesures, s'il en est, ont été prises par le gouvernement pour donner aux expéditeurs de bestiaux canadiens accès au port de Belfast ou autre port convenable, à des conditions semblables à celles qui leur donnent accès au ports anglais et écossais?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): Le gouvernement s'occupe sérieusement de cette question.

CONCESSIONS FORESTIÈRES.

M. DOMVILLE :

Le gouvernement voudrait-il donner les noms de toutes personnes ou compagnies qui ont soumissionné pour avoir des concessions forestières aux termes de l'annonce dernièrement publiée dans deux journaux, et le montant offert par les soumissionnaires?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Voici une liste des individus ou compagnies qui ont soumissionnés pour obtenir des concessions forestières dans le district du Yukon, et des prix offerts par chacun :

LISTE des individus ou compagnies qui ont soumissionné pour obtenir des concessions forestières dans le district du Yukon, et des prix offerts par chacun.

Nom du perticulier ou de la compagnie.	Somme offerte.
	$ cts.
North American Transportation Co....	2,500 00
J. M. Guerin.....	50 00
M. Guerin.....	50 00
J. J. Guerin.....	50 00
The Klondike Mining, Trading and Transportation Company.....	200 00
The Klondike Mining, Trading and Transportation Company.....	200 00
The Klondike Mining, Trading and Transportation Company.....	200 00
A. S. Cross.....	1,009 60
A. McLean.....	1,001 65

LISTE des individus ou compagnies, etc.—*Suite.*

Nom du particulier ou de la compagnie.	Somme offerte.
	$ cts.
J. I. Johnson	921 25
H. Domville	1,105 35
G. S. McConnell	897 46
J. R. Perry	1,109 75
E. Vachon	1,005 50
F. Weir	50 00
W. H. Stewart	250 00
W. Stewart	350 00
J. Davidson	200 00
J. Burns	250 00
W. H. McAuliffe	300 00
J. Davidson	300 00
R. Hastey	250 00
R. Hasty	250 00
J. J. Heney	300 00
H. R. Dunne	200 00
J. Heney	250 00
J. Murphy	250 00
L. R. Sharky	31 00
W. T. Drysdale	71 00
T. Raphael	26 00
Geo. E. Kidd	101 00
J. G. McLaren	101 00
T. A. Watterson	31 00
E. Patterson	51 00
A. E. Kupkey	101 00
E. S. Leetham	31 00
H. G. Houghton	26 00
J. L. Carlton	26 00
W. H. Hurdman	26 00
A. L. Clark	101 00
T. P, Connor	101 00
J. Connor	151 00
H. Wallace	51 00
R. H. Connor	101 00
J. Straton	31 00
J. H. Cormack	31 00
F. I. Daniels	26 00
A. Straton	26 00
C. H. Ferguson	26 00
N. E. Agar	26 00
H. A. Munn	25 00
D. Carmody	25 00
M. King	15 00
M. King	10 00
J. Holland	25 00
C. F. Kelly	20 00
C. McCready	23 00
*F. M. York	250 00
S. Barber	25 00
L. F. Backus	105 00
Drake Jackson	100 00
C. J. Smith	100 00
S. Poels	75 00
A. S. Kerry	505 00
G. Bradley	75 00
H. D. Helmeck	100 00
C. H. Cobb	50 00
F. P. Armstrong	27 00

* Il a été constaté que cette concession était située dans la Colombie anglaise.

EXPOSITION DES TERRITOIRES À RÉGINA.

M. DAVIN :

Tous les deniers dus pour l'exposition des territoires du Nord-Ouest à Régina ont-ils été payés? Le prix de $20 remporté par Arthur L.-Davies, de la Mâchoire-d'Orignal, pour un essai intitulé: "Des moyens de rendre la culture fructueuse," a-t-il été payé? Dans le cas contraire, pourquoi?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): Non. Quant au paiement d'un prix de $20 pour un essai, ma réponse est encore n on Cette réclamation faisait partie de plusieurs autres qui ont dû être renvoyées au comptable à Régina pour de plus amples renseignements. Ces renseignements ne nous sont parvenus qu'après que les crédits votés à la dernière session eussent été périmés. La conséquence est que ces comptes ne pourront être soldés que lorsque le parlement aura voté le crédit de nouveau. Le compte de M. Davies est au nombre de ceux qui ont été approuvés et il sera payé dès que le crédit sera voté.

CHEMIN DE FER DU YUKON—AGENTS DES ROTHSCHILD.

M. INGRAM :

Quel est l'agent ou quels sont les agents de la maison Rothschild à qui le gouvernement a fourni des renseignements concernant la construction d'un chemin de fer dans le district du Yukon? A quelles date ou dates ont-ils été fournis? Et quelle a été la réponse faite.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais je crois que tous les documents qui se rapportent à cette question seront déposés sur le bureau de la Chambre demain.

SERVICE POSTAL—CRAIGVALE ET STROUD.

M. TYRWHITT :

Combien l'entrepreneur actuel reçoit-il pour transporter la malle entre Craigvale et Stroud? Lors de la demande des soumissions, en a-t-il été envoyé d'autres que celle de l'entrepreneur actuel? L'entreprise a-t-elle été donnée au plus bas soumissionnaire?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (par le ministre de l'Agriculture): L'entrepreneur actuel du transport des malles entre Stroud et Craigvale reçoit 19½ cts par voyage, ou $61.03 par année, vu qu'il y a un service quotidien. Deux soumissions ont été reçues pour ce service, lorsqu'il en a été demandées. L'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire, au prix qu'il demandait.

TERRAINS DU PARLEMENT—TROTTOIRS.

M. BERGERON :

Quel est le nom de l'entrepreneur qui a posé le pavé en asphalte sur les terrains du parlement? Qui a fourni les matériaux pour ces travaux, comme le ciment, etc?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): 1. La plus basse soumission a été acceptée; c'est celle de la *Sicily Asphaltum Paving Co.* 2. Tous les matériaux ont été fournis par les entrepreneurs.

M. FOSTER : Avez-vous accepté la plus basse soumission?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; c'est ce que j'ai dit.

BEURRERIES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. DAVIN : Je demande un ordre de la Chambre faisant connaître :

1. Le nombre de beurreries, dans les territoires du Nord-Ouest, sous le contrôle du gouvernement : 2. Le nombre de personnes qui fournissent la crème à chacune d'elles ; 3. La quantité de crème reçue en 1897 jusqu'au mois dernier, tel qu'indiqué par les rapports fournis ; 4. La quantité de beurre fabriqué dans ces beurreries en 1896 et 1897, respectivement ; 5 Le nombre de beurreries en exploitation pendant les mois d'hiver et la quantité de beurre fabriqué pendant l'hiver ; 6. La quantité de beurre exporté en 1896 et 1897, respectivement ; 7. Les prix obtenus en 1896 et 1897 ; 8. Le prix moyen réalisé, avant l'établissement de ces beurreries, par les cultivateurs des territoires du Nord-Ouest ; 9. Le prix moyen payé actuellement par les marchands locaux ; 10. Copie du mémoire adressé, l'an dernier, par les cultivateurs du Nord-Ouest et autres, soit au professeur Robertson, soit au ministre de l'Agriculture ou au gouvernement du Canada au sujet du fonctionnement des beurreries dans les territoires du Nord-Ouest.

M. l'Orateur, quand, il y a quelques années, la Chambre fut pour la première fois saisie de la question à laquelle se rapporte la présente motion, les deux côtés de la Chambre ont laissé voir un certain scepticisme quand fut émise l'idée de faire des avances d'argent aux beurreries des territoires du Nord-Ouest ; mais même avec les renseignements incomplets que nous possédons actuellement, nous nous trouvons en présence des résultats les plus satisfaisants qui démontrent que le gouvernement n'a jamais fait un usage plus profitable des deniers publics.

On se rappelle que la première fois que j'ai émis cette idée, plusieurs honorables députés doutaient de la réussite du projet et se demandaient s'il méritait d'être accepté par les hommes d'Etat, mais aujourd'hui, l'expérience est faite et les résultats obtenus dépassent les espérances des plus enthousiastes.

Même avec les renseignements incomplets que j'ai pu me procurer je suis en position de mettre sous les yeux de la Chambre et du pays un état de choses extrêmement satisfaisant pour tous les patriotes et surtout pour ceux qui, comme l'honorable député de Huron, s'intéressent à l'industrie laitière. Nous possédons dans les territoires du Nord-Ouest —et chaque jour vient confirmer le fait davantage— les plus beaux et les plus vastes pâturages du monde entier ; nous avons aussi la plus riche et la plus vaste étendue de terres arables qu'il y ait au monde ; et il est maintenant démontré que nous possédons aussi les plus riches et les plus vastes terrains aurifères du monde. De sorte que le cultivateur et l'éleveur des territoires du Nord-Ouest, l'éleveur surtout, de quelque côté qu'il regarde, trouve un marché avantageux pour écouler ses produits. Il trouve un superbe marché en Angleterre. Les résultats de la politique dont j'ai parlé au sujet de l'industrie laitière, font voir que dès à présent, nous avons un magnifique marché en Angleterre. Ce marché, tel qu'il est aujourd'hui, n'est qu'une fraction de ce qu'il sera dans quelques années.

Tournons nous maintenant vers l'ouest et nous avons dans la Kootanie et le Klondike un marché qui surpasse probablement celui de l'Angleterre. D'ailleurs l'ambition de l'éleveur des territoires du Nord-Ouest n'a pas besoin de s'arrêter au Klondike, à la Kootanie et à l'Angleterre. Ses regards et ses désirs peuvent s'étendre au delà de l'océan Pacifique pour trouver un autre grand débouché au Japon. Le Japon, comme le savent tous ceux qui ont suivi l'histoire de ce pays, parmi les nombreuses tentatives qu'il a faites pour introduire chez lui les méthodes et les idées modernes des nations de l'ouest, avait rêvé de devenir un grand pays d'élevage et un grand producteur de fromage et de beurre. Par l'entremise de son gouvernement il a dépensé $12,000,000 en expériences infructueuses et a finalement renoncé à ce projet, et aujourd'hui nous n'avons pas de meilleur marché que le Japon pour l'écoulement des produits de notre industrie laitière. Le Canada se trouve donc dans cette position-ci : Le Canada secoue de sa main la crinière des immenses océans, qui sont tout à la fois les avenues du commerce et de vastes entrepôts, sources d'inépuisables richesses ; et les territoires du Nord-Ouest, qui sont le cœur et le tronc du pays, voient s'ouvrir devant eux, de toutes parts, les marchés les plus importants et les plus rémunérateurs pour leurs produits.

J'en appelle ici à l'expérience de mon honorable ami, le député de Huron (M. McMillan) qui nous fait souvent bénéficier en Chambre du fruit de ses connaissances, et je lui demande s'il n'est pas vrai que rien ne contribue autant au progrès d'un pays d'elevage que l'industrie laitière perfectionnée ; et nous tenons à ce que le Nord-Ouest devienne un pays où l'élevage des animaux ne sera nulle part surpassée. Il faut, de toute nécessité, si l'on veut réussir dans l'industrie laitière, se procurer d'abord de bons reproducteurs, puis ensuite de bonnes vaches laitières, et le moyen d'avoir de bonnes vaches est de choisir une excellente variété des deux côtés, une variété remarquable pour sa forte production de lait. Voilà ce qu'il nous faut. Or, l'entretien d'une vache produisant 250 livres de beurre par année ne coûte pas plus cher que celui d'une vache dont le lait ne produit que deux cent ou cent cinquante où à peine cent livres de beurre ; et une vache ne produisant que cent cinquante ou cent livres de beurre ne donne pas de profits, tandis qu'une vache produisant deux cent cinquante livres de beurre donnera des profits et le cultivateur qui est assez heureux pour posséder cinquante ou cent vaches de cette qualité retirera des profits de l'exploitation de son industrie laitière.

La race, l'alimentation et le soin des animaux, voilà les trois choses essentielles. J'ai déjà parlé de la race. Les meilleures nourritures au point de vue du rendement en lait peuvent se produire au Nord-Ouest, dont la fertilité à cet égard, n'a d'égale nulle part sur le continent américain. Nous pouvons produire du maïs pour l'ensilage, et le tournesol que nous produisons au Nord-Ouest remplirait d'envie le cœur du cultivateur ontarien, tant le disque de cette fleur est grand et tant il contient de graines. Nous avons au Nord-Ouest le son de blé " sans pareil " et nos betteraves et toutes les plantes-racines atteignant une perfection qui ne saurait être surpassée ou même égalée. Je parlais, il y a un instant de la vache. Dans nos territoires du Nord-Ouest, l'entretien de la vache nous revient moins cher que dans toute autre partie du Canada. Dans les autres provinces, l'entretien convenable de la vache revient à $30 l'année, mais des éleveurs émérites m'assurent que l'entretien de leurs animaux leur revient beaucoup moins cher. Or, en 1893 appliquant le système que nous avions inauguré quelques années auparavant, nous avons nommé des inspecteurs d'industrie laitière qui parcoururent toute la province du Manitoba, jusqu'en 1895, époque à laquelle le gouvernement de

cette province nomma un inspecteur spécial ; et je tiens ici à signaler le résultat incontestable du système que nous avons établi et que le gouvernement actuel, marchant sur nos brisées, je le dis avec plaisir, continue à appliquer avec un zèle et et une énergie couronnés d'un plein succès. M. l'Orateur, au cours de l'hiver l'Association de l'industrie laitière du Manitoba tint une assemblée et je désire appeler l'attention de la Chambre sur le paragraphe de leur rapport, que je vais lire.

Les progrès de l'industrie laitière, d'année en année, tiennent presque du prodige. D'après des statistiques puisées à des sources authentiques, on estime qu'il s'est vendu 776,000 livres de beurre, produit de nos beurreries, au prix de 16·4 cents la livre en moyenne, soit une totalité de recettes de $127,264 pour le beurre. D'après la statistique puisée aux mêmes sources, on estime qu'il s'est vendu 886,000 livres de fromage, à 7 cents la livre en moyenne, soit un grand total de $189,284, pour les produits des fromageries. Ces chiffres sont plutôt au-dessous qu'au-dessus de la quantité réellement fabriquée. Le beurre, produit de nos beurreries, accuse donc une augmentation de valeur de $41,612.

Au Nord-Ouest, nous sommes en mesure de signaler, toute proportion gardée, des résultats tout aussi satisfaisants ; et lorsque les documents dont j'ai demandé la production, seront déposés sur le bureau, on verra qu'à la fin d'octobre, nous avions produit près de 473,796 livres de beurre. Il existe au Nord-Ouest une vingtaine de beurreries, et dans deux de ces établissements, à Innisfail et à Red-Deer, on a tenté avec plein succès l'expérience de les exploiter tout l'hiver, et tout le beurre que l'on y peut produire se vend 25 cents. Et comme indication de ce que peut faire le Nord-Ouest, disons qu'en ce moment deux beurreries sont en plaine exploitation tout l'hiver, fait dont je félicite le ministre de l'Agriculture. Cela démontre une chose : c'est que, grâce à la nature de notre climat, surtout dans l'ouest, dans cette partie du pays où le Nord-Ouest frémit en hiver sous les caresses du vent du sud, il nous est facile d'hiverner nos vaches et d'en obtenir du lait, ce qui permet de tenir nos beurreries en pleine exploitation tout l'hiver.

Les résultats seront encore bien plus satisfaisants à l'avenir ; car, la chose ne fait pas doute, l'éducation agricole de notre population était toute à faire. Nos cultivateurs, au début, ignoraient les soins à donner à leur crème et il a fallu les instruire. Leur éducation est maintenant faite ; et même les fabricants de beurre de profession, les aides du professeur Robertson, ont aussi besoin d'étudier les conditions climatologiques du Nord-Ouest, tout comme les cultivateurs venus de l'Ontario qui, ne comprenant pas les particularités de notre climat, ont eu besoin d'une éducation spéciale, pour arriver à obtenir dans l'agriculture au Nord-Ouest les succès étonnants qu'ils ont remportés. Ceux qui recueillent la crème eux-mêmes ont besoin d'apprentissage.

Pour signaler à la Chambre les progrès réalisés dans l'élève des bestiaux, je citerai, à titre d'échantillon, un district en particulier dans les territoires du Nord-Ouest, bien que cet exemple ne porte pas directement sur l'industrie laitière ; c'est de Medicine-Hat et de Maple-Creek que je veux parler. La valeur de leurs exportations s'est élevée l'année dernière à $179,000.

Valeur des bestiaux exportés	$125,000
Valeur des bestiaux abattus	33,000
Valeur de la production laitière	20,000
Valeur des peaux	1,000
Totalité	$179,000

Le nombre des bestiaux expédiés de ce district a atteint le chiffre de 33,850, celui des bestiaux abattus celui de 800, soit une totalité de 4,650. La moyenne du prix obtenu a été de $27.50, quelques bœufs ayant même rapporté le prix fort rémunérateur de $40 et plus. Pour l'année 1898, nous aurons à Medicine-Hat et à Maple-Creek, un bien meilleur choix. Ainsi, nous aurons en exploitation à Maple-Creek, l'été prochain, une importante beurrerie et au lieu d'un résultat de $20,000, valeur de notre production de beurre, nous aurons de bien meilleurs résultats à constater.

A Medicine-Hat et à Maple-Creek, on comprend toute l'importance du marché du Klondike, dont j'ai déjà parlé. Nous y avons déjà expédié 80 bestiaux qui se sont vendus à un prix énorme, rapportant ainsi une fortune à l'individu entreprenant qui les avait transportés dans ce pays. Grâce à l'appui du ministère de l'Agriculture, grâce aux conseils du professeur Robertson, dont je me plais à reconnaître ici sans exagération l'énergie, l'esprit d'initiative et de progrès tout moderne, ces agriculteurs expédieront du beurre l'année prochaine, de Maple-Creek au Klondike et à la Kootanie, puis au Japon et en Angleterre, et cela non pas en boîtes de bois, mais dans des boîtes en ferblanc, dont le professeur Robertson a rapporté le modèle de France et que l'on fabrique actuellement à Montréal et à Saint-Boniface, au Manitoba.

J'ai moi-même inspecté ces boîtes. Le beurre est hermétiquement scellé de la façon la plus simple possible, sans qu'il soit besoin de le manipuler d'aucune façon, soit à l'aide de la main ou d'instruments qui pourraient le détériorer le moins du monde. Le beurre peut ainsi être expédié en colis, soit au Klondike, soit à la Kootanie ou en Angleterre. Il n'est pas nécessaire de mettre le beurre en gros colis encombrants ; on peut l'expédier en boîtes d'une livre. En raison de ce changement nous nous attendons à un commerce considérable. Le 7 décembre dernier a eu lieu à Régina une convention à laquelle assistaient les délégués venus de tous les points à l'est de la Mâchoire-d'Orignal. On y a discuté une foule de questions, dont je signalerai quelques-unes à l'attention du ministre. Or, voici le point que les délégués semblent avoir eu le plus à cœur : engager le gouvernement à abaisser le prix de la fabrication du beurre. Actuellement, le prix est de quatre cents pour la fabrication et d'un cent pour le fonds d'amortissement. Quelques délégués ont exprimé l'avis que ce prix pourrait être abaissé avec avantage, car il se peut qu'il dépasse le coût à une grande beurrerie, bien qu'il n'excédât pas le coût à une petite fromagerie. Sans doute, même si le beurre se fabriquait pour moins de quatre cents, ce serait le cultivateur, en fin de compte, qui en bénéficierait, car, une fois sa dette payée, c'est aux patrons de la beurrerie que le gouvernement transmettrait le surplus, s'il en restait un. Puisque l'attention du ministre n'a pas été appelée sur les délibérations de ce meeting, qu'il me permette de lui signaler les arguments qu'on y a fait valoir.

Voici le premier argument qu'on a allégué en faveur de l'adoption de cette proposition : c'est que le prix du blé est si élevé qu'il est possible, à moins qu'on n'adopte la proprosition en question, que l'attention des producteurs de beurre et de fromage puisse se détourner de l'industrie laitière pour se reporter vers la culture du blé, ce qui aurait pour effet d'enrayer le mouvement de l'indus-

trie en question. A ce sujet, je dois avouer qu'il me ferait peine de voir les cultivateurs du Nord-Ouest faire preuve d'aussi peu de clairvoyance. Je crois, toutefois, de mon devoir de signaler à l'attention du ministre cet argument qu'ont fait valoir des personnes qui, dès le début, ont pris le plus vif intérêt possible à l'industrie laitière, entre autres, mon ami, M. William Watson, de Mâchoire-d'Orignal, lequel, si je ne me trompe, fut le premier, en dehors de la Chambre, à suggérer au gouvernement du jour l'idée de prêter de l'argent à bon intérêt en aidant les fabriques de beurre et de fromage du Nord-Ouest. Voici un autre argument qu'on a fait valoir : la conséquence de l'exploitation de ces beurreries est que le cultivateur au lieu de vendre, comme autrefois, 7 cents la livre le beurre qu'il fabriquait dans sa beurrerie privée, le vend aujourd'hui aux marchands de la localité 20 cents la livre. Cela ne tient pas seulement au fait que le système d'industrie laitière établi au Nord-Ouest a appris aux cultivateurs les méthodes de fabriquer le beurre, et a enseigné à ceux qui en ont les moyens, à se servir de l'écrémeuse centrifuge et du procédé Babcock, mais, en outre, à ce que ce système a diminué la concurrence dans les centres locaux, en créant un marché pour le beurre produit par un grand nombre de cultivateurs.

Le résultat, que je n'approuve ni ne désapprouve, a été de réveiller un sentiment de jalousie dans le cœur de certains patrons de la beurrerie. Si certains cultivateurs, qui ne sont pas patrons de la beurrerie, obtiennent davantage pour leur beurre en raison de la création de cet établissement, tous, y compris leurs confrères en agriculture, qui ont des intérêts dans cette beurrerie, nous devrions nous en réjouir. Il a été fait une autre proposition, venant encore des personnes qui s'intéressent vivement à l'industrie laitière ; c'est que la beurrerie devrait encore vendre ses produits dans les centres locaux. Je porte à la connaissance du ministre les idées exprimées à cet intéressant parlement des producteurs de beurre, l'un des événements les plus intéressants qui aient eu lieu au Nord-Ouest. Ils ont, à mon avis, établi une thèse qui s'impose à l'étude du ministre, savoir, s'il ne pourrait pas, avec tous les égards dus aux intérêts de l'industrie laitière, diminuer en faveur du cultivateur, le coût de la fabrication de son beurre. Comme je l'ai fait observer à l'assemblée : Supposons que le gouvernement réduise le prix de la fabrication à trois cents ou trois cents et demi, comme vous le demandez, et qu'au bout de trois ans la dette ne soit pas payée, mais qu'il y ait un déficit, que faudrait-il faire alors ? Voici quelle fut la réponse à ma question : que le gouvernement prenne alors cinq années, et je livre cette réponse à la méditation du ministre. M. Watson, de Mâchoire-d'Orignal, qui était présent à l'assemblée en question, a exprimé la conviction que le gouvernement ne perdrait pas à trois cents. Encore un autre argument que je veux signaler au ministre. C'est M. Watson qui parle :

Le gouvernement devrait nous donner un état circonstancié du coût de chaque fabrique, de la main-d'œuvre, du combustible, des boîtes, du papier parchemin, du sel, de l'huile, du fret, de la commission, de l'assurance, des machines, etc., de sorte qu'à la fin du terme, quand nous viendrons à prendre à notre propre charge les fabriques elles-mêmes, nous saurons à quoi nous en tenir à ce sujet. Ce serait tout un enseignement pour les divers conseils de directeurs et de patrons, et cela les mettrait à même de prendre possession des beurreries et d'en continuer l'exploitation avec plus de chance de succès, une fois que le professeur Robertson aurait cessé de les exploiter. Il est essentiel que les beurreries donnent des profits rémunérateurs, surtout si le prix élevé du blé se maintient, chose qui pourrait tenter nombre de personnes de négliger les beurreries en faveur de la culture du blé. A la fabrique de Mâchoire-d'Orignal, on ne sait à quoi s'en tenir sur le coût des choses, telles que papier, moules à beurre, et le reste.

A mon avis, on devrait assurément accéder à cette demande. Personne mieux que le professeur Robertson ne comprend toute l'importance de préparer les cultivateurs à prendre possession de ces beurreries, quand viendra le temps où il devra leur en remettre l'exploitation en mains. La question n'a certainement pas échappé à son attention. Or, il est fort possible, comme l'a fait observer M. Watson, qu'on n'ait pas assez fourni aux cultivateurs les moyens de se renseigner sur l'exploitation de ces beurreries, dont ils auront la charge, lorsque le gouvernement les leur aura cédées. A cette convention, il a été fait nombre de déclarations importantes, que la Chambre entendra avec plaisir. M. John Hawkes, de Whitewood, nous a dit :

Il n'y a pas un seul cultivateur dans mon district qui compte uniquement sur la culture des céréales.

On voit donc que dans un de nos importants districts, l'on applique le sage système de la culture mixte. M. Hawkes ajoute :

Notre beurre atteint, en moyenne, une livre le pouce, ou à peu près. Nous exploitons pendant quatre mois de l'année, et nous avons fabriqué 46,871 livres de beurre.

Un autre avis exprimé par M. Hawkes : à la beurrerie on ne devrait rien négliger pour épargner au cultivateur du travail. M. Watson a exprimé un avis de haute importance : il est en faveur d'une écrémeuse centrifuge ambulante :

J'attends avec impatience l'époque où il y aura une écrémeuse centrifuge ambulante, comme dans l'Iowa. Une écrémeuse de ce genre, voyageant vingt ou trente milles par jour, a écrémé de 5,000 à 7,000 livres de lait et transporté, la même nuit, cette crème à la beurrerie.

Il a été nommé, au cours de la journée, un comité chargé de prendre note des débats, et de formuler les opinions exprimées dans le corps des résolutions. Le comité fut constitué comme ci-après :

Le président, John Watson, John Hawkes, L.-G. Bell, J.-R. Mitchell et Thomas Grayson, présentent le rapport ci-après :

A notre avis, les prix payés par les patrons pour le transport du beurre par livre, devrait être basé sur une échelle uniforme, abstraction faite des distances.

A notre avis encore, dans l'intérêt même de la prospérité, on devrait transporter à une certaine distance, à un demi-mille au moins de la beurrerie, les lavures et déchets de lait de beurre, partout où la chose est praticable.

Que ceux qui recueillent et transportent la crème devraient être tenus responsables de l'état dans lequel elle se trouve, quand ils la livreront aux fabriques. Cette stipulation tend à assurer les soins convenables de la part de ceux qui recueillent la crème à domicile. Les patrons doivent comprendre qu'il y a là de leur intérêt d'envoyer la crème dans le meilleur état possible.

Nous recommandons l'adoption universelle des écrémeuses, et à notre avis, il est préférable de recueillir la crème à domicile plutôt que de transporter le lait.

L'expérience prouve que l'on doit adopter de préférence le transport par les routes, en règle général, plutôt que le charriage individuel.

A titre de représentants des beurreries de l'Assiniboïa, nous sommes d'avis que le gouvernement devrait exiger pour la fabrication du beurre un prix inférieur à quatre cents la livre et qu'il devrait réduire ce prix à trois cents au moins, cette réduction étant applicable à 1897, en raison des fortes dépenses du début de l'exploitation. En outre, nous sommes d'avis que cet abaissement de prix aurait pour résultat un accroissement considérable dans les affaires, et que les intérêts de l'industrie laitière en

général, en bénéficieraient: de plus, que si, à la fin de trois années, le gouvernement n'est pas pleinement remboursé, il pourrait continuer l'exploitation des beurreries jusqu'à ce que la dette soit entièrement acquittée.

Lorsqu'une délégation composée de M. Hopkins, le président, de Mâchoire-d'Orignal, et des autres messieurs dont j'ai déjà cité les noms, représentant la population de presque tous les points du pays, font une recommandation comme celle-là, il me semble qu'elle mérite d'attirer l'attention du ministre. Voici leurs recommandations:

Que dans toutes les beurreries, il serait urgent de prendre les dispositions nécessaires pour fournir du beurre de nos fabriques et faire face à la demande du marché local.

Voilà le point que j'ai soumis à la considération du ministre. J'ai exprimé un certain doute auquel mon esprit était en proie à ce moment, et j'en fis part, je crois, à mes honorables collègues. Toutefois, il faut bien l'avouer, ces messieurs sont les premiers intéressés: ce sont eux qui constituent la classe agricole, et ainsi il va sans dire qu'en raison même de leur caractère, leur parole a plus de poids que n'en possède la mienne. En raison même du caractère dont ils sont revêtus, le ministre, me semble-t-il, pourrait peser bien mûrement leur recommandation.

Nous recommandons que chaque patron reçoive du fabricant de beurre un état hebdomadaire de l'épreuve de son beurre, soit par voie d'inscription dans le livret du patron, ou de toute autre manière convenable.

Que, en prévision de la prise de possession par les directeurs de leurs beurreries respectives à la fin du terme, il soit fourni, chaque année, aux directeurs par le gouvernement un état circonstancié de tous les frais et dépenses des diverses beurreries. Le rapport est soumis aux délégués et adopté à l'unanimité.

En terminant mes observations sur ce sujet, je veux dire au ministre un mot du rapport de M. J.-R. Mitchell, délégué de Grenfell, et la Chambre me saura gré, je crois, de citer ses paroles sur un sujet qui l'intéresse. M. Mitchell dit:

Notre beurrerie a fort bien réussi. Nous en sommes satisfaits. Elle a dépassé nos plus vives espérances. Nous avions 400 vaches garanties et, avant la clôture de la saison, nous en avions 700....

De sorte qu'ils en avaient 300 de plus que le nombre garanti avant la clôture de la saison.

....et il en serait entré un plus grand nombre s'il nous eût été possible de faire transporter facilement la crème. Nous avons cinq routes de vingt-huit milles en moyenne, et le coût du transport par mille est de sept cents en moyenne. Le coût moyen par livre de beurre est de 1·29 cent, le plus bas (juillet) ayant été de 1·12 cent et le plus élevé (octobre 1·60. Pour revenir aux routes, je dois dire que la route la plus longue est de 30 milles, Nous payons au voyage, le prix le plus élevé étant de $2.75, et le moins élevé de $1.15.

M. l'Orateur, j'ai fini mon exposé des idées exprimées par les patrons et par les directeurs des beurreries dans les territoires du Nord-Ouest, et l'état de choses que je viens de signaler est, à mon avis, des plus satisfaisants. On comprendrait peu, toutefois, l'enseignement qui s'en dégage, si l'on se contentait d'envisager cet état de choses, au simple point de vue des résultats acquis. Ces résultats, sans doute, sont des plus satisfaisants; mais la satisfaction, découlant de ces résultats, serait bien peu de chose comparée à celle que peut nous procurer la situation pleine de promesses dont l'avenir nous offre la riante perspective et l'assurance même pour l'été prochain, pour celui de 1899 et pour les années à venir, lorsque nous jouirons des fruits de ce système que mes honorables collègues, à l'époque où j'en saisis, pour la première fois, la Chambre, accueillirent avec tant d'incrédulité.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): Avant l'adoption de la motion, et j'ai à peine besoin de dire que je verrais avec plaisir la Chambre l'adopter à l'unanimité,—je désire faire quelques observations sur la question débattue. D'abord, je dois dire à l'honorable député (M. Davin) que les renseignements qu'il demande dans sa motion seront soumis à la Chambre dans quelques semaines. Les comptes des beurreries du Nord-Ouest n'ont pas encore été tous reçus au ministère; mais le personnel du ministère, les employés de la branche de l'industrie laitière, s'occupent en ce moment de comptes déjà reçus, et il ne reste guère que quelques détails à compléter; dans une semaine ou deux, ces derniers détails seront absolument terminés et dès que les comptes auront été copiés, ils seront déposés sur le bureau de la Chambre.

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur certaines questions auxquelles a fait allusion l'honorable député (M. Davin). Je dois dire, tout d'abord, que l'honorable député s'est évidemment mis au courant des renseignements demandés dans mon ministère, et je vois avec plaisir, d'après le ton de son discours, qu'il approuve le système appliqué par le ministère dans l'œuvre qu'il s'est imposée et dont il poursuit encore l'accomplissement; je vois, dis-je, avec bonheur, que, dans ses recherches, l'honorable député s'est procuré une masse de renseignements et d'expressions d'opinion touchant ces questions, auxquelles il donne son approbation et son appui. J'ajouterai, pour compléter les observations de l'honorable député, que les résultats dans le district d'Assiniboïa sont également évidents dans les districts d'Alberta et de la Saskatchewan. L'œuvre de la création des beurreries dans les territoires du Nord-Ouest n'est nullement locale, mais, en raison des arrangements que nous avons été en mesure de mettre à exécution l'année dernière, cet avantage, déjà si énorme pour ceux qui en bénéficient, s'est étendu à tout l'ensemble des territoires, et cela avec un succès uniforme et universel. L'honorable député nous a rappelé que ce système avait été ébauché il y a quelques années, et j'admettrai volontiers qu'en effet l'honorable député saisit alors la Chambre d'une proposition impliquant un système à peu près semblable à celui que nous appliquons en ce moment: mais, heureusement, depuis que l'honorable député a exposé à la Chambre ce système, le gouvernement et le ministère auquel je préside ont été en mesure de l'appliquer sur une bien plus vaste échelle, et, au lieu qu'au début on se contentait d'une dépense annuelle de $15,000, voilà que ces deux années passées, nous avons été en mesure d'exploiter au Nord-Ouest l'été dernier, seize beurreries et seize stations d'écrémage, dont trente-deux localités des territoires ont été appelées à bénéficier, bienfait signalé que l'honorable député nous a fait apprécier, au cours de ses observations. L'honorable député n'a pas, toutefois, énuméré toutes les raisons qui font de l'établissement de ce système un si grand bienfait.

Avant que le gouvernement eut pris la direction des beurreries du Nord-Ouest, l'industrie laitière et celui du beurre en particulier étaient dans une certaine mesure, tombées dans le discrédit. Certains particuliers et certaines compagnies avaient lancé

leurs capitaux dans les beurreries et les fromageries des différents districts, et partant, y avaient placé de fortes sommes d'argent, même un peu au delà de leurs moyens en plusieurs circonstances, avec des conséquences désastreuses au point de vue des finances. Les patrons, sur l'encouragement desquels le succès de ces beurreries reposait entièrement, avaient fini par concevoir une profonde défiance à l'endroit de ces compagnies organisées pour l'exploitation des beurreries, et ils craignaient d'y envoyer leur lait, de peur que le beurre résultant de la fabrication du lait ne fût saisi pour le paiement des dettes des beurreries, et de perdre ainsi tous les profits du lait fourni à ces établissements. Le résultat de cet état de choses fut que nombre de beurreries dûrent suspendre leur fabrication, et celles qui continuèrent leur exploitation le firent sur une si petite échelle qu'elles ne purent payer leurs frais d'exploitation. Cette situation, désastreuse et pour ceux qui avaient placé leurs capitaux dans cette industrie et pour les compagnies et les patrons finit aussi par jeter du discrédit sur le Nord-Ouest comme [illegible] d'exploitation de l'industrie laitière, et [illegible] aux venus au pays se formèrent l'opinion [illegible] pays ne se prêtait pas à la culture mixte ou à l'industrie laitière, assertion démentie aujourd'hui par les expériences habilement conduites par le département, au cours de la dernière campagne. Ce résultat, à mon avis, est encore plus important que celui découlant de tout profit financier dont bénéficieraient une compagnie ou corporation quelconque, ou les patrons eux-mêmes, car c'est un bienfait pour tous les territoires du Nord-Ouest, en ce qu'il rend le pays plus attrayant aux immigrants venant s'y fixer en leur prouvant qu'ils habitent un territoire où l'on peut appliquer avec succès à l'agriculture des méthodes ordinaires et même les plus perfectionnées. D'ailleurs, les territoires et leurs habitants ne seront pas les seuls à profiter de cette réforme; le pays, dans son ensemble, en bénéficiera d'une façon toute particulière et cela, à mes yeux, nous justifie complètement de demander au parlement de faire face à la dépense qu'entraîne le parfait établissement de cette industrie sur une base solide et sûre dans toute l'étendue des territoires du Nord-Ouest.

M. l'Orateur, il est plusieurs détails signalés par l'honorable député, auxquels je veux faire allusion, car ils mettent bien en relief les avantages découlant de notre système et des arrangements effectués dans les territoires pour l'exploitation de cette industrie. Je dois signaler, dès le début, le fait qu'il y a actuellement, dans les territoires du Nord-Ouest, deux beurreries en pleine exploitation. Si l'on se fût avisé de dire, il y a quelques années, qu'il était possible de maintenir les beurreries en pleine exploitation au cœur de l'hiver dans les territoires du Nord-Ouest, la Chambre et le pays auraient accueilli cette assertion avec un sourire d'incrédulité; or, il y a aujourd'hui, dans le district d'Alberta, deux beurreries en exploitation, qui fournissent à l'exportation de splendides échantillons de beurre d'hiver. Cela fait voir, dans quelle large mesure les territoires du Nord-Ouest se prêtent à l'exploitation de l'industrie laitière dans toutes ses branches. L'honorable député nous a parlé de l'exportation de nos beurres du Nord-Ouest. A l'appui de l'exposé de faits de l'honorable député, que la Chambre me permette d'appeler son attention sur la qualité tout à fait supérieure des produits de ces beurreries. Au début même de la campagne, nous n'avons ni au Nord-Ouest même, ni dans la province limitrophe de la Colombie anglaise de marché suffisant pour l'écoulement de tous les produits des beurreries dont nous faisions l'exploitation. Notre attention se reporta tout naturellement vers la Grande-Bretagne, et nous exportâmes sur ses marchés une forte quantité de beurres fabriqués au Nord-Ouest au commencement de 1897. Nous avons consigné, en entrepôt frigorifique, de Prince-Albert à Montréal, puis de là en Angleterre, un chargement spécial, qui obtint sur le marché anglais à deux schelins près le prix payé pour le meilleur beurre du Denmark.

Sir CHARLES TUPPER: Quelle quantité avez-vous expédiée?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: A deux schellings près, par 100 livres, notre beurre a obtenu le prix marchand payé pour le meilleur beurre du Danemark, ce jour-là. Voilà un fait qui démontre éloquemment l'excellence du beurre que nos concitoyens du Nord-Ouest sont en mesure de fabriquer. Toutefois, avant d'avoir atteint le milieu de la saison, nous constatâmes qu'il se produisait une demande toujours croissante de nos beurres dans la partie occidentale de nos propres territoires, demande provoquée par la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, par l'augmentation de la population dans les rigions minières de la Colombie anglaise, et par conséquent nous n'avons plus expédié de beurre sur le marché anglais, après avoir constaté que nous pouvions obtenir un prix plus élevé dans les contrées de l'ouest. Au lieu donc d'expédier nos beurres en Angleterre, l'intérêt des patrons des beurreries nous faisait un devoir de le vendre dans les localités où les prix étaient les plus rémunérateurs. Et s'il nous eût été possible de prévoir l'avenir, nous aurions bien mieux fait de ne pas expédier une seule livre de beurre en Angleterre, cette année. Je signale ce fait, afin de mettre bien en relief l'immense avantage qui découle pour les produits de notre industrie laitière et pour les autres produits du Nord-Ouest, de la stimulation de ce marché local de l'ouest. Nonobstant ce fait, nous sommes parfaitement justifiables d'avoir expédié ces beurres en Angleterre, au début de la saison. Il est important que nos beurres s'assurent une bonne réputation en Angleterre; et dans ce but, il était opportun d'y expédier ces beurres, afin de nous tenir bien au courant de tous les détails relatifs à ces produits, à partir de l'époque de leur fabrication jusqu'à celui où ils arrivent au consommateur.

A ce sujet, je tiens à faire une observation: c'est que, s'il nous a été possible d'obtenir ces magnifiques résultats, cela tient aux dispositions prises par mon ministère pour l'établissement d'entrepôts frigorifiques, facilitant le transport de nos beurres, du lieu de fabrication au Canada jusqu'au lieu de consommation sur le marché anglais. De fait, l'établissement d'entrepôts frigorifiques se reliant les uns aux autres nous a permis, cette année, de voir nos beurres cotés sur le marché anglais à un prix relativement plus élevé que tout ce qu'ils avaient obtenu jusque-là.

Je désire dire quelques mots en réponse à l'honorable député (M. Davin), relativement au prix de fabrication du beurre dans ces territoires. Nous exigeons, il est vrai, quatre cents la livre, et dans les

provinces de l'est ce prix pourrait peut-être sembler quelque peu élevé. Mais aussi le coût de la fabrication dans les territoires est plus élevé qu'il ne l'est dans l'est du Canada, et afin d'être en état de payer les frais d'exploitation, il nous faut exiger un prix plus élevé que nous ne demanderions ici même pour le même service. Il est, toutefois, un autre aspect de la question qu'il importe d'élucider. Une importante beurrerie, exploitant sur une large échelle, ne saurait fabriquer à un prix inférieur à celui demandé par une petite beurrerie exploitant moins en grand. Voici les faits ; dans plusieurs beurreries des territoires du Nord-Ouest, les quatre cents par livre que nous faisons payer pour la fabrication, ont plus que suffi à faire face aux frais d'exploitation. Dans la plupart des beurreries des territoires, toutefois, ce prix n'a pas suffi à couvrir les frais d'exploitation, et il a fallu, dans une large mesure, demander au crédit affecté à l'industrie laitière les sommes nécessaires pour combler ces déficits. Je désire encore faire observer à l'honorable député (M. Davin) et à la Chambre que, dans l'administration de ces beurreries au Manitoba et dans les Territoires du Nord-ouest, nous n'avons pas seulement à faire face aux frais de la fabrication du beurre dans chaque beurrerie, mais, en outre, afin de faire une exploitation convenable, il nous a fallu nommer, dans les territoires du Nord-Ouest, deux inspecteurs généraux pendant toute la campagne, et c'est le ministère qui paie leurs traitements et leurs frais de route. Ces frais et ces traitements ne sont ni imputés au compte de fabrication de chaque beurrerie en particulier, ni prélevés sur les quatre cents la livre, prix de la fabrication du beurre. C'est là, toutefois, une dépense nécessaire, si l'on veut que ces beurreries soient administrées d'une façon satisfaisante et avec succès. J'ajouterai ici, que le succès de nos beurreries du Nord-Ouest, revient, dans une large mesure, à l'excellente inspection et à l'habile surveillance exercées sur ces établissements par les deux fonctionnaires auxquels ce soin a été confié, l'été dernier.

M. DAVIN : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crains pas d'affirmer que si l'on eût imputé à chaque beurrerie sa juste part des frais d'inspection générale et du coût d'établissement de ces fabriques, il n'est pas une seule beurrerie dont les frais d'exploitation eûssent été couverts par le prix de 4 cents la livre, exigé pour la fabrication du beurre. Cependant, pour parer à toute injustice et afin que nul établissement ne puisse se plaindre qu'on lui fait payer plus qu'il n'est nécessaire, ou que leur argent est employé à couvrir le déficit d'une autre beurrerie, je tiens à informer l'honorable député (M. Davin) et la Chambre que j'ai fait un arrangement au moyen duquel il sera imputé au crédit de chaque beurrerie, pour éteindre sa dette envers le gouvernement le surplus qui restera à chaque fabrique en particulier, c'est-à-dire tout excédent des frais réels de fabrication à 4 cents la livre. Par conséquent, bien que nous fassions payer, en certains cas, plus qu'il ne faut pour faire face aux frais d'exploitation d'une beurrerie en particulier, ce surplus revient au bénéfice des patrons de la beurrerie, tout comme si nous abaissions le prix réellement payé par livre de beurre fabriqué. Par suite de cet arrangement, et en raison du paiement d'un centin imputé au fonds d'amortissement, et que nous faisons payer sur chaque livre de beurre fabriqué dans cet établissement, j'ose dire que si le succès de l'année prochaine égale dans certaines grandes beurreries celui obtenu au cours de cette année-ci, et si le commerce prend l'extension que nous sommes en droit d'espérer, plusieurs beurreries, avant la fin de l'année prochaine, auront entièrement éteint la dette qu'elles ont contractée envers le gouvernement.

M. DAVIN : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A mon avis, M. l'Orateur, les individus en question et les territoires en général bénéficieront bien plus largement de ce succès qu'ils ne le feraient de l'avantage momentané que leur procurerait une réduction d'un demi ou d'un quart de centin sur le prix de fabrication. Si, comme j'en ai la conviction, nous sommes en mesure de constater, à la fin de la prochaine saison, que certaines corporations, après avoir contracté envers le gouvernement canadien une forte dette, s'élevant, en certains cas, jusqu'à $2,000, pour placer leurs beurreries sur un pied solide, ont été en mesure d'éteindre cette dette en deux années, alors, les territoires du Nord-Ouest pourront à juste titre s'énorgueillir de ce fait, et ce sera un résultat dont bénéficieront non seulement ces corporations en particulier, mais encore toutes les industries agricoles du pays et surtout l'industrie laitière. Que les commettants de l'honorable député qui ont adopté la résolution en question pèsent bien tous ces faits, et ils conviendront qu'ils nous justifient pleinement de ne pas abaisser immédiatement le prix de la fabrication dans les cas cités, et qu'ils bénéficieront dans une plus large mesure de la décision que nous avons prise. Il résulterait peut-être de fâcheuses conséquences de l'abaissement du coût de la fabrication, parce que, lorsque le gouvernement cessera d'exploiter ces beurreries, il pourrait fort bien arriver à des particuliers d'en relever plus tard le prix. Ce serait un fâcheux événement, qui placerait les particuliers se trouvant aujourd'hui en société avec le gouvernement, dans une situation fort désavantageuse pour l'avenir.

J'aborde maintenant une autre question relative au prix et à la vente de ce produit de notre industrie laitière sur les marchés locaux. Je me range volontiers à l'avis de l'honorable député quand il nous déclare que l'exportation du beurre fabriqué dans les beurreries de l'Etat serait encore à l'état de projet si le gouvernement n'avait d'abord établi sur une bonne assiette puis exploité lui-même ces fabriques.

Tant que ces beurreries ont été confiées à l'exploitation privée, je ne crains pas de l'affirmer, leurs produits n'ont pas réussi à s'exporter avantageusement. Les beurres de fabrication domestique, tant au Nord-Ouest que dans les autres parties du pays, ne sont pas propres au commerce d'exportation. J'affirme la chose après mûre réflexion, bien que je sache qu'il s'exporte de l'est du Canada une quantité considérable de beurres, produits de l'exploitation privée. C'est un fait bien connu qu'aujourd'hui la réputation des beurres canadiens sur le marché anglais et à l'étranger est entièrement subordonnée à l'exportation des beurres fabriqués par les beurreries, et

que, si le pays n'exportait que le beurre de fabrication domestique, ou si le beurre fabriqué par les beurreries de l'Etat n'était pas d'une qualité supérieure au premier, sa réputation n'aurait guère grandi sur les marchés en question. Par le fait que le beurre fabriqué par nos beurreries s'exporte des différentes localités des territoires du Nord-Ouest, le marché local se trouve débarrassé d'un surplus considérable de cette denrée. Si le marché local se trouvait encombré de tout ce surplus, le prix de tous les beurres, tant les produits de nos fabriques que ceux de fabrication domestique, subirait un abaissement important et tomberait probablement au-dessous du prix d'exportation du beurre de fabrique. Ce serait un malheur pour les particuliers qui fabriquent du beurre, lesquels sont, dans une certaine mesure, jalousés par les patrons, car cela ferait baisser le prix des produits de ces derniers ; mais il arriverait, à bref délai, que le prix de tous les beurres, tant ceux des fabriques que ceux de fabrication domestique, subiraient une baisse sur les marchés locaux ; et ce serait un fâcheux résultat pour le pays. L'honorable député (M. Davin) évidemment, se range à cet avis, et il ne me conseillerait pas d'inonder les marchés locaux de beurres produits par nos fabriques, propres à l'exportation. Il est vrai, toutefois, que par suite de l'exportation de nos beurres de fabrique, le prix du beurre de fabrication domestique a haussé dans certaines localités. C'est un fait que je suis fort aise de constater.

Je verrais avec plaisir le gouvernement exploiter lui-même les beurreries dans toute l'étendue des territoires du Nord-Ouest, de façon à remplacer partout l'exploitation privée ; la chose, toutefois, est impossible, en raison des moyens à ma disposition, et ni la Chambre, ni le pays, à mon avis, n'approuverait une tentative dans ce sens de la part de mon ministère. Ce que mon ministère a voulu faire,—et il a réussi, si je ne me trompe—est de prouver au pays que l'industrie laitière est parfaitement appropriée aux territoire du Nord-Ouest, et que, exploitée au point de vue des affaires, elle peut parfaitement y réussir et donner des résultats rémunérateurs. Cette industrie, une fois établie, il nous faudra laisser à l'esprit d'entreprise des citoyens du Nord-Ouest et à leur talent pour les affaires le soin d'en poursuivre l'exploitation pour leur propre compte. Quand ce temps sera venu, il s'établira, je n'en doute pas, un bien plus grand nombre de beurreries qu'il n'en existe actuellement, et il en résultera une nouvelle industrie qui ajoutera énormément aux profits de la classe agricole des territoires du Nord-Ouest, et dont les provinces de l'est retireront d'immenses bénéfices, puisque c'est vers les marchés de l'ouest que les fabricants et les marchands de ces provinces tournent les yeux, et que c'est à l'ouest encore que les lignes commerciales de transport demandent des marchandises pour leur trafic.

En même temps que nous pouvons montrer au monde que nous avons dans ces territoires du Nord-Ouest des champs susceptibles de produire des céréales, de qualités supérieures, et en quantités illimitées, suffisamment pour remplir les greniers du monde entier, nous pouvons aussi lui expédier ce produit plus recherché et plus profitable pour lequel il existe un marché presque illimité dans le vieux monde, relevant par là, aux yeux du futur immigrant la nature déjà si attrayante des territoires du Nord-Ouest, et établissant un système de culture mixte, le seul genre de culture véritable et permanent, qui soit applicable au Nord-Ouest, comme en conviendront et l'honorable député (M. Davin) et tous ceux qui ont étudié la situation agricole de ces territoires.

L'honorable député a fait allusion à une autre question au sujet de laquelle je désire dire quelques mots avant de finir ; je veux parler du commerce d'exportation au Japon et vers l'est, ainsi que de celui avec les pays miniers de la Colombie anglaise et du Klondike. L'honorable député a fait allusion à un nouveau genre de colis dont l'usage vient de s'introduire. Il y a quelque temps, longtemps avant mon entrée en charge au ministère que je dirige, mon attention s'était portée vers le commerce des pays tropicaux, en fait de beurre. Ce commerce se trouvait, dans une large mesure, entre les mains de la France, non pas que les Français fabriquâssent une qualité spéciale de beurre, mais c'est qu'ils avaient inventé une machine au moyen de laquelle les boîtes peuvent se sceller hermétiquement, sans faire usage ni de soudure ni de chaleur ; et ils se trouvaient ainsi en mesure d'empaqueter leurs beurres de façon à ce qu'il ne se détériorât point pendant le trajet, et voilà ce qui leur a livré le commerce des tropiques. Après mon entrée en charge, l'une de mes premières préoccupations fut d'envoyer le professeur Robertson à Paris, afin de se renseigner autant qu'il le pouvait au sujet de cette machine et d'en obtenir une, si la chose était possible, ce qui nous aurait permis de faire des expériences dans ce sens, d'abord, relativement au commerce du Japon, que je visais tout d'abord, et à celui des Antilles. Nous réussîmes à obtenir une machine, mais elle nous arriva à une époque trop avancée de la saison pour qu'il nous fût possible de faire une expédition de beurre soit au Japon soit vers l'ouest. On s'en est, toutefois, servi en Nouvelle-Ecosse et j'ai fait certains arrangements dans le but d'expédier régulièrement cet hiverdes chargements de beurre aux Antilles et aux îles Bermudes.

J'ai reçu au sujet de notre première expédition une dépêche disant qu'il existe une demande très satisfaisante pour les beurres expédiés de la Nouvelle-Ecosse aux Antilles, et dans un avenir rapproché, à mon avis, nous aurons l'occasion de donner une grande extention à ce commerce et de supplanter commercialement la vieille France dans ces îles. La même perspective s'ouvre à nos regards à l'est, et après avoir mûrement étudié la demande qui existe au Japon pour nos produits et après avoir lu avec un grand intérêt le rapport du commissaire envoyé au Japon, l'année dernière par mon honorable ami, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) je suis convaincu qu'il s'offre à nous une occasion favorable de nouer des relations commerciales avec ce pays pour ces articles. Le goût des Japonais pour le beurre ou le fromage n'a guère été cultivé jusqu'ici ; toutefois, il existe une bonne demande, et les premiers chargements expédiés, il y à cinq ou six semaines, sont arrivés à destination dans les meilleurs conditions possibles. J'ajoute que pour ces expéditions, il n'a pas été fait usage des boîtes de ferblanc, qui n'étaient pas encore prêtes, mais des tinettes en bois ordinaires, et nous avons reçu une dépêche nous demandant d'envoyer une aussi grande quantité de beurres de cette qualité qu'il nous sera possible de le faire.

Du moment que nos fabricants de beurre pourront faire face à la demande de leur produits dans les

M. FISHER.

contrées minières et au pays de l'Ouest, ainsi qu'à la demande locale dans les territoires, ils trouveront un débouché pour leurs produits dans les pays lointains de l'est, lesquels, avec leurs millions de population, nous offrent un autre marché illimité qui nous ouvre des perspectives encore plus vastes pour le commerce du beurre que celles du marché actuel de la mère patrie. C'est donc avec bonheur que j'approuve cette motion qui m'a fourni l'occasion de dire quelques mots au sujet d'un système, qui, à mon avis, est appliqué avec un succès sans pareil dans les territoire du Nord-Ouest.

M. DAVIN : Avant l'adoption de la motion, je désire ajouter quelques mots. La Chambre a sans doute remarqué que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a mis en relief, à deux reprises, l'importance de l'œuvre des beurreries du Nord-Ouest, au point de vue de l'immigration. Il est impossible, à quelque point de vue qu'on se place, d'exagérer l'œuvre accomplie par ces beurreries, mais il est un point de vue unique auquel je désire envisager un instant la question. Lorsque, pour la première fois, je présentai à la Chambre ma motion tendant à encourager les cultivateurs des territoires du Nord-Ouest à se livrer à la fabrication scientifique du beurre, je suggérai d'envisager la question comme faisant partie de notre système d'immigration, car d'abord, je savais parfaitement que c'était là le moyen le plus puissant d'activer le mouvement de l'immigration, et ensuite, parce qu'on aurait bien pu me répliquer qu'il n'était guère pratique de suggérer au gouvernement d'entreprendre, dans une certaine mesure, de concert avec des particuliers, l'exploitation de l'industrie laitière. C'est pour parer à cette objection que je suggérai d'envisager ma proposition comme faisant partie de notre système d'immigration.

Je désire dire encore quelques mots. Mon honorable ami, le député d'York (M. Foster) si je ne me trompe, remplissait les fonctions de ministre de l'Agriculture en 1895. Cette session est l'une de celles où j'insistai auprès du gouvernement pour qu'il avançât $20,000 dans ce but, et dans cette circonstance, le député d'York m'assura qu'un crédit jusqu'à concurrence de cette somme serait inscrit au budget.

Je pensais que cet item serait inscrit au budget supplémentaire et j'envoyai une dépêche dans ce sens, mais pour une raison quelconque, et bien que mon honorable ami eût approuvé ma proposition, l'item ne parût point au budget. Cela tenait sans doute à la rareté des fonds, mais quoi qu'il en soit, l'item ne fut pas inscrit au budget, et cependant personne mieux que mon honorable ami (M. Foster) ne sentait la nécessité d'appliquer ce système qui de fait a été adopté par l'ancien cabinet. Je regrette seulement que l'on n'ait pas saisi ma proposition au bond la première fois que je l'ai formulée, et je dois le répéter, le ministre de l'Agriculture a droit à tous nos éloges pour avoir appliqué ce système et prêté de l'argent aux cultivateurs du Nord-Ouest dans ce but. Je fais cette déclaration, parce qu'il s'est élevé une discussion à ce sujet dans les territoires du Nord-Ouest. C'est de bonne foi que j'avais expédié le télégramme en question d'Ottawa, dans la conviction que l'item serait inscrit au budget supplémentaire, mais, on le sait, sous toutes les administrations il arrive parfois qu'un ministre estime être en mesure de faire inscrire un crédit au budget, chose que plus tard, pour une raison quelconque, il lui est impossible de faire. Je tiens à remercier la Chambre de l'attention qu'elle m'a prêtée pendant que j'exposais la situation des beurreries dans les territoires du Nord-Ouest ; je remercie aussi le ministre de l'Agriculture de sa promptitude à consentir à l'adoption de ma motion, tendant à obtenir de plus amples renseignements, car, à mon avis, rien ne saurait plus contribuer au développement des intérêts des territoires du Nord-Ouest, et indirectement de ceux du Manitaba et du Canada tout entier, que de bien faire comprendre au peuple tous les progrès accomplis dans le Nord-Ouest, tant à cet égard qu'à d'autres points de vue.

La motion est adoptée.

SUBVENTION À L'INDUSTRIE LAITIÈRE.

M. DAVIN : Je propose—

Que, de l'avis de cette Chambre, il serait opportun d'inscrire un crédit de $15,000 au budget pour les fins de l'industrie laitière dans les territoires du Nord-Ouest.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Je n'ai pas la moindre objection à formuler contre la motion ; toutefois, je demande à l'honorable député de l'ajourner, car je suis à préparer les crédits qui devront être portés au budget pour l'accomplissement de cette œuvre.

La motion est retirée.

ORDRE DE PRODUCTION DE RAPPORTS.

Copie de toute correspondance, plaintes, preuve et rapports dans l'affaire de Benjamin Palmer, gardien de phare à Palmer's-Point comté de King, N.-B.—(M. Foster.)

Aussi de toute correspondance, demandes de soumissions et soumissions reçues, rapports et arrêtés du conseil et liste de tous permis ou licences accordés, comprenant les noms des personnes auxquelles ils ont été accordés, l'étendue de terrain comprise et les conditions attachées à chacun de ces permis, le montant payé et à payer, relativement aux terrains aurifères à exploiter au moyen de travaux de mines ou de dragage dans les territoires du Nord-Ouest et le district du Yukon.—(M. Foster.)

Copie de toute correspondance, demandes de soumissions, soumissions reçues, rapports et arrêtés du conseil, contrats passés et tous autres documents concernant le service de steamers en hiver, entre Saint-Jean et Halifax et la Grande-Bretagne, depuis le 1er juillet 1897. —(M. Foster.)

Copie de toute correspondance, demandes de soumissions, soumissions reçues, rapports et arrêtés ministériels, permis, licences ou baux d'affermage, avec les noms des personnes auxquelles ils ont été accordés et les conditions attachées à ces permis ou baux, et de tous autres documents se rapportant à la concession des coupes de bois dans les territoires du Nord-Ouest y compris le district du Yukon, depuis le 1er juillet 8197.—(M. Foster.)

Copie de tous documents et correspondance concernant la mise en vigueur, sur le littoral du Pacifique ou de l'Atlantique, des lois du Canada sur le cabotage.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Etat, donnant les noms des commissaires nommés par le gouvernement pour s'enquérir de la conduite de tous les employés du service civil dans la province de Québec, depuis le 23 juin 1896, et le montant payé à chaque commissaire comme traitement ou frais de route.—(M. Monk.)

Copie de toute correspondance, estimations, soumissions, rapports et pétitions adressés au gouvernement au sujet de la construction d'un quai à la Pointe-Claire, dans le comté de Jacques-Cartier.—(M. Monk.)

Copie de toute correspondance, estimations, soumissions, rapports et pétitions adressés au gouvernement concernant la submersion annuelle des fermes à Sainte-Geneviève, dans le comté de Jacques Cartier, causée par l'exécution de travaux publics dans la rivière Ottawa.—(M. Monk.)

Etat indiquant le coût des *Débats* chacune des années 1890 à 1897 inclusivement, y compris le coût de la sténographie, transcription, traduction, impression, reliure, transport par malle et *express*, et toutes autres dépenses se rattachant au système actuellement suivi pour la publication des *Débats* de la Chambre.—(M. Ellis.)

Copie de tous rapports, recommandations, etc., adressés par le conseil du barreau de Montréal au ministre de la Justice au sujet des juges de la province de Québec.—(M. Bergeron.)

Etat donnant,—(*a.*) Les noms de tous les employés civils qui ont été mis à la retraite entre le 13 juillet 1896 et le 1er février 1898; (*b.*) L'âge de chacun de ces employés; (*c.*) Les années de service des dits employés; (*d.*) Le montant retiré par chacun chaque année; (*e.*) Le montant de la pension annuelle accordée à chacun; (*f.*) Les noms des nouveaux employés nommés depuis le 13 juillet 1896; (*g.*) L'âge de chacun d'eux; et (*h.*) Le montant du salaire de chacun d'eux.

DROITS DIFFÉRENTIELS.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que la séance soit levée.

Sir CHARLES TUPPER: Si la Chambre veut bien me le permettre je demanderai un renseignement au gouvernement. Je constate qu'une déclaration de la plus haute importance a été faite en dehors de cette Chambre, au sujet d'une question très importante, et je désire savoir du gouvernement si cette déclaration peut être considérée comme authentique, parce que s'il en est ainsi, je suis persuadé qu'elle va être reçue avec la plus grande satisfaction. On a dit qu'à l'expiration des traités belge et allemand, la réduction proposée de 25 pour 100 ne s'appliquera qu'aux marchandises venant de l'Angleterre. J'ai appelé l'attention de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) sur le sujet, et il a semblé croire que je serais obligé d'attendre pour avoir une réponse à ma question que le discours sur le budget soit prononcé, mais comme cette déclaration a été faite dans un autre endroit, et qu'elle est de la plus grande importance, je désire simplement exprimer l'espoir que le gouvernement pourra confirmer l'authenticité de cette déclaration, et je n'ai qu'un regret, c'est que l'on n'ait pas exprimé en même temps que cette déclaration a été faite, le désir que les produits du Canada soient protégés par un tarif différentiel en Angleterre. A part cela, je suis personnellement convaincu qu'après les promesses qu'il avait faites le gouvernement ne pouvait suivre une autre ligne de conduite, je désire exprimer toute la joie que m'a causé cette bonne nouvelle, et j'espère que le gouvernement va pouvoir la confirmer.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je suis plus que content de voir que mon honorable ami est satisfait de ce qui a été dit dans l'autre Chambre, j'aurais voulu voir son bonheur complet, mais je constate qu'il lui manque encore quelque chose. Tout ce que je puis dire pour le moment c'est que lorsque le discours sur le budget sera prononcé, j'espère que mon honorable ami aura toutes raisons d'être encore plus satisfait et content qu'il ne l'est aujourd'hui.

La motion est adoptée et la séance est levée à 6 heures p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 15 février 1898.

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

PRIÈRE.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND—MOTION POUR ENQUÊTE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose—

Qu'un comité spécial de la Chambre soit nommé pour faire une enquête sur l'affectation des subventions accordées par le parlement du Canada pour aider à la construction du chemin de fer du Comté de Drummond, et sur toutes négociations et transactions entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres ou officiers, ou quelque personne en son nom, et la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, ou quelque directeur, officier ou personne, au nom de la compagnie, concernant l'acquisition du dit chemin de fer par le gouvernement; avec pouvoir au dit comité d'envoyer quérir papiers, personnes et documents, de faire rapport à la Chambre de la preuve faite et d'énoncer l'opinion du comité à ce sujet.

Les honorables membres de cette Chambre comprennent quelles sont les raisons qui forcent le gouvernement à demander cette enquête, et j'espère que ces raisons seront appréciées de tous. L'année dernière, le gouvernement a entrepris de prolonger le chemin de fer Intercolonial de son terminus actuel, à la Chaudière, jusqu'à Montréal. Je suis sous l'impression que ce projet a déjà été étudié par les administrations qui nous ont précédées. Le gouvernement avait choisi un chemin qui offrait l'avantage d'être de 25 milles plus court que la route actuelle entre Lévis et Montréal par le chemin de fer du Grand-Tronc, et qui, de plus, évitait la chaîne de montagnes adjacentes à la rivière Saint-François, près de Richmond. Mais comme on a répandu des soupçons dans le public sur la nature des transactions qui ont eu lieu entre le gouvernement et la Compagnie de chemin de fer du Comté de Drummond, le gouvernement a cru de son devoir de demander une enquête, afin que toutes les accusations qui ont été portées puissent être examinées et discutées. Je demande donc à ce que cette motion soit adoptée et je propose de plus—

Que le comité soit composé de sept membres, comme suit:—MM. Lister, Carroll, McIsaac, Morrison, Haggart Borden et Powell.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Est-ce M. Borden de Halifax?

Le PREMIER MINISTRE: Oui.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Dans ce cas cela devrait être ajouté.

Sir CHARLES TUPPER: Si mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) veut par ce moyen faire disparaître tous les soupçons qui peuvent exister contre cette transaction, je dois lui dire qu'il atteindrait bien plus sûrement son but s'il voulait calquer sa résolution sur celle qui a été proposée dans un autre endroit, sur le même sujet, et comme cette décision du gouvernement est maintenant connue, il me semble que la Chambre et le pays auraient raisons de ne pas être satisfait, si les limites fixées à cette enquête sont si trop qu'elles portent à croire que l'on ne veut pas faire

la lumière entière et complète sur cette affaire. Comme l'honorable premier ministre le sait, ce n'est pas dans cette Chambre, mais ailleurs que les premières accusations ont été portées relativement à cette affaire, et c'est aussi là que l'on a demandé une enquête en se basant sur certaines déclarations qui avaient été faites. Il me semble donc que si mon honorable ami veut que ce comité atteigne le but important pour lequel il est formé et, qu'il a indiqué à la Chambre, il ferait bien de voir s'il ne vaudrait pas mieux pour lui de suivre la ligne de conduite que je lui ai suggérée.

Si l'honorable premier ministre n'est pas disposé à accepter mon avis, je lui demanderai d'amender sa motion en retranchant dans la seconde ligne les mots "parlement du Canada", afin de permettre à la Chambre de prendre connaissance de faits très importants, qui ne pourraient être connus autrement. Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre sur ce point et je serais très heureux de voir l'honorable premier ministre accepter ma recommandation.

Le PREMIER MINISTRE: Le gouvernement a proposé la formation du comité après mûre délibération, et avec l'intention bien arrêtée de connaître la vérité, toute la vérité, sur les accusations qui ont été portées relativement à cette transaction. Je n'ai pas d'objection, si l'honorable chef de la gauche y tient autant que cela, à accepter son avis et à retrancher de la motion les mots "par le parlement du Canada".

M. FOSTER: Rédigez cette phrase de façon à ce qu'elle contienne les mots "par tout gouvernement ou municipalité".

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Les mots "toutes les subventions accordées," couvrent certainement tout.

M. FOSTER: Si vous consentez au premier amendement le second en est la conséquence naturelle.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Dans la quatrième ligne remplacez donc les mots "entre le gouvernement du Canada" par les suivants: "entre tout gouvernement et toute municipalité".

Le PREMIER MINISTRE: L'accusation est portée contre le gouvernement fédéral et ce sont les actes commis par le gouvernement qui doivent faire l'objet de cette enquête.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Aucune accusation n'a été portée dans cette Chambre.

M. MONTAGUE: L'honorable premier ministre nous a laissé entendre que l'enquête couvrirait tous les sujets, et il a déclaré qu'il voulait connaître toute la vérité sur cette affaire. La recommandation faite par l'ex-ministre de la Justice (sir Charles-Hibbert Tupper) a pour but de faire connaître les transactions qui ont eu lieu non seulement avec le gouvernement fédéral, mais avec tout autre gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE: Nous avons assez d'être obligés de répondre de nos propres fautes.

M. FOSTER: Je crois, M. l'Orateur, que l'honorable chef du gouvernement, en présentant sa motion, a pour ainsi dire ouvert la porte à la demande que je vais faire; et du moment qu'il admet le premier amendement, il doit s'attendre à ce que nous demandions de régulariser le reste de la résolution, afin qu'elle soit en tout conforme à l'esprit du premier amendement. Sans qu'il y ait eu, que je sache, d'accusation de portée dans cette Chambre, si ce n'est sur une base d'affaires, l'honorable premier ministre propose qu'un comité soit nommé pour faire une enquête sur ce que l'on est convenu d'appeler le coup du Drummond. Je suppose que l'honorable premier ministre désire faire une enquête aussi complète que possible sur tous les faits se rapportant à cette affaire, et qu'il est animé du désir sincère de connaître toute la vérité. Il a voulu sans doute parler des accusations qui ont été faites en dehors de cette Chambre—lesquelles ont un double caractère: d'abord, on a prétendu qu'au point de vue des affaires ce marché était extravagant et intolérable; puis qu'il y avait eu relativement à ce contrat certaines transactions qui n'étaient pas ce qu'elles auraient dû être.

L'honorable chef du gouvernement ne peut demander un comité chargé de faire une enquête que sur l'une de ces accusations, ou sur les deux en même temps. Du moment qu'il agit ainsi, s'il désire que cette enquête soit pleine et entière, il ne devrait pas entraver son action par des restrictions. Par conséquent comme les amendements que l'on a demandés de faire sont parfaitement justifiables, j'espère que l'honorable premier ministre permettra d'ajouter encore celui-ci. Voici maintenant le point que je voulais établir. L'honorable chef du gouvernement demande qu'une enquête soit faite sur la résolution présentée l'année dernière par le ministre des Chemins de fer, à l'effet de se faire autoriser par le parlement à conclure certains contrats avec la Compagnie de chemin de fer du Comté de Drummond et la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc. Si les accusations au sujet desquelles il a demandé une enquête sont prouvés, il est certain que le parlement et le pays refuseront le contrat, et refuseront de permettre qu'un seul centin de l'argent public soit affecté à cette transaction. L'honorable premier ministre, par l'entremise du ministre des Chemins de fer, a demandé l'année dernière au parlement les pouvoirs nécessaires pour exécuter ce contrat, mais ils lui ont été refusés. Par conséquent et c'est là le point sur lequel repose toute mon argumentation, tant que ce comité n'aura pas fait une enquête sur la manière dont cette transaction a été conduite au point de vue des affaires, ou sous tous les autres rapports, et soumis au parlement le résultat de leurs recherches, en déclarant qu'au point de vue des affaires le marché est acceptable, et que les circonstances qui l'ont entouré ne prêtent pas à la critique, je dis que l'honorable chef du gouvernement est tenu en justice, au point de vue des affaires, et d'après les règles de la procédure constitutionnelle, de ne pas faire un pas de plus dans la voie de la mise à exécution de ce marché pour lequel il a demandé l'autorisation du parlement et qui lui a été refusée.

Le ministre des Chemins de fer a annoncé hier à la Chambre qu'il avait l'intention d'ouvrir le chemin au trafic de Montréal par voie de l'Intercolonial, et cela avec toutes les dépenses qu'entraînent naturellement une entreprise de cette nature. J'appelle tout particulièrement l'attention de mon

honorable ami sur cette déclaration. Pour ma part je proteste contre cette décision prise par l'honorable ministre des Chemins de fer de faire encourir des dépenses au pays pour la mise à exécution d'un projet qui a eté condamné par le parlement ; et si le fait seul que la permission qu'il a demandée au parlement et qui lui a été refusée, n'était pas suffisant pour l'arrêter lui et son gouvernement, cette enquête qu'il vient de demander pour élucider cette affaire et constater si elle peut être approuvée par le pays, devrait l'empêcher d'aller plus loin et de se lancer dans de nouvelles dépenses aux dépens du pays, sans y être autorisé par un acte du parlement, jusqu'à ce que cette enquête ait eu lieu, que le rapport du comité ait été déposé sur le bureau de la Chambre, et qu'il ait obtenu l'autorisation nécessaire. Voilà ma prétention. J'en appelle à mon honorable ami, je lui demande s'il va permettre semblable chose, et je suis convaincu que mes paroles auront un certain effet sur l'esprit public de ce pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député a tenté de propos délibéré de mêler deux questions tout à fait différentes l'une de l'autre. Il ne peut avoir oublié les accusations qui ont été portées dans cette Chambre, malgré qu'il prétend le contraire ; et si elles n'ont pas été proférées par lui-même, elles l'ont été par d'autres membres de la gauche, dans un langage, il est vrai, quelque peu déguisé, mais qui laissaient parfaitement entendre que des malversations de tous genres avaient été commises par des membres du gouvernement relativement à cette affaire. Bien que l'honorable chef de la gauche et ses amis ne veulent pas prendre sur eux la responsabilité de porter aucune accusation dans cette Chambre, le gouvernement de ce pays n'a pas l'intention de laisser passer ces accusations sous silence, quelque mitigées qu'elles puissent être. Ces accusations ont été répétées par l'honorable chef de la gauche et par ses amis dans d'autres endroits, et autant qu'elles attaquent l'honnêteté et l'intégrité du gouvernement et de chacun des membres qui le composent, nous sommes bien décidés à ce que la lumière se fasse sur cette affaire.

Le gouvernement avait d'abord rédigé sa motion dans des termes si larges qu'il avait cru qu'elle rencontrerait l'appui unanime de la Chambre, et du moment que l'honorable chef de l'opposition a suggéré que cette enquête fût généralisée en faisant disparaître les mots "parlement du Canada" qui limitaient ses pouvoirs, de façon à ce qu'elle puisse prendre connaissance de toutes les subventions accordées par le parlement provincial, ou par ce parlement, nous avons consenti à sa demande.

Maintenant, l'honorable député n'est plus satisfait de la motion telle qu'amendée ; il trouve que les sujets qu'elle embrasse sont trop vastes, et il désire obtenir une enquête pour s'assurer si à part les questions de fraude, que lui et ses amis voudraient maintenant faire disparaître, ce marché était au point de vue des affaires un marché prudent. Il ajoute que nous n'avons pas réussi à faire adopter notre mesure l'année dernière. Nous avons réussi dans cette Chambre, et bien que nous ayons été battus ailleurs, l'honorable député n'ignore pas que le gouvernement a été autorisé par les deux Chambres à dépenser l'argent nécessaire pour s'assurer de la valeur de ce chemin, durant douze mois. L'honorable ministre des Chemins de fer (M. Blair) a tous les pouvoirs requis pour dépenser l'argent nécessaire pour louer et exploiter ce chemin durant toute l'année, afin de s'assurer si les déclarations faites par les membres de la droite relativement aux bénéfices que l'on pourrait en retirer étaient bien fondés, ou bien si c'étaient les membres de la gauche qui avaient raison de dire que les profits de ce chemin seraient nuls. L'honorable ministre des Chemins de fer (M. Blair) se propose d'exécuter les ordres qu'il a reçus de la Chambre à cet effet, et cette dernière saura à quoi s'en tenir sur la valeur du trafic, sur l'état dans lequel se trouve ce chemin et sur tout ce qui a trait à son administration commerciale, lorsque cette expérience, que mon honorable ami a demandé à la Chambre d'approuver, et qui l'a été durant la dernière session par les deux Chamhres, aura été faite.

Il n'y a aucun rapport entre les accusations de malversation et l'administration commerciale du chemin, ou bien entre la question de savoir si, considérée au point de vue des affaires, l'opération était une bonne ou une mauvaise affaire. Lorsque nous aurons exploité ce chemin durant un an les résultats nous diront ce que nous devons attendre de ce chemin, et je crois qu'en consentant à amender notre motion sur la demande de l'honorable chef de la gauche, nous avons fait une concession de nature à satisfaire tous les honorables membres de cette Chambre qui désirent qu'une enquête complète soit faite par cette Chambre sur les accusations qui ont été portées contre le gouvernement.

M. HAGGART : L'honorable ministre a l'intention d'ouvrir à l'enquête un champ beaucoup moins ample que je ne le voudrais. La principale accusation portée durant la dernière session par les honorables membres de la gauche, c'est que ce marché était imprévoyant.

Quelques VOIX : Non ! non !

M. HAGGART : L'une des raisons était que ce chemin avait été offert en vente pour une somme bien moindre que celle payée par le gouvernement actuel. Cette transaction ne passerait-elle pas pour imprudente aux yeux de cette Chambre et du pays, s'il était établi que l'on a offert ce chemin à l'ancienne administration pour la moitié et peut-être moins de la moitié du montant que ce gouvernement a convenu de payer, et que malgré cela ils consentent à conclure ce marché ? Voilà un point qu'il ne nous sera pas permi d'élucider au cours de cette enquête. La seule chose que nous ayons à nous occuper, est une accusation que je n'ai jamais entendu porter dans cette Chambre—que partie des subventions accordées à ce chemin sont devenues frauduleusement la propriété de quelques membres du gouvernement. Or, le principal point de l'accusation portée par les honorables membres de la gauche, était que ce chemin aurait pu être acheté à un prix moindre que celui qui a été payé par le gouvernement, et si vous élargissez le champ de l'enquête et si vous nous permettez de prouver à quel prix ce chemin a été offert à l'ancienne administration, alors le pays pourra se demander : comment se fait-il que ce chemin, qui est encore tel qu'il était à cette époque, a doublé de valeur, lorsqu'il s'agit de conclure un marché avec un nouveau gouvernement. Voilà l'accusation qui a été portée par l'opposition, nous avons dit que ce marché était imprévoyant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député a-t-il lu la motion ?

M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si l'honorable député veut bien la lire il constatera que son champ d'action est assez vaste pour pouvoir s'appliquer au point qu'il veut établir.

M. HAGGART : L'honorable ministre donne une interprétation à la résolution, et il fait autorité sur les questions de droit et nous serons peut être obligés de nous soumettre à sa décision dans cette Chambre comme nous l'avons déjà fait.

La motion se lit comme suit :

Qu'un comité spécial de la Chambre soit nommé pour faire une enquête sur l'affectation des subventions accordées par le parlement du Canada pour aider à la construction du chemin de fer du comté de Drummond, et sur toutes négociations et transaction...

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HAGGART (lisant)——

.....entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres ou officiers.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HAGGART : Ces paroles se rapportent-elles à l'ancien gouvernement du Canada ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Certainement.

M. HAGGART : Dans ce cas la motion est rédigée dans des termes assez larges pour couvrir la question que j'ai posée. Je voulais savoir si l'on nous permettrait au cours de l'enquête, de rechercher si cette dépense était justifiable, étant donné qu'une autre offre avait été faite pour la vente de ce chemin pour une somme bien moins élevée que celle qui a été payée par le gouvernement actuel

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Vous vous rappelez sans doute, M. l'Orateur, le débat qui a eu lieu l'année dernière sur la question de l'achat ou de la location du chemin de fer du Comté de Drummond. Bien des paroles ont été dites à ce sujet, mais aucune preuve n'a été faite. Mon nom et ceux de mes fils furent mentionnés. Je ne redoute pas une enquête et je défie qui que ce soit de porter une accusation directe. Aucune accusation directe ne fut portée dans cette Chambre, mais des hommes importants, des hommes qui ont déjà été ministres de la Couronne, et qui connaissent la langue anglaise, sont allés faire des discours ailleurs que dans cette Chambre. L'un d'entre eux est l'honorable député d'York (M. Foster). Il se rendit à Toronto-centre —où, je puis bien le dire il n'a pas remporté un grand succès--et après avoir refusé de porter des accusations directes contre moi dans cette Chambre, il se permit dans cette circonscription de parler de moi dans les termes suivants : Il commença d'abord par dire que j'avais des fils. Oui, M. l'Orateur, la Providence m'a accordé le bonheur d'avoir une famille.

M. FOSTER : Je retire ce que j'ai dit, mais je persiste à croire que ce bonheur, il le doit plutôt à lui-même qu'à la Providence.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je remercie la Providence de m'avoir donné des fils, et j'espère qu'il n'oublieront jamais, et ne pardonneront jamais à l'honorable député d'avoir traîné leurs noms dans l'arène politique. Ils ont le droit de s'attendre à ce que l'on respecte leur réputation. Ils ne font que commencer la vie et l'honorable député n'a pas fait preuve de courage en les accusant d'avoir mal agi. Un de ces jours, j'espère, ils viendront siéger ici même,—l'un d'eux au moins, et même tous deux, s'il en dépend de moi—et alors ils seront en mesure de répondre à l'honorable député ou à tout autre député qui voudra les critiquer. Qu'a dit l'honorable député ? voici ses paroles :

Messieurs, précisément à l'époque où cette affaire du chemin de fer du Comté de Drummond se brassait, monsieur Greenshields, bien qu'il ne voulût rien donner à monsieur Tarte, était en mesure de consacrer $30,000 à l'achat d'un journal et d'en donner le titre aux fils de M. Tarte.

Je le demande, M. l'Orateur, est-il possible de lancer une plus cruelle calomnie contre moi-même et contre des jeunes gens qui, je le répète, ont droit à leur réputation ? J'affirme qu'il n'y a pas un mot de vrai dans ce que l'honorable député a affirmé. J'ai demandé avec instance que cette enquête fut tenue devant mes pairs de la Chambre des Communes, je défie l'honorable député de prouver son assertion. Il s'est rendu coupable de diffamation, et s'il ne se rétracte pas, je lui imprime au front la flétrissure d'avoir avancé ce qu'il est incapable de prouver. Et la province de Québec, le Canada tout entier, conviendront avec moi, j'en suis sûr, que celui qui avance une chose dont il connaît l'entière fausseté, et dont il n'a pas de preuve, est tenu de se rétracter, sous peine de se voir imprimer au front une flétrissure qui le rend indigne de siéger davantage en cette Chambre.

M. CASGRAIN : La Chambre sera, sans doute, bien aise de pouvoir maintenant s'occuper de sa besogne. La proposition dont l'honorable député d'York (M. Foster) a saisi la Chambre tend à ouvrir un champ plus vaste à l'enquête en discussion, afin de nous mettre en mesure de constater au moyen des dépositions des témoins si, oui ou non, le marché intervenu entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond est marqué au coin de l'imprévoyance. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) affirme qu'il n'est pas besoin de faire une semblable enquête, puisque ces faits seront connus, lorsque le ministre des Chemins de fer aura exploité cette voie ferrée pendant quelque temps. Après que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) eût parlé, le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit : "Je n'avais pas bien lu la résolution, mais après l'avoir relue, je vois que son champ est assez étendu pour permettre au comité de s'enquérir aussi de ces faits."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pas le moins du monde. J'ai dit que le champ de la proposition était assez vaste pour nous permettre de faire enquête sur toutes les transactions, soit du gouvernement actuel, soit du cabinet précédent. L'honorable député (M. Haggart) avait fait allusion à une offre faite par le cabinet précédent, et prouvant que le chemin de fer en question a moins de valeur que nous ne le prétendons, et il avait ajouté que cette offre ne saurait être produite comme preuve aux

termes mêmes de la proposition d'enquête. Je lui démontrai que la chose pouvait se faire, et il s'est rangé à mon avis.

M. CASGRAIN : Fort bien ; la proposition soumise à la Chambre par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries comporte qu'il n'est pas besoin d'instituer d'enquête pour constater si, oui ou non, le marché en question est marqué au coin de l'imprévoyance, puisque la chose sera connue, de façon ou d'autre, après la mise en exploitation du chemin de fer. A envisager cette proposition au point de vue des affaires, ne serait-il pas préférable de soumettre ces faits à l'enquête d'un comité, plutôt que de les constater, après avoir dépensé une somme énorme d'argent pour l'exploitation du chemin de fer ? Il serait facile de citer ici quelques témoins qui pourraient convaincre la Chambre que le marché négocié à la session dernière est imprudent, fait que l'on constaterait à peu de frais. De ce côté-ci de la Chambre, je ne sache pas qu'il existe le moindre désir de restreindre le champ de l'enquête ; tout ce que nous demandons est qu'il soit assez vaste pour renfermer, comme on l'a dit, les termes mêmes de la proposition qui a été soumise ailleurs. Certes, les honorables députés de la droite n'ont rien à redouter. Le vertueux ministre des Travaux publics, dès qu'on mentionne le nom du chemin de fer du Comté de Drummond, prend feu et fait une terrible colère. Il se met tout hors de lui-même. Je prie mon honorable ami de garder son sang-froid. Pour calmer ses nerfs, je lui conseille de prendre une dose de bromure de potassium ou de sirop calmant de Mme Winslow ; le sel effervescent d'Abbey, dit-on, est aussi excellent. M. Greenshields, paraît-il, fait partie de la compagnie qui vend ce sel, et s'il répugne à l'honorable ministre de s'en procurer lui-même, qu'il envoie un de ses fils en chercher. Les honorables députés de la droite semblent redouter cette enquête bien plus que nous le faisons. Si, aujourd'hui, le gouvernement propose cette enquête à la Chambre, c'est que ses partisans l'ont forcé à le faire. C'est la rumeur qui court les rues, et surtout depuis que le coup du Yukon est connu du pays, l'on entend partout les libéraux s'écrier : " On nous a fait avaler l'affaire du Drummond, mais nous n'avalerons pas celle du Yukon."

Mais par dessus tout, qu'est-ce qui a rendu cette enquête nécessaire ? C'est le discours extraordinaire prononcé devant la Chambre à la session dernière, par le ministre des Travaux publics. Comment ! M. l'Orateur, accusé par les feuilles publiques d'être intéressé dans le coup du Drummond, l'honorable ministre se lève et déclare en pleine Chambre que le journal " *La Patrie* " son organe, où il écrit tous les jours, et dont il est virtuellement propriétaire, si l'on doit ajouter aux rumeurs qui circulent, bien que je n'en puisse garantir l'authenticité—il nous déclare, dis-je, que ce journal a été acheté pour ses fils moyennant un chèque de $30,000 fourni par le président du chemin de fer du Comté de Drummond.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai rien affirmé de semblable ni en Chambre ni ailleurs.

M. CASGRAIN : Il est facile de consulter le compte rendu officiel des *Débats* à cet égard ; que l'honorable ministre se donne la peine de le consulter et il constatera ce qu'il a dit. Il était probablement si excité dans cette circonstance que...

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lisez le compte rendu.

M. CASGRAIN :....qu'il ne se rappelle plus ce qu'il a dit ; mais les députés de la gauche, de fait, la Chambre tout entière et la presse du pays, ont compris qu'il avait déclaré précisément ce que je viens de dire.

Quelques VOIX : Lisez le compte rendu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lisez donc.

M. CASGRAIN : J'aborde maintenant une autre question.

Quelques VOIX : Lisez, lisez donc.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : Je prie les honorables députés de se conformer au règlement. L'honorable député (M. Casgrain) a droit de faire son discours comme il l'entend, pourvu qu'il observe les règlements de la Chambre.

M. CASGRAIN : M. l'Orateur, je le répète, voilà ce qui a été compris, et par la Chambre et par les journaux et par tout le pays ; et c'est ce discours même qui a provoqué l'enquête en discussion, l'honorable ministre le sait parfaitement bien. Je suis bien aise que l'enquête ait lieu, et elle sera sérieuse, je l'espère. Qui plus est, ce discours de l'honorable ministre a failli être la ruine de son parti. N'est-il pas extraordinaire de voir un député venir déclarer en pleine Chambre qu'il n'est pas le propriétaire du journal acheté avec ses propres deniers, mais que ce journal est la propriété de ses fils. Ce n'est pas nous qui avons traîné le nom de ses fils dans ce débat. C'est lui-même qui l'a fait, parce que cela lui convenait. Et aujourd'hui, s'il nous faut ramener sur le tapis une question qui lui est désagréable, ce n'est pas notre faute ; tout le blâme doit retomber sur l'honorable ministre des Travaux publics lui-même.

La motion est adoptée telle qu'amendée.

LE CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Je propose que demain la Chambre se forme en comité, afin de mettre à l'étude la résolution suivante :

Qu'il est expédient de concéder et d'affecter vingt-cinq mille acres dans les territoires du Nord-Ouest à chaque mille de chemin de fer, allant de la rivière Stikine au lac Teslin, en conformité des stipulations du contrat relatif au dit chemin de fer, et dont un exemplaire a été déposé sur le bureau de la Chambre.

La motion est adoptée.

DÉMISSION DE M. GALBRAITH, EMPLOYÉ DES CANAUX.

M. MONTAGUE: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire poser au ministre des Chemins de fer une question de grave importance pour le gen-

tleman intéressé, bien qu'elle soit de peu de conséquence pour la Chambre. Le gentleman en question est M. Galbraith, employé au service des canaux à Port-Colborne, et antérieurement à Maitland. M. Galbraith m'informe qu'il a transmis au ministre des Chemins de fer et Canaux une lettre l'informant qu'il démissionnait, et je viens demander au ministre s'il a reçu la démission en question et dans l'affirmative, s'il a pris une décision à cet égard. Je dois dire que l'affaire n'est pas de mince importance pour le gentleman en question, chose que l'honorable ministre comprendra parfaitement, si j'ajoute que M. Galbraith brigue les suffrages populaires pour la représentation du comté à la législature de l'Ontario. La présentation des candidats doit se faire mardi de la semaine prochaine, et M. Galbraith tient, bien naturellement, à savoir à quoi s'en tenir au sujet de sa situation, aux yeux de la loi, avant le jour de la présentation des candidats. Je prierais donc l'honorable ministre de s'occuper de l'affaire et de nous faire savoir la situation du fonctionnaire en question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je me rappelle que M. Galbraith m'a transmis sa démission, se contentant, pour tout éclaircissement, de dire qu'à son avis, le traitement insuffisant qu'il recevait ne lui permettait pas de demeurer plus longtemps en charge. Sur réception de la lettre de démission, je la transmis au sous-ministre, avec instruction de la faire passer par la filière et les formalités d'usage. Maintenant que l'honorable député a appelé mon attention sur l'importance de faire accepter cette démission en bonne et due forme, je vais voir à ce que l'affaire soit réglée sans retard.

TERRES DES SAUVAGES, VALLÉE DE LA QU'APPELLE.

M. DAVIN : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du ministre une affaire d'importance, et, s'il le faut, je finirai par une motion. Hier, le très honorable premier ministre a répondu à une question qui était adressée au ministre de l'Intérieur, au sujet de l'annexion, par voie d'arpentages, de certains terrains à la réserve des Sauvages et j'ai conclu que celui qui a préparé cette réponse pour le gouvernement doit s'imaginer qu'il ne s'est pas fait d'empiètement sur les droits dont ont joui jusqu'ici les colons de la vallée de la Qu'appelle, au sujet des terres qu'on prétend faire partie des réserves des Sauvages. J'ai sous la main un journal publié dans une localité à proximité de ces réserves, et j'ai reçu des lettres dans le même sens que celui de l'article dont je veux donner lecture à la Chambre pour la gouverne du ministre de l'Intérieur. Cet article est paru dans le journal *Vidette*, le 9 février, et porte en titre : " Annexion par arpentages ". Si mes souvenir sont fidèles, ce journal en fait de politique a toujours manifesté par le passé, des tendances libérales.

Il a été annoncé officiellement, ces jours derniers, que les terrains situés du côté nord de la vallée de la Qu'Appelle, et vis-à-vis de la réserve de Muscowpetung, avaient été annexés à l'étendue de territoire déjà fort considérable que possèdent les Sauvages de Muscowpetung. Cela veut dire qu'au moyen d'arpentages, on a empiété sur ces terrains pour les réunir à la réserve. Aux yeux de nombre de gens, la chose semblera peut-être de fort peu de conséquence. Nous avons des terres en abondance, dira t-on, et pourquoi ne pas laisser les Sauvages en jouir? Cette façon d'agir, basée sur l'idée qu'il faut traiter les Sauvages avec plus d'égards que les blancs rend parfaitement compte du fait que les Sauvages possèdent déjà les meilleures étendues de terre du pays, et cela nous explique aussi les empiètements continuels du département des Sauvages sur les terrains avoisinants ; or nous protestons contre ce système et nous demandons qu'on y mette fin. Il n'y a aucune raison d'annexer par arpentages ces terrains à la réserve en question. Les Sauvages ne cultivent pas les terres qu'ils possèdent. Ils ont tout ce qu'il leur faut en fait de pâturages, et quant au foin, c'est un fait que, dans ce bloc même de réserves, des particuliers ont demandé, l'année dernière d'acheter le foin laissé sur place, après que les Sauvages eûssent coupé tout ce dont ils avaient besoin ; or, le département a refusé de leur vendre, et, en conséquence, sur des arpents de terre, on a vu pourrir du foin magnifique. Cela arrive presque tous les ans, ce qui fait bien voir que ces nouvelles annexions de terrains ne sont nullement nécessaires au point de vue de la récolte de foin.

Quel est le résultat de ces empiètements par voie d'arpentages ? On refuse aux colons blancs la permission de couper du foin sur les terrains annexés. Peu importe que les Sauvages aient dix fois plus qu'il ne leur faut et que les blancs n'aient rien, le résultat sera le même ; le foin pourrira, car les blancs n'y peuvent toucher. Par conséquent, les colons se verront dans la nécessité d'aller chercher à plusieurs milles en arrière le foin dont ils auront besoin. Personne n'en bénéficiera et beaucoup en souffriront.

Pour donner un exemple de la parfaite inutilité de ce procédé d'annexion de terrains par voie d'arpentages, disons qu'une coulée a été ainsi réunie à ces mêmes réserves, il y a deux ans. Elle fut " annexée par arpentage," et bien qu'il s'y trouvât un lot de bois de bonnes dimensions pour la bâtisse, il fut tout bûché et vendu comme bois de chauffage Les Sauvages n'en sont pas mieux pour tout cela. Il ne reste plus un seul trono d'arbre et les étables confortables et autres bâtisses que ce bois aurait permis de construire, si les colons avaient eu la chance de s'en servir, brillent par leur absence.

Le département des Sauvages se rend coupable de mauvaise administration patente, en laissant se perpétuer cet état de choses. Les colons sont allés se fixer là, sachant qu'ils pouvaient obtenir des permis pour l'usage de ces terres; or, leur retirer ce privilège, sauf dans le cas de vente réelle constitue à un manquement de parole à leur égard, et il en est résulté par le passé et il existe encore beaucoup de mécontentement, partout où la chose se pratique.

Nous demandons avec instance que cette pratique soit discontinuée. Elle crée un mécontentement qui aura pour résultat de retarder l'immigration vers ces districts : en outre, il peut arriver que ce mécontentement se manifeste de façon à causer de la surprise au gouvernement.

M. l'Orateur, il est impossible de croire qu'un journaliste quelconque, demeurant à Indian-Head, qui est limitrophe de la réserve des Muscowpetung et à l'endroit même où tout ce qui se passe dans la vallée de la Qu'Appelle est connu des citoyens d'Indian-Head, il est impossible, dis-je, que ce journaliste ait pu écrire un semblable article, si le mode d'arpentage dont il se plaint n'existait pas réellement, et ce dont je me plains est que le département soit mal informé au sujet de ce qui s'est passé. Or, comment puis-je supposer la chose ? Il ne m'est pas possible de supposer même un instant que les arpenteurs aillent annexer à cette réserve des Sauvages des terres dont les colons se sont servis jusqu'ici, sans avoir reçu des instructions du département. J'ignore quels éclaircissements le ministre de l'Intérieur peut nous donner à cet égard ; or, pour lui fournir toute la latitude possible, je propose que la séance soit levée.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Je dois dire à l'honorable député que la réponse qui lui a été donnée hier en Chambre est exacte, dans la mesure même de mes souvenirs personnels et des renseignements venus tant à ma connaissance qu'à celle du ministère. J'ai l'entière certitude que la déclaration faite ici hier donne une idée exacte des faits ; mais, puisqu'on a donné à en-

tendre qu'il existe quelque part du malentendu au sujet de ce qui se passe là-bas, et aussi pour la satisfaction personnelle de l'honorable député, je vais tâcher de découvrir ce qui a pu donner naissance à la rumeur à laquelle il fait allusion, et je lui fournirai ce renseignement, à une date ultérieure.

La *motion* est adoptée.

ÉCLAIRCISSEMENTS DE NATURE PERSONNELLE.

M. McNEILL: M. l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, je désire, si la Chambre me le permet, offrir certains éclaircissements qui me touchent personnellement. Je vois que, pendant mon absence de la Chambre, vendredi, l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) s'est servi de ces expressions-ci:

Je vais citer les paroles prononcées par M. Chamberlain, devant le club Canadien, à Londres.

M. l'ORATEUR: L'honorable député doit se borner strictement à offrir à la Chambre les éclaircissements qui l'intéressent personnellement et s'abstenir, cela va sans dire, de répliquer à un discours prononcé au cours d'un *débat antérieur*.

M. McNEILL: J'ai bien l'intention de me borner à des éclaircissements de nature personnelle. Si j'outrepasse ces limites, M. l'Orateur, j'espère que vous me rappellerez au règlement, car je n'ai certainement pas l'intention d'aller au delà.

Je vais citer les paroles prononcées à ce sujet par M. Chamberlain devant le club Canadien, à Londres. L'honorable député (M. McNeill) a lu une partie de ce discours, mais non pas en entier, et la raison en est que le reste du discours ne lui allait pas et ne venait pas à l'appui de sa thèse. Les honorables députés de la gauche ont l'habitude de tronquer les discours qu'ils citent, et cela dans le but de porter quelque coup à l'honorable premier ministre. M. Chamberlain aborde d'abord le problème que j'ai déjà présenté à la Chambre, puis il ajoute:

L'honorable député nous a ensuite donné lecture d'un passage fort étendu du discours de M. Chamberlain, et il a ajouté:

L'honorable député (M. McNeill s'est contenté de citer jusqu'à cet endroit du discours en question, sans lire la suite, ce que je vais faire pour lui.

Il a ensuite lu quelques autres parties du discours de M. Chamberlain, et a ajouté:

L'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) a lu la première partie de ce discours, mais il n'a pas lu la seconde, tout simplement parce qu'elle ne lui convenait pas.

M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention d'entamer de discussion avec l'honorable député de Wellington-nord. Je n'ai nullement l'intention de convertir la Chambre en salle d'escrime oratoire. Je veux tout simplement appeler l'attention de la Chambre sur les paroles de l'honorable député et mettre la Chambre et le pays à même de nous juger tous deux. Parmi mes honorables collègues avec lesquels je siège depuis au delà de seize ans, il s'en trouverait peu, je crois, qui voudraient affirmer en pleine Chambre que je me sois jamais volontairement rendu coupable de déloyauté. Et cependant, l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) m'a accusé de m'être délibérément rendu coupable de déloyauté, et toute pénible que soit ma tâche, je me dois à moi-même et à mes commettants de rétablir la vérité sur ce point.

M. SIFTON.

Une VOIX: Taisez-vous.

M. McNEILL: M. l'Orateur, je demande votre protection, contre les grossières interruptions de l'honorable député.

M. l'ORATEUR: Je n'ai guère entendu cette interruption; et cela tient, sans doute, à ce que je prête une oreille si attentive à ce que dit l'honorable député. Après un si long préambule, il serait temps, il me semble, que l'honorable député entrât en matière au sujet des éclaircissements en question.

M. McNEILL: Il m'est impossible d'offrir à la Chambre ces éclaircissements, si les honorables députés m'interrompent grossièrement en me disant de me taire, lorsque je m'adresse au président de la Chambre d'une façon fort respectueuse et de manière à ne pas m'attirer ces interruptions. En citant le discours prononcé par M. Chamberlain devant le club Canadien de Londres, j'ai voulu prouver une seule chose, et je vais signaler à la Chambre ce point de mon discours, afin qu'il n'y ait pas de malentendu à ce sujet:

Si les honorables députés me le permettent, je lirai quelques phrases du discours de M. Chamberlain, afin que la Chambre et le pays sachent ce qui a provoqué ce changement d'opinion sur les autorités impériales.

Je n'ai pas voulu faire allusion à la proposition de M. Chamberlain, mais j'affirme qu'il avait fait une recommandation, et c'est à cela que se rapporte la citation jusqu'ici faite de ce discours, et nullement à ce que l'honorable député de Wellington a dit. J'avais déjà fait allusion à la recommandation de M Chamberlain, et j'avais lu, à ce sujet, une citation extraite, non pas du discours de M. Chamberlain, mais d'un discours prononcé à London, Ontario, par le chef du cabinet. Si, dans mon discours, j'ai tronqué la recommandation de M. Chamberlain au sujet du commerce privilégié, je n'ai pu le faire que dans la partie de mon discours où j'ai cité celui du très honorable leader de la Chambre. Si quelqu'un a tronqué une citation quelconque, c'est le très honorable ministre lui-*même, et non pas moi.*

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Est-ce là un éclaircissement de nature personnelle?

M. l'ORATEUR: Que l'honorable député me permette de lui dire que, lorsqu'il offre des éclaircissements l'intéressant personnellement, il enfreint le règlement en soulevant une nouvelle question de nature personnelle. L'honorable député (M. McNeill) jouit d'une grande expérience parlementaire, et la longueur démesurée de ses observations m'autoriserait presque à lui dire que ces éclaircissements personnels ont duré assez longtemps. Si l'honorable député veut nous convaincre qu'il n'a pas tronqué ces citations, il lui serait facile de le dire en quelques mots. Ces longues observations qui ne sont pas des éclaircissements de nature personnelle font perdre le temps de la Chambre.

M. McNEILL: M. l'Orateur, ne voulant pas abuser de la patience de la Chambre, je me contenterai, suivant votre désir, de faire une simple observation: l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a cité un passage du discours de M. Chamberlain, qu'il m'a reproché d'avoir tronqué. Or, l'honorable député était présent lors-

que j'ai adressé la parole à la Chambre, et je dois lui dire que je n'ai pas lu un seul mot du passage qu'il affirme m'avoir entendu lire. J'ajouterai ceci, sous forme d'explication personnelle, que vous agréerez, j'espère, M. l'Orateur : je n'ai pas lu un seul mot du discours de M. Chamberlain cité par l'honorable député (M. McMullen) et je n'y ai nullement fait allusion. L'honorable député (M. McMullen) a prétendu avoir cité un extrait du discours prononcé par M. Chamberlain au club Canadien, tandis qu'il a cité un autre discours, tout à fait différent.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. McNeill) abuse, je crois, de la permission que je lui ai donnée, car il est difficile de considérer la dernière partie de son discours comme une explication personnelle.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 6) Acte ratifiant une convention intervenue entre Sa Majesté la Reine et MM. Mackenzie et Mann constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon canadien.

A cette phase du projet de loi dont la Chambre est saisi, je n'ai pas l'intention de parler longuement, mais je veux simplement toucher à certains points soulevés par quelques membres de la gauche dans le débat qui a suivi les explications que j'ai données lorsque le bill a été lu une première fois.

Plusieurs membres distingués et éminents de l'opposition ont commenté les remarques explicatives que j'ai faites à ce sujet, et je désire profiter de l'occasion—peut-être ne retrouverai-je plus une circonstance aussi favorable—pour examiner les déclarations des adversaires de cette mesure.

Les honorables députés, dans le cours de leurs observations, ont mal rapporté mes paroles, m'ont attribué des remarques que je n'ai jamais faites et ont vu, dans le bill et le contrat soumis à cette Chambre, des dispositions qui ne s'y trouvent pas.

Quiconque a suivi les discours que l'on a faits et a entendu les explications que j'ai données, ne peut s'empêcher d'en venir à la conclusion que les honorables députés ont organisé une espèce de conspiration dans le but de dénaturer mes paroles et mes actes. Je ne dis pas qu'il en est ainsi, mais je déclare que si l'on en agi de propos délibéré, les honorables députés n'auraient jamais pu mieux réussir.

Il me semblait que nous devions, comme membres d'une assemblé délibérante, considérer une question d'affaire à la lumière des explications qui ont été réellement données, et des documents soumis à la Chambre. Vous avez le contrat sous les yeux et l'on vous a pleinement expliqué toutes les dispositions du bill,—et les honorables députés qui ont discuté ce contrat et ce bill, en connaissaient depuis plusieurs jours déjà, par la voie des journaux, tous les points importants.

Si l'on en juge par la ligne de conduite qu'ils ont suivie, il est bien permis de croire que les adversaires de cette mesure n'ont pas une grande confiance dans la force des objections, (si objections il y a) qu'ils pouvaient faire valoir à l'encontre du présent bill et c'est sans doute pour cette raison qu'ils ont jugé nécessaire,—sans parti pris, je veux l'admettre,—de dénaturer le sens de mes remarques du commencement à la fin, et de les mal rapporter, du premier au dernier mot.

Je désire examiner les principaux arguments que l'on a fait valoir à l'encontre de cette mesure, mais auparavant, je veux dire, en peu de mots, ce qui me paraît être l'état de la question à l'heure qu'il est.

Tout le monde admet, si je ne me trompe, qu'il est d'impérieuse nécessité, dans les intérêts commerciaux et administratifs du Canada, de construire une voie ferrée dans le territoire du Yukon. Non seulement l'on admet cette proposition, mais, si j'ai bien compris les discours des membres éminents de l'opposition qui ont parlé sur cette question, on admet que c'est là notre devoir et que le gouvernement n'aurait pas été à la hauteur de la situation s'il eût négligé de prendre les moyens d'assurer-là bas la construction d'un chemin de fer. Je vais plus loin et je dis que les honorables membres de la gauche admettent, ou du moins qu'ils ont admis—et j'ai confiance qu'il n'ont pas changé d'opinion à ce sujet,—qu'il fallait construire ce chemin de fer sans délai et que le gouvernement aurait manqué à son devoir, en ne prenant pas tous les moyens à sa disposition, pour assurer la prompte construction d'une voie ferrée dans ce territoire.

En d'autres termes, l'on admet que, pour assurer le transport de l'immense quantité de marchandises et de provisions dont la population toujours croissante de ce pays aura besoin, le gouvernement devait voir à la construction d'une voie ferrée, avant la clôture de la prochaine saison de la navigation, afin de relier ce territoire à l'océan, ou aux fleuves navigables qui se jettent dans le Pacifique et d'établir une voie de communication par eau avec l'intérieur de cette contrée. Je crois, M. l'Orateur, bien interpréter les sentiments exprimés par les honorables membres de la gauche, en affirmant que ces deux importantes propositions ont reçu l'universelle et unanime approbation de la Chambre et du pays.

Si, M. l'Orateur, je prends comme admises ces deux propositions, que reste-il?

Nous allons d'abord examiner quelle était la route à suivre. Certains membres de cette Chambre peuvent bien, je l'admets, se demander si l'on a choisi la route la plus propice dans les circonstances, mais j'ose dire que plus on discute et on examine cette question, plus la conclusion de ce parlement sera claire. Les honorables membres de la gauche eux-mêmes se convaincront, je crois, s'ils admettent la nécessité de construire une voie ferrée, et de la construire sans délai, que le gouvernement ne pouvait faire le choix d'une autre route. Je dois exposer à la Chambre les raisons qui me justifient, je crois, d'en arriver à cette conclusion.

Quels sont les faits ? Il n'y a à notre connaissance, que cinq routes praticables pour la construction d'un chemin de fer. Examinez et comparez toutes ces routes, considérez-en les avantages et les inconvénients respectifs, et vous constaterez qu'il n'y avait qu'un choix possible et que la seule voie ferrée que vous puissiez construire est celle de la rivière Stikine et du lac Teslin.

L'on ne pourrait construire cette année et même avant deux ans, un chemin de fer à travers le Pas de Chilkat et la construction d'un chemin par cette voie coûterait beaucoup plus cher que par la route de la rivière Stikine et le lac Teslin. J'ai admis qu'un tel chemin offrirait peut-être, des avan-

tages commerciaux plus considérables que n'importe quelle voie ferrée que nous pourrions construire d'après les autres tracés ; mais, si vous admettez qu'il y a urgence et nécessité, il n'est pas possible de considérer la question d'un chemin de fer à travers le Pas de Chilkat. Et remarquez que je fais complètement abstraction des difficultés internationales qui pourraient surgir au sujet de ces routes.

Ce que j'ai dit à propos d'une voie ferrée à travers le Pas de Chilkat, s'applique avec autant de force aux autres routes, excepté à celle que le gouvernement a choisie. Mettant entièrement de côté les difficultés internationales qui pourraient surgir au sujet, par exemple, des règlements douaniers, des marchandises en transit et du passage sur un territoire étranger, il nous faut nécessairement en venir à la conclusion que le gouvernement ne pouvait prendre qu'une seule route, et c'est celle qui est décrite dans le projet de loi soumis à la considération de cette Chambre.

Examinons maintenant la question des difficultés internationales qui peuvent surgir.

Après les remarques explicatives que j'ai données l'autre jour, quelques honorables députés m'ont attribué une déclaration que je n'ai jamais faite, que dis-je ? une déclaration diamétralement contraire à celle que j'ai faite. Je vais indiquer à la Chambre de quelle manière on a mal rapporté ou mal interprété mes paroles. Suivant un honorable membre de l'opposition, je crois que c'est l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), j'aurais dit que la route de la rivière Stikine et du lac Teslin, était entièrement canadienne et par conséquent offrait beaucoup plus d'avantages que les autres routes ; et j'aurais admis que même en profitant du cours navigable de la rivière Stikine, nous serions obligés, pour nous rendre au terminus du chemin de fer, de payer des droits de douane à Fort-Wrangel.

Je ne me fie pas à ma mémoire seulement pour ce que j'ai dit dans cette circonstance ; mais si les honorables députés qui m'ont prêté ces paroles veulent bien se donner la peine de savoir exactement ce que j'ai dit, ils verront que je n'ai jamais fait semblable déclaration.

J'ai dit—et je le pense encore—qu'il ne saurait y avoir de difficultés à Fort-Wrangel, et il n'est pas probable, suivant moi, que l'on cherche sérieusement à nous empêcher de nous servir de la rivière Stikine pour des fins commerciales. Je parle ainsi parce que nos droits sur cette rivière sont garantis par des traités, et je ne puis supposer qu'un gouvernement éclairé comme celui des Etats-Unis ait l'intention de violer ses traités et de se mettre ainsi au ban des nations civilisées.

Il est peu sage de la part de membres éminents et distingués de cette Chambre, de faire de telles suppositions dans un débat parlementaire. Il est injuste de parler en ces termes du gouvernement américain et d'un peuple que nous connaissons bien et avec lequel l'avenir nous réserve de grandes relations ; il est de l'intérêt commun du Canada et des Etats-Unis de n'avoir entre eux que des rapports bienveillants et cordiaux. On ne devrait jamais, en cette Chambre, apporter un argument ou résoudre une question en prenant comme point de départ la supposition que le gouvernement refusera de reconnaître ses traités, ou refusera d'accorder au Canada le même traitement que notre gouvernement lui accorde dans de semblables circonstances, le traitement que se doivent entre elles les nations civilisées. Je fais cette déclaration, parce que je veux qu'il soit bien compris que, d'après moi et d'après le gouvernement, dans le choix de la route de la rivière Stikine et du lac Teslin, il ne peut être sérieusement question de droits consacrés par les traités, ou de relations internationales et de difficultés douanières. C'est là, je crois, une question qui ne peut s'élever dans le cas actuel, et je vais dire à la Chambre les raisons de ma conviction. Cette question pourrait s'élever si vous pouvez indiquer une autre route qui ne donnerait pas lieu aux mêmes difficultés. Cette question pourrait s'élever au sujet de n'importe laquelle des quatre autres routes que nous aurions pu choisir. Je déclare que par n'importe laquelle de ces routes vous ne pourriez vous rendre au Yukon sans rencontrer des difficultés douanières avec les Etats-Unis, et c'est là, je crois, une considération qui doit peser dans la balance. Mais les difficultés, au cas où elles surgiraient, seraient beaucoup plus considérables et plus sérieuses par les quatre autres routes que par celle que le gouvernement a choisie.

Ainsi, si l'on admet la nécessité de construire un chemin de fer au Yukon, et de construire ce chemin immédiatement, je dis qu'il n'y a aucune raison de considérer l'une de ces routes comme plus propice que celle que nous avons choisie. Au contraire, il y a plusieurs raisons de considérer la route du lac Teslin comme celle qui soulève le moins de difficultés et d'objections.

Je n'ai pas parlé l'autre jour de ce que les Etats-Unis pourraient faire au cas ou nous serions obligés de transborder les marchandises à Fort Wrangel ; et je n'ai pas prononcé les paroles que l'honorable député m'a attribuées à ce sujet. J'ai dit,—et l'on pourra s'en convaincre en lisant les *Débats*—que, sans aucun doute, si un de nos vaisseaux abordait à Fort Wrangel et y déchargeait sa cargaison sur les quais, on exigerait des droits de douane. Mais je n'ai jamais dit qu'il pourrait s'élever des difficultés sérieuses au sujet d'un simple transbordement. Par conséquent, je crois être en droit de me plaindre des honorables députés qui, pour étayer leur cause, m'ont mis dans la bouche des déclarations que je n'ai jamais faites.

Je conçois que, en traitant cette question, c'était le devoir du gouvernement, de choisir, autant qu'il était en son pouvoir et dans les meilleures conditions possible, une route entièrement canadienne. Nous n'aurions pas répondu aux justes et légitimes espérances du peuple si nous avions adopté une autre route que celle que nous avons choisie.

Il est possible, comme je l'ai dit, que les préposés de la douane à Fort Wrangel, en vertu des règlements promulgués par le gouvernement américain, exigent que le transbordement de nos marchandises se fasse en leur présence, supposant que la chose arriverait, quel grand malheur et quelle grande injustice y voyez-vous ? Ce ne serait qu'une simple et juste mesure de prudence de la part du gouvernement américain, avant d'accorder aux vaisseaux étrangers le droit assuré par les traités, de naviguer dans la rivière Stikine, et afin de se protéger contre la contrebande et les fraudes que l'on pourrait y commettre. que de se réserver le pouvoir de surveiller, par le ministère de ses préposés de la douane, le transbordement de marchandises.

J'ai alors fait remarquer que même au cas où la question deviendrait plus sérieuse, le gouvernement

pouvait répondre aux légitimes espérances du peuple et avait un remède prompt et efficace pour toutes les difficultés qui pourraient surgir. Quel était ce remède ? J'ai déclaré que tout ce que nous avions à faire, c'était d'utiliser le chemin de fer que nous nous proposons de construire, en l'étendant vers le sud à une distance n'excédant pas 200 milles ; et qu'ainsi, si nos renseignements sont exacts, nous aurions à partir de l'océan jusqu'aux eaux navigables du lac Teslin, une ligne entièrement canadienne.

Voilà ce que j'ai dit, et en parlant ainsi, j'ai assez bien exposé, je crois, la position du gouvernement. Je suppose que nous traitons cette question comme une assemblée délibérante. Je suppose que les honorables membres de la gauche veulent examiner les faits telle qu'ils sont et non pas tels que leur imagination peut les leur représenter.

Je prends comme admis que, dans la discussion de ce bill, soit en chambre, soit en comité, les honorables membres de la gauche, ne présenteront aucune motion que le gouvernement pouvait convenablement adopter une autre route que celle qu'il a choisie. J'ose affirmer que sur cette question, la Chambre est avec nous. Le pays est avec nous, sans aucun doute, je crois, sur les points que je viens d'exposer. Je désire maintenant vous indiquer les points sur lesquels il y a réellement controverse. Le pays est avec nous sur la nécessité de construire le chemin de fer cette année et sur la nécessité de garder nos rivières et nos lacs ouverts à la navigation aussi longtemps que possible, cet automne, pour opérer de transbordement des voyageurs et des marchandises. Et lorsque le pays aura été pleinement renseigné, il sera aussi avec nous sur la route que nous avons choisie.

Quelles sont donc, au sujet de ce bill, les difficultés et les objections que l'on peut raisonnablement discuter ? Toutes les difficultés et les objections naissent d'une seule et même source ; à savoir, si les conditions que nous avons accordées aux entrepreneurs, ne sont pas, dans les circonstances, trop généreuses et si, pour l'entreprise et la construction de cette voie ferrée, nous n'avons pas accordé des subventions en terre trop considérables. Il me semble que voilà toute la question, et si nous ne la considérions que sous cet aspect, nous restreindrions nos remarques à un sujet que l'on peut raisonnablement discuter. C'est justement ici que je veux examiner, en parti les discours que l'on a prononcés l'autre jour. J'ai constaté que l'honorable député (M. Haggart) qui remplissait autrefois la charge que j'ai l'honneur de remplir aujourd'hui, ne s'était pas contenté de dire une fois, mais a répété à maintes reprises, que j'avais déclaré que les marchandises devaient être transbordées, et qu'une fois transbordées, elles étaient sujettes aux impôts douaniers des Etats-Unis. En parcourant les *Débats*, l'on verra, je pense, que l'honorable député a affirmé cela à trois reprises différentes.

L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) est tombé dans la même erreur. S'il a bien suivi mes remarques, je ne comprends pas du tout comment il a pu se tromper à ce point. Voici les paroles de l'honorable député.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a été obligé d'avouer que si le transbordement se faisait à Fort Wrangel, il faudrait acquitter les droits américains, mais il pensait qu'en pleine mer on ne pourrait pas transborder les marchandises des steamers océaniques sur des vapeurs à fond plat, et qu'on serait obligé de remonter la rivière Stikine, sur le territoire américain où le gouvernement des Etats-Unis ne permetrtait ni transbordement ni affaires.

Mon honorable ami (M. Wallace) ne trouvera dans tout ce que j'ai dit, rien qui puisse le justifier de m'attribuer ces paroles.

M. HAGGART : Que l'honorable ministre (M. Blair) me pardonne de l'interrompre ; mais il se trompe en m'attribuant des paroles que je n'ai pas dites, à savoir qu'il avait déclaré que les marchandises que l'on déchargerait à Fort Wrangel, acquitteraient des droits de douane. Ce que j'ai dit, c'est que ces marchandises étaient sujettes aux règlements douaniers des Etats-Unis, ce qui est bien différent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député voulait peut-être dire autre chose que ce qu'il a dit.

M. HAGGART : Je viens de répéter ce que j'avais dit. Que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux me prouve que j'ai dit autre chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dans la main un extrait des *Débats*, et voici comment se lisent les paroles de l'honorable député :

Le ministre des Chemins de fer et Canaux déclare lui-même qu'il faut transborder les marchandises, et que dans ce cas il faut payer les droits.

Si l'honorable député veut relire son discours, il constatera qu'il a fait cette déclaration au moins à deux reprises. On ne peut, je crois, tomber dans une plus profonde erreur.

M. HAGGART : Est-ce que ce que l'honorable ministre vient de lire se trouve dans les *Débats* ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. J'ai dans la main l'extrait des *Débats* et j'y ai puisé le passage que je viens de vous lire.

M. MONTAGUE : Quelle page ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas la page, mais simplement l'extrait.

M. MONTAGUE : Voici la déclaration telle que contenue dans les *Débats* :

Les Américains veulent faire des règlements douaniers au sujet de cette rivière, et il doit aussi savoir que là où les Américains ont droit de naviguer dans nos rivières, nous voulons le même exercer le droit de règler notre tarif douanier, et nous avons toujours réclamé ce droit avec insistance.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député doit lire un autre passage et conclure alors que mes citations ne sont pas exactes.

M. MONTAGUE : Voici ce que j'ai dit....

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député a le droit d'interrompre, si celui qui a la parole ne s'y oppose pas.

M. MONTAGUE : Le ministre des Chemins de fer et Canaux ne s'y oppose pas et les honorables

députés qui siègent derrière lui et qui ont soulevé la question d'ordre n'ont aucun droit de s'y opposer.

J'ai dit que l'honorable ministre (M. Blair) ne nous avait pas donné la page des *Débats* où il a puisé sa citation, et j'ai rapporté la déclaration faite par l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je disais que l'honorable député (M. Montague) ne devait pas lire un autre passage et par là faire croire à la Chambre que ce que je disais n'est pas dans les *Débats*. J'admets volontiers que l'honorable député (M. Haggart) a peut-être eu l'intention de dire autre chose ; et il a réussi, non seulement une fois, mais deux ou trois fois, a représenter sous un faux jour la position que j'avais prise dans ce débat.

M. MONTAGUE : C'est là une question de véracité.

Quelques VOIX : Asseyez-vous.

M. MONTAGUE : Je ne m'assoierai pas, avant que M. l'Orateur ait déclaré que je ne suis pas dans l'ordre et les insultes de n'importe quel membre de la droite, ne me forceront pas à reprendre mon siège. Je dis, M. l'Orateur, que le ministre des Chemins de fer et Canaux a nié l'exactitude d'une déclaration faite par un membre de la gauche. Nous avons lu la déclaration de l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), et si nous nous sommes trompés, mon honorable ami (M. Blair) pouvait facilement et promptement nous corriger, en nous donnant la page et la ligne des *Débats* sur lesquelles il s'appuie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis donner la page des *Débats*. Je suis fâché que mon secrétaire ne l'ait pas conservée ; mais j'ai dans la main un extrait que l'on a indiqué comme étant un extrait du discours de l'honorable député (M. Haggart). L'on peut trouver la page et la ligne, et je ferai ces recherches pour la satisfaction des honorables membres de la gauche.

M. MONTAGUE : Comme l'autre jour, l'honorable ministre parle que sur de courtes notes qui lui ont été fournies.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est imprudent de la part de l'honorable député de tirer une conclusion trop précipitée. Je constate que l'honorable député d'York-ouest a fait une déclaration semblable, la voici :

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a été obligé d'avouer que si le transbordement se faisait à Fort-Wrangel, il faudrait acquitter les droits amér.cains.

Je ne pourrais donner la page des *Débats* où se trouvent ces paroles, mais c'est là un extrait du discours que l'honorable député (M. Wallace) a prononcé l'autre jour. Je me plains de ces déclarations qui me représentent sous un faux jour—et ce n'est là qu'un échantillon—car je crois que l'on agit ainsi dans le but d'embrouiller la discussion. Suivant moi, les honorables membres de la gauche prouveraient plus de confiance en leur propre cause, s'ils s'appuyaient sur des faits et non sur des paroles que je n'ai jamais dites et des citations inexactes.

Sir CHARLES TUPPER : Me permettra-t-on de dire à mon honorable ami (M. Blair) que quand un député de la gauche l'assure qu'il s'est mépris en lui attribuant certaine assertion et qu'il lui est impossible d'établir le contraire par les *Débats*, il n'a pas le droit d'accuser ce député—l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart)—d'avoir fait une assertion erronée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je pense être restée dans la limite que l'honorable chef de l'opposition lui-même aurait trouvée justifiable d'après cette règle. Pour ce qui concerne l'assertion de l'honorable député de Lanark-sud, je ne lui ai pas attribué de fausse représentation volontaire.

M. HAGGART : J'ai lu le discours tout entier, et l'honorable ministre (M. Blair) n'y verra pas ce qu'il me prête.

M. MONTAGUE : Le ministre des Chemins de fer et Canaux perd de vue la question. Il a cité certaines paroles qu'il met dans la bouche de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart). Outre lui-même, ses amis ont eu pleinement le temps de les trouver dans les *Débats*, si elles y étaient.

Les y ont-ils trouvées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas le temps de les y chercher moi-même. Comme je l'ai dit, j'ai cité un extrait fait par mon secrétaire, que je considère soigneux, et je l'ai cité fidèlement.

Quelques VOIX : Rétractez cela !

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'aborderai maintenant une autre catégorie d'assertions faites par la gauche, relativement à la quantité et à la valeur des terres accordées.

L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a fait cette assertion, d'après ce qu'on m'a communiqué, et je suppose qu'on la trouvera dans les *Débats*.....

M. MONTAGUE : J'entends quelques membres de la droite dire : " C'est Wallace qui a déclaré cela : L'honorable ministre, j'espère, retirera maintenant ce qu'il a dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le ferai aussitôt que je verrai d'une manière satisfaisante que les *Débats* ne me donnent pas raison.

M. MONTAGUE : Mais ses amis le lui ont dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai pleine confiance dans les extraits qui m'ont été fournis.

L'honorable député de Lanark-sud, au sujet de la valeur des terres a dit :

Malgré que le gouvernement ait envoyé plusieurs personnes pour explorer la contrée, j'affirme qu'on n'a pas encore trouvé dans tout l'Alaska pour 3,000,000 d'acres de terres aurifères ; et la quantité que vous donnez ici ne doit pas être considérée comparativement à l'étendue de tout le territoire, mais comparativement à l'étendue des terrains aurifères, et j'oserai déclarer que cette quantité sera constatée comprendre au moins la moitié de celles-ci.

Eh bien ! il semble fort extraordinaire de voir apporter, dans la discussion relative à la question de savoir si la quantité de terre accordée est excessive, une assertion comme celle que je viens de citer. Sans doute, les terrains aurifères découverts dans l'Alaska ne forment pas 3,000,000 d'acres. Est-il quelqu'un qui ait pu affirmer qu'il existe dans la région du Yukon un demi-million d'acres, ou même cent mille acres, ou encore seulement mille acres de terrains aurifères ? Si je comprends les prétentions exprimées, on dit que les terres sur lesquelles on peut, en certains endroits, découvrir le précieux métal, comprennent une étendue d'environ 125,000 milles carrés. Mais je ne suppose personne assez insensé pour croire que M. Ogilvie, ou tout autre possédant la connaissance de la contrée, prétend dire que les terres formant cette étendue sont toutes des terres aurifères. Tout ce qu'on déclare, c'est l'avis qu'on ne peut dire d'aucune partie de ces terres, d'après leurs conditions géologiques ou autres, qu'on n'y trouvera pas de l'or. De fait, je présume que jusqu'à présent l'étendue entière des terrains aurifères qui ont été découverts ne dépasserait pas cent acres, prise dans son ensemble. Cependant, nous constatons qu'il s'y trouve une grande quantité d'or. Un argument basé sur une assertion comme celle que je viens de citer, me semble dépourvu de force et de sens, et impuissant à déprécier ce que j'ai affirmé à cette Chambre.

L'honorable député dit encore :

Je crois qu'il n'y a pas un homme d'affaires connaissant ces faits, au Canada, qui, avec, non pas 3,750,000 acres, mais 100,000 acres de terrains aurifères seulement, dans une partie du pays telle que les rapports nous représentent celle-là—car, après tout, toutes nos prévisions reposent sur les renseignements que nous possédons aujourd'hui sur ce territoire ;—il n'y a pas un homme d'affaires, dis-je, qui, dans ces circonstances, ne pourrait pas se procurer trois fois le montant requis pour bâtir le chemin projeté. Le chef du gouvernement devrait savoir si cela doit constituer vraisemblablement une spéculation rémunératrice ou non.

Une prétention uniquement basée sur la présomption qu'il est possible d'aller voir et de constater—au moyen de la baguette divinatoire ou autre appareil de ce genre, je suppose,—l'endroit précis où se trouve l'or, n'a aucune valeur. Tout comme si ça n'était pas là chose du domaine de l'explorateur et du prospecteur ! Et à ce propos, on peut soupçonner des milliers d'endroits de contenir de l'or, lorsqu'on n'y pourrait cependant en découvrir une parcelle. On ne peut pas parler de toutes ces terres comme l'a fait l'honorable député en se basant sur la présomption qu'elles doivent nécessairement contenir des gisements aurifères. S'il en était ainsi de ces terres, nous saurions ce qu'il faut faire à leur sujet. Comme je l'ai déjà fait remarquer, la chose est conjecturale, purement aléatoire.

On a fait allusion à ce qu'on appelle la clause du monopole, au sujet de laquelle l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a faussement représenté—bien que je ne dise pas à dessein—ce que j'ai déjà mentionné. Voici ce qu'il a dit :

Il doit réduire les prix de transport de 50 pour 100 en quatre ans, mais il ignore ce qu'ils doivent être la première année.

Eh bien ! j'ai déclaré à la Chambre que la question relative à ces prix n'était pas encore réglée. Le gouvernement n'a pas cru nécessaire de la considérer pour la décider maintenant. Le gouvernement, toutefois, s'est réservé le droit de fixer ces prix, et je comprends que le gouvernement verra à ce qu'ils ne soient pas déraisonnables.

Je remarque que certains députés de la gauche prétendent que je ne puis assurer que l'honorable député de Haldimand (M. Montague) soit l'auteur de l'assertion, et je ne la lui attribuerai pas d'une manière certaine, mais je puis dire que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) l'a faite—que $100 serait un prix raisonnable pour le passage de chaque voyageur, et même moindre que celui qui devait être accordé sur le chemin. Eh bien ! d'après ce monsieur, il me semble que la compagnie trouverait en lui un homme auquel il lui serait fort avantageux d'avoir affaire pour fixer ces prix.

M. MONTAGUE : Mon honorable ami me cite à faux : je n'ai jamais fait de calcul semblable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dis pouvoir attribuer certainement cette déclaration à l'honorable député d'York-ouest.

M. MONTAGUE : J'en appelle aux règlements. J'ai fait une déclaration à la Chambre et un député siégeant derrière le ministre m'a formellement contredit. Je demande si c'est dans l'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : C'est certainement hors d'ordre.

M. SOMERVILLE : Je suppose être le député dont il parle, mais je ne l'ai pas contredit. Au contraire, j'ai déclaré qu'il n'avait pas dit cela.

M. MONTAGUE : Je demande pardon à l'honorable député.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a, cependant, un autre député de la gauche qui s'est catégoriquement prononcé dans ce sens, et je vais citer ses paroles telles que rapportées dans les *Débats*.

M. FOSTER : Nommez-le.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député d'York-ouest.

En fixant les prix de transport à $100 par voyageur et à $50 par tonne de marchandise, dit-il, je les fixe au-dessous des chiffres demandés.

Eh bien ! je dois dire que la compagnie ne pourrait tomber en de meilleures mains. Je suis d'avis qu'elle pourrait obtenir de fort meilleurs prix en ayant affaire à l'honorable député qu'elle ne le pourrait en recevant sa loi du gouvernement à cet égard. Je trouve, tout en nous réservant le droit de considérer plus tard la question, que les prix suggérés par ce monsieur sont déraisonnables, et que ces prix seraient excessifs sous tous rapports.

L'honorable député, au même sujet, prétend ensuite que j'ai déclaré à cette Chambre, que d'après moi et d'après les renseignements qui m'ont été communiqués, ce chemin transporterait cette année au moins 250,000 personnes ; et fort de cette prétention, calculant suivant les prix de transport qu'il admet, prix qu'il prétend être les plus bas que devrait sanctionner le gouvernement sur le chemin, il se convainc apparemment que la compagnie devrait faire un bénéfice net d'au moins dix millions dans les opérations de la première année. Eh bien ! en présence d'une estimation semblable, faite

par des gens possédant une imagination aussi vive que celle de certains députés qui discutent cette question, il n'y a rien d'étonnant à ce qu'on porte à 250,000 le nombre des voyageurs qui utiliseront le chemin cette année, et à ce qu'on prétende que j'ai fait une déclaration de cette nature.

M. l'Orateur, certainement je n'ai pu faire entendre cela à ces messieurs, car je n'ai pas fait de pareille déclaration. J'ai dit que des gens attachés aux compagnies de transport prévoyaient qu'un nombre de personnes aussi considérable que celui-là s'introduirait probablement dans la contrée cette année. Je n'ai pas représenté que, suivant moi, ces gens-là utiliseraient le chemin si nous le bâtissions ; car, la chose est claire, la population commence déjà à se porter de ce côté-là, et un nombre fort considérable de personnes s'y rendront avant l'achèvement de la construction du chemin. J'estime qu'il est raisonnable de fixer au chiffre de 50,000 le nombre des personnes qui passeront par ce chemin cette année.

J'ai dit aussi que la quantité des marchandises nécessaires à la subsistance de cette population ne pourrait pas pénétrer dans le territoire, si ce n'est par chemin de fer, et c'est là une des raisons que j'ai signalées pour démontrer la nécessité de construire le chemin projeté. Telle est la manière dont j'ai entendu exposer le sujet.

On ne peut prétendre, je crois, que j'aie exagéré les faits en aucune manière dans mon exposé à la Chambre, j'ai tâché de leur donner leur véritable aspect et la mesure raisonnable qui leur appartient. Je crois avoir lieu de me plaindre de ce que ces messieurs de la gauche aient critiqué apparemment avec si peu de succès mes déclarations faites à cette Chambre.

Relativement à ce qu'on appelle la clause du monopole, je désire dire encore un mot. Je crois avoir bien signalé à la Chambre que cette clause du contrat donne au gouvernement plein pouvoir de régler et fixer ce qu'il considérera constituer des prix raisonnables de transport. Cependant, dans tout le cours de cette discussion, un certain nombre de députés ont prétendu qu'on ne saurait nullement à quoi s'en tenir sur les prix que le chemin de fer aurait le droit de demander, et qu'il ne serait pas fixé de limite extrême à ces prix. Voilà une prétention qu'on retrouve dans nombre des discours des membres de la gauche. Pourtant, rien de plus clair, il me semble, que le fait que nous nous sommes réservés dans le contrat le droit de fixer les prix de transport. Mais il nous faudra faire attention aux taux auxquels nous les fixerons ; il nous faudra voir à ce qu'ils soient raisonnables, et je puis dire sans crainte, à présent, de la part du gouvernement, que si ce contrat est confirmé, nous ne les fixerons pas, probablement, à des chiffres approchant ceux que l'honorable député d'York-ouest a cru constituer— des prix raisonnables En possession de ce pouvoir nous l'exercerons avec prudence, et l'on ne constatera, j'en suis convaincu, aucune raison de plainte relativement à l'arrangement que nous effectuerons à cet égard.

M. MONTAGUE : Puis-je poser une question à l'honorable ministre ? Il a dit, ai-je compris, que le gouvernement n'a pas encore décidé quel sera le maximum des prix de transport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces prix n'ont pas encore été l'objet de la considération du gouvernement, comme je l'ai déjà mentionné. Ils doivent être fixés par arrêté ministériel, et le temps n'est pas encore venu de le faire, ce qui explique pourquoi ils ne le sont pas encore.

M. MONTAGUE : C'était une simple remarque, et je sais que j'étais absolument hors d'ordre en la faisant. Mais le gouvernement faciliterait l'adoption de la mesure en considérant les prix de transport, et en voulant bien donner une opinion à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député peut être absolument certain que le gouvernement apportera la plus grande attention à sa question ; mais celui-ci ne se laissera pas beaucoup guider par l'opinion exprimée par l'honorable député d'York-ouest relativement aux transport.

M. DAVIN : L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a-t-il dit que c'étaient des prix raisonnables ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, je l'ai ainsi compris. Ce monsieur a dit :

> En fixant le prix de transport à $100 par voyageur et à $50 par tonne de marchandise, je les fixe beaucoup au-dessous des prix exigés.

Il a basé son augument sur la prétention que $100 seraient le prix qu'on permettrait à la compagnie de demander pour les voyageurs, et $50 le prix qu'elle pourrait réclamer pour chaque tonne de marchandise. Ces prix une fois fixés, comme je crois qu'ils le seront avec soin et avec prudence, il n'y a pas de doute qu'il serait juste, quelque temps après la mise en exploitation du chemin, alors que le trafic se serait établi, que la contrée se serait développée, et que les promesses qu'elle donne se seraient réalisées, de voir les prix de transport diminués, et nous avons stipulé une diminution à commencer de l'expiration de quatre années.

Je ne me propose pas d'entrer dans de nouveaux détails quant à un certain nombre de sujets à propos desquels mes déclarations, je crois, n'ont pas été exactement comprises ou ont été erronément représentées ; mais je veux faire une remarque ou deux relativement à une accusation portée contre moi à cet égard, ou à ce que, peut-être, je pourrais appeler la prétention de certains membres de la gauche. On a prétendu que dans mes explications je n'avais pas voulu ou pu répondre aux questions que l'opposition m'avait posées, et je remarque que la presse a suivi l'exemple des orateurs de la gauche, et que toute la presse de l'opposition a prétendu que j'avais présenté le bill sans être muni des renseignements propres à certaines matières importantes sur lesquelles les membres de l'opposition m'avaient interrogé. J'ai pris le soin d'examiner de nouveau, attentivement, ces questions dans les *Débats*, justement pour voir quelles sont ces questions auxquelles je n'aurais pas répondu, et qui auraient donné lieu aux membres de la gauche de tirer certaines déductions qui, je le dis sans crainte, étaient entièrement injustifiables.

On m'a d'abord demandé s'il n'existait pas d'estimation du coût de la voie ferrée projetée. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) m'a

demandé quel était le coût estimatif de la voie. Je lui ai répondu qu'on l'estimait à $25,000 le mille.

Les membres de la gauche m'ont ensuite demandé si je pouvais dire que cette estimation était de nature à satisfaire le gouvernement, ou quelque chose dans ce sens. Je suis prêt à dire ici, comme je l'ai alors réellement déclaré, que je ne considère pas qu'on puisse placer beaucoup de confiance en des estimations concernant le coût de construction d'un chemin de fer en cette contrée-là. Le coût de constion des chemins de fer est subordonné dans une si grande mesure aux conditions climatériques, à la distance nécessaire au transport des approvisionnements, des matériaux et de l'outillage, à diverses circonstances comportant l'inconnu, que nul ne pourrait estimer ce coût d'une manière bien certaine. Je remarque que notre ingénieur a fait une estimation dans laquelle il fixe à $25,000 le coût de construction d'une voie ferrée comme celle-là, et j'observe que cette estimation renferme des détails que je ne me croirais pas justifiable d'accepter, relativement au coût de construction des chemins de fer. Je n'entends pas déprécier l'estimation de cet ingénieur à cet égard, mais je sais que ce n'est pas une estimation suffisante pour la construction d'un chemin de fer dans cette contrée-là. C'est l'estimation du coût d'un chemin de fer construit en ce pays dans des conditions entièrement favorables.

M. PRIOR : N'est-ce pas une estimation pour un chemin de fer à voie large ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais je dis sans hésiter qu'il y aurait peu de différence entre le coût du posage de lisses de quarante-cinq livres pour une voie étroite et le coût du posage de lisses de cinquante-six livres pour un chemin à voie large. Si la mémoire ne me fait pas défaut, l'estimation fixe à $250 le mille le posage de lisses de cinquante-six livres pour un chemin de la dernière catégorie. En affirmant que cette somme serait suffisante dans cette contrée occidentale, les honorables députés ne tiennent pas assez compte des conditions qui y règnent. C'est là, du moins, mon avis. On sait que les gages en cet endroit sont en général d'environ $15 par jour, et que le coût des provisions y est très élevé ; mais dans le cas même où les gages seraient inférieurs à ce montant, $250 le mille seraient encore une somme inégale au coût des travaux. Je ne me croirais donc pas justifiable de certifier l'exactitude de cette estimation, et de le déclarer acceptable.

J'observe en outre qu'on fixe à $30 la tonne le coût exact des lisses. Je ne puis concevoir qu'il soit possible d'acheter des lisses de quarante-cinq livres, ici ou dans n'importe quel endroit où elles sont fabriquées, et de les transporter dans cette région éloignée, pour ce prix-là. Je suis porté à croire que seul le coût du transport, à beaucoup près, s'élèverait à cette somme. A tort ou à raison, tel est mon sentiment. Il est donc insensé, de la part des membres de la gauche, de prétendre que le chemin de fer projeté puisse être bâti pour un montant approchant celui que, dans leurs assertions faites dans le cours de la discussion de cette question, ils prétendent représenter le coût probable de la construction de cette voie ferrée.

On me dit encore que je n'ai pas répondu à la question me demandant quelle est l'étendue des terrains aurifères. Qui peut répondre à pareille question ? J'aimerais voir celui qui voudrait affirmer l'étendue de ces terrains-là. La chose est tout à fait problématique. Il peut y en avoir peu ou beaucoup ; mais déclarer ce qu'il croit être l'étendue des terrains aurifères, serait, pour qui que ce soit, se moquer de l'intelligence du parlement et du pays.

Des membres de cette Chambre ont longtemps été en possession de l'assertion que dans l'opinion des officiers du ministère de l'Intérieur il existe 125,000 milles carrés où l'on peut découvrir de l'or. Nul, je crois, ne peut dire davantage, et quand l'honorable député d'York, ou tout autre, me demandait de dire quelle est l'étendue des terrains aurifères, j'ai dû reconnaître que je manquais de renseignements à ce sujet, et tout autre, s'il était franc, devrait faire le même aveu.

On me dit encore que je n'ai pas mentionné la valeur des terres accordées aux entrepreneurs, que je ne pouvais pas fournir de renseignements à ce sujet, que je manquais absolument de connaissances pour le faire, et que je n'étais pas du tout préparé à présenter le bill, puisque je n'ai pas communiqué à la Chambre quelle est la valeur de ces terres. Pourrait-on suggérer quelque chose de plus absurde que de me voir, dans la position que j'occupe ici, déclarer cette valeur ? Je ne pourrais pas la dire ; je n'en ai aucune idée ; qui en a une ? Je crois avoir fait une question très juste lorsque j'ai demandé à l'honorable député d'York (M. Foster) s'il avait quelque idée à cet égard. Il nous a déclaré ne pas le savoir. Il ne pouvait en avoir aucune idée, et je n'en ai point, je l'avoue franchement.

Nous pouvons nous plaindre à juste titre de ce que cette question a été envisagée d'une manière très peu juste, et en général d'une manière très peu convenable, par les membres de la gauche. Ils ont essayé de prétendre que les conditions du contrat ne pouvaient être justifiées, parce que, disent-ils—quelques-uns d'entre-eux, comme l'honorable député d'York (M. Foster) ne font que l'insinuer, mais d'autres, comme l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) le déclarent hardiment ;—parce que, dis-je, ce contrat est entaché de malhonnêteté et qu'il est né de la fraude. Tel est l'esprit avec lequel des membres de la gauche ont envisagé cette question.

L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) dit : " Il n'est pas de puissance capable de convaincre la population de l'Ontario, qu'il n'existe pas une forte souscription résultant de ce contrat, destinée à être employée contre les adversaires du parti libéral, dans l'élection de cette province. L'assertion est audacieuse. J'allais dire qu'elle est effrontée, mais comme je ne veux pas me servir de terme offensant, je l'appellerai seulement audacieuse. Les membres de la gauche ont fait toutes sortes d'insinuations et ont porté toutes sortes d'accusations. La plupart d'entre eux, probablement, veulent prendre l'attitude que prétendait prendre l'autre jour l'honorable député d'York-est (M. Maclean), lorsqu'il disait que l'attitude de l'opposition devrait être une attitude de défiance.

M. MACLEAN : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Maclean) a posé comme principe fondamental de sa doctrine que chaque membre de l'opposition doit regarder un ministre de la Couronne comme dépourvu de tout principe et de tout honneur.

M. MACLEAN : Je n'ai pas dit cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est virtuellement le principe que l'honorable député (M. Maclean) n'hésite pas à reconnaître, et c'est un des guides de l'opinion publique et, comme il s'en vanterait, je suppose, le chef d'un très bon journal de famille influent.

Les objections des honorables membres de la gauche semblent reposer sur l'idée que le gouvernement ne saurait traiter cette question d'une manière honnête, dans le but sincère d'arriver à la meilleure solution possible. Voilà ce que pense l'opposition. Animés d'une semblable idée est-il surprenant que les honorables messieurs aient une extrême misère à discuter la question d'une manière raisonnable et avec un esprit pratique. En discutant la question comme il convenait, on eût mieux réussi à éclairer le peuple et préparer de sages et justes conclusions.

Maintenant, M. l'Orateur, le chef de l'opposition veut savoir si l'on se propose de faire une disposition à l'effet d'empêcher que ce chemin, une fois construit devienne la propriété d'étrangers. L'honorable député (sir Charles Tupper) veut sauvegarder les intérêts canadiens. C'est là un très juste désir que le gouvernement approuve entièrement, le premier désir du gouvernement a été de protéger ces intérêts. Il semble cependant difficile de stipuler que les actionnaires de la compagnie, une fois les actions mises sur le marché, n'auront pas le droit de transférer ces actions aussi librement que tout autre. Cela serait peut-être une injustice. La chose n'a jamais été faite et, à mon avis, ce ne serait pas un sage précédent à créer. Mais je crois, et c'est aussi le sentiment du gouvernement, que nous pourrions inclure dans le bill une disposition raisonnable faisant disparaître pour ce chemin la possibilité de tomber sous le contrôle d'étrangers. Le gouvernement consentirait à l'adoption d'une disposition du genre de celle adoptée lors de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique et stipulant que la majorité des directeurs devra se composer de sujets anglais. Si, en comité, la Chambre approuve cette idée, il n'y aura, je pense, aucune objection à l'adoption d'une disposition semblable.

Il est une autre chose qu'il conviendrait, à notre avis, d'introduire dans ce bill lorsqu'il sera devant le comité, je vais la mentionner tout de suite, afin qu'elle soit bien comprise. Nous voulons insérer une disposition qui obligera les entrepreneurs, et, après le transfert, la compagnie, de tenir le chemin en exploitation. La disposition actuelle peut ne pas établir assez formellement ce devoir qui incombe à la compagnie ; dans ce cas l'on peut faire une autre disposition à cet effet.

Après ces observations, M. l'Orateur, je proposerai la deuxième lecture du bill.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours que vient de faire l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), et je dois dire qu'il ne jette pas sur le sujet une plus grande lumière que le premier discours de l'honorable ministre, si ce n'est—et c'est là un point important—que l'honorable ministre reconnaît le fait que ce contrat n'a pas été fait avec le soin que l'on a apporté dans la rédaction du contrat du chemin de fer canadien du Pacifique, qui contenait une disposition rendant nécessaire une majorité de sujets anglais parmi les directeurs de la compagnie. C'est un point très important, et son omission dans le contrat établit avec quelle précipitation le gouvernement a rédigé ce contrat. Après quelques observations—pas précisément sur le sujet même, mais s'y rattachant—j'ai dit que je réservais pour la discussion du projet, une expression d'opinion sur l'importante question maintenant agitée devant la Chambre. Il y a eu, lors du débat sur l'adresse, beaucoup de discussion à ce sujet, ce qui rend moins ardue la tâche de discuter cette question. J'approuve, je dois le dire, plusieurs des idées émises par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Je reconnais—et je crois que la Chambre est unanime sur ce sujet—la grande importance de faire construire ce chemin. La Chambre sera unanime, je pense, à reconnaître l'absolue nécessité pour le parlement, non seulement d'assurer la construction d'un chemin de fer dans le Yukon, mais d'une route, autant que possible, toute canadienne.

J'ai eu le plaisir de passer quelques semaines dans la Colombie anglaise, et, ainsi que je l'ai dit déjà, j'ai consacré la plus sérieuse attention à cette question et je dois déclarer franchement qu'un homme qui n'a pas de connaissances personnelles sur les questions de ce genre peut très difficilement en comprendre toute l'importance.

Durant la dernière session, au comité des chemins de fer et subséquemment à la Chambre, nous avons traité des questions de semblable nature ; or, j'avouerai que malgré la plus sérieuse étude des deux chartes alors devant le parlement, je n'avais absolument rien appris sur ce sujet. Lorsque j'étudiai ces importantes questions sur les lieux mêmes, durant mon séjour dans la Colombie anglaise, lorsque je connus les divers moyens de se rendre dans cette contrée et lorsque je dus envisager la chose au point de vue du développement de nos terrains aurifères, en rapport avec notre commerce et la propriété du pays, je constatai que l'on n'avait pas pleinement apprécié la grandeur de l'entreprise, devant la Chambre à la dernière session. On ne saurait exagérer l'importance, pour le Canada, de prendre les moyens nécessaires pour s'assurer le commerce de cette région, commerce qui sera énorme, à mon avis. Nul n'oserait en fixer le chiffre, car tout calcul serait probablement regardé comme extravagant. Je dis donc que le Canada ne saurait s'assurer trop tôt une route toute canadienne et l'avantage de ce commerce qui pourrait bénéficier à un pays étranger.

Depuis que l'importance des terrains aurifères du Yukon canadien a attiré l'attention publique, il a été fait aux Etats-Unis un très grand effort pour s'emparer et tourner à leur avantage les énormes bénéfices devant découler de l'approvisionnement de la population de cette région et pour lui fournir des moyens de communication. Aussi, lorsque mon attention fut attirée sur cette question, j'y donnai la plus sérieuse considération, la regardant non comme une question de parti, mais comme une question d'importance vitale pour tout Canadien, et, après avoir étudié la chose, avec tous les renseignements à ma disposition, lors de mon séjour sur les côtes du Pacifique, j'en suis venu à la conclusion que la route, par la rivière Stikine et le lac Teslin était non seulement la meilleure, mais la seule possible pour la construction d'un chemin de fer durant la présente saison.

Arrivé à cette conclusion, j'ai cru de mon devoir, comme il ne s'agissait pas de politique, de signaler

la chose à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton), dans une entrevue a Victoria, et je lui dis que si le gouvernement étudiait sérieusement la question et entreprenait de construire un chemin de fer par cette route il aurait, à mon avis, l'appui du parlement canadien.

Je n'ai pas eu raison de changer d'opinion. Comme je l'ai dit à l'honorable ministre, dans cette occasion, on sait que je suis fortement opposé aux chemins de fer d'Etat, j'ai dit à la Chambre, l'an dernier, ce qui avait déterminé chez moi cette idée ; mais je considère le cas actuel comme exceptionnel, et je crois que le gouvernement ne rencontrera aucune opposition dans ce parlement, s'il veut assurer la prompte construction d'un chemin de fer nous donnant des communications le plus tôt possible. Eh bien ! M. l'Orateur, j'avoue que lorsque j'appris tout à coup—car, ainsi que je l'ai dit à la Chambre, j'ignorais que le gouvernement fut en communication avec qui que ce soit à ce sujet—lorsque, dis-je, étant à Montréal pour toute autre affaire, que j'appris par une déclaration dans le *Herald* et par des discours faits la veille à un banquet par quelques-uns des honorables messieurs de la droite, que l'on avait fait des arrangements pour la construction d'un chemin de fer par la rivière Stikine et le lac Teslin, je n'ai pas hésité à manifester mon approbation d'une mesure que je considérais comme absolument nécessaire pour assurer au Canada l'immense commerce de cette région, en même temps que le développement des terrains aurifères du Yukon canadien. Dans ces circonstances, je suis peut-être allé trop loin en exprimant non seulement ma satisfaction, mais l'espoir que le projet serait de nature à avoir l'appui du parlement ; mais ayant compris l'importance de ce commerce et le danger menaçant de le voir détourner à jamais du Canada, j'exprimai la satisfaction que me causait cette nouvelle.

Il s'est passé beaucoup de choses depuis, il a été jeté beaucoup de lumière sur le sujet, et nous pouvons aujourd'hui traiter cette question dans tous ses détails et beaucoup mieux que nous ne pouvions le faire d'abord. Si j'ai été trop prompt à émettre une opinion, si je me suis trop fortement exprimé dans cette circonstance, j'ai agi d'après les renseignements que nous avions, et je vois que je ne suis pas le seul à en venir à la conclusion que la nature de cette mesure a été changée de la manière la plus sérieuse par les renseignements qui ont depuis été fournis à la Chambre. J'aime donc à expliquer ici mon attitude d'aujourd'hui et les raisons qui motivèrent alors mon opinion.

On a dit dans la presse que la discussion maintenant entre l'opposition et le gouvernement repose sur le choix entre la route Stikine, au sujet de laquelle il a été fait un contrat, et une autre route toute différente favorisée par des gens avec qui est lié lord Rothschild. Je déclare tout de suite que je ne partage pas une semblable opinion. Je n'ai aucune hésitation à dire que je combattrai plutôt toute dépense de deniers publics en faveur de cette dernière. Je ne sache pas qu'aucun membre de l'opposition dans cette Chambre ait approuvé cette route. A mon avis, les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre ont dit que le fait qu'une compagnie dont Rothschild ferait partie était prête à construire ce chemin moyennant 5,000 acres de terrain aurifère par mille, au lieu de 25,000 acres, était une preuve, et la plus forte qui se puisse trouver, que le montant donné par le gouvernement est tout à fait extravagant. J'ai dit qu'en dépit des difficultés inattendues au sujet de cette route Stikine, je n'hésitais pas à dire que je préférais infiniment la route maintenant à l'étude à toute route traversant le terrain réclamé par les Etats-Unis, et toutes les autres routes dont j'ai parlé sont sujettes à cette objection.

Depuis Pyramid-Harbour jusqu'à Dyea, Skaguay et Taku-Inlet—pas autant cette dernière route, parce qu'elle est mise hors de concours par le fait que des glaciers en rendent la navigation absolument dangereuse—toutes les autres routes depuis les côtes du Pacifique sont, dans mon opinion, infiniment plus sujettes à objection que la route maintenant à l'étude.

Il y a d'autres routes, des routes purement canadiennes. Il y a la route projetée depuis Ashcroft par l'ancien sentier Telegraph jusqu'à Telegraph-Creek. Il y a celle d'Edmonton, et aussi celle de Prince-Albert, que le long parcours rend surtout sujette à objection. Il y a des routes purement canadiennes, mais aucune qui puisse aujourd'hui offrir des communications avec cette contrée. Pour cette raison, je considère que les routes d'Edmonton, de Prince-Albert et de Ashcroft, bien que bonnes en elles-mêmes, ne sont pas recommandables comme la route choisie, au point de vue commercial et national, à cause de la longne distance qui les sépare de la mer. Elles auront leur importance pour le transport du bétail et des provisions du Nord-Ouest et de la rivière de la Paix au Yukon canadien, et, dans une certaine mesure, pour les gens venant de l'est du pays ; mais il est impossible de penser qu'elles pourront changer le mode de communication qui non seulement se fait à travers le territoire réclamé par les Etats-Unis, mais qui a fait de Seatle et de San-Francisco les centres d'approvisionnement pour le grand Yukon canadien.

Ayant dit ce que j'avais à dire touchant les tracés, un mot maintenant pour faire comprendre à la Chambre que je n'ai pas été seul à changer d'idée lorsque la question est devenue mieux connue —ce point est d'une grande importance et mérite d'être signalé tout particulièrement.

J'ai ici des opinions de journaux qui ne se permettent de critiquer les actes du gouvernement que dans des cas extrêmes et excessivement graves ; et je vais signaler les raisons pour lesquelles ces journaux prétendent avoir modifié les opinions qu'ils avaient d'abord émises. Voici d'abord le *Daily Witness*, de Montréal, qui publie l'article suivant :

LA GRANDE AFFAIRE DU YUKON.

Les détails du contrat passé avec le syndicat Makenzie-Mann laissent apercevoir les clausses condamnables qui n'apparaissaient pas dans la première information qui nous a été fournie avant la production du contrat devant le parlement. On ne savait pas alors que ce chemin de fer devait être à voie étroite. On ne savait pas, comme la chose paraît admise, que la rivière Stikine n'est pas navigable pour les steamers océaniques et qu'il faudra transborder les cargaisons dans les eaux américaines, et, comme nous l'avons fait remarquer, le morcellement de la subvention en terres ouvre la porte à des abus qui méritent d'être étudiés.

A tout événement, il nous semble que si le pays contient réellement de grandes richesses ce syndicat n'aura aucune difficulté à en recueillir les premiers fruits. Il semblerait que ce syndicat soit mis en position d'acquérir pour lui-même presque tous les terrains aurifères d'ici à ce qu'il ait complété le choix des terrains qui lui sont concédés, ou que du moins il soit mis à même de réaliser des bénéfices sur tous ces terrains aurifères. Avec le pouvoir de tirer la ligne de base dans la direction qui peut leur être la plus avantageuse et le droit de s'attribuer un

territoire de 24 milles de long sur 3 milles de large, on dirait que le syndicat sera en position de s'approprier les meilleurs terrains sans donner des avantages égaux au gouvernement. * * *

Or la base même de ce contrat, la principale raison donnée par le ministre des Chemins de fer et Canaux pour réclamer la sanction du parlement et du pays, c'est que si ce contrat donne des terrains précieux aux entrepreneurs, le gouvernement s'en assurera de tout aussi précieux intercalés entre ceux du syndicat, puisqu'il possédera chaque lopin alternant de 3 milles carrés. Je reviendrai sur cette question, mais en attendant, je.....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce journaliste est évidemment dans l'erreur, n'est-ce pas ?

Sir CHARLES TUPPER : Je vais essayer de démontrer à l'honorable ministre qu'il n'y a pas du tout d'erreur. Je vais exhiber à la Chambre un diagramme qui va sans doute étonner l'honorable ministre. Il se rattache à cette importante question qui est la base de tout le contrat. Il ne me reste plus qu'une phrase à citer :

De plus les mineurs, les prospecteurs et les compagnies privées, en faisant l'acquisition de leurs concessions par l'entremise du syndicat n'auront à payer qu'un droit régalien de 1 pour 100 au lieu de 10 pour 100.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Quelle est la date de cet écrit?

Sir CHARLES TUPPER : Le 11 février, après la production du contrat. Ainsi ce journaliste qui au premier abord a approuvé le projet avec enthousiasme, est obligé d'expliquer les raisons de son changement d'attitude et il les trouve dans les faits révélés par le contrat et les documents. Je signale cela parce que je considère que la Chambre a droit aux explications les plus complètes de ma part au sujet des raisons qui m'ont porté à déclarer que ce contrat est si imprévoyant que le gouvernement n'est pas en droit de demander à la Chambre de l'approuver.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

Sir CHARLES TUPPER : Au moment où la séance a été suspendue, je faisais remarquer que le *Witness* de Montréal avait signalé six points importants dont le public ne connaissait pas la nature avant la production du contrat et des documents qui s'y rattachent. Je n'en dirai pas davantage sur ce sujet.

Je passe maintenant à une question de la plus haute importance—celle de la soumission privée. S'il est un point sur lequel les honorables membres de la droite se sont prononcés carrément pendant qu'ils étaient dans l'opposition, c'est la grossière inconvenance de la part du gouvernement de conclure un contrat privé avec qui que ce soit et pour quoi que ce soit. Je dois dire que les conservateurs ont toujours admis volontiers ce principe, ne faisant d'exception que pour les cas de grande urgence où l'intérêt public exigeait que le grand principe parlementaire des soumissions et des contrats publics fut mis de côté pour adopter une soumission privée. Mais il faut pour cela des raisons très graves et clairement démontrées. En présentant son projet, le ministre des Chemins de fer et Canaux a compris que ce point était très important et a senti la nécessité de demander à la Chambre, vu l'urgence de l'entreprise, de ne pas tenir le gouvernement responsable de la violation du principe bien établi qui veut que des soumissions publiques soient demandées pour toute entreprise de quelque importance. Je regrette que l'honorable ministre ne soit pas à son siège, mais je n'en suis pas surpris. Je suis cependant obligé de m'occuper de lui comme s'il était présent. D'ailleurs, plusieurs de ses collègues sont ici et leur présence rend la sienne moins nécessaire. A peine avait-il terminé ce plaidoyer en faveur du gouvernement qu'il détruisait toute la valeur de ses arguments par les remarques suivantes :

La Chambre se le rappellera, sans doute : avant la clôture de la session dernière, il s'était accumulée une masse de preuves touchant l'immensité des découvertes d'or dans la contrée du Yukon, et des mineurs revenant de ce lointain pays, nous avaient fait les récits les plus fantastiques sur la richesse de ses gisements miniers * * *

De toute évidence, il nous fallait donc nous préoccuper sans retard de ces problèmes de façon à assurer avec le plus d'efficacité possible, la bonne administration, le bien-être général et la prospérité du pays. En cherchant à se renseigner au sujet du chiffre probable de la population qui se déverserait dans ce pays, le gouvernement fut porté à croire que le nombre des aventuriers qui se rendraient dans la région du Yukon, cette année, serait très considérable. Les agents des compagnies de transport, qui ont le moyen de se renseigner exactement et de se prononcer à bon escient, nous ont dit—quelques-uns d'entre eux au moins—qu'il se rendrait 250,000 personnes au Yukon, cette année.

Je n'ai pas un mot à ajouter pour établir que dès le mois de juillet dernier, avant la prorogation, le gouvernement avait une parfaite connaissance de l'état de choses existant et de ce qui devait naturellement arriver. Il savait que des découvertes d'or considérables avaient été faites et qu'un énorme courant de population devait se diriger vers ce pays durant l'année, et d'après ce qu'avoue le ministre des Chemins de fer et Canaux, le gouvernement avait en sa possession tous les faits qui nous ont été communiqués depuis. Qu'a-t-il fait ? Il lui fallait tout de suite demander à la Chambre alors en session—puisqu'il dit que c'était avant la prorogation—l'autorisation de faire face à la situation tout à fait extraordinaire et inattendue, mais bien connue, dans laquelle se trouvait le pays. N'est-ce pas là une proposition raisonnable ?

Ils ne disent point que cela se passait pendant les vacances du parlement, alors que les réprésentants du peuple, étant absents ne pouvaient être consultés ; ils disent plutôt qu'ils savaient tout, qu'ils avaient une connaissance parfaite de la chose, que des gens bien au fait de ce qui se passait avaient fixé à 250,000 le nombre de personnes qui se rendraient dans cette contrée cette année ; enfin qu'il existait un état de choses des plus graves et du caractère le plus important. Or, je dirai aux honorables membres de la droite qu'ils se sont trompés, absolument trompés dans l'accomplissement de leurs devoirs envers cette Chambre et envers le pays, lorsque, dans ces circonstances, ils dormaient, et qu'au lieu de s'occuper de cette grave affaire qui intéressait le public, comme ils auraient dû le faire, ils ont préféré adopter une conduite d'inaction absolue, laissant ainsi le gouvernement et le pays dans une position des plus malheureuses. Mais, M. l'Orateur, est-ce qu'il y a dans les limites de cette vaste Confédération un Canadien qui n'a

pas senti monter à son front la rougeur de la honte, lorsque le gouvernement des Etats-Unis proposait un crédit de $20,000 pour empêcher qu'on ne meure de faim au Canada, et pour obtenir l'abri, la protection et les aliments pour un grand nombre de gens dans les limites du Canada? Mais, M. l'Orateur, c'était une honte pour le pays, une honte dont le gouvernement est la cause. Puis avec la pleine connaissance que le gouvernement avait de cette affaire, avant la prorogation de cette Chambre,—c'est le ministre des Chemins de fer et Canaux qui nous l'apprend—a-t-on pris les moyens de s'en occuper? Nous voyons que le capitaine Walsh, un homme très capable, a été nommé par le gouvernement actuel trop tard cependant pour se rendre dans cette contrée à cette saison de l'année. Avec la connaissance que, d'après ce que nous en dit le ministre des Chemins de fer et Canaux, ces messieurs avaient de l'affaire tout entière, n'était-il pas de leur devoir de prendre des mesures par lesquelles on aurait pu établir des communications avec Dawson-City et les 6,000 ou 7,000 âmes qu'elle contient? Rien n'était plus facile. Ils avaient devant eux toutes les informations nécessaires, tout leur était ouvert, palpable, et cependant, ils n'ont rien fait. Pendant des mois et des mois ils ont parcouru le pays en tous sens, ici, là, et ailleurs encore. Je ne sais pas si mon honorable ami, le premier ministre, est responsable de tout cela, vu qu'il avait d'autres devoirs à remplir et était alors absent. Je dirai, cependant, que les collègues qu'il avait laissés ici ont négligé honteusement leurs devoirs envers cette Chambre et envers le pays. En juillet dernier, pendant la session, rien n'était plus facile pour eux que de demander à leurs amis dans cette Chambre —et leurs adversaires mêmes se seraient unis à eux —pour mettre à leur disposition une somme d'argent quelconque dont on avait besoin pour empêcher la honte qui vient de fondre sur le Canada.

Mais, M. l'Orateur, qu'ont-ils fait? Chacun sait que tout ce qu'ils avaient à faire, c'était d'établir deux postes entre le lac Teslin et Dawson-City, ou encore entre le lac Tagish et Dawson-City, et d'approvisionner ces postes comme ils auraient pu le faire à cette époque là. Les communications postales aussi bien que les autres communications avec Dawson-City auraient pu par ce moyen rester ouvertes toute l'année très facilement. Et que s'est-il passé? Le capitaine Walsh fut envoyé, mais trop tard pour pouvoir atteindre cette région, et après avoir gaspillé des centaines de mille dollars des fonds publics de notre pays, en cherchant à transporter des provisions par le Pas de White, il lutta jusqu'au lac Tagish, et, finalement, fit un effort désespéré pour arriver à destination, bien que la saison fut trop avancée. L'officier et la police à cheval ont fait de vains efforts pour se rendre là-bas, et cela au prix d'une énorme dépense d'argent, et ils n'y sont point encore parvenus. Ce qui est pire encore, c'est que des provisions pour plusieurs mille louis, sans compter des vies utiles, ont été sacrifiées dans cet effort infructueux. Voilà, M. l'Orateur, la position telle qu'elle est.

Parler de l'urgence, du besoin urgent qu'il y avait d'adjuger l'entreprise le 25 janvier. Comment! M. l'Orateur, c'est d'insulter la Chambre. Parcourez les archives publiques, et vous verrez que ces honorables messieurs qui semblent n'avoir aucune connaissance, aucune information, en ce qui regarde ce pays, avaient en mains, cependant, dans les archives du gouvernement, le rapport préparé par M. Ogilvie en 1887, et dans lequel il décrivait le pays tout entier et sans rien omettre avec ses routes, etc. C'est un homme en qui ils ont mis leur confiance, et ce, à juste titre, un homme qui du moment qu'on l'eût revêtu de pouvoirs officiels en ce pays jusqu'à présent, a montré qu'il était digne de faire partie du service public du Canada. Cet homme, M. l'Orateur, avait fait l'exploration de ce pays, et il avait rendu des témoignages qui gisaient alors dans les archives. Comme ils devaient le savoir, il ne leur était pas nécessaire de se donner plus de souci, voyant, —s'ils pouvaient voir plus loin que leur entourage immédiat,—l'absolue nécessité d'une action immédiate; mais ils restèrent endormis et laissèrent ce pays dans la situation où nous la trouvons aujourd'hui, c'est-à-dire dans la position la plus humiliante où il fut jamais, cela, non seulement sur notre continent mais encore aux yeux de l'Europe entière. Est-ce que la rougeur de la honte ne monte pas au front de tout Canadien lorsqu'il sait que, dans l'Europe, dans le monde civilisé, on parlait de ce fait étonnant que le gouvernement d'un pays étranger avait à s'adresser à son congrès pour obtenir l'argent nécessaire pour empêcher les gens de mourir de faim au Canada! Cela est propre à faire mépriser et à faire rougir les habitants de notre pays. Il entrait dans les dessins du pays voisin du nôtre, depuis le premier instant de ces grandes découvertes d'or, jusqu'aujourd'hui, d'en tirer avantage, et ils ont réussi jusqu'à présent de faire en sorte que toutes ces choses servent leurs fins et contribuent au profit de leurs compatriotes au lieu de contribuer à l'avantage des nôtres. Voilà la position.

La nouvelle de ces découvertes dans l'Alaska fut annoncée au monde entier. Quand on fit une enquête, on constata que, au lieu d'être dans l'Alaska, ces terrains aurifères étaient au Canada, et tous les habitants de l'Alaska désertèrent leur pays pour venir chercher de l'or sur notre territoire.

Les découvertes de l'or dans l'Alaska étaient si insignifiantes, comparées aux riches terrains aurifères du Canada, qu'ils accoururent chez nous pour s'enrichir. Je crois que cette proposition n'était qu'une tentative de la part des habitants des États-Unis et leur gouvernement, tentative trop fructueuse, je le crains, de tirer profit du prétexte de faire parvenir une grande quantité de marchandises américaines dans le Yukon canadien sans payer de droits. C'est là mon impression, et le fait que pas une once de provisions n'est encore parvenue dans ce pays, bien que du territoire du Yukon nous vienne tous les jours la nouvelle qu'il n'y a pas d'inquiétudes à avoir en ce qui regarde la question des aliments, ce fait-là appuie mon impression. Mais jamais, au Canada, gouvernement n'a plus grossièrement manqué à ses devoirs que lorsque, au su du ministre des Chemins de fer et Canaux et du gouvernement, l'on a laissé passer l'occasion et finir la session parlementaire sans donner aux députés les moyens ou la permission de traiter cette question.

Et qu'est-il arrivé ensuite? Ils ont employé M. Jennings, un ingénieur civil de la plus grande réputation et qui occupe une haute position. En me servant du nom de ce monsieur, je me sens obligé de dire que je n'ai jamais été témoin d'un spectacle comme celui dont la Chambre a été témoin aujourd'hui, et que j'espère ne plus voir se renouveler sous mes yeux.

Je pose cette question au député le plus ancien de cette Chambre : Avez-vous jamais connu un ministre des Chemins de fer déposer sur le bureau de la Chambre le rapport d'un ingénieur, puis passer une heure à le décrier et à essayer de prouver qu'il ne connaissait rien de ce qu'il avait écrit ? Lorsqu'il lui fut demandé de quelle autorité le gouvernement avait fait des démarches relatives à l'entreprise du chemin de fer, il apporta ce rapport et le déposa sur le bureau de la Chambre.

Pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il agi d'une manière sans précédent encore sous aucun gouvernement, employant une grande partie de son discours à démontrer que l'ingénieur qu'il avait employé ne savait rien, qu'il pouvait lui enseigner les premiers éléments de sa profession ?

Je puis bien comparer ma connaissance de l'administration du département des Chemins de fer avec celle de l'honorable ministre qui occupe aujourd'hui cette position. J'ai passé des années dans ce département et il m'a été donné d'apprendre que dans le service public, il n'y avait pas un homme ayant plus droit à la confiance et au respect de la Chambre et du pays, ou du gouvernement actuel que M. Jennings ; et cependant, nous avons dû entendre ce que disait ce novice dans l'administration des chemins de fer déclarer à la Chambre que M. Jennings ne connaît rien de ce dont il parle, et cela, après qu'il a déposé sur le bureau de la Chambre le rapport de M. Jennings, pour notre information.

Qu'est-ce que cela veut dire ? J'expliquerai à la Chambre ce que cela veut dire. Je n'ai jamais échangé un mot avec M. Jennings, excepté lorsqu'en lui donnant la main à Victoria, je lui posai au hasard quelques questions auxquelles il répondit : "Il vous faudra bien me pardonner, sir Charles. Je suis un fonctionnaire du gouvernement, et je ne puis rien dire si ce n'est à mon gouvernement." J'ai compris parfaitement sa position, et je m'en suis tenu à ce qu'il me disait. Mais après que le ministre des Chemins de fer et Canaux eut déposé ici le rapport de M. Jennings, quelle est la raison pour laquelle il est attaqué par le chef même de son propre département ? Parce que, du commencement à la fin du rapport, il n'y a pas un mot, pas une ligne, qui ne condamne le contrat. Montrez-moi un seul mot du rapport de M. Jennings qui ne condamne pas ce contrat, et alors je rétracterai ce que j'ai dit. M. Jennings n'a nullement envie de condamner le contrat, il veut donner au gouvernement qu'il sert tout l'appui qu'il peut donner comme ingénieur ; mais c'est un honnête homme et il a une réputation à protéger qui l'oblige à dire la vérité telle qu'elle est et sans fard, quand le gouvernement lui ordonne de faire un rapport.

Quand M. Jennings a-t-il commencé ces travaux ? Le ministre a dit dans cette Chambre qu'il s'agissait ici d'une question vitale pour le pays tout entier. Les honorables députés seront surpris d'apprendre par le rapport de M. Jennings qu'il a commencé ses travaux le 25 septembre, à Stikine. Cela est assez tard, cela est assez mal. Qu'a-t-on fait durant l'intervalle ? Juillet, août, septembre, trois mois se sont écoulés, et rien, pas un effort n'a été tenté de la part du gouvernement, lequel—c'est le ministre des Chemins de fer et Canaux qui nous l'apprend—connaissait l'urgence de la chose et l'importance d'une action immédiate. Ils ont dormi trois mois avant d'envoyer un ingénieur sur le terrain, afin d'obtenir de lui les informations nécessaires. Mais ils n'avaient pas besoin d'informations. Ils avaient les plans et le rapport de M. Ogilvie,—rapport et plans dont l'exactitude n'a jamais été mise en doute—lesquels couvraient toute la question. Le ministre de l'Intérieur rencontra M. Jennings le 25 octobre, un mois après. Y a-t-il, au Canada, un homme intelligent qui croirait que, faisant en bateau le trajet de Wrangel à Victoria avec M. le ministre de l'Intérieur, M. Jennings ne lui aurait pas donné tous les détails se rattachant à cette matière ? Quelqu'un voudrait-il faire entendre que M. Jennings aurait dit : Vous pouvez attendre, M. le ministre de l'Intérieur, jusqu'au jour où je ferai mon rapport, ce qui prendra quelque temps. Cela n'est pas croyable. Je connais le ministre de l'Intérieur assez bien pour être convaincu que, avant d'avoir passé trois heures avec M. Jennings, il connaissait tous les faits et tous les renseignements.

Remarquez que ceci se passait le 25 octobre. Le 1er novembre, ils vinrent à Victoria et j'eus le plaisir de les rencontrer en cette occasion.

Quand ce contrat a-t-il été signé ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit que le gouvernement avait été obligé de violer ce principe sacré reconnu dans tout le monde, portant que les entreprises publiques doivent être adjugées par soumissions publiques, principe que le gouvernement ne peut être justifiable de violer que dans les cas d'extrême urgence, et alors qu'il n'y a pas moyen de faire autrement. Quand, je le répète, cette entreprise a-t-elle été adjugée ? Le 25 octobre les travaux de l'ingénieur étaient terminés et le ministre était en possession de tous les faits, mais l'entreprise ne fut pas adjugée avant le 25 janvier. L'honorable monsieur voudrait-il me faire croire que, connaissant tous les faits et étant en possession du rapport de M. Jennings le 25 octobre, le gouvernement n'a pas eu le temps de demander des soumissions ? C'est une insulte à l'intelligence de la Chambre et une insulte à l'intelligence du pays. Je n'hésite pas à reconnaître que Mackenzie et Mann sont des entrepreneurs des plus éminents du Canada ; leur réputation est des mieux établies ; ce sont des hommes de grands talents, comme tout le monde le sait, et ils sont bien capables de conduire à bonne fin des entreprises publiques ; mais il y a plusieurs autres entrepreneurs aussi capables que Mackenzie et Mann. Pourquoi n'a-t-on pas donné à ces entrepreneurs l'occasion de faire leur offre ? Si le gouvernement ne désirait pas donner d'avis publics, pourquoi n'a-t-il pas envoyé un avis privé ou un mémoire à une douzaine de nos grands entrepreneurs du Canada pour leur dire : Nous nous proposons de construire un chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin ; nous désirons connaître quelle serait la plus petite quantité de terrains aurifères de la région canadienne du Yukon que vous voudriez avoir pour exécuter cette entreprise. Il n'aurait pas fallu beaucoup de temps pour écrire cela ; il n'aurait pas fallu beaucoup de temps pour mettre cela à la poste à l'adresse d'une douzaine des meilleurs entrepreneurs du Canada, et si le gouvernement avait fait cela, je dirais qu'il aurait une histoire différente à nous raconter aujourd'hui.

Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas ce que le gouvernement voulait. Il voulait donner cette entreprise à des gens de son choix. Cela est parfaitement évident. Pourquoi mettrait-il sa réputation en jeu : pourquoi donnerait-il le démenti à toutes les déclarations qu'il a faites en cette Chambre

depuis vingt ans, s'il n'avait pas résolu, en traitant privément cette affaire de contrat, de mettre de côté ce grand principe pour lequel ces messieurs ont combattu et discuté sur le parquet de cette Chambre ? Je demande au gouvernement de répondre à cela, et, M. l'Orateur, il doit répondre pour l'information du peuple de ce pays. C'est pour certaine raison mieux connue de lui-même, je ne veux pas faire d'insinuation, parce que je suis porté à croire que toute chose est honorable et régulière, à moins que je ne sache le contraire, et je ne connais rien au contraire.

Je le dis franchement, mais je dis que le gouvernement doit répondre à cette Chambre et répondre au pays : pourquoi a-t-il donné cette immense étendue de terrains aurifères du pays à Mann et Mackenzie pour construire ce chemin de fer de 150 milles ? Je le défie de donner une réponse qui satisfasse les honnêtes et indépendants électeurs du Canada. Je dis que je l'en défie ; je ne crois pas qu'il lui soit possible de le faire. J'ai prouvé que dès le mois de juillet dernier, il savait que le travail devait être fait, s'il savait quelque chose, et j'ai démontré qu'en octobre, il avait en sa possession le rapport de son ingénieur, ou au moins l'ingénieur était en communication avec le ministre de l'Intérieur, qui pouvait se rendre compte en quelques heures de tout ce qu'il avait besoin de savoir.

Oui, le gouvernement a continué jusqu'au 25 janvier, en secret, à l'insu de tout le monde, cajolant les entrepreneurs, et les faisant tourner autour du bureau du ministère des Chemins de fer et Canaux, et négociant avec lui pendant des mois. Il a trompé ces gens qui, à grands frais, séjournèrent ici, à Ottawa pour traiter avec le gouvernement au sujet de la construction de ce chemin de fer ; et ces gens s'éveillèrent un beau matin pour apprendre qu'ils avaient été joués et que l'entreprise avait été donnée secrètement à Mackenzie et Mann.

Voilà comment les choses se sont passées, et je ne crois pas que les honorables membres de la droite puissent justifier cela. S'ils le peuvent, je serai heureux d'entendre leur justification.

Mais, M. l'Orateur, qu'y a-t-il de plus ? Quand le contrat fut signé, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), que je ne vois pas à son siège....ainsi que je l'ai dit, je ne suis pas surpris de cela, car de tous les discours que j'ai entendus jusqu'aujourd'hui dans cette Chambre, celui qu'il a prononcé en présentant ce bill a été le plus étonnant à l'exception de celui qu'il a fait aujourd'hui. Il n'est que juste de dire qu'il en a fait un meilleur aujourd'hui, mais à cette exception près, je n'ai jamais vu pareil spectacle. Qu'est-ce que ses collègues ont dû penser de lui ? Il y a un parti aux Etats-Unis d'Amérique,—je ne connais pas très bien ces politiciens, et je ne sais pas très bien quels étaient leurs principes—mais je sais qu'on appelait "Know-Nothings" ceux qui appartenaient à ce parti.

M. FOSTER : Tous ces gens sont morts.

Sir CHARLES TUPPER: Oui, mais il en reste un, et il est ici, et c'est le ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. FOSTER : Il est mort aussi.

Sir CHARLES TUPPER : Il n'a pas la vitalité qu'il avait autrefois, mais en tous cas, il est ici, et je ne puis m'empêcher de songer à ces intéressants politiciens américains quand j'ai vu le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) essayer de présenter sa législation à la Chambre. Le ministre des Chemins de fer et Canaux est revenu ici, aujourd'hui, et au lieu de nous donner des informations que nous désirons tous d'obtenir au sujet de cette entreprise merveilleuse, il n'est pas étonnant qu'il ait passé une couple d'heures à nous parler de toute autre chose que de ce contrat. Il (M. Blair) a eu une longue discussion avec mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), et il (M. Blair) ne pourrait pas être convaincu que son secrétaire, qui a fait son discours pour lui, paraît-il, n'a pas tout fait exactement, et il était prêt à jurer pour son secrétaire et contre les *Débats* et contre qui que ce soit, plutôt d'admettre que c'était un spectacle bien curieux de le voir. Le ministre (M. Blair) n'est pas ici soir, et je crains que le pauvre secrétaire ne reçoive une volée pour avoir manqué d'une manière aussi sérieuse en préparant le discours de son auguste ministre.

Permettez-moi de lire, pour l'information de la Chambre, un court, mais énergique extrait d'un journal politique très indépendant du Canada, au sujet du discours prononcé par le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), lorsqu'il a présenté le bill. Voici ce que dit ce journal :

Le ministre des Chemins de fer et Canaux ne connaît pas le coût probable du chemin de fer du Yukon ; il ne sait pas si les ingénieurs du gouvernement ont jamais été appelés à en faire une estimation ; il ne sait rien de la valeur par acre du terrain cédé par le gouvernement ; il ignore à quelle distance se trouve le lac Tagish ; il ne sait pas s'il y aura des difficultés avec la douane des Etats-Unis au sujet des communications à établir entre son nouveau chemin de fer et l'océan Pacifique ; il ne connaît rien des droits du Canada au Fort-Wrangel ; il ne sait pas si le gouvernement des Etats-Unis est disposé à permettre au Canada de transborder au Fort-Wrangel. Mais malgré tout cela nous voyons que le contrat du chemin de fer du Yukon est fait par Sa Majesté la Reine, représentée par l'honorable A.-G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux.

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): L'honorable député (sir Charles Tupper) ne dit pas quel est ce journal indépendant.

Sir CHARLES TUPPER : Le *Star* de Montréal.

Quelques VOIX : Oh ! oh!

Sir CHARLES TUPPER : Oui, le *Star* de Montréal, un journal qui appuyait les honorables membres de la droite ; un journal qui abandonna les honorables membres de la droite quand ces derniers oublièrent ce qu'ils se devaient à eux-mêmes et ce qu'ils devaient au pays. Voilà le journal que j'ai cité.

Il est quelque peu étonnant qu'après une telle critique piquant jusqu'au vif, le ministre des Chemins de fer et Canaux vienne devant cette Chambre, et qu'au lieu de parler sur le chemin de fer de la Stikine au lac Teslin, il entre dans une discussion dans laquelle il se trompe du tout au tout, lorsqu'il parle de ce que les honorables membres de ce côté de la Chambre ont dit, et des critiques de ce journal. Tout membre de cette Chambre sait, aucun ne le sait mieux que les députés qui siègent derrière le ministre des Chemins de fer et Canaux, que chaque mot du *Star* est vrai, et qu'une plus profonde ignorance n'a jamais été affichée sur le parquet de cette Chambre par un homme qui a entrepris d'expliquer un bill. Puis, afin que le spectacle soit tout à fait sublime, pour qu'il surpasse tout ce dont nous avons jamais été témoins dans cette Chambre,

l'honorable ministre (M. Blair) emploie le reste de son temps à attaquer l'ingénieur sur le rapport duquel il nous demande d'adopter ce contrat. Et pourquoi ? Pourquoi, je l'ai dit, le ministre ne pourrait trouver une ligne dans tout le rapport, du commencement à la fin, qui ne condamne le contrat et ne montre que le gouvernement est mis en accusation devant ce parlement et devant le peuple du Canada pour avoir fait un contrat qu'aucun ministre n'est capable de justifier.

Nous avons assisté dans cette Chambre à un spectacle dont nous avons rarement été témoin. Nous avons vu tirer à boulets rouge de ce côté-ci de la Chambre sur le gouvernement, jour par jour, heure par heure, et notre tir accueilli par un profond silence. Pourquoi ? Parce que les honorables membres de la droite n'avaient pas de réponse à faire, et parce que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), qui est un grand tacticien, je l'admets, trouvant que son parti se révoltait contre ce monstrueux contrat, a fait passer le mot d'ordre à ses partisans : " Silence, si quelqu'un parle, nous serons ruinés, si un homme parle, l'homme qui est à côté de lui répondra. "

Je félicite mon honorable ami sur l'observation de cette tactique au sujet de cette affaire. Mais nous avons eu quelques mots tombés de la bouche d'un député qui, nous croyons, tient dans sa poche sa commission de lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest. C'est le seul homme de tout le parti qui ait eu un mot à dire en sa faveur. Ce n'est pas le manque de talent. Nous reconnaissons tous les talents des honorables membres de la droite et nous savons qu'en toutes les circonstances où ils ont pu les montrer, ils l'ont fait avec toute l'énergie et tout le tact dont ils étaient capables, mais ce n'est que lorsqu'ils sont en présence d'un état de choses pour lequel ils n'ont pas de réponse, qu'ils sont obligés de se retrancher derrière une politique de silence, espérant que cela les protègera. Est-il vrai ou n'est-il pas vrai, je le demande, que le peuple du Canada aurait pu espérer que le gouvernement se serait rendu compte de nos droits à Wrangel avant de signer un contrat par lequel il donnait 3,750,000 acres de riches terrains aurifères à une compagnie d'entrepreneurs ? L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ce " Know-Nothing " distingué, qui s'est signalé par la présentation de ce bill, et qui s'est de nouveau signalé, aujourd'hui, si s'est possible, par une plus grande ignorance de la mesure qu'il a entreprit de présenter en cette Chambre, pourrait peut-être répondre.

Dites-moi, demanderai-je à l'honorable ministre en présence des membres de cette Chambre, comment vous avez pu apposer votre signature—il n'a pas signé lui-même, mais un autre a signé pour lui —à ce contrat sans savoir d'abord quels étaient les droits de la population du Canada à Fort-Wrangel ? Vous avez reconnu, dans le discours que vous avez prononcé en présentant le bill, que vous n'en saviez rien.

M. l'ORATEUR : L'honorable député voudra bien s'adresser au président.

Sir CHARLES TUPPER : Il a reconnu M. l'Orateur, qu'il ne savait rien sur ce point. C'était une chose essentielle. Vous donnez 3,750,000 acres des riches terrains aurifères du Canada—dans quel but ? Dans le but de construire une route entièrement sur le territoire canadien. Etiez-vous ou n'étiez-vous pas obligé en honneur...

Quelques VOIX : A l'ordre.

Sir CHARLES TUPPER : Etait-il, ou n'était-il pas, dis-je, obligé en honneur de constater avant de signer ce contrat s'il nous serait de quelque avantage—si nous serions arrêtés à Fort-Wrangel ? Cette question est-elle sensée, oui ou non ? Cette question a été posée à l'honorable ministre quand il a présenté ce bill, et il a répondu : "Je ne sais pas." Et à toutes les questions de quelque importance qui lui ont été posées, il a répondu ? " Je ne sais pas ; je n'en sais rien." Il s'est montré ignorant.

Qu'y a-t-il de plus ? Ceux qui ont étudié cette question savent—et j'en ai la preuve ici—qu'en vertu du traité intervenu entre la Russie et l'Angleterre nous avions à Fort-Wrangel le droit absolu d'entrée et de sortie libres sur la rivière Stikine, pour aller jusqu'à l'océan et en revenir, et cela sans aucune restriction. Les Etats-Unis ont acheté cette contrée, mais ils n'ont pas pu acquérir ce que la Russie ne pouvait pas donner. Malheureusement, par inadvertance, ce traité a été renouvelé avec les Etats-Unis, qui savaient que la population du Canada et tout sujet britannique dans l'empire avaient le droit indéniable d'aller et de venir sur cette rivière Stikine sans obstacle et sans restriction —ce sont les termes du traité ; et dans le nouveau traité ils ont stipulé que nous avions le droit de navigation libre sur cette rivière, sujet à tous règlements qu'on pourrait juger nécessaires.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Sur qui en retombe le blâme ?

Sir CHARLES TUPPER : Je ne veux pas aborder ce détail. Il y a un vieux proverbe classique que mon honorable ami comprendra sans que je le lui cite qui me ferme la bouche. Mais les Etats-Unis ont eu l'avantage sur nous dans l'interprétation du présent traité, et ils sont en mesure de nous créer des embarras ; et, en conséquence, je dis que notre gouvernement, avant de donner cette immense étendue de notre territoire à deux entrepreneurs, était obligé de constater si nous pouvions utiliser avantageusement ce chemin après sa construction.

C'est l'attitude que je prends, et je la crois inattaquable. J'ai la preuve de mes assertions dans un télégramme que voici et qui est intitulé : " Façon d'agir des Etats-Unis—la route entièrement sur le territoire canadien ".

Je vous ai dit que dès l'instant que les Etats-Unis ont constaté que ces trésors immenses, surpassant peut-être en richesse tout ce que l'univers a vu jusqu'à ce jour, se trouvaient du côté est de la frontière de l'Alaska, ils ont travaillé de toutes leurs forces, en mettant tout en œuvre ; et c'est une des raisons qui me font dire avec l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'il était essentiel pour le Canada d'avoir une route entièrement sur le territoire canadien.

Nous savons ce qui a eu lieu chaque fois qu'un de nos compatriotes a voulu passer sur un pouce du territoire américain. L'année dernière, quand de pauvres Canadiens ont voulu passer sur une lisière de territoire que personne ne peut prétendre appartenir aux Etats-Unis, parce qu'il est en contestation—et c'est dommage qu'il en soit ainsi—on leur a dit : " Vous ne pouvez pas conduire vos chevaux dans cet endroit à moins de payer $30 par tête." C'est ainsi que les Canadiens ont été traités, et c'est ainsi qu'ils le seront aussi longtemps que

les hommes publics du Canada iront à Washington se traîner à genoux.

A mon avis, il est temps que le Canada, pour son plus grand bien, proclame de la manière la plus claire et la plus précise son indépendance des Etats-Unis. Grâce à Dieu, nous sommes indépendants de ce pays. Nous avons un territoire, nous avons des richesses, nous avons tout pour nous faire envier de l'univers. C'est la position que nous occupons, et la dépendance dans son sens absolu du mot, n'existe pas pour nous. Mais aussi longtemps qu'il y aura dans le pays un gouvernement qui, de temps à autre, enverra un de ses membres à Washington—je vois avec plaisir que l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) est à son siège. J'ai rougi de honte l'autre jour en lisant dans le *Globe* qu'il était allé à Washington se mettre de nouveau à genoux.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce n'est pas mon habitude, et je trouve cela très incommode maintenant.

Sir CHARLES TUPPER : J'en suis heureux et j'espère qu'il ne s'y mettra plus. C'est arrivé trop souvent. Qu'avons-nous gagné à cela? Lisons l'histoire des relations entre les Etats-Unis et le Canada, et je vous demanderai ce que nous avons obtenu en nous humiliant devant les Américains ? Nous avons eu les lois relatives à la main-d'œuvre étrangère, le tarif McKinley, le tarif Dingley, et maintenant le congrès américain est saisi de ce projet de loi. Après avoir fait les arrangements assez justes que l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) a fait connaître l'autre jour, qu'arriva-t-il ?

Le lendemain, M. Frye, sénateur, présentait un bill au Sénat américain stipulant que tout navire canadien qui, exerçant son droit de navigation à partir de l'embouchure de la rivière Stikine, négligerait à Fort-Wrangel d'avoir certains égards pour les autorités américaines serait, non pas condamné à l'amende, mais confisqué. C'est l'état de choses actuel. C'est le résultat de toute cette basse humiliation dont nous avons fait preuve envers les Etats-Unis.

M. l'Orateur, je n'hésite pas à dire que, si les droits du Canada doivent être maintenus, nous devons, tant le parlement que le gouvernement, faire sentir à cette grande république que tout en voulant conserver des relations commerciales et vivre en bonne amitié avec elle, nous ne sommes pas disposés à sacrifier nos droits.

Quelle raison les Américains ont-ils pour croire qu'ils peuvent impunément nous maltraiter ? Mon très honorable ami leur a fourni cette raison. Pendant qu'il cherchait à gagner les suffrages des électeurs, il me suivit à Windsor, et là il alla plus loin que moi sur cettte question, comme il l'avait fait sur d'autres questions dans Québec et dans l'Ontario. Pendant que j'étais dans cette ville—j'avais été absent du pays pendant longtemps, et si je voyais M. Taylor, le député de Gananoque, je lui présenterais mes excuses—mais dans cette ville quand les gens me firent connaître leurs griefs, je le leur dis publiquement en présence d'un grand nombre d'Américains : Messieurs, vous m'avez énuméré vos griefs, vous m'avez dit que les droits et privilèges que nous accordons aux Américains de ce côté-ci, vous sont refusés lorsque vous allez dans la république voisine, et je n'hésite pas à déclarer que si je gagne les élections, je présenterai à la Chambre des Communes un bill qui sera mot pour mot semblable aux lois des Etats-Unis relatives aux ouvriers étrangers, à moins que ces lois ne soient abrogées. Je leur appliquerai la peine du talion.

Qu'arriva-t-il alors? Mon très honorable ami me suivit dans cette ville. Il trouva les esprits montés et il déclara que s'il arrivait au pouvoir, il s'efforcerait de faire modifier ces lois, et que s'il ne réussissait point, il ferait adopter par le parlement du Canada une loi de même nature, afin de protéger les droits et les intérêts des Canadiens.

Eh bien ! que fit-il une fois arrivé au pouvoir ? Il appela à son secours ce collègue ingénieux, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), et il lui dit : Mon cher ami, je veux que vous arrangiez cette petite affaire pour moi. J'ai promis de toutes les manières possibles que j'userais de représailles à l'égard des Etats-Unis et je suis dans une situation embarrassante. Et mon très honorable ami eût son collègue pour amoindrir la portée du bill et ensuite y insérer un article suspensif. Cet article est aujourd'hui appliqué, et aussi longtemps qu'il le sera, les Etats-Unis diront : On répond à nos coups par des plaisanteries ; inutile de nous gêner, ils ne peuvent nous faire aucun mal.

Ils savent que mon honorable ami n'est pas disposé à tenir la parole qu'il a donnée aux électeurs à ce sujet, pas plus qu'il ne l'est pour d'autres questions. Il a sacrifié les électeurs et il en résulte que les Américains empiètent petit à petit et chaque jour sur les droits des Canadiens et cela en parfaite sécurité.

C'est l'état de choses qui existe et nous devons nous en occuper. Je dis sans crainte, en qualité d'homme public—et j'en assume toute la responsabilité—que je suis enclin à traiter les Etats-Unis de la même manière qu'ils nous traitent, en ce qui concerne les lois relatives aux ouvriers étrangers, aux mines, aux tarifs et à toute autre chose.

Examinez aujourd'hui le Canada, qu'y voyez-vous ? Vous y voyez un spectacle humiliant ; vous constatez que tandis qu'il est interdit aux Canadiens de franchir la frontière américaine et d'extraire une livre de minerai d'une mine, ou de travailler une journée dans une mine, encore moins d'en posséder une, les Américains arrivent au Canada et s'établissent dans le grand district de Rossland et dans toute la Colombie anglaise et aujourd'hui dans les régions aurifères du Yukon au Canada—les plus riches qu'on peut trouver—avec la même liberté qu'un Canadien ou un sujet anglais.

Cela est-il juste et équitable? J'ai demandé à mon très honorable ami de déposer sur le bureau de la Chambre, s'il le pouvait, une estimation préparée avec soin et par des personnes compétentes, de la quantité d'or provenant du Yukon et indiquant ceux qui ont enlevé cet or. Qu'il produise ce relevé et je me fais fort d'établir que pour chaque piastre recueillie par un Canadien un Américain a extrait $500.

Trouvera-t-on dans le pays un homme qui dira que c'est juste, tenant compte des lois que les Américains exécutent à notre désavantage et de la manière dont ils traitent nos compatriotes qui vont aux Etats-Unis dans le même but ?

J'espère que le gouvernement s'apercevra avant longtemps qu'il doit en toute justice pour le pays et ses habitants dire aux Américains : Si vous ne modifiez pas votre ligne de conduite, nous vous

traiterons comme vous nous traitez. Ils ne pourront pas s'en plaindre. Imiter, c'est flatter, et je suis porté à les flatter de cette façon. Je copierais mot pour mot leurs lois relatives au tarif, autant que je le pourrais. Pendant qu'ils adoptaient les tarifs McKinley et Dingley je n'aurais pas aboli le droit sur le maïs et permis de l'entrer en franchise dans le pays pour appauvrir nos cultivateurs, ni j'aurais réduit le droit sur le fer de manière à permettre aux Américains de venir au Canada et de s'emparer de l'ouvrage appartenant aux ouvriers canadiens, mais en ce qui concerne le tarif, l'exploitation des mines, la main-d'œuvre, etc., j'aurais suivi la même ligne de conduite qu'ils tiennent à notre égard.

Pourraient-ils s'en plaindre ? Ils ne le pourraient pas avec la plus légère apparence de raison, mais c'est parce que nous nous sommes soumis tous les jours et d'année en année à ces exactions, et pour cette unique raison, que vous voyez aujourd'hui les réglements relatifs à la rivière Stikine, dont je ne me plains pas, suivis du bill présenté au congrès à l'effet d'annuler ces règlements et de paralyser le commerce canadien.

Que dit ce télégramme venant de Washington ? Il déclare que les Américains vont utiliser cette question de la Stikine pour obtenir en faveur de leurs pêcheurs des privilèges permanents d'entreposage sur la côte de l'Atlantique. Ils ont les yeux fixés sur l'univers entier surveillant leurs intérêts, et ils n'hésitent nullement à utiliser tout privilége que le Canada peut réclamer pour obtenir de nous des faveurs auxquelles ils n'ont aucun droit.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux qui, à mon grand regret, n'était pas présent quand je me suis occupé de lui, déclare qu'il ne peut rien dire au sujet des péages qui seront exigés sur le chemin de fer. Comment cela se fait-il ? Cette question n'est pas d'intérêt privé, mais c'en est une d'intérêt public. Ce n'est pas un marché particulier entre le ministre des Chemins de fer et Canaux et MM. Mackenzie et Mann. Il peut arriver que le gouvernement veuille faire de ce sujet un moyen qu'il exploitera suivant les circonstances. Mais ce n'est pas une affaire. C'est une question d'intérêt public au sujet de laquelle la Chambre a le droit d'être renseignée.

Les milliers de Canadiens qui se proposent d'aller au Yukon n'ont-ils pas le droit de savoir combien ils auront à payer sur ce chemin de fer quand il sera construit ? Pourquoi tenir suspendu sur la tête de ces entrepreneurs ce moyen de les maîtriser ? Rien ne justifie cette façon d'agir.

Comme toujours, l'honorable ministre ne sait rien. On me dit qu'il ne connaît rien du tout au sujet du ministère qu'il dirige. S'il était renseigné, il saurait que son premier devoir envers la Chambre et le pays, était d'exposer franchement ce qu'il veut faire pour les Canadiens qui entendent suivre cette route. N'est-ce pas juste et raisonnable ?

Il prétend qu'il n'y a pas d'estimation de faite. Il fait erreur comme d'habitude. Il y a une estimation. S'il veut lire le rapport de cet ingénieur distingué, M. Jennings, qu'il a cherché à discréditer hier, après nous avoir demandé de ratifier son contrat passé sur la foi de son rapport, il verra que M. Jennings évalue à $50 par tonne le coût du transport sur ce chemin de fer, et à la page 24 il trouvera une estimation du coût du chemin.

Et remarquez, M. l'Orateur, que M. Jennings, parle, non pas d'un tramway, ni d'un chemin de fer

à voie étroite, ni d'un chemin avec des rails, des locomotives et des wagons d'occasion, acheter pour une bagatelle de la compagnie du chemin de Lethbridge, mais d'un chemin de fer de premier ordre. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit : Mais songez donc au trafic qui passera sur ces rails, et aux locomotives et autres articles qu'il faudra avoir. Il a cru que tout cela venait d'Europe ou des Etats-Unis où il aime tant à s'adresser quand il lui faut quelques articles pour un chemin de fer.

L'honorable ministre ne sait rien au sujet du contrat, et il sera étonné de m'entendre lui dire que les rails sont d'occasion, pesant 28 livres par verge et qu'il n'y a qu'à les expédier de Lethbridge à Vancouver et de là à Glenora par steamer.

M. Jennings estime que le coût d'un chemin de fer—non pas un chemin à voie étroite avec un équipement d'occasion, mais un chemin de premier ordre avec des rails pesant 56 livres par verge—sera de $3,200,000. Il coûtera $3,957,000 pour 208 milles, et je veux que le ministre nous dise pourquoi il construit le chemin de fer de Glenora ? Ce n'est pas ce que M. Jennings recommande. Tout ce que nous avons pour nous guider dans cette affaire, c'est le rapport de M. Jennings.

Il n'a jamais recommandé de construire le chemin de Glenora au lac Teslin, mais à partir de Little-Canon, à 96 milles de la mer, et 208 milles de là au lac Teslin. Que dit-il ? Je ferai peut-être mieux de lire cette partie du rapport. C'est très intéressant, et je pense que ce sera du nouveau pour le ministre des Chemins de fer et Canaux qui, probablement, ne l'a pas vu. Que pense l'honorable ministre de l'ingénieur qu'il a envoyé dans cette région et dont il a si mauvaise opinion quand il en a parlé aujourd'hui ?

Quelquefois l'eau de la rivière est trop basse pour expédier une cargaison ordinaire, ou elle peut être très haute et les *riffles*....

Que signifie ce mot ? J'avoue que je ne le sais pas. Il me faut recourir au ministre des Chemins de fer et Canaux pour savoir ce que signifie *riffle*. Qu'est-ce qu'une *riffle ?*

....et les *riffles* en rendent le passage difficile, avec en plus le danger....

Notez bien le mot. Nous allons confier à cette rivière la vie de nos Canadiens.

.. le danger provenant des arbres ou troncs d'arbres flottants qui peuvent embarrasser le gouvernail. Ce dernier danger est plus à craindre quand le chenal est rétréci ; par exemple, si à Little et Klootchman's Canons il arrivait un accident aux machines du steamer il serait immédiatement jeté sur les rochers par le courant rapide et les eaux tourbillonnantes.

Deux jours durant nous avons entendu parler le ministre des Chemins de fer et Canaux et il ne nous a pas dit un mot de cela.

La distance de 96 milles entre Wrangel et Little-Canon peut être franchie par un puissant steamer en une seule journée, tandis qu'à cause du courant rapide en amont de cet endroit il faut deux jours de plus pour arriver à Telegraph-Creek, une distance de 54 milles seulement, soit 150 milles de la mer. En conséquence, tenant compte de ces faits, il est raisonnable de croire que sur une route sur laquelle on a en vue de circuler avec rapidité et sûreté, il faut commencer à construire le chemin de fer au pied de la vallée à un point à être fixé en avant de Little-Canon, et sur la rive gauche de la rivière, 96 milles de la mer.

Je m'en rapporte à la Chambre et je demande au ministre des Chemins de fer et Canaux pourquoi il a passé un contrat pour construire ce chemin à partir

de Glenora ou de Telegraph-Creek, quand il avait le rapport de son ingénieur, un homme d'expérience et compétent, qui disait que l'endroit convenable était à 96 milles plus bas à un point où un steamer pouvait se rendre dans une journée, et éviter les dangers et les accidents qui sont à redouter plus haut. Ce sujet n'a pas été élucidé, nous n'avons reçu aucune explication. Pour le construire à cet endroit le coût, d'après le rapport de l'ingénieur, ne serait que de $746,000 de plus qu'à Glenora. Lorsque nous allons donner une contrée aussi grande que l'Angleterre pour assurer la construction de ce chemin, pourquoi ne pas demander aux entrepreneurs de dépenser cette somme en plus pour faire construire un chemin sûr à l'endroit indiqué et recommandé par l'ingénieur ?

L'estimation du coût de ce chemin entre Glenora et le lac Teslin, d'après ce contrat, est de $3,200,000. M. Jennings a osé—je crains qu'on ne lui en sache mauvais gré—faire une estimation du coût du transport des voyageurs et des marchandises, et le ministre des Chemins de fer et Canaux l'a déposé sur le bureau de la Chambre—je suppose qu'il ne l'a pas vue. M. Jennings a estimé que le transport de 12,000 voyageurs, chiffre peu élevé comparativement aux 50,000 personnes que l'honorable ministre est prêt à transporter dans cette région, rapportera à cinq cents par mille, une somme de $99,000.

Le transport des marchandises à $50 par tonne donnera $450,000. M. Jennings évalue donc les recettes brutes sur ces 150 milles de chemin à $494,000. Ainsi, le ministre des Chemins de fer et Canaux trouve ici une estimation préparée par un homme qui sait ce qu'il fait, car je le connais pour un ingénieur d'une haute réputation, et son estimation prouve que les frais d'exploitation seront seulement de $55,000 par année, et les bénéfices de $494,000, presque un demi-million de piastres de bénéfices sur 150 milles de chemin de fer.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : L'ingénieur mentionne d'autres déductions à faire en sus des frais d'exploitation.

Sir CHARLES TUPPER : Bien entendu vous ne pouvez pas construire un chemin de fer sans payer l'intérêt sur le capital, vous ne pouvez pas l'exploiter sans réduction de la valeur. Mais je veux faire voir que sur ces 150 milles de tramway, dans cette région, avec des rails de qualité inférieure, un demi-million de piastres est un joli chiffre de bénéfices, même en payant les intérêts sur le capital. Je n'ai pas parlé d'autres réductions de valeur ni de paiement des intérêts, car tout le monde sait que les entrepreneurs y sont tenus. Mais nous avons le fait que le coût est de $3,200,000, et après avoir déduit les frais d'exploitation d'après l'évaluation trop basse du nombre réel des gens qui suivront ce chemin, 12,000, au lieu de 50,000, il reste encore un demi-million de piastres de bénéfices.

La Chambre, je crois, va se demander ce qui a pu engager le gouvernement à agir de la sorte. Peut-on comprendre pourquoi, dans ces circonstances, il donne 3,750,000 acres de riches terrains aurifères à ces entrepreneurs pour construire 150 milles de chemin de fer où il ne devrait pas l'être, chemin de fer auquel on n'arrivera qu'en courant des dangers, d'après le rapport de l'ingénieur, au lieu de le construire un peu plus bas, à Little-Canon? Peut-on expliquer ce qui a pu induire ces messieurs à conclure ce marché ?

Eh bien ! il n'y a qu'à prendre le rapport de l'ingénieur pour constater que, leur ayant permis d'entrer sur le terrain et de construire ce chemin de fer, et de percevoir ces péages, cela aurait dû être amplement suffisant sans leur donner autre chose, et les entrepreneurs auraient encore une entreprise commerciale très lucrative.

Mais, dites-vous, il faut le construire à la hâte. On nous dit qu'il y avait urgence, dès le mois de juillet dernier, bien que le gouvernement eût à cette époque, où il savait que ce chemin devait être construit, le rapport d'un ingénieur qui avait soigneusement étudié et examiné cette région.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Quelle est la date du rapport de M. Ogilvie ?

Sir CHARLES TUPPER : 1887.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mais le mois ?

Sir CHARLES TUPPER : Oh, je n'en sais rien. Je suis dans le même cas que le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je dirai à l'honorable député que le rapport de M. Jennings n'a pas été fait avant le 25 octobre 1897.

Sir CHARLES TUPPER : Je parle du rapport de M. Ogilvie, que vous aviez en votre possession puisque le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré l'autre jour que tout le monde était excité dans le pays, et qu'il prévoyait qu'il y aurait une foule énorme de gens qui partiraient.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais dit cela.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai lu à la Chambre les propres paroles de votre discours. L'honorable ministre ne sait pas même cela. Voici ce qu'il a dit :

Les honorables membres de cette Chambre se rappellent parfaitement qu'avant la fin de la dernière session nous recevions chaque jour des preuves de plus en plus évidentes des immenses découvertes de terrains aurifères dans le district du Yukon, et les gens qui revenaient de cette région racontaient des histoires fabuleuses sur la richesses de ses gisements miniers.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ceci est tout à fait différent de ce qu'a dit l'honorable député.

Sir CHARLES TUPPER : Qu'ai-je dit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable chef de la gauche a déclaré que j'avais dit l'autre jour aux cours de mes explications que les membres de cette Chambre savaient, avant la clôture de la dernière session, qu'une multitude de gens entraient ou se préparaient à entrer dans le district du Yukon, lorsque je n'ai jamais rien dit de semblable.

Sir CHARLES TUPPER : Dans ce cas je vais aussi lire ce qui suit :

D'après les renseignements que nous possédions relativement à la migration probable de la population vers cette partie du pays, nous avions été portés à croire que le nombre de ceux qui chercheraient à atteindre la région du Yukon durant le cours de la présente année serait très considérable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député prétend-il que j'ai déclaré l'autre jour que ce renseignement était en la possession du gouvernement et lui avait été fourni avant la clôture de la dernière session ? Car c'est ce qu'il vient de dire.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai démontré à l'honorable ministre qu'il était facile de constater par son discours qu'avant que la dernière session ne fut terminée, cette excitation au sujet du Yukon existait déjà.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est là un des points, mais l'honorable chef de la gauche a déclaré une chose toute différente et m'a attribué une déclaration que je n'ai jamais faite.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre ne dit pas quel jour ces voyageurs lui ont fourni ce renseignement. Mais en même temps qu'il parle de cette excitation extraordinaire, il fait aussi mention des gens qui vont entrer et sortir de cette région. Ceci avait lieu dans le mois de juillet, par conséquent j'ai démontré que la déclaration de l'honorable ministre portant qu'il y avait urgence, est contredite par son propre témoignage lorsqu'il a dit en pleine Chambre qu'il connaissait avant la fin de la dernière session les faits sur lesquels il devait se baser pour demander à la Chambre d'accorder au gouvernement l'autorité nécessaire pour s'occuper d'une question aussi pressante, et pour demander des soumissions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne doit pas dire que j'ai déclaré que nous possédions ces renseignements avant la fin de la dernière session, parce que nous ne les avions pas.

Sir CHARLES TUPPER : Je dis à l'honorable ministre qu'il était en possession de ces renseignements avant le vingt-cinquième jour d'octobre, lorsque M. Jennings fit son rapport.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela est bien différent.

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre de l'Intérieur savait tout cela, et cependant le contrat n'a pas été conclu avant le 25 de janvier. Le gouvernement aurait eu amplement le temps de demander des soumissions, d'écrire à un grand nombre d'entrepreneurs, s'ils n'avaient pas d'autres moyens à sa disposition, afin de s'assurer de la quantité de ces riches terrains aurifères de la région du Yukon qu'il serait obligé de donner pour construire ces 150 milles de chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député prétend-il, même en supposant que cela serait vrai, que ce serait une excuse suffisante pour lui permettre de m'attribuer la paternité d'une déclaration qui aurait été faite avant la prorogation des Chambres, lors de la dernière session, et dont je ne suis pas l'auteur ?

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre excelle dans l'art de faire d'une mouche un éléphant. Dans ce discours au cours duquel il nous fait part de l'excitation qui règne dans le public, il nous parle aussi des renseignements qu'il possède, mais il ne dit pas depuis quand il les possède. Cependant, supposer, comme tout homme intelligent de ce pays, doit supposer, que lorsqu'il décrit les richesses fabuleuses de cette région et la foule de gens qui s'y rendent.....

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut bien me le permettre, voici, M. l'Orateur, ce que j'ai dit : j'ai déclaré qu'une fois la session terminée nous nous sommes mis à l'œuvre pour nous procurer les renseignements nécessaires et notre travail a eu pour résultat les renseignements que j'ai déposés sur le bureau de la Chambre l'autre jour.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas spécifié de date. Mais j'ai dit qu'il n'y a pas un seul des honorables ministres capable de nier que le gouvernement n'était pas en possession de tous les renseignements désirables, relativement à l'affluence de population se précipitant vers cette partie du pays.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Quand ?

Sir CHARLES TUPPER : Mais du jour où vous avez entendu l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous le dire dans le discours qu'il a prononcé quelques jours avant la prorogation des Chambres lors de la dernière session.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Pas du tout. L'honorable député affirme là des choses qui ne sont pas du tout conformes aux faits.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre était en possession du rapport de M. Ogilvie daté du 27 juillet. Nie-t-il qu'il ait reçu à cette date, d'un officier distingué et habile de son département les renseignements auquel je viens de faire allusion ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je crois qu'à la date que l'honorable chef de la gauche vient de mentionner le gouvernement n'avait aucune raison de s'attendre à ce qu'il y aurait une affluence de population aussi considérable dans le district du Yukon. Lorsque je parle d'une affluence considérable de population, je veux dire une réunion de gens tellement nombreuse que les moyens de transports ordinaires ne pourraient suffire à les rendre à destination.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable ministre ne soupçonnait pas, d'après le rapport de son employé et la preuve bien établie des découvertes extraordinaires de terrains aurifères, qu'une foule immense allait se précipiter de ce côté, il était bien le seul homme qui n'ait pas songé à cela. Mais un des propres officiers de son département disait en date du 27 juillet :

La nouvelle a atteint la côte ; on s'attend à ce qu'une multitude de gens se rendent ici le printemps prochain.

Je crois que les honorables membres de la droite feraient mieux d'essayer de trouver d'autres arguments plus sérieux que ceux dont ils se sont servis jusqu'ici pour défendre leur position, car autrement ils vont finir par se trouver dans une position vraiment ridicule. Mais je suis bien décidé à ne pas me laisser détourner de mon sujet. J'ai déjà dit à la Chambre que j'avais été ministre des Chemins de fer et Canaux, et je ferais peut-être bien de le répéter de-

vant le ministre des Chemins de fer et Canaux. Il y a bien longtemps que j'occupe un siège dans cette Chambre, et j'étais membre du parlement, lorsque cet homme remarquable, Alexander Mackenzie, occupait la position de ministre des Travaux publics, qui alors comprenait la position de ministre des Chemins de fer et Canaux ; mais c'est aujourd'hui la première fois de ma vie que je vois un ministre de la Couronne déposer sur le bureau de la Chambre le rapport d'un ingénieur et demander à la Chambre de le considérer comme une preuve, puis s'oublier jusqu'au point de décrier cet ingénieur et d'attaquer son rapport.

Il était réservé à l'honorable ministre de nous donner un pareil spectacle : la Chambre n'avait encore rien vu de semblable, et pour l'honneur du parlement, j'espère que la chose ne se renouvellera pas. Voulez-vous une autre preuve ? M. Jennings —qui comme je l'ai dit est une autorité sur la question—a démontré que les profits du chemin de fer seront d'un demi-million de dollars, sans autre chose. Que fait le gouvernement ? Il donne aux entrepreneurs 3,750,000 acres de nos meilleurs terrains aurifères à choisir dans la région fabuleusement riche du Yukon canadien. J'ai été étonné en apprenant une pareille chose, et j'étais loin de soupçonner une semblable affaire lorsque j'ai entendu parler pour la première fois du contrat. Je n'avais jamais rêvé que le gouvernement permettrait aux entrepreneurs de chosir 3,750,000 acres de nos meilleurs terrains aurifères dans la région fabuleusement riche du Yukon canadien. Ce qu'a dit M. Ogilvie a donné cause aujourd'hui à quelque discussion. J'espère que le ministre de l'Intérieur, ne se laissera pas entraîner comme l'a fait le ministre des Chemins de fer et Canaux, à décrier son propre employé pour tenter de soutenir une mauvaise cause. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a fait l'autre jour en Chambre une déclaration bien importante. Le ministre des Chemins de fer et Canaux semble ne rien connaître au sujet des terrains aurifères du Yukon, il ignore s'ils ont une valeur quelconque, et il ne sait même pas s'ils existent ; mais l'honorable député de Wellington-nord lui a dit l'autre jour, en se basant sur les renseignements exacts fournis par M. Ogilvie, qu'il n'y avait pas moins de 80,000,000 d'acres de terrains aurifères dans la région du Yukon canadien. Est-ce là une bonne autorité ? Si c'est là une bonne autorité, il me semble que l'honorable ministre ne devrait pas dire à la Chambre qu'il ne connaît rien relativement aux terrains aurifères du Canada, qu'il ignore quelle peut bien être leur valeur réelle, et si ces 3,750,000 acres de terrains ne seront pas simplement un embarras entre les mains des entrepreneurs qui les possèdent.

J'ai été plus que surpris d'apprendre que ce marché avait été conclu, et je n'en ai soupçonné l'existence que lorsque le contrat a été déposé sur le bureau de la Chambre. Et alors qu'est-ce que j'y trouve ? Est-ce que je constate que la déclaration que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a tenté de faire dans cette Chambre est juste ? Non, mais tout le contraire, car il a dit que quelque fut la valeur de l'immense terrain aurifère qu'il donnait aux entrepreneurs, le gouvernement en posséderait une valeur égale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que nous possédons chaque bloc alternant.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre veut-il dire d'égale valeur ? En se rappelant les arguments dont il s'est servi pour faire valoir les mérites du contrat, il constatera qu'il ressort de ses paroles que le Canada devra avoir une part égale en valeur à celle des entrepreneurs. Cependant, un examen attentif du contrat a démontré hors de tout doute que ceux qui ont conclu ce marché avec le gouvernement étaient trop habiles pour lui, que le ministre des Chemins de fer et le ministre de l'Intérieur sont devenus des instruments dociles aux mains des entrepreneurs, et qu'ils ont formé les autres ministres à leur image et à leur ressemblance ; les honorables membres de cette Chambre peuvent se convaincre de la vérité de mes paroles en lisant le contrat. Que trouvons-nous dans la clause 12 qui se rapporte au choix des terrains aurifères et qui se lit comme suit :—

12. Les entrepreneurs choisiront les terres le long de lignes de base et les lignes de base pourront être de deux catégories :

1. Les entrepreneurs pourront prendre comme ligne de base une ligne qui correspondra à la direction générale d'un lac, d'un fleuve, d'une rivière ou d'un cours d'eau, la dite ligne devant être déterminée par arpentage ou par levé approximatif à la satisfaction de l'agent autorisé du ministre de l'Intérieur et suivre la direction générale du lac, du fleuve, de la rivière ou du cours d'eau sur la distance voulue, et

2. Les entrepreneurs pourront prendre comme ligne de base une ligne commençant à un point quelconque désigné par eux et se dirigeant de ce point dans une direction franc nord, est, sud et ouest. La terre le long d'une ligne de base sera divisée en blocs, chaque bloc devant s'étendre trois milles le long de la ligne de base et trois milles en arrière de chaque côté de la ligne de base. Sur chaque ligne de base il y aura au moins huit de ces blocs, mais il pourra y en avoir plus, au gré des entrepreneurs. Ces blocs seront numérotés consécutivement à partir de un en montant ; les numéros impairs appartiendront aux entrepreneurs, et les numéros pairs resteront la propriété du gouvernement.

Les entrepreneurs prendront au moins 4 blocs sur chaque ligne de base qu'ils auront établie dans le but de faire un choix, mais ils ne seront pas tenus d'en prendre plus, cependant s'ils le désirent et si les circonstances le permettent, ils pourront en prendre un plus grand nombre Ainsi sur chaque ligne de base ainsi établie, on réservera une lisière de vingt-quatre milles de longueur, au moins, dans le sens de la dite ligne de base et d'une largeur de trois milles de chaque côté d'icelle, formant ainsi 8 blocs de trois milles par six milles. Pourvu que, dans le choix des terres le long d'une de ces lignes, si la direction de la ligne ne permet pas de tracer des blocs rectangulaires, ces blocs puissent être ajustés de manière à conserver autant que possible des blocs ayant une superficie de trois milles par six. Toute diminution ou surplus de la dite superficie pourra être compensée en prolongeant ou raccourcissant la dite ligne de base.

Cette clause est celle qui est destinée à protéger les droits du gouvernement, mais les entrepreneurs insistèrent pour en faire ajouter une autre. Il était bien évident qu'ils étaient trop habiles pour le gouvernement et, en effet, ils réussirent à introduire dans le corps du contrat cette clause qui leur donne la haute main sur tous les terrains aurifères disponibles dans cette région. Cette clause est en opposition complète avec le principe du bill qui veut que le système de blocs alternants existe, et que si les entrepreneurs prennent trois milles carrés de terrains aurifères de grande valeur, le gouvernement ait le droit de prendre le lot voisin. Ai-je raison ou non ? Je ne crois pas que le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davis) ait lu le contrat, car s'il en était ainsi il ne m'accorderait pas aussi facilement une réponse affirmative à ma question. La clause est comme suit :

Les entrepreneurs pourront aussi, à leur gré, choisir des blocs subsidiaires situés à l'une ou l'autre extrémité de

tout bloc impair, le long d'une ligne de base; mais ces blocs devront être de trois milles carrés chacun, et ils ne devront pas excéder trois en nombre à chaque extrémité de chacun de ces blocs impairs.

Quel est le résultat de cette clause? Il est bien frappant si vous étudiez quelque peu la clause elle-même. Il est impossible de croire qu'aucun homme quelque peu versé dans ce genre d'affaires ait dû sacrifier d'une façon aussi complète les intérêts du Canada. Je n'hésite pas à dire que, grâce à ces deux clauses, ces entrepreneurs peuvent choisir parmi les terrains aurifères du Yukon canadien tout ce qui a encore une certaine valeur et laisser le gouvernement virtuellement avec rien. Je vais expliquer à la Chambre sur quoi je me base pour parler ainsi. Voici un diagramme et j'espère que l'on trouvera moyen de le reproduire dans les *Débats*, car il est l'explication parfaite de toute l'affaire. Passons maintenant au fait. Remarquez que ce n'est pas le gouvernement, mais les entrepreneurs qui pourront établir leur ligne de base où il leur plaira, la diriger au nord, au sud, à l'est ou à l'ouest, et de n'importe quel côté où ils supposeront qu'il est de leur intérêt de la diriger. Supposons qu'ils découvrent une étendue importante de riches alluvions aurifères couvrant un espace de 24 milles et qu'ils veuillent tout garder ce terrain pour eux sans en donner une parcelle au gouvernement, comment s'y prendront-ils? Ils établiront leur ligne de base à angle droit avec ce terrain et ils laisseront au gouvernement les blocs portant les numéros pairs en ayant bien soin de garder les blocs portant les numéros impairs qui sont très riches en or. Ils donnent les blocs portant les numéros pairs et qui ne contiennent rien au gouvernement.

Quelques VOIX : Oh !

Sir CHARLES TUPPER : Oui, c'est cela, voyez le diagramme. Puis ils prennent trois blocs de trois milles carrés chacun à l'extrémité de ce terrain aurifère, dans chaque direction, et ils ont ainsi 24 milles de riche terrain aurifère de trois milles de largeur, et les blocs voisins ne valent rien. Si les honorables membres de la droite trouvent que ce marché ne lèse pas les intérêts du pays, dans ce cas ils n'ont pas étudié la question. Voici un mémoire basé sur le contrat Mann-Mackenzie, publié dans le *Star* de Montréal du 9 février 1898, qui expose exactement les conditions du contrat, comme je viens de les lire :

MEMOIRE BASÉ SUR LE CONTRAT MANN-MACKENZIE AU YUKON, PUBLIÉ DANS LE *STAR* DE MONTRÉAL, DU 9 FÉVRIER 1898.

D'après les conditions contenues dans la clause 12 (2), il semblerait que le gouvernement s'est réservé les blocs alternants sur la ligne de base, de manière à pouvoir prendre une part égale avec les entrepreneurs dans tous les profits provenant de la distribution naturelle des minéraux dans le voisinage des terrains choisis par ces derniers. Mais évidemment à la demande des entrepreneurs une disposition spéciale fut ajoutée à la clause 12 (2) du contrat, laquelle va leur permettre d'éluder le système des blocs alternants et d'établir leur ligne de base dans la direction des terrains miniers qui leur semblera le plus rémunérateur.

Le plan qui accompagne le mémoire et sert à le faire comprendre, est préparé à une échelle de 1¼ de pouce au mille.

D'après la clause 12 (1 et 2 les entrepreneurs ont le droit d'établir leurs lignes de base,—sur une longueur de pas moins de 24 milles. Les lignes de bases devront être divisées en longueurs de 3 milles chacun. A travers les points de division sont tirées des lignes divisionnaires de 6 milles de longueur, formant 8 surperficies égales de 3 milles sur 6. Chacun de ces terrains porte le nom de blocs, et ces blocs devront être numérotés consécutivement depuis 1 jusqu'à 8 ou plus si les entrepreneurs désirent avoir de plus longues lignes de base. Les blocs portant des numéros impairs—et au moins quatre de ces derniers devront exister sur une ligne de base de 24—sont forcément assignés aux entrepreneurs. Les numéros pairs resteront la propriété du gouvernement.

La partie centrale du plan qui est plus sombre—s'étendant 3 milles de chaque côté de la ligne de base—reste la propriété des entrepreneurs.

Les parties claires du centre sont seules réservées par le gouvernement.

Jusque là le but que le gouvernement avait en vue en établissant ce système de blocs alternants est prévu par le contrat. Mais la disposition spéciale ajoutée à la clause 12 permet aux entrepreneurs de choisir s'ils le veulent, trois blocs subsidiaires, chacun de trois milles carrés, à chaque extrémité de chaque numéro impair situé sur la ligne de base. Les lots subsidiaires que les entrepreneurs peuvent prendre à leur gré sont indiqués sur le plan. Dans le cas de ces derniers blocs il n'y a rien au contrat qui pourvoit au système des blocs alternants.

Supposons, alors, que les entrepreneurs, par l'entremise de leurs prospecteurs ou autrement, comme par exemple l'exploitation de claims—et cela près de la ligne marquée sur le plan par le bloc III et ses 6 blocs subsidiaires de 3 milles carrés, qu'il y a à cet endroit de riches terrains miniers.

Tout ce que les entrepreneurs auront alors à faire pour en obtenir la possession continue au moyen de blocs alternants, réservés, sera de choisir une ligne de base qui traversera le riche emplacement d'un bloc portant un numéro impair. L'étendue de terrain que les entrepreneurs peuvent obtenir par ce moyen sans interruption par le moyen de blocs alternants réservés est de 24 milles de longueur sur 3 de largeur, (ou 72 milles carrés)—étendue suffisante probablement, pour couvrir tous les terrains miniers de quelque valeur qui pourraient être découverts dans le voisinage d'un bon claim,—et même comprendre les vallées de cours d'eau.

De plus,—tel qu'indiqué par le plan,—les conditions du contrat permettent aux entrepreneurs d'obtenir 4 étendues de terrain de ce genre, pour une ligne de base de 24 milles de longueur—ou en tout 288 milles carrés dans tout district qu'il leur plairait de choisir.

La prétention que les clauses du contrat accordent au gouvernement une chance égale à celle des entrepreneurs d'obtenir des terrains riches est illusoire, car la disposition spéciale ajoutée à la clause 12 permet aux entrepreneurs de s'arranger pour le choix d'une ligne de base qui soit située de manière à ce qu'ils ne trouvent pas de blocs portant des numéros impairs parmi le terrain minier qu'ils auront choisi.

L'immense étendue de terrain que le contrat permet aux entrepreneurs de prendre dans n'importe quelle partie du district du Yukon, est propre à arrêter l'immigration des chercheurs d'or.

Voilà, M. l'Orateur, un simple exposé de faits qui prouve de la manière la plus concluante que le gouvernement s'est fait damer le pion dans cette affaire par les entrepreneurs, et que ces derniers sont en état, grâce aux renseignements qu'ils posséderont, de choisir leurs 3,750,000 acres carrées de terrains aurifères de façon à exclure entièrement le gouvernement et la population minière de tous les avantages qui auraient pu leur permettre de faire une concurrence à la compagnie. J'appellerai maintenant l'attention de la Chambre sur un autre point. Les claims de placers de ravins, de rivières et de criques ont en moyenne une étendue de moins d'une acre et demie. 3,750,000 acres forment 2,500,000 claims, pour lesquels les prospecteurs seraient obligés de payer un loyer de $15 par année chacun au gouvernement, soit un revenu annuel de $37,500,000. Que pensent de cela les honorables membres de la droite ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si ce calcul était vraisemblable il nous causerait une bien désagréable surprise.

Sir CHARLES TUPPER : Eh bien ! je veux savoir s'il est vrai ou non, que vous donnez 3,750,-

000 acres de terrains aurifères à cette compagnie, sans lui faire payer un seul dollar de loyer, et que vous exigez du pauvre mineur, qui risque sa santé et sa vie pour aller dans cette région gagner le pain de sa famille, $15 par année de loyer. Je dis que si vous faisiez payer à cette compagnie le même loyer que vous exigez des pauvres mineurs, sur les claims qu'elle possédera dans le Yukon canadien, cela équivaudrait pour le pays à un revenu annuel de $37,500,000.

Le PREMIER MINISTRE : Cette déclaration de l'honorable chef de la gauche est de la même nature que celle qu'il a faite au sujet du blé au Manitoba.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami voudra bien se rappeler que c'est là une vieille histoire aussi fausse qu'il est possible de l'être. Je n'ai jamais prétendu que ce calcul avait été préparé par moi. Après l'avoir lu à la Chambre je demandai à l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) : " Avez-vous vu ce calcul ?" Et il me répondit, " oui." Je ne fis que lire le calcul arithmétique, qui était parfaitement exact ; mais je n'ai jamais prétendu qu'une pareille quantité de blé pouvait être récoltée dans les Territoires du Nord-Ouest, et il est temps que mon honorable ami laisse ce mensonge dans l'oubli où il était tombé, car je ne crois pas qu'il soit dans son intérêt et dans celui de toute autre personne de le faire sortir de là. Il a été trop souvent réfuté pour que je prenne maintenant la peine de m'en occuper. Je ne dis pas que ce montant serait réalisé par les entrepreneurs ; mais supposons qu'ils réalisent la moitié ou le quart, ou même le dixième de ce montant, ne serait-ce pas déjà suffisant ? Est-ce que $3,000,000 par année n'est pas un joli cadeau à faire à ces gens ? Et cela ne serait pas le dixième du montant. Je donne le calcul mathématique et je dis que cette transaction est monstrueuse. Cela démontre que le gouvernement n'avait pas étudié cette question lorsqu'il a conclu ce marché.

Il y a une autre chose. Pour chaque claim que vous accordez au prospecteur il est tenu de prendre un permis de mineur qui lui coûte $10 par année ; et en supposant qu'il n'y aurait qu'un seul prospecteur pour chaque permis, bien qu'ils puissent être une demi-douzaine, et que chacun d'entre eux soit obligé de se munir d'un permis de mineur pour travailler dans les mines, sur les 2,500,000 claims, le gouvernement percevrait $25,000,000 par année sur les permis. Mon honorable ami peut croire que je parle ainsi par pur amusement, et peut être porté à tourner cela en badinage ; mais je lui déclare que la population intelligente du Canada ne le prendra pas sur le ton du badinage. Et il en sera de même des pauvres mineurs qui se sont rendus dans cette région au risque de leur santé et de leur vie, dans le but d'améliorer leur position, lorsqu'ils constateront que eux-mêmes, ainsi que chacune des personnes qui travaillent pour eux, seront obligés de payer $10 par année au trésor public, tandis que MM. Mann et Mackenzie obtiennent 3,750,000 acres de ces terrains sans payer un seul dollar.

L'honorable ministre va s'apercevoir que le peuple de ce pays est trop intelligent pour rire d'une déclaration de cette nature. Quoi de plus, M. l'Orateur ? Voilà quel serait le résultat, sans mentionner le droit régalien. Ce serait un avantage accordé à ces entrepreneurs, au détriment des mineurs qui occupent une étendue égale de terrain dans cette région, de pas moins de $62,500,000 par année. Et en supposant même que ce ne serait que le dixième de ce montant, la somme en est tellement exorbitante, que je ne crois que ceux qui vont avoir à souffrir d'autant, voit la chose d'un bon œil. Mais lorsque vous direz à ces pauvres gens, qui ont peut-être hypothéqué leurs terres, comme le fond un grand nombre d'entre eux, afin de se procurer l'équipement et les provisions nécessaires pour vivre durant un an, lorsque vous leur direz que pour chaque once d'or qu'ils extrairont des entrailles de la terre, après avoir déduit la somme de $2,500, ils devront payer au gouvernement du Canada un droit de 10 pour 100, quels seront croyez-vous les sentiments qu'éprouveront chacun de ces hommes—qui se chiffreront bientôt dans les centaines de mille ? Quelle sera la disposition d'esprit de ces mineurs, lorsqu'ils constateront que de puissants entrepreneurs peuvent obtenir 3,750,000 acres de ce terrain sans payer un droit régalien de plus de 1 par 100 sur tout l'or qu'ils pourront extraire, sans compter tous les immenses avantages dont ils jouissent, tandis que le pauvre mineur est forcé de verser dans la caisse du gouvernement 10 par 100 de tout l'or qu'il peut recueillir ? Comme je l'ai déjà dit, supposons que, en travaillant bien ardument, ainsi que ceux qu'il a à son emploi, il parvienne à extraire de la terre durant l'espace d'une année $22,500, qu'advient-il de cette somme ? D'après nos lois minières vous déduisez $2,500, et vous le forcez à payer $2,000 de droit sur les $20,000 restant : et personne n'ignore—car c'est l'histoire de l'exploitation des mines d'or dans l'univers entier,—que chaque livre d'or extraite de la terre a coûté un louis.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Quels vont être les profits de MM. Mackenzie et Mann si chaque livre d'or qu'ils réussiront à extraire de la terre leur coûte un louis ?

Sir CHARLES TUPPER : Je puis répondre à l'honorable monsieur que les mineurs qui ont passé leur vie à extraire péniblement l'or de la terre, n'étaient pas dans une position aussi avantageuse que celle qu'occupent MM. Mann et Mackenzie. Il est vrai qu'il y a eu des hommes qui ont fait des fortunes colossales dans les mines d'or—des milliers de livres sterling dans un court espace de temps ; mais bien d'autres hommes y ont tout perdu. Prenez la moyenne de la production de toutes les mines d'or de l'univers, et vous constaterez qu'il en a coûté près d'un louis de dépenses pour extraire chaque livre d'or.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : Supposons maintenant un pauvre mineur qui grâce à son énergie et à son habileté est parvenu à extraire pour $22,500 d'or en un an, mais pour en arriver là il a dû dépenser $20,000, sur ce montant il doit payer $2,000 au gouvernement, et il lui reste $500 pour le récompenser d'une année de travail ardu et difficile. C'est là un tableau qui se rapproche beaucoup du sujet que nous discutons, Je le soumets à la sérieuse considération du gouvernement, et je déclare qu'une semblable preuve d'injustice à l'égard des

pauvres mineurs de ce pays ne doit pas figurer dans les annales du Canada et que l'on ne doit pas percevoir un droit régalien de 10 pour 100 sur chaque mineur, n'exiger que un pour cent à ces entrepreneurs.

M. WOOD (Hamilton) : C'est là le moyen de dépouiller les Américains, ces gens pour qui vous avez si peu de considération. Les trois quarts des mineurs sont Américains et c'est d'eux que vous percevez ces droits.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne comprends pas bien ce que veut dire mon honorable ami. J'ose dire qu'il doit savoir ce qu'il veut dire mais quant à moi je ne le sais pas. Voici ce que je dis, et je ne puis remercier l'honorable député d'avoir essayé de m'interrompre afin de changer le cours de mes idées, lorsque je m'efforce de défendre les intérêts d'une classe d'hommes dans ce pays, qui plus que tous les autres ont droit au respect et à la considération de cette Chambre. Y a-t-il un Canadien dans tout le pays qui ait plus de droit à notre sympathie et à notre considération que celui qui laisse son foyer, sa femme, ses enfants, en un mot tout ce qui lui est cher, et va dans cette région sauvage du Yukon, pour améliorer sa position? Il a droit à notre respect et à notre considération et je dis plus. Je dis au gouvernement, de la manière la plus sérieuse possible, qu'il ne pouvait pas, suivant moi, commettre une plus grave erreur que de tenter de vouloir arracher ce droit régalien de dix pour cent à chaque mineur, et voici pourquoi. Une injustice crée un mécontentement général. Et lorsque ces gens apprendront que ces entrepreneurs ne paient que un pour cent de droit au gouvernement, lorsque l'on perçoit dix pour cent sur leur rude labeur, vous allez faire de chaque mineur qui entrera dans ce pays un ennemi du gouvernement canadien. Ces gens conspireront pour duper et frauder le trésor, tout en croyant se faire justice à eux-mêmes lorsqu'ils prendront tous les moyens à leur disposition pour empêcher qu'on ne commette une injustice aussi flagrante à leur égard, et à la fin de l'année le trésor public aura obtenu moins d'argent de la perception de ce droit de dix par cent qu'il n'en aurait obtenu d'un droit de un par cent.

Dans la Nouvelle-Ecosse le droit est de 2½ par 100. Dans l'Ontario, je crois qu'il n'y en a pas, à la Colombie anglaise, on perçoit un droit régalien de un par cent sur l'or, et au Yukon le gouvernement se propose d'exiger dix pour cent. Je dis que dans les circonstances, il va falloir que pour percevoir ces droits vous envoyiez dans cette région tout un régiment de police à cheval, dont l'entretien va coûter plus cher que tout ce que vous pourrez percevoir de ces mineurs, et j'espère, du fond de mon cœur, que le gouvernement va prendre cette question en sérieuse considération, et lui accorder toute l'attention qu'elle mérite, et si ce contrat, malgré les extravagances et les injustices qu'il contient, doit recevoir l'approbation de ce parlement, j'ai confiance que l'on en fera disparaître cette tache qui le souille en exigeant un par cent aux entrepreneurs lorsque le pauvre mineur paie dix par cent.

Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre, mais je veux ajouter avant de terminer que bien que je sois désireux de voir cette route essentiellement canadienne ouverte aussi promptement que possible, et que je sois en faveur de toutes les mesures ayant pour but d'aider au développement rapide de cette région, et par conséquent d'aider à l'agrandissement et au progrès de notre commerce national, et comme les Américains sont profondément intéressés dans cette région aurifère—et cela comme ils ne l'ont jamais été et ne le seront probablement jamais—je crois qu'il se présente une occasion favorable pour le gouvernement d'obtenir la revision de ces lois injustes adoptées par les Etats-Unis au détriment du Canada, et j'espère qu'ils vont profiter de la chance qui lui est offerte, et que le résultat de ces négociations va être un changement radical dans les lois de la grande république.

Bien que je sois désireux de voir ouvrir une route essentiellement canadienne, et que je crois que celle adoptée est ce que nous pouvions obtenir de mieux cette année, je prétends que le gouvernement va être forcé de faire un pas de plus dans cette direction. Je crois que pour obtenir une route essentiellement canadienne le gouvernement doit, directement ou indirectement, à des conditions justes et équitables, s'arranger de manière à prolonger le chemin de fer de 200 milles du Canal de Portland ou d'Observatory-Inlet jusqu'à Telegraph-Creek, et obtenir ainsi une route qui partira d'un port canadien et que nous pourrons appeler une route entièrement canadienne.

Je remercie les honorables membres de cette Chambre de m'avoir écouté. Je ne croyais pas devoir parler aussi longtemps, mais la question que nous discutons est d'une si grande importance, que j'aurais cru commettre une injustice à l'égard de la Chambre et de moi-même en n'exposant pas mes idées à ce sujet.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Comme l'administration de ce district du Yukon, dont il a été tant parlé au cours de ce débat, est attribuée en grande partie au département dont je suis le chef, on a cru qu'il était peut-être important que je donne certaines explications sur la position prise par le gouvernement, ainsi que sur les faits et circonstances qui ont donné lieu à la présentation de ce bill, bien que de semblables explications eussent été bien mieux placées peut-être dans la bouche d'un membre du gouvernement plus âgé et possédant plus d'expérience que moi.

L'honorable chef de la gauche, qui vient de reprendre son siège, est depuis bien longtemps dans la vie publique. Il nous a dit plusieurs fois, depuis le court espace de temps que je fais partie de cette Chambre, qu'il avait été ministre des Chemins de fer et Canaux, et haut-commissaire. Il a même à certains moments cumulé cette dernière fonction avec celle de ministre des Finances—et de fait ceux qui n'étaient pas dans les secrets des dieux—pouvaient difficilement savoir si l'honorable député faisait ou non partie du gouvernement. Puis il fut pendant très peu de temps premier ministre du Canada et cette période fut très regrettable. Maintenant il occupe la position responsable de chef de l'opposition—au moins il est de nom le chef de l'opposition. Mais après le discours que nous avons entendu ce soir, et ce que nous avons vu et entendu durant le dernier mois, il existe un doute sérieux sur la question de savoir s'il est encore le chef de l'opposition, ou si, pour me servir d'une expression populaire, c'est la queue qui dirige le chien ou le chien qui dirige la queue. J'espère que l'honorable député ne se formalisera pas de ce que

je me sers de ce vieil adage de Philippe sobre et Philippe ivre, et que je lui dise qu'il a besoin de faire un discours beaucoup plus clair et plus cohérent que celui qu'il a prononcé ce soir, pour expliquer le changement radical qui s'est opéré chez lui relativement à sa manière d'envisager le contrat qui est actuellement devant la Chambre.

Depuis que je siège dans cette Chambre, j'ai souvent entendu l'honorable chef de l'opposition nous dire pour une raison ou pour une autre que jamais il n'avait vu pareille chose au cours de sa vie parlementaire. Voudrait-il nous dire s'il a jamais vu au cours de sa longue expérience parlementaire un vieux chef de parti rempli d'expérience, poussé au pied du mur par les derniers de ses partisans, jusqu'au point de lui faire abandonner la position qu'il avait prise sur une question d'intérêt public ? Je ne veux pas que l'honorable chef de la gauche se formalise de l'expression dont je me sers, parce que c'est un adage dont je ne veux pas prendre la paternité. Mais nous avons entendu ce soir Philippe ivre et je demande maintenant aux honorables membres de cette Chambre d'écouter les paroles de Philippe sobre. L'honorable chef de l'opposition était Philippe sobre lorsqu'il fut *interviewé* et lorsqu'il exprima son opinion dans le *Mail and Empire* du 28 janvier—je suppose que c'est bien là la date, car l'entrevue est datée du 27 janvier. L'authenticité de cette entrevue est garantie par mon honorable ami d'York-est (M. Maclean), qui dans le parti conservateur joue le rôle de détective privé et de tuteur du chef du parti. En réponse à un correspondant du *Mail and Empire* qui, paraît-il, demandait à l'honorable député ce qu'il pensait du contrat conclu par le gouvernement, voici ce qu'il disait :

Il a déclaré que la route choisie était la meilleure qu'il fut possible de trouver. "Lors de mon voyage dans l'ouest" dit-il, "j'ai pris des renseignements, et j'en suis arrivé à la conclusion que le Canada devrait s'efforcer d'établir le plus tôt possible des moyens de communication avec le Yukon. Je suggérai au gouvernement de la Colombie angl'aise de s'unir avec le gouvernement fédéral pour assurer la construction d'une route entre la rivière Stikine et le lac Teslin A Winnipeg j'ai déclaré que cette entreprise était une nécessité. et lors de mon retour à Ottawa je me suis rendu immédiatement auprès de M. Sifton. J'insistai auprès de lui sur la nécessité absolue qu'il y avait d'ouvrir ce chemin pour obtenir le commerce canadien. Je lui dis : "Vous avez entendu mes arguments contre les entreprises sous le contrôle du gouvernement, dans l'affaire du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Je suis prêt à retirer tout ce que j'ai dit, si vous voulez marcher de l'avant et doter cette région d'un chemin de fer. Comme question de principe je suis opposé à ce que le gouvernement construise lui-même des chemins de fer, mais dans le cas actuel j'admets bien sincèrement que le pays doit être prêt, si la chose est nécessaire, à construire le chemin, de manière à nous procurer une route entièrement canadienne et à obtenir le commerce du Yukon pour le Canada."

L'honorable chef de l'opposition a cru devoir changer d'opinion dans le cours de douze mois. Je suis persuadé qu'il a trouvé à ce moment-là que le changement était rapide, mais ce n'est rien comparé à celui qui a eu lieu depuis. Il devient de plus en plus habile sous ce rapport, et s'il ne réussit pas à exercer une plus grande autorité sur l'honorable député d'York-est, j'ai bien peur que ses volte-faces ne soient encore plus rapides.

Quant à l'arrangement conclu avec MM. Mackenzie et Mann, sir Charles Tupper dit qu'ils étaient les hommes possédant des capitaux, et l'énergie nécessaire pour conduire cette entreprise à bonne fin. Ils étaient probablement les seuls hommes au Canada capables de terminer cet ouvrage dans le temps spécifié au contrat.

Ce soir l'honorable député lève les bras au ciel et déclare que le gouvernement aurait dû donner la chance à tous les entrepreneurs de ce pays de soumissionner pour cette entreprise, et il a demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux et au gouvernement comment il se faisait que nous n'ayons pas accordé cet avantage à tous les entrepreneurs du pays. Cependant, il avait déclaré lui-même le 27 du mois dernier que ces hommes étaient les seuls capables de construire ce chemin dans les délais fixés. Il n'est certainement pas nécessaire de répondre à chacun des arguments contenus dans un discours composé de critiques de ce genre.

Je ne fatiguerai pas la Chambre en répondant à toutes les injures que l'honorable chef de la gauche a déversé à l'adresse de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, mais l'on me permettra, j'espère, de faire allusion à quelques-uns des points les plus extraordinaires de son discours.

Il prétend que le gouvernement aurait dû agir avec plus de célérité. Et un grand nombre de ses partisans—s'il en a quelques-uns et si l'on peut les considérer comme tels—dans tous les cas un certain nombre des honorables membres de la gauche—croient que nous avons été trop vite en besogne. Le chef de l'opposition est de l'opinion contraire. Cette entrevue est un document d'une grande valeur, et il est à souhaiter qu'il soit publié en entier dans les *Débats*, immédiatement après le discours de l'honorable député.

Sir Charles Tupper est d'avis que le gouvernement aurait dû agir avec plus de célérité. Qu'un temps précieux avait été perdu et que si l'on avait suivi son avis le projet serait plus avancé qu'il ne l'est aujourd'hui.

Il est bien évident que si nous faisions toujours ce que l'honorable chef de l'opposition désire, et si nous adoptions ses conseils dans tous les cas, il n'y aurait pas un mot à dire contre l'administration, et tout serait fait à la perfection.

Le fait qu'un sentier devait être ouvert dans six semaines afin que la distance entre la rivière Stikine et le lac Teslin puisse être parcourue en trois jours est, d'après lui, d'une grande importance. Il croit que des abris devraient être construits à des endroits convenables pour les besoins de l'énorme trafic qui va se faire de ce côté.

Le contrat y pourvoit.

L'achèvement du chemin pour le mois de septembre est un peu tard et la chose aurait pu se faire bien avant cela si on y avait songé plus tôt. Néanmoins, ce chemin va être de la plus haute importance pour les intérêts canadiens.

Il est difficile de comprendre comment nous aurions pu débarrasser la rivière Stikine de la glace qui la couvre en concluant le marché plus tôt, mais l'honorable chef de la gauche semble croire que la chose est possible, et je donne son opinion.

Sir Charles félicite le gouvernement sur la politique vigoureuse qu'il a suivie dans cette affaire, et il affirme que cette idée d'ouvrir un chemin canadien a été préconisée par lui auprès des deux gouvernements intéressés comme étant la véritable ligne de conduite à suivre. Il ne prévoit aucun désagrément avec les Etats-Unis au sujet du transbordement des cargaisons des vapeurs océaniques dans les bateaux de rivières à Wrangel.

Ni mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux, et cependant, l'honorable député (sir Charles Tupper) a perdu plus d'une heure à insulter le ministre des Chemins de fer et Canaux parce que ce dernier s'était servi d'une expression

presque semblable à celle qu'il a employée lui-même dans cette entrevue.

Néanmoins, si une pareille chose se produisait le Canada pourrait tout aussi bien passer par le fort Simpson, qui est un endroit très convenable, pour une pareille fin.

Voilà une entrevue dont il serait intéressant de comparer la teneur avec la critique que l'honorable chef de la gauche a faite ce soir du contrat dont il est ici question.

En commençant son discours cette après-midi l'honorable député s'était sans doute imposé la rude tâche de sortir de la difficulté où il était placé et d'expliquer son extraordinaire changement d'attitude sur la question. La besogne ne semble guère lui sourire. Mais j'ai remarqué que ce soir il y mettait un peu plus de cœur. Il avait probablement songé qu'un bon moyen pour lui de détourner l'attention de la Chambre des attaques portées contre lui, serait de dire des injures à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et c'est ce qu'il fit, il est bien certain qu'il n'avait pas songé à cette tactique dans l'après-midi.

La seule raison qu'il ait donnée pour expliquer son changement d'attitude sur cette question, c'est que depuis ce temps d'autres renseignements sont venus à sa connaissance. Il a cité un journal de Montréal, bien connu et très respectable, le *Witness*, qui a, lui aussi, changé d'attitude sur cette question, pour la même raison. Du moins il a cité une partie de l'article. Il ne serait probablement pas courtois de ma part de dire qu'il arrive quelquefois à l'honorable chef de la gauche de ne citer qu'une partie du document qu'il soumet à cette Chambre. Dans le cas qui nous occupe il n'a pas cité tout l'article, ou même la partie la plus importante du document qu'il lisait dans le but d'expliquer la position qu'il a prise devant cette Chambre. Permettez-moi de le lire :

Les détails du contrat conclu avec le syndicat Mann et Mackenzie renferment certaines choses auxquelles nous devons objecter, et qui ne figuraient pas dans les renseignements que nous avons pu obtenir avant que le contrat fut soumis au parlement. Il n'était pas connu à cette époque que ce chemin de fer serait à voie très étroite. On ne se figurait pas alors ce qui semble admis aujourd'hui, que la rivière Stikine n'est pas navigable pour les gros vaisseaux et que le transbordement des marchandises doit se faire dans les eaux américaines : il y a aussi le morcellement possible du terrain donné qu'il est bon d'étudier.

L'honorable chef de la gauche est-il prêt à dire que ce sont là les raisons qui l'ont porté à modifier son opinion, et que le *Daily Witness* de Montréal, envisage cette question sous le même jour que lui ?

Une VOIX : Continuez la lecture.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je vais lire le reste de l'article :

Nous doutons cependant, qu'un homme d'affaires agissant dans son propre intérêt, étant en possession de tous les détails de l'affaire, veuille révoquer le marché dans son ensemble, s'il le pouvait, quand même il pourrait en modifier les détails. Nous doutons que les adversaires du gouvernement qui critiquent le projet osent révoquer ce marché s'il s'agissait de leur affaire personnelle.

L'honorable député cite comme raison de son changement d'opinion un article qui approuve le contrat, et dit qu'il ne serait pas révoqué même s'il pouvait l'être. Maintenant permettez-moi.

M. DAVIN : Lisez tout l'article.

M. SIFTON.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'espère que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) ne laissera pas clore ce débat sans adresser la parole sur le sujet, et il aura alors l'occasion de lire l'article lui-même. Il y a aussi une autre chose dont l'honorable chef de l'opposition s'est rendu coupable et que je considère comme étant indigne d'un gentleman de son âge, de son expérience et de sa position, il a attaqué l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et ce dernier n'avait rien dit qui pût justifier sa conduite. Il a dit et répété que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait attaqué l'ingénieur du gouvernement, M. Jennings. Or, j'ai écouté le discours prononcé par mon honorable ami, et je crois pouvoir reconnaître si une personne en attaque une autre, ou si cette personne en parlant du rapport d'un ingénieur le fait sur un ton hostile à ce dernier et de nature à lui causer du tort : et je déclare positivement, comme le feront d'ailleurs tous ceux qui l'ont écouté, qu'il n'y avait rien dans les paroles de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de nature à justifier l'honorable chef de la gauche de dire qu'il a attaqué le rapport de l'ingénieur.

M. Jennings a préparé une estimation du coût d'un chemin de fer. Si l'honorable chef de l'opposition veut bien lire cette estimation, avec la grande expérience qu'il possède en fait de chemins de fer, et dont il est si souvent fait mention en cette Chambre, il en arrivera à la même conclusion que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, que moi-même et que tous ceux qui liront ce rapport et tenteront de se former une idée du coût réel de l'entreprise. Il constatera que cette estimation est basée sur les prix et les conditions que l'on rencontre dans la construction ordinaire des chemins de fer ; or, dans le cas actuel, l'exécution de ce contrat ne se fera pas dans des conditions ordinaires et à un prix normal ; tout au contraire, et cet état de choses anormal doit être pris en considération lorsqu'il s'agit d'établir le coût de la construction de ce chemin. Ce raisonnement est suivant moi tout à fait logique, et toute personne intelligente qui lira ce rapport sera frappée de la vérité de la proposition que je viens d'énoncer. Voilà la prétention émise cette après-midi par le ministre des Chemins de fer et Canaux, c'est aussi la mienne, et je n'ai pas en parlant ainsi l'intention d'attaquer M. Jennings, qui a été chargé par moi, en sa qualité d'ingénieur, de préparer ce rapport. J'ai pleinement confiance en ce monsieur, ainsi que tous les autres membres du gouvernement.

Si l'honorable chef de la gauche veut bien se donner la peine de jeter les yeux sur le rapport et de lire les prix qui y sont marqués, il va voir que ce sont les prix ordinaires et le coût ordinaire du matériel qui apparaissent, et rien autre chose ; les conditions exceptionnelles dans lesquelles doit se faire l'ouvrage, les nombreuses difficultés que l'on rencontre pour faire remonter le fret dans la rivière Stikine, le grand nombre de steamers spéciaux qui devront être achetés et employés à cette fin, toutes ces difficultés qui s'amoncellent sur le chemin des entrepreneurs lorsqu'ils sont obligés de faire leurs travaux bien plus rapidement que dans les circonstances ordinaires, toutes ces choses doivent être prises en considération ; et je suis moi-même persuadé qu'une somme de moitié aussi considérable que celle fixée par M. Jennings, serait à peine suffisante pour couvrir le surcroît de dépenses que va causer à ces entrepreneurs la rapidité avec laquelle

l'entreprise doit être conduite. J'ai cru devoir mentionner ce fait simplement à cause de l'attaque, sans raison, et suivant moi ridicule, faite par l'honorable chef de l'opposition contre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux relativement à ce point de la question. Puis mon honorable ami a perdu plus d'une heure à essayer de jouer sur les mots, et trouver une phrase détachée du discours prononcé par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, au sujet de ce bill, un sens qu'elle n'avait pas, au dire de tous. Il est inutile de représenter les choses sous un faux jour, et de leur donner un sens qu'elles n'ont pas, et que tous savent qu'elles n'ont pas. Nous savons tous parfaitement quels étaient les renseignements que nous possédions lors de la dernière session au sujet du district du Yukon, personne ne discute ce point.

Si je me rappelle bien, nous n'avons pas eu le rapport imprimé avant la prorogation des Chambres, mais à la demande de quelques députés j'ai fait faire des copies de la partie la plus intéressante du rapport de M. Ogilvie. Mon honorable ami, le député de Lambton-ouest, m'en a demandé des copies. Je lui en ai envoyé ainsi qu'à d'autres. Nous connaissons parfaitement tous les documents que nous avons en notre possession.

Nous connaissons cette partie du rapport de M. Ogilvie où il est dit que l'on a découvert des gisements aurifères d'une richesse extraordinaire et qu'il y aura probablement dans ce territoire une augmentation rapide de la population.

En lisant ce rapport au sujet d'une contrée lointaine et presque inconnue, d'une contrée qui n'avait jamais attiré l'attention et que le gouvernement précédent avait négligée au point de ne pas prendre les précautions les plus élémentaires pour y administrer la loi, tout homme intelligent aurait compris par ces mots de M. Ogilvie, "une augmentation rapide de la population", que probablement quelques centaines de personnes, quelques centaines de mineurs de plus que l'année précédente se rendraient dans ce district. C'est ce que j'ai compris, et c'est ce qu'ont compris par là l'honorable député de Lambton, tous les membres de cette Chambre qui ont discuté le bill du chemin de fer du Yukon canadien et de l'honorable chef de l'opposition lui-même. Nous avons pris des mesures pour faire respecter la loi dans ce territoire où, depuis 1886, on se livre à l'exploitation des mines. En effet, durant l'année que je viens de mentionner, l'on a exploré la rivière Stewart et on y a fait des travaux et depuis cette date un certain nombre de mineurs y travaillent. Une personne sensée oserait-elle affirmer que, lors de la prorogation des Chambres, nous pouvions supposer, vu les renseignements que nous avions, qu'à l'automne et durant l'année suivante, dix mille personnes se rendraient au Yukon? C'est là un rêve que personne n'a fait.

Il est facile d'être sage après l'événement, et s'il est permis à l'honorable député de fouiller ainsi le passé, et de tenir les gens responsables des faits qu'ils n'ont pu prévoir, il pourra mettre beaucoup de choses à la charge de ses adversaires. En vérité ce serait là un argument politique des plus commodes.

J'affirme, M. l'Oratenr, que dans les mesures qu'il nous incombait de prendre pour le développement du Yukon, le gouvernement n'a pas perdu une minute. Que l'honorable député fouille les annales de son parti, qu'il lise l'histoire du développement des grandes plaines de l'ouest, et il constatera que le gouvernement conservateur n'a rien fait quand il fallait agir et que son incurie a causé deux rébellions et fait perdre au peuple des millions de dollars.

Au moment même ou nous avons pu obtenir quelques renseignements précis, nous nous sommes mis à l'œuvre. Et je déclare que pas une personne sensée n'aurait été justifiable de supposer, en s'appuyant sur le rapport de M. Ogilvie nous prédisant une augmentation rapide de la population dans ce territoire, l'excitation générale et sans précédent, qui a eu lieu. En effet il y avait deux ans que M. Ogilvie n'avait eu aucune communication avec le monde civilisé et qu'il se trouvait au Yukon lorsqu'il écrivait cela.

Personne ne respecte plus que moi M. Ogilvie, mais celui-ci sera le premier à admettre que le chef du département qui l'employait, qu'un ministre de la Couronne, ne pouvait donner une telle portée à une déclaration faite, pour ainsi dire, en passant, et ne pouvait en conclure que des gens de toutes les parties du monde afflueraient dans le district du Yukon.

Comment M. Ogilvie pouvait-il le savoir? Il n'avait aucune communication avec le monde extérieur. Les seuls gens dont il pouvait parler étaient les quelques mineurs qui se trouvaient dans le voisinage immédiat du Yukon sur la frontière de l'Alaska. Il pouvait supposer que ces mineurs se mettraient en marche et viendraient y choisir des claims sur la crique que, nous dit-il, on venait de découvrir, et d'où deux hommes ont extrait tant d'or dans une seule batée.

Le rapport de M. Ogilvie était très court. Je l'ai lu plusieurs fois et discuté avec plusieurs membres de cette Chambre, et nous nous sommes demandés si dans le temps, ces découvertes avaient ou non quelque valeur. Cependant l'on a prétendu aujourd'hui qu'un ministre de la Couronne devait sur la foi d'une déclaration de ce genre, encourir une dépense s'élevant à plusieurs centaines de mille dollars. C'est la chose la plus insensée qu'un homme ai jamais imaginée! et le chef de l'opposition aurait été le premier à me dénoncer, si j'eusse demandé le vote d'un tel crédit, avant d'en savoir au juste quel en serait l'emploi.

Même après qu'il fut connu que le Yukon était une région aurifère,—et nous n'avons su la chose qu'à l'arrivée de *l'Alaska*, du premier bateau transportant une grande quantité d'or, nouvelle qui a causé beaucoup d'émotion,—nous n'avions pas, sur la richesse et l'étendue de ces découvertes, des renseignements assez précis pour nous autoriser à faire d'aussi vastes et exorbitantes dépenses au sujet du territoire du Yukon.

Mais avant ce temps-là nous avions pris certaines mesures. Je n'ai pas envisagé l'affaire au même point de vue que les honorables membres de la gauche qui, eux, n'ont pas même lu,—autant que je puis en juger,—les rapports des fonctionnaires qu'ils avaient envoyés dans cette région.

Avant ce temps-là, j'avais dépêché un commissaire des mines, l'autorisant à régler les difficultés qui pourraient surgir relativement aux concessions minières. J'avais donné à cet homme deux aides, convaincu que j'étais alors, que ce personnel suffirait amplement au travail à faire. La fièvre de l'or se répandant de plus en plus, nous avons pris de nouvelles mesures nécessitées par les circonstances, suivant nous.

Nous avons pris les moyens d'augmenter l'effectif de la police à cheval, de recruter des hommes dans ce but, de les équiper et d'expédier les provisions nécessaires aussi promptement que possible.

Mais nous n'avions pas prévu l'affluence considérable qui s'est portée l'automne dernier vers le territoire du Yukon ; et ce n'est qu'aux derniers jours de l'été—et la Chambre ne nous en blâmera pas, je crois—que nous nous sommes rendus compte de la position.

Nous voyions bien ce qui se passait autour de nous et ce que les journaux nous racontaient de jour en jour ; mais, ne désirant pas prendre des mesures importantes que les circonstances ne nous auraient pas justifiés de prendre, et ne désirant pas faire des dépenses plus considérables que les circonstances n'auraient pas justifiées, nous n'avons fait que ce qui était absolument nécessaire dans le temps.

Plus tard, nous avons constaté, vu les circonstances tout à fait exceptionnelles qui se sont présentées et qui pouvaient se présenter, qu'il était de notre devoir d'adopter de nouvelles et beaucoup plus amples mesures pour la protection et l'approvisionnement de ce territoire. Dans quelques minutes, je vous rapporterai certains faits.

Je n'ai envisagé la question sous cet aspect que pour démontrer que l'honorable chef de l'opposition, en désespoir de cause, et pour masquer le changement de front que lui a fait opérer l'honorable député d'York-ouest (M. Maclean), a essayé de donner aux paroles de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux une signification qu'elles n'ont pas et attaquer ainsi le gouvernement dans sa position inexpugnable et invincible.

L'honorable député (sir Charles Tupper) a ensuite tourné ses batteries contre moi. Je ne sais pas au juste si j'aime mieux ses censures ou ses éloges, mais je crois qu'en somme, je préfère ses attaques ; car les amis qui m'entourent conçoivent des soupçons quand l'honorable député me loue.

L'honorable chef de l'opposition a dit : " Pourquoi n'a-t-on pas pris les moyens de pousser les travaux, quand M. Jennings a rencontré le ministre de l'Intérieur, et a fait avec lui sur la *Quadra*, le voyage de Wrangel à Vancouver." Peut-on supposer que M. Jennings n'ait pas communiqué à son compagnon de voyage sur le steamer, tous les renseignements nécessaires au sujet de cette route ?

Un député sensé peut-il supposer qu'un ministre va se mettre en tête de construire un chemin de fer depuis la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin et de là se rendre au Yukon par voie de la rivière Hootalinqua, sans savoir si cette rivière est navigable ou ne l'est pas ?

Je présume que, dans sa vaste expérience, le ministre des Chemins de fer et Canaux en aurait agi ainsi.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je veux dire l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (sir Charles Tupper).

L'honorable chef de l'opposition a examiné très attentivement quelques parties du rapport de M. Jennings ; je lui recommande l'étude de certains passages dont il n'a pas parlé. Que l'honorable député regarde à la page 13, et il y verra un rapport de M. Arthur St. Cyr, en date du 6 janvier.

M. SIFTON.

M. Jennings n'a reçu ce rapport que quelques jours plus tard. Je ne pense pas avoir reçu le rapport de M. Jennings avant le 13 ou 14 du même mois.

Je ne pouvais pas demander des soumissions pour la construction du chemin de fer sur le simple rapport de M. Jennings, car j'avais besoin du rapport de M. St. Cyr, envoyé par M. Jennings, sur mes ordres, afin de s'assurer si le lac Teslin et la rivière Hootalinqua étaient navigables ou non.

Ainsi donc, lorsque nous nous sommes mis à l'œuvre, nous avions une place bien définie, nous étions parfaitement fixés sur certains faits et nous savions que la route que nous choisissions pourrait être acceptée par le parlement pour le transport des voyageurs et des marchandises dans ce territoire.

Nous ne pouvions agir sur le rapport de M. Jennings, sans savoir par un autre rapport si les lacs et les rivières au terminus du chemin de fer projeté étaient navigables ou non. Et ce dernier rapport est en date du 6 janvier ; M. Jennings ne l'a eu qu'un ou deux jours après, et je ne l'ai reçu que le 13 janvier. Le contrat a été signé le 25 janvier ; et sans répondre plus longuement aux critiques de l'honorable député à ce sujet, la Chambre conviendra avec moi, je crois, que le gouvernement ne pouvait pas procéder avec plus de célérité.

Il n'est pas nécessaire, je pense, de discuter plus au long les remarques de l'honorable chef de l'opposition. Qu'il me suffise d'ajouter que l'une des principales raisons, ou des prétendues raisons que l'honorable député nous a données cette après-midi pour expliquer sa volte-face, c'est qu'une autre compagnie avait offert de construire une ligne de Pyramid-Harbour, par voie du Pas-de-Chilkat et Fort-Selkirk, moyennant une subvention de 5,000 acres par mille.

Cette offre, qui n'est qu'un mythe, semble avoir eu un effet désastreux sur l'esprit de l'honorable député (sir Charles Tupper). Ce sera probablement un soulagement pour mon honorable ami que d'apprendre de ma bouche que cette offre est sortie de toutes pièces de l'imagination de nos bons amis les journalistes ; et que jamais pareille offre n'a été faite au gouvernement ou à l'un des ministres personnellement.

Par conséquent, la comparaison que l'on a faite dans la presse et même dans cette Chambre, entre le projet que nous discutons, et cette prétendue offre, n'a donc aucune raison d'être ; car, comme je viens de le dire, cette offre n'a jamais été faite. Je désire être bien compris à ce sujet, car d'une manière des plus étranges et qui leur fait peu honneur, certains journaux ont écrit, sans se donner la peine de vérifier, comme si cette offre eut réellement été faite. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ayant exposé la question sans mentionner cette offre on aurait pu au moins interpeller le gouvernement à ce sujet et obtenir des renseignements précis, avant de prendre comme admis que telle offre avait été faite et refusée.

M. FOSTER : Me serait-il permis de faire une question à mon honorable ami ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Certainement.

M. FOSTER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit, en propres termes, que d'autres

personnes, entrepreneurs, compagnies ou corporations, et en grand nombre, avaient été mentionnées. Sans doute que mon honorable ami (M. Sifton) est bien au courant de toutes les négociations qui ont eu lieu. Ces négociations paraissent s'être faites verbalement, mais il admettra, je crois, que la Chambre a des droits à des explications complètes et a droit de connaître le nom des personnes qui ont fait des propositions, la portée de ces propositions et les conférences qui ont eu lieu à ce sujet. La Chambre aimerait beaucoup connaître ces détails.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Il est parfaitement exact de dire qu'il y a eu des négociations verbales, mais il n'est aucunement exact de déclarer que le gouvernement a reçu une offre quelconque pour la construction d'un chemin de fer par les routes que l'on a mentionnées. Toutes les propositions faites à ce sujet sont contenues dans les documents que l'on a déposés cette après-midi sur le bureau de la Chambre.

J'aimerais à répéter ce que j'ai dit à ce sujet, afin de rendre ma déclaration plus explicite encore.

Je répète que les documents déposés sur la table cette après-midi contiennent toutes les offres que l'on a faites au gouvernement au sujet de la construction de chemins de fer au Yukon, à ma connaissance du moins. Je dirai sur ce point—non que j'attache beaucoup d'importance, mais simplement pour être aussi exact que possible, qu'il y a eu, dans le cours des négociations;—et la Chambre le comprendra facilement,—plusieurs conférences et projets de contrat, entre le gouvernement et MM. Mackenzie et Mann; mais il n'y avait encore là aucune offre déterminée, et, que de temps à autre, avant la signature du contrat définitif, ces projets ont été amendés et changés. Les lettres, dont des copies ont été déposées sur les bureau cette après-midi, contiennent les termes mêmes des propositions qui ont été faites, et par conséquent la Chambre possède les renseignements les plus complets sur la matière.

Je veux maintenant dire quelques mots, M. l'Orateur,—non pas sur le projet du chemin de fer, mais sur certaines circonstances qui feront mieux comprendre le sujet que le gouvernement avait à traiter.

Je l'ai dit et je le répète, je ne crois pas que l'on puisse reprocher au gouvernement une seule minute de délai au sujet de l'administration des affaires du district du Yukon. Toutes les mesures ont été prises aussi promptement que possible, et dans des circonstances excessivement difficiles et pénibles.

Lorsqu'il fut évident pour le gouvernement que le moment d'agir était arrivé et qu'il fallait prendre des mesures spéciales pour l'administration de ce district, la Chambre comprendra qu'il n'y avait aucun fonctionnaire dans le département de l'Intérieur, à l'exception peut-être du Dr Dawson qui, il y a quelques années, a fait une exploration géologique dans ce district,—qu'il n'y avait, dis-je, dans le département de l'Intérieur, aucun fonctionnaire en état de nous fournir, d'après son expérience personnelle, des renseignements précis sur ce territoire.

Toutes les mesures prises avant ma rencontre avec M. Ogilvie à Vancouver, le premier octobre, l'ont été sur les renseignements les plus vagues et les moins précis. Nous avions bien les levers et le rapport de M. Ogilvie, mais je puis dire à la gauche que pour faire avec intelligence le travail qui nous incombait, ces rapports, ne nous étaient pas d'une grande utilité. Par exemple, il nous a été absolument impossible de constater avec justesse et précision à quelle époque de l'année et pendant combien de temps, il y avait de la glace sur les lacs et les rivières dans la partie inférieure de ce district.

Il nous a été impossible de savoir quel serait approximativement l'état des défilés à cette époque de l'année. Tout ce que nous pouvions faire c'était d'équiper et d'approvisionner notre police à cheval et de l'envoyer à travers ces défilés, afin de connaître les résultats du voyage.

Un honorable député, dont je ne me rappelle pas le nom en ce moment, a parlé de la nomination du major Walsh ; à ce sujet, je dirai que bien que le major Walsh ait été nommé vers la mi-août, il n'a accepté le poste qu'on lui offrait qu'à la condition expresse de ne pas être obligé de partir avant le 15 septembre. Ce n'est pas une mince affaire pour un homme que d'abandonner ses occupations et de briser ses relations sociales pour accepter un poste où sa vie sera continuellement en danger ; cependant, le major Walsh a courageusement accepté les fonctions que le gouvernement lui offrait. Il a courageusement rempli ses devoirs, et sa conduite est au-dessus de tout éloge, et le pays lui doit une reconnaissance éternelle, et le major Walsh était justifiable d'imposer comme condition à son acceptation, à savoir de ne pas être tenu de partir avant le 15 septembre.

A cette date, nous avons eu des nouvelles de la police à cheval nous apprenant que les officiers qui avaient consenti à traverser le Pas de White avec leurs provisions, s'y débattaient sous la pluie et dans la boue et au milieu des plus terribles difficultés, et qu'ils avaient presque complètement échoué dans les tentatives qu'ils avaient faites pour traverser ce pas avec leurs provisions. Enfin de compte, l'on a dû se contenter de faire franchir ce Pas a vingt hommes, avec des provisions pour le voyage à Dawson-City. Le reste du détachement n'a pu aller plus loin. L'on m'avait demandé d'accompagner le major Walsh et de prendre les mesures que je pourrais juger nécessaires pour vaincre les difficultés. Le gouvernement a acquiescé à ce désir. Sans perdre de temps, je suis parti avec le major Walsh. Les membres de cette Chambre ne peuvent concevoir les terribles difficultés que depuis son départ, le major Walsh et ses hommes, ont eu à surmonter, afin de pouvoir établir et approvisionner des postes et sauver ainsi la vie à plusieurs infortunés en route pour le Yukon.

Mon honorable ami peut traiter cette question sur le ton railleur et insolent qu'il sait si bien prendre et qui est souverainement déplacé dans la discussion d'une affaire publique de cette importance, mais le Canada peut, avec un certain orgueil, je crois, regarder depuis le sommet des montagnes où est provisoirement tracé la ligne frontière, jusqu'au cent quarante et unième degré de longitude, et constater que personne n'y meurt de faim, que la loi y est aussi bien maintenue que dans les rues de la ville d'Ottawa, que la parole d'un officier du gouvernement canadien fait loi dans le district même si cette parole est transmise à cent ou à cent cinquante milles de distance par un messager dont tout l'équipage est un traîneau attelé de chiens.

Ce résultat n'a pas été obtenu sans sacrifices et sans efforts. Je ne m'en fais pas une gloire personnelle, mais j'en revendique l'honneur pour les.

hommes qui ont vaincu des difficultés insurmontables jusque-là, des difficultés qui ont arrêté les autres hommes chargés de l'administration des affaires du gouvernement canadien dans ces lointaines régions.

Je suis convaincu, M. l'Orateur, que nos amis les Américains sont, quant à ce qui regarde leur territoire, dans une impuissance complète. Le général Alger, le secrétaire de la guerre, étant malade et incapable de se rendre ici pour obtenir des renseignements, le ministre de la guerre a dû avouer son ignorance presque complète de la question qu'il avait à envisager, car le même état de choses qui existait autrefois dans notre territoire existe encore dans celui de nos voisins.

Le général, donnant pour raison que la maladie le tenait alité, m'a télégraphié de me rendre à Washington, pour le renseigner sur le sujet. Mon honorable ami me reproche de vouloir aller dans la capitale des Etats-Unis. Je n'ai pas vu quel mal il y avait pour moi de me rendre à Washington dans le but de fournir aux Etats-Unis les renseignements dont ils ont besoin pour protéger leurs gens et empêcher ces derniers de mourir de faim ; et encore aujourd'hui, je n'hésiterais à faire ce voyage, si je croyais par là pouvoir sauver la vie d'un seul homme dans le territoire du Yukon. Même les journaux américains, surtout ceux des côtes du Pacifique, qui ne sont pas sympathiques aux Canadiens, et à moi en particulier, car ils me font l'honneur de supposer, pas complètement à tort peut-être, que je fais d'assez grands efforts pour aider nos amis de Victoria et de Vancouver, et incidemment et indirectement nos marchands et nos manufacturiers en général à obtenir leur part, et leur part doit être tout le commerce du Klondike,—ces journaux, dis-je, notamment ceux publiés à Puget-Sound, à Tacoma, à Seattle et dans d'autres endroits des Etats-Unis, rendent le plus flatteur hommages à nos officiers qui, depuis le camp du major Walsh jusqu'au sommet des montagnes où s'étend notre juridiction, ont réussi, en déployant un zèle infatigable, à prévenir la famine ; et jusqu'aujourd'hui, si j'en crois mes renseignements, pas un homme n'est mort de faim sur la terrible route qui conduit au Yukon.

Quelqu'un a demandé, l'autre jour, sur un ton sarcastique,—je crois que c'est l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), pourquoi le major Walsh était campé loin de Dawson-City. Je vous demande, au nom du bon sens, que ferait le major Walsh à Dawson-City ? Nous avons là, quarante hommes de la police à cheval et un personnel d'officiers assez nombreux pour tous les besoins de la ville. Le major Walsh est à l'endroit qu'on lui a assigné, remplissant les devoirs qu'on lui a imposés ; et lorsqu'il croira avoir pris les moyens de parer à toutes les éventualités, alors et non auparavant, il se rendra à la ville de Dawson, et y fera l'ouvrage qui lui est prescrit. Ce serait pour moi une tâche pénible que d'être obligé d'expliquer ici que le major Walsh et ses hommes se sont enfermés dans Dawson et n'ont pas prêté la main aux gens qu'ils ont dépassés sur la route, et les y ont peut-être laissés mourir de faim. Comme je l'ai dit tout à l'heure, le major Walsh remplit les devoirs qui lui ont été assignés et sa conduite est au-dessus de tout éloge. Et il m'est bien agréable, M. l'Orateur, de pouvoir au plus fort d'une discussion politique, rendre hommage à un homme qui, sans être poussé par des besoins pécuniaires et sans être attiré par les émoluments à recevoir, a sacrifié son repos, son confort et sa sûreté pour remplir ce qu'il croyait être un devoir envers sa patrie.

M. SIFTON.

Je me suis peut-être étendu trop longtemps sur ce sujet. Je désire indiquer en peu de mots, ce que, suivant moi, nous pouvons attendre de ce vaste territoire. Je n'abuserai pas de la patience de la Chambre, je vais être bref. Le rapport de M. Ogilvie traitant des découvertes les plus récentes qui ont été faites dans ce district, est aujourd'hui entre les mains de tous les députés.

Dans le cas où les membres de la Chambre n'auraient pas tous eu l'occasion d'en parcourir les pages, je me permettrai d'en lire un court extrait fournissant un résumé bien précis de ce qu'on peut espérer de cette région, et nous indiquant l'opinion que nous devrions avoir de ce qu'elle peut produire. Je fais cette lecture parce que je crois bon qu'on tente d'acquérir une idée intelligente de la nature de cette contrée, et je la fais surtout pour le profit des membres de l'opposition. Car les discussions de quelques-uns d'entre eux au sujet de ce que peut produire cette région, et de la facilité avec laquelle on peut y trouver des mines d'or, indiquent, non seulement que ceux-ci n'ont pas lu ce rapport, mais qu'ils n'ont jamais rien lu concernant les contrées aurifères du monde entier ; et quand même les membres de la droite trouveraient cette lecture un peu fatigante, je demanderai à mes honorables amis de la gauche d'y prêter leur attention.

M. Ogilvie dit :

En possession de ces faits, nous pouvons affirmer avec confiance que nous avons ici, dans les territoires du Nord-Ouest, une région d'au delà 300 milles de long sur 500 milles ou plus de large à la frontière méridionale, car cette zone s'étend, au sud-est, jusque dans la Colombie anglaise, et, pourrions-nous raisonnablement prétendre, jusqu'au 141e degré de longitude et au delà, car quelques-uns des cours d'eau qui prennent leur source à cet endroit ou près de là, et qui se jettent dans l'océan Pacifique à l'ouest du Mont Saint-Elie, recèlent de l'or dans leurs cours inférieurs, et le fait qu'il en est de même dans leurs cours supérieurs peut être raisonnablement supposé. Plus loin dans l'intérieur on a découvert de l'or dans les eaux supérieures de la Tanana, près des sources de la Forty-Miles, et en 1873 et 1874 Harper et Harte ont trouvé de l'or dans la branche sud de la rivière White, dans le voisinage de la frontière, le tout établissant notre prétention. Nous devons donc conclure avec raison que toute cette partie occidentale des territoires du Nord-Ouest, comprise entre la limite vers l'est de la région arrosée par le Yukon et ses tributaires, et le 141ème degré de longitude, sera constatée renfermer, plus ou moins, des gisements aurifères.

La frontière occidendale de cette région—le 141ème degré de longitude, ou la frontière internationale,—a au delà de 300 milles de long ; la frontière méridionale—le 60ème parallèle de latitude—a environ 500 milles, et la frontière nord-est, ligne irrégulière s'étendant du 60ème parallèle au 141ème degré de longitude, sous le 65ème degré de latitude approximativement, a au delà de 600 milles. Ces trois lignes bornent une étendue d'environ 125,000 milles carrés, dans laquelle l'or est répandu avec plus ou moins de profusion.

A nombre des endroits mentionnés, il serait rémunérateur de travailler même dans les conditions actuelles, et à nombre d'autres çà le sera lorsqu'on possèdera, pour attendre et pour développer la région, les facilités qu'on prévoit pour l'année prochaine. Je dois faire remarquer que cette vaste région tout entière doit sa réputation maintenant universelle à la richesse de 140 claims situés dans la division du Klondike. Cent de ces claims sont sur la crique Bonanza, et environ quarante sur l'Eldorado. Pour employer un terme minier, beaucoup de ces claims sont des "supérieurs," et si les indices qu'on connaît aujourd'hui ont quelque valeur, les claims de ces criques doivent être estimés à soixante ou soixante-dix millions de dollars.

Considérant cette division dans son ensemble, composée des trois criques que nous venons de nommer, tributaires de la crique Indian, et formant une région

d'environ 35 milles de long sur 25 milles ou plus de large, il y a dans cet espace, si l'on peut se fier aux indices, cent millions de dollars en perspective. Nul ne peut garantir ce montant, mais le travail des prospecteurs jusqu'à présent le fait prévoir d'une façon assez concluante. Cette région est exceptionnellement riche.

Je recommande cette réflexion à l'attention de l'honorable chef de l'opposition, qui semble croire que les entrepreneurs du chemin de fer projeté n'auront qu'à se rendre en cette contrée pour y trouver partout de ces terres aurifères à tous les milles ou deux.

On n'a jamais rien trouvé de pareil jusqu'à présent en cette contrée-là, et réellement bien peu de pays ont été l'objet de semblables découvertes; et tout en ne pouvant pas affirmer avec confiance qu'on fera d'autres découvertes aussi riches que celles-là, nous croyons absolument improbable que l'or soit répandu sur une telle étendue, pour ne l'être abondamment qu'à un endroit n'en formant pas la 140me partie,

Quelques Voix : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Parfaitement. S'ils croient que les terrains aurifères s'y découvrent aisément, les membres de la gauche auront le premier avantage.

Quelques VOIX : Non.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ils n'ont qu'à engager leurs prospecteurs et à les envoyer là. Il n'y a rien au monde capable d'empêcher ces messieurs de choisir leurs claims tout de suite, et ils auront encore jusqu'au 15 juin pour choisir leurs claims avant que la compagnie de chemin de fer ait le privilège de choisir des terres.

Je parlerai tout à l'heure à ces messieurs des concessions minières.

Si l'on ajoute à cette étendue une partie de la région septentrionale de la Colombie anglaise, nous l'augmentons de près de deux fois autant, et l'étendue comparative de la région du Klondike se trouve beaucoup diminuée.

Ainsi parle M. Ogilvie.

Voici maintenant l'opinion d'un homme qui a passé des années dans ce pays-là, et dont le langage est empreint de bon sens :—

Considérée dans son ensemble, la région que nous possédons là est une vaste région remplie de promesses, et et promettant autant, on peut le prétendre, que n'importe quelle autre région de même étendue dans le monde. Les conditions naturelles ne sont pas aussi favorables qu'on les trouve dans beaucoup d'autres endroits, mais le temps et l'industrie en modifieront sans doute agréablement un bon nombre, et la récompense peut être grande.

Voilà un exposé raisonnable de la conclusion de M. Ogilvie et de celle à laquelle doit arriver celui qui examine soigneusement le sujet, en tâchant de se mettre au courant des renseignements que l'on peut aujourd'hui se procurer.

Je signalerai maintenant à la Chambre quelques-unes des difficultés d'une nature territoriale qui rendent difficile au gouvernement la solution de ce problème.

J'ai été un peu surpris d'entendre les remarques faites à ce sujet par le chef du parti qui, de l'avis, si souvent répété, de l'érudit et classique député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), possède l'instinct de gouvernement, quoi qu'il puisse être, cet instinct qui, dit-il, est l'apanage exclusif des membres de la gauche. L'un des grands indices de cet instinct doit être, je crois, l'unanimité, la loyauté. Or, quand on voit un parti faire preuve de l'harmonie que dénote l'accord existant entre l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) et son chef, ainsi qu'entre une autre de ses lumières dirigeantes, l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), et ce même chef ; quand on voit un parti conduit par des hommes entre lesquels règne autant d'intimité et autant d'union fraternelle ; quand on constate dans un parti cette loyauté mutuelle que ne viennent pas ternir des actes comme celui-ci, par exemple, où l'on lance un limier sur la piste de son chef pour savoir quand il est interviewé par un reporter Alors, sans doute, vous avez devant vous un parti qui possède l'instinct de gouvernement.

Je ne prétends pas que cela soit absolument pertinent à la question, mais les remarques de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest au sujet de l'instinct de gouvernement sont vraiment si amusantes qu'il est difficile de s'empêcher de s'y arrêter.

J'ai été un peu surpris de voir l'homme qui dirige le parti doué de cet instinct de gouvernement à un si haut degré, se conduire aujourd'hui de manière à ne pas faire honneur au plus obscur orateur de hustings que la campagne la plus inculte ait jamais vu, en discutant dans les termes les plus indignes les relations internationales les plus délicates qui existent entre les deux gouvernements du Canada et des Etats-Unis ! Comment ! je suis étonné, M. l'Orateur, qu'un homme qui a été des années dans l'administration publique du pays ne semble pas comprendre que des discours de ce genre sont faits pour provoquer les plus graves malheurs et les plus grandes difficultés entre les nations, soulevant l'esprit public et en enflammant les sentiments des gens mal informés, ignorant les responsabilités qui incombent aux membres du gouvernement aux prises avec des difficultés de cette nature. Les Etats-Unis se trouvent en face de très grandes difficultés sur la côte du Pacifique. Ils ont là une population très excitée au sujet du commerce du Klondike, qui, peut-être, ne se soucie pas beaucoup des conséquences qui peuvent résulter des mesures qu'elle pousse son gouvernement à adopter. Je dois dire que d'après les conversations que j'ai eues avec des membres du gouvernement américain, celui-ci sent les responsabilités qui lui incombent à titre de gouvernement d'une nation civilisée ; et nous, de notre côté, nous reconnaissons les responsabilités auxquelles nous sommes sujets aux mêmes titres, en agissant avec un autre pays civilisé d'une manière honnête, décente et courtoise. Pour ce qui concerne le gouvernement de la république voisine, nous n'avons nullement eu lieu de nous plaindre des méthodes qu'il a jugé à propos d'adopter au sujet des affaires de la région en question. Sa conduite a été toute courtoise à notre égard, et malgré qu'il y ait des difficultés—car les difficultés politiques n'existent pas seulement dans notre pays—et qu'il ne puisse pas toujours faire ce qu'il voudrait, j'ose dire que le bon sens des membres de cette Chambre, non seulement de la droite, mais aussi de la gauche, trouvera comme moi que le secrétaire du Trésor des Etats-Unis, a agi avec la plus grande condescendance possible en modifiant les règlements de son pays et en établissant des règlements à Dyea et à Skaguay de nature à faciliter et favoriser le commerce canadien. Je me permettrai de déclarer que cet acte est l'une des choses dont le peuple canadien, ainsi que le parti politique dominant qui le représente, se souviendra avec gratitude dans la discussion des questions de ce genre.

Ces règlements ont été changés, et nos amis qui se trouvent actuellement sur la côte du Pacifique nous informent qu'ils donnent parfaite satisfaction, combinés avec les arrangements supplémentaires faits par le ministre des Douanes (M. Paterson), afin d'assurer leur application et de leur faire atteindre leur objet plus efficacement.

En outre, notre police à cheval a traversé, par eau et par terre, le territoire américain sans nul obstacle. Toutes les facilités qu'on a pu nous accorder nous ont été offertes ; et aujourd'hui bien qu'il reste quelque chose à faire relativement à la rivière Stikine et à la navigation dans cette rivière—ce dont je parlerai tout à l'heure,—je déclare que jusqu'à présent, pour ce qui concerne le cabinet américain, le traitement le plus juste, le plus raisonnable et le plus courtois nous a été accordé à cet égard. En ma qualité de membre du gouvernement je n'aurais pas rempli mon devoir si, après avoir entendu les vociférations de ce soir, je n'avais pas fait preuve, à l'égard du gouvernement américain, de la justice et de la loyauté de faire cette déclaration.

Il est facile à certains hommes, spécialement aux députés qui écrivent des lettres aux journaux sous une signature autre que la leur, d'amoindrir les difficultés. Mais qu'on me permette d'expliquer à la Chambre la position difficile dans laquelle nous nous sommes trouvés au sujet de ce territoire.

En consultant la carte géographique, on verra que Dyea et Skaguay, situés à l'entrée de la région du Yukon, sont à près de mille milles de Vancouver. Et nous ne pourrions pas y envoyer un officier, nous ne pourrions pas y expédier une carabine ni un revolver, ni les munitions d'un seul coup de fusil, ni une livre de provisions, sans la permission des Etats-Unis. C'eut été un acte d'hostilité de notre part que d'envoyer notre police à cheval et nos officiers, pourvus de leurs armes et de leurs munitions, sans au moins la permission tacite de nos voisins. La chose aurait eu certainement ce caractère si nous avions traversé leur territoire, soit par terre, soit par eau, après avoir reçu défense de le faire. Nous étions dans la position d'avoir à pourvoir à l'administration d'un vaste territoire situé à mille milles de la plus proche de nos villes, et nous ne pouvions pas y parvenir sans passer par les eaux ou le territoire des Etats-Unis. Et notre honorable ami qui dirige son parti avec l'instinct de gouvernement aurait voulu nous voir agiter la hache de guerre et dire que nous n'aurions rien de commun avec ces voraces Yankees. Il aurait vu qu'il n'aurait pas eu la possession du territoire dans les six mois ou à peu près, s'il avait suivi cette politique. Ses officiers seraient morts de faim. Il n'aurait pas pu affirmer son autorité dans le territoire ou exercer son administration avant six mois. Pour cela, les Etats-Unis n'avaient qu'à dire qu'ils ne pouvaient pas nous permettre d'envoyer des troupes ou de la gendamerie à travers leur territoire, et nous n'aurions pu nous plaindre beaucoup de cette décision.

Nous aurions pu trouver cette conduite peu bienveillante et peu amicale, mais voilà tout. Et ceux qui auraient voulu se rendre au Yukon auraient pu le faire, mais nous n'aurions pu aller leur y procurer les bienfaits d'un système administratif, ni voir à y faire appliquer des règlements. On n'aurait eu nullement à se soucier de règlements concernant les mines alors. Le pays aurait été à la merci de quiconque eût voulu s'y rendre ; il n'y aurait eu ni loi ni ordre ; la bonne et juste réputation du Canada se serait trouvée dépréciée.

Cette difficulté était l'une de celles que nous avions à surmonter. Je répète que le gouvernement américain, sur ce point, nous a traités avec les plus grands égards. Je veux que mon honorable ami le député de Victoria (M. Prior), avec qui je crois avoir eu quelque correspandance, et qui, je pense, a probablement été influencé dans une certaine mesure par l'excitation naturelle qu'a produit la question du commerce sur la côte du Pacifique ; je veux, dis-je, qu'il comprenne que, tout en constatant le sentiment le plus intense qui soit dans les villes de la côte du Pacifique au sujet de cette question de commerce, nous n'avons nullement eu lieu de nous plaindre du gouvernement américain dans ses rapports avec nous sur la question. Comme mon honorable ami le député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) l'a dit dans ses remarques sur l'adresse, il y a lieu à explication au sujet des règlemenrs relatifs à Dyea et Skaguay, que j'avais déclaré devoir être prêt bientôt. Il est parfaitement vrai qu'il y a eu retard, et que ce retard n'a pas encore été complètement expliqué, j'ignore avoir un droit particulier quelconque à une explication de la part du secrétaire du Trésor américain. Quand je suis allé le voir il m'a dit que les règlements émaneraient de telle manière qu'ils favoriseraient notre commerce sous tous les rapports sous lesquels nous avions raisonnablement le droit de l'espérer, et qu'il pensait pouvoir les publier bientôt. Il n'a pu le faire aussi tôt qu'il le croyait, mais je n'ai pas compris que j'avais le droit de lui demander des explications à ce sujet. J'ai reçu un télégramme de l'assistant secrétaire du trésor m'informant que la cause du retard était qu'il désirait consulter le percepteur des douanes de l'Alaska, pour obtenir des renseignements au sujet de matières locales qu'il devait comprendre, pensait-il, avant de publier les dits règlements.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Puisque l'honorable ministre a bien voulu mentionner certaine remarque que j'ai faite, je lui dirai qu'il devrait, contrairement à ce qu'il semble croire, répondre à la question que renfermait cette remarque, savoir : pourquoi il a envoyé le 3 janvier un télégramme déclarant qu'il avait été décidé entre le gouvernement américain et lui des règlements par lesquels les odieuses exactions alors exercées seraient abolies.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Elles l'ont été.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Mais ce télégramme en date du 3 janvier n'était pas une promesse, c'était une déclaration formelle assurant à la population de la côte du Pacifique que les règlements avaient été modifiés et changés.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Le secrétaire du Trésor m'avait assuré qu'il ferait émaner immédiatement des règlements qui auraient l'effet de mettre fin à la nécessité de payer les droits alors réclamés, et c'est ce que je télégraphiai à la chambre de commerce de Victoria et à celle de Vancouver aussi, je crois. Les règlements devaient immédiatement être rédigés et publiés. Je ne doutais nullement, lors de l'envoi de ce télégramme, qu'ils le seraient dans un jour ou deux, mais la chose fut différée de jour en jour. Cependant, comme je

l'ai dit, je n'ai pas cru que j'avais le droit de demander d'explication ; car les autorités de Washington nous ont traités fort courtoisement, et je suppose que le retard a été causé par le fait que le secrétaire du Trésor désirait consulter le percepteur des douanes de l'Alaska avant de faire parvenir les règlements à ses officiers. Cette explication est raisonnable, et je ne me suis pas cru justifiable de me plaindre. Toutefois, de temps à autre, je me suis adressé à Washington pour presser la publication de ces règlements aussi tôt que possible.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Si l'honorable ministre me le permet, je lui poserai une question. Ce que voulais savoir, c'était, si possible, une explication plus précise à ce sujet. Je n'ai jamais mis en doute la bonne foi de l'honorable ministre, mais je m'étonnais de l'assurance formelle qu'il avait donnée, nul doute en s'appuyant sur celle qu'il avait reçue de Washington le 3 janvier. J'ai demandé ensuite une explication que l'honorable ministre, je crois, n'a pas fournie, savoir : comment il se fait que cette assurance formelle qu'il a communiquée à la population de la côte du Pacifique n'ait pas été respectée. L'honorable ministre dit que les autorités américaines ont observé la plus grande bonne foi. Je me permettrai de différer avec lui à cet égard. Si son télégramme était fondé sur des faits, on lui avait donné l'assurance formelle que les exactions seraient immédiatement abolies.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je trouve que l'honorable député tire ses conclusions fort cavalièrement. S'il faisait partie d'un gouvernement, et que le membre d'un autre gouvernement déclarerait devoir faire une certaine chose ; et que celui-ci, trouvant que, par prudence, il lui faudrait obtenir un peu plus de renseignements de certains de ses officiers, différerait de quelques jours après le temps fixé de faire la chose promise ; dans ce cas, l'honorable député ne considèrerait pas qu'il y a eu violation de promesse ni acte de mauvaise foi. Je trouve l'explication parfaitement claire.

Eh bien ! j'étais à exposer les énormes difficultés contre lesquelles le gouvernement a eu à lutter au sujet de cette question, et je parlais justement de la difficulté qui a surgi du fait qu'il nous faut passer par le territoire américain pour parvenir dans le Yukon.

M. PRIOR : Que l'honorable ministre me permette de lui poser une question. Dit-il qu'il n'y a pas d'autre route, pour se rendre au Yukon, que celle du territoire américain ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je dis que nous n'y pouvions pas parvenir autrement dans le temps. En faisant une déclaration de ce genre, je suppose que l'honorable député fera la restriction que ferait toute personne possédant une connaissance ordinaire de la géographie. Nous pouvons nous y rendre par voie d'Edmonton. J'ai envoyé des hommes de la gendarmerie par cette route avant de partir moi-même pour l'ouest, et ce n'est que l'autre jour seulement qu'ils ont franchi le sommet des montagnes. Nous aurions pu en envoyer par voie d'Ashcroft ou de Kamloops, et peut-être auraient-ils pu arriver vivants à destination. Mais au point de vue pratique—c'est à ce point de vue que j'ai affirmé ce que j'ai dit—la seule route pour atteindre le Yukon était par le territoire américain.

M. l'Orateur, ma santé n'est pas des meilleures, et elle ne me permettrait pas de continuer ce débat aujourd'hui. Or, comme il me reste encore nombre de questions à traiter, je proposerai l'ajournement du débat.

Motion adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11 heures et demie du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 16 février 1898.

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

PRIÈRE.

COMITÉS PERMANENTS.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'ai l'honneur de présenter le rapport du comité spécial nommé pour préparer la liste des députés devant composer les comités permanents de cette Chambre, avec instruction de faire un rapport de ses travaux.

Voici ce rapport :

N° 1.—PRIVILÈGES ET ELECTIONS.

Messieurs

Angers,	**Lemieux,**
Belcourt,	**Lister,**
Bennett,	**McAlister,**
Bergeron,	**McCarthy,**
Blair,	**McCleary,**
Borden (Halifax),	**McClure,**
Britton,	**McInerney,**
Bruneau,	**McIsaac,**
Cameron,	**Madore,**
Carroll,	**Malouin,**
Caron (sir Adolphe),	**Mills,**
Casgrain,	**Monet,**
Choquette,	**Monk,**
Davies (sir Louis),	**Morrison,**
Davin,	**Mulock,**
Fitzpatrick,	**Powell,**
Flint,	**Quinn,**
Fortin,	**Russell,**
Fraser (Guysborough),	**Sifton,**
Geoffrion,	**Tisdale,**
Haggart,	**Tupper (sir Charles Hibbert),**
Ives,	**Wood (Brockville)—46.**
LaRivière,	
Laurier (sir Wilfrid),	

N° 2.—LOIS EXPIRANTES.

Messieurs

Bazinet,	**Fitzpatrick,**
Beausoleil,	**Fortin,**
Bell (Addington),	**Hale,**
Bennett,	**Harwood,**
Bourbonnais,	**Hurley,**
Carroll,	**Legris,**
Chauvin,	**Logan,**
Copp,	**Meigs,**
Cowan,	**Roche,**
Desmarais,	**Rogers,**
Dugas,	**Seagram,**
Earle,	**Somerville,**
Ethier,	**Tyrwhitt—27.**
Ferguson,	

Et que le quorum du dit comité se compose de sept membres.

N° 3.—CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES.

Messieurs

Angers,
Beattie,
Beausoleil,
Beith,
Belcourt,
Bell (Pictou),
Bennett,
Bergeron,
Bernier,
Bertram,
Bethune,
Blair,
Blanchard,
Borden (Halifax),
Borden (King),
Bostock,
Bourassa,
Britton,
Broder,
Brodeur,
Brown,
Bruneau,
Burnett,
Calvert,
Cameron,
Campbell,
Cargill,
Caron (sir Adolphe),
Carroll,
Cartwright (sir Rich'd),
Casey,
Casgrain,
Champagne,
Charlton,
Chauvin,
Choquette,
Christie,
Clancy,
Clarke,
Cochrane,
Corby,
Costigan,
Cowan,
Craig,
Davies (sir Louis),
Davin,
Davis,
Dechêne,
Desmarais,
Dobell,
Domville,
Douglas,
Dugas,
Dupont,
Dyment,
Edwards,
Ellis,
Erb,
Featherston,
Fielding,
Fitzpatrick,
Flint,
Fortin,
Foster,
Fraser (Guysborough),
Fraser (Lambton),
Frost,
Ganong,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gibson,
Gillies,
Godbout,
Guay,
Guillet,
Guité,
Haggart,
Hale,
Haley,
Harwood,
Henderson,
Heyd,
Hodgins,
Hughes,
Hurley,
Hutchison,
Ingram,
Ives,
Jameson,
Kaulbach,
Kendry,
Klock,
Kloepfer,
Landerkin,
LaRivière,
Laurier (sir Wilfrid),
Lavergne,
Lemieux,
Lewis,
Lister,
Livingston,
Logan,
Macdonell,
Mackie,
MacLaren,
Maclean,
MacPherson,
McAlister,
McCarthy,
McCleary,
McCormick,
McDougall,
McGregor,
McHugh,
McInerney,
McInnes,
McIsaac,
McLennan (Glengarry),
McLennan (Inverness),
McMillan,
McMullen,
Madore,
Malouin,
Martin,
Maxwell,
Migneault,
Mills,
Monet,
Monk,
Montague,
Morrison,
Mulock,
Oliver,
Osler,
Parmalee,
Penny,
Pettet,
Pope,
Poupore,
Powell,
Préfontaine,
Prior,
Proulx,
Quinn,
Ratz,
Reid,
Richardson,
Robertson,
Robinson,
Roche,
Rogers,
Rosamond,
Ross,
Russell,
Rutherford,
Savard,
Scriver,
Sifton,
Snetsinger,
Sproule,
Stenson,
Sutherland,
Talbot,
Tarte,
Tisdale,
Tucker,
Tupper (sir Charles),
Turcot,
Tyrwhitt,
Wallace,
Wilson,
Wood (Brockville),
Wood (Hamilton)—173.

Et que le quorum du dit comité se compose de trente et un membres.

N° 4.—BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ.

Messieurs

Bain,
Beattie,
Beith,
Belcourt,
Bell (Addington),
Bell (Pictou),
Bennett,
Bethune,
Bourbonnais,
Broder,
Brodeur,
Burnett,
Calvert,
Caron (sir Adolphe),
Carroll,
Carscallen,
Casey,
Choquette,
Cochrane,
Corby,
Cowan,
Craig,
Davies (sir Louis),
Davin,
Desmarais,
Dupont,
Dyment,
Earle,
Edwards,
Ellis,
Ethier,
Fitzpatrick,
Fraser (Guysborough),
Fraser (Lambton),
Gauvreau,
Gilmour,
Graham,
Guillet,
Hodgins,
Jameson,
Joly de Lotbinière (sir Henri),
Kaulbach,
LaRivière,
Lavergne,
Leduc,
Legris,
Lemieux,
Livingston,
Logan,
Macdonald (Huron),
MacLaren,
Maclean,
MacPherson,
McAlister,
McClure,
McDougall,
McHugh,
Marcotte,
Martin,
Meigs,
Migneault,
Monet,
Moore,
Morin,
Morrison,
Mulock,
Paterson,
Penny,
Perry,
Prior,
Proulx,
Roddick,
Rosamond,
Russell,
Savard,
Scriver,
Stenson,
Tucker,
Yeo—80.

Et que le quorum du dit comité se compose de onze membres.

N° 5.—ORDRES PERMANENTS.

Messieurs

Bain,
Bazinet,
Bourbonnais,
Broder,
Brodeur,
Brown,
Cargill,
Copp,
Davis,
Douglas,
Dupré,
Earle,
Mackie,
McGugan,
McInerney,
McInnes,
McMillan,
McNeill,
Marcotte,
Maxwell,
Mills,
Monk,
Moore,
Morin,

Erb,
Ferguson,
Fitzpatrick,
Flint,
Hodgins,
Hughes,
Hurley,
Ingram,
Joly de Lotbinière (sir Henri),
Kaulbach,
Landerkin,
Lang,
Leduc,
Pettet,
Quinn,
Ratz,
Rinfret,
Roche,
Ross,
Scriver,
Semple,
Snetsinger,
Stubbs,
Tolmie,
Wilson,
Wood (Brockville)—50.

Et que le quorum du dit comité se compose de sept membres.

N° 6.—IMPRESSIONS.

Messieurs

Bergeron,
Bourassa,
Charlton,
Dupont,
Ellis,
Foster,
Gibson,
Hughes,
Landerkin,
LaRivière,
Macdonald (Huron),
Maclean,
McMullen,
Montague,
Oliver,
Parmalee,
Perry,
Préfontaine,
Richardson,
Somerville,
Sutherland,
Taylor,
Tisdale—23.

N° 7.—COMPTES PUBLICS.

Messieurs

Bergeron,
Bertram,
Blair,
Borden (Halifax),
Borden (King),
Cameron,
Campbell,
Caron (sir Adolphe),
Cartwright (sir Rich'd),
Casgrain,
Champagne,
Clancy,
Clarke,
Cochrane,
Costigan,
Cowan,
Craig,
Davies (sir Louis),
Dobell,
Domville,
Fielding,
Fitzpatrick,
Flint,
Foster,
Fraser (Guysborough),
Fraser (Lambton),
Frost,
Ganong,
Geoffrion,
Gibson,
Gilmour,
Haggart,
Hughes,
Jameson,
Landerkin,
Lister,
Macdonald (Huron),
Macdonell,
McCarthy,
McCleary,
McClure,
McGregor,
McInerney,
McIsaac,
McLennan (Glengarry),
McMullen,
Madore,
Malouin,
Mills,
Montague,
Morrison,
Mulock,
Oliver,
Paterson,
Powell,
Quinn,
Rinfret,
Rosamond,
Sifton,
Somerville,
Sproule,
Sutherland,
Tarte,
Taylor,
Tupper (sir Charles Hibbert),
Wallace,
Wilson,
Wood (Brockville),
Wood (Hamilton)—69.

Et que le quorum du dit comité se compose de neuf membres.

N° 8.—BANQUES ET COMMERCE.

Messieurs

Angers,
Bain,
Beattie,
Beausoleil,
Beith,
Bell (Pictou),
Bernier,
Bertram,
Blair,
Blanchard,
Borden (King),
Bostock,
Bourassa,
Britton,
Brown,
Bruneau,
Calvert,
Cameron,
Campbell,
Cargill,
Carscallen,
Cartwright (sir Rich'd),
Champagne,
Charlton,
Chauvin,
Clarke,
Cochrane,
Copp,
Corby,
Costigan,
Cowan,
Craig,
Davies (sir Louis),
Dechêne,
Dobell,
Domville,
Dugas,
Dupré,
Earle,
Edwards,
Ethier,
Featherston,
Fielding,
Fortin,
Foster,
Fraser (Guysborough),
Fraser (Lambton),
Frost,
Ganong,
Gauthier,
Geoffrion,
Gibson,
Gillies,
Godbout,
Guay,
Guillet,
Guité,
Haggart,
Hale,
Haley,
Henderson,
Heyd,
Hughes,
Hutchison,
Ingram,
Ives,
Kaulbach,
Kendry,
Klock,
Kloepfer,
Landerkin,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Legris,
Lewis,
Lister,
Livingston,
Logan,
Macdonald (Huron),
Macdonald (King),
Macdonell,
MacPherson,
McAlister,
McCarthy,
McCleary,
McCormick,
McDougall,
McInnes,
McIsaac,
McLennan (Glengarry),
McLennan (Inverness),
McNeill,
Madore,
Malouin,
Marcotte,
Migneault,
Morin,
Osler,
Paterson,
Penny,
Perry,
Pettet,
Pope,
Poupore,
Powell,
Préfontaine,
Prior,
Reid,
Richardson,
Robertson,
Rosamond,
Ross,
Russell,
Rutherford,
Scriver,
Seagram,
Sproule,
Stubbs,
Sutherland,
Talbot,
Tarte,
Taylor,
Tisdale.
Tolmie,
Tupper (sir Charles Hibbert),
Wallace,
Wilson,
Wood (Hamilton),
Yeo—129.

Et que le quorum du dit comité se compose de vingt et un membres.

N° 9.—AGRICULTURE ET COLONISATION.

Messieurs

Bain,
Bazinet,
Beith,
Bell (Addington),
Legris,
Lewis,
Macdonald (King),
Macdonell,

Bell (Pictou),	Mackie,
Bergeron,	MacLaren,
Bernier,	McCormick,
Blanchard,	McGregor,
Bostock,	McGugan,
Bourassa,	McHugh,
Bourbonnais,	McInnes,
Broder,	McLennan (Glengarry),
Burnett,	McLennan (Inverness),
Calvert,	McMillan,
Campbell,	McMullen,
Cargill,	McNeill,
Carscallen,	Marcotte,
Casey,	Martin,
Christie,	Maxwell,
Clancy,	Meigs,
Cochrane,	Montague,
Davin,	Moore,
Dechêne,	Morin,
Douglas,	Morrison,
Dugas,	Mulock,
Dupont,	Oliver,
Dupré,	Parmalee,
Dyment,	Pettet,
Edwards,	Pope,
Erb,	Poupore,
Featherston,	Proulx,
Ferguson,	Ratz,
Fisher,	Reid,
Frost,	Richardson,
Gauthier,	Rinfret,
Gibson,	Robinson,
Gilmour,	Roche,
Godbout,	Roddick,
Graham,	Rogers,
Guay,	Rosamond,
Guillet,	Rutherford,
Guité,	Scagram,
Haley,	Semple,
Harwood,	Sproule,
Henderson,	Stenson,
Hodgins,	Stubbs,
Hughes,	Sutherland,
Hurley,	Talbot,
Hutchison,	Taylor,
Ingram,	Tolmie,
Joly de Lotbinière (sir Henri),	Tucker,
	Turcot,
Lang,	Tyrwhitt,
LaRivière,	Wilson,
Leduc,	Yeo—108.

Et que le quorum du dit comité se compose de quatorze membres.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que le rapport soit adopté.

La motion est adoptée.

COMITÉ MIXTE—IMPRESSIONS.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose—

Qu'un message soit envoyé au Sénat informant Leurs Honneurs que cette Chambre s'unira à eux pour former un comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du Parlement; et que les membres du comité spécial permanent des impressions, savoir:—MM. Bergeron, Bourassa, Charlton, Dupont, Ellis, Foster, Gibson, Hughes, Landerkin, LaRivière, Macdonald (Huron), Maclean, McMullen, Montague, Oliver, Parmalee, Préfontaine, Richardson, Somerville, Sutherland, Taylor et Tisdale, agiront au nom de cette Chambre comme membres du dit comité mixte des impressions du parlement.

La motion est adoptée.

Sir WILFRID LAURIER.

AMENDEMENT À L'ACTE RELATIF À L'IMMIGRATION.

M. MAXWELL: Je présente le bill (n° 20) modifiant de nouveau l'Acte relatif à l'immigration chinoise.

Quelques VOIX: Expliquez-le.

M. MAXWELL: L'explication sera courte. Le bill substitue simplement $500 à $50 de taxe par tête.

La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.

COUR SUPÉRIEURE AUX ILES DE LA MADELEINE.

M. LEMIEUX:

1. L'honorable ministre de la Justice a-t-il été informé que le terme d'automne de la cour Supérieure n'a pas été tenu, en 1897, aux Iles de la Madeleine? 2. Dans l'affirmative, quelles sont les raisons qui ont empêché la tenue de ce terme?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): J'apprends que nous n'avons pas reçu cette information.

COUR DE CIRCUIT DE MONTRÉAL.

M. LEMIEUX:

1. Le gouvernement se propose-t-il de nommer prochainement un troisième juge à la cour de Circuit à Montréal? 2. Le gouvernement est-il informé du nombre des brefs émis, des causes entendues et jugées par cette cour durant l'année 1897? 3. Dans l'affirmative, quel en est le nombre?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Le gouvernement étudie actuellement cette question, et la solution en sera connue durant la présente session.

MONOPOLE DES ÉLÉVATEURS.

M. RUTHERFORD:

Le gouvernement a-t-il pris ou se propose-t-il de prendre des mesures pour venir en aide aux cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest en abolissant ce que l'on appelle le monopole des élévateurs?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Le gouvernement comprend l'importance du sujet spécifié dans cette question. Il est actuellement occupé à l'examiner, mais il n'a pas encore pris une décision.

SERVICE POSTAL ENTRE WYEBRIDGE ET WYEVALE.

M. BENNETT (par M. TAYLOR):

Quelle est la personne qui transporte actuellement les malles entre Wyebridge et Wyevale? Quand son contrat expire-t-il et quelle devait en être la durée? Ce contrat a-t-il été donné par voie de soumission? L'entrepreneur actuel a-t-il été notifié que son contrat serait annulé avant la date de son expiration?

Le DIRECTEUR GÉNERAL DES POSTES (M. Mulock): William Edwards est l'entrepreneur de ce service, le contrat est pour quatre ans, expirant le 31 décembre 1899. Cette entreprise

a été adjugée par voie de soumission. Le contrat contient une clause permettant de l'annuler après avoir donné un avis de trois mois, et cet avis a été donné pour mettre le gouvernement en mesure d'établir un service quotidien jusqu'à certains endroits, savoir : *Vasey and Elliott's Corners*, au lieu du service tri-hebdomadaire qui existe actuellement.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE WAVERLY, ONT.

M. BENNETT (par M. TAYLOR) :

M. John Bannister a-t-il été destitué comme directeur de la poste de Waverley, Ontario ? Des plaintes ont-elles été portées contre lui ? Dans l'affirmative, ces plaintes ont-elles été faites par écrit ? Si le dit Bannister a été destitué, a-t-on fait une enquête sur sa conduite comme directeur de la poste ? Dans l'affirmative, un rapport écrit a-t-il été soumis au département ? Et dans ce cas, par qui ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : M. Bannister a été destitué comme directeur de la poste de Waverly, Ont. On a informé le département en octobre dernier que M. Bannister n'avait pas dirigé personnellement son bureau, mais qu'il en avait laissé l'administration à son aide. De plus, on nous a dit que M. Bannister n'était pas compétent à remplir les devoirs de sa charge d'une manière satisfaisante, son bureau comprenant les divisions des mandats de poste et de caisse d'épargne. Ce rapport a été fait par écrit par l'inspecteur des bureaux de poste, qui connaissait personnellement les faits.

CONTRATS DU GOUVERNEMENT-PRESSURATION.

M. CLARKE (par M. DAVIN) :

1. Dans quels contrats conclus par le gouvernement trouve-t-on une clause qui défende la pressuration ? 2. Quel est le montant de chacun de ces contrats ? 3. A qui ces contrats ont-ils été accordés ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : En réponse à la première question, je dirai que les contrats pour la fourniture des uniformes à la milice contiennent une clause interdisant la pressuration. En réponse à la deuxième ; les entrepreneurs sont : L.-H. Boisseau, Montréal, $29,601.50 ; Marsolais et Monday, $11,035. Ces deux contrats sont pour les effets d'habillement des volontaires. Il y a deux autres entrepreneurs au ministère des Postes—Wellis et Cie et l'*Ottawa Supply Co.*—pour la fourniture des sacs de malle pendant quatre ans, mais le chiffre est difficile à constater, attendu qu'il dépend entièrement de la quantité que le gouvernement pourra commander durant ce temps.

LE PREMIER RÉGIMENT DE LA GARDE NATIONALE DE L'ILLINOIS.

M. CLARKE :

A-t-on demandé au gouvernement de permettre au premier régiment de la Garde Nationale de l'Illinois de visiter en armes le Canada au cours de l'été de 1898 ? Dans l'affirmative, la permission a-t-elle été accordée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : Le premier régiment d'infanterie de la Garde Nationale de l'Illinois a demandé par l'intermédiaire du secrétaire d'Etat des Etats-Unis la permission de visiter en armes le Canada durant le mois de juillet prochain, et par arrêté ministériel daté le 24 décembre dernier, cette permission a été accordée.

RECETTES ET OFFICIERS DE DOUANE À SAINT-HYACINTHE.

M. MONK :

1. Quelles ont été les recettes totales du poste de douane de Saint-Hyacinthe du 1er juillet, 1896 au 1er juillet 1897 ? 2. Quel était au 30 juin 1897 le nombre des officiers de douane employés à ce poste ? 3. Combien d'officiers ont été ajoutés depuis lors au personnel de ce poste, et quels sont leurs salaires ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : 1. $48,157.47. 2. Deux. 3. Il n'y en a pas.

NÉGOCIATIONS RELATIVES A LA LIGNE RAPIDE.

M. IVES (par M. TAYLOR) :

1. Quel est maintenant l'état des négociations entre le ministre du Commerce et la maison Petersen relativement à la ligne rapide ? 2. Le gouvernement se propose-t-il de donner plus de délai aux entrepreneurs pour signer le contrat, et dans ce cas, quel délai ? Combien de fois ce délai a-t-il été prolongé ? 3. A-t-on fixé une date précise pour la signature du contrat ? Dans l'affirmative, quelle est la date fixée ? 4. Quel montant a été déposé par la maison Petersen entre les mains du gouvernement au sujet cette affaire, et dans quelles circonstances et à quelles conditions le dépôt a-t-il été fait ? Le dépôt est-il sujet à confiscation par le gouvernement et dans quelles circonstances ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : 1. Il n'y a dans le moment aucune négociation entre le ministre du Commerce et la maison Petersen relativement à la ligne rapide. 2. Le gouvernement ne se propose pas de donner plus de délai aux entrepreneurs pour signer le contrat, ni le délai n'a été prolongé—de fait, le contrat a été signé le 22 mars 1897, et le texte en a été publié dans les procès-verbaux tous les jours du 31 mai au 14 juin 1897, et dans les journaux de la Chambre du 14 et du 15 juin 1897. 3. La réponse est comprise dans la précédente. 4. La somme d'argent déposée par la maison Petersen entre les mains du gouvernement est de £10,000, avec une garantie à la satisfaction du ministre pour une autre somme de £10,000, conformément à la clause 13 du dit contrat. La clause 14 prescrit la confiscation de la somme déposée et de la garantie en cas de défaut de la part des entrepreneurs.

IMPORTATION D'ARTICLES IMPOSABLES.

M. FOSTER :

Quelle a été la valeur des articles imposables importés au Canada et le montant perçu sur ces articles du 1er juillet au 31 décembre 1896 et 1897 respectivement ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : La valeur des articles imposables importés pour la consommation et le montant perçu sur ces articles, du 1er juillet au 31 décembre 1896 et 1897 est la suivante :

Année.	Entré pour la consommation.	Droits perçus.
1896.....	$31,989,671	$ 9,683,691 71
1897.....	35,045,087	10,365,682 35

PERMIS DE PÊCHE.

M. INGRAM :

Quel montant les pêcheurs ont-ils payé en 1897 pour avoir le droit de faire la pêche avec des rets à enclos dans les eaux du lac Erié en face des comtés d'Essex, Kent et Elgin? Quel montant le gouvernement se propose-t-il d'imposer cette année pour délivrer des licences pour le même objet?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Le montant payé par les pêcheurs pour pêcher dans les eaux de ce lac en face de ces comtés a été la somme ordinairement payée, excepté la petite étendue de côte entre la Pointe Pelée et l'entrée de la rivière Détroit, où le montant pour cette année-là a été réduit de moitié à cause des circonstances particulières mentionnées par l'inspecteur des pêcheries de l'Ontario. Au commencement de la présente session les députés d'Essex-nord et d'Essex-sud, de Kent et d'Elgin m'ont demandé avec instance de faire une réduction des honoraires dans toutes les eaux du lac Erié. J'ai pris note de leur demande et l'ai remise au commissaire des pêcheries, M. Prince, et dès que j'aurai reçu son rapport je dirai exactement ce qui sera fait la saison prochaine.

IMMIGRATION AU YUKON.

M. McINNES :

Est-il vrai que le major Walsh, commissaire dans le district du Yukon, a donné instruction à ses subalternes de ne permettre à personne de pénétrer dans ce district sans avoir mille livres de provisions?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : En réponse, je dirai que bien que le gouvernement n'aie pas reçu d'informations de la part du major Walsh, il a lieu de croire que le major a donné l'ordre à toutes personnes allant au Yukon d'emporter des provisions pour pas moins de six mois. Pour éviter toute erreur, la police stationnée sur la frontière a été informée au commencement du présent mois, qu'elle ne pouvait pas faire plus que de conseiller aux gens de ne pas pénétrer dans l'intérieur avec des provisions pour moins de six mois, qu'il n'y avait aucune autorisation qui permettait d'employer la force.

LES EMPLOYÉS DE L'INTERCOLONIAL.

M. CASGRAIN :

1. Les salaires des employés de l'Intercolonial dans la division des voyageurs et des marchandises ont-ils été réduits depuis que A.-H. Harris a été nommé gérant général du trafic? 2. Quels sont les noms de ces employés? 3. Quel était le chiffre de leur salaire avant la réduction? 4. Quel est le chiffre de leur salaire actuel?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. Oui, les salaires de trois des employés de la division des voyageurs et des marchandises ont été réduits depuis que M. Harris a été nommé gérant général du trafic. 2. Les noms de ces trois employés sont N. Weatherston, P. O'Rourke et D. R. McDonald. 3. Avant cette réduction M. Weatherston, agent de la division des marchandises et des voyageurs à Toronto, recevait $104.16 par mois. M. O'Rourke, agent ambulant de la division des voyageurs, recevait $65 par mois, et M. McDonald, agent à Québec, recevait $91.66 par mois. 4. Voici leurs salaires actuels :—M. Weatherston en qualité d'agent ambulant, reçoit $75 par mois, M. O'Rourke, agent de ville pour vendre les billets reçoit $50 par mois, et M. McDonald, agent à Québec, $50 par mois.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE COBOURG.

M. GUILLET :

Le gouvernement sait-il que le directeur de la poste de Cobourg occupait un siège sur l'estrade lors de la séance de la convention réformiste de Northumberland-ouest tenue le 29 janvier dernier, pour choisir un candidat pour faire la lutte dans cette division durant les élections qui ont lieu actuellement dans l'Ontario, et qu'il a fait de la propagande en faveur de l'un des candidats et qu'il a voté à cette occasion? Le gouvernement sait-il que depuis lors il a assisté aux réunions du comité à Bewdley, comté de Northumberland, dans l'intérêt d'un candidat réformiste choisi à la dite convention? Le gouvernement se propose-t-il de faire une enquête impartiale sur la conduite du dit directeur de la poste de Cobourg.?

Le DIRECTEUR GÉNERAL DES POSTES (M. Mulock) : Le gouvernement ne sait pas que le directeur du bureau de poste de Cobourg a assisté aux assemblées mentionnées dans l'interpellation.

INTERPELLATION ABANDONNÉE.

A propos de l'interpellation :

L'honorable M. J.-Israël Tarte, membre du gouvernement, a-t-il eu connaissance d'une réponse à un document adressé au Saint-Père et signé par le dit honorable J.-Israël Tarte et quarante-quatre sénateurs et députés aux Communes, lequel document a été lu par l'honorable ministre des Travaux publics le 30 mars 1897? Dans l'affirmative, quelle est la nature de cette réponse? Dans le cas contraire, l'honorable ministre des Travaux publics attend-il une réponse? Si non, pourquoi?—(M. McDougall).

M. l'ORATEUR : Cette interpellation n'est guère régulière, car elle ne se rapporte en rien ni à la besogne de la Chambre ni à celle du gouvernement. Par conséquent, à mon avis, il n'y a pas lieu de la faire.

L'interpellation est abandonnée.

VAISSEAUX D'HAWAI.

M. DOMVILLE :

Existe-il quelque traité sous l'empire duquel les navires appartenant à des citoyens d'Hawaï ou enregistrés dans ce royaume ont le droit de navigation libre dans les eaux du Canada, et aient des droits à acquitter sur leurs coques et machines?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Il n'existe pas de traité sous l'empire duquel les vaisseaux du pays en question jouissent des privilèges du cabotage dans les eaux canadiennes. Ces vaisseaux n'auraient de droits à acquitter que sur la coque et les machines, en demandant un certificat d'enregistrement aux autorités canadiennes.

DÉMISSION DE M. RORY McNEIL.

M. McDOUGALL :

(1) Pourquoi Rory McNeil, contremaître de section sur l'Intercolonial à West Bay Road, division du Cap-Breton, a-t-il été renvoyé du service? (2.) Son renvoi a-t-il été demandé par quelqu'un, et par qui? (3.) Y a-t-il eu plainte à son sujet? Dans le cas affirmatif, qui a porté cette plainte? Y a-t-il eu une enquête? (4.) Qui l'a remplacé? Son remplaçant était-il employé auparavant sur la ligne? (5.) Par qui a-t-il été recommandé?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): (1). M. Rory McNeil, contremaitre de section, à West Bay Road, a été renvoyé du service du chemin de fer, pour s'être montré partisan agressif. (2). C'est le docteur McLennan, M.P., qui a demandé sa démission. (3). L'accusation de participation active à la politique a été portée contre lui par le docteur A. McLennan, M.P. Il n'y a pas eu d'enquête. (4). Il a été remplacé par D.-C. McDonald, cantonnier au lac McIntyre, au service du chemin de fer depuis 1891. (5). C'est le docteur Cameron qui avait recommandé D. C. McDonald à cet emploi en 1891.

EXPÉDITION À LA BAIE D'HUDSON.

M. ROCHE:

Le gouvernement, après avoir étudié le rapport du commandant de la récente expédition de la Baie d'Hudson, en est-il venu à une décision sur la praticabilité de cette route pour des fins de commerce · Dans le cas affirmatif, quelle est cette décision?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Le rapport du commissaire préposé à l'expédition à la Baie d'Hudson a été préparé il y a quelque temps et se trouve maintenant sous presse. J'espère pouvoir le placer bientôt entre les mains des députés. L'importance de la décision mentionnée dans l'interpellation est telle qu'elle demande mûre considération. Il faut se garder à mon avis, de trop de précipitation en semblable matière. Toutefois, le plus tôt possible après que le rapport aura été déposé sur le bureau, et que le cabinet aura eu le temps de l'étudier, nous ferons connaitre notre décision.

TRADUCTION DU GUIDE OFFICIEL DE M. OGILVIE.

M. MARCOTTE: Avant que l'ordre du jour soit appelé, M. l'Orateur, je désire poser une question au gouvernement. Je voudrais savoir s'il a l'intention de faire traduire en français et publier le guide officiel préparé par M. Ogilvie, sur les terrains aurifères du Klondike et du Yukon, et si cette traduction sera faite immédiatement, afin de pouvoir être distribuée le plus tôt possible parmi ceux qui ne comprennent que cette langue.

M. le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): C'est l'intention du gouvernement de faire traduire et publier ce livre en français aussitôt que possible, et j'espère que ce travail sera complété avant longtemps.

M. FOSTER: Puis-je poser une question à ce sujet? Les députés reçoivent une foule de demandes relativement à cette brochure contenant les importants renseignements recueillis par M. Ogilvie au cours de son long séjour au Yukon. Or, quand un député reçoit une demande de cette nature, il ne lui reste, je suppose, qu'à délier les cordons de sa bourse et en tirer 50 cents, pour acheter ce livre de M. Rose, quitte ensuite à l'expédier à celui qui en fait la demande. Le gouvernement ne consentira-t-il pas plutôt à faire participer le peuple aux résultats de cette dépense des deniers de l'Etat qu'il a payés pour l'impression du livre en question?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Le gouvernement se propose de faire distribuer gratuitement dix mille exemplaires de cette brochure. Le gouvernement pense que c'est là un chiffre raisonnable d'exemplaires à faire distribuer gratuitement, et s'il en faut un plus grand nombre, il est juste que ceux qui les demandent les achètent eux-mêmes.

M. FOSTER: Comment se fera cette distribution?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Dans quelques jours, il en sera distribué un certain nombre aux députés.

Une VOIX: Combien?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Un nombre considérable. Je ne saurais préciser davantage le chiffre.

USINE DE LOCOMOTIVES DE KINGSTON — MANÈGE MILITAIRE DE GANANOQUE.

M. TAYLOR: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire faire quelques observations au sujet de certaines interpellations que j'ai fait inscrire au feuilleton de la Chambre, et qui ont été posées au gouvernement et en ont reçu la réponse voulue, en mon absence. S'il le faut, je proposerai une motion en terminant, afin de me conformer au règlement. La première question que j'ai posée est celle-ci:—

A-t-il été donné une commande de locomotives à l'usine de locomotives de Kingston soit par le ministère des Chemins de fer et Canaux, soit par celui des Travaux publics, et dans le cas affirmatif, à quel prix reviendront ces locomotives?

M. l'ORATEUR: Je ne saisis pas bien la question soulevée par l'honorable député. Si je saisis bien sa pensée, sa question porte sur une interpellation qui a reçu sa réponse, l'autre jour. L'honorable député se propose-t-il de demander à la Chambre qu'elle lève sa séance, pour question importante?

M. TAYLOR: Je le répète, M. l'Orateur, s'il le faut, je proposerai une motion, afin de me mettre en règle.

M. l'ORATEUR: C'est ce renseignement que je voulais obtenir.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Si j'ai bien compris, l'honorable député veut proposer que la Chambre lève sa séance, afin de pouvoir discuter une interpellation qu'il a faite l'autre jour au sujet du manège militaire de Gananoque.

M. FOSTER: Pas du tout.

Le PREMIER MINISTRE: De quoi s'agit-il donc?

M. TAYLOR: Je désire faire quelques observations au sujet d'une réponse apportée par le ministre des Chemins de fer et Canaux et par le ministre de la Milice, à certaines questions posées en mon nom, réponses qui ne sont pas satisfaisantes, et ne sont pas de véritables réponses à mes questions. Je désire les signaler à l'attention des ministres.

Le PREMIER MINISTRE : Dans tous les cas, s'il s'agit des questions relatives au manège militaire de Gananoque, auxquelles le ministre de la Milice a répondu, je prétends que l'honorable député n'est pas dans l'ordre, puisqu'il a donné un avis de motion, qui figure comme suit au feuilleton de la Chambre :

Copie de toute correspondance entre le maire et la corporation de Gananoque ou toute autre personne et le gouvernement au sujet de l'enlèvement de la salle d'exercices militaires de la dite ville ; en outre, copie de toute correspondance concernant la vente ou l'acquisition d'un nouvel emplacement ; ainsi que de toutes offres faites par le président de la société d'agriculture de la dite ville ou toute autre personne de louer ou vendre un édifice convenable pour y emmagasiner les armes et accoutrements ; et de plus, de toute autre correspondance avec le gouvernement relativement au même sujet.

Si je comprends bien, c'est sur cette question que l'honorable député veut revenir aujourd'hui : or, il n'est pas dans l'ordre en proposant que la Chambre lève sa séance pour débattre cette question.

M. l'ORATEUR : Comme le leader de la Chambre le fait observer, l'honorable député va à l'encontre du règlement s'il veut débattre d'avance une question qu'il a inscrite lui-même à l'ordre du jour, en proposant que la séance soit levée. Si, toutefois, l'honorable député veut débattre une question importante d'intérêt public ne se rattachant pas à la motion inscrite au feuilleton de la Chambre, il est dans l'ordre en procédant comme il se propose de le faire.

M. TAYLOR : Je me propose, M. l'Orateur, de débattre les questions relatives aux usines de locomotives de Kingston. Si, au cours de mes observations, je m'écarte du règlement, j'espère que vous m'y rappelerez et je m'empresserai de reprendre mon siège. Avant l'interruptions, j'étais à lire les interpellations que j'avais faites et j'étais rendu au paragraphe (*b*), voici la suite de ces questions :

(*b.*) A-t-on demandé aux propriétaires des usines de locomotives de Kingston et à d'autres industriels de soumissionner l'entreprise des locomotives ?
(*c.*) A quelles personnes a-t-on envoyé des lettres ou télégrammes, annonçant que l'entreprise en question avait été donnée aux usines de locomotives de Kingston ?
(*d.*) Quelque membre du gouvernement a-t-il envoyé de ces télégrammes ou lettres soit à M. Harty soit au président de l'association libérale, à Kingston ? Dans le cas affirmatif, à quelle date ?
(*e.*) L'acquisition de ces locomotives a-t-elle été autorisée par arrêté du conseil ? Dans le cas affirmatif, quelle est la date de cet arrêté du conseil ?

Voici la réponse que j'ai reçu :

(*a.*) Le ministère des Chemins de fer et Canaux n'a point commandé de locomotives aux usines de locomotives de Kingston. (*b.*) Il n'a été demandé de soumissions, récemment, ni aux usines de locomotives de Kingston ni à d'autres maisons de commerce. Cependant, aussitôt que les plans et les devis d'une nouvelle locomotive seront terminés, le ministère a l'intention d'entamer des négociations avec les propriétaires de l'usine de locomotives de Kingston relativement à la construction de quelques locomotives pour le chemin de fer Intercolonial, car c'est l'intention et le désir du ministère dans la mesure du possible, de donner à l'entrepreneur canadien la préférence pour la fabrication des locomotives dont le gouvernement pourra avoir besoin. (*c.*) Il n'a été envoyé ni lettres ni télégrammes, tel que mentionné dans ce paragraphe. (*d.*) Nul membre du cabinet n'a envoyé de lettres ou télgérammes, tel que mentionné dans ce paragraphe. (*e.*) Nul achat de locomotive n'a été autorisé par arrêté du conseil.

Si l'honorable ministre veut prendre connaissance du discours prononcé par M. Harty, membre du gouvernement provincial, paru dans l'organe de ce gentleman, le *Whig* de Kingston, le 1er février, il lira ce qui suit :

Les ouvriers savent quelque chose de l'intérêt que je leur porte depuis nombre d'années. Jamais je n'ai perdu de vue l'importance d'aider les ouvriers. Le maire Livingstone m'a suggéré la fabrication des locomotives pour le chemin de fer Intercolonial, et nous a demandé de nous efforcer d'en obtenir l'entreprise pour Kingston. J'ai écrit à M. Blair (ministre des Chemins de fer et Canaux) et je viens aujourd'hui même de recevoir un télégramme de ce monsieur. Il dit qu'il se propose de donner à Kingston l'occasion de construire pour ce chemin de fer trois locomotives dont les devis seront envoyés immédiatement. Mon désir est de donner aux entrepreneurs du pays la préférence et je suis heureux de voir que ces travaux vont se faire ici.
J'ai écrit à M. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, et je viens aujourd'hui même d'en recevoir un télégramme.

Ici, il cite le télégramme, dans sa teneur :

Il se propose, dit-il, de fournir aux usines de Kingston l'occasion de construire pour le chemin de fer quelques locomotives, dont le devis arrivera bientôt.

Le même journal, commentant ces paroles dans un article de fond, dit ce qui suit :

L'assurance que donne M. Harty, à la fin de son discours, en s'appuyant sur la parole du ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'une commande pour la construction de locomotives a été donnée aux usines de notre ville, cette assurance, disons-nous, est le digne couronnement d'un discours dans toute la trame duquel retentit une note encourageante.

Le *Globe* à la même date du 1er février, dit, dans son compte rendu du discours de M. Harty :

A la fin de son discours il a lu un télégramme annonçant que les usines de locomotives de Kingston ont reçu une commande pour la construction de trois locomotives pour le chemin de fer Intercolonial, et cette nouvelle a été accueillie par les vifs applaudissements de la foule.

Je laisse au ministre des Travaux publics de l'Ontario et au ministre des Chemins de fer et Canaux le soin de débattre entre eux quelle réponse est la plus exacte, celle qu'il m'a donnée l'autre jour, ou bien la déclaration faite par M. Harty, le premier courant, et le télégramme qu'il a lu. J'espère que ces travaux seront faits à Kingston. Je regrette que l'entreprise ne soit pas adjugée, et le ministre, je l'espère, s'en tiendra fidèlement à son télégramme dans lequel il déclare que le devis sera expédié à bref délai. J'espère qu'il tiendra parole.

Relativement à la question que le premier ministre a soulevée en répondant à la motion inscrite au feuilleton de la Chambre, comportant une demande de documents, je dois dire qu'il y a dans cette réponse une assertion qui ne paraîtra pas dans les documents, mais qui me touche personnellement, et par conséquent, je désire offrir à cet égard quelques éclaircissements de nature personnelle.

La question (*j*), inscrite à l'ordre du jour, est ainsi conçue :

Le dit C.-E. Britton est-il le candidat qui a été défait aux élections générales de 1882 et 1887 pour la Chambre des Communes ? Le dit J.-B. Turner est-il le candidat qui a été défait aux élections générales de 1891 ?

Le ministre en réponse à cette question, dit :

Je ne me suis pas renseigné à cet égard.

Il y a pourtant, des rapports soumis au parlement à l'issue de chaque élection générale. Le ministre a ces renseignements à sa disposition, et par simple politesse envers moi, il aurait dû consulter ces rapports officiels et me dire : je trouve

dans les rapports soumis au parlement les noms de ces messieurs.

Quelques VOIX : Le savez-vous ?

M. TAYLOR : Je le savais, mais je voulais obtenir ce renseignement, et il me semble que le ministre aurait dû me répondre poliment. Plus loin, il fait une allusion tout à fait gratuite à ma personne, car la question n'était pas inscrite au feuilleton de la Chambre. Il dit :

En égard à la connaissance intime que le dit Taylor est censé avoir de l'affaire, je prends la respectueuse liberté de renvoyer l'honorable député de Leeds-sud au dit George Taylor, pour en obtenir les renseignements qu'il possède.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : A l'ordre. L'honorable député vient d'aborder la question de Gananoque.

M. TAYLOR : Non.

M. l'ORATEUR : S'agit-il d'une question dont l'honorable député a donné avis ?

M. TAYLOR : Non ; il s'agit d'une explication de nature personnelle.

M. l'ORATEUR : L'honorable député voudra bien ne pas confondre une explication de nature personnelle avec la discussion qu'il fait d'une motion. S'il s'agit d'éclaircissements de nature strictement personnelle, la chose doit se faire fort brièvement. Mais, en donnant ces explications, il doit se garder de discuter en aucune façon le sujet de la motion.

M. TAYLOR : La question dont il s'agit n'est pas inscrite au feuilleton et ne se trouve pas comprise dans la motion ; ce n'est donc pas le sujet de la motion que je discute. Le ministre s'est donné beaucoup de peine pour faire une insinuation.

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre. L'honorable député se met à discuter une réponse faite à une interpellation par le ministre de la Milice et de la Défense, et cela rentre dans la motion dont il a donné avis.

M. l'ORATEUR : Je ne me rappelle pas avoir vu cet avis. Est-il inscrit au feuilleton ?

M. TAYLOR : Non, il n'y est pas.

Le PREMIER MINISTRE : Cet avis figure dans les procès-verbaux d'aujourd'hui.

M. l'ORATEUR : L'avis inscrit au feuilleton par l'honorable député ne paraît embrasser que la correspondance et les offres.

M. TAYLOR : Pas autre chose.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit se garder de faire allusion à toute correspondance ou offre quelconques, et se borner strictement aux questions étrangères à la motion. La Chambre, me semble-t-il, est disposée à lui permettre d'offrir des éclaircissements de nature personnelle, pourvu qu'il ne se livre pas lui-même à des réflexions personnelles.

M. TAYLOR : Je veux me tenir strictement dans les bornes des règlements de la Chambre. L'avis sur l'ordre du jour demande des correspondances et n'a pas trait au sujet que je discute dans le moment. La réponse que m'a donnée l'honorable ministre parle de quelque chose qui n'était pas dans la question, ni dans ma motion. Il dit :

Au sujet de la connaissance probable qu'avait Taylor de la chose, je prierai l'honorable député de Leeds-sud, de s'adresser au dit George Taylor pour savoir comment M. J.-B. Turner a disposé de l'argent qu'il a reçu.

Je prétends que l'honorable ministre veut insinuer ici que M. Turner a vendu sa propriété, un certain montant, à quelqu'un, et il parle de moi comme si j'avais eu une commission sur la vente. Si l'honorable ministre veut insinuer cela, ou que toute personne de mes connaissances a reçu quelque chose, son assertion n'est pas fondée. Je suis membre de cette Chambre depuis 15 ans, le dossier de l'ancien gouvernement est entre les mains de l'honorable ministre, et je demande ces documents pour obtenir la production de la correspondance. Le gouvernement peut produire tout ce qu'il a en sa possession et il ne trouvera rien se rattachant.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne doit pas parler de la correspondance.

M. TAYLOR : Je n'en parle pas, je demande au gouvernement de produire tous les documents qu'il possède, y compris des lettres de moi à l'ancien gouvernement, et il constatera que je n'ai jamais reçu un cent des deniers publics, de l'entrepreneur ou de qui que ce soit. L'honorable ministre donne à entendre que j'ai participé à la vente. Il a cité une lettre : je demande la correspondance. Il en ressortira que dans la lettre de M. Turner, citée par l'honorable ministre, et sans nécessité, il n'y pas l'ombre de la vérité, car je n'ai jamais recommandé à l'ancien gouvernement ni a qui que ce soit la vente de cet emplacement pour $6,000.

M. l'ORATEUR : Quelle est la motion de l'honorable député ?

M. TAYLOR : Je propose que la séance soit levée.

La motion est rejetée.

M. INGRAM : L'honorable député de Kingston (M. Britton) allait parler lorsque la motion a été rejetée. Je désire moi-même faire quelques observations sur cette question.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député de Kingston était réellement debout et que je ne l'aie pas vu, je ne devais pas assurément déclarer la motion rejetée. L'honorable député était-il debout lorsque j'ai déclaré la motion rejetée ?

M. BRITTON : Oui, M. l'Orateur, je désirais dire quelques mots à ce sujet, et aussi au sujet de la réponse faite à la question relative aux locomotives à construire à Kingston. Je crois que cette réponse s'accorde avec mes souvenirs de ce qui a eu lieu à cette assemblée. On n'a alors aucunement prétendu, et il n'a rien été dit de la teneur du télégramme, qu'une entreprise avait été adjugée ; mais il a été déclaré que l'on fournirait à Kingston l'occasion de présenter des soumissions pour la fabrication de ces locomotives. Je veux maintenant remonter un peu plus loin. La question d'accorder ces travaux à Kingston n'a jamais été, le moins du monde une question politique. Dès le

commencement de la dernière session, il était compris que le gouvernement allait acheter une ou deux locomotives d'une fabrique américaine. J'interrogeai alors le ministre des Chemins de fer et Canaux à ce sujet, lui demandant pourquoi, s'il fallait des locomotives pour l'Intercolonial, elles ne seraient pas fabriquées et achetées en Canada à des conditions aussi avantageuses qu'aux Etats-Unis? L'honorable ministre me dit qu'une locomotive américaine coûterait probablement meilleur marché, si l'on faisait exclusion du droit, mais que le gouvernement était disposé à acheter des locomotives canadiennes si elles étaient aussi bon marché et d'aussi bonne qualité que les locomotives américaines. C'était là une réponse raisonnable. Je demandai ensuite si l'on donnerait aux fabricants de Kingston l'occasion de faire des soumissions. Le ministre me répondit : Certainement ; chaque fois qu'il faudra des locomotives pour l'Intercolonial, lorsque les devis auront été préparés, Kingston aura l'occasion de soumettre des soumissions. La question semblait se réduire à ceci, que, si l'on ne tenait pas compte du droit les locomotives américaines coûteraient moins cher que les canadiennes.

On prétendit alors que le gouvernement ne devait pas un instant s'occuper de la question du droit, mais agir de manière a donner, s'il était possible, l'entreprise a un établissement de Kingston. Je dois dire que je n'ai d'autre intérêt en vue que ceux de Kingston et des fabricants canadiens, je ne vise rien de politique, les intéressés à Kingston sont pour moi des adversaires politiques ; mais je veux faire passer d'abord les intérêts des fabricants canadiens, et de ceux de Kingston surtout.

Pour faire comprendre alors au ministre des Chemins de fer et Canaux que l'on devait tenir compte de la question du droit, une délégation de Kingston vint auprès du ministre qui répondit ce qui est dit en substance dans sa dépêche, et ce qu'il a toujours dit, qu'aussitôt que les devis seraient préparés, que l'établissement de Kingston aurait la préférence s'il pouvait exécuter d'aussi bons travaux que les établissements américains. C'est tout ce qu'il y avait à faire, mais on retarda à fournir les devis et ce n'est que récemment qu'ils ont été reçus. Les intéressés à Kingston étant devenus impatients, le maire, comme représentant de la ville prit la chose en mains et demanda quand les travaux allaient être donnés. Les honorables messieurs se rappelleront que M. Harty était auparavant directeur de la fabrique et il devait voir à attirer le plus de commandes possibles à l'établissement de Kingston. Aucun doute qu'il écrivit au ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. TAYLOR : L'honorable député dit-il que la dépêche publiée dans le *Whig* était la même que celle qui a été lue?

M. BRITTON : Autant que je me rappelle, oui. Il n'y a aucune différence entre la dépêche contenue dans le rapport et celle reçue, en tous cas elles sont en substance parfaitement d'accord. Il est injuste de la part de l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) de vouloir mettre de la politique dans une question de ce genre, conservateurs et libéraux sont également intéressés à confier à nos fabricants tout ce qui peut être fabriqué dans le pays.

Sir CHARLES TUPPER : J'approuve en substance ce que vient de dire l'honorable député, mais il n'a pas présenté le cas conformément à ses propres vues. J'ai cru lui entendre dire, et il a répété deux fois, je pense, qu'il ne fallait pas tenir compte du droit. Je prétends le contraire, et avant de décider entre les soumissionnaires canadiens et les américains le ministre des Chemins de fer et Canaux devrait ajouter le droit canadien au compte de l'article américain, et si après cela l'article canadien est moins cher il devrait avoir la préférence.

M. BRITTON : Il est évident que je me suis mal exprimé, car c'est là précisément mon opinion et les vues que nous voudrions faire accepter au ministre.

M. INGRAM : En réponse à une question posée lundi par l'honorable député de Leeds (M. Taylor), le ministre des Chemins de fer et Canaux disait :

Il n'a été envoyé aucune lettre ni télégramme tels que mentionnés dans cette question.

Une VOIX : Lisez la question.

M. INGRAM : Voici quelle était la question :

(c.) A quelles personnes a-t-on envoyé des lettres ou des télégrammes les informant que cette entreprise avait été adjugée aux usines de King-ton ?

J'ai cité la réponse donnée par le ministre. Cependant l'honorable député de Kingston vient nous dire aujourd'hui que ce n'est pas une question politique et que la déclaration de M. Harty n'avait aucun but politique. L'honorable député dit aussi que les employés des usines de Kingston sont de ses adversaires politiques et il approuve la déclaration de M. Harty à l'effet qu'il a reçu du ministre des Chemins de fer et Canaux un télégramme disant qu'il sera donné à la fabrique une commande pour trois locomotives. Au moment des élections provinciales de l'Ontario, je demanderai à tout homme qui connaît M. Harty s'il ne voit pas un but politique dans cette déclaration à Toronto ? La chose n'a été faite que dans un but politique, dans le but de capter des suffrages. On a lu un télégramme ici aujourd'hui, mais je crois comprendre qu'il y en a eu deux. Non content du premier, on en envoie un autre disant :

Une autre commande sera donnée aux usines de Kingston.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député dit-il, que j'ai envoyé un second télégramme ?

M. INGRAM : Je dis qu'il a été lu deux télégrammes supposés venir du ministre des Chemins de fer et Canaux. J'ai déjà répété la chose deux fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne l'ai jamais entendu.

M. INGRAM : Elle a été dite souvent. C'est là, je crois, une nouvelle preuve qu'il devrait être fait un changement dans le gouvernement provincial.

Les honorables messieurs de la droite travaillent la main dans la main avec leurs amis de l'Ontario. Il y a plus que de la sticte justice dans ce télégramme, car les partisans de l'honorable député recevront plus que de la stricte justice s'ils élisent un ami du gouvernement, et les honorables membres de la droite, avec le ministre des Chemins de fer et Canaux ne seraient que trop heureux d'envoyer un autre télégramme ou quoi que ce soit de nature à aider leurs amis.

M. FOSTER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux sait au moins maintenant qu'il y a eu deux télégrammes d'envoyés. Il en a admis un.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. J'ai entendu dire la chose.

M. FOSTER : L'honorable ministre n'a-t-il pas admis qu'il en avait été envoyé un?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande pardon.

M. FOSTER : Je désire demander à mon honorable ami si M. Harty disait ou non la vérité, lorsqu'il disait à Kingston qu'il avait reçu du ministre des Chemins de fer et Canaux un télégramme qu'une commande de trois locomotives serait donnée aux usines de Kingston. L'honorable ministre répondra-t-il franchement à cette question ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est difficile pour l'honorable député, je dois le dire, de poser une question sans le faire de la manière la plus insolente et la plus impertinente. Je connais l'honorable député (M. Foster) depuis un grand nombre d'années ; nous nous connaissons depuis notre jeunesse.

M. FOSTER : Il y a longtemps de cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vois que la longue carrière de l'honorable député (M. Foster) dans un milieu distingué n'a rien changé aux manières grossières, insolentes qui le distinguaient dans sa jeunesse.

M. l'ORATEUR : L'honorable ministre (M. Blair) est allé trop loin. La réponse de l'honorable ministre s'appliquant à la déclaration de l'honorable député d'York, je regrette de l'entendre (M. Foster) demander à l'honorable ministre une réponse sincère.

M. FOSTER : Devais-je lui demander une réponse fausse ?

M. l'ORATEUR : L'honorable député me comprend ; j'espère qu'il adoucira ses expressions dans un cas semblable, mais je crois aussi que l'honorable ministre devrait retirer cette déclaration au sujet des "manières grossières."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me soumets à votre décision, M. l'Orateur. Je ne pense pas que l'honorable député d'York (M. Foster) ni qui que ce soit en Chambre puisse insinuer que dans toutes réponses ou toutes déclarations venues de moi en Chambre, j'ai manqué de franchise, de droiture et de sincérité.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois, M. l'Orateur, que vous avez demandé à l'honorable ministre (M. Blair) de retirer l'expression dont il s'est servi.

M. l'ORATEUR : J'ai entendu l'honorable ministre déclarer clairement qu'il la retirait. L'honorable ministre a-t-il dit cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : C'est mieux que n'a fait l'autre soir l'honorable député (sir Charles Tupper) lorsqu'il a été prié de se rétracter.

Quelques VOIX : A l'ordre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député d'York a dit que le ministre des Chemins de fer et Canaux savait maintenant qu'il y avait deux télégrammes. Je ne le sais pas encore. J'ai entendu un membre de cette Chambre dire la chose, mais je n'ai pas encore entendu dire à personne que M. Harty l'eut admise dans cette circonstance. Quant à un télégramme, j'ai certainement répondu à une lettre courtoise de M. Harty lui disant quelles étaient mes intentions, comme chef de département, sur la question d'accorder aux usines de Kingston l'occasion de faire des soumissions pour la fabrication des locomotives que nous voulons acheter. Voilà ce que j'ai répondu à M. Harty, mais je ne lui ai pas dit que nous avions donné une commande ou fait un contrat. Je ne pouvais pas lui dire cela, car ce n'était pas le cas ; nous n'avons jusqu'à présent donné aucune commande aux usines de Kingston, nous n'avons fait aucun contrat avec elles ; je ne pouvais donc pas dire le contraire à M. Harty ni déclarer en Chambre, en réponse à une question, que je lui avais écrit ou télégraphié que les usines de Kingston avaient reçu une commande. Inutile de dire à la Chambre que la réponse que j'ai donnée est absolument, entièrement exacte. Je ne sais rien d'un télégramme subséquent. On ne m'en a pas demandé et je ne crois pas en avoir envoyé un ; de fait je suis certain de la chose. Je me rappelle parfaitement avoir envoyé un premier télégramme, et la teneur de ce télégramme dont l'honorable député a parlé, et je n'en ai pas envoyé d'autre.

M. FOSTER : M. l'Orateur....

Quelques VOIX : A l'ordre. Vous avez déjà parlé.

M. FOSTER : Je n'ai pas parlé. Je désire citer....

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : A l'ordre.

M. l'ORATEUR : Je crois que l'honorable député (M. Foster) a simplement posé une question, et je me suis occupé de la manière dont il l'a posée.

M. FOSTER : Je regrette de voir la grande sensibilité des honorables messieurs de la droite. Ils semblent craindre quelque nouvelle lumière sur le sujet.

Le PREMIR MINISTRE : Est-ce parler sur la question ?

M. FOSTER : Eh bien ! je veux de nouveaux renseignements. Le fait est que lorsqu'on lui a posé une question l'autre jour au sujet d'un télégramme envoyé à M. Harty touchant une commande de locomotives aux usines de Kingston, le ministre des Chemins de fer et Canaux a mis la Chambre sous l'impression que tel télégramme n'avait pas été envoyé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous n'avez pas le droit d'insinuer une telle chose.

M. FOSTER : Il m'est permis de tirer mes propres déductions. Si je suis prêt à user de tolérance envers l'honorable ministre, il faut qu'il me permettre de tirer mes propres conclusions.

Quelques VOIX : A l'ordre. Asseyez-vous.

M. FOSTER : M. l'Orateur, je ne puis parler au milieu de ce brouhaha.

Quelques VOIX : Asseyez-vous.

M. FOSTER : Je n'ai pas l'intention de m'asseoir.

Le PREMIER MINISTRE : A la question, alors.

M. FOSTER : Je veux parler sur la question.

Le PREMIER MINISTRE : J'en appelle aux règlements. L'honorable député dit qu'il voulait parler sur la question.

Quelques VOIX : Non ! non !

Le PREMIER MINISTRE : C'est ce qu'il a dit. Or l'honorable député a déclaré qu'il avait déjà parlé sur la question.

Quelques VOIX : Non ! non.

Le PREMIER MINISTRE : Les honorables députés ne sont pas supposés oublier ce qui s'est passé, il y a un instant. L'honorable député (M. Foster) a parlé. Il s'est levé une seconde fois disant qu'il voulait seulement poser une question.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre fait erreur, et s'il veut me le permettre je vais démontrer qu'il est tout à fait sous une fausse impression. Voici ce qui est arrivé : Mon honorable ami (M. Foster) a posé une question, et lorsqu'il s'est levé pour parler, il a été rappelé à l'ordre. L'Orateur a décidé que mon honorable ami avait le droit de parler parce qu'il avait simplement posé une question auparavant.

Le PREMIER MINISTRE : C'est tout le contraire.

M. l'ORATEUR : Ce que vient de dire l'honorable député (sir Charles Tupper) est certainement conforme à ma décision. L'honorable député (M. Foster) a d'abord posé une question et j'ai fait quelques observations sur ses expressions. L'honorable député s'est levé ensuite disant qu'il désirait parler sur la question. Voilà comment je comprends la chose.

Le PREMIER MINISTRE : Il a déjà parlé.

M. FOSTER : Après la décision de l'Orateur, l'honorable ministre répète que j'ai déjà parlé. Je crois qu'il aurait dû dire la chose assez bas pour n'être pas entendu des membres de ce côté-ci de la Chambre, du moins. Cela convient mal à la dignité de la Chambre que le premier ministre, sur un ton assez haut pour être entendu de tous, refuse de se soumettre à la décision de l'Orateur.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR : Je dois demander à l'honorable député de ne pas s'éloigner de la question, car des critiques de ce genre sont peu propres à maintenir le bon ordre. L'honorable député (M. Foster) devrait s'en tenir à la question, et j'espère que, des deux côtés de la Chambre l'on observera cette règle.

M. FOSTER : Maintenant, M. l'Orateur, je vais être aussi poli que possible envers le chef de cette Chambre, et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Il y a quelques jours l'on posait une question à l'honorable ministre, au sujet d'une commande à la fabrique de locomotives de Kingston.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lisez la question.

M. FOSTER : Je vais lire la question. Lorsque j'ai été interrompu par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux—je ne dirai pas grossièrement interrompu—je disais qu'une question avait été posée à l'honorable ministre, et qu'il faudrait avoir très sérieusement étudié la question et la réponse pour ne pas comprendre, comme je l'ai compris, que la réponse de l'honorable ministre comportait une dénégation de l'envoi d'un télégramme relatif à une commande de locomotives à Kingston. J'allais dire que c'était mon opinion lorsque l'honorable ministre m'a interrompu.

Si l'on examine bien la question et si l'on tient compte du fait qu'elle a été posée pour le passé au lieu du futur, la réponse de l'honorable ministre est rigoureusement exacte, en tant qu'il ne dit pas dans son télégramme qu'une entreprise a été adjugée, ni qu'une commande a été faite. C'est simplement une promesse qu'une commande sera faite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas même cela.

M. FOSTER : Dans tous les cas, voici sa réponse :

Aucune lettre ou télégramme comme ceux dont il est question dans le paragraphe "*c.*" n'a été envoyé.

Voici maintenant le paragraphe "*c.*".

(*c.*) A quelles personnes a-t-on envoyé des lettres ou des télégrammes les informant que cette entreprise avait été adjugée aux usines de Kingston.

Et le paragraphe "*a.*" se lisait comme suit :

(*a.*) Le département des Chemins de fer et Canaux ou celui des Travaux publics a-t-il donné une commande aux usines de locomotives de Kingston pour des locomotives? Dans l'affirmative, à quels prix seront-elles fournies ?

Strictement parlant, l'honorable ministre peut dire que sa réponse est une réponse vraie à la question telle que posée ; mais pour quelqu'un qui n'aurait qu'entendu la question et la réponse, il était assez naturel de supposer que l'intention du ministre était de nier qu'une commande ou une promesse de commande eût été faite.

En réponse à une autre interpellation l'honorable ministre tenait tellement à nous mettre au courant de tous les faits, qu'il n'a pas craint de perdre du temps à répondre à des questions qui ne lui étaient pas demandées. Il tenait beaucoup à ce que la Chambre eût, non seulement la réponse à la question qui lui était posée, mais fût complètement renseignée sur tous les faits qui s'y rattachaient.

Après avoir répondu à une question que je lui posais à propos de nouvelles nominations sur le chemin de fer Intercolonial et a continué à nous

fournir des renseignements que je ne lui avais pas demandés, pour faire voir que, bien que de nouvelles nominations eussent été faites, des économies avaient été réalisées sous d'autres rapports, de sorte que le trésor public n'y perdait rien.

Si, dans le cas qui nous occupe, il avait tenu autant—autant et pas plus—à faire connaître toute la vérité, il aurait dit que bien qu'aucune commande n'eût été faite, il avait adressé à M. Harty un télégramme lui annonçant qu'une commande serait envoyée aux usines de Kingston. C'est justement ce point que mon honorable ami (M. Taylor) voulait élucider.

L'honorable ministre a peut-être le droit strict de conformer rigoureusement sa réponse aux termes mêmes de la question: mais il aurait fait montre de beaucoup plus de franchise envers la Chambre et aurait expliqué l'affaire avec beaucoup plus de vérité, en disant ce qui en était et en avouant qu'il avait envoyé un télégramme dans lequel il promettait de commander trois locomotives aux usines de Kingston.

Ceci nous amène à parler d'un fait que la Chambre ne doit pas passer sous silence. Voici l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux qui, par la position qu'il occupe, est chargé de la distribution et de l'emploi d'une bonne partie des revenus de l'Etat qui est composé de conservateurs et de libéraux ; et se plaçant au point de vue fédéral, il consent à se liguer avec un homme actuellement engagé dans une élection provinciale, à employer l'influence du gouvernement fédéral et du trésor public en faveur d'un partisan dans une élection provinciale.

Mais, dira-t-on, cela n'a pas de portée politique. Voyons si tout cela est bien étranger à la politique. Voici un passage bien significatif du discours de M. Harty, immédiatement après avoir communiqué cette information, il a ajouté :

Les ouvriers connaissent l'intérêt que je leur ai toujours porté depuis nombre d'années.

Dans quel but disait-il cela ?

Le maire Livingston m'a parlé un jour de la fabrication des locomotives sur le chemin de fer Intercolonial en disant que nous devrions faire quelque chose pour amener cette commande à Kingston. J'ai alors écrit à M. Blair.

Dans quel but encore ? Afin de faire voir aux ouvriers quels étaient leurs véritables amis et en être récompensé le jour de l'élection, le 1er mars prochain.

J'ai alors écrit à M. Blair, le ministre des Chemins de Fer et Canaux, et j'ai reçu un télégramme de lui aujourd'hui même. Il m'annonce son intention de commander aux usines de Kingston, trois locomotives pour ce chemin de fer, et que les devis vont être envoyés sans retard. Mon désir est de donner la préférence aux manufactures d'ici—et aux ouvriers—et je vois avec plaisir, que j'ai réussi. La lutte est maintenant engagée et tous ceux qui m'accordent leurs sympathies doivent se mettre à l'œuvre.

C'est avec ce télégramme de l'obligeant ministre des Chemins de fer et Canaux qu'on a engagé la bataille. Les ouvriers dont M. Harty se dit le grand ami, auront trois locomotives à construire, grâce à son influence sur le ministre des Chemins de fer et Canaux, à Ottawa. Le gouvernement fédéral est directement mêlé à une élection politique dans l'Ontario, contrairement à tous les anciens principes libéraux, mais conformément à leur nouvelle politique.

Maintenant, à propos des remarques polies du ministre des Chemins de fer et Canaux sur mon compte, remarques qui m'ont value la bienveillante intervention de l'Orateur, sans que je l'aie sollicitée, je puis dire que j'ai connu M. Blair avant qu'il fut—

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. FOSTER : Je n'enfreins aucun règlement. J'ai connu M. Blair avant qu'il devint ministre des Chemins de fer et Canaux, je l'aie connu depuis. Jamais je ne voudrais jeter du discrédit sur sa famille ou sur lui en faisant une comparaison quelconque sur l'éducation en général, ou la manière dont il a été élevé.

Il y a des gens bien élevé dans les deux partis et des dames et des messieurs assistent à nos discussions et sont à même de juger nos actes et nos paroles ; je leur laisse le soin de dire quel genre d'éducation l'honorable ministre a reçu dans sa jeunesse et les progrès qu'il a pu faire depuis.

La motion est retirée.

OCCUPATION DE DYEA ET DE SKAGUAY PAR LES ETATS-UNIS.

M. PRIOR : Avant que de passer à l'ordre du jour, je désirerais savoir du très honorable premier ministre si on a appelé son attention sur certains paragraphes qui ont paru dans les journaux tant des États-Unis que du Canada, disant que le gouvernement américain se propose d'installer en permanence deux compagnies à Dyea et à Skaguay au fond du bras de Lynn. On sait que ces deux villes sont situées dans la zone en dispute. Ce territoire est une des clefs du Yukon et la raison que donnent les journaux de cette occupation, c'est qu'un très grand nombre de gens turbulents y sont réunis et que la présence de la troupe est nécessaire pour maintenir l'ordre. Je voudrais aussi savoir s'il est vrai que le gouvernement a jugé à propos de faire savoir aux États-Unis qu'il n'avait pas d'objection à la présence de ces militaires dans ces deux villes, mais que cette permission ne doit pas être considérée comme un abandon de nos réclamations. Je me rappelle quel effet l'envoi d'une troupe à San Juan a eu sur l'arbitrage, et je ne voudrais pas voir la chose se répéter à Dyea et à Skaguay.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Le gouvernement n'a reçu aucun avis de cette intention et ignore si le gouvernement américain se propose d'envoyer des troupes à Dyea et à Skaguay. L'honorable député doit savoir que bien que ces deux endroits soient situés dans la zone en contestation ils ont toujours été en possession des Etats-Unis depuis qu'ils ont fait l'acquisition de l'Alaska de la Russie en 1867 ; et d'après les renseignements que j'ai pu me procurer aucun gouvernement canadien n'a protesté contre cette occupation. Ce n'est que depuis quelques années que l'attention publique se porte de ce côté. Je puis cependant annoncer à l'honorable député que le gouvernement s'occupe actuellement de cette question de délimitation de frontière entre les Etats-Unis et le Canada.

TRANSIT EN ENTREPOT SUR LA RIVIÈRE STIKINE.

Sir CHARLES TUPPER : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire signaler à l'honorable premier ministre et à ses collègues un événement important survenu au Sénat des Etats-Unis. Un

sénateur propose un amendement au bill qui est actuellement devant le Sénat, et par cet amendement il est décrété que le privilège du transit en entrepôt sur les marchandises anglaises dans la rivière Stikine, ne sera accordé que par proclamation du président des Etats-Unis. Ce même bill décrète aussi qu'en considération de ce privilège qui nous sera accordé, les pêcheurs américains auront des avantages que ne leur accorde pas le traité de 1818. L'honorable premier ministre n'ignore pas qu'en 1888 une tentative a été faite pour régler définitivement la question des pêcheries de l'Atlantique, entre le Canada et les Etats-Unis, et que les plénipotentiaires ont signé conjointement un traité que M. Cleveland a envoyé au Sénat, en en recommandant fortement l'adoption, comme un règlement honorable et équitable de toute l'affaire. L'honorable premier ministre sait aussi que ce traité a été rejeté par le Sénat, mais que pendant les débats, les plénipotentiaires anglais soumirent un *modus vivendi* qui fut aussi accepté avec empressement par le président qui le recommanda au Sénat. Le parlement canadien vota une loi pour donner effet à ce *modus vivendi*, qui a toujours été en opération depuis, et le président républicain qui a succédé à M. Cleveland, le président Harrison, dans son discours d'inauguration, a parlé de ce *modus vivendi* comme ayant fait disparaître tout malentendu entre les deux pays.

Or, un sénateur propose maintenant d'introduire dans la loi une disposition toute différente, demandant que le Canada renonce à tous ses droits quant aux pêcheries de l'Atlantique, sous peine de se voir refuser le privilège du transit en entrepôt. Je signale ce fait à présent, parce que, rapproché du bill qui nous occupe en ce moment, il est de la plus haute importance. J'espère que l'honorable premier ministre en comprendra toute la gravité et prendra tous les moyens en son pouvoir pour empêcher l'adoption d'une loi qui serait fatale au bill dont le parlement canadien est actuellement saisi.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Comme tous les Canadiens qui portent intérêt aux affaires du pays, j'ai certainement pris connaissance du projet de loi dont parle l'honorable chef de l'opposition. Mais il ne faut pas oublier que ce bill n'est pas encore devenu loi et pour ma part, je refuse de croire que les autorités américaines, législative ou exécutive, voudraient sanctionner aucune loi qui s'écarterait de quelque manière des obligations que leur imposent les traités. D'ailleurs, nous anticipons peut-être sur le débat, car l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) va traiter ce point de la question au long.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Blair.—Que le bill (n° 6) ratifiant une convention intervenue entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald D. Mann et constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien, soit maintenant lu la seconde fois.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : J'ai eu l'honneur, hier soir, d'appeler l'attention de la Chambre sur le remarquable changement de front opéré par l'honorable chef de l'opposition, et et je n'ai pas besoin d'y revenir. J'ai aussi consacré quelque temps à réfuter quelques-uns de ses arguments et des reproches qu'il adresse à mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Au cours de ses remarques, il s'est même servi d'une expression peu parlementaire, et pour la moins surprenante dans la bouche du chef d'un grand parti, un baronnet, un ex-haut-commissaire, un ex-premier ministre, un ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, et divers autres titres. Il a appelé mon honorable ami un "know nothing." Lorsqu'il s'est servi de cette expression il avait assurément perdu le sentiment de sa propre dignité et de la dignité de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre me permettra une simple interruption pour lui demander si cette expression est une pire violation de l'étiquette parlementaire que lorsqu'un de ses collègues compare un membre de l'opposition à Ananie ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Si parmi les partisans de l'honorable député, il s'en trouve pour justifier cette épithète, nous n'y pouvons rien ; la vérité finira par se faire jour. Dans tous les cas, nous ne pouvons assurément pas empêcher cette impression de se former. Mais l'honorable député ne prétendra pas que parce que quelqu'un de la droite a insinué qu'il pouvait y avoir quelque ressemblance entre un membre de l'opposition et Ananie, ce député est par le fait dispensé pour toujours des règles de la politesse et de la courtoisie parlementaire.

Tout en faisant cette gentille remontrance à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, l'honorable député blâmait énergiquement le gouvernement qui avait osé soumettre au parlement une demande de subvention pour un chemin de fer, sans avoir mis expressément dans le bill, et sans pouvoir expliquer de vive voix quels seraient les taux de transport pour les marchandises et les voyageurs. Ce reproche de l'honorable député nous a été adressé bien des fois, il est dans l'air, il a fait le tour de la presse conservatrice, il nous a été répété ici même à plusieurs reprises, depuis que la Chambre est saisie de cette question. Or, le parti dont l'honorable député est le chef, est responsable de toute la législation concernant les chemins de fer de 1878 à 1896, et je demande à toute la sagesse réunie de l'opposition de répondre d'ici à la fin du débat, au défi suivant : Je défie l'opposition d'indiquer un seul bill de chemin de fer présenté devant cette Chambre depuis 1878, fixant les taux qui seraient exigés sur ce chemin. Si elle ne peut pas le faire, je la défie de citer un seul cas, dans lequel, un ministre des Chemins de fer, depuis 1878, en soumettant un bill pour subventionner un chemin de fer, ait déclaré à la Chambre quels seraient les tarifs pour les voyageurs, sur cette ligne. L'opposition peut-elle citer un seul cas où elle ait fait ce qu'elle voudrait que nous fassions dans le cas actuel ?

M. MACLEAN : Que dites-vous du bill fixant le tarif pour les voyageurs à deux cents du mille ?

M. MACDONALD (Huron) : Etes-vous le chef de l'opposition.

M. MACLEAN : Le défi était lancé à toute l'opposition.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je n'en dirai pas davantage sur le changement de front opéré par l'honorable député et pour le moment, je laisse aussi de côté ses autres remarques contre le bill.

Lors de l'ajournement, hier soir, j'étais à expliquer la position du gouvernement concernant les difficultés provenant de l'administration du district du Yukon, afin de faire connaître à la Chambre et au pays, les raisons qui ont induit le gouvernement à adopter la ligne de conduite qu'il a adoptée et qu'il recommande à l'approbation du parlement. Nous étions en présence d'une situation unique en ce sens que nous avions la responsabilité d'administrer et gouverner un pays éloigné et à peu près inaccessible, et que le seul accès possible (virtuellement du moins, sinon géographiquement), était en passant à travers un territoire en la possession des Etats-Unis et sur lequel, nous ne pouvions pas, d'après les usages internationaux, exercer une juridiction sans entamer des négociations et sans avoir obtenu le consentement du gouvernement américain.

Je demande à la Chambre de bien tenir compte des difficultés causées par ce seul fait, pour réfuter les reproches de l'opposition qui se plaint de ce que nous n'avons pas pris des mesures qui auraient indubitablement amené des relations tendues entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis.

Quant à la recommandation que l'honorable chef de l'opposition fait au très honorable premier ministre de voir à ce que certaines dispositions ne soient pas prises à Washington, elle est pour le moins étrange venant de la part d'un député qui, il y a à peine deux jours, se livrait à de violents transports à la seule idée qu'un membre du gouvernement pût avoir quelque chose à faire avec le gouvernement de Washington. Cela fait voir la futilité et l'inconséquence des critiques qui nous sont adressées.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre me permettra de dire qu'il a bien mal interprété mes paroles s'il a cru que je voulais que le gouvernement se mît en communication avec le gouvernement américain, autrement que par l'entremise du gouvernement impérial et de l'ambassade d'Angleterre à Washington.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'accepte volontiers l'explication de l'honorable député. J'ai fait voir les difficultés que nous avions à surmonter à propos de ce territoire, et j'ajouterai que, jusqu'à cette époque, pour envoyer des vivres et des provisions à nos fonctionnaires dans le Yukon, nous étions à la merci des compagnies de transport américaines qui sont en opération dans le territoire américain de l'Alaska. La Chambre doit saisir toute l'importance de cette considération. Ces provisions traversaient environ 1,600 milles de territoire américain avant d'arriver à destination. Nous aurions dû nous attendre—et de fait nous nous attendions—à ce qui est arrivé plus tard, lorsqu'un des navires chargés de provisions a été retenu et déchargé sur le territoire américain et que nos postes et magasins ont manqué de vivres.

Je rappelle ces faits pour bien faire comprendre les difficultés que le gouvernement a eu à surmonter. Je dois dire aussi que malgré les avis adressés au peuple américain, l'été dernier, au sujet d'une famine presque certaine si un nombre un peu considérable de mineurs se rendaient dans le district du Yukon, beaucoup s'y sont rendus et le gouvernement a dû faire des dépenses considérables pour prévenir la famine qui aurait eu lieu sans cela.

Voici ce que la Chambre devra prendre en considération : Il y a actuellement des milliers de chercheurs d'or en voyage pour le Yukon, et des milliers d'autres se préparent à partir ; or si pour empêcher deux ou trois mille hommes de mourir de faim, il nous a fallu faire des dépenses énormes, qu'arriverait-il si 40,000 ou 50,000 individus s'aventuraient dans ces montagnes et se trouvaient à la fin de l'été à 4 ou 5 cent milles au nord de ce district sans pouvoir revenir et sans provisions pour l'hiver ?

Il suffit de faire cette supposition pour faire comprendre la situation, et la possibilité d'une catastrophe comme le monde n'en aurait jamais vu en dehors des horreurs de la guerre. Il nous faut donc considérer qu'en dépit des conseils donnés au public, en dépit de l'action de ce gouvernement ou du gouvernement des Etats-Unis, une immense population va se rendre dans ce territoire et si l'on ne prend pas les mesures nécessaires pour y transporter des provisions, ces gens s'en iront là-bas sans les provisions nécessaires. Nous devons en outre considérer que les officiers et les hommes que nous avons envoyés dans cette région, et ceux que nous nous proposons d'envoyer, se trouveront dans de telles circonstances, comme le sont les fonctionnaires américains à Fort Yukon, s'il faut en croire les derniers rapports reçus. Nos officiers se trouveront entourés de milliers de personnes mourant de faim, d'hommes armés habitués à une vie indépendante des lois, et le résultat inévitable de cet état de choses sera que l'autorité du gouvernement dans cette contrée sera méconnue, et de plus que le gouvernement ne pourra rétablir cette autorité avant qu'il soit construit un chemin de fer et avant qu'il soit établi un système convenable de communications pour le transport de nos troupes et des provisions. Je vais expliquer la chose à la Chambre. Si, à l'automne, 40,000 ou 50,000 personnes se trouvaient là sans les provisions nécessaires, et sachant que le gouvernement a eu le temps de fournir des moyens de transport, mais qu'il n'a pas pris les mesures voulues pour cela, nos fonctionnaires ne pourraient, dans ces circonstances, faire respecter comme aujourd'hui l'autorité par ces populations. Ainsi 200 ou 300 de nos fonctionnaires se trouveraient au milieu de milliers d'hommes mourant de faim, d'hommes armés, d'étrangers, et le district serait aux mains de cette population au lieu d'être régi par le gouvernement canadien. Nous sommes donc menacés de voir l'autorité du gouvernement méprisée, détruite, de nous voir enlever l'administration de ce district, en théorie sinon en réalité, parce que, devant ce qui est prévu, nous n'aurons pas pris les mesures nécessaires et que nous savions devoir prendre.

Voilà, en ce qui touche le côté national de la question. Il y a un autre aspect. Nous savons que depuis nombre d'années, la population ne s'est jamais portée en aussi grand nombre vers un endroit qu'elle se porte aujourd'hui vers le district du Yukon. Le nombre de personne qui se proposent d'émigrer dans cette région nous semble presque inconcevable. Je lisais l'autre jour, dans le *New-York Herald* :

Le rapport qu'un quart de million de chercheurs d'or partiront de Seattle seulement cette année semble bien

fondé, d'après les dépêches du *Herald* portant que 7,000 hommes sont déjà partis de là durant les derniers 8 jours et qu'il en arrive 1,000 chaque jour.

Ce sont des faits comme ceux-là qu'il faut prendre en considération. Nous apprenons aussi que, d'après les agences de transport, en Europe, des milliers de personnes se dirigent vers les côtes du Pacifique pour se rendre au Klondike. Nous savons aussi que les chemins de fer canadiens ont fait des préparatifs immenses en vue de ce trafic, et bien que personne n'en puisse indiquer le chiffre, tout indique pour les prochains mois, vers le Klondike, le plus grand mouvement qui se soit vu depuis longtemps sur ce continent. On a estimé, et cela ne semble pas extravagant que de $50,000,000 à $75,000,000 seront dépensés pour l'approvisionnement et le transport de ces gens, et je n'ai pas besoin de longs arguments pour établir qu'un commerce de $50,000,000 ou $75,000,000 est chose qui mérite l'attention du gouvernement lorsqu'il nous est possible de l'assurer à nos marchands et nos fabricants. La question de ce commerce possible a donc été sérieusement étudiée par le gouvernement et nous avons fait tout en notre pouvoir pour conclure des arrangements avec nos amis des Etats-Unis, afin que le transport des marchandises par les routes de Dyea et de Skaguay ne nuise pas aux operations de nos négociants. Mais il y a actuellement à Dyea et à Skaguay 10,000 ou 12,000 hommes qui ne pourront probablement pas traverser ces défilés avant trois mois, et dans deux ou trois semaines il y aura à ces deux endroits plus de gens que l'on ne saurait en transporter à travers les défilés d'ici à l'automne prochain. Comme résultat, dans une couple de semaines toute possibilité d'accès à ce pays, par ces deux endroits aura virtuellement disparue.

Le gouvernement croit donc absolument nécessaire de trouver un autre moyen de communication, afin de pouvoir détourner le courant du trafic à l'avantage des lignee canadiennes et de nos négociants et nos fabricants. Voilà quelques-unes des considérations qui ont fait que le gouvernement a considéré cette question d'une urgence suffisante pour justifier l'attitude que nous avons prise à ce sujet, en agissant de la manière déjà décrite, et très bien décrite, d'une manière peu ordinaire. Pas au point cependant de blesser le grand parlementaire qui préside aux destinées de l'opposition, car la seule faute que l'honorable député a à nous reprocher, c'est de n'avoir pas été assez expéditifs. Il est bon parfois, M. l'Orateur, que nous nous voyions par l'œil d'autrui, et, si la Chambre me le permet, je citerai d'un des meilleurs journaux du commerce des Etats-Unis un extrait indiquant ce que pense nos rivaux de ce trafic. Il est toujours bon de savoir ce que fait votre adversaire, et bien que nous soyons dans les meilleurs termes avec le gouvernement des Etats-Unis, nous savons que les Américains font tout leur possible pour s'assurer ce commerce et ils savent que nous agissons de même.

Voici ce que dit un de leurs journaux les plus recommandables, le *Commercial Advertiser* de New-York, dans son numéro du 4 février sous le titre de "Le chemin de fer du Klondike":

Le gouvernement canadien poursuit avec persévérance sa politique qui est de s'assurer tous les bénéfices des richesses du Klondike. Après avoir extorqué des droits régaliens des mineurs américains, après s'être approprié une partie des terrains aurifères.....

M. SIFTON.

C'est en effet une chose bien infâme pour le Canada de s'approprier une partie de son propre territoire.

....après avoir imposé des droits élevés sur les provisions apportées dans le pays par les Américains, il vient maintenant d'accorder une charte pour la construction d'un chemin de fer pour permettre aux Canadiens de se rendre dans les régions aurifères sans passer sur le territoire américain, ce qui aura pour conséquence de diminuer les profits des compagnies américaines de transports et d'approvisionnements.

Je me demande si on permettrait aux approvisionnements canadiens d'entrer sur le territoire américain sans payer de droits.

Ce chemin de fer ne donnera pas une voie ferrée ininterrompue, jusqu'au Klondike, et il faudra probablement encore beaucoup de temps pour cela. Le chemin doit partir de la côte au sud de la frontière sud de l'Alaska, et traverser le territoire canadien jusqu'à la rencontre de cours d'eau navigable qui coule dans la direction du Klondike.

Il faudra encore beaucoup d'années avant que le nord de la Colombie anglaise soit suffisamment colonisé pour permettre la construction d'un chemin de fer reliant le chemin de fer canadien du Pacifique au nouveau chemin du Klondike, et d'ici là l'or du Klondike sera probablement épuisé et le chemin de fer du Klondike abandonné.

Ceci n'est qu'une opinion.

L'économe gouvernement canadien ne risque aucun argent dans l'entreprise. Les entrepreneurs demandaient à grands cris une subvention et prétendaient ne pas pouvoir construire le chemin sans recevoir de l'aide en argent. Mais sir Wilfrid Laurier et ses collègues sont restés fermes et tout ce que les entrepreneurs reçoivent c'est une concession de terres sur le parcours du chemin. On déclare cet arrangement le plus avantageux que le Canada ait jamais introduit dans un contrat pour la construction d'un chemin de fer.

M. FOSTER: Je voudrais demander à l'honorable ministre....

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: J'aurai le plaisir d'adresser tout à l'heure quelques remarques à l'honorable député et je crois qu'il sera satisfait. Voici une phrase qui va lui faire de la peine:

....vu que ces terres ne vaudront jamais rien sans le chemin, et ne peuvent pas être d'une grande valeur même avec le chemin, à moins qu'on y découvre quelques richesses minérales inattendues.

Voici maintenant un commentaire sur la conduite des honorables députés de l'opposition. Ils aimeront sans doute à savoir dans quelle estime leur parti est tenu par nos voisins, comparé à l'opinion qu'ils ont du parti libéral.

Le nouveau chemin sera assurément très court, mais pouvoir le faire construire sans dépenser un sou du trésor public ...

Je ne m'attends pas à ce que l'honorable député d'York (M. Foster) approuve cela.

.. c'est un contraste frappant avec la libéralité avec laquelle sir John Macdonald a subventionné le chemin de fer canadien du Pacifique et c'est aussi une preuve que Laurier et ses partisans étaient sincères lorsqu'ils dénonçaient les relations corrompues qu'ils disaient exister entre le chemin de fer canadien du Pacifique et le gouvernement Macdonald.

Je recommande le passage suivant à l'attention de la Chambre.

Un organe du gouvernement d'Ottawa fait remarquer triomphalement que le Canada a maintenant la clé des régions aurifères dans les mains et pourra traiter avec les Américains dans les termes qu'il voudra. On aurait pu attendre que le chemin fût terminé avant de lancer cette fanfaronnade. Des obstacles matériels ou le coût excessif des travaux peuvent empêcher les entrepreneurs de le construire aux conditions stipulées.

L'opposition prétend que la construction de ce chemin est une chose bien facile, mais tout le monde n'est pas de cette opinion.

Le même journal dit que les Américains ont déjà eu une trop grande part des profits du Yukon, tant sous le rapport du transport et la fourniture des approvisionnements, que sur les opérations minières elles-mêmes. Cela est vrai, mais c'est parce que les Américains ont eu assez d'initiative pour l'obtenir.

J'ai cité ces extraits pour faire voir ce que pensent de cette entreprise ceux de nos voisins qui s'y intéressent le plus, et ceux qui auront à souffrir de la construction de ce chemin, parce qu'il leur enlèvera leur commerce et ajoutera tout le trafic du Yukon, au trafic général du Canada.

Si la Chambre ne considère pas que c'est une tâche trop ardue, je me permettrai quelques remarques générales sur les différentes routes qui conduisent au Yukon, afin de fournir certains renseignements que je suis peut être plus à même que d'autres d'acquérir.

Nous avons d'abord la route par la rivière Yukon. Cette route nécessite un voyage par l'océan depuis un port de la côte du Pacifique jusqu'à Saint-Michel, à l'embouchure du Yukon sur le littoral de l'Alaska ; de Saint-Michel un bateau à vapeur de rivière conduit le voyageur jusqu'à Dawson-City en traversant le territoire américain de l'Alaska, sur un parcours de 1,600 milles environ. Le fleuve Yukon au commencement de la saison contient assez d'eau pour que des bateaux portant 500 tonnes de marchandises puissent y passer. Ces bateaux font un voyage avec un plein chargement de Saint-Michel à Dawson et reviennent. Ils sont généralement capables de faire un second voyage, mais très rarement avec un plein chargement. Ce sont les renseignements qui nous ont été fournis par les compagnies de transport sur ce fleuve. Il y a deux de ces compagnies en opération la "North American Transportation Co." et la "Alaska Commercial Co." Ce sont les seules auxquelles on puisse réellement se fier pour expédier des marchandises par le fleuve Yukon. D'autres bateaux sont à se construire et on espère leur faire remonter le fleuve au printemps, mais il n'est pas certain qu'ils se rendent à Dawson-City. Une autre difficulté que présente la navigation du Yukon, comme la plupart des rivières des régions septentrionales, provient des battures et autres obstructions, qui rendent la réussite du voyage incertaine, à moins d'avoir un équipage connaissant très bien le lit du fleuve.

Un autre danger de cette route, c'est que les provisions et les vivres expédiées par le Yukon, pourraient bien ne pas parvenir aux mineurs canadiens. On se livre aussi à l'exploitation de mines d'or du côté américain et il se pourrait que les compagnies de transport mettent leurs bateaux à la disposition de leurs compatriotes et laissent les nôtres dans le dénument. Les bateaux du Yukon, l'été prochain, pourront transporter 40,000 tonnes de fret en tout et partout.

M. FOSTER : Cette année ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui, cette année, l'été prochain ; et ce serait un calcul libéral de supposer que la moitié de ce tonnage pourrait être consacré aux établissements canadiens. On peut donc dire qu'on peut compter sur environ 20,000 tonnes de provisions de toutes sortes—non seulement des vivres, mais des outils, des habits, etc. On ne peut espérer plus par cette route, pour la prochaine saison.

Il y a ensuite la route de Dyea. Lors de mon passage à Dyea, le seul mode de transport des marchandises à travers le Pas de Chilkoot, était de les charger à dos d'homme. Nos informations sont qu'un petit tramway a été construit sur une partie du parcours, et que sur une autre partie, l'on a jeté un câble de fil métallique, et qu'il est possible de transporter une petite quantité de provisions de cette manière. Le prix actuel du transport est, dit-on, de 15 cents par livre, et les facilités sont très restreintes et une bien petite quantité pourrait être transportée cette année. Par le sentier de Skaguay, le seul moyen de transport est à dos de cheval et à dos d'homme.

Vient ensuite la route de Taku. C'est la voie du Goulet de Taku, mieux connue par le fait que c'est près de cet endroit que se trouve le plus actif glacier du littoral du Pacifique. C'est un bien pauvre port, généralement rempli d'icebergs, comme lorsque j'y suis allé. Cette route est absolument impraticable sans un chemin de fer et comme les autres routes dont j'ai parlé, elle vient aboutir sur le littoral américain.

Il reste alors la route de la rivière Stikine qui est celle que le gouvernement a adoptée après une étude complète et approfondie de toute la question. La Chambre a pris connaissance du rapport de M. Jennings, un ingénieur très capable et très compétent qui a été envoyé dans ce district, l'automne dernier, pour explorer. Inutile de dire que M. Jennings n'a pas fait ce qu'on pourrait appeler l'étude d'un tracé de chemin de fer. Le temps lui faisait totalement défaut. Il a amené une couple d'ingénieurs avec lui et c'est lui qui avait la direction générale des explorations et des opérations. M. St. Cyr, un arpenteur à l'emploi du gouvernement était sur les lieux, et M. Jennings le prit avec lui ainsi qu'un certain nombre d'ouvriers. Les instructions n'étaient pas de faire l'étude d'un tracé de chemin de fer, mais une exploration du pays, afin de fournir au gouvernement tous les renseignements concernant un chemin de roulage, un tramway électrique ou toute autre méthode de transport qui pourrait être appropriée au pays.

M. Jennings est allé sur les lieux et son rapport est entre les mains des honorables députés. Il avait aussi reçu instruction de dépêcher un homme capable d'explorer le lac Teslin et la rivière Hootalinqua pour s'assurer au delà de tout doute de leur navigabilité. Il envoya M. St. Cyr, un arpenteur compétent qui est au service du département de l'Intérieur depuis quelques années.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre peut-il dire à quelle époque de l'année M. St. Cyr, est allé là ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Assez tard à l'automne ; avant, je crois, que la glace fut prise sur la rivière. Il est arrivé au confluent des rivières Lewes et Hootalinqua, à peu près à l'époque de la formation des glaces. Nous doutions qu'il put se rendre, car d'après les rapports que nous avions, les probabilités étaient que la glace serait prise avant son arrivée. Nous avons cependant constaté à notre grande satisfaction que la glace ne se formait pas sur ces rivières aussitôt que nous l'avions cru. On trouvera le rapport de M. St. Cyr intercalé

dans celui de M. Jennings. Il y donne des détails sur la navigabilité du lac Teslin et de la rivière Hootalinqua. Je repète que M. St. Cyr est un homme très capable, et il n'y a plus de doute aujourd'hui que la rivière Hootalingua est parfaitement navigable.

Je m'étends un peu longuement sur ces détails, parce que le gouvernement n'a pas l'intention de demander à la Chambre d'adopter son projet les yeux fermés. Nous voulons donner tous les renseignements et tous les détails nécessaires pour que la députation se forme une opinion éclairée sur le projet qui lui est soumis. La navigabilité de ces cours d'eau était de la première importance et aucune mesure ne pouvait être prise pour la construction de ce chemin avant la réception du rapport de M. St. Cyr, afin d'être en mesure de dire à mes collègues : Nous pouvons maintenant étudier la construction d'un chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin, car nous avons la preuve qu'au delà, les eaux sont navigables.

Entre la rivière Stikine et le confluent des rivières Lewes et Hootalinqua, les cours d'eau sont navigables ; entre ce point et Dawson-City, ils sont navigables pour des chalands et des canots, à l'exception d'un court espace, à Five-Fingers. Nous n'avons pas fait faire, et nous n'avons pu faire le levé de ces rapides, mais d'après les renseignements que nous possédons, je crois pouvoir annoncer qu'avec une dépense de quelques milliers de piastres, on pourra facilement faire sauter les cailloux qui obstruent la navigation. Ces travaux coûteraient peut-être $5,000, et assurément pas plus de $10,000 et nous aurions alors, une navigation ininterrompue depuis la tête du lac Teslin, jusqu'à Dawson-City, ouverte du 15 au 20 mai, jusqu'au premier novembre à peu près. Le chemin de fer entre le lac Teslin et la rivière Stikine serait le dernier chaînon de cette route de transport. La rivière Stikine est navigable ; je ne crois pas que personne ait jamais supposé qu'elle était navigable pour les vapeurs océaniques, mais elle l'est suffisamment pour les besoins de ce trafic. Voici ce qu'en dit M. Jennings, à la page 7 de son rapport.

La rivière Stikine est ordinairement navigable pour de puissants vapeurs d'un gabarit approprié jusqu'à Glenora ou Telegraph-Creek, distance de 150 milles, entre le 1er mai et une date parfois assez avancée du mois d'octobre ;....

Je dois dire que j'ai moi-même remonté la rivière Stikine, sur une courte distance, et que j'ai pris toutes sortes de renseignements sur la date de la formation des glaces à l'automne ; et j'ai appris que c'était généralement à la fin d'octobre.

....cela dépend, naturellement, de la douceur de la saison et de la quantité de pluie et de neige. Sa largeur varie d'un demi-mille, sur le cours inférieur de la rivière, à 500 pieds, en amont. La profondeur est généralement bonne et le chenal est très libre de troncs d'arbres, de roches et de cailloux, mais au Petit Canon et au Canon de Klootchman, situés respectivement à 96 et 106 milles de la mer, durant la période des hautes eaux, alors qu'il y a beaucoup de bois flottant, c'est en courant des risques considérables que l'on passe à travers ces parties obstruées, et cela occasionne souvent des retards, car le bois flottant est sujet à heurter le gouvernail ou la roue. Sur les 50 premiers milles, soit jusqu'au Grand Glacier, l'eau est profonde avec un courant modéré ne dépassant pas trois milles à l'heure, tandis que depuis cet endroit en remontant, le chenal devient quelque peu tortueux et resserré, avec une augmentation dans la rapidité du courant de trois à huit milles à l'heure ; toutefois, les étendues exceptionnellement rapides sont peu nombreuses et, ordinairement, elles n'ont pas plus d'un demi mille de longueur.

M. SIFTON.

Un puissant steamer de rivière devrait pouvoir atteindre le Petit Canon une journée après avoir quitté l'embouchure de la rivière, et Glenora ou Telegraph-Creek le second jour.

M. Jennings fait ce rapport après avoir remonté le cours même de cette rivière dans un petit vapeur. Ainsi, le rapport sur ce point est le produit de sa connaissance personnelle.

Il serait avantageux d'affecter $5,000 à l'enlèvement des troncs d'arbre et des cailloux, et au posage de câbles permanents destinés au passage des endroits difficiles, surtout en amont du Petit Canon.

Le gouvernement entend se faire autoriser par la Chambre à affecter le léger montant qui peut être nécessaire à l'enlèvement de ces troncs d'arbres et à l'amélioration de la navigation de la rivière Stikine. Le ministre des Travaux publics est actuellement saisi de la considération de cette affaire, dont il s'occupe des plus sérieusement. Sans doute la Chambre n'ignore pas que le voyage se fait par vapeur océanique entre l'embouchure de la rivière Stikine et Vancouver ou Victoria ; je donne ces détails afin que la Chambre sache quelle sera la route suivie, grâce au chemin de fer projeté, et quelles facilités cette route apportera au trafic. Je calcule qu'en moyenne le voyage de Vancouver ou Victoria à Wrangel ne prendra certainement pas plus de trois jours, et probablement que deux jours, lorsque les facilités du voyage auront été complétées et que les vapeurs feront le service rapide qu'ils fourniront, à n'en pas douter, durant la saison prochaine. De Wrangel à Telegraph-Creek le voyage devrait se faire en deux jours : de Telegraph-Creek au lac Teslin, en un jour par le chemin de fer : et du lac Teslin à la ville de Dawson, en sept jours par bateau à vapeur. Nous aurons donc en septembre prochain la faculté de parvenir de Victoria ou Vancouver à Dawson en treize jours. Dans ce cas, M. l'Orateur, la Chambre considérera que le gouvernement a réussi à surmonter de très grands obstacles, et a atteint un résultat très satisfaisant.

On doit se rappeler, M. l'Orateur, que Dawson est la ville ou l'établissement important le plus éloigné au nord-ouest de la région du Yukon, situé non loin de la frontière, et le premier bateau qui remonte le Yukon atteint Dawson seulement vers le milieu de juillet. Ce n'est que durant les deux mois qui suivent cette époque-là, qu'il y a échange de trafic par le Yukon à Dawson, et nul ne peut après le premier septembre commander un envoi de marchandises qui puisse atteindre cette ville. Vers le premier septembre dernier nous avons commandé un envoi pour Dawson par cette route, et cet envoi n'est pas encore parvenu à destination. Voilà donc une route manquant d'utilité pratique pour le commerce du jour. La Compagnie de transport de l'Amérique du Nord et la Compagnie commerciale de l'Alaska s'en sont servi, mais il leur fallait prendre beaucoup de temps pour y faire parvenir leurs subsistances, étant obligés d'adopter leurs dispositions à cet égard un an ou six mois d'avance. Cette route est absolument inutile au commerce d'aujourd'hui, alors que de grandes quantités de provisions doivent être expédiées à bref délai.

Celle que nous nous proposons de créer nous permettra de partir le 15 mai de Victoria ou Vancouver, et de déposer, treize jours après, voyageurs et provisions à Dawson ; et le trafic pourra se

continuer depuis cette date-là jusqu'à une époque avancée de la saison.

Les avis ne sont guère variés sur le fait que la route choisie par le gouvernement canadien est la meilleure pour se rendre au Yukon. Tous ceux qui en savent quelque chose s'accordent avec le gouvernement sur ce point. Malgré qu'il ait changé d'avis sur plusieurs points au sujet du contrat, mon honorable ami le chef de l'opposition a gardé la même opinion sur la route de la rivière Stikine. Il croit encore que cette route est la meilleure. J'ose déclarer que tous les députés de la Colombie anglaise—gens des mieux informés à cet égard, sinon directement par eux-mêmes, du moins par d'autres personnellement au fait—partagent cette opinion-là. Les membres du gouvernement de la Colombie anglaise, que j'ai rencontrés à Victoria et avec qui j'ai discuté en passant la question, ont exprimé une opinion absolument favorable à cette route. Ainsi, la position à cet égard est que la route destinée au chemin de fer projeté reçoit l'approbation de tous ceux qui sont tant soit peu au fait de la question. Voilà ce qui, dans son étude du projet dont elle est actuellement saisie, me semble mériter fort l'attention de cette Chambre.

Il est un autre aspect du sujet que je désire signaler. Tout en ne pouvant pas avancer que la route de la rivière Stikine n'est pas la bonne, il répugne tellement à nos amis de l'opposition de reconnaître honnêtement et franchement le mérite dû au gouvernement pour avoir bien fait, alors qu'ils savent que celui-ci est dans ce cas, qu'ils ont soulevé des doutes sur sa conduite relativement au transbordement et aux droits de navigation que nous possédons dans la rivière Stikine. J'ai démontré hier que le ministre des Chemins de fer n'avait pas tenu virtuellement d'autre langage que celui du chef de l'opposition. La déclaration de celui-ci, nul doute, était celle d'un homme sage et d'un homme d'Etat, mais celle du premier était évidemment révoltante. La valeur d'une déclaration semble grandement subordonnée à la position de celui qui la fait. On nous a parlé beaucoup de nos droits dans la rivière Stikine. Je crois pouvoir donner des renseignements à nos honorables amis à ce sujet. La ligne frontière séparant la région du Yukon du territoire de l'Alaska a été arrêtée il y a nombre d'années par un traité conclu entre l'Angleterre et la Russie. A cette époque, le territoire de l'Alaska appartenait à l'Empire russe, et un traité fut conclu entre celui-ci et l'Angleterre, appelé le traité anglo-russe de 1825, dont je possède une copie en ce moment. J'appellerai l'attention sur cette petite circonstance, afin d'établir comme le parti conservateur a peu raison de prétendre posséder l'instinct de gouvernement. Et que la Chambre comprenne bien que, par l'achat de l'Alaska, les Etats-Unis devinrent subrogés dans les droits de la Russie au sujet de ce territoire, et qu'ils ne pouvaient nullement avoir d'autres droits que ceux possédés par la Russie, ni des droits différents.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est-à-dire souveraineté.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui. Ils prenaient exactement ce que la Russie possédait. Et ce que, en vertu du traité anglo-russe de 1825, les sujets de l'Angleterre possédaient contre la Russie, ils le possédaient également contre les Etats-Unis et contre tout autre.

L'article 6 de ce traité stipule :

Il est entendu que les sujets de Sa Majesté britannique de quelque côté qu'ils arrivent, soit de l'océan, soit de l'intérieur du continent, jouiront à perpétuité du droit de naviguer librement et sans entrave quelconque sur tous les fleuves et rivières qui, dans leur cours vers l'océan Pacifique, traverseront la ligne de démarcation sur la lisière de la côte indiquée dans l'article 3 de la présente convention.

Telle était la loi existante sur ce point avant la conclusion du traité de Washington—œuvre de nos honorables amis qui possèdent à un si haut degré l'instinct de gouvernement. Nous possédions par traité, non pas le simple droit de navigation, non pas un droit limité, non pas un droit restreint à des fins commerciales, mais un droit général—un droit de propriété, un droit complet—de jouir, de concert avec la Russie et ses sujets, sur un pied absolu de parfaite égalité, de l'usage, non pas seulement de la Stikine, ou du Yukon, ou de la Porc-épic, mais de toutes les rivières qui, dans leur cours, franchissent la ligne de démarcation stipulée dans d'autres articles du traité. Telle est la position dans laquelle nous nous trouverions aujourd'hui, n'eussent été les qualités d'hommes d'Etat qui distinguent les membres de la gauche.

M. HAGGART : Ce traité s'applique-t-il au Yukon ou à la rivière Porc-épic ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je parlerai tout à l'heure du Yukon et de la Porc-épic. Que l'honorable député veuille bien occuper sa grande intelligence d'un seul sujet à la fois. Je parle des rivières qui franchissent la ligne de démarcation, spécialement à propos de la rivière Stikine qui est de la plus grande importance pour nous à présent.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre a certainement mentionné le Yukon et la Porc-épic.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Nous y arriverons ensuite. Ces messieurs deviennent fort agités. Ils savent ce qui va venir, et ça ne leur plaît pas. La Chambre voudra bien prendre note du fait qu'en vertu de ce traité anglo-russe les sujets de Sa Majesté britannique possédaient un droit de propriétaire pour toutes fins quelconques dans la rivière Stikine jusqu'à ce que les capacités politiques de nos amis de la gauche eussent porté atteinte à ce droit. Ces messieurs, évidemment, n'avaient jamais lu ce traité ; ils en ignoraient le contenu ; ils n'avaient pas la moindre idée de ce qu'ils faisaient en introduisant l'article suivant dans le traité de Washington, qu'ils n'ont cessé de vanter depuis qu'est surgie la question de la rivière Stikine.

Sir CHARLES TUPPER : Que l'honorable ministre me permette de lui poser une question. N'est-ce pas un grand homme d'Etat libéral, le marquis actuel de Ripon, qui présidait cette commission mixte, et qui aurait dû obtenir du ministère des affaires étrangères d'Angleterre toutes les connaissances concernant le sujet ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'admire les qualités d'homme d'Etat du grand chef du parti conservateur qui, lorsque son ancien chef a fait une bévue des plus inexcusables au sujet d'une affaire canadienne sur laquelle il devait renseigner

le marquis de Ripon, essaie de rejeter le blâme de son ignorance sur les officiers impériaux—sur ces officiers qui auraient dû recevoir les renseignements nécessaires des officiers du gouvernement canadien. Nous devons aux sublimes qualités d'homme d'Etat de nos amis de la gauche de voir réduits dans une grande mesure les privilèges dont nous jouissions sur la rivière Stikine. Au lieu de cet article qui nous accordait un droit de propriété absolu dans la rivière Stikine, nous avons maintenant celui-ci, savoir :

La navigation du Yukon, de la Porc-épic et de la Stikine, dans tout leur parcours depuis à et jusqu'à la mer, restera toujours libre et accessible pour les fins commerciales en faveur des sujets de Sa Majesté britannique et des citoyens des Etats-Unis, sujette aux lois et règlements de l'un ou de l'autre des deux pays, dans les limites de son territoire, non incompatibles avec ce privilège de libre navigation.

Si ces messieurs eussent compris ce qu'ils faisaient, ils n'auraient pas mentionné la rivière Stikine, mais—l'honorable député de Lanark (M. Haggart) remarquera ceci—ils auraient appliqué cette disposition seulement au Yukon et à la Porc-épic au sujet desquels elle avait sa raison d'être si ces cours d'eau n'étaient pas compris dans le traité russe. S'ils l'ont appliquée aussi à la rivière Stikine, c'est qu'ils ne connaissaient pas le contenu de ce traité, tout simplement.

Je n'ai guère besoin d'expliquer aux membres de cette Chambre, à qui les affaires publiques sont familières et dont plusieurs ont maintes fois, d'année en année, discuté de semblables questions, ce qui distingue le droit absolu de propriété à une rivière du privilège de la libre navigation pour des fins commerciales dans cette rivière. Ce privilège est très important, et nous allons en faire usage dans sa plus grande étendue possible ; mais il n'a sous aucun rapport la valeur du droit de propriété que nous posséderions si ces messieurs ne s'étaient pas occupés, dans le temps, de ce qu'ils ne comprenaient pas.

Passant de ce traité à la position dans laquelle nous nous trouvons maintenant....

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je veux simplement demander une information à l'honorable ministre : Dois-je comprendre que, d'après lui, nos droits découlant du traité anglo-russe ont été amoindris par cette disposition du traité de Washington ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je dois dire que oui. Si l'honorable député veut contester cela, je crois pouvoir l'en convaincre.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne veux pas le discuter, je veux seulement avoir l'avis de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Lisant : " La navigation du Yukon, de la Porc-épic et de la Stikine, dans tout leur parcours depuis à et jusqu'à la mer,....." Chaque mot de cet article est important. Cela signifie que nous avons le droit de pénétrer dans ces cours d'eau et d'en sortir par la mer, non seulement en passant par leur embouchure—car une difficulté pourrait se soulever ici,—mais en passant partout où il le faudra.

Terminons la lecture du texte de cet article :

.....restera toujours.....

Non pas un temps limité.

M. SIFTON.

.. restera toujours libre et accessible pour les fins commerciales en faveur des sujets de Sa Majesté britannique et des citoyens des Etats-Unis, sujette aux lois et règlements de l'un et l'autre pays, dans les limites de son territoire, non incompatibles avec ce privilège de libre navigation.

Eh bien ! mon honorable ami a signalé aujourd'hui à la Chambre que le Congrès américain était en train d'adopter une législation dont l'effet serait d'amoindrir les privilèges du peuple canadien sur la rivière Stikine. Le Congrès des Etats-Unis ne peut adopter de législation afin de révoquer un traité conclu solennellement par ce pays, sans manquer à la foi jurée, et ce gouvernement ne considère pas qu'il serait, en aucune manière, justifiable de nourrir un seul instant l'idée que la république voisine se proposerait de violer un traité qu'elle a conclu avec l'Angleterre. Comment ! M. l'Orateur, les Etats-Unis constituent une nation civilisée, et il n'est pas de nation civilisée qui viole de propos délibéré les traités qu'elle a faits. La seule chose qui pourrait priver le peuple canadien, les sujets de Sa Majesté britannique, des privilèges de libre navigation dans la rivière Stikine qui existent à présent, ce serait l'abandon volontaire de ce privilège en vertu d'un autre traité, ou l'état de guerre entre les deux pays, ce qui, naturellement, justifierait l'abrogation de tous les traités existant alors. Nous considérons donc notre position absolument inattaquable au sujet de notre droit de navigation dans la rivière Stikine.

Nous avons là, consacrés par un traité, des droits qu'on ne peut nous enlever sans notre consentement. Nos amis du Congrès américain peuvent adopter un bill, mais non un bill qui violera le traité qu'ils ont conclu avec l'Angleterre. Nous pouvons être absolument convaincus de la chose ; et d'après moi—je donne mon avis pour ce qu'il peut valoir,—il serait des plus puérils, de la part du gouvernement, de supposer, chaque fois qu'un membre irresponsable du Congrès américain—un homme ignorant, c'est possible, les dispositions du traité—présente un bill qui, peut-être, doit se heurter inévitablement à un échec dans les deux chambres du Congrès, ou au refus du Président de le sanctionner ; il serait puéril de supposer, dis-je, que les Etats-Unis se proposent de commettre un acte étranger aux nations civilisées, c'est-à-dire violer un traité solennel.

J'ai ici la copie d'un bill qu'on a signalé deux ou trois fois à la Chambre, et que la presse discute depuis récemment. Il n'est pas encore devenu loi, et j'ignore s'il le deviendra jamais, mais, dans tous les cas, il est étranger à la question qui nous occupe, car il ne s'agit là que de législation américaine, proposée en vue d'aider le gouvernement du pays voisin à appliquer les dispositions de ce traité de la manière qu'il peut être nécessaire pour protéger son revenu.

L'article dont on a parlé est ainsi conçu :—

Le maître de tout vaisseau étranger, chargé de marchandises ou sur lest, arrivant, soit par mer, soit par autre voie, de tout territoire étranger adjacent aux frontières nord, nord-est ou nord-ouest des Etats-Unis, fera rapport au bureau du percepteur des douanes le plus rapproché de l'endroit par lequel ces vaisseaux peuvent entrer dans les eaux américaines ; ...

Voilà une chose bien naturelle.

... et la cargaison ni les passagers ne seront transbordés à un autre vaisseau, ni le vaisseau n'entrera davantage dans les eaux américaines, soit pour le déchargement, soit pour le chargement, sans un permis spécial de ce percepteur, ou de son aide, émis en vertu et en conformité

des règlements généraux ou spéciaux que le secrétaire du trésor, à sa discrétion, peut de temps à autre prescrire. Cet article s'appliquera également au commerce fait avec ou par l'Alaska.

Mon honorable ami le ministre des Douanes me dit qu'en vertu de cet acte la procédure ne différerait pas, en substance, de notre propre procédure suivie dans le Saint-Laurent, où les Etats-Unis ont le droit de jouir de la libre navigation en vertu d'un traité identiquement le même. Le bill n'a nullement pour but de nuire à l'exercice de notre droit de navigation pour les fins du commerce que nous entendons établir.

La seule question importante est celle du transbordement. Au sujet de cette question nous ne pouvons rien affirmer, car, tout en ayant eu son attention appelée sur elle, le gouvernement américain n'a pas encore exprimé d'opinion. C'est une question qui, dans le cas de contestation, doit être décidée soit par négociations, soit par son renvoi à un tribunal compétent. Mais il doit être évident que, dans les circonstances extraordinaires où nous nous trouvons le gouvernement du Canada ne pouvait absolument pas songer à provoquer des négociations diplomatiques, pour attendre que nous ayons obtenu le règlement d'une question de cette nature, avant de s'occuper à voir à la construction du chemin de fer. Il serait ridicule de proposer de s'adresser au gouvernement du pays qui accapare maintenant la plus grande partie du commerce que nous cherchons à lui enlever par la construction d'un chemin de fer, pour essayer, avant de commencer cette construction, de le faire consentir à quelque chose ayant l'effet de soustraire tout à fait ce commerce au dit pays. Il est possible que tout en reconnaissant notre droit au privilège de transbordement, les Américains comptent sur les circonstances extraordinaires pour qu'il s'écoule un certain temps avant que nous puissions leur en arracher l'aveu. Dans ces circonstances, les négociations pourraient se prolonger plusieurs années. Je craindrais que, dans l'intervalle, notre pays ne devint quelque peu irrité de ne pas obtenir de facilités de transport pour parvenir à la région du Yukon. Et les mineurs, les pauvres gens au sujet desquels les membres de la gauche ont exprimé tant de sympathies, s'ils devaient attendre pour manger que nous ayons conclu un traité avec les Etats-Unis, auraient le temps de tomber dans un triste état d'inanition avant la signature de ce traité.

S'il eût été absolument nécessaire d'obtenir le privilège de transbordement avant de pouvoir faire usage du chemin, ce serait différent. Mais il n'en est pas ainsi. Je puis encore citer mon honorable ami le chef de l'opposition, qui dit dans son interview—je n'ai pas ici ses paroles, mais je les donne en substance—que dans le cas où le transbordement à Wrangel ne serait pas permis, nous pouvons nous servir de Port-Simpson, qui serait également avantageux.

Sir CHARLES TUPPER: Non, non, je n'ai jamais rien dit de la sorte.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Il coûte toujours moins cher de transporter nos marchandises par gros vapeurs océaniques. Quand on emploie un petit bateau à vapeur, d'une capacité de 150 à 200 tonnes, le transport devient coûteux. Je ne prétends pas qu'il soit également avantageux de transborder à Port-Simpson.

Sir CHARLES TUPPER: Mon honorable ami ne m'a pas entendu dire que j'avais jamais déclaré Port-Simpson également avantageux. Je n'ai jamais dit cela. J'ai fait remarquer—dans le but d'empêcher qu'on ne nous gênât quant à la navigation dans la rivière Stikine—que si l'on commettait des exactions il nous restait Port-Simpson; mais je n'ai jamais dit que Port-Simpson était également avantageux, car je sais qu'une certaine partie de la route, entre cet endroit et l'embouchure de la rivière Stikine, est sujette au gros temps, et que des retards pourraient en résulter.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: J'accepte la déclaration de l'honorable chef de l'opposition, niant avoir dit que Port-Simpson était également avantageux. On a ainsi rapporté ses paroles, mais par erreur, je suppose. Je désire toutefois signaler à la Chambre que, tout en ne trouvant pas autant d'avantage à transborder à Port-Simpson, nous pouvons cependant le faire et avoir par là une route excellente et efficace.

J'ai soigneusement examiné le sujet moi-même, lors de mon séjour en cet endroit. M. Ogilvie et moi sommes débarqués à Port-Simpson et y avons examiné le vapeur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, le *Caledonia*, qui naviguait sur la rivière Stikine l'an dernier, et qui était alors amarré à cet endroit. La présence du *Caledonia* dans ce port établissait d'une manière concluante qu'un navire de cette catégorie pouvait franchir les eaux intermédiaires, puisque ce navire l'avait fait et se trouvait là. On nous apprit qu'à part quelques jours dans l'année, un bateau de navigation intérieure construit spécialement pour faire le service par la rivière Stikine, peut faire le trajet entre Port-Simpson et Wrangel. Comme le transbordement peut s'opérer à Port-Simpson, nous posséderons une route canadienne à l'abri de tout danger d'être contrecarré par des règlements possibles.

On m'a dit aujourd'hui—je le mentionne seulement pour ce que cela peut valoir—qu'il est absolument possible d'obvier à la difficulté qui naîtrait du fait qu'il faudrait rompre charge dans le cas où cette difficulté surgirait, en se servant de grandes barges construites spécialement pour naviguer dans la rivière Stikine, lesquelles seraient remorquées de Port-Simpson à Wrangel, pour de là remonter la rivière. On pourrait sans doute faire cela, et ce serait un moyen d'écarter la difficulté qui pourrait surgir par suite de l'augmentation du fret. Mais je mentionne cela afin de démontrer à la Chambre que, sans qu'il soit possible d'en douter, cette route est toute canadienne et praticable comme telle. Nous pourrons créer une route entièrement canadienne dans tout son parcours, et tel est ce que le gouvernement s'est efforcé d'accomplir. Nous ne nous sommes pas présentés devant cette Chambre pour proposer une chose au sujet de laquelle nous ne connaissions rien, mais nous sommes prêts à fournir des détails et à prouver que la route projetée est praticable, et quelle est entièrement canadienne.

Mon honorable ami ne m'en voudra pas si je justifie l'observation que j'ai faite, sans avoir nullement l'intention d'établir que son assertion est inexacte—j'accepte sans arrière pensée sa parole qu'il ne l'a pas faite—mais le *Mail and Empire*, dans une dépêche datée d'Ottawa le 27 janvier, lui attribue les paroles suivantes :

Sir Charles félicite le gouvernement d'avoir agi avec tant d'énergie, et il affirme que l'ouverture de la route

canadienne qu'il a fortement recommandée aux deux gouvernements est ce qu'il y a de mieux à faire. Il ne prévoit aucune difficulté avec les Etats-Unis dans le transport des cargaisons entre l'océan et les steamers à Wrangel. Toutefois, s'il en survient, le Canada utilisera Port-Simpson qui sera également avantageux.

Bien entendu, j'accepte la dénégation de mon honorable ami. J'ai lu cet extrait dans le seul but de faire voir que je n'avais pas attribué inconsidérément à mon honorable ami des paroles que je n'avais pas lues auparavant.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je ne veux pas fatiquer la Chambre en lisant des journaux qui ont critiqué ce contrat, mais j'ai ici une couple d'articles d'un journal qui, bien qu'opposé au contrat, en apparence, s'est montré juste dans la critique qu'il a faite—je veux parler de l'*Evening Journal*, d'Ottawa. Je crois que ce journal n'a nullement eu l'intention d'être injuste dans ses observations, bien qu'il ait fait erreur, et, conséquemment, je me crois justifiable de lire une couple d'extraits du *Journal* de ce jour. Voici le premier :

M. Sifton a déclaré hier dans la Chambre des Communes que l'assertion que les Rothschild avaient offert de construire un chemin en suivant le sentier de Dalton pour 5,000 acres de terre par mille était une fiction de journal. Sir Louis Davies a dit jeudi dernier que le gouvernement était entré en négociations avec les Rothschild au sujet d'un chemin de fer. En conséquence, l'assertion de M. Sifton, signifie simplement que les représentants des Rothschild n'ont pas mentionné un chiffre fixe au gouvernement.

MM. Hamilton Smith et Henry Bratnober, représentants des Rothschild, ont dit à Montréal que ceux qu'ils représentaient offraient de construire ce chemin en suivant le sentier de Dalton, pour 5,000 acres de terre par mille. Evidemment, en supposant que le chiffre ne fût pas arrivé aux oreilles du gouvernement, c'était celui que les Rothschild voulaient demander ; et vu le fait que le gouvernement a fait un marché privé avec d'autres personnes, ignorant le principe qui veut que les entreprises publiques soient offertes à la concurrence générale, l'assertion de M. Sifton au sujet de l'offre que le gouvernement a où n'a pas reçue n'est pas de nature à faire disparaître le montant spécifié par les Rothschild.

Je dois dire que nulle proposition écrite ou verbale, directe ou indirecte n'a été faite au gouvernement par MM. Hamilton Smith et Henry Bratnober, représentants ou censés représenter les Rothschild, pour la construction d'un chemin de fer dans cette région. Il est relativement facile pour quelqu'un de dire, après que d'autres personnes ont déposé un quart de million de piastres et se sont engagées à dépenser plusieurs millions de piastres, de dire que ceux qu'il représente étaient prêts à faire telle et telle chose.

Il paraît que ces messieurs sont au Canada depuis quelque temps, mais, à ma connaissance, ils n'ont pas vu ni même demandé à être reçus par le gouvernement si ce n'est après la signature de ce contrat. Je veux aussi faire observer qu'il n'y a ni inconséquence ni inexactitude dans l'assertion faite par mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Ainsi que je l'ai dit, je ne pense pas que le *Journal* ait l'intention de nuire au gouvernement, et il est bon de lui faire connaître les faits. A la page 395 des *Débats*, mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit, en parlant d'une observation faite par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) :—

L'honorable député me permettra de dire, attendu que je n'ai pas compris le nom qu'il a mentionné, qu'on a demandé au représentant des Rothschild dans ce pays s'il ferait une soumission au gouvernement, et après avoir étudié la question et examiné toutes les données mises à sa disposition par le gouvernement, et après avoir télégraphié à ses commettants, il écrivit au gouvernement qu'après mûres réflexions, il refusait de s'occuper du projet.

C'est très clair ; mais ce monsieur n'était ni M. Hamilton Smith ni M. Bratnober, mais c'était M. Kersey. Je ferai observer que bien qu'il n'ait pas spécifié dans l'offre qu'il a faite par écrit et qui a été présentée au parlement, qu'il représentait les Rothschild, cependant il a fourni au gouvernement les noms des personnes qu'il disait représenter, et parmi ces noms étaient ceux des Rothschild et d'autres grands financiers d'Europe. Le gouvernement pouvait difficilement supposer que, pendant qu'il y avait ici un représentant des Rothschild en pourparlers avec nous, quelqu'un à Montréal, qui ne s'était pas fait présenter, représentait aussi les mêmes capitalistes. Cette explication règle la prétention que nous avions une autre et une meilleure offre que celle que nous avons déposée sur le bureau de la Chambre.

M. l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue à six heures, je parlais de la route de la Stikine, et je veux dire quelques mots, particulièrement à mes amis du Nord-Ouest et de la Colombie-Anglaise, au sujet de cette route, la route sur le territoire canadien, que tout bon patriote serait heureux de voir ouverte par la construction d'un chemin de fer. J'ai appris qu'on s'opposait à ce projet dans le Manitoba, au Nord-Ouest, et dans certaines parties de la province de l'Ontario, parce que ce n'était pas une route en entier sur le territoire canadien, mais que c'était une voie en opposition ou qu'on voulait substituer à un chemin de fer traversant les territoires du Nord-Ouest.

Or, si mes honorables amis veulent examiner la carte topographique qui accompagne le rapport de M. Ogilvie, ils verront que l'une des raisons les plus puissantes en faveur de la route de la Stikine c'est qu'elle est la continuation du parachèvement naturel d'un chemin du Nord-Ouest à la rivière de la Paix et de là au Yukon ; que c'est le plus court, le meilleur et de fait le seul chemin pour arriver à cette région.

Je ne suis pas en mesure de parler de cette route avec une précision absolue, car le gouvernement n'a pas reçu de données exactes et complètes sur cette route. Mais nous savons que la rivière de la Paix pénètre dans les montagnes, qu'il y a par là une route directe, et que c'est la seule route praticable pendant des centaines de milles au nord du *Yellow Head Pass*, et que le *Yellow Head Pass* serait trop au sud pour cette fin. En tout cas et à mon avis, et ainsi que j'envisage la question dans le moment—après une étude faite à la hâte—c'est trop au sud. La vallée de la rivière de la Paix nous conduira à *Halfway River*, et du lac Talchudy nous arriverons à la rivière Stikine et à Telegraph-Creek en continuant sur cette ligne jusqu'aux eaux navigables du lac Teslin et de la rivière Hootalinqua.

Ainsi nous avons non seulement une route entièrement sur le territoire canadien, mais une route complémentaire à partir du Nord-Ouest, et la seule qu'il nous soit possible d'utiliser en partant de

cette partie du pays. C'est un fait sur lequel j'attire particulièrement l'attention des députés du Nord-Ouest. J'en parle de cette manière générale et si les honorables députés veulent examiner cette carte, ils constateront que cette conclusion est absolument exacte.

Je vais maintenant parler des avantages de cette route. Les districts de Cassiar et de Caribou dans la Colombie anglaise sont très riches. Leur développement a été retardé à cause du manque de communications par chemin de fer. Le gérant d'une compagnie, qui cherche maintenant à exploiter dans la région d'Omenica, m'a dit qu'il y a une grande étendue de terrains miniers dans cette région et dans celle de Cassiar, et tout en n'étant pas aussi riches que la crique Bonanza, les minéraux sont en assez grande abondance pour que l'exploitation en soit lucrative. Avec des facilités de transport et d'exploitation cette compagnie exécutera d'immenses travaux et réalisera des bénéfices. Mais le chemin de fer maintenant projeté ouvrira complètement la région de Cassiar, et donnera des communications par chemin de fer que l'on demande à cet endroit, il développera la région au nord, et en sus du fait de donner à Cassiar des facilités par chemin de fer, nous assurerons le parachèvement naturel de l'entreprise en prolongeant le chemin de fer jusqu'à Alice au goulet Observatory et jusqu'à son port océanique. Ainsi le chemin traversera la partie nord de la Colombie anglaise, ouvrant et développant les riches régions de cette province, et plus tard la région du Yukon, et la population des territoires du Nord-Ouest aura une voie de communication qui lui permettra d'expédier ses bêtes à cornes et ses chevaux, et trouvera ainsi un marché pour ses produits agricoles.

M. PRIOR : Dans quelle direction ce chemin de fer sera-t-il continué ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : On a l'intention de le prolonger de Telegraph-Creek jusqu'à Alice Inlet, au goulet Observatory, ainsi qu'on le voit sur cette carte. La distance est d'à peu près 200 milles ; et bien que nous n'ayons pas de rapport d'ingénieur sur ce territoire, nous nous sommes renseignés avec soin auprès des officiers de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et d'autres personnes qui connaissent bien cette région, et ils nous assurent que sans nul doute c'est une route praticable pour un chemin de fer entre ces deux points.

J'ai parlé de cette question se rattachant à l'entreprise afin que les députés, ceux de l'ouest en particulier, puissent voir que dans l'étude de ce projet nous n'avons pas perdu de vue leurs intérêts. Les députés du Manitoba et du Nord-Ouest savent et comprennent très bien que dans un projet de cette nature je m'appliquerai, pour ma part, à sauvegarder les intérêts du Manitoba et du Nord-Ouest, ces régions fertiles, que j'espère voir colonisées par une population plus nombreuse que celle qu'il y a là actuellement et offrir un marché plus avantageux pour les marchands et les manufacturiers de l'est.

C'est ce projet que nous avons soumis à l'approbation de la Chambre. Outre le fait de posséder ces avantages, c'est à tous égards la seule route praticable dans le moment pour faire face aux besoins et aux circonstances du jour. Et en finissant avec ce sujet, j'ajoute que quand ce chemin de fer sera achevé ce sera virtuellement la seule route où passera le trafic et le commerce du Yukon.

La route Saint-Michel ne pourra jamais faire plus que de petites opérations de transport. Les routes de Dyea et de Skaguay sont impraticables ; elles ne seront practicables que lorsque ce chemin de fer sera construit. Le résultat de l'exécution du présent projet sera qu'un immense volume de commerce, que nous espérons voir se diriger vers cette région, suivra la route Stikine, et au lieu de voir les milliers de mineurs qui, d'après le *Herald* de New-York, arrivent tous les jours à Seattle, se préparant à se rendre au nord sur les steamers américains et par les routes américaines, nous les verrons forcés dans leur propre intérêt d'aller à Victoria, Vancouver et autres endroits de la Colombie anglaise et d'y acheter leurs approvisionnements, d'embarquer sur les steamers canadiens et suivre des routes canadiennes jusqu'au Yukon C'est le résultat que nous espérons obtenir, et je ne vois nulle raison pour douter de la réalisation de cet espoir, tenant compte de la politique que nous avons soumise à l'examen de la Chambre.

Au risque de causer de l'ennui je vais lire quelques clauses du contrat, dans le but particulier de changer l'opinion des membres de l'opposition. J'ai moi-même constaté, d'après la courte expérience que j'ai eue en fait de législation avant de venir dans cette Chambre, qu'il y a souvent des députés intelligents, prudents, attentifs, qui, dans la presse des affaires ne lisent pas avec soin les bills qui sont présentés au parlement. En conséquence, dans le but d'éviter toute erreur, je prendrai la liberté de lire les termes du contrat, et je ne prendrai que quelques minutes. Le contrat stipule :

1. Les entrepreneurs conviennent avec le gouvernement de tracer, construire, équiper et terminer complètement une ligne de chemin de fer, avec un terminus convenable, partant des eaux navigables de la rivière Stikine dans la Colombie anglaise à l'embouchure ou près de l'embouchure de Telegraph-Creek, Glenora ou l'embouchure de la rivière Clear-Water, et allant de là vers le nord jusqu'aux eaux navigables du lac Teslin, une distance d'environ cent cinquante milles ou moins, le premier jour de septembre A.D. 1898, ou avant ; le dit chemin de fer, quand il sera complété, devra être du type général et avoir la largeur de voie du chemin Kalso et Slocan, dans la Colombie anglaise, et conforme aux devis qui seront approuvés par le ministre des Chemins de fer.

Pourvu, aussi, que le dit chemin de fer soit la propriété des entrepreneurs, mais soumis à l'inspection et à l'approbation d'un ingénieur qui sera désigné par le ministre des Chemins de fer et Canaux, avant d'être accepté comme terminé par le gouvernement.

Pourvu de plus que, pour les fins de la saison de 1898 et pour satisfaire aux exigences du présent contrat au sujet de l'achèvement de la ligne le ou avant le dit 1er septembre, il suffise qu'à cette date ou avant cette date les entrepreneurs aient posé les rails de façon à permettre le fonctionnement régulier et efficace du chemin de fer et que le dit chemin de fer soit suffisamment outillé pour ce fonctionnement. Pourvu aussi que le tracé de la dite voie ferrée entre les points mentionnés soit tel que les entrepreneurs pourront l'établir sans produire de plans avant l'achèvement, pourvu que la concession de terres prévue par le présent contrat ne soit pas accordée pour un parcours plus considérable que celui qui sera considéré comme raisonnablement nécessaire, par le ministre des Chemins de fer, pour traverser la distance entre les points terminaux.

2. Le gouvernement soumettra au parlement à sa prochaine session une mesure pour faire adopter la loi nécessaire confirmant cette convention et autorisant le gouvernement et les entrepreneurs à l'appliquer et à la mettre à exécution, et constituant légalement les entrepreneurs et tous autres particuliers qui pourront devenir actionnaires, en compagnie sous le nom de Compagnie Canadienne du chemin de fer du Yukon, ou autre nom approuvé par les entrepreneurs (ci-après désignée sous le nom de la Compagnie des entrepreneurs) avec pouvoir

d'acquérir, d'exécuter et d'appliquer la présente convention et avec toutes les dispositions nécessaires à cette fin, et avec tous les pouvoirs de construire et d'exploiter le chemin de fer susmentionné ainsi qu'un prolongement d'icelui vers le nord jusqu'à la ville de Dawson ou les environs et un prolongement vers le sud jusqu'à un point dans la Colombie anglaise devant être désigné par le gouvernement et susceptible de devenir un port océanique, aussi une ligne de chemin de fer depuis les eaux du bras Lynn, (Lynn Canal) jusqu'à Port Selkirk ou aux environs par voie du Pas de Chilkat, aussi embranchements de chemin de fer de tout point quelconque sur les chemins de fer de la compagnie jusqu'à toute propriété quelconque appartenant à la compagnie, aussi des voies ferrées entre toutes eaux navigables et toute propriété appartenant à la compagnie. Pourvu que le pouvoir de construire la dite ligne à partir du bras de Lynn jusqu'à Port-Selkirk, et les dits embranchements et les dites lignes à partir des eaux navigables ne soit pas exercé sans consentement du Gouverneur général en conseil.

Je lis cet acte pour démontrer qu'une foule de choses qu'on a dit y être insérées ne s'y trouvent pas du tout, que ces choses ne sont pas prévues par le contrat, et que jamais le gouvernement n'a eu l'intention de les énoncer. La Chambre verra clairement que les clauses qui ont trait à ces prolongements, ne stipulent nullement que des subventions seront accordées aux compagnies. Ce sont de simples pouvoirs qui sont énumérés dans les chartes accordées pour construire un chemin de fer que toute compagnie peut obtenir en en faisant la demande au parlement, et ces clauses n'ont nullement en vue d'ajouter aux subventions accordées par le gouvernement. Il est de plus stipulé que le pouvoir ci-après conféré ne sera exercé qu'avec le consentement du Gouverneur général en conseil.

Le contrat ajoute :

Le dit acte constitutif devra aussi conférer à la compagnie plein pouvoir de construire et d'acquérir et d'exploiter par d'autres moyens des docks, quais et lignes de navires à vapeur et autres, reliés à ses chemins de fer et à ses propriétés, aussi des lignes télégraphiques et téléphoniques, aussi d'exploiter des mines et des hauts-fourneaux, ainsi que les autres pouvoirs nécessaires à l'exploitation et à la direction efficaces de toutes les affaires ayant rapport à, et résultant du développement et de la mise en valeur des terres (devant être concédées par le gouvernement, tel que pourvu ci-après) et des minéraux y contenus, y compris le pouvoir d'émettre des obligations de concessions de terre garanties par l'entreprise de la compagnie.

3. Quand la dite compagnie sera constituée légalement et quand les entrepreneurs auront cédé à cette compagnie leurs droits dans le présent acte, et que la dite compagnie se sera engagée envers le gouvernement de mettre le dit acte à exécution, et quand le dit chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin sera terminé et accepté comme susdit, les entrepreneurs seront dès lors, mais non auparavant, relevés de leur responsabilité personnelle découlant du présent acte, et la compagnie sera dès lors considérée comme la partie nommée en second lieu au présent acte au lieu des entrepreneurs et sera liée comme telle et comme telle leur sera substituée dans leurs droits en vertu du présent acte.

J'attire l'attention de la Chambre sur le fait que, pour la première fois dans l'histoire des chemins de fer du pays, le gouvernement a, dans ce contrat, non seulement obtenu la responsabilité personnelle de la compagnie, qui peut valoir peu de chose, mais celle des hommes mêmes qui se mettent dans cette entreprise, et dans le présent cas la responsabilité personnelle est représentée par une somme considérable. En sus de cela, il y a encore le dépôt de $250,000, qui est aussi une innovation dans l'histoire des chemins de fer du Canada. Le contrat continue :

4. Pendant une période de cinq années à compter du 1er septembre 1898, le parlement n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer—

Bien entendu, cette clause doit être ratifiée par le parlement, le gouvernement faisait le marché exécutoire si le parlement l'approuve.

4. Pendant une période de cinq années à compter du 1er septembre 1898, le parlement n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer partant du bras de Lynn (Lynn Canal) ou des environs ou de tout endroit à ou près la frontière internationale entre le Canada et l'Alaska et allant dans le district du Yukon, et pendant une période de cinq années à compter de la dite date il ne sera accordé d'aide en terre ou en argent à aucune personne ou compagnie autre que les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs pour faciliter la construction de pareil chemin de fer,

La Chambre voit que cette clause ne dit pas qu'il sera accordé d'aide en terre ou en argent aux entrepreneurs ou à la compagnie des entrepreneurs, mais elle stipule que personne autre n'aura le droit de construire à cet endroit. La lecture de cette clause suffit pour faire disparaître l'idée qu'un monopole a été accordé à la compagnie. Cette compagnie obtient une charte lui permettant de construire un chemin depuis la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin. Il n'y a pas là de monopole. La législature de la Colombie anglaise peut accorder une autre charte demain, ou cette Chambre peut elle-même en donner une autre. Nous ne promettons pas de ne pas accorder une autre charte, nous n'en parlons pas et, en passant, je dirai qu'il existe aujourd'hui une autre charte, savoir : le *Cassiar Central*. Cette charte re mentionne pas précisément la présente route, mais elle a un sens assez large, aussi que le verra tout avocat qui la lira, pour justifier qui que ce soit de prendre cette charte, de se mettre à l'œuvre et de construire sur le même tracé. La présente clause ne contient rien qu'on peut, avec toute la puissance d'imagination possible, appeler un monopole.

Ainsi que je l'ai dit, d'autres personnes peuvent obtenir des chartes, et il y en a réellement une autre qui existe maintenant. Mais je dis que la nature ou la négligence a donné à quelques-uns l'avantage sur nous en mettant l'océan un peu plus près de leur territoire que du nôtre, et que ce parlement n'encouragera pas cette distinction faite au détriment du commerce et des industries du Canada en accordant une autre charte. Je soumets cette prétention à la Chambre comme une opinion que les représentants du peuple canadien devront approuver. Le contrat stipule ensuite :—

5. Les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs auront le droit de recevoir, de préférence à toute autre personne ou compagnie, pendant dix années à compter du 1er septembre 1898, telle aide ou subvention en terre ou en argent que le gouvernement pourra être autorisé à donner ou juger à propos de donner pour faciliter la construction d'une ligne de chemin de fer allant de la rivière Stikine à un port de mer dans la Colombie anglaise, pourvu que les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs soient disposés à entreprendre la construction de pareille ligne immédiatement et son achèvement dans un temps raisonnable sur avis reçu du gouvernement.

Cela signifie, non pas qu'il est interdit à qui que ce soit de construire une ligne de chemin de fer à cet endroit, ni que nous n'accorderons pas de charte à d'autres personnes, mais que, si le gouvernement juge qu'il est dans l'intérêt du pays de construire un chemin de fer depuis Telegraph-Creek jusqu'au goulet Observatory et s'il consent à donner des terres et de l'argent pour aider à la construction de tel chemin, nous donnerons à la présente compagnie la chance de le construire. C'est tout ce que cette clause signifie et le consente-

ment du parlement est indispensable avant que nous accordions de l'aide à cette compagnie ou à une autre.

Mais j'insiste sur le fait qu'elle n'interdit à personne de construire. Tout ce qu'elle dit c'est que ces entrepreneurs, étant pour ainsi dire les pionniers de cette région et y ayant construit le premier chemin de fer auront la préférence s'il devient nécessaire de prolonger le chemin vers le sud.

Or, je prétends que si cette clause n'était pas dans le contrat et que dans deux ans le gouvernement proposerait de construire un chemin de fer depuis la rivière Stikine jusqu'au goulet Observatory, et qu'une autre compagnie demanderait de l'aide pour cette fin, en même temps que la présente compagnie, cette Chambre n'hésiterait pas une seconde pour décider à laquelle des deux l'accorder. Elle accorderait immédiatement cette aide à la compagnie déjà sur les lieux et y faisant des opérations. Il serait ridicule d'avoir une compagnie avec un chemin de fer de 150 milles et une autre compagnie avec un chemin de fer de 150 autres milles. La Chambre ne jugerait pas une pareille proposition digne de son attention.

6. Les prix que percevront les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs sur la ligne de chemin de fer par le présent entreprise entre la rivière Stikine et le lac Teslin, seront d'abord déterminés par le Gouverneur général en conseil, et les prix ainsi déterminés ne seront pas exposés à être réduits avant que le dit chemin de fer ait été en exploitation pendant une période de quatre années, mais ces prix seront réduits de vingt-cinq pour cent par le Gouverneur en conseil à compter de cette période de quatre années, et après que le dit chemin de fer aura été en exploitation pendant sept années, les prix seront réduits de vingt-cinq pour cent de ce qu'ils auront été après la première réduction, mais quand le dit chemin de fer aura été exploité pendant dix ans les prix tomberont sous l'effet des lois générales du Canada concernant les chemins de fer à cet égard.

L'on nous a beaucoup blâmés de ne pas nous être adressés au parlement pour déterminer les prix à percevoir sur le chemin de fer projeté. Cette après-midi, j'ai fait remarquer à la Chambre et à mon honorable ami, le chef de l'opposition que c'était là une chose sans précédent dans nos annales législatives, et que jamais, à ma connaissance du moins le parlement n'avait déterminé d'avance les prix à percevoir sur un chemin de fer. Il est toujours temps d'en fixer le tarif, lorsque ce chemin est prêt à fonctionner. En vertu des lois du Canada, aucune voie ferrée ne peut imposer de tarif sans l'approbation préalable de l'exécutif. Et cette compagnie est comme les autres soumise au droit commun sous ce rapport; mais dans le cas actuel, il y a plus, la compagnie après avoir déterminé ses prix pour une certaine période, sera obligée de faire une réduction graduelle, après quelques années.

Pas un membre du cabinet ne songe, à mon avis, à autoriser un tarif aussi exorbitant que celui que nous a decrit l'autre soir l'honoroble député d'York-ouest (M. Wallace), mais j'admettrai volontiers que les prix du chemin de fer projeté, seront plus élevés, et de beaucoup que les prix d'un chemin de fer qui traverse un territoire colonisé. On doit prendre en considération les risques que courent les entrepreneurs qui construisent un chemin de fer dans une contrée minière, par suite de l'épuisement d'un district de ce genre, le trafic et la voie ferrée pouvant tomber à rien. Je ne voudrais pas pour un instant, tenter de faire croire à la Chambre que les prix que le gouvernement autorisera la compagnie à percevoir sur cette ligne ne seront pas plus élevés que ceux d'un chemin de fer qui traverse un territoire colonisé, mais ces prix n'atteindront jamais, à mon avis, les chiffres donnés par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace).

7. Les terres cédées aux entrepreneurs ou à la compagnie des entrepreneurs en exécution du présent contrat seront exemptées de taxes pendant dix années à compter de leur cession, sauf les taxes municipales imposées par une cité, ville ou village dans les limites du district provisoire du Yukon.

L'exception que contient cette clause est, suivant moi, aussi importante que l'exemption qu'elle accorde. Il n'est pas probable, je crois, que l'on perçoive, avant dix ans, de taxes municipales dans une cité ou une ville, de sorte que réellement, l'exception ne veut rien dire.

8. Les entrepreneurs construiront immédiatement un chemin à traîneau praticable à partir de l'embouchure de la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin et fournira des abris convenables ou des postes d'arrêt pour les voyageurs à des intervalles de vingt-cinq milles au plus le long du dit chemin. Ce dit chemin et les dits postes d'arrêt devront être prêts à être utilisés au premier moment possible, et dans tous les cas au plus tard dans six semaines à compter de l'exécution du présent acte.

9. Les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs fourniront ou feront fournir par d'autres des moyens de transport pour les marchandises et les passagers par bateaux à vapeur entre la tête de ligne du dit chemin de fer sur le lac Teslin ou autre terminus du dit chemin de fer vers le nord et Dawson-City, aller et retour.

La clause suivante que je n'ai pas besoin de lire a trait au dépôt de $250,000 à faire par les entrepreneurs. Qu'il me suffise de déclarer que le dépôt est entre les mains du gouvernement.

Pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer depuis la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin, le gouvernement accordera aux entrepreneurs pour chaque mille du dit chemin de fer vingt-cinq mille acres de terre qui seront choisis ainsi que mentionné ci-après, dans le district provisoire du Yukon et dans la partie des territoires du Nord-Ouest du Canada qui gît à l'ouest du fleuve Mackenzie et de la rivière au Liard, et au nord du soixantième parallèle de latitude, et ces terres seront et deviendront acquises aux entrepreneurs lorsque le dit chemin de fer sera terminé et accepté par le gouvernement et que les dites terres seront choisies comme il est dit ci-dessous.

M. HAGGART: Ces peines s'appliqueront-elles aux clauses 8 et 9? Et l'honorable ministre sait-il si la clause 8 sera exécutée ou ne le sera pas?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Le dépôt de $250,000 n'a trait qu'à la construction de la voie ferrée, et non à l'établissement du chemin à traîneau. Quant à la construction d'un chemin à traîneau nous avons avec les entrepreneurs, une convention qui, comme le sait l'honorable député, vaut tout aussi bien que le dépôt.

12. Les entrepreneurs choisiront les terres le long des lignes de base et les lignes de base pourront être de deux catégories:

1. Les entrepreneurs pourront prendre comme ligne de base une ligne qui correspondra à la direction générale d'un lac, d'un fleuve, d'une rivière ou d'un cours d'eau, la dite ligne devant être déterminée par arpentage ou par levé approximatif à la satisfaction de l'agent autorisé du ministre de l'Intérieur et suivre la direction générale du lac, du fleuve, de la rivière ou du cours d'eau sur la distance voulue; et,

2. Les entrepreneurs pourront prendre comme ligne de base une ligne commençant à un point quelconque désigné par eux et se dirigeant de ce point dans une direction franc nord, est, sud et ouest. Le terrain le long d'une ligne de base sera divisé en blocs, chaque bloc devant s'étendre de trois milles le long de la ligne de base et de trois milles en arrière de chaque côté de la ligne de base. Sur chaque ligne de base il y aura au moins huit de ces blocs, mais il pourra y en avoir plus, au gré des entrepre-

neurs Ces blocs seront numérotés consécutivement à partir de un en montant ; les numéros impairs appartiendront aux entrepreneurs, et les numéros pairs resteront la propriété du gouvernement.

Les entrepreneurs prendront au moins quatre blocs sur chaque ligne de base qu'ils auront établie dans le but de faire un choix, mais ils ne seront pas tenus d'en prendre plus ; cependant, s'ils le désirent et si les circonstances le permettent, ils pourront en prendre un plus grand nombre. Ainsi, sur chaque ligne de base ainsi établie, on réservera une lisière de vingt-quatre milles de longueur au moins, dans le sens de la dite ligne de base, et d'une largeur de trois milles de chaque côté de la ligne, formant ainsi huit blocs de trois milles par six milles. Pourvu que, dans le choix des terres le long d'une de ces lignes, si la direction de la ligne ne permet pas de tracer des blocs rectangulaires, ces blocs puissent être ajustés sur les angles voulus de manière à former autant que possible des blocs ayant une superficie de trois milles par six. Toute insuffisance ou tout surplus de la dite superficie pourront être compensés en prolongeant ou raccourcissant la dite ligne de base.

Les entrepreneurs pourront aussi, à leur gré, choisir des blocs supplémentaires situés à l'une ou l'autre extrémité de tous blocs impairs, le long d'une ligne de base ; mais ces blocs devront être de trois milles carrés chacun, et ils ne devront pas dépasser trois en nombre à chaque extrémité de chacun de ces blocs impairs.

Quelques VOIX ! Ecoutez ! écoutez.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je reviendrai sur ce sujet un peu plus tard.

13. Les entrepreneurs devront choisir la moitié des terres auxquelles leur donne droit le présent contrat dans les trois ans qui suivront le premier septembre 1898, et le reste dans les six ans qui suivront la dite date.

14. Nulle partie du lit des rivières Yukon, Lewes ou Hootalinqua, ou des lacs Teslin, Bennett, Tagish, Labarge ou Marsh (les dits lacs et rivières formant des cours d'eau ininterrompus), ou des rives des dits lacs ou rivières sur une largeur de vingt-cinq pieds de chaque côté du niveau ordinaire des hautes eaux, ne pourra être prise par les entrepreneurs dans le choix des terres fait en vertu du présent contrat.

Laissez-moi vous dire que cette clause a été l'objet d'une longue discussion entre les entrepreneurs et le gouvernement Les entrepreneurs prétendaient qu'on ne les traitait pas avec justice, en ne leur laissant pas choisir librement les lots le long de ces rivières. Il est bien connu, quelles que soient les déclarations au contraire que l'on a faites en cette Chambre, qu'il y a là et surtout le long de la rivière Hootalinqua, de précieux gisements que l'on pourrait exploiter immédiatement.

15. Les entrepreneurs ne pourront pas s'opposer au libre droit de passage et d'usage le long des cours d'eau navigables ou flottables dans les limites des terres qu'ils auront choisies, et s'ils détournent un cours d'eau de son chenal naturel, ils devront fournir en son lieu et place un chenal navigable ou flottable d'une utilité égale ; et le commissaire du district aurifère décidera de tout différend à ce sujet, et appel de sa décision pourra être fait au Gouverneur général en conseil.

16. Tous et chacun des lots miniers (*claims*) actuellement possédés et enregistrés conformément aux règlements du gouvernement par un mineur ou des mineurs libres, et qui se trouveront enclavés dans un bloc de terre pris ou choisi par les entrepreneurs aux termes du présent contrat, seront retranchés de la concession et ne passeront pas aux mains des entrepreneurs lorsque ces lots auront été ainsi possédés et enregistrés antérieurement au tracé, par les entrepreneurs, de la ligne de base le long de laquelle ce bloc aura été pris.

17. Un droit régalien sera réservé par le gouvernement et lui sera payable au taux de un pour cent sur tout l'or obtenu par l'exploitation des placers et des alluvions, ou par la méthode hydraulique, sur les terres choisies aux termes du présent contrat ; et tant qu'un droit régalien jusqu'à un pour cent sera prélevé par le gouvernement sur tout l'or obtenu par le minage du quartz sur les terres du gouvernement dans le district du Yukon, un droit égal jusqu'à un pour cent, mais pas plus, sera réservé par le gouvernement et lui sera payable sur tout l'or obtenu par le minage du quartz sur les terres choisies aux termes du présent contrat.

M. SIFTON.

18. Lorsque dix milles continus du dit chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin auront été achevés et seront en état d'exploitation, et seront certifiés comme tels par un officier nommé à cet effet par le ministre des Chemins de fer et Canaux, les entrepreneurs pourront choisir 92,160 acres, ou deux blocs de terres, aux termes du présent contrat, et alors ces blocs seront réservés par le gouvernement et ne pourront être ni vendus, ni loués, ni réclamés par des mineurs libres ; et lorsqu'une autre section de dix milles sera, de temps à autre, complétée de semblable manière, les entrepreneurs pourront pareillement choisir 92,160 acres, ou deux blocs, qui seront aussi pareillement réservés ; et lorsque le dit chemin de fer sera complètement terminé et accepté comme tel par le gouvernement, les blocs ainsi réservés seront remis aux entrepreneurs, sauf les lots des mineurs libres, tel que prévu par la clause 16 du présent contrat.

19. Dans le cas où des parcelles de terrain seraient distraites des blocs pris par les entrepreneurs comme étant des lots de mineurs libres ou autrement, la quantité ainsi distraite ne sera pas comprise dans le compte des terres auxquelles les entrepreneurs auront droit aux termes du présent contrat.

20. Les entrepreneurs vendront sur demande à cet effet, aux colons de bonne foi, pour fins de culture, aux prix qui seront fixés par le Gouverneur en conseil, toutes terres arables formant partie de celles choisies aux termes du présent contrat ; pourvu, toutefois, que lors de ces ventes, tous les minéraux et le droit de les exploiter soient spécialement réservés ; et la présente clause ne s'appliquera pas aux terrains convenables pour des emplacements de villes ou de villages.

Voilà une clause spéciale que nous avons fait insérer dans le contrat, parce que, à quelques endroits, des personnes occupent de petites lisières de terre qu'on peut considérer comme des pâturages plutôt que comme des fermes et elles pourront alors obtenir leurs terres à des prix raisonnables.

21. Aussitôt que les entrepreneurs demanderont au ministre des chemins de fer et Canaux d'envoyer un ingénieur pour inspecter et approuver toute section de dix milles de la ligne de chemin de fer entreprise aux termes du présent contrat, l'ingénieur demandé sera envoyé sans délai pour faire cette inspection, et il devra par la suite être prêt à inspecter toute autre section de dix milles jusqu'à ce que la ligne soit entièrement construite.

22. Les terres choisies par les entrepreneurs seront concédées en pleine propriété, et la concession comprendra tous les métaux précieux et tous autres minéraux à l'exception seulement des droits régaliens ci-dessus réservés.

23. L'acte constituant les entrepreneurs en corporation devra renfermer des dispositions contre toute préférence accordée par la compagnie dans l'exploitation de ses chemins de fer, soit en donnant des taux différentiels à ses clients, ou autrement, soit au moyen de ses steamers, ou autres correspondances, ou autrement.

Cette clause a été insérée dans le contrat, afin d'empêcher la compagnie de faire une concurrence déloyale à une autre compagnie de bateaux ou de transport et de l'écarter ainsi de son chemin.

La clause suivante a trait à l'eau acquise pour les exploitations pour la méthode hydraulique et à l'exploitations des placers.

En premier lieu, il y a une chose sur laquelle je désire particulièrement attirer l'attention de la Chambre, c'est que dans ce contrat dont je viens de vous lire de longs et peut-être d'ennuyeux extraits, il n'y a aucun monopole. En second lieu, je désire aussi faire remarquer que les entrepreneurs se sont engagés à construire un chemin de fer d'ici au premier septembre, et ont déposé, comme garantie, une somme de $250,000. J'ai affirmé qu'il n'y a pas un homme au Canada qui se serait obligé d'exécuter une telle entreprise dans un si court espace de temps. S'il y a un homme prêt à assumer une pareille responsabilité, je ne le connais pas. Les honorables membres de la gauche ont fait les affirmations les plus risquées, et cependant pas un d'eux n'a laissé entendre qu'il y avait aujourd'hui au Canada un seul homme disposé à hasarder son argent pour construire un chemin de fer d'ici au

premier septembre. Si cet homme existe, nous n'en avons jamais entendu parler.

Les honorables membres de la gauche ont presque tous dit ce que l'on pouvait dire au sujet de ce contrat, mais pas un d'entre eux n'a affirmé qu'il y avait un homme prêt à entreprendre et exécuter cette entreprise aux termes et conditions stipulés.

M. OSLER : Si le chemin de fer n'est pas construit au temps fixé, quelle clause pénale autre que celle....

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : La confiscation du dép. de $250,000 actuellement entre les mains du ministre des Finances. Il y a aussi la responsabilité personnelle de Mackenzie et Mann, lesquels sont tenus de remplir leurs engagements sur tous leurs biens, quels qu'ils soient.

M. OSLER : Supposons qu'ils ne construisent pas le chemin de fer au temps fixé ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ils perdent les $250,000 par eux déposées et sont responsables de tous dommages-intérêts.

M. OSLER : Les entrepreneurs ne perdent pas leur charte s'ils construisent le chemin avant l'expiration d'une année à compter du mois de septembre prochain.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ils paieront des dommages-intérêts.

M. OSLER : Quels dommages-intérêts ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : La question des dommages-intérêts serait décidée de la manière ordinaire. Nous avons signé un contrat, mais nous ne sommes pas juge et jury chargés de prononcer sur la violation—hypothétique d'ailleurs,—d'une convention que nous avons faite. Que l'honorable député ne se fasse pas de bile à ce sujet.

Les honorables membres de la gauche ont critiqué ce contrat sans merci, mais il y a une disposition importante qu'ils n'ont pas touchée, c'est celle qui décrète la construction de ce chemin de fer d'ici au premier septembre.

L'on n'a pas nommé un seul homme au Canada qui accepterait aujourd'hui cette entreprise si on la lui offrait. Et l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) serait le dernier homme à risquer son argent dans un pareil projet.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre (M. Sifton) me permettrait-il....

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'aimerais ne pas être interrompu par mon honorable ami.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Fort bien.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Les honorable députés s'écartent du sujet. Il y a une foule d'avocats qui sont en mesure d'interpréter le contrat. Quant à moi, je crois qu'il est très clair.

Je désire ajouter que les entrepreneurs, ayant fait ce dépôt, ayant pris cet engagement dans les circonstances extraordinairement difficiles, devront encourir, suivant moi, une dépense d'environ $4,000,000. Courant ces risques, les entrepreneurs n'ont cependant pas le droit de choisir une seule acre de terre avant d'avoir mis dix milles de ce chemin en état d'exploitation. Il est presque impossible de supposer qu'il y aura dix milles de ce chemin en état d'exploitation avant le quinze juin prochain ; et d'ici là les milliers de personnes qui se rendent au Yukon, peuvent se choisir des lots miniers dans n'importe quelle partie de ce territoire.

S'il est facile, comme paraît le croire l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper), de trouver des Bonanzas et des Eldorados, et s'il ne faut que pénétrer dans le district du Yukon et marcher droit devant soi, pour y trouver des monceaux d'or, pourquoi nos honorables amis, les membres de la gauche, hésitent-ils à faire le voyage ? Il n'y a pas d'obstacle sur leur route ? L'honorable chef de l'opposition est le président d'une compagnie qui possède, pour l'exploitation des mines, si j'en crois un discours que mon honorable ami a prononcé à Londres, un capital de £70,000 sterling. Si la chose est facile et certaine, si un capitaliste n'a qu'à envoyer des prospecteurs dans ce territoire pour y découvrir des Eldorados et des Bonanzas, pourquoi mon honorable ami n'agit-il pas ? Il possède le capital nécessaire et il y a déjà plusieurs mois qu'il étudie le sujet.

Nous savons tous que c'est une absurdité que de parler ainsi d'une région minière. Nous savons qu'il faut pour découvrir et extraire l'or, plus d'argent que l'or n'en vaut réellement une fois extrait.

Les sommes d'argent que l'on a dépensées pour extraire l'or des gites aurifères du monde entier, présentent une valeur beaucoup plus considérable que le précieux métal que l'on en a tiré. Mon honorable ami (sir Charles Tupper) l'a avoué lui-même, peut-être sans le vouloir, dans le discours qu'il a prononcé.

Cette compagnie, loin d'avoir des avantages exorbitants, assume une grande responsabilité, risque de perdre des millions et le dépôt de $250,000 qu'elle a fait, et cela sur une subvention en terre—et l'univers entier a des mois pour se rendre dans cette région et s'emparer des terrains miniers avant que les entrepreneurs puissent choisir un seul claim.

Je n'ai pas besoin de dire que la clause qui contient cette stipulation a été fortement combattue par les entrepreneurs, que ceux-ci se sont plaints amèrement de la position dans laquelle le gouvernement les mettait et qu'ils n'ont accepté cette disposition du contrat qu'après de longues et ennuyeuses négociations, et après avoir fait insérer une autre clause décrétant qu'ils pourraient choisir un certain nombre d'acres de terre quand dix milles du chemin de fer seraient en état d'exploitation. Lorsque dix milles du chemin seront en état d'exploitation, les entrepreneurs pourront choisir deux blocs de terre ; c'est-à-dire qu'ils ne pourront alors obtenir des claims dans plus de deux endroits. Lorsqu'une autre section de dix milles sera complétée de semblable manière, ils pourront choisir deux nouveaux blocs, et ainsi de suite. Et pendant ce temps-là, les deux cent cinquante mille hommes qui, nous dit-on, sont partis de tous les coins du globe en route pour le Yukon, se répandront dans ce vaste territoire, prospecteront, choisiront leurs claims et s'empareront de tout ce qui pourra paraître avoir quelque valeur.

Dans ce contrat, tout l'avantage est réellement pour le gouvernement ; il ne peut y avoir, à mes yeux, rien de plus clair. Quant à moi, si j'avais

de l'argent,—la Providence ne m'a jamais aimé au point de m'en donner.—si j'avais de l'argent, je ne voudrais pas le risquer dans une opération de ce genre.

J'ai attiré l'attention sur la manière dont se fera le choix des terres concédées, afin de démontrer à la Chambre combien sont complètement fausses les propositions énoncées par les honorables membres de la gauche, propositions basées sur les calculs de quelques journaux qui ne voient à ce contrat ni justification ni excuse.

Laissez-moi vous entretenir quelques instants du type du chemin de fer projeté. Mon honorable ami, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) suivra attentivemet mes paroles, j'en suis convaincu. Je veux lui fournir de la matière pour son prochain discours. Voici comment l'honorable député s'est exprimé l'autre jour. Je cite les *Débats*, page 224 :

Je connais aussi bien que l'honorable monsieur....

Je ne le crois pas.

le type du chemin de fer Kaslo-Slocan. C'est un chemin de fer construit à travers des montagnes et décrivant autour d une colline une courbe peut-être cinquante fois plus grande que celle que nécessitera la voie projetée.

Je donne cette citation simplement pour démontrer jusqu'à quel point sont inconsidérées les critiques que l'on fait du présent contrat et pour prouver qu'un homme qui a administré le département des Chemins de fer et Canaux, qu'un homme que nous avons toujours considéré comme un homme d'affaires et qui, il nous semble, devrait traiter avec prudence une question d'affaires et surtout, une question aussi importante que celle qui nous occupe, n'a pas pris la peine de se renseigner le moins du monde sur le sujet qu'il discutait :

Nous n'avons aucun renseignement sur ce chemin.

Voyons donc ! Si l'honorable député avait lu le rapport du département qu'il administrait jadis, il aurait pu se renseigner. Tout est là. Le nom de l'honorable député n'est pas au bas de ce rapport ; mais c'est le rapport pour l'année durant laquelle il a été ministre des Chemins de fer et Canaux. Un léger accident—le changement de gouvernement—arrivé à la fin de l'année, est la raison pour laquelle son nom n'est pas au bas de ce rapport.

Car nous n'avons pas le rapport de l'ingénieur que l'honorable monsieur déposera, je suppose, sur le bureau de la Chambre, avant que ce bill atteigne une autre phase. Le type général de la voie projetée, nous dit-il, est celui du chemin de fer de Kaslo et Slocan Quelle espèce de chemin est-ce là? Un chemin à voie étroite, avec des rails pesant de vingt-sept à trente livres à la verge.

Cela n'est pas exact. Dans le rapport du département pour la dernière année de son administration, l'honorable député (M. Haggart) lira que le poids des rails est de quarante-cinq livres à la verge, et non de vingt-sept ou trente livres, comme il le déclare. Mon honorable ami dit encore :

Dans tous les cas, comme l'a dit le premier ministre l'autre soir, le chemin (du Yukon) ne sera que temporaire, un chemin à voie étroite avec les pentes et les courbures qu'il plaira aux entrepreneurs de lui donner, tout en ne s'écartant pas des plans et devis du chemin construit par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de Kaslo à Slocan.

Ce n'est pas la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui a construit la ligne de Kaslo et Slocan et l'ex-ministre des Finances a rafraîchi la mémoire de mon honorable ami à ce sujet.

L'honorable député (M. Haggart) continue :

C'était d'abord une route indépendante, mais, dans la suite, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en a fait l'acquisition.

Il n'en est pas ainsi. Cette déclaration, faite incidemment par l'honorable député, n'était pas exacte. La Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'a jamais acheté ni exploité cette ligne. Pour l'information de l'honorable député, je lui dirai que c'est le chemin de fer du Grand-Nord qui a surveillé la construction de cette voie ferrée, quoique cette ligne ait été construite et soit encore exploitée par une compagnie indépendante.

L'honorable député poursuit :

Je me trompe peut-être sur ce point ; je n'en connaissais pas le propriétaire, mais j'ai parcouru cette voie ferrée et j'en sais le caractère

Alors, pourquoi ne pas nous le faire connaître ? La description qu'il nous en a faite est entièrement contraire à la réalité.

Je vais donner le type du chemin de Kaslo et Slocan. Longueur de la ligne : 31·8 milles. Poids des rails d'acier 45 livres ; rayon de la courbure la plus accentuée, 193 pieds. Nombre de pieds par mille de la plus forte pente, 171·6.

Je donne ces chiffres à l'honorable député afin de lui épargner la peine de lire le rapport du département qu'il a administré. Il serait dur d'exiger de lui un travail tellement en dehors de ses habitudes. Si quelqu'un veut faire le calcul, il constatera que cette pente est d'un peu plus de 3 pour 100. Et il va de soi, que la pente la plus prononcée sur le chemin de fer que nous voulons faire construire au Yukon, ne saurait être plus forte.

Le coût de ce tramway,—pour me servir du mot de l'honorable député,—fut de $22,000 par mille. C'est là un peu agréable commentaire des déclarations des honorables membres de la gauche qui nous parlent d'un tramway qui a coûté $22,800 par mille. C'est dans la Colombie anglaise où le coût d'un chemin de fer....

M. PRIOR : Si vous aviez déjà parcouru cette voie ferrée, vous auriez vu qu'elle traverse une région tout à fait exceptionnelle ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'ai parcouru ce chemin. J'y ai fait trente et un milles en moins d'une heure, et toute personne qui s'y connaît quelque peu sait qu'il est impossible de parcourir trente et un milles en une heure sur un tramway. C'est un chemin de fer et un bon chemin de fer.

M. LANDERKIN : Il traverse le plus beau bois qu'il y ait au monde.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il traverse une magnifique région boisée. C'est un pays où il est difficile de construire un chemin de fer ; mais cela n'est pas extraordinairement difficile. Il n'entraînerait pas autant de dépenses, toutes choses considérées, que la contrée située entre la rivière Stikine et le lac Teslin. Il y a peut-être plus de dépenses à faire, car il est possible qu'il y ait un peu plus de tranchées à faire dans la roche ; mais j'ose dire que nulle partie du chemin entre la rivière Stikine et le lac Teslin ne pourra être construite pour $22,800 le mille. Or, mon honorable ami, l'ex-

ministre des Chemins de fer Canaux (M. Haggart) est au fait de tout ce qui se rapporte au type du chemin de fer de Kaslo et Slocan. C'est le type du chemin que nous allons construire.

Je parlerai un moment à la Chambre du poids des rails. Le poids des rails de ce chemin de fer, avant qu'il soit accepté par le gouvernement et avant que la compagnie puisse avoir droit à une acre de terre, doit être de quarante-cinq livres conformément au type. La compagnie et le gouvernement n'ont pas encore décidé si des rails de quarante-cinq livres devront être posés sur le chemin l'été prochain.

Si l'on démontre au gouvernement qu'il est physiquement impossible de transporter des rails de 45 livres par la rivière, ou du moins autant qu'il sera nécessaire d'en transporter, nous avons l'intention de permettre à la compagnie de poser temporairement des rails de vingt-huit livres jusqu'à ce qu'elle puisse en transporter de quarante-cinq livres par la rivière, le trafic se continuant dans l'intervalle. Cet avantage est le seul qui soit donné aux entrepreneurs pour leur permettre de commencer l'exploitation du chemin le premier septembre. Financièrement parlant, la chose n'est pas avantageuse, dans l'ensemble, puisque comme chacun peut le voir, il serait beaucoup mieux pour les entrepreneurs de poser immédiatement des rails de quarante-cinq livres, plutôt que d'en poser de vingt-huit livres, et de remplacer ces derniers plus tard par des rails plus pesants. Je dirai maintenant un mot au sujet des autres propositions qui ont été faites au gouvernement. Au début de mon discours, ce soir, je crois avoir prouvé clairement que l'on n'avait pas fait d'offre au gouvernement autre que celles qui ont été déposées sur le bureau de la Chambre. La Chambre connaît tout ce que connaît le gouvernement au sujet de cette affaire, et je suppose que les membres de la Chambre connaissent assez à fond ce que contiennent ces documents. Je ne fatiquerai donc pas la Chambre en lisant en entier ces documents, mais je désire attirer l'attention de la Chambre sur les deux dernières lettres. Le seul représentant des Rotchild que nous connaissons est M. H.-Maitland Kersey, récemment, l'agent de la *White Star Steamship Line* dans la ville de New-York, et qui s'occupe maintenant de former une compagnie dont le but serait d'établir une flotte de bateaux à vapeur sur la route du Yukon entre les différents points dont j'ai parlé ce soir.

Comme le démontreront les pièces déposées sur le bureau de la Chambre, M. Kersey a d'abord proposé, il y a très longtemps, de construire un chemin de fer depuis la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin, et pour l'exécution de ce projet il demandait une subvention de $6,000 par mille. Naturellement, on ne faisait aucune mention du délai du premier septembre, et je n'ai pas besoin de dire que M. Kersey n'avait nullement l'intention, dans la proposition qu'il nous a faite de donner à entendre qu'il pouvait construire un chemin dans cet intervalle. On lui avait donné à entendre que le gouvernement ne donnerait pas pour ce chemin de fer une subvention en argent, et que, par conséquent, toute discussion sur cette question était inutile. M. Kersey revint après avoir conclu à Londres des arrangements financiers complets, et le 21 janvier, il me demandait une entrevue. Je le reçus en présence de mon honorable ami le ministre de la milice et de la Défense et de mon honorable ami le député de Québec-ouest (M. Dobell). Ces messieurs connaissaient M. Kersey. Je l'informai que nous étions prêts à lui donner une large étendue de terrain. M. Kersey savait alors qu'on parlait de 20,000 à 25,000 acres, et je l'informai que nous étions prêts à donner à peu près cette étendue ; que nous désirions que le chemin fût, sinon complètement terminé, au moins prêt à être exploité le 1er septembre ; et que nous voulions un dépôt de $250,000 comme garantie du parachèvement du chemin. Le 22 janvier, il me donnait la lettre que voici :

OTTAWA, le 22 janvier 1898.

CHER MONSIEUR SIFTON,—Après la conversation que nous avons eue hier soir, j'ai envoyé à Devonshire House et à Chatsworth un télégramme exprimant complètement les idées que le gouvernement nourrit à mon avis au sujet de la construction d'un chemin de fer entre Glenora et Teslin. Comme vous le savez, il est très difficile de faire des affaires à Londres le samedi, mais comme j'avais déjà prévenu mes amis du télégramme envoyé hier soir, j'espère beaucoup recevoir une réponse d'une minute à l'autre, et de pouvoir vous soumettre d'ici à quelques heures, une proposition favorable et définie relativement à la consturction des travaux en question.

Je dirai que, avant d'aller en Angleterre M. Kersey avait envoyé sa proposition pour la construction de ce chemin de fer. L'entreprise lui était connue, il n'a pas été pris par surprise, puisqu'il savait tout ce dont il s'agissait et qu'il avait discuté la chose à fond avec ses mandants à Londres :

J'ai donné avis à Londres du fait que le gouvernement attendait dès aujourd'hui une décision finale, et que, dans tous les cas, il ne l'attendrait pas plus tard que lundi, je devrais être alors en mesure de vous faire une offre précise pas plus tard que lundi, ou de me retirer en faveur d'autres requérants. Je fais maintenant rédiger la proposition d'après les données de mon télégramme, afin de perdre le moins de temps possible. Comme je vous en ai donné un avis hier, nous faisons construire une flotte de bateaux sur le littora , y compris deux steamers et de nombreux petits bateaux sur le lac Teslin même : les machines et les chaudières destinées à ces vaisseaux et à une scierie sont expédiées sur la neige, j'ai, de plus, une équipe complète d'hommes avec traîneaux, etc., sous les ordres d'un homme expérimenté qui connaît bien la route et qui attend à Victoria en ce moment les nouvelles de la formation de la glace sur la rivière Stikine, afin de se mettre en marche pour ouvrir la route

Si je comprends bien, il nous faudrait assurer la construction du chemin pour le 1er septembre, et faire un dépôt, et j'en ai informé mes amis de Londres.

Vous remerciant de votre bienveillante attention.

Je suis votre tout dévoué,

H.-MAITLAND KERSEY.

Vient ensuite une lettre en date du 23 janvier 1898. Je crois que le 23 janvier était un dimanche, et cette lettre m'a probablement été remise le lundi matin :

MONSIEUR,—En ce qui concerne l'offre que je vous ai faite de la part de mon syndicat au commencement de décembre, et relativement à la conversation que j'eus le plaisir d'avoir avec vous vendredi dernier, au sujet de la construction d'un chemin de roulage et d'un chemin de fer de Glenora au lac Teslin, je dois vous donner avis qu'après consultation avec mes amis de Londres, nous croyons inopportun de faire au gouvernement une nouvelle offre qui impliquerait nécessairement la garantie du parachèvement du chemin pour le 1er septembre prochain, laquelle offre devrait être basée sur une concession de terre, non accompagnée de subside en argent.

Je dois vous remercier d'avoir eu la bienveillance de retarder cette affaire afin de me permettre de consulter mes amis d'Angleterre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H.-MAITLAND KERSEY.

Je crois que cela suffit à peu près à mettre fin à l'histoire disant que nous aurions pu accepter de

meilleures offres, ou que n'importe qui consentait à faire une meilleure offre que celle qui nous était faite. Je suis fâché de voir, M. l'Orateur, que mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances (M. Foster) ne soit pas à son siège, parce que j'attends de l'honorable monsieur une dénonciation des plus éloquentes de ce contrat avant que le débat soit fini. Mais nous avons cet avantage, cet immense avantage, que notre adversaire écrit un livre, ou plutôt une lettre aux journaux, et je me permettrai d'examiner brièvement quelques-unes des opinions d'un gentleman qui signe *Onlooker*. L'honorable député de d'York-est connait *Onlooker*, et je suis justifiable, d'après ce qui s'est passé dans cette Chambre, il y a quelques jours, de dire que bien que la main soit celle d'*Onlooker*, la voix est celle de l'honorable député d'York.

En ce qui a trait aux critiques que fait de ce contrat l'honorable député, il y a deux ou trois choses qui indiquent que la facilité avec laquelle l'honorable député manque d'exactitude dans ses énoncés a été quelque peu surpassée ici. Je dois dire à l'honorable député que là-bas, dans ce lointoin ouest d'où je viens, l'on ne croit pas qu'il soit bien convenable pour un homme d'Etat marquant de devancer les débats parlementaires sur une question importante en injuriant ses adversaires politiques dans un journal. Naturellement, si l'honorable député pense autrement, il peut jouir de son privilège.

Je parlerai maintenant de la lettre d'*Onlooker* publiée dans le *Citizen* du 29 janvier.

M. LANDERKIN : Ils ont beaucoup d'expérience dans ces questions de lettres anonymes.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui, mon honorable ami a raison. Le grand parti conservateur est riche d'expériences de cette nature. A mon avis, cette opinion exprimée dans le *Citizen*, est celle du groupe qui compose aujourd'hui le parti conservateur en cette Chambre—c'est-à-dire, l'opinion officielle. Nous avons eu l'opinion du chef de l'opposition, son opinion personnelle lorsqu'il fut d'abord interviewé, et elle était favorable au contrat dans tous ses détails, et l'on ne peut guère supposer qu'il tente sérieusement d'abandonner la position qu'il a prise. Il a virtuellement approuvé le contrat, mais les honorables députés d'York-est, d'York et d'York-ouest ayant exprimé une opinion contraire, l'honorable monsieur a dû changer la sienne. Je suppose que cet énoncé d'*Onlooker* restera dans l'histoire comme l'expression de l'attitude prise par le parti conservateur sur cette question, et c'est pourquoi je veux discuter la chose. Je ne lirai pas cet article en entier, car si je le faisais, je craindrais que cette Chambre ne me le pardonnât jamais.

Dans une certaine partie de sa lettre, dans la quatrième colonne, l'honorable député fait un énoncé, et s'il se permet de se livrer à la littérature, il devrait faire ses écrits plus courts, car, bien qu'il puisse obliger les membres de la Chambre à l'écouter ici pendant trois ou quatre heures à la fois, il ne peut condamner les gens à lire de longs articles dans les journaux.

Parlant des avantages que l'on retirera du chemin, l'honorable député écrit :

> Variez ce calcul de la façon que vous voudrez, diminuez ou augmentez l'estimation, et l'on verra que l'on ne peut obtenir d'autres privilèges que le simple privilège de construire ce chemin et de l'exploiter.
>
> M SIFTON.

Je ne veux pas faire une longue critique de ces observations, mais je veux montrer la position absurde prise dans cet article, laquelle sera, je suppose, celle de la gauche. On dit, on a dit dans cette Chambre, et l'on a prétendu que c'est accorder un grand privilège que de permettre aux entrepreneurs de construire le chemin de fer à cause des profits énormes qu'il devra rapporter.

Il y a une charte provinciale actuellement en existence, possédée par la *Cassiar Central Company*, pour la construction d'une ligne de chemin de fer par ce tracé. Elle contient une disposition accordant une concession de terres, une location de terrains avec droits miniers, pour une étendue de 10,240 acres par mille dans le district de Cassiar, le tout sujet à certaines conditions. Les dispositions ne sont pas aussi favorables à la *Cassiar Central Company* que le sont celles proposées par le gouvernement ; c'est pourquoi cette compagnie n'a pas été capable de trouver d'argent pour construire le chemin. Si nous offrions l'entreprise aux mêmes conditions, notre chemin de fer ne serait pas construit. Ainsi, il existe une charte pour la construction d'un chemin de fer couvrant le même territoire que notre voie projetée, et la compagnie a une concession généreuse de 10,240 acres de terre par mille sous bail pour trente-cinq ans, ce qui est virtuellement un titre en ce qui concerne les droits miniers. Cette concession est soumise à certaines conditions relativement au paiement des droits régaliens ; mais il ne m'est pas nécessaire de considérer ce point à fond. Si les honorables députés veulent examiner la charte dans les statuts de la Colombie anglaise, ils verront quelles sont les conditions ; ils y verront qu'une concession libérale a été faite à la compagnie pour construire le chemin de fer. Les hommes qui composent la compagnie ont été en Angleterre pendant une année et, autant que je sache, ils n'ont pas été capables d'obtenir un dollar, et il leur a été certainement impossible de construire un seul pied de leur route. Si la charte existe—non seulement une charte, mais une concession généreuse et étendue— et que l'on ne trouve personne pour construire le chemin de fer, je le demande : pourquoi faire des énoncés de cette nature et les colporter par tout le Canada ?

Les énoncés faits par des hommes publics n'auraient-ils aucune signification ? Voici un membre de la Chambre qui, pendant de nombreuses années, a été ministre des Finances, qui a occupé la haute position de leader de la Chambre, et qui, dans une lettre anonyme, dans un article qu'il n'a pas même signé de son nom, a fait une déclaration qu'il sait et que tout homme sait être absolument et complètement fausse. Une telle conduite est-elle justifiable ?

Sir CHARLES TUPPER : J'en appelle aux règlements.

M. l'ORATEUR : Je dois attirer l'attention de l'honorable ministre sur le mot fausse. Nous ne pouvons pas admettre l'emploi de ce mot dans la chambre.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je m'incline avec respect devant votre décision, M. l'Orateur, et si j'ai dit quelque chose de contraire aux règlements de la Chambre, je le retire très volontiers. La Chambre, cependant, je l'espère, n'oubliera pas que la chose se trouve dans la lettre de l'honorable député.

Voici un autre passage de la lettre :

Sur une étendue de côte et de frontière de plus de 1,000 milles, pas un rail ne sera posé pendant cinq ans pour faire concurrence à MM. Mann et Mackenzie. Qu'importe la découverte de passages préférables, qu'importe le désir que peuvent avoir les citoyens de construire ; l'épée flamboyante du gouvernement est là pour défendre les intérêts financiers de Mann et Mackenzie. Le simple énoncé de cette monstrueuse proposition suffit pour la condamner.

L'honorable député dit que le simple énoncé de ce que ce gouvernement propose pour défendre le commerce canadien est suffisant pour condamner sa proposition. Cet honorable député qui, chaque heure, chaque semaine, à la dernière session, attaquait le gouvernement et lui faisait la leçon parce que le commerce du Canada était en souffrance, se lève ici pour dire que le simple énoncé du fait que le gouvernement canadien propose de protéger le commerce canadien est suffisant pour condamner la politique du gouvernement en ce qui se rattache à ce chemin.

Or, M. l'Orateur, je cite cela dans le but de montrer que la prétention de l'opposition sur ce point est qu'en cherchant à protéger le commerce canadien, nous avons tort. Je désire que la Chambre et le pays n'oublient pas la chose. Je veux que le pays note que nous, membres de la droite, nous efforçons de protéger ce commerce contre les empiétements, et que nos amis de l'opposition ne sont pas en faveur de ce programme. Cela est évident.

Il dit encore :

Il y a pis encore, si c'est possible. Le gouvernement a entrepris de lier le parlement pour dix ans en accordant un privilège à Mann et Mackenzie pour tout chemin de fer entre la rivière Stikine et tout port océanique de la Colombie anglaise.

Voilà la manière la plus ingénieuse de créer une fausse impression, qu'il soit possible d'imaginer ; mais inutile pour moi de relever cet énoncé, car il y a plus loin quelque chose qui exigera des commentaires.

Promettant aide à ceux-là et prohibition à tous les autres.

Je verrais volontiers mes honorables amis de la gauche prendre note du fait que j'ai demandé, et que le gouvernement a demandé à l'ex-ministre des Finances (M. Foster), à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) et aux intelligences réunies de l'opposition de se mettre à l'œuvre et de montrer en quoi ce contrat stipule une prohibition pour tout autre.

Il continue :

Et ils ont le choix et le monopole exclusif de cette voie ferrée pendant dix ans à partir du 1er septembre 1898.

Il n'y a pas un seul mot de vérité dans cet énoncé.

Maintenant, je vais dire quelques mots au sujet du choix du terrain, et je vais répondre à l'énoncé qui a été répété à plusieurs reprises en cette Chambre pendant tout le débat, énoncé que nous entendrons encore, je suppose :

Ces terres ne seront pas prises au hasard, mais seront choisies sur les criques à placers et sur les filons de quartz comme une compagnie puissante et active sait le faire. Il est difficile d'estimer la valeur de cette effroyable concession. Un seul ravin comme les criques Bonanza ou Eldorado rapporterait des vingtaines de millions de dollars, et cela, en faisant le moins de dépenses possible.

L'honorable député oublie que depuis 1882 des hommes ont suivi chaque année ces cours d'eau, et que durant toute cette période, ils n'ont trouvé qu'un Bonanza et un Eldorado. Permettez-moi de demander s'il existe quelque méthode à l'aide de laquelle cette merveilleuse compagnie pourrait appliquer les rayons X à toute l'étendue de la région du Yukon et d'y choisir des Bonanza et des Eldorado. S'il y en a, je n'en sais rien. Mais l'honorable député dit cela, et affirme qu'il est des plus probables, que ces entrepreneurs trouveront de l'or en abondance.

Combien de telles découvertes peuvent devenir la propriété de ces deux messieurs?

Puisqu'il est si probable qu'on fera plusieurs de ces découvertes, je recommanderais à l'honoroble député d'engager quelques prospecteurs et de les envoyer là-bas, car il lui sera donné de faire le premier choix ; il a plusieurs mois d'avance sur la compagnie du chemin de fer.

Je désire dire une autre chose, relativement à l'observation de mon honorable ami le député de Toronto-ouest (M. Osler), laquelle porte que si cette concession de terres était mise sur le marché de Londres, Angleterre, elle pourrait être vendue—en substance, c'est ce qu'il a dit—pour plus que ne rapporteraient, ou que ne valent les 25,000,000 d'acres de terre données à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Or, je suppose que les terres concédées au chemin de fer canadien du Pacifique pourraient, sans exagération, être estimés à $50,000,000. J'aimerais faire une proposition à mon honorable ami le député de Toronto-ouest (M. Osler). Je dirai que je n'y suis pas autorisé par un arrêté ministériel, mais je ferai une recommandation, et il est possible que nous puissions faire un contrat dans le sens de ma proposition si la Chambre veut l'approuver. Cette compagnie de chemin de fer n'est pas du tout autorisée à prendre de territoire avant qu'elle ait construit quelque dix milles du chemin de fer. Plusieurs mois s'écouleront avant que cela se fasse, et il n'y a rien dans ce contrat ou dans ce bill qui empêche le gouvernement de donner à l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) le même privilège de choisir 3,750,000 acres de terre, et cela, virtuellement aux conditions auxquelles la concession est faite aux entrepreneurs. Je prie l'honorable député (M. Osler) d'y songer un instant, et de dire au gouvernement s'il serait prêt, en son nom ou au nom de ceux qu'il représente, à payer $50,000,000, dans le cas où nous lui donnerions le même privilège, et, s'il y est disposé, il peut devancer la compagnie du chemin de fer et s'emparer des terres. Je ne suis pas sûr si la Chambre sanctionnerait la proposition, et approuverait l'adoption d'un bill pour payer à l'honorable député (M. Osler) une commission libérale sur l'opération, et pour l'indemniser des pertes qu'il essuierait par l'application de la loi relative à l'indépendance du parlement.

Quelques mots maintenant au sujet de cette question du choix. Il s'agit de 3,750,000 acres de terre. On trouve de l'or dans ce territoire, dans les lits des cours d'eau, et, M. Ogilvie, que j'ai interrogé spécialement dans le but d'obtenir des renseignements à des sources autorisées, me dit que la largeur moyenne du sol, où il y a possibilité de trouver de l'or, je ne parle pas ici à présent des roches aurifères, mais des placers, n'est pas de plus de 300 pieds. Et si cette compagnie désire obtenir des terrains aurifères, elle est obligée de prendre sa ligne de base en suivant la direction générale du

cours d'eau, et de prendre cette ligne en blocs de six milles de largeur, et traversant la superficie aurifère supposée.

La carte que je produis ici est à l'échelle d'un mille au pouce, et elle montre la dimension d'un bloc de vingt-quatre milles de long, tel qu'il a été prévu dans le contrat. Les blocs de la compagnie ayant six milles de large, cette ligne représente l'étendue possible dans laquelle la compagnie a quelque chance de trouver de l'or : elle représente 300 pieds. Ils suivent la ligne générale du cours d'eau, la largeur moyenne du sol dans lequel il est possible de trouver de l'or de placer n'étant pas de plus de 300 pieds. Le territoire que prend la compagnie a une largeur de 31,680 pieds, et la largeur du sol où elle peut espérer trouver de l'or n'est que de 300 pieds en moyenne. Par conséquent, elle peut espérer avoir un terrain de 300 pieds de large sur 31,680 pieds C'est ainsi qu'elle doit choisir son terrain, et c'est l'étendue de territoire où elle a quelque chance de trouver de l'or. Or, la totalité de sa concession est de 3,750,000 acres, et le terrain dans lequel il est possible qu'elle trouve quelque chose—je ne parle pas ici des bancs de quartz, car j'y reviendrai plus tard—est la cent cinquantième partie de cette étendue. Sur ces 3,750,000 acres, la compagnie a 35,714 acres où elle a lieu d'espérer pouvoir trouver quelque chose ; notez bien que ce n'est pas une certitude, mais une simple probabilité. S'imagine-t-on qu'il n'y a qu'à suivre les cours d'eau pour trouver partout de l'or en quantité rémunératrice ? Vous pouvez trouver des traces d'or, vous pouvez en trouver partout dans le Nord-Ouest, dans des endroits où il n'est d'aucun avantage d'en faire l'exploitation. Mais il est possible que la compagnie trouve quelque chose qui rapporte des bénéfices dans 35,714 acres sur les 3,750,000 acres, ce qui représente moins qu'une étendue de terrain de dix milles sur six. Voilà le résultat du mode de sélection que, d'après nos stipulations, ces messieurs doivent adopter.

Maintenant, je parlerai des riches filons et des bancs de roches dont mon honorable ami a parlé dans sa lettre. Mon honorable ami le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) est, si je comprends bien, le président ou le gérant d'une compagnie formée pour l'exploitation des mines d'or.

Je suis informé que l'ex-ministre des Finances (M. Foster) est lui aussi président d'une compagnie pour l'exploitation des mines d'or. Je puis conduire ces deux honorables députés dans un des plus riches districts miniers de l'univers, le district de Slocan, dans le voisinage de la ville de Sandon, et s'ils veulent, une fois rendus là, converser comme je l'ai fait avec des mineurs expérimentés—par exemple à M. Macdonald l'un des propriétaires de la mine Payne, qui paie à ses actionnaires un dividende de $85,000 par mois—ils pourront constater, qu'au dire même de ces hommes d'expérience, il est bien certain qu'il y a dans le voisinage de Sandon d'autres filons aussi riches que ceux qui sont actuellement en exploitation. Pourquoi l'honorable chef de l'opposition ou mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances (M. Foster), n'en prennent-ils pas quelques-uns ! Pourquoi tous ceux qui veulent devenir riche en peu de temps ne font-ils pas de même ? Parce que l'expérience acquise dans tous les pays miniers de l'univers démontre qu'il en coûte beaucoup plus en somme pour exploiter ces riches filons que ce qu'ils peuvent rapporter. Puisqu'il en est ainsi comment les honorables députés peuvent-ils parvenir à établir

à l'égard de ceux qui ont obtenu ces subventions en terre, une règle qui ne peut s'appliquer à aucune autre région minière de l'univers ? S'ils réussissent à découvrir de riches filons, ce ne sera qu'après y avoir dépensé leur temps et leur argent et lorsqu'ils les auront bien gagnés ; et n'importe quelle autre personne, sous l'empire de nos règlements miniers actuels, a une toute aussi grande chance de se rendre dans cette région et d'y découvrir ces riches terrains aurifères, que les entrepreneurs du chemin de fer. Pourquoi appliquer à cette compagnie une autre règle que celle qui s'applique aux autres compagnies ? L'honorable chef de la gauche a dit une grande vérité l'autre soir ; il l'a fait par inadvertance, sans même y penser, et il a ensuite essayé d'en diminuer la valeur ; mais elle n'en est pas moins vraie ; il a dit qu'il en coûtait plus pour extraire l'or, que la valeur réelle de ce dernier une fois sorti de la mine.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable ministre veut bien me le permettre je lui dirai qu'il n'a aucune raison de dire que j'ai essayé d'amoindrir en quoi que ce soit ma déclaration. Je l'ai faite et cela sans la moindre restriction.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'avais cru comprendre cela des remarques de l'honorable député. Si ce n'était pas là son intention, ce que j'en ai inféré n'est pas exact. Dans tous les cas, il a dit cela, et sa déclaration est vraie ; et je crois pouvoir la prouver quant à ce qui concerne les placers de Cassiar et de Caribou dans la Colombie anglaise, qui sont exactement de la même nature et du même caractère que ceux de la région du Klondike. J'ai ici un état qui montre que dans ces districts, depuis 1858 jusqu'à 1880 inclusivement, il a été extrait de ces mines pour $45,140,889 d'or, la Chambre admettra avec moi que c'est là un assez joli montant. Mais étudions un peu cet état. Je constate que durant cette période le montant le plus élevé extrait en moyenne par chaque mineur a été de $1,222 par année, et le moindre $403 par homme par année ; or, nous savons tous que même le montant le plus élevé ne représente pas le coût des gages et des choses nécessaires à la subsistance des hommes qui travaillaient dans ces mines, et même rien d'approchant. Nous trouvons encore dans cet état les chiffres suivants : En 1858, $173 par homme ; en 1859, $403 ; en 1860, $506 ; en 1861, $634 ; en 1862, $517 ; en 1863, $482 ; en 1864, $849 ; en 1865, $813 ; en 1866, $893 ; en 1867, $814 ; et ainsi de suite jusqu'à ce que la moyenne par homme des profits tombe à $518. Voilà quelle est la moyenne du montant d'or extrait par année par chaque homme composant la population minière de ce district ; et tous les membres de cette Chambre savent que ces chiffres ne représentent pas les gages et les dépenses des mineurs qui exploitent actuellement ces régions.

Maintenant, voici ce que je veux savoir : sur quoi peut-on se baser pour dire que cette même règle ne s'appliquera pas aux membres de cette compagnie lorsqu'ils voudont se mettre en frais d'exploiter les terrains qui leur ont été accordés pour la construction de ce chemin de fer ? L'expérience acquise dans l'exploitation de toutes les mines de l'univers, nous amène à la conclusion inévitable que si ces hommes envoient dans cette région un grand nombre de prospecteurs et entreprennent d'exploiter leurs consessions minières, il vont dépenser plus

d'argent qu'ils ne pourront jamais en retirer de ces terrains. Cependant, je crois qu'il vont faire de l'argent avec ces subventions en terres, et voici pourquoi. Non pas parce que je suis sous l'impression qu'ils vont réussir à faire quelques riches découvertes, du genre de celles dont il a déjà été parlé ; car je ne vois pas pourquoi la même règle qui s'applique aux districts de formations identiques dans la Colombie anglaise, ne s'appliquerait pas au district du Klondike, et cela en particulier lorque les dépenses et la difficulté que l'on éprouve pour s'y rendre sont bien plus considérables que n'importe où ailleurs. Mais parce que dans le district du Klondike l'on trouve de grande étendues de terrain où un homme peut actuellement extraire 4, 6 ou 8 piastres par jour. Il y a de grandes étendues de ces sables d'alluvion qui ne paieraient pas le mineur de placer qui voudrait les exploiter durant un certain temps. Mais cette compagnie peut prendre un de ces districts, qui ne rapporteraient pas de profits s'ils étaient exploités de la manière ordinaire, et en se servant de machines perfectionnées et en mettant à profit les découvertes de la science ils réussiraient a en retirer des profits considérables. Pour tout cela, il leur faudrait un grand nombre d'ouvriers et quantité de machines et d'approvisionnements qui feraient bénéficier d'autant le commerce canadien, et je crois que c'est là une des principales raisons pour que ce contrat reçoive un accueil favorable de la part des honorables membres de cette Chambre.

J'ai consacré plus de temps que je ne l'aurais voulu à la discussion de ces questions. Cependant, j'ai un mot à ajouter en réponse à certains énoncés contenus dans la lettre de *Onlooker*, et je crois que ce serait une grave erreur si la Chambre ne comprenait pas bien quelle est la position prise par le grand parti conservateur sur un autre point de la question que nous discutons. Voici ce que dit *Onlooker* :

Est-ce que le commerce avec le Yukon dépend de ce système particulier d'accorder les contrats, ainsi que les conditions particulières qui y sont contenues? Nai-je pas lu dans ce même journal qui annoncait ce marché qu'une compagnie américaine avait accordé des commandes pour $170,000 à Vancouver, pour des marchandises destinées au Yukon? N'y a-t il pas un grand nombre de compagnies de transports responsables qui annoncent les avantages qu'elles offrent, et qui commencent même actuellement à transporter gens et marchandises du Canada au Klondike et quelques-unes d'entre elles par ce même chemin? N'y a-t-il pas à part la route d'Edmonton, celle d'Ashcroft, celle de Skaguay, celle de Dyea, par lesquelles des Canadiens de toutes les parties du pays se préparent à passer? L'avenir du commerce entre le Yukon et le Canada est-il irrévocablement lié à ce sujet?

Voilà dans des termes aussi clairs qu'il peut le désirer, un avis de sa part, que l'état actuel du commerce au Yukon ne justifie pas le gouvernement de faire un effort extraordinaire pour essayer de l'attirer de notre côté. On nous dit que des commandes ont été données pour un montant de $170,000, et que si nous obtenons ce montant nous devrons être satisfaits. Nous devons considérer comme peu de chose le fait que nos amis de la baie de Puget-Sound obtiennent des millions, nous devons être satisfaits--étant un petit peuple--bien pauvre--d'obtenir $170,000, et ne pas faire attention à ces millions qui sont allés enrichir nos amis de l'autre côté de la ligne frontière. Voilà la position prise par le parti conservateur relativement à ce contrat, et c'est là le point que je veux faire comprendre à la Chambre. C'est aussi cette attitude prise par son parti sur cette question que l'honorable chef de la gauche devra expliquer aux fabricants, aux commerçants et aux marchands en gros de ce pays.

Quant aux difficultés que vont avoir à surmonter les entrepreneurs pour exécuter leur contrat, je vais citer brièvement un article publié dans le *Victoria Colonist*, un journal qui est ordinairement contre le gouvernement, et qui étant publié sur la côte du Pacifique, sait à quoi s'en tenir sur l'entreprise et est plus en position que n'importe quel autre journal de cette partie-ci du Canada de traiter cette question. Voici ce qu'il dit :

L'honorable Clifford Sifton a déclaré que la tâche de construire le chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin est une entreprise presque surhumaine. Cette expression est forte, mais elle ne l'est pas trop. Peu de gens peuvent se faire une idée de la grandeur de la tâche entreprise par MM. Mackenzie et Mann. Nous espérons qu'ils vont réussir, mais il n'y a que ceux qui ont fait un calcul réel de ce qui doit être fait pour que ces 150 milles de chemin de fer soient terminés au 1er de septembre, qui peuvent avoir une idée de la difficulté de l'entreprise. Le seul fait de construire le chemin n'est pas par lui-même une chose insurmontable. Si les entrepreneurs avaient deux ans à leur disposition pour faire ce travail, ils pourraient le faire sans grandes difficultés ; mais il ne faut pas oublier qu'ils n'ont réellement que quatre mois à leur disposition, et que durant ce court espace de temps tout ce qui devra servir à la construction de ce chemin et à son exploitation, si ce n'est le droit de passage et le ballast, devra être transporté par voie de la rivière Stikine. Voilà ce qui rend l'entreprise exceptionnellement difficile, et si les entrepreneurs réussissent à exécuter leur contrat ils mériteront d'être placés au premier rang parmi les constructeurs de chemin de fer. Nous osons dire que personne jusqu'à présent n'a entrepris de construire 150 milles de chemin de fer, dans de pareilles circonstances et dans un même espace de temps. Heureusement que ces deux entrepreneurs possèdent l'énergie et l'expérience nécessaires pour les aider dans leur entreprise extraordinaire, et le fait qu'ils ont déposé un montant considérable comme garantie de l'exécution de leur entreprise, démontre qu'ils se croient capables d'accomplir ce qu'ils entreprennent.

C'est là l'opinion d'un journal publié sur la côte du Pacifique et qui est ordinairement opposé au gouvernement actuel. J'ai cité cet article simplement pour démontrer que nous ne sommes pas les seuls qui attachions une grande importance aux difficultés extraordinaires que vont avoir à vaincre les entrepreneurs de ce chemin.

Je dirai encore quelques mots au sujet d'une couple d'autres points sur lesquels on a particulièrement appelé l'attention de la Chambre durant cette discussion. Les honorables députés de la gauche ont employé à plusieurs reprises le mot "monopole des terres". Je crois que c'est l'honorable député de Gananoque (M. Taylor), ou peut-être l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui a prétendu que l'on ne pouvait s'attendre à ce qu'un homme appartenant aux territoires du Nord-Ouest fut en faveur d'un monopole des terres. Je suis surpris de voir que des honorables députés de la gauche aient l'audace de parler de monopole des terres. Si les honorables membres de cette Chambre veulent bien jeter les yeux sur une carte, je vais leur en montrer une qui représente la zone de terre fertile qui s'étend des montagnes Rocheuses à la rivière Rouge et au lac Winnipeg. Je vais leur montrer sur cette carte le monopole des terres dans cette région, tel qu'il existe aujourd'hui. La voici cette carte. Je demeure au Nord-Ouest —mais permettez-moi avant cela d'expliquer cette carte. Voici d'abord la rivière Rouge et le lac Winnipeg, et là-bas se trouvent les montagnes Rocheuses. Cette partie indique toute la zone de terres fertiles dont le parti conservateur

s'était engagé à donner une telle quantité, qu'ils n'ont pas pu en trouver assez là, et ont dû en prendre ailleurs pour s'acquitter de leurs promesses. Sur cet immense territoire, toutes les sections portant des numéros impairs—67,000,000 d'acres—ne pouvaient être vendues aux colons, et avaient été réservées pour le plus grand bénéfice des compagnies de chemin de fer. Soixante-sept millions d'acres—toute la bande de terres fertiles et une grande quantité à part cela, est maintenant ce qui constitue le patrimoine de ce monopole des terres, "réservées pour le plus grand bénéfice des compagnies de chemin de fer. Les honorables membres de l'opposition croient-ils que c'est la partie claire de cette carte qui indique les terres réservées? Non, c'est la partie noire. Nous portons le deuil sur la perte de ce territoire du Nord Ouest, et c'est pour cela que j'ai fait marquer cette partie en noir sur la carte. Je veux que la Chambre comprenne bien que c'est là le résultat qu'a eu sur nos terres publiques, l'administration des honorables députés de la gauche, qui prétendent posséder à un si haut degré l'instinct de gouvernement.

Il y a dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest 67,000,000 d'acres de terres réservées aux compagnies de chemin de fer. Et sur ses 67,000,000 d'acres, je ne puis, aujourd'hui, en ma qualité de ministre de l'Intérieur accorder à un homme une inscription d'établissement. Je n'en puis vendre une seule acre, malgré qu'il y ait là des millions d'acres de ces terres pour lesquelles les compagnies ne donneront et ne pourront jamais donner la moindre considération en retour, mais elles sont réservées par arrêté du conseil, la bonne foi du gouvernement est à jamais engagée, et aucune administration n'aura le droit de toucher à cette réserve tant que le contrat ne sera pas entièrement exécuté. Je suis surpris de voir que des honorables membres de la gauche, ont l'audace de parler à des députés du Manitoba ou du Nord-Ouest du monopole des terres.

Voyons immédiatement ce que c'est qu'un monopole des terres? Nous en avons un dans le Nord-Ouest. Nous avons trois millions d'acres de terres appartenant à des compagnies—possédées en partie par une compagnie que représente mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler). Je ne le blâme pas pour cela, mais lorsque je l'ai vu se lever l'autre jour dans cette chambre et déclarer qu'il était bien décidé à s'opposer à ce contrat chaque fois qu'il reviendrait devant la Chambre, je n'ai pu m'empêcher de songer qu'il n'était pas d'une humeur aussi belliqueuse lorsque le bill du chemin de fer de Calgary et Edmonton est venu devant la Chambre. Je résidais alors dans les lointaines plaines du Nord-Ouest et je ne me souviens pas d'avoir entendu dire que l'on ait demandé des soumissions lorsqu'il s'est agi de construire ce chemin. Nous savions tous dans les territoires du Nord-Ouest que la subvention en argent accordée au chemin de fer de Calgary et Edmonton était suffisante pour construire le chemin et fournir une somme assez ronde pour aller dans les poches des promoteurs de l'entreprise, comme cela a eu lieu plus tard, mais je n'ai jamais entendu dire que les honorables ministres qui formaient alors partie du gouvernement aient demandé des soumissions ou permis à qui que ce fût d'avoir une part quelconque dans cette entreprise, si ce n'est mon honorable ami de Toronto-est (M. Osler). Voici quel est le genre de monopole que nous avons. Nous avons des millions d'acres de terres dans cette région qui appartiennent à des

compagnies de chemin de fer, et sur lesquelles ces dernières ne sont pas tenues de faire de travaux ni de dépenser un seul sou. Ils n'ont qu'à s'asseoir; ils ne travaillent ni ne filent. Mais les cultivateurs eux travaillent et filent.

Les cultivateurs font leur ouvrage; ils cultivent leurs terres, font leurs chemins, construisent leurs ponts, paient leurs taxes et améliorent leurs propriétés. Et la terre augmente de valeur au bénéfice des compagnies de chemin de fer. Voilà ce à quoi a donné naissance la politique favorable aux monopoles des terres des honorables membres de la gauche. Voilà ce qui a lieu maintenant. Et je déclare qu'il n'y a pas aujourd'hui un homme dans cette Chambre qui puisse réaliser parfaitement, ou qui vivra assez longtemps pour se faire une idée exacte des effets désastreux produit par ce système sur la plus belle région agricole que le monde ait encore jamais vu.

Nous proposons, dans le but d'obtenir l'exécution, dans des circonstances extraordinairement difficiles, d'une entreprise publique d'une grande valeur, d'accorder une subvention en terres. Ces terres que nous donnons, leur valeur sera-t-elle augmentée par l'argent ou le travail d'autres personnes? Non, M. l'Orateur, car les terres que nous donnons ne valent pas un dollar, et elles ne pourront acquérir de valeur que grâce au travail et à l'argent que dépenseront leurs propriétaires. Que les honorables membres de l'opposition réfléchissent à ce que je viens de dire, et qu'ils essaient d'expliquer à la Chambre l'attitude peu logique qu'ils prennent sur cette question. Je suppose que si un mineur réussit à découvrir un claim de valeur, il prendra le permis en son nom et non au nom de la compagnie, ce que cette dernière pourra aussi faire de son côté, et le travail du mineur voisin n'augmente en rien la valeur à son propre claim. Je n'avais pas l'intention de parler aussi longtemps. J'attends beaucoup de la construction de ce chemin de fer qui devra, j'en suis persuadé, contribuer pour une large part au développement du commerce canadien. Je dis que si cette entreprise est promptement et vigoureusement menée à bonne fin, comme je n'ai pas le moindre doute qu'elle va l'être, cela aura pour effet de faire bénéficier le Canada, durant les six prochains mois, d'un commerce qui devra certainement s'élever à vingt ou vingt-cinq millions de dollars, pour ne pas dire plus.

Elle contribuera à mon avis à l'honneur et à la dignité du Canada, à ce se de la sécurité que l'on donnera à cette région, au point de vue national. Elle fera disparaître le danger qu'il y a que cette partie du pays échappe à notre juridiction et passe aux mains d'une population étrangère, qui méprisera l'autorité de ce gouvernement. Je considère ces choses comme très importantes. Que les honorables membres de la gauche comprennent bien que si l'on fait de l'obstruction à ce projet, s'il est arrêté dans cette Chambre ou ailleurs, et si ce territoire échappe au contrôle du gouvernement du Canada, par suite du manque de communication par chemin de fer, le peuple du Canada leur demandera un compte sévère de leur conduite.

Je termine, M. l'Orateur. Comme je suis le membre du gouvernement qui a eu à s'occuper le plus attentivement de cette affaire, je me suis efforcé de faire connaître à la Chambre tous les faits se rapportant à ce contrat. Je considère ce projet comme un pas de fait dans la voie du déve-

loppement de cette vaste région de l'ouest, que je représente, grâce à la faveur populaire, dans cette Chambre et dans ce gouvernement. Et si mes espérances se réalisent au moins dans une mesure restreinte, je serai trop heureux d'avoir pu contribuer quelque peu à obtenir un aussi brillant ésultat.

M. HAGGART : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 10.20 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES

JEUDI, le 17 février 1898.

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

PRIÈRE.

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier):

Je propose qu'un comité spécial composé de MM. Bain, Borden (Halifax), Bourassa, sir Adolphe Caron, Clark, sir Louis Davies, Davin, Flint, Foster, Fraser (Guysboro), sir Wilfrid Laurier, McNeill, Monk, Powell, Russell et Scriver, soit nommé pour aider M. l'Orateur dans l'administration de la bibliothèque du parlement, en ce qui concerne les intérêts de cette Chambre et pour agir comme membres d'un comité mixte des deux Chambres devant s'occuper de la bibliothèque; et il est ordonné qu'un message soit envoyé au Sénat pour en informer Leurs Honneurs.

La motion est adoptée.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 21) modifiant l'Acte des chemins de fer à l'égard de l'expédition des grains. (M. Richardson.)

M. l'ORATEUR : Je désirerais faire remarquer aux honorables députés, qu'ils faciliteraient beaucoup le travail de l'Orateur s'ils inscrivaient le nom de celui qui appuie toute motion pour la présentation d'un bill, lorsqu'ils me la transmettent, car actuellement c'est l'Orateur qui est obligé de chercher quelqu'un pour appuyer la motion, et cela n'est guère conforme aux règlements.

PRIVILÈGE DE DRAGAGE ACCORDÉ AU CHEVALIER DROLET.

M. DAVIN :

Quels privilèges, s'il en est, ont été accordés au chevalier Drolet, ou à toute compagnie dont il est le mandataire, pour faire le dragage d'aucune des rivières du territoire du Nord-Ouest, afin d'en recueillir l'or? Si des privilèges ont été accordés, tel qu'exprimé ci-dessus, pour quel prix et pour combien d'années ont-ils été ainsi accordés?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): En réponse à l'honorable député, je dois lui dire qu'un privilège a été accordé au chevalier Drolet pour le dragage de tous les minéraux autres que la houille, sur une étendue de 30 milles dans le lit de la rivière Saskatchewan septentrionale, d'après les conditions indiquées dans les règlements. Le loyer est de $50 par année pour chaque section de cinq milles, et le privilège est pour vingt ans.

QUAI À CHINA-POINT, I.P.-E.

M. MARTIN :

1. Le gouvernement sait-il qu'une partie du quai à China-Point, I.P.-E., a été entraînée par le flot dans le haut de la rivière et que les chargements ne peuvent plus être effectués à ce quai vu son mauvais état? 2. Le gouvernement se propose-t-il de réparer ce quai à temps pour la reprise des affaires au printemps?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Je dois dire, en réponse à l'honorable député, qu'il est à la connaissance de mon département que la tête du quai à China-Point qui avait été considérablement affaiblie par l'action du taret a été entraînée par le flot, et que l'on évalue à $2,500 le montant nécessaire pour réparer le dommage. 2. Le département n'a actuellement aucune somme à sa disposition pour faire les réparations en question.

L'INSTITUT DE MOUNT-ELGIN.

M. HEYD :

1. Sous quels auspices a été fondé l'Institut de Mount-Elgin, et qui en a la conduite ou le contrôle? 2. Où ont été pris les fonds pour le construire, et comment ont été prélevés les fonds nécessaires à son entretien? 3. Les premières constructions ont-elles été détruites par l'incendie? Dans l'affirmative, quand? 4. L'édifice a-t-il été reconstruit? Dans l'affirmative, quand, et quel en a été le coût? 5. Le coût en a-t-il été pris en tout ou en partie sur les fonds des diverses bandes de Sauvages de l'Ontario? Dans l'affirmative, quelle somme, et combien a été pris sur les fonds de chaque bande? 6. Si les fonds ont été prélevés ainsi, la chose a-t-elle été faite avec le consentement du conseil de chaque bande? Un arrêté du conseil a-t-il autorisé pour cet objet le prélèvement de ces deniers à même les fonds des dites bandes? Dans l'affirmative, quelle en est la date? 7. Sur quelle base a été calculé le montant à payer par chaque bande? 8. Combien l'institution comptait-elle d'élèves lorsqu'elle a été reconstruite? 9. Combien y avait-il d'élèves fournis par les Sauvages des Six-Nations habitant la réserve?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): En réponse à l'honorable député je dirai : 1. Les bâtiments de l'Institut de Mount-Elgin ont été terminés en 1885 et la direction en fut confiée à la Wesleyan Methodist Society, sous les auspices et la conduite de qui elle est encore. 2. Sur les contributions au fonds appelé fonds des écoles des Sauvages, et auquel contribuent les bandes de Sauvages suivantes : les Chippewas de Sarnia et de l'Ile Walpole, les Chippewas de la Thames ; les Chippewas de Rama, Beausoleil, et de l'Ile au Serpent (Snake Island) ; les Chippewas de Saugeen ; les Moraves de la Thames ; les Mississaugas de Crédit ; les Mississaugas des lacs au Riz et Vaseux (Rice and Mud lakes) ; les Mississaugas d'Alnwick. Ces contributions cessèrent le 30 de juin 1862, alors qu'il restait une balance en caisse de $38,208.74, depuis ce temps les fonds nécessaires pour soutenir l'institution ont été fournis par des subventions du parlement et le dit fonds des écoles des Sauvages. 3. Non. 4. Non, mais un nouvel édifice a

été construit en 1896. Le coût exact n'en est pas connu du département, mais $19,000 ont été fournies à même le fonds des Sauvages, et $2,500 furent votées par le parlement. L'Eglise méthodiste a fourni quelque chose, mais le montant de sa contribution n'est pas connu. 5. Le montant fourni par le fonds des Sauvages a été réparti sur les différentes bandes de Sauvages de l'Ontario, comme suit :

Chippewas de l'île Walpole	$3,602 80
Chippewas de Sarnia	2,500 15
Mississaugas de Crédit	2,915 04
Chippewas de Beausoleil	429 90
Chippewas de Nawash	1,407 25
Chippewas de Saugeen	1,520 70
Chippewas de Rama	33 15
Moraves de la Thames	1,290 70
Mississaugas d'Alnwick	313 35
Chippewas de la Thames	1,584 90
Sauvages de l'île Parry	115 50
Six-Nations	3,286 56
	$19,000 00

6. Ces fonds ont été pris sans le consentement des conseils des bandes. Il y avait des arrêtés du conseil autorisant à prendre l'argent. Ces arrêtés du conseil sont en date du 12 juin 1893, et du 17 janvier 1895. 7. Les montants à être payés par chaque bande ont été prelevés en proportion de la moyenne du nombre d'enfants de cette bande qui avaient fréquenté l'école durant une période de cinq années. 8. Quatre-vingt-huit élèves fréquentaient l'école en 1892, lorsque la nouvelle bâtisse a été construite. 9. Neuf.

CHANGEMENTS DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MARINE, DANS LE COMTÉ DU CAP-BRETON.

M. McDOUGALL :

Quels changements ont été faits parmi les officiers et employés du département de la Marine dans le comté du Cap-Breton depuis juin 1896 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je serais très heureux de fournir à l'honorable député tous les renseignements qu'il demande, mais un instant de reflexion va le convaincre que la manière dont il s'y prend pour les obtenir n'est pas convenable, et est contraire à l'usage établi. Dans cette question ainsi que dans d'autres qui suivent l'honorable député demande de longues listes de noms dans tous les différents départements du gouvernement dans le comté ou le district du Cap-Breton. Un autre honorable député fera probablement une semblable demande pour la province de l'Ontario, un autre pour la Nouvelle-Ecosse, et ainsi de suite. Il est virtuellement impossible qu'un renseignement de cette nature soit fourni sous forme de réponses à des questions. Mais si l'honorable député veut faire sa demande sous forme de motion, je lui promets que les renseignements lui seront promptement fournis.

M. McDOUGALL : J'ignorais que la liste en fut aussi longue.

M. l'ORATEUR : Dois-je comprendre que l'honorable député retire les questions depuis le n° 8 jusqu'au n° 12 inclusivement.

M. McDOUGALL : Puis-je, avec le consentement de la Chambre, demander immédiatement ces renseignements ?

M. SIFTON.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Oh, non. Inscrivez un avis à l'ordre du jour.

DEMANDES POUR PRIMES DE PÊCHE À GABARUS.

M. McDOUGALL :

Qui a été autorisé à recevoir les demandes pour primes de pêche à Gabarus, dans le comté du Cap-Breton, pour la dernière saison de pêche ? Quand ces demandes ont-elles été reçues ? Les primes ont-elles été payées ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : La personne autorisée à recevoir les demandes pour primes de pêche pour la dernière saison est M. Joseph McPherson, inspecteur des pêcheries à Sydney-nord, Cap-Breton. Les demandes ont été reçues en janvier 1898. Les primes n'ont pas été payées, mais on est à préparer les chèques comme pour les autres comtés.

CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.—LETTRE DE M. HAMILTON SMITH.

Sir CHARLES TUPPER : Avant de passer à la discussion de l'ordre du jour, je désire demander à l'honorable chef du gouvernement s'il aurait l'obligeance de déposer sur le bureau de la Chambre une lettre de M. Hamilton Smith, qui représente un grand nombre des plus riches capitalistes et financiers de la ville de Londres, lequel a, je crois, fait une proposition à l'honorable premier ministre qui se rapporte intimement à cette question de construction de chemin de fer que la Chambre étudie actuellement.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : S'il est à la connaissance de mon honorable ami (sir Charles Tupper) que M. Hamilton Smith ait fait quelque proposition au gouvernement, il est presque aussi bien renseigné que moi-même, car il n'y a que deux jours que j'ai reçu cette lettre de M. Hamilton Smith. Je n'ai aucune objection à la déposer sur le bureau de la Chambre.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Blair pour la deuxième lecture du Bill (n° 6)—Acte ratifiant une convention intervenue entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann et constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien.

M. HAGGART : En me levant, M. l'Orateur, pour prendre part à ce débat sur la deuxième lecture du bill constituant une compagnie et ratifiant une convention conclue par le gouvernement pour la construction d'un chemin dans la région du Yukon, je regrette que les renseignements que j'ai à ma disposition ne soient pas aussi complets que je l'aurais désiré pour les fins de la présente discussion. J'ai cru comprendre par les remarques de l'honorable chef de l'opposition qu'une autre offre avait été faite au gouvernement.. Je suis heureux de constater que c'est l'intention du gouvernement de déposer cette communication sur le bureau de la Chambre, et j'espère que cela va avoir

lieu avant que ce bill soit discuté en deuxième lecture. Je demanderais aussi que la carte qui doit accompagner le rapport de M. Jennings soit aussi déposée sur le bureau de la Chambre aussitôt que possible, tel que promis par l'honorable ministre. Il est pour ainsi dire impossible d'étudier avec profit le rapport de M. Jennings sans cette carte. Les noms mentionnés dans ce rapport n'apparaissent sur aucune des cartes que je connaisse. J'espère que nous serons en possession de tous les renseignements nécessaires avant que la présente résolution soit adoptée et que ce bill soit lu une deuxième fois. Avant de répondre au ministre de l'Intérieur (M. Sifton), je voudrais dire quelques mots au sujet de certaines remarques faites par le ministre des Chemins de fer (M. Blair).

Cet honorable ministre a prononcé un discours l'autre soir qu'il a basé en grande partie sur quelques remarques qu'il prétend avoir été faites par moi lorsque j'ai parlé lors de la première lecture du bill. Il doit avoir constaté depuis ce temps qu'il s'était entièrement trompé, et cependant, malgré qu'il y ait déjà une couple de jours de cela, il n'a pas eu la courtoisie de corriger les remarques qu'il a faites. L'autre partie de son discours avait trait à certaines choses dites par l'honorable député de Haldimand (M. Montague), et qu'il a critiquées. Je me rappelle parfaitement bien de ce que j'ai dit au cours de mon discours, et je n'ai jamais émis la prétention insensée, que d'après les règlements des Etats-Unis nous serions obligés de payer un droit de douane pour pouvoir nous servir de la rivière Stikine pour atteindre la tête de ligne projetée du chemin de fer. L'honorable ministre a affirmé sur tous les tons que j'avais fait cette déclaration. Or, je me souviens parfaitement bien de ce que j'ai dit relativement aux lois douanières. J'en ai fait la remarque dans le temps à l'honorable ministre, et s'il m'avait traité avec la courtoisie que j'ai l'habitude de rencontrer chez les autres membres de cette Chambre, il aurait accepté ma rectification.

Il s'est aussi servi d'un langage quelque peu sévère dans la critique des remarques que j'ai faites relativement à l'étendue des terrains aurifères accordés dans ce contrat à MM. Mackenzie et Mann. D'après le rapport du Dr Dawson qui est à la tête de la commission géologique, l'étendue des terrains aurifères dans le Yukon est d'environ 120,000 milles carrés. J'ai aussi cité sur ce point le rapport de M. Ogilvie qui donne à peu près la même étendue. J'ai déclaré que l'on accordait une subvention de 5,700 milles carrés pour la construction de ce chemin de fer ; et ma prétention était, m'appuyant en cela sur l'opinion du Dr Dawson et de M. Ogilvie, qu'il n'y avait qu'environ 5 pour 100 de tous ces terrains aurifères qui pouvaient être exploités avec profit, et que par conséquent l'étendue de terres que pourraient choisir ces entrepreneurs comprendrait virtuellement toute cette région exploitable. Le ministre des Chemins de fer avait parfaitement raison de dire qu'il était absurde de supposer qu'il peut y avoir dans cette région d'aussi grandes étendues de terrains aurifères exploitables. Mais je lui rappellerai les paroles de son ami l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) qui, en réponse à mon discours, a dit que l'ex-ministre des Chemins de fer avait fait une déclaration absurde en prétendant qu'il n'y avait que 5,800 milles carrés de terrains miniers exploitables dans cette région, lorsque les rapports de M. Ogilvie et du Dr Dawson sont là pour nous démontrer qu'il y a au Yukon 120,000 milles carrés de terrains aurifères. Je laisse au ministre des Chemins de fer et à l'honorable député de Wellington le soin de régler entre eux cette question.

L'honorable député de New-Westminster (M. Morrison) a aussi critiqué ce que j'ai dit relativement à la nature du chemin choisi comme type pour le chemin du Yukon. Il regrettait de voir un homme ayant été durant longtemps à la tête du département des Chemins de fer, faire preuve de tant d'ignorance, et ne pas être mieux renseigné sur la question en litige. Quelle prétendue erreur ai-je commise en parlant du chemin de fer qui est exploité entre Kaslo et Slocan ? Il a prétendu que j'aurais dû pouvoir en parler avec autant de facilité que si c'eut été un chemin exploité entre Montréal et Ontario, parce que Kaslo était une région presque aussi considérable que l'Ontario. L'honorable député ne devrait pas oublier qu'il peut être exposé aussi bien que d'autres à commettre des erreurs. Il y a un endroit qui porte le nom de Slocan, situé à quelques milles du terminus du chemin de fer. J'ai dit que j'avais voyagé sur le chemin, que j'en connaissais bien les pentes et la nature, et je remercie l'honorable ministre de l'Intérieur, de m'avoir fourni hier soir des renseignements précis, que je me propose de soumettre à la Chambre pour bien faire comprendre la nature du chemin qui est adopté comme type de celui que le gouvernement demande à la Chambre la permission d'autoriser les entrepreneurs à construire. L'honorable ministre de l'Intérieur parlant du chemin de Kaslo et Slocan a dit que l'ex-ministre des Chemins de fer devrait parfaitement savoir à quoi s'en tenir sur cette question. Je n'ai jamais prétendu, lorsque j'étais ministre des Chemins de fer, connaître tous les détails se rattachant à tous les chemins de fer de ce pays. Je pourrais tout aussi bien exiger du directeur général des Postes qu'il répète sans préparation aucune les noms des bureaux de poste dans tout le pays, où les détails des contrats conclus par le département pour tous ces bureaux de poste. Je n'ai pas une telle connaissance, et je ne connais pas encore suffisamment tous les détails des différents chemins de fer du pays pour pouvoir dire ainsi sans hésiter les pentes, les courbes ou la longueur de chacun d'entre eux, et je ne crois pas qu'il y ait un ministre des chemins de fer capable de faire cela.

Mais je remercie de nouveau le ministre de l'Intérieur du renseignement qu'il m'a donné. J'ai dit que c'était un chemin à voie étroite, et un chemin de montagnes dont les pentes étaient tellement fortes, qu'il n'en existait pas d'autres semblables au Canada, et j'ai dit aussi que les courbes étaient tellement prononcées que l'on ne pouvait en trouver de semblables que dans un chemin de montagne. Quels sont les faits ? Le ministre de l'Intérieur a dit hier soir que si j'avais consulté les rapports de mon département, alors que j'étais ministre des Chemins de fer et Canaux, j'aurais constaté que ce chemin avait trente et un mille de longueur, l'inclinaison la plus forte étant de 171 pieds au mille. C'est là la plus forte pente que l'on trouve sur un chemin de fer quelconque au Canada à l'exception des chemins de fer électriques et à l'exception aussi d'une partie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans les montagnes Rocheuses. La plus forte courbe a un rayon de 193 pieds, ce qui ne donne qu'une courbe de 3 par 100. Quelle courbe donne un rayon de 193 pieds ? Cela

donne une courbe de 29 degrés. Voilà la courbe la plus forte qui existe sur aucun chemin de fer dans le pays, si l'on en excepte celles qui peuvent exister sur de petits chemins de fer. Ce chemin a donc trois pieds de largeur, on a employé des rails de quarante-cinq livres à la verge, son inclinaison la plus forte est de 171 pieds au mille, et des courbes dont le rayon est de 193 pieds ou de 29 à 30 degrés.

Voilà la nature du chemin qui doit servir de modèle au chemin dont il est ici question. Vous pouvez construire un chemin de cette nature n'importe où dans ce pays, vous pouvez lui donner une courbe de 30 degrés, vous pouvez suivre les ondulations du terrain, et dans presque tous les endroits de l'univers vous ne pouvez poser de rails avec une inclinaison de plus de 171 pieds. Le ministre de la Marine et des Pêcheries, faisant allusion à une remarque que j'ai faite l'autre soir en parlant sur cette question, a dit que j'avais fait une erreur au sujet du poids des rails du chemin de fer de Kaslo et Slocan. J'avais puisé ce renseignement sur un morceau détaché d'un journal, dans lequel il était dit qu'ils avaient acheté les rails du chemin de fer de Galt pour les employer dans le district du Yukon, et avaient conclu un marché avec le chemin de fer Canadien du Pacifique pour le transport immédiat de ces rails à la côte. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a contredit ma déclaration en disant que ce chemin devait être construit sur le même principe que le chemin de fer de Kaslo et Slocan, et que la compagnie avait dû employer sur ce chemin des rails de 45 livres à la verge. Cependant que disait hier le ministre de l'Intérieur ? Il semblait vouloir les obliger d'en poser de ce poids plus tard, mais pour le moment il permet à la compagnie d'employer des rails de 27 ou 28 livres à la verge et d'exploiter le chemin avec ces rails durant un an, puis on devra les remplacer par des rails de 45 livres à la verge, cette permission étant accordée d'après lui, à cause de la difficulté qu'il y aurait de rendre des rails de cette nature à destination, qu'il était impossible de faire parvenir des rails de 45 livres à cet endroit à temps, et qu'il était de toute nécessité de se hâter, car le gouvernement exigeait que le chemin fut terminé avant le 1er septembre prochain. Je ne crains pas de déclarer ici qu'ils auraient pu obtenir des rails de 45 livres à la verge plus tôt qu'ils n'auraient pu le faire pour transporter ces rails à la côte et de là à l'endroit où ils devaient être employés : qu'il y a des personnes prêtes à s'engager à livrer rapidement ces rails de 45 livres ; que le ministre des Chemins de fer et Canaux se trompe entièrement dans le coût qu'il fixe de ces rails une fois rendus à destination, et que M. Jennings a raison lorsqu'il prétend que ces rails peuvent être délivrés à la tête de ligne du chemin au coût de $30.00 par tonne, et qu'ils pourraient conclure un marché à ce prix s'ils le voulaient. Il n'y avait donc aucune nécessité de permettre aux entrepreneurs de se servir de vieux rails, sous prétexte que cela était nécessaire pour exécuter le contrat. Je demande donc à l'honorable ministre si le gouvernement va permettre aux entrepreneurs de terminer la ligne avec des rails de 27 ou 28 livres, et si ces derniers vont pouvoir retirer leurs subventions après qu'ils auront ainsi construit chaque section de dix milles.

Une VOIX : Non.

M. HAGGART : Aucune voix autorisée n'a encore répondu à ma question.

M. HAGGART.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis dire à l'honorable député qu'ils ne le pourront pas.

M. HAGGART : L'honorable ministre déclare que ces entrepreneurs ne pourront retirer un seul cent de cette subvention qu'un an après que les travaux seront terminés ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui, et l'honorable député aurait pu s'assurer lui-même de ce fait s'il avait lu le contrat.

M. HAGGART : Dans ce cas l'honorable ministre admet mon assertion ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Oh ! oh !

M. HAGGART : L'honorable ministre peut rire si ça lui plaît. Ma prétention était parfaitement juste, et il ne peut la contredire. J'ai prétendu en me basant sur le discours prononcé hier soir par le ministre de l'Intérieur, que l'on permettrait aux entrepreneurs de poser sur cette ligne des rails de 28 livres, qu'ils pourraient s'en servir durant un an et que le chemin ne doit pas être terminé avant le 1er septembre prochain, et si l'on permet aux entrepreneurs de se servir de ces rails, alors, toujours d'après l'honorable ministre de l'Intérieur, ces derniers ne pourront retirer un seul cent de subvention avant un an à dater du 1er septembre prochain. Qu'a à répondre à cela l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ? Ce que je viens de dire n'est-il pas parfaitement exact ? Voilà ce qu'aurait dû dire hier soir l'honorable ministre des Finances, il aurait dû déclarer que les entrepreneurs n'auraient pas le droit de s'emparer d'un seul pouce de terrain dans cette région avant une couple d'années.

Ayant terminé mes remarques au sujet du ministre des Chemins de fer et Canaux et de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), je vais maintenant répondre au discours prononcé hier par le ministre de l'Intérieur. Je réussis mal dans l'art de faire des compliments, parce que je suis porté à croire qu'ils sont une preuve de manque de sincérité de la part de celui qui les faits, et je crois aussi que celui à qui ils s'adressent ne les voit pas d'un meilleur œil. Quant à l'honorable ministre, je dois lui dire que j'ai été fortement impressionné par ses arguments et par le langage dont il s'est servi pour les faire valoir dans cette Chambre. Mais comme j'ai vingt-cinq ans d'expérience—que l'on me pardonne de mentionner ce fait, car j'ai remarqué que mon chef avait été attaqué hier soir, par un honorable député pour avoir déclaré qu'il avait été durant vingt-cinq ans membre du parlement et même ministre des Chemins de fer durant une certaine période—qu'il me soit permis de lui dire qu'il a été un peu trop long, qu'un discours ne se mesure pas tout à fait par sa durée, et qu'un peu plus de concision aurait ajouté considérablement à sa valeur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je félicite l'honorable député de la botte qu'il vient si gentiment de porter à son chef.

M. HAGGART : L'honorable ministre de l'Intérieur s'est efforcé d'apporter les meilleurs argu-

ments possibles à l'appui de la motion qui est actuellement soumise à la Chambre. Il l'a fait avec succès et a tiré le meilleur parti possible d'une mauvaise cause. Son discours offrait un contraste frappant avec celui de l'honorable ministre qui avait été chargé de présenter le bill. Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'avait apporté aucun argument à l'appui de sa proposition, le ministre de l'Intérieur au contraire a fait un discours appuyé sur une solide argumentation. Dans le but d'exposer le bill sous son jour le plus favorable il l'a divisé en plusieurs chefs. Il a commencé par décrire tout le commerce qui allait se faire dans cette région ; il a ensuite essayé de démontrer que si le gouvernement ne construisait pas le chemin de fer, nous perdrions une partie de ce commerce ; puis il a prétendu qu'il y avait urgence et que c'était là une des raisons qui avaient induit le gouvernement à conclure le contrat, enfin il a fait à la Chambre une discription des différentes routes qui peuvent être suivies pour pénétrer dans cette région, et il a aussi traité d'autres questions.

Je vais suivre l'honorable ministre dans sa manière de procéder. Au commencement de son discours hier soir, il a critiqué durant plus d'une demi-heure la conduite de l'honorable chef de l'opposition dans cette Chambre et au dehors, il a essayé de démontrer avec quelle rapidité ce dernier changeait d'opinion, et il a lu plusieurs articles empruntés aux journaux pour appuyer sa prétention. De la lecture de tous ces articles de journaux, à l'adresse de l'honorable chef de l'opposition, il n'a réussi à établir qu'un fait que je vais expliquer à la Chambre. L'honorable chef de la gauche a admis qu'il y avait urgence, qu'un grand nombre de personnes allaient se rendre dans cette région à la saison prochaine ; il approuve le choix de la route fait par les honorables ministres, il était aussi d'accord sur le fait d'accorder le contrat—pourvu que cela se fit par soumission, ou que des soumissions fussent demandées,—aux entrepreneurs qui l'ont obtenu. Mon honorable ami a déclaré dans une entrevue à Toronto que les personnes à qui le contrat avait été accordé étaient probablement les seuls entrepreneurs dans le pays en état de construire le chemin dans le délai spécifié.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je désire faire remarquer à l'honorable député qu'il n'est pas question dans cette entrevue de l'honorable chef de l'opposition de demandes de soumissions. Je ne crois pas que l'honorable député puisse trouver cela dans l'entrevue en la lisant.

M. HAGGART : Tout ce que le chef de l'opposition a dit au cours de cette entrevue, c'est que Mann et Mackenzie étaient entrepreneurs et probablement les seuls entrepreneurs au Canada capables de faire l'ouvrage. Or, il parlait avant d'avoir vu les travaux. Il s'imaginait que le chemin devrait être construit conformément aux lignes d'inclinaisons employées dans la construction de chemins de fer de ce pays. Il ignorait que ce dût être un tramway, et s'il eut su que ce chemin devait être du type du chemin de Kaslo et Slocan, avec une inclinaison de 171 pieds au mille, et avec des courbes de près de 30 degrés, il ne peut y avoir de doute que l'honorable député (sir Charles Tupper) aurait eu une opinion différente sur la question. Il y a dans le pays une centaine d'entrepreneurs qui sont capables de construire un chemin comme celui-là dans le délai requis. L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a trop insisté sur cette question, ainsi que sur celle de Philippe sobre et Philippe ivre, et sur l'instinct de gouverner qui appartient exclusivement au parti tory au Canada. Suivant moi et pour son propre bien l'honorable ministre a trop insisté sur ce point.

Son estimation du commerce qui devra se faire cette année dans la région du Yukon n'est pas exagérée. Il a peut-être été un peu loin en disant que 20,000 tonnes de fret pouvaient être transportées par les steamers voyageant dans cette région, mais par tout ce que j'ai entendu dire, il semble être un fait certain que quarante milles tonnes d'approvisionnements de tous genres devront entrer dans cette région et par conséquent nous pouvons nous fier à cette estimation.

L'honorable ministre a raison quand il dit qu'un steamer ne peut faire que deux voyages par année par voie du Yukon. La moyenne du fret que prend un de ces steamers est de 125 à 130 tonnes, et bien qu'ils fassent quelquefois un second voyage, il ne peuvent alors prendre une aussi grande quantité de fret que lors du premier voyage par suite de la diminution du volume d'eau charriée par la rivière durant l'été et l'automne.

S'il est possible de transporter 20,000 tonnes par la voie du fleuve Yukon, alors il faudra d'autres moyens de transport pour transporter ces mêmes 20,000 tonnes à travers notre territoire. A cet égard, l'honorable ministre (M. Sifton) a prétendu que si nous tenions à conserver le commerce du Yukon, il nous faut pourvoir à la création de moyens de transport suffisants. Eh bien ! M. l'Orateur, des deux côtés de la Chambre, nous sommes parfaitement d'accord sur ce point-ci : qu'il faut de toute nécessité construire un chemin de fer pénétrant dans ce pays par une route quelconque, et cela une fois admis, il ne reste plus que la question du choix des routes. Tout le monde au Canada étant d'accord sur la nécessité de construire un chemin de fer, le gouvernement avait le devoir de formuler le projet offrant le plus d'avantages possibles au pays. Je puis dire avec le ministre de l'Intérieur que la construction de ce chemin est d'urgence, mais je n'admets point que cette urgence soit telle qu'elle justifie le gouvernement d'avoir adopté la ligne de conduite qu'il a suivie, et de ne pas avoir demandé de soumissions. De fait, je suis en complet désaccord avec l'honorable ministre (M. Sifton) à cet égard. Il est possible, je le répète, d'obtenir des soumissions pour la construction d'un chemin de fer par une autre voie que celle de la publicité ; et l'on aurait pu inviter différentes personnes à soumissionner l'entreprise, sans que cela occasionnât des retards préjudiciables. J'ai à peine besoin d'ajouter que le pays bénéficierait d'une semblable concurrence.

Je vais aborder la question des différentes routes qu'on peut utiliser pour se rendre au Yukon, et en traitant ce sujet, je me range à l'avis de l'honorable ministre (M. Sifton) quand il dit qu'il existe six routes dont on peut se servir. L'une de ces routes est par voie du fleuve Yukon ; une autre part de Pyramid-Harbour, remonte la rivière Chilkat, se reliant avec la rivière Lewes au pied des rapides Five-Fingers, et se rendant de là à Dawson. Abstraction faite du code maritime et du fait que nous pouvons traverser un territoire étranger, chose que je ne saurais admettre, d'après mon interprétation des traités, la meilleure route au point de

vue commercial, est indubitablement celle allant de Pyramid-Harbour jusqu'au pied des rapides Five-Fingers et de là, par voie fluviale, sur la rivière Lewes jusqu'à Dawson-City. J'ajoute que la navigation de la rivière Lewes n'offre pas de difficultés. De Pyramid-Harbour aux rapides Five-Fingers la distance est d'environ 285 milles. Dans son rapport, M. Jennings porte la distance à 245 milles, mais d'après l'arpentage réel, elle est de 285 milles. Sur le parcours des 53 premiers milles, à partir de Pyramid-Harbour, la pente est assez raide jusqu'au Plateau, mais à partir de ce dernier point jusqu'aux rapides Five-Fingers, la construction d'un chemin de fer n'offre pas de difficultés, et si je comprends bien le sens de la question posée par mon chef, cette après-midi, le gouvernement a reçu une offre pour la construction de ce chemin par cette route-là même.

A mon avis, voilà la meilleure route, au point de vue commercial, pour atteindre le Yukon, et de fait, il n'existe aucun doute à cet égard. Je le répète, cette route est la meilleure qu'on puisse adopter, pourvu que le privilège de passer en transit par le territoire des Etats-Unis nous soit assuré, et pourvu que Pyramid-Harbour ne soit pas enclavé dans ce territoire ; or, une étude attentive du traité et la comparaison des cartes me portent à croire que ce port est en territoire canadien. Toutefois, étant donné que Pyramid-Harbour fasse partie du territoire des Etats-Unis, s'il était possible de faire des arrangements soit au moyen de concessions législatives réciproques, soit à l'aide d'un traité entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, il n'y a pas de doute que la meilleure route serait celle allant de Pyramid-Harbour aux rapides Five-Fingers. La chose, à mon avis, ne souffre pas de doute. Il se dresse, toutefois, contre cette route l'objection que voici : le privilège du transit, ou la faculté dont nous jouissons de faire passer nos marchandises à travers un territoire censé appartenir aux Etats-Unis, pourrait nous être enlevé d'un jour à l'autre.

Voilà une objection qui pourrait suffire à justifier le gouvernement d'abandonner la route en discussion, mais cette objection ne saurait avoir de valeur à mes yeux, car, à mon avis, les Etats-Unis sont plus intéressés que nous ne le sommes à maintenir en vigueur le privilège du transit international. Il n'y a qu'une voie par laquelle les Américains puissent se rendre de Pyramid-Harbour aux mines d'or qui sont censées à bon droit exister dans cette partie du Yukon située vis-à-vis de Dawson-City, dans leur propre territoire, et le seul moyen d'atteindre ce territoire par chemin de fer, après avoir traversé la bordure du littoral, est de faire tout le trajet à travers le territoire canadien. Nous avons donc l'avantage sur eux à l'égard de cette route en particulier, et il est de leur intérêt de nous accorder le privilège de transiter à travers leur territoire. Je vais vous dire pourquoi il y va de l'intérêt des Etats-Unis de maintenir en vigueur le privilège du transit. L'une des branches de trafic les plus rémunératrices pour les lignes transcontinentales des Etats-Unis est celui des thés et des soieries venant de Chine à destination de l'Europe et de l'Angleterre et transitant par les Etats-Unis. Ce trafic est plus rémunérateur pour eux que ne le serait toute concession quelconque relative au pays du Yukon ou à toute autre partie du Canada. Par conséquent, je ne saurais douter que les Etats-Unis ne consentent à un arrangement réciproque relatif au privilège du transit, soit par voie législative soit par traité, dans le but d'assurer la construction du chemin de fer par la route en question.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Mon honorable ami a-t-il, par hasard, en sa possession la statistique relative à la valeur du trafic des thés et des soieries en question venant de Chine à destination de la Grande-Bretagne et de l'Europe, et transitant par les Etats-Unis?

M. HAGGART : Non, je n'ai pas cette statistique. Si je suis bien informé, c'est le président des Etats-Unis lui-même ou quelque autre haut fonctionnaire qui, au cours d'une conversation, aurait dit : "Il est oiseux de parler de l'abolition des privilèges de transit, puisque le volume de ce commerce transitaire, dont nous bénéficions excède de beaucoup tout ce que le Canada reçoit."

Il existe deux autres routes praticables pour la construction d'un chemin de fer, dont l'honorable ministre a parlé. La première part de Skaguay, et la seconde de Dyea, traversant toutes deux le Pas de Chilkoot ; ces routes sont plus courtes et offrent moins de difficultés que la route projetée pour pénétrer dans notre territoire. Toutefois elles n'égalent pas la route de Pyramid-Harbour, qui traverse l'ancien sentier de Dalton. Il y a, en outre, la route partant de Taku-Inlet, près du bras de Lynn.

L'un des arguments qu'a fait valoir l'honorable ministre est l'urgence de la question, en raison des retards apportés à la négociation de l'entreprise. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, a fait observer que l'honorable ministre a reçu le rapport de M. Jennings le 25 octobre. Mais à quoi bon le rapport de M. Jennings, s'écrie le ministre, puisque nous n'avions pas de renseignements sur la navigabilité de la rivière Hootalinqua, du lac Teslin à la rivière Lewes? Il était facile à l'honorable ministre de se procurer ces renseignements, puisqu'ils se trouvaient dans les casiers du ministère ; ou bien, s'il ne s'y trouvaient pas, il aurait pu facilement se les procurer ailleurs. Le docteur Dawson a exploré ce pays en 1887 et a écrit un rapport, traitant surtout de la navigabilité des rivières. Il a lui-même voyagé sur la rivière Stikine, de Fort-Wrangel jusqu'à Glenora ou Telegraph-Creek, et dans ce rapport il nous donne des renseignements tant sur la profondeur des eaux de cette rivière que sur le genre de vapeur approprié à sa navigation ; l'honorable ministre avait donc à sa disposition les données les plus complètes à cet égard. Le docteur Dawson parle aussi de la rivière Hootalinqua, à partir du lac Teslin jusqu'à la rivière Lewes. Il raconte qu'en revenant, il a remonté la rivière, de Fort-Selkirk jusqu'au cours d'eau qui sort du lac Labarge et débouche dans la rivière Lewes.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): L'honorable député dit-il que le Dr Dawson affirme avoir remonté la rivière Hootalinqua ?

M. HAGGART : Je n'ai rien affirmé de semblable ; j'ai été très mesuré dans mes expressions. J'ai dit que le Dr Dawson avait remonté la rivière, à partir de Fort-Selkirk jusqu'au cours d'eau qui sort du lac Labarge et se jette dans la rivière Lewes. Il a voyagé sur tout ce parcours, et il en parle comme s'il avait été lui-même sur les lieux. Quant à cette partie du cours d'eau où le lac

Labarge se jette dans la rivière Lewes, jusqu'au lac Teslin, il en parle d'après ouï-dire. Il s'est renseigné auprès de quelques mineurs qui se trouvaient dans cette partie du pays, et il donne leurs renseignements relativement à la navigabilité de cette route. Mais, à ce sujet, l'honorable ministre aurait pu se procurer le rapport d'un membre de la commission géologique de Washington, un monsieur Hayes, qui a fait tout le trajet, partant du lac Teslin et descendant par la rivière Lewes. Le rapport qu'il fait de cette route est très exact, et il y confirme les renseignements donnés au Dr Dawson, en 1887, par les mineurs. Il constate que les renseignements fournis au Dr Dawson par les mineurs en question sont d'une exactitude merveilleuse. Il eût été facile à l'honorable ministre de se procurer ces renseignements, car les employés de son ministère doivent connaître le rapport de M. Hayes. Il avait donc à sa disposition des renseignements circonstanciés sur tout le système de navigation, du lac Teslin au Fort-Selkirk : or, que dit M. Jennings à ce sujet ? Monsieur St. Cyr, dit-il, lui rapporte qu'après avoir examiné en particulier cette partie du pays, trouve que les renseignements de M. Hayes sont d'une parfaite exactitude. Ainsi s'écroule le prétexte allégué par l'honorable ministre, pour avoir retardé à donner l'entreprise de ces travaux depuis le 25 octobre, jour où il a obtenu les renseignements voulus ; car il avait ces renseignements au ministère, ou bien il aurait pu tout aussi facilement se les procurer de M. Dawson que de M. St. Cyr.

Le ministre, pour s'excuser d'avoir donné cette entreprise, se retranche derrière son employé, car, nous dit-il, ce n'est que le 6 janvier, qu'il a pu obtenir les renseignements en question de l'explorateur auquel il avait donné mission d'examiner la route. Le ministre, je suppose, s'est procuré ces renseignements de M. Jennings, l'officier qui fut chargé de ce travail, au départ de M. St. Cyr pour Victoria ; car ces renseignements étaient si importants que c'eût été le devoir de M. Jennings, si le ministre ne se trouvait pas sur les lieux, de lui télégraphier sans retard que la route était navigable. Si l'honorable ministre, ou son ministère avaient apporté la diligence convenable, il aurait pu se procurer, le 25 octobre, tous les renseignements qu'il a obtenus plus tard, et qui l'auraient mis en mesure de donner l'entreprise pour la construction du chemin de fer.

A entendre l'honorable ministre, on dirait que messieurs Mackenzie et Mann sont les seuls entrepreneurs canadiens qui soient en mesure de construire ce chemin de fer. Je connais personnellement ces deux gentlemen et j'avoue qu'ils sont parfaitement capables de construire le chemin. Je suis en complet désaccord avec mon chef au sujet de ce qu'il a dit il y a quelque temps, à Toronto, à cet égard. A mon avis, il y a nombre d'autres entrepreneurs canadiens qui sont tout aussi capables que messieurs Mackenzie et Mann de construire ce chemin.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai jamais dit le *contraire*.

M. HAGGART : Mon honorable chef affirme qu'il n'a jamais dit le contraire. A mon avis, il était possible au ministre des Chemins de fer de demander des soumissions pour la construction de ce chemin, et il constate à l'heure actuelle, non seulement qu'il aurait pu faire construire le chemin à meilleur marché, mais qu'il aurait pu doter le pays d'un chemin beaucoup plus avantageux. Je fais allusion à la route de Pyramid-Harbour qui a une longueur de 288 milles jusqu'au pied des rapides de Five-Fingers. Il aurait pu faire construire ce chemin pour une subvention en terre bien moins considérable que celle accordée à MM. Mackenzie et Mann.

Je suis opposé, en principe, à ce que le gouvernement concède aux chemins de fer des terres dans les contrées minières, que ce soit quelques acres le mille ou 25,000 acres, peu importe. Je répète ce que j'ai avancé en commençant : le choix de 100,000 acres de terrains aurifères aurait été un encouragement aussi puissant à la construction de ce chemin que la concession de 5,000 milles carrés de pays. Il n'y a pas une législature dans le monde civilisé qui empêche, par la création de réserves, l'exploitation des placers par le peuple. Il vous sera impossible d'appliquer notre législation. Qu'il entre au pays une population minière de 200,000 à 250,000, et toutes les forces de l'Empire britannique seront impuissantes à empêcher les mineurs d'exploiter les terres réservées. Ils forceraient le gouvernement à racheter les terrains concédés à Mann et Mackenzie, chose que le gouvernement serait obligé de faire à plus grand sacrifice que n'en comporte le marché même.

Une autre question fort importante soulevée par l'honorable ministre est celle de savoir si la route, que nous voulons établir, est bien à l'abri de complications internationales. L'honorable ministre nous a affirmé assez cavalièrement que, sous l'empire du traité de Washington, nous avons concédé certains droits que nous avait conférés le traité anglo-russe de 1825. Sous l'empire de ce dernier traité, nous jouissions des droits les plus étendus relativement à la navigation des cours d'eau de ce pays. Il est impossible de trouver dans la langue anglaise d'expressions qui puissent nous donner un droit plus étendu à l'usage des rivières dans un pays étranger que les stipulations du traité anglo-russe de 1825 ne nous en accordent. Ce traité, tout naturellement, fut abrogé par suite de la guerre de Crimée. Il fut, plus tard, en partie remis en vigueur par le traité de Paris de 1856, et il intervint subséquemment un autre traité, touchant cette question et d'autres, le traité de Saint-Pétersbourg de 1859. A ce sujet, l'honorable ministre a attaqué le parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir depuis nombre d'années. Le Canada, a-t-il dit, avait les droits les plus incontestables à la navigation de ces rivières ; or, le parti qui siège aujourd'hui à la gauche a sacrifié ces droits, en partie au moins, par le traité de Washington. Sur quelle autorité se fonde l'honorable ministre pour faire une semblable allégation ? Est-ce sur l'autorité du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) ? Cet honorable ministre a prétendu que toutes les obligations qui liaient la Russie à la Grande-Bretagne ont été maintenues par cette dernière puissance, contre les Etats-Unis, lorsque le transfert du pays aux Etats-Unis fut effectué par la Russie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je n'ai encore absolument rien dit à ce sujet.

M. HAGGART : Mon honorable ami a glissé une observation. Il a dit quelque chose à ce sujet, mais c'est le ministre de l'Intérieur qui a avancé

cet *argument*. Que nous dit l'histoire? En vertu de son traité avec les Etats-Unis, la Russie céda ce pays aux Etats-Unis. Il surgit alors une question, celle de savoir si en transférant ce pays aux Etats-Unis, les servitudes ou les droits de tout autre pays suivent le transfert. Si l'honorable ministre veut bien se reporter au discours prononcé par M. Sumner, en présentant le traité entre la Russie et les Etats-Unis, en 1867, il constatera que cet homme d'Etat se rangea à un avis tout opposé. Il soutint que lorsqu'une nation cède à une autre puissance sa souveraineté sur un pays, toutes les servitudes ou droits limitant cette souveraineté, et dont une tierce puissance aurait pu jouir antérieurement, disparaissent. Que l'honorable ministre veuille bien aussi consulter les débats relatifs au traité de Washington, et il constatera que M. John-Hilliard Cameron s'est aussi rangé au même avis, c'est-à-dire, que les servitudes cessent d'exister en même temps que s'opère le transfert du pays. La même question a plus tard été soulevée relativement à Madagascar. Le gouvernement français qui avait acquis Madagascar, prétendit que tous les droits stipulés par les traités dont la Grande-Bretagne et les Etats-Unis jouissaient dans ce pays avant la conquête avaient disparus ; que l'acquisition de la souveraineté du pays par la France avait mis fin à ces droits. C'était là précisément la prétention de M. Sumner, lorsqu'en 1867, il saisit de son bill le Congrès des Etats-Unis. Cependant, les Etats-Unis ont toujours soutenu que le peuple, demeurant à la source d'une rivière a le droit de navigation sur tout le parcours de cette rivière. Par conséquent, bien que le droit de conserver Sitka port libre, et celui de naviguer sur les rivières ou sur les bras de mer dans le pays eûssent cessé au transfert, toutefois, les habitants demeurant à la source d'une rivière ont droit à la libre navigation de ce cours d'eau, et cette prétention, les Etats-Unis l'ont soutenue relativement au Mississipi, lorsque l'Etat de la Louisiane, situé sur sa rive occidentale appartenait à l'Espagne, et ils l'ont aussi maintenue à l'égard du Saint-Laurent. Par conséquent, ils abandonnèrent la prétention que la Grande-Bretagne eût perdu ses droits au libre usage des rivières de ce pays se jetant dans la mer. Ils consentirent à cette concession. Je vais citer un extrait du discours de M. Sumner, tel qu'il se trouve au vol. II de ses œuvres, page 67 :

> Ainsi, il existe trois stipulations de la part de la Russie —la première, ouvrant les mers, golfes et ports sur la côte russe aux sujets britanniques; la seconde faisant de Sitka un port libre aux sujets britanniques; et la troisième, donnant aux sujets britanniques à perpétuité la libre navigation de ces rivières qui coulent dans les possessions russes. Est-ce que les Etats-Unis ont accédé à ces stipulations ? Parmi ces stipulations, j'établis une distinction en faveur de la dernière qui, par sa teneur même, est déclarée perpétuelle, et peut avoir participé à la nature d'un règlement équivalant de frontières entre les deux puissances ; or, abstraction faite de sa teneur ou de son origine, il est évident que ce n'est rien autre chose qu'une déclaration de droit public....

Voilà ce que les Etats-Unis ont prétendu de temps immémorial, que le droit des habitants demeurant à la source d'une rivière à la libre navigation est de droit public—

> ...doctrine qui a toujours été soutenue par les Etats-Unis, et qui est maintenant reconnue sur le continent européen. Les deux autres stipulations sont de nature différente. Elles ne sont point déclarées perpétuelles ; elles ne reposent sur aucun principe de droit public, et même si elles subsistent aujourd'hui, elles ne sauraient toujours subsister.

M. HAGGART.

En succédant à la Russie dans la possession de ces territoires, il ne s'en suit pas que les Etats-Unis aient hérité de toutes les anciennes obligations assumées par la Russie ; et si, suivant une phrase de droit commun, il y a des servitudes qui sont assujetties aux fonds, ces stipulations sont de leur nature, des servitudes, dont la durée dépend de la souveraineté de la Russie, et sont personnelles ou nationales plutôt que territoriales. Voilà, au moins, ce que j'incline à croire, mais il ne vaut guère la peine de discuter un point de si peu d'importance au point de vue pratique.

Il admet, toutefois, une chose que je signale à l'attention de l'honorable ministre, c'est que la nation demeurant aux sources d'une rivière a le droit le plus absolu à l'usage de cette rivière. Abstraction faite de tout traité ou arrangement conclus avec une nation quelconque, le gouvernement des Etats-Unis est d'avis et a toujours prétendu que nous avons virtuellement le droit au libre usage de ces rivières, aussi pleinement que nous en jouissions sous l'empire du traité primitif. Et voilà le point sur lequel je prierai l'honorable ministre d'insister, dans ces négociations avec les Etats-Unis. Nous demeurons aux sources d'une rivière, et les Etats-Unis ont toujours admis le droit au libre usage de ces rivières, en pareilles circonstances. Et il est bien douteux que nous ne possédions pas ce droit sous l'empire du traité avec la Russie. S'il est vrai de prétendre que ces servitudes sont assujéties au territoire, même après son transfert, et en constituent une des obligations, alors nous avons des droits dont la plénitude nous est garantie tant par traité que par la déclaration des principaux hommes d'Etat des Etats-Unis, relativement à l'usage de ces cours d'eau. Je regretterais de voir le gouvernement des Etats-Unis prendre une attitude entièrement différente. Je donne une toute autre interprétation aux bills présentés récemment au Congrès. A mon avis, ces bills tendent simplement à autoriser le secrétaire Gage ou le Président des Etats-Unis à négocier des arrangements avec le gouvernement canadien, pour le règlement des questions en litige. C'est là, au moins, ce que j'espère. Il est de l'intérêt des Etats-Unis d'agir de la sorte, et puisqu'il y va de leur intérêt, je ne doute point qu'ils ne le fassent. S'il intervient des arrangements de cette nature, le chemin de fer en question devient entièrement inutile, en tant que projet commercial, dans le but d'atteindre le Yukon. Cependant, les ministres, en demandant à la Chambre d'approuver leur proposition, se fondent sur le prétexte que ce chemin passe entièrement à travers le territoire britannique.

Pour revenir à la question de droit international, la Chambre se rappelle l'attaque lancée par le ministre de l'Intérieur contre le cabinet au pouvoir lorsque le traité de Washington fut ratifié, parce que, dit-il, il aurait sacrifié nos droits. Sous l'empire du traité de Washington nous avons le droit de naviguer sur le fleuve Yukon, et les rivières Porc-épic et Stikine. Or, l'honorable ministre dit que nous jouissons du droit de naviguer sur la rivière Stikine, en vertu du traité avec la Russie, et que le traité de Washington, limitant ce droit à la navigation pour fins commerciales, a réellement été une violation de nos droits à l'égard de cette rivière.

Or, d'après la dépêche de lord Carnarvon, nous constatons que les jurisconsultes de la Couronne et les autorités anglaises se sont rangés à un avis tout différent, relativement à la navigation de cette rivière. Si la souveraineté de ce pays, par suite du transfert du territoire de l'Alaska, a passé des

mains de la Russie entre celles des Etats-Unis, alors nous n'avions pas le droit de navigation sur les rivières Stikine, Yukon et Porc-épic, et ce droit, c'est du traité de Washington que nous le tenons. Comme les honorables députés se proposent probablement de citer, dans leur réplique, le rapport de lord Carnarvon à ce sujet, j'en donnerai moi-même lecture à la Chambre, car, à mon sens, il vient à l'appui de ma prétention. Il est survenu, il y a quelque temps, une affaire fort intéressante au sujet d'un prisonnier du nom de Martin. Sa cause fut jugée et il fut déclaré coupable devant le juge Crease, l'un des juges de la Colombie anglaise. Le jugement reposait sur l'interprétation du traité russe et de celui de Washington. Le juge Crease prétendit que le traité de Washington n'est qu'une extension du traité intervenu entre la Russie et la Grande-Bretagne, le traité russe étant encore en vigueur et le traité de Washington n'étant qu'une extension du premier. L'honorable Edward Blake, qui était ministre de la Justice à cette époque, appuya naturellement cette prétention, bien qu'il ait sévèrement critiqué la conduite de sir John Macdonald qui avait négocié le traité de Washington. Cependant, la question fut finalement portée devant les autorités britanniques, et voici la dépêche qu'elles transmirent.

Relativement à ma dépêche .

La date est du 16 août 1877—

..et à la correspondance antérieur sur le même sujet, j'ai maintenant l'honneur de vous communiquer la décision du gouvernement de Sa Majesté, adoptée après consultation avec les jurisconsultes de la Couronne, relativement au cas de Peter Martin, pour la mise en liberté duquel une demande a été faite au gouvernement des Etats-Unis. Si les droits de libre navigation dépendent du 26ème article du traité de Washington, qui déclare expressément que la navigation sera ouverte pour fins commerciales, le gouvernement de Sa Majesté est d'avis qu'un prisonnier ne peut légalement être transporté à l'Alaska par voie de la rivière Stikine.

Je prétends, bien que je puisse me tromper, que conformément à l'opinion exprimée par les jurisconsultes de la Couronne, tous les traités ont été annulés, et les seuls droits que nous possédions sur les rivières Porc-épic et Stikine nous sont garantis par le traité de Washington. Et parce que nous sommes obligés d'opérer le transbordement, nous sommes par le fait même soumis à tous les règlements douaniers que le gouvernement américain peut établir au sujet des vaisseaux qui opèrent le transbordement de leur cargaison à Fort-Wrangel. Nous nous trouvons dans une aussi mauvaise position à Fort-Wrangel pour atteindre ce chemin de fer de Glenora au lac Teslin. Je prétends que nous sommes même dans une plus mauvaise position que si nous débarquions en plein territoire américain dans le même but.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): L'honorable député ne doit certainement pas prétendre vouloir dire qu'ils peuvent faire des règlements ayant pour objet d'empêcher la libre navigation de la rivière Stikine en contravention avec les termes mêmes du traité.

M. HAGGART: Je ne dis pas et ce n'est pas mon intention de dire semblable chose. L'honorable ministre sait que ce n'est pas là le sens de mes paroles. Mais ils peuvent faire des règlements douaniers si nuisibles, si onéreux, ou si désagréables, qu'il vaudrait mieux, suivant moi, pour pouvoir pénétrer plus vite dans cette région, débarquer immédiatement vos marchandises dans un port américain et gagner votre chemin de fer à travers le territoire des Etats-Unis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Nous ferions mieux de nous entendre immédiatement sur ce point, car il est très important. L'honorable député admet que nous avons par le traité un droit à la navigation libre de la rivière Stikine pour tous les besoins du commerce, étant assujétis néanmoins à tous les règlements nécessaires à cet effet, mais non assujétis à aucuns règlements ayant pour but de troubler la libre navigation de la rivière pour les besoins du commerce. De sorte que la libre navigation de la rivière nous est absolument garantie par traité, et aucun règlement ne peut être fait en opposition à cela.

M. HAGGART: *L'honorable ministre ne saisit-il pas la distinction? Ne voit-il pas qu'un vaisseau arrivant de Victoria et incapable de remonter la rivière jusqu'à la tête de ligne du chemin de fer, sera obligé ou de décharger une partie de sa cargaison ou de la transborder dans un vaisseau d'un tirant d'eau moindre, et est-ce là un des droits qui vous sont garantis? Aurez-vous le droit pour pouvoir naviguer dans la rivière Stikine, de transborder vos marchandises d'un vaisseau océanique dans un chalan? Possédez-vous ce droit maintenant? Dans ce cas, si vous ne pouvez pas atteindre la tête de ligne de votre chemin de fer avec les vaisseaux océaniques sans décharger une partie de leur cargaison dans un autre vaisseau, vous ne pouvez faire cela qu'avec la permission des autorités américaines, qui peuvent vous la refuser absolument.*

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'honorable député prend sur cette question internationale une attitude excessivement tranchée et je le regrette beaucoup.

M. HAGGART: Mon attitude est la même que celle prise par le *Times* de Londres sur la même question. Dans un article de rédaction au sujet de la construction de ce chemin et dans lequel on signale les règlements gênants qui peuvent être faits pour les vaisseaux naviguant dans la rivière Stikine, le *Times* exprime l'espoir que le gouvernement du Canada a conclu des arrangements avec les autorités américaines dans le but d'obtenir la permission de traverser leur territoire. Le ministre de l'Intérieur, en discutant cette question l'autre soir, a déclaré qu'ils pouvaient obtenir ce droit par voie de négociations. Mais ces négociations peuvent traîner durant quatre ou cinq ans, et ils construisent un chemin puis négocieront après. Dans quelle jolie position nous nous trouverions s'il nous fallait entreprendre ces négociations une fois le chemin terminé? Supposons que le gouvernement des Etats-Unis nous refuse le privilège d'opérer le transbordement de nos marchandises dans cette rivière, dans quelle position avantageuse nous allons nous trouver s'il nous faut passer quatre ou cinq années en négociations.

Les honorables membres du gouvernement voient dans quelle position difficile ils sont placés, et ils inventent des expédients pour sortir de ce mauvais pas. Ils disent, mais un steamer océanique peut

transborder sa cargaison. Où ? A Port-Simpson. Ils peuvent opérer le transbordement de leur cargaison à cet endroit dans des vaisseaux plus légers et ces derniers pourront ensuite se rendre jusqu'à Fort-Wrangel et remonter la rivière sans avoir besoin d'opérer de transbordement. Je vois par les journaux que les entrepreneurs possèdent une île quelque part sur le territoire anglais, et ils croient pouvoir surmonter la difficulté en déchargeant sur cette île. Or, toute personne possédant une certaine connaissance de cette partie du pays, sait bien qu'il est impossible pour des vaisseaux de la nature de ceux qui sont destinés à la navigation de la rivière Stikine, de pouvoir naviguer par tout les temps de l'année entre Port-Simpson et Wrangel à travers le canal Dixon. Quelquefois les cabotiers sont obligés de relâcher six ou sept jours à Port-Simpson, avant de pouvoir entreprendre la traversée du canal Dixon, ils ont à parcourir soixante milles de ce canal avant de pouvoir atteindre l'océan Pacifique. Et la raison sur laquelle le gouvernement se base pour nous demander notre appui en faveur de ce projet essentiellement national, c'est que cette route est située toute entière sur le terri oire canadien, qu'elle ne traverse pas le territoire américain, parce que c'est le seul chemin entre le 141ème degré de longitude et le canal de Portland, qui soit avantageux pour les fins du commerce.

J'ignore quel sont les sentiments du gouvernement américain sur cette question. j'ignore s'ils vont admettre notre prétention que ces rivières doivent être ouvertes pour les besoins de la navigations aux sujets britanniques. Mais ce que je sais, c'est que les jurisconsultes du gouvernement soutiennent une opinion différente, et voici ce qu'ils disent par l'entremise de lord Carnarvon : c'est que Fort-Wrangel est situé sur le territoire américain, que l'embouchure de la rivière Stikine est aussi en territoire américain, et que vous n'avez aucun droit, si ce n'est pour les fins du commerce, de remonter cette rivière, et que même en ayant ce droit pour des fins commerciales, vous n'avez pas celui d'opérer le transbordement du fret contenu dans un navire. Ce sont là les droits que nous avons toujours prétendu avoir sur le Saint-Laurent. Nous ne demandons pas plus de privilèges aux Américains que ceux que nous leur accordons. Nous pouvons peut-être réussir au moyen de négociations à obtenir ce droit, mais ils n'en agiront ainsi que si nous leurs accordons des avantages réciproques, et ce n'est que par traité que nous obtiendrons le droit d'atteindre ce chemin, ou ce tramway, pour la construction auquel nous sacrifions cet immense héritage du peuple. L'honorable ministre dans le but d'obtenir l'appui de ses amis des territoires du Nord-Ouest, leur dit que non seulement ce chemin va être une source de revenus pour la population de la Colombie anglaise, mais qu'il n'est que le tronçon d'une ligne plus importante qui devra traverser le district de la rivière de la Paix, pour faire de Port-Simpson un terminus général. Il va permettre à la Colombie anglaise d'envoyer ses produits au Yukon et il sera à part cela d'un immense avantage pour la population du Nord-Ouest. Les gens du Nord-Ouest sont naturellement en faveur d'une route directe partant d'Edmonton et se rendant dans cette région, mais on va les tranquilliser en leur promettant de les relier avec ce chemin, de façon à ce qu'ils aient un terminus sur l'océan à Port-Simpson, où ils pourront débarquer à la tête de ligne du chemin de fer canadien et continuer par eau leur voyage jusqu'à la ville de Dawson.

M. HAGGART.

Quel genre de chemin vont-ils avoir ? Ils vont avoir un chemin avec des pentes de 171 pieds au mille, des courbes de 30 degrés et une largeur de trois pieds. Est-ce là le genre de chemin qui va satisfaire la population du Nord-Ouest et leur permettre d'atteindre l'océan ? Est-ce là l'appas avec lequel l'honorable ministre espère induire les gens du Nord-Ouest à approuver son projet ? Maintenant, en proposant ce projet, les honorables membres du gouvernement ont violé la doctrine qu'ils ont toujours prêchée dans ce pays, à savoir que toutes les entreprises publiques de cette nature devraient être accordées par soumission. Ils ont violé cette doctrine et ils plaident urgence. Cependant, il n'y avait rien qui pressait autant que cela. L'honorable ministre avait déjà dans son département les renseignements nécessaires et ces derniers ont été confirmés par le rapport de M. Jennings relativement à ce chemin. Il n'y avait pas urgence. Pourquoi n'a-t-il pas fourni au peuple de ce pays l'occasion de soumissionner pour la construction de ce chemin ? Pourquoi l'honorable ministre de l'Intérieur n'a-t-il pas donné l'occasion à d'autres entrepreneurs de faire des soumissions, ou pourquoi n'a-t-il pas employé M. Jennings, son propre ingénieur, qui est allé dans ce pays et a exploré les diverses routes? Pourquoi, si la chose était nécessaire, le gouvernement n'était-il pas prêt à payer le montant requis pour la construction du chemin, car le peuple est en faveur de la construction d'un chemin de fer dans cette région ? Il aurait certainement préféré débourser le montant nécessaire pour sa construction plutôt que de conclure un marché comme celui qui vient d'être fait par les honorables membres de la droite. Que ceux qui habitent les côtes du Pacifique comme les cultivateurs du Nord-Ouest comprennent bien que le peuple canadien est unanime à encourager la construction de voies ferrées dans les régions de l'ouest, que nous sommes même disposés à aller plus loin que le gouvernement sur cette question, que nous sommes prêts à encourir le risque de considérer le Yukon comme étant une region de terrains aurifères, et que nous ne voulons pas troquer cette portion de notre héritage national.

Nous sommes prêts, si la chose est nécessaire, et si nous n'obtenons pas d'amples droits sur la rivière Stikine, des règlements douaniers satisfaisants, ou le droit de laisser nos marchandises en entrepôt de la part des autorités américaines, afin de construire ce qui serait une route commerciale à partir de Pyramid-Harbour et se dirigeant vers l'intérieur du pays, nous sommes prêts, dis-je, pour pénétrer dans cette région, à prolonger le chemin jusqu'au Port-Simpson situé sur le territoire britannique. Nous sommes disposés à voter l'argent public nécessaire pour la construction d'un tel chemin, et à courir les risques attachés à une semblable entreprise. Mais nous ne voulons pas accorder la moitié de cette région du Yukon, qui est un pays minier, aux entrepreneurs quelque respectables qu'ils soient, et sacrifier ainsi l'héritage national pour la construction d'un chemin.

Comment le gouvernement s'y prendrait-il pour empêcher les mineurs d'exploiter les terrains donnés à MM. Mackenzie et Mann ? Cela serait impossible. Aucun pays de l'univers ne permet qu'une pareille chose s'accomplisse. Voyez ce que l'Aus-

tralie a fait relativement à la construction d'un chemin de fer. Des mines d'une grande valeur venaient d'être découvertes à Coolgardie, dans l'Australie occidentale. Le gouvernement demanda des soumissions pour sa construction, ainsi que les conditions exigées. Une compagnie demanda le privilège d'exploiter le chemin durant deux ou trois ans à son bénéfice. Ce privilège lui fut accordé pour une période de quinze mois. Ils construisirent le chemin en six mois, les profits qu'ils réalisèrent durant les neufs autres mois qu'ils exploitèrent le chemin suffirent à couvrir leurs dépenses, et la population de l'Australie occidentale obtint ainsi un chemin qui n'avait eu pour tout subside que le monopole de son exploitation durant quinze mois, et une fois construit et ce délai expiré le gouvernement en prit possession sans débourser un seul centin.

Les honorables membres de cette Chambre ont-ils jamais entendu parler d'un pays où le gouvernement enlève au peuple le droit d'exploiter librement les placers qui s'y trouvent, et met en réserve une immense étendue de terrain ? Semblable chose n'a jamais été faite par aucun gouvernement sur la surface du globe. La seule exception de ce genre aux Etats-Unis est celle qui eut lieu lorsque le gouvernement mexicain donna 30,000 acres de terrains miniers au général Fremont. Ce droit lui était garanti par le traité qui cédait la Californie aux Etats-Unis. Il avait un droit de propriété sur la terre et sur tous les minéraux, mais à part ce cas unique, personne ne peut prouver qu'un seul acre de terre appartenant au gouvernement des Etats-Unis ait été fermé à un mineur, désireux de l'exploiter. C'est là un privilège extraordinaire qui ne devrait pas être accordé à aucune compagnie dans le but de lui permettre de mener à bonne une entreprise de cette nature. Et quelle entreprise ? Le ministre de l'Intérieur s'est écrié hier soir : Est-ce que le rouge de la honte ne monte pas à la figure des conservateurs lorsqu'ils jettent les yeux sur la carte du Nord-Ouest, où 69,000,000 d'acres de terre, y compris celles qui sont situées dans le Manitoba, ont été distraites du pauvre colon et accordées par ce moyen à des compagnies de chemin de fer ? Il était bien évident cependant que son cœur battait en faveur de ses concitoyens du Nord-Ouest et du Manitoba, lorsqu'il a songé aux colons ainsi privés de terres, et aux immenses étendues de terres détenues par les monopoles. Quels sont les faits ? Le peuple demandait à grands cris d'un bout à l'autre du pays la construction de chemins de fer. C'était aussi la politique du gouvernement et de l'opposition. Quels profits ces subventions en terre ont-elles rapporté aux divers chemins ? Les compagnies ont-elles réalisé des fortunes avec ces terres ? Non ; mais l'honorable ministre a pour ainsi dire porté un soufflet à son chef en faisant cette déclaration. Car ce dernier a déclaré qu'il n'y avait eu que 28,000,000 d'acres de données, et toutes celles qui étaient promises ou pouvaient être acquises par les compagnies de chemin de fer s'élevaient à un total de $8,000,000. Il a encore différé d'opinion avec son chef sur un autre point, car l'honorable ministre fait partie d'un gouvernement qui, en 1874, a mis dans nos statuts, dans le but de construire le chemin de fer Canadien du Pacifique, une offre aux nations de l'univers de venir construire ce chemin par sections, et que le gouvernement accorderait une subvention de 20,000 acres de terre par mille à cette fin. Ceci me rappelle un discours prononcé il y a quelques années à Montréal par le chef de l'opposition, après un discours fait au même endroit par M. Blake.

L'assemblée avait lieu dans la même salle, et une immense carte montrant les subventions en terres accordées dans le Nord-Ouest et le Manitoba, et dont s'était servi M. Blake, était suspendue au mur. Le chef de l'opposition indiqua la carte, puis après avoir lu les termes du statut il prolongea avec sa plume les bornes primitivement fixées, pour indiquer l'étendue de territoire que M. Mackenzie et son gouvernement étaient disposés à accorder. Ils ont offert 50,000,000 d'acres de terre pour construire le chemin. Si les honorables membres de la droite étaient revenus au pouvoir, ce n'est pas 28,000,000 d'acres de terre qui auraient été ainsi données, mais bien plus que cela, car ils étaient disposés à accorder 50,000,000 d'acres seulement pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Et cependant malgré cela, le ministre de l'Intérieur ne craint pas d'adresser des reproches à des membres de cette Chambre qui siégent ici depuis de longues années, qui connaissent toutes les circonstances de ces transactions, qui sont au courant de la politique des honorables membres de la droite, et sachant qu'ils étaient disposés à offrir 50,000,000 d'acres de terre pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et qu'ils ont offert et accordé $10,000 par mille et dans le cas du Canada-Central, $12,000 par mille pour la construction du chemin de fer. Quant aux subventions en terres accordées dans le Nord-Ouest, il ne faut pas oublier que l'on ne donnait pas là des terrains aurifères. S'il était si condamnable, si monstrueux et si infâme pour le parti conservateur de commettre un acte de cette nature, pourquoi les honorables membres de la droite marchent-ils sur leurs traces, et pourquoi sont-ils maintenant disposés à accorder 25,000 acres de terrains aurifères par mille dans le but de construire un chemin dans la région du Yukon ?

Permettez moi maintenant d'étudier le contrat. J'espère que l'on me pardonnera, comme on l'a fait pour le ministre de l'Intérieur, si je lis quelques unes de ses clauses. L'honorable ministre s'est quelque peu trompé quand il a voulu fixer les tarifs de transport. Qui a jamais vu les tarifs fixés dans la charte d'une compagnie de chemin de fer ? Il y a un règlement d'adopté par la compagnie et il est ensuite approuvé par le Gouverneur en conseil, mais l'honorable ministre (M. Sifton) a oublié de dire à la Chambre que le Gouverneur en conseil peut le lendemain faire une réduction de la moitié ou du quart, et par conséquent c'est le Gouverneur en conseil qui a seul juridiction sur la question. Mais il n'en est pas ainsi dans le cas actuel. Nous voulons savoir quels sont les tarifs fixés par ce contrat, et s'ils ne sont pas exorbitants. Le peuple de ce pays a le droit de savoir ce qu'il devra payer sur ce chemin, et les taux devraient être mentionnés dans le contrat.

Il devra être fait une réduction de 25 pour 100 encore au bout de quatre ans, et une autre réduction de 25 pour 100 encore au bout de sept ans, mais le tarif sur lequel on devra se baser pour faire la réduction sera fixé par le ministre de l'Intérieur, parce que relativement à la question qui est actuellement devant la Chambre, il est ministre des Chemins de fer. Avez-vous remarqué les applaudissements qui ont accueilli le ministre de l'Intérieur

l'autre soir, et d'un autre côté les regards consternés des honorables membres de la droite, lorsqu'ils ont vu se lever l'honorable ministre des Chemins de fer. Il est bien évident que ce dernier aborde cette question à contre cœur. Il n'a pas même signé le contrat ; il a laissé cette besogne au ministre du revenu de l'Intérieur qui agissait en ce moment en qualité de ministre des Chemins de fer. Le véritable auteur de ce projet, c'est le ministre de l'Intérieur.

Nous protestons contre cette clause du contrat accordant un monopole et le ministre de l'Intérieur nous répond qu'elle est inoffensive. Dans ce cas pourquoi la mettre dans le contrat. Personne ne conteste que les autorités provinciales ont le droit d'accorder une charte à une compagnie de chemin de fer, mais tous savent qu'elles n'ont pas ce droit lorsque ce chemin de fer se rend jusqu'à la ligne frontière pour se relier à une ligne étrangère. Cette charte stipule que le seul chemin qui pourrait faire concurrence à ce chemin de fer qui nous occupe, ne peut pas être construit, et par conséquent ce contrat en empêchant toute opposition possible à cette ligne de MM. Mann et Mackenzie, lui accorde un monopole parfait. Les autorités provinciales ont accordé une charte à une compagnie pour construire un chemin de fer devant partir de Glenora, mais elles n'ont pas le droit d'accorder de charte à une ligne qui puisse se raccorder avec une autre à la frontière. Je dis donc que ce contrat accorde à MM. Mackenzie et Mann un monopole complet. Non seulement on leur donne cette immense étendue de terrain pour construire un chemin du type du chemin de Kaslo et Slocan, mais de plus un monopole pour cinq ans, et une garantie qu'ils n'auront pas de concurrence de la part d'une autre lignes venant de la côte du Pacique. Il est vrai qu'une charte pourra être accordée à un chemin de fer qui pourra pénétrer dans le Yukon par l'ouest, mais relativement au commerce de la côte du Pacifique aucun autre chemin ne pourra être construit

Voici maintenant quelques autres faits relatifs à ce contrat. La subvention en terres leur est donnée et ils peuvent émettre des obligations sur cette propriété et sur l'entreprise au montant de $10,000,000. A part cela, je vois en lisant le contrat qu'ils ont le droit d'émettre des obligations sur chaque mille de chemin construit jusqu'à concurrence de $25,000, et s'ils n'émettent pas ces obligations sur le chemin jusqu'à concurrence de $25,000 par mille, la différence entre le déficit et les $25,000 est ajoutée aux $10,000,000. Voilà le projet dans toute sa cruelle nudité. Ils n'ont pas d'argent à débourser pour construire de vaisseaux destinés à faire le trafic jusqu'à Fort-Wrangel, ou du lac Teslin jusqu'à la ville de Dawson, car ils peuvent conclure des arrangements avec n'importe qui pour la construction de ces bateaux, ou bien ils peuvent le louer, ou donner une part à d'autres personnes dans les revenus de ces bateaux, sans toucher à un seul centin de leur capital. Ils peuvent émettre assez d'obligations sur le chemin de fer lui-même pour en assurer la construction, et ils peuvent en émettre pour $10,000,000 sur l'entreprise, plus la différence entres les obligations qu'ils émettent pour la construction du chemin de fer et les $25,000 par mille. Le bill dit :

8. Le capital social de la compagnie sera de dix millions de piastres, divisé en actions de cent piastres chacune ; pourvu, néanmoins, que si les directeurs limitent par un règlement l'émission de valeurs en vertu de l'article 17 du présent acte à une somme inférieure à vingt-cinq mille piastres par mille de la ligne de chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin, le dit capital social puisse, par le même règlement, être augmenté d'une somme non supérieure à la différence qui existera entre vingt-cinq mille piastres par mille de la dite ligne et la somme ainsi limitée pour la dite émission.

Et plus loin la clause 17 déclare que :

17. La compagnie pourra, en conformité de l'article 93 de l'*Acte des chemins de fer*, émettre des obligations, débentures, actions-débentures et autres valeurs jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus par mille de ses lignes de chemins de fer, de leurs prolongements et embranchements, et autres lignes, mais ces effets ne seront émis qu'en proportion de la longueur de chemin de fer construite ou dont la construction sera donnée à l'entreprise : ces effets pourront être émis de temps à autre séparément à l'égard de quelqu'une ou de plusieurs des lignes spécifiées de chemins de fer, de prolongements, d'embranchements ou autres lignes, ou à l'égard de toutes ces lignes combinées; et toutes immunités entreprises, péages, revenus, recettes, propriétés foncières ou immobilières, exceptées, par référence spéciale ou générale, des hypothèques que la compagnie est par le présent autorisée à donner sous l'empire de l'article 94 de l'*Acte des chemins de fer*, garantissant ces obligations, débentures, actions-débentures ou autres valeurs, seront également exceptées de la créance et charge privilégiée créé par l'article 95 du dit acte.

Il y a une autre clause qui permet aux entrepreneur de conclure des arrangements avec toutes personnes ou compagnies dans le but de construire des bateaux qui devront établir des moyens de transport aller et retour avec ce chemin de fer, et les entrepreneurs ne sont pas tenus de débourser un seul sou de leur capital à cet effet. Il est bien évident d'après tous les avantages qui sont contenus dans ce contrat que ces entrepreneurs qui ont obtenu le contrat ont fait une magnifique affaire. Ils ont le droit de construire le chemin en donnant ce même chemin comme garantie. Ils ont le droit d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de $25,000 par mille, mais ils peuvent en émettre pour $10,000,000 sur les terrains qu'ils ont reçu pour construire ce chemin. Je l'ai entendu prétendre des deux façons par d'honorables membres de la droite. L'un d'entre eux a déciaré, comme l'a fait l'honorable chef de l'opposition, que l'extraction d'un louis valant d'or dans cette partie du pays, exige un louis de dépense.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai rien dit de semblable.

M. HAGGART : J'ai cru comprendre que l'honorable député avait dit quelque chose dans ce sens.

Sir CHARLES TUPPER : Voici ce que j'ai dit. J'ai parlé de ce qui était démontré par l'histoire de l'exploitation des mines d'or de l'univers, sans faire aucune allusion à ce contrat. J'étais à parler de la position des mineurs dans cette région, et j'ai dit que l'on ne devrait pas oublier que l'histoire de l'univers était là pour prouver que l'extraction d'une quantité d'or valant un louis exigeait un louis de dépense. Voilà ce que j'ai dit. Ce n'est pas une opinion que j'ai exprimée ; c'est simplement un fait historique que j'ai cité. Mais la chose est bien différente s'il s'agit de dire qu'il va en coûter un louis à MM. Mann et Mackenzie pour toute quantité d'or valant un louis qu'ils pourront extraire de leurs terrains aurifères. Je n'ai rien dit de semblable.

M. HAGGART : Dans ce cas je me suis trompé relativement à l'honorable chef de la gauche.

C'est peut-être l'honorable ministre de l'Intérieur, qui a déclaré que l'extraction d'une quantité d'or valant un louis exigeait un louis de dépense. Pourquoi dans ce cas nous donner tant de misères et faire de si grandes dépenses pour construire ce chemin de fer et ouvrir cette région, si le pays n'en doit retirer aucun bénéfice ? Mais nous espérons un rendement considérable de ces mines d'or, et nous nous attendons à ce que les bénéfices dépassent de beaucoup les dépenses. Voilà la raison pour laquelle nous nous lançons dans cette entreprise, et c'est aussi là sa seule justification. Le gouvernement ne peut en trouver d'autre pour expliquer comment il se fait qu'il entreprend de pareilles choses dans le but de faire pénétrer des hommes et des approvisionnements dans cette région.

Si l'on ne peut rien tirer de ce territoire, et si pour extraire une livre d'or, on dépense l'équivalent en argent, je ne vois pas où est le profit pour les mineurs.

Voilà quelques-unes des raisons qui me portent à combattre le bill dont la Chambre est saisie. Je m'oppose à l'adoption de ce projet de loi, parce que la route que l'on a choisie, par voie de la rivière Stikine, n'est pas, considérée au point de vue commercial, la meilleure route possible.

Le gouvernement aurait dû prendre les moyens de faire construire ce chemin sur le territoire anglais, de façon à en faire une route entièrement canadienne.

Je crois de plus que l'on ne devrait pas abandonner à des particuliers les risques et les chances de l'entreprise. Nous avons des rapports sur ce territoire et le gouvernement est pleinement renseigné à ce sujet. Le ministre de l'Intérieur a cité l'opinion de M. Ogilvie sur le rendement probable de différentes criques aurifères. Si je me rappelle bien, l'honorable ministre a déclaré—j'exagère peut-être les chiffres, car il m'a été quelque peu difficile d'entendre mon honorable ami (M. Sifton)—que M. Ogilvie, tout en étant modéré dans son estimation, évaluait à $60,000,000 le rendement d'une couple de criques et à $100,000,000 le rendement possible de certaines autres criques. L'on se base sur ces rapports pour nous demander de ratifier le contrat qui nous est soumis.

Le gouvernement aurait dû s'adresser aux Chambres et leur demander de voter une somme d'argent pour construire lui-même cette voie ferrée et conserver ainsi les terrains aurifères que contient notre pays pour le peuple canadien, pour les braves mineurs qui auraient pu, sans beaucoup de capital, exploiter les mines à leur profit et à celui de leurs familles. L'on n'aurait jamais dû vendre ce droit à des millionnaires et à des étrangers. L'on m'a dit—permettez-moi de vous le répéter en passant—que le gouvernement avait accordé des permis pour le dragage de l'or dans les rivières de ce district et que jusqu'à hier le gouvernement avait retiré de cette source $72,000.

L'on m'a dit qu'en vertu de ces permis certaines compagnies possédaient virtuellement des terres et des rivières sur une longueur de dix, quinze, vingt ou trente milles. L'on m'a dit que, dans les deux ou trois derniers jours, on a spéculé sur les permis ainsi obtenus du gouvernement et que l'on a ouvertement offert en vente dans les rues d'Ottawa et à des syndicats étrangers le droit du dragage de l'or dans le territoire du Yukon.

Je combats ce bill, parce que l'on y accorde à des particuliers, le monopole d'environ 5,000 milles carrés de ce territoire. L'on devrait accorder aux pauvres de ce pays, le droit de se choisir des concessions minières. Mon chef ne disait que la vérité en déclarant que non seulement les entrepreneurs auraient la moitié des terrains aurifères de cette région, mais qu'ils posséderaient virtuellement, en vertu du droit de choisir, presque toutes les concessions minières de ce territoire. Ils pourront prendre comme ligne de base une ligne qui correspondra à la direction générale d'une crique, et ajouter ainsi des blocs de trois milles aux blocs qu'ils possèderont déjà de chaque côté de la ligne de base, et de cette manière s'emparer de toutes les criques de cette région. Divisez les 5,000 milles par le nombre de milles qu'ils pourront prendre dans toutes les directions, et vous constaterez que les entrepreneurs ont le droit de choisir dans quatre-vingts endroits différents de ce territoire.

Le ministre de l'Intérieur nous dit que la largeur des cours d'eau n'est que de 300 pieds et que la longueur est de trois ou quatre, ou peut-être cinq milles ; et cependant les entrepreneurs ont droit de prendre vingt-quatre milles le long de chaque cours d'eau. Je viens de vous expliquer par quels moyens ils peuvent obtenir ce résultat et s'emparer virtuellement de tous les placers de cette région.

Le ministre de l'Intérieur nous dit qu'un prospecteur peut pénétrer dans ce district, y choisir un claim et que les entrepreneurs ne peuvent en rien le déranger. Mais le pauvre diable qui va dans cette contrée pour y choisir un claim à exploiter, ne peut en prendre un qui ait plus d'une acre ou d'une acre et demie, et lorsqu'il va au bureau d'enregistrement pour enregistrer son claim, qu'est-ce qui empêchera les entrepreneurs, tenus au courant par une de leurs créatures dans le bureau d'enregistrement, de se rendre sur les lieux, et de choisir ce claim pour eux-mêmes ?

Si les entrepreneurs constatent que l'on occupe déjà, vingt, trente ou cinquante acres, cela ne diminue pas leur claim, car en vertu des dispositions de ce contrat, ils ne sont pas obligés de se restreindre à un endroit en particulier, mais ils peuvent prendre ailleurs et ajouter à leur claim ces vingt, trente ou cinquante acres.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député ne croit pas un mot de ce qu'il dit là, car il sait que cinq mineurs peuvent enregistrer un claim sur les lieux mêmes.

M. HAGGART : Je n'ai jamais vu les règlements à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : *Ces règlements ont été publiés et distribués depuis longtemps.*

M. HAGGART : Mais supposons que les mineurs n'enregistrent pas sur les lieux ; supposons qu'il y ait là douze ou vingt mineurs et que chacun d'eux choisisse vingt ou trente acres. Ils ne pourraient prendre chaque claim le long d'une rivière. Comment peuvent-ils enregistrer leurs claims sur les lieux ? Y a-t-il, dans ce territoire, quatre ou cinq cents bureaux d'enregistrement ? Or y a-t-il là, comme dans les colonies australiennes, un conseil de mineurs, une espèce d'assemblée de mineurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. HAGGART: Je suis heureux de constater que sur ce point, le gouvernement a adopté les lois minières de l'Australie. En étudiant ces lois, le gouvernement verra que les règlements au sujet de l'exploitation des mines sont interprétés par les mineurs eux-mêmes et que les disputes qui peuvent s'élever sur l'étendue des claims que chacun peut prendre sont réglées par les mineurs eux-mêmes, sauf appel à un tribunal, ou à la législature.

Je prétends que le pays, de droit, appartient au peuple. Si 150,000 ou 200,000 mineurs se rendent au Yukon, ils ont droit à la propriété du sol et de tout ce qu'il contient. On ne peut enlever aux mineurs le droit de travailler sur les terrains voisins de leurs claims, parce qu'il aurait plu au gouvernement de les priver de l'héritage qui leur appartient, dans le but de construire un tramway qui aura bien peu d'utilité pour ceux qui veulent aller dans ce territoire ou pour ceux qui voudront en revenir. Pour cette raison, et pour d'autres, je combats le projet qui nous est soumis. Je déclare qu'il n'y a à ce contrat ni justification ni excuse et que c'est un marché imprudent que celui que l'on veut nous faire ratifier.

Si MM. Mackenzie et Mann ne finissent pas ce chemin d'ici au premier septembre, est-ce qu'ils ne conserveront pas leur charte? Le dépôt de $250,000 dont on parle dans le contrat tiendra-t-il lieu de dommages intérêts? Le ministre de l'Intérieur nous déclare que la solvabilité des entrepreneurs est une garantie de l'exécution des travaux et que leur responsabilité personnelle se trouve engagée.

Il n'y a aucune disposition de ce genre. L'honorable ministre est avocat, et il sait qu'en vertu du contrat, la plus forte somme que nous puissions réclamer pour l'inexécution des travaux est $250,000. Et ces dommages ne sont pas même liquidés, de sorte que, de ces $250,000, le gouvernement ne pourrait obtenir que ce qu'il prouverait avoir perdu par suite du défaut des entrepreneurs à remplir leurs engagements. Le gouvernement n'annule pas la charte au cas où les entrepreneurs ne finiraient pas le chemin au temps dit. Je ne vois dans le contrat aucune disposition de ce genre. Les entrepreneurs sont propriétaires du chemin et ils ne sont pas obligés de le finir pour le premier septembre. Ils peuvent le construire cinq ans plus tard, et la seule peine qu'on leur impose c'est de payer la somme de $250,000. Et comme je viens de le dire le contrat n'a pas liquidé les dommages.

Du commencement à la fin des négociations qui ont eu lieu, le gouvernement semble avoir subi l'influence magnétique de quelqu'un qui lui a imposé ce marché, du premier au dernier mot. L'hypnotiseur a fait ce contrat, dans ses intérêts, espérant bien que les fidèles partisans du ministère finiraient par le ratifier.

Les entrepreneurs ont pris tout ce qu'il était possible de prendre, comptant sur la majorité ministérielle, pour l'exécution de leur projet.

La première fois que j'ai lu le contrat, j'ai prédit que jamais le parlement du Canada ne sanctionnerait un pareil marché. J'ai déclaré qu'un député qui appuirait un projet aussi infâme, aurait un compte sévère à rendre à ses commettants. Jamais membres de la droite ne sont tombés dans une plus grande erreur. Ce qui m'étonne, c'est que des hommes intelligents et expérimentés, comme ceux qui dirigent le gouvernement, aient songé à faire ratifier un marché de ce genre.

M. HAGGART.

Je proteste contre toute cette affaire. Et je suis convaincu que le peuple, quand il en connaîtra tous les détails, n'en voudra pas. Selon moi, le parlement du Canada ne sanctionnera jamais une aussi infâme mesure, mais la rejettera sans merci.

Lorsque le bill sera examiné en comité, j'aurai l'occasion d'en discuter les détails. Je ne suis pas aujourd'hui en état de faire une revue complète du rapport de M. Jennings, sans avoir la carte qui accompagnent ce rapport et les autres documents que j'ai en mains et que je me propose de discuter.

Je remettrai à une autre phase du bill les remarques qu'il me reste à faire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: L'honorable préopinant a soulevé une foule de petits détails auxquels je me propose de consacrer quelques minutes, avant d'entrer dans le vif de la question.

J'examinerai d'abord le point que l'honorable député a traité, presque à la fin de son discours, et auquel il a voulu donner une grande importance, à savoir le monopole des terrains aurifères.

L'honorable député a dit que les mineurs libres n'auraient pas la chance d'enregistrer leurs claims, parce que les agents de MM. Mackenzie et Mann iraient avant eux aux divers bureaux d'enregistrement, leur couperaient l'herbe sous le pied. Mais mon honorable collègue (M. Sifton) a corrigé l'honorable député sur ce point en lui apprenant qu'il en est ici comme en Australie, et que des mineurs libres qui découvrent un riche filon peuvent enregistrer leur claim sur les lieux, aussitôt que cinq d'entre eux ont pu tenir une assemblée de mineurs.

Il est évident que l'honorable député (M. Haggart) s'est engagé dans cette discussion sans avoir lu les règlements miniers. Son argumentation a croulé par la base, lorsqu'on lui a appris que sur ce point du moins nous avons adopté les lois minières de l'Australie, et qu'il n'était pas nécessaire pour les mineurs libres d'aller enregistrer leurs claims à la ville de Dawson ou à d'autres bureaux d'enregistrement; mais qu'ils pouvaient, sans être obligés de se rendre auprès du commissaire des mines et sans que MM. Mackenzie et Mann, ou leurs prospecteurs, sachent leurs découvertes, enregistrer eux-mêmes leurs claims, auxquels il n'est pas permis aux entrepreneurs de toucher en vertu de ce contrat.

L'honorable député nous a dit que le peuple canadien était, de droit, propriétaire des terres publiques que le gouvernement avait données aux entrepreneurs pour la construction d'une voie ferrée. Il a développé cette proposition avec beaucoup de chaleur. A ses yeux les mineurs du Yukon constituent tout le peuple canadien. Il nous a parlé des milliers de personnes qui vont se rendre au printemps dans ce district. Mais il a oublié de nous dire que la plupart seraient des étrangers, des gens qui ne songeront jamais à prendre des titres de naturalisation et à devenir citoyens canadiens. Aujourd'hui, 99 pour 100 des mineurs sont étrangers.

L'honorable député et ses amis nous ont dit hier et avant-hier que les Américains inondaient ce territoire et que les Etats-Unis allaient nous susciter des obstacles au sujet de l'administration de cette contrée. Eh bien! c'est au profit de nos voisins que travaille l'honorable député— au détriment des cinq millions de Canadiens qui habitent la partie orien-

tale du Canada, lesquels, je ne crains pas de l'affirmer, sont intéressés dans le développement de cette lointaine contrée, et ont le droit de bénéficier des trésors qu'elle contient.

L'honorable député a appuyé très fortement, non seulement sur la concession de terres accordée aux entrepreneurs en vertu de ce contrat, mais aussi il a dénoncé la précipitation du gouvernement à livrer ces terres. L'honorable député semble ne pas avoir remarqué qu'aux termes du contrat, les entrepreneurs ou la compagnie qui succédera à ces derniers, ne pourront obtenir un titre de propriété de ces terres, ne pourront les posséder en pleine propriété avant que ce chemin soit achevé, et ait été accepté par l'ingénieur du gouvernement.

M. HAGGART: L'honorable ministre n'est-il pas dans l'erreur? Je croyais que les entrepreneurs prenaient possession des terres au fur et à mesure qu'ils achevaient et livraient chaque section de dix milles du chemin de fer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Cela prouve simplement que l'honorable député n'a pas lu les clauses du contrat. Si l'honorable préopinant me le permet, je vais lui expliquer la chose, et même, si cela est nécessaire lui lire les dispositions du contrat à ce sujet.

Le contrat décrète ce qui suit:

11. Pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer depuis la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin, le gouvernement accordera aux entrepreneurs, pour chaque mille du dit chemin de fer, vingt-cinq milles acres de terre qui seront choisies ainsi que mentionné ci-après dans le district provisoire du Yukon et dans la partie des territoires du Nord-Ouest du Canada qui gît à l'ouest du fleuve Mackenzie et de la rivière au Liard et au nord de 60e parallèle de latitude....

Et je demande à l'honorable député de bien retenir ces mots:

....et ces terres seront et deviendront acquises aux entrepreneurs dès que le dit chemin de fer sera terminé et accepté par le gouvernement, et que les dites terres seront choisies comme il est dit ci-dessous.

M. HAGGART: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui lire la clause 18? La voici:

Lorsque dix milles continus du dit chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin auront été achevés et seront en état d'exploitation et seront certifiés comme tels par un officier nommé à cet effet par le ministre des Chemins de fer et Canaux, les entrepreneurs pourront choisir 92,160 acres, et alors ces terres seront réservées par le gouvernement et....

Il est évident que l'honorable ministre de l'Agriculture n'a pas lu cette clause.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: L'honorable député ne semble pas capable de saisir la différence entre choisir une terre et la posséder en pleine propriété.

Sir CHARLES TUPPER: Mais ces terres sont réservées. Personne n'y peut toucher.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Si on me le permet, j'aimerais à faire remarquer que l'honorable député (M. Haggart) prétendait d'abord, que la compagnie prendrait possession de ces terres et en excluerait toute autre personne, et ensuite, que ces terres appartiendraient à la compagnie qui en conserverait la possession au cas même où elle n'achèverait pas le chemin, et qu'ainsi la seule garantie de l'achèvement de la ligne était le dépôt de $250,000.

L'honorable député sait parfaitement que les entrepreneurs peuvent bien choisir les terres, mais que ce choix ne les rend pas propriétaires. Et que l'honorable député me permette de lui faire remarquer que les entrepreneurs, sur les 250,000 acres auxquels ils auront droit pour chaque section de dix milles lorsque le chemin de fer sera achevé, n'en peuvent choisir que 92,000; c'est-à-dire qu'ils ne peuvent pas, avant l'achèvement du chemin, choisir plus que les deux cinquièmes, ou environ, des terres qui leur sont données. Donc, lorsque l'honorable député nous dit que le territoire sera fermé à la prospection et que les mineurs en seront exclus, il se trompe, du moins pour les trois cinquièmes des terres concédées. Et, comme on me le fait remarquer, et comme je l'ai dit il y a quelques instants,—je vais cependant le répéter pour que la Chambre me comprenne bien,—les entrepreneurs, après l'achèvement de dix milles de chemin de fer, peuvent choisir 92,000 acres de terre, mais ils ne peuvent obtenir un titre de propriété que lorsque tout le chemin sera terminé, et accepté par le gouvernement.

Sir CHARLES TUPPER: Mais les mineurs se trouvent exclus de ces 92,000 acres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Oui, jusqu'à un certain point. Mais quel avantage pourront en retirer les entrepreneurs avant l'achèvement du chemin de fer? Quel profit vont-ils retirer de ces terres? L'honorable député suppose-t-il que MM. Mackenzie et Mann vont exploiter les mines de la même façon que les mineurs libres ou autres. Vu les risques qu'ils prennent et les dépenses qu'ils sont obligés d'encourir, la seule manière rémunératrice pour les entrepreneurs, c'est de vendre ces terres à des compagnies ou autres personnes qui désirent en exploiter les gites aurifères; et les entrepreneurs ne peuvent céder ces terres avant d'avoir un titre de pleine propriété. Ce serait encourir un trop grand risque,—supposant que les entrepreneurs seraient disposés à le faire,—que de placer sur ces terres des capitaux considérables, sans avoir un titre clair et absolu; et personne n'achèterait ces terres sans exiger un titre parfait. Les entrepreneurs peuvent bien faire des promesses de vente et s'engager à passer titre plus tard, mais personne n'accepterait ces terres dans des conditions aussi précaires et sans recevoir un titre parfait; et la compagnie ne peut donner ce titre avant l'achèvement du chemin de fer à la satisfaction du gouvernement.

L'honorable député a aussi soulevé un ou deux autres points que je désire discuter en peu de mots.

L'honorable député, en commençant son discours, a fait, au sujet de mon honarable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, une remarque qui m'a frappé. Il est vrai que l'honorable ministre lui a attribué l'autre soir, une déclaration de l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace). Il importe peu de savoir au juste, lequel de ces deux hommes qui marchent toujours bras dessus bras dessous, et sont amis et voisins, il importe peu de savoir, dis-je, lequel des deux a fait cette déclaration. L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a clairement prouvé qu'il n'avait pas prononcé les paroles qu'on lui prêtait, mais il a joué un mauvais tour à son ami (M. Wallace) en disant que lui, dans

tous les cas, n'aurait jamais songé à faire une déclaration aussi insensée.

M. WALLACE : Quelle déclaration ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour l'édification de l'honorable député, je vais la lire telle qu'on la trouve dans les *Débats*. L'honorable député d'York-ouest parlait de l'établissement d'une route entièrement canadienne et il prétendait que la route par Wrangel n'était pas une route entièrement canadienne, au moins dans la véritable acception du mot. Voici, comment il s'exprimait :

Voilà ce que disent leurs propres amis au sujet de ce contrat. Le ministre des Chemins de fer et Canaux déclare que les marchandises doivent être transbordées, et alors acquiter les droits.

Telle est la déclaration de l'honorable député d'York-ouest que le ministre des Chemins de fer et Canaux a inexactement attribuée à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux.

Il est une autre remarque de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Il me fait peine d'être obligé de critiquer les déclarations d'un ancien ministre de la Couronne, et d'un homme qui occupe en cette Chambre une si haute position. Je désire relever les remarques qu'il a faites au sujet de nos relations avec les Etats-Unis.

Dans toutes les négociations qui ont eu lieu au sujet du Yukon, le gouvernement américain et les hommes qui le composent ont traité le gouvernement avec beaucoup de cordialité et de considération. Oui, la chose est vraie, des négociations ont eu lieu entre le Canada et les Etats-Unis. Le ministre de l'Intérieur est allé à Washington, comme il nous l'a expliqué, à la demande d'un membre du cabinet américain, afin de discuter les règlements nécessaires à l'administration du territoire de l'Alaska et du Yukon, et ces règlements ont été modifiés sur les renseignements fournis au cabinet de Washington par le ministre de l'Intérieur.

Il me fait peine de voir l'honorable préopinant disposé à attribuer au gouvernement des Etats-Unis et au peuple américain en général des sentiments qu'ils n'ont pas ; mais qu'on pourra peut-être leur supposer, si l'on en jugeait seulement par les actes de certains membres du Congrès.

En effet, l'on a présenté dans le Congrès américain certains bills qui, interprétés dans un esprit étroit et hostile, ont pu produire l'impression que l'on voulait frapper notre commerce et créer de l'animosité entre nos voisins et nous, mais si l'on étudie attentivement la plupart de ces projets de loi, on constatera, je crois, qu'ils ne contiennent que des dispositions que le Congrès avait parfaitement le droit d'adopter. Et ces bills, si on les interprète avec l'esprit de conciliation que nous avons trouvé chez les membres actuels du cabinet de Washington, n'entraveront pas le libre transport de nos marchandises dans le Yukon, soit par la voie de la rivière Stikine ou par une autre voie.

Comme je viens de le dire, il me fait peine de voir l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux rendre le gouvernement américain solidaire des actes des membres du Congrès qui ont présenté ces bills. Mais, en même temps, l'honorable député (M. Haggart) nous a prouvé qu'il n'était pas parfaitement convaincu de ce qu'il disait à ce sujet, lorsqu'il a fait valoir les avantages que présentait, à son point de vue, la route du bras de Lynn sur celle de la rivière Stikine et du lac Teslin. L'honorable député sait qu'en adoptant la route du bras de Lynn de préférence à celle de la rivière Stikine, il nous faut passer sur le territoire américain pour nous rendre au Yukon, et que les Etats-Unis peuvent nous interdire cette voie, et il déclare cependant qu'il est prêt à courir ce risque. Il consent donc à s'exposer à des délais et à entrer en négociations avec les Etats-Unis, pour obtenir et accorder certaines concessions qui nous permettraient de profiter des avantages qu'offre la route du Bras de Lynn ou toute autre route. Si je l'ai bien compris, par ces derniers mots, il a voulu désigner la route de Chilkat, à travers le sentier de Dalton, dans le district du Yukon, quoique dans une autre partie de son discours, il ait paru redouter les sentiments hostiles des Etats-Unis à notre égard. Si l'honorable député est sincère lorsqu'il nous dit craindre les conséquences de l'hostilité des Etats-Unis à notre égard, il n'est pas logique, en supposant que, grâce à un arrangement avec les Etats-Unis, nous pourrions traverser une certaine partie du territoire américain et nous servir de la route du Bras de Lynn pour transporter nos marchandises au Yukon.

L'honorable député voudrait-il différer la construction d'un chemin de fer dans ce district jusqu'à ce que nous ayons conclu un pareil arrangement avec les Etats-Unis ? L'honorable député prétend-il que nous pouvons conclure un tel arrangement avec un peuple qu'il croit animé de sentiments hostiles à notre égard et avec un gouvernement, à son avis, qui veut entraver le commerce canadien ? Veut-il attendre que ces négociations soient terminées avant de construire le chemin de fer ? Ne connaît-il pas l'histoire d'autres négociations antérieures ? Ne sait-il pas que des négociations internationales de cette nature exigent beaucoup de temps, et que le résultat en est toujours incertain jusqu'à la fin ?

Dans ces circonstances, la prétention qu'il énonce au sujet de la route du bras de Lynn est insoutenable, et je lui conseillerai fortement de partager l'opinion du chef de l'opposition qui a déclaré catégoriquement, dans cette Chambre et ailleurs, que la route Stikine-Teslin est la seule avantageuse pour le commerce du Canada avec le Yukon.

Néanmoins, c'est sans étonnement que je vois l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux différer d'avec le chef de l'opposition. Nous avons coutume d'entendre exprimer des opinions très différentes par les membres de l'opposition ; nous sommes habitués à entendre l'un d'eux émettre une opinion et un autre immédiatement après en exprimer une tout opposée ; plus que cela, certains membres de l'opposition émettent une opinion une fois et une autre deux jours plus tard, de sorte que nous pouvons difficilement espérer que tous les membres de l'opposition et chacun d'eux partageront la même opinion sur une question même de cette importance.

Cependant, je conseillerai à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, maintenant qu'on lui prouve qu'il a pris une attitude insoutenable, d'accepter l'opinion soutenable du chef de l'opposition, et qui est conforme à l'attitude prise par le gouvernement au sujet de ce contrat.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : M. l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue à six heures, j'étais à discuter les deux faits

principaux que l'ex-ministre des chemins de fer et Canaux avaient fait valoir contre ce contrat, et si on me le permet, avant de passer à d'autres parties du sujet, je dirai quelques mots de ces deux points qu'il a soulevés.

Le premier sur lequel il a insisté était que la compagnie du chemin de fer obtiendrait la possession d'une très grande étendue de terrains aurifères et qu'elle en exclurait le mineur libre. Cette prétention a été réfutée quand l'honorable député lui-même a prouvé que son assertion était mal fondée ; quand il a compris qu'il avait mal lu le contrat, si toutefois il l'avait lu, et qu'il a reconnu le fait, qui est indéniable, que jusqu'à ce que la compagnie ait entièrement complété son chemin de fer et qu'il ait été accepté par les ingénieurs du gouvernement, la compagnie n'aura aucun titre à une seule acre de ces terres. Cette disposition met à néant la prétention de l'honorable député.

L'autre question que je traitais au moment de la suspension de la séance était l'assertion faite par l'honorable député que nous n'avions aucune garantie pour le parachèvement du chemin de fer que les entrepreneurs ou la compagnie qui les remplacera pourraient commencer les travaux et construire le nombre de milles de chemin de fer qu'ils jugeraient à propos, et que tout ce que nous pourrions exiger et obtenir d'eux serait la confiscation de leur dépôt d'un quart de million de piastres.

La confiscation d'une somme de cette importance, n'est pas une petite chose pour des particuliers ni dans ce pays ni ailleurs. Je ferai observer à l'honorable député que bien que cette clause soit dans le contrat, elle n'existait pas dans les contrats conclus par ses collègues de l'autre côté de la Chambre.

J'ai démontré que ce n'est pas du tout la seule garantie que nous ayons pour le parachèvement du chemin de fer par le fait même que je viens de mentionner, savoir, que jusqu'à ce que ce chemin soit achevé les entrepreneurs, ou la compagnie qui leur sera substituée, n'auront aucun droit à ces terres, et nous avons par cela la garantie la plus sûre que le chemin sera achevé. Jusqu'à ce que ce chemin soit achevé, les entrepreneurs ou la compagnie ne peuvent pas vendre une seule acre de leurs terres. Ils n'ont aucune garantie s'ils font eux-mêmes des placements pour l'exploitation de ces terrains, et, en conséquence, il leur est impossible de vendre ou tirer parti d'aucune portion de cette étendue de terre ainsi accordée avant le parachèvement du chemin de fer. J'ai voulu insister sur ces deux points parce que j'ai cru qu'ils constituaient la partie essentielle du raisonnement de l'honorable député, autant que j'ai pu comprendre son argumentation .

Avant d'aborder une autre partie du sujet, je désire faire observer que je lis dans le *Journal* de ce soir une déclaration qui n'est pas d'accord avec les faits, et que suis étonné de voir dans le *Journal*, parce qu'il est généralement bien informé sur les questions d'intérêt public et qu'il les juge avec assez d'impartialité. L'article est intitulé "L'offre Kersey," et il dit :

Il paraît que H.-Maitland Kersey, au nom d'un syndicat, a offert de construire le chemin de fer Stikine-Teslin pour une somme de $6,000 par mille en argent, soit $990,000 pour 165 milles de chemin.

Ce n'est pas une interprétation exacte de l'offre faite par M. Kersey. Je l'ai entre les mains, et elle est sur le bureau de la Chambre depuis quelques jours, et les journalistes et tout le monde peuvent en prendre communication. De fait, M. Maitland Kersey n'a pas offert de construire le chemin de fer Stikine-Teslin pour la somme de $6,000 par mille. En premier lieu, l'offre avait trait à un chemin par le Pas de Chilkat, et voici ce qu'elle contient :

Toutefois, le syndicat est prêt à entreprendre la construction d'un chemin de roulage, à être suivi d'un chemin de fer si c'est nécessaire, et à fournir tous les moyens possibles de transport aux mineurs qui voudront se rendre dans cette région au printemps.

Il est entendu que le gouvernement fédéral et celui de la Colombie anglaise viendront en aide à cette entreprise.

En conséquence, on demande au gouvernement fédéral d'accorder $1,000 par mille pour une route de roulage et pas moins de $6,000 par mille pour construire un chemin de fer, présupposant que le gouvernement de la Colombie anglaise viendra en aide à l'entreprise.

Le syndicat a fait des propositions directes au gouvernement de la Colombie anglaise.

Cela prouve réellement que cette offre, si on peut l'appeler ainsi, a été faite en présupposant que le gouvernement de la Colombie anglaise viendrait en aide au syndicat. Plus que cela. Nous avons le fait que M. Maitland Kersey, après avoir consulté ses mandants en Angleterre, retira cette offre, parce qu'ils n'étaient pas du tout prêts à en faire une relative à la construction du chemin avant le 1er septembre. Quand M. Kersey fit cette offre, celle citée par le *Journal* ce soir et celle que j'ai ici, rien n'y stipulait le délai dans lequel le chemin devrait être construit ; au contraire, cette offre contient la preuve que M. Kersey ne s'attendait pas à construire ce chemin durant l'année 1898. Ayant donné cette explication, je passe maintenant à la partie principale de mon argumentation.

En premier lieu, il me faut encore faire allusion à une autre assertion faite par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, savoir, que le gouvernement du Canada ne pourrait pas maintenir l'ordre et la paix dans la région du Yukon ; que si nous donnions des blocs alternants à cette compagnie de chemin de fer, nous ne pourrions pas empêcher les mineurs libres sur les terrains voisins appartenant à l'Etat de se mettre à exploiter les terrains aurifères de la compagnie.

L'honorable député n'a pas lu en entier tous les règlements relatifs à l'exploitation des mines du Yukon ; mais dans ces règlements, entièrement indépendants du présent contrat, que le gouvernement a publiés, il se réserve certains claims, des blocs alternants comprenant dix claims, et cependant l'honorable député n'a pas craint de faire une assertion que les gens peuvent considérer, si ces mineurs en ont connaissance, comme l'opinion émise par un député, occupant une haute position au parlement, que le mépris des lois peut exister dans notre pays.

C'est une assertion malheureuse ; c'est une insulte faite, non pas aux membres du cabinet personnellement, mais au gouvernement constitutionnel du pays que de dire que ce gouvernement ne peut pas faire observer la loi ni maintenir l'ordre dans les limites de notre territoire.

Je suis fier de pouvoir dire au nom de mon pays que si jamais cet état de choses existe, ce sera la première fois que le gouvernement aura été bravé impunément ou qu'il aura été incapable de faire observer la loi et maintenir l'ordre même dans les parties les plus reculées du pays.

Toute la question, en ce qui concerne le contrat se résume à ceci.....

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre, avant qu'il aille plus loin, veut-il avoir la bonté d'indiquer la clause sur laquelle il s'appuie pour dire que le dépôt fait par les entrepreneurs sera confisqué si le chemin n'est pas construit le 1er septembre prochain ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je m'appuie sur le fait que le dépôt est fait pour garantir l'exécution du contrat, qui exige que le chemin soit construit dans ce délai, et il y a une clause qui stipule que la compagnie n'aura aucun titre à la possession de ces terres avant que le chemin de fer soit accepté par les ingénieurs du gouvernement.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je comprends parfaitement l'honorable ministre, mais il fait allusion à la clause 10. Y en a-t-il une autre sur laquelle il s'appuie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas examiné particulièrement le contrat sur ce point. Je prétends que le contrat est basé sur deux grands principes, qui se recommandent d'eux-mêmes à la Chambre, au parlement et au pays. Le premier est que nous devons avoir dans ce territoire une route entièrement canadienne ; et l'honorable député (M. Haggart) a parlé longuement des avantages de la route Chilkat, commençant à Pyramid-Harbour. Il s'est donné beaucoup de peine pour établir que les complications internationales au sujet de cette route étaient sans conséquence, ou qu'il n'y en aurait aucune, et que, même s'il s'en présentait, le Canada aurait une très bonne cause sous ce rapport.

Eh bien ! j'aime mieux accepter l'opinion du chef de l'honorable député (sir Charles Tupper) qui a clairement posé en principe que la route Stikine-Teslin est la plus avantageuse pour le pays, et la seule qui peut être construite immédiatement.

N'étant pas avocat, je ne me hasarderai pas à discuter des questions de droit international. Je préfère laisser ce soin aux membres du barreau, et je dois avouer que la tentative faite par l'honorable député (M. Haggart) pour élucider ces questions difficiles n'a pas été de nature à m'encourager à suivre son exemple. Mieux vaut laisser la discussion de ces questions à ceux dont la profession est de s'en occuper.

L'honorable député (M. Haggart) a dit que si on pouvait en venir à une entente, par le Pas de Chilkat, partant d'un territoire qui est maintenant en la possession des Etats-Unis, bien que le Canada prétende et affirme qu'il en est le propriétaire—si on pouvait arriver à une entente mutuelle, dit-il, cette route serait également praticable avec celle que nous avons en vue.

Je lui demanderai s'il veut attendre jusqu'à ce que cet arrangement ait lieu ? Est-il prêt à dire qu'il n'est pas urgent de construire un chemin de fer jusqu'au Yukon ? Dira-t-il que, dans le cas même où il n'y aurait pas de complications internationales, la route par le Pas de Chilkat peut être prête pour recevoir l'immense multitude de mineurs qui vont aller au Yukon au commencement de la saison, peut être prête à temps pour transporter les provisions nécessaires pour ces mineurs, peut être prête à temps pour se prémunir contre la famine qui sévira certainement dans cette région l'automne et l'hiver prochain, si on n'établit pas immédiatement des communications par chemin de fer ?

M. FISHER.

L'honorable député (M. Haggart) dira-t-il qu'il n'est pas urgent de se prémunir contre ces choses probables, et veut-il attendre que nous puissions faire des arrangements réciproques avec les Etats-Unis, de façon à assurer le transport de nos marchandises par le Pas de Chilkat ? Je sais fort bien que l'honorable député ne dira pas cela. Je sais très bien que s'il voulait présenter à la Chambre une motion dans ce sens, bien peu de ses amis l'appuieraient. Je sais que ces messieurs aimeront mieux suivre et appuyer le chef de l'opposition, qui a ouvertement exprimée son antipathie pour la proposition de l'honorable député (M. Haggart).

L'honorable député (M. Haggart) a parlé de l'urgence de ce contrat. Je n'entrerai pas dans des détails, que mon honorable ami le ministre de l'Intérieur a si bien expliqués hier soir, mais je dirai quelques mots sur une question qui n'a pas encore été abordée.

L'honorable député a prétendu que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) avait assez de renseignements relativement à la rivière Hootalinqua, et à la rivière Stikine, pour passer un contrat aux fins de construire le chemin de fer beaucoup plus au commencement de la saison que le contrat actuel l'exigeait. Pour preuve, l'honorable député a cité le Dr Dawson comme ayant donné dans son rapport, pour l'année 1887-88, toutes les informations nécessaires pour établir que la rivière Hootalinqua était navigable depuis le lac Teslin jusqu'à Dawson-City. L'honorable député a donné à supposer que, sur cette preuve contenue dans le rapport du Dr Dawson, s'il eût été ministre des Chemins de fer et Canaux, il aurait passé un contrat pour construire ce chemin de fer Teslin-Stikine, et il aurait risqué, sur cette information, tout ce qui est compris dans le présent contrat, et imposé au pays la construction de cette chaîne de communications entre l'océan Pacifique et Dawson-City.

Or, quelle est l'information contenue dans le rapport du Dr Dawson ? C'est simplement une information donnée sur ouï-dire, et pas autre chose. Le Dr Dawson n'a pas descendu ni remonté la rivière Hootalinqua, et il n'a pas été sur le lac Teslin. Il est vrai que le Dr Dawson a traversé l'embouchure de la rivière Hootalinqua sur la rivière Lewes, et il s'y est arrêté pendant une couple de jours dans le but de mesurer le volume d'eau qui descendait la rivière Hootalinqua et le comparer avec celui de la rivière Lewes au point de jonction.

Durant les quelques jours que le Dr Dawson a passés là, il a conversé avec les mineurs qui avaient un peu voyagé sur la rivière Hootalinqua, et ces mineurs lui ont dit qu'ils croyaient que cette rivière était aussi navigable que la rivière Lewes, et qu'ils étaient sous l'impression qu'il n'y avait pas d'interruption dans la navigation entre le point de jonction de ces deux rivières et le lac Teslin.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) va-t-il prétendre que, s'il eût été au pouvoir, il aurait entrepris de construire ce chemin et de passer ce contrat sur la foi de ces informations ? Eh bien, à en juger d'après la manière inconsidérée avec laquelle il a parlé l'autre jour de ses informations relatives au chemin de fer Kaslo-Slocan, et à en juger d'après la manière dont il a parlé du présent contrat ce soir, quand on lui a prouvé qu'il ne l'avait pas même lu, ou que s'il l'avait lu il ne l'avait pas compris—à en juger d'après tout cela, il est possible que l'honorable député aurait agi de la sorte, mais le présent gou-

vernement n'est pas prêt à conclure un contrat de cette importance sur un simple ouï-dire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: L'honorable ministre veut-il me permettre de lui poser une question? Le ministre de l'Intérieur a parlé du rapport de M. St. Cyr comme étant celui sur lequel on s'appuie pour dire que le lac Teslin et la rivière Hootalinqua sont navigables pour les bateaux à vapeur de rivière. Je demande à l'honorable ministre (M. Fisher) si ce rapport est le seul sur lequel le gouvernement s'appuie pour dire que ces eaux sont navigables.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Le ministre de l'Intérieur m'a informé que, excepté l'information contenue dans le rapport du Dr Dawson et dans des rapports non autorisés, il n'y avait pas eu d'autres rapports avant celui de M. St. Cyr, lequel était entre les mains des ministres. En conséquence, le retard dont on s'est plaint au sujet des mesures à prendre pour conclure ce contrat, était un retard inévitable, à moins que nous n'eussions été prêts à faire ce que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux semble croire que nous aurions été justifiables de faire, et ce qu'il aurait probablement fait s'il en eût eu l'occasion.

Il y a encore un autre point que l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a soulevé. Il a dit qu'il y avait un rapport américain sur la rivière Hootalinqua. De fait, il n'y a pas un ingénieur américain qui ait jamais exploré cette rivière. Je crois qu'il y a dans un des documents qui se trouvent à Washington, un rapport fait par un Américain qui a visité cette région. Mais l'honorable député prétend-il que nous aurions dû puiser à ces sources non officielles de renseignements contenus dans des rapports américains, et en faire la base d'un contrat conclu par le gouvernement du Canada? L'honorable député qui a, de la nation américaine, de la population et des membres du Congrès des Etats-Unis l'opinion qu'il a exprimée ce soir, et que ses amis ont si souvent exprimée, aurait-il basé l'adjudication d'une entreprise comme celle-là sur des rapports américains non autorisés dont il ne connaît pas la valeur? Lorsque l'honorable député y songera, il comprendra que jusqu'au moment où le ministre de l'Intérieur a eu le rapport de son employé il n'était pas en mesure de passer un contrat pour la construction de ce chemin de fer.

Je dirai quelques mots au sujet des complications internationales. Je ne veux pas traiter cette question au point de vue légal, mais d'après le bon sens. En premier lieu, je ne suppose pas que le gouvernement américain soit capable d'annuler l'effet d'un traité international au moyen de règlements de douane. Je ne peux pas croire que des hommes qui sont les ministres du cabinet des Etats-Unis, des hommes qui sont les chefs responsables d'une grande nation, vont prendre cette attitude ou chercher à agir de la sorte.

Mais en supposant que la chose arrive; en supposant que des difficultés surgissent à Fort-Wrangel, nous avons entre les mains le moyen de les surmonter. Nous avons, à quelques milles au sud de Fort-Wrangel, Fort-Simpson, où, si c'est nécessaire, nous pouvons transborder dans des allèges et que nous remorquerons depuis Fort-Simpson en remontant la rivière Stikine, et je crois qu'il y a une autre proposition praticable, c'est-à-dire de construire ces allèges sur le modèle des bâtiments en forme de dos de baleine (*whaleback*) qui sont en usage sur les grands lacs, de sorte qu'une équipe composée de ces allèges pourrait être remorquée de Victoria ou de Vancouver tout le long de la route jusqu'aux eaux intérieures sans transbordement et sans arrêt, ou rien autre chose que d'entrer dans le premier port américain qu'ils trouveraient—Fort-Wrangel. L'honorable député branle la tête, et il dit que c'est impossible. Mais c'est une question que j'ai discutée avec des hommes du métier. Ils disent que la chose est possible, et je verrais sans étonnement avant que la construction du chemin de fer soit assez avancée, transporter les matériaux nécessaires pour le construire jusqu'à Glenora de la manière que j'ai indiquée.

M. PRIOR: Si l'honorable ministre veut donner à entendre que je branle la tête, je lui dirai qu'il fait erreur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Je suppose que c'était alors à cause de ce que disait un de ses voisins, et non pas à mon intention.

Je pose en principe que ce chemin doit être entièrement sur le territoire canadien, et que dans le cas même où il surviendrait des difficultés à Fort-Wrangel, ce que nous n'avons pas lieu de redouter, nous pouvons les surmonter. Si pour une raison quelconque nous constatons que la rivière Stikine durant le temps de la navigation, ne peut pas transporter les marchandises ni donner aux voyageurs les facilités nécessaires, nous avons inséré dans ce contrat une clause pourvoyant au prolongement du chemin de fer vers le sud jusqu'au canal de Portland, où nous avons un port océanique canadien qui est ouvert toute l'année.

M. PRIOR: L'honorable ministre veut-il me permettre de lui poser une question? Certains députés ont compris qu'il disait que des allèges et des chalands pouvaient être remorqués de Victoria ou de Vancouver jusqu'à Glenora; moi j'ai compris qu'ils pouvaient être remorqués jusqu'à Wrangel, et là faire le transbordement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: La première interprétation donnée par l'honorable député est exacte.

M. PRIOR: Dans ce cas je branle la tête.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Je dis qu'il est possible de charger à Vancouver ou à Victoria des chalands ou allèges construits un peu d'après le modèle des bateaux à dos de baleine (*whalebacks*) qui sont en usage sur les grands lacs, avec un faible tirant d'eau et pouvant transporter de fortes cargaisons, et de les faire remorquer par un steamer océanique jusqu'à l'embouchure de la rivière Stikine, et ensuite par un bateau à vapeur sur la rivière Stikine jusqu'à Glenora ou Telegraph-Creek.

M. PRIOR: Je ne désire pas interrompre l'honorable ministre, mais je ne crois pas qu'il existe de vaisseau d'un tirage lui permettant de remonter la rivière Stikine, qui puisse être remorqué sans danger, dans tout le cours de l'année, de Vancouver ou Victoria à l'embouchure de cette rivière. Il lui faudrait franchir la passe Dixon, laquelle, subis-

sant tout l'effet des vagues de l'océan Pacifique, est en général violemment agitée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a abandonné toutes ses prétentions, puisqu'il dit ne pas croire qu'on puisse construire des chalands capables de remonter la rivière Stikine durant tout le cours de l'année.

M. PRIOR : Je n'ai pas dit cela.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le sais, mais ce qu'il a dit, si c'est vrai, justifie cette conclusion.

Il a déclaré qu'il est impossible de construire des chalands comme ceux-là de manière qu'ils puissent être remorqués dans le canal passant en deçà de l'Ile du Prince-Edouard et des autres îles qui longent la côte. Mais cet arrangement est destiné, non pas à la saison orageuse de l'hiver, mais à la saison d'été, alors que la navigation est possible dans la rivière Stikine. Et c'est seulement quand la navigation est possible dans cette rivière qu'un arrangement semblable trouverait son application.

M. PRIOR : Si l'honorable ministre veut bien me pardonner, je lui apprendrai qu'il n'existe pas de navigation intérieure tout le long du parcours entre Vancouver ou Victoria et Wrangel. Il faut franchir le passage Dixon, qui a vingt-quatre ou vingt-cinq milles de long, et qui offre une vague fort houleuse et fort dangereuse à la navigation. Ce que je dis, c'est qu'on ne pent pas construire de vaisseau possédant à la fois un assez faible tirant pour remonter la rivière Stikine et assez de puissance pour franchir le passage Dixon.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ignore si l'honorable député est allé à Fort-Wrangel.

M. PRIOR : Oui ; il y a vingt-cinq ans.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mais je sais que je connais ces îles autant que tout autre capable d'étudier la géographie du pays sur les cartes.

J'ai fait remarquer que la chose avait été pratiquée sur les grands lacs Supérieur et Michigan nombre d'années, et, tout en concevant que des bateaux de la dimension de ceux qu'on employait sur ces lacs ne pourraient naviguer sur la rivière Stikine, le même principe cependant pourrait s'appliquer.

Un de mes honorables collègues me communique une note m'informant que le *Lorne*, l'autre jour, a remorqué un bateau de Victora à Wrangel.

M. PRIOR : Oui, je sais cela.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député reconnaît donc que ce que j'ai exposé est possible.

M. PRIOR : Parfois, lorsque le temps est beau, mais il faut souvent interrompre le voyage six ou sept jours pour attendre le beau temps.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela dépend de la saison de l'année.

Quoi qu'il en soit, mon honorable ami aura l'occasion de discuter cela lorsque son tour de parler sera

venu. S'il veut bien me le permettre, je continuerai maintenant mon argumentation.

J'ai avancé la proposition que cette route est réellement tout à fait canadienne et que c'était là l'un des principaux objets que le gouvernement avait en vue, en passant le contrat soumis à la Chambre. MM. Mackenzie et Mann, M. Kersey et d'autres auteurs de propositions, tous offrirent de bâtir le chemin à partir du bras de Lynn, mais le gouvernement ne voulut pas écouter de semblables propositions. Le gouvernement insistait pour que la route fut entièrement canadienne. Les membres de la gauche sont-ils contre cela ? Sont-ils prêts à venir dire qu'ils appuieraient le projet d'une route qui ne serait pas entièrement canadienne ? S'ils ne le sont pas, qu'ils admettent que toute la Chambre est unanime sur ce point, savoir : que pour satisfaire la population du pays, cette route doit être entièrement canadienne. S'ils ne veulent point admettre cela, s'ils entendent nous combattre sur ce point, je les défie de déclarer maintenant au pays que le parti conservateur est prêt à favoriser l'entreprise d'un chemin dont le terminus serait sur le territoire américain.

Il est une autre proposition principale que nous avons émise à laquelle nous avons adhéré, c'est que nous n'accorderions pas de subvention en argent à ce chemin de fer. L'honorable préopinant (M. Haggart) a dit qu'il préférerait cinq fois que le gouvernement construisît le chemin avec l'argent public.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On dit " écoutez ! écoutez ! " je prends au mot celui qui dit cela. Si telle est la position que le parti conservateur doit prendre, qu'on nous le dire clairement, afin de nous permettre de saisir la question pour la débattre d'une manière franche et honnête. Jusqu'à présent, à l'exception de l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart), aucun des membres de la gauche qui ont parlé n'a pris cette attitude. Mon très honorable ami le chef de l'opposition ne l'a pas adoptée franchement et nettement dans son discours de l'autre jour.

Cependant, si ces députés sont disposés à prendre cette position, je suis prêt à l'envisager et à en discuter la valeur. Mais je répète, avec la pleine conviction que le peuple du Canada approuvera ma déclaration, que la population des provinces de l'est de la Confédération n'entendent pas que le pays assume le fardeau d'une augmentation considérable de la dette publique, au montant de $5,000,000, pour la construction de ce chemin allant au territoire du Yukon. Comme l'a si bien dit mon honorable ami le député de Frontenac (M. Rogers), ceux qui paient ordinairement l'impôt, les cultivateurs, ne sont pas disposés à se soumettre à de nouvelles taxes pour l'établissement de cette contrée aurifère. Il leur est assez indifférent que quelques milles de plus ou de moins de ces terres aurifères soient consacrés à établir le reste de la contrée et à lui donner de la valeur ; mais ils s'élèveraient avec force contre tout accroissement considérable de la dette dans ce but, et contre l'augmentation considérable de l'impôt nécessité par l'intérêt de cette nouvelle dette.

Les membres de la gauche, ainsi que leurs journaux et leurs amis par tout le pays, font des calculs relativement à la valeur énorme des terres que nous

accordons pour la construction de ce chemin. Mais mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a clairement démontré hier combien est petite la proportion de ces terres-là qui peuvent réellement être aurifères, c'est-à-dire renfermer des placers. Il a signalé qu'en supposant que les entrepreneurs prendraient une bande de terre tout le long de l'axe d'une rivière, comme l'explique le contrat, en supposant qu'ils tireraient une ligne de base le long de l'axe de la rivière, l'étendue de terrain de placer qui peut se trouver dans cette bande de terre de six milles est seulement d'environ 300 pieds, en moyenne.

Il a démontré qu'en supposant que les entrepreneurs pussent prendre toutes les terres avec cette bande de trois cents pieds au milieu de chaque section, ils n'auraient alors que la cent cinquième partie de cette terre aurifère. En supposant qu'ils trouvent par leurs propres prospecteurs ou par les découvertes de quelques mineurs libres qu'il y a un riche dépôt d'or dans le lit d'un cours d'eau et qu'ils veuillent faire de l'axe de ce cours d'eau leur ligne de base, c'est un fait bien connu—j'ai entendu M. Ogilvie l'affirmer formellement l'autre soir—que, règle générale, sur un cours d'eau, il n'y a pas plus de deux ou trois milles qui renferment de riches gisements aurifères. La riche partie de tout cours d'eau isolé ne s'étend pas généralement sur une grande longueur. Même sur les criques Bonanza et Eldorado, l'or qu'on y trouve réellement en est extrait, sur une distance d'environ six milles tout au plus de leur longueur. La compagnie est autorisée à fixer ses jalons à l'extrémité de sa ligne de base. Celle-ci doit se continuer sur une distance de 24 milles. La compagnie ne peut pas prendre moins d'un bloc entier, à mesurer du point de départ, c'est à-dire 24 milles de long et 6 milles de large. Quelle en est la conséquence? De ce bloc la compagnie a les trois premiers milles, puis le gouvernement a les trois autres, et ainsi de suite. Dans le cas où la compagnie trouverait de très riches terres dans ce territoire, elle pourrait en avoir trois milles; mais pour cela il lui faudrait prendre, non seulement trois milles sur six de celles-là, mais encore trois autres blocs de trois milles sur six chacun de terres s'étendant plus loin sur le cours d'eau; et d'après M. Ogilvie, il lui serait fort peu permis, en vérité, d'espérer trouver une mine de quelque valeur dans ces trois autres blocs.

Qu'est-ce à dire?

Un bloc de vingt-quatre milles sur six forme un ensemble de 92,160 acres, soit presque la subvention accordée pour la construction de quatre milles de chemin. De cette quantité la moitié appartiendrait au gouvernement et l'autre moitié à la compagnie. Ainsi, pour obtenir une seule concession renfermant de riches gisements celle-ci devrait prendre 46,000 acres de terre qui, en dehors de cet endroit, d'après M. Ogilvie et les prospecteurs, sont censées absolument dépourvues de grandes richesses.

La concession entière accordée aux entrepreneurs comprend 83 blocs comme celui-là, c'est-à-dire de 24 milles de long sur six milles de large. Par conséquent, ils n'auraient réellement que 83 chances d'acquérir de riches mines; et une proportion considérable des terres qu'ils recevraient comprenant probablement presque toutes celles que ne concernent pas ces 83 chances, ne différerait pas de la moyenne des terres aurifères de ce territoire. Et dans le choix de ces terres, il leur faudrait prendre des blocs alternants, ce qui procurerait à tout mineur libre absolument la même chance que celle que posséderait la compagnie, d'acquérir un privilège de mineur et une riche concession minière.

Ainsi, malgré les calculs qu'on a faits touchant l'immense valeur des terres accordées, cette valeur est comparativement faible. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a démontré que sur la largeur—de six milles—de ces blocs, 300 pieds seulement, ou leur 105ème partie, devraient posséder une bonne valeur probable; et de mon côté, j'ai établi que sur leur longueur, en suivant le centre de la ligne de base, la compagnie devrait prendre la moitié des 24 milles qui la composent, soit des blocs alternants formant 46,000 acres, pour obtenir la possession de toute partie quelconque de terrain dont elle aurait pu découvrir la richesse.

Voici maintenant un autre point soulevé par le chef de l'opposition.

M. CASGRAIN : Avant que l'honorable ministre passe à un autre point, me permettra-t-il de lui poser une question? Je ne veux pas l'interrompre, je désire une information. J'aimerais savoir quelle est l'interprétation que le gouvernement donne au deuxième aliéna du paragraphe 2 de l'article 12 du contrat.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'allais justement examiner ce point. Il s'agit là du choix de parcelles de terre ou blocs latéraux de trois milles carrés sur les confins des blocs alternants de la compagnie dont j'ai parlé il y a un instant.

D'abord, je dois avouer que le tableau que le chef de l'opposition a fait des dangers particuliers à cet article m'a plutôt amusé qu'il n'a parlé à ma raison.

L'honorable député a perdu de vue un point très important du contrat. Il a fait une peinture étonnante d'après laquelle la compagnie pourrait obtenir vingt-quatre milles de long sur trois de large, et celle-ci s'arrangerait de manière à les avoir dans la vallée d'une rivière, en y comprenant, peut-être, toute une rivière aurifère de vingt-quatre milles de long. Eh bien! le contrat déclare que les lignes de base peuvent s'étendre dans deux directions. D'abord, elles peuvent suivre l'axe de la rivière. Dans ce cas, la bande de terre de vingt-quatre milles que j'ai décrite doit se mesurer à angle droit et suivre la crête des montagnes et l'intérieur de la région, là où l'on cesse de trouver des placers. Les neuf milles, supplémentaires de chaque côté de la rivière, n'ajouteraient rien au terrain de la vallée arrosé par cette rivière, déjà compris dans la section de six milles. L'honorable député comprend cela, et il admettra que c'est vrai.

M. CASGRAIN : C'est vrai.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oh! s'écrie le chef de l'opposition, ces gens-là sont habiles, et au lieu de faire courir leur ligne de base le long de la rivière, ils lui feront former un angle droit avec celle-ci, pour prendre vingt-quatre milles de vallée en amont et en aval; et ainsi ils obtiendraient une splendide bande de terre aurifère de trois milles de large et de vingt-quatre milles de long partout où ils découvriraient une rivière riche en or. Mais l'honorable membre oublie une autre partie importante de l'article auquel il fait allusion.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Celle qui concerne le contrôle.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Celle qui concerne le contrôle, comme dit mon honorable ami.

J'ai dit que les lignes de base pouvaient être tracées de deux manières. L'une d'elles serait le long de l'axe de la rivière. Je suis convaincu que l'honorable député (M. Casgrain) trouve que mon raisonnement a de la force dans le cas où la ligne de base serait tracée de cette manière. Quant à l'autre manière, elle consiste dans une ligne de base s'écartant du cours de la rivière. L'honorable député a oublié qu'il est stipulé dans cet article que :

Les entrepreneurs pourront prendre comme ligne de base une ligne commençant à un point quelconque désigné par eux et se dirigeant de ce point dans une direction franc nord, est, sud ou ouest.

Eh bien ! supposons que ces entrepreneurs fassent ce que l'honorable chef de l'opposition décrit d'une façon si pittoresque, et qu'au lieu de tracer une ligne de base le long de l'axe de la rivière, ils dirigent cette ligne au nord, au sud, à l'est ou à l'ouest, suivant la boussole ; s'ils veulent acquérir une bande de terre de vingt-quatre milles de long sur trois milles de large le long d'une rivière, il leur faut découvrir une rivière dont le cours se dirige sur une distance de vingt-quatre milles, exactement au nord, au sud, à l'est ou à l'ouest, et il leur faut voir à ce que leur ligne de base, en s'écartant en ligne directe vers le nord, le sud, l'est ou l'ouest, comprenne cette bande de terre dans leurs trois milles. Certes, il est difficile de croire, M. l'Orateur, que la peinture eclose de l'imagination de l'honorable chef de l'opposition puisse être considérée comme exacte. L'imagination de l'honorable député, nous le savons, est toujours fertile. Il se peut, que dans ce pays où le cours des rivières est tortueux, où leur cours change de direction à chaque mille ou deux, on découvre une rivière se dirigeant en droite ligne au nord, au sud, à l'est ou à l'ouest sur une distance de vingt-quatre milles, sans dévier de la lisière des trois milles. Cependant, la chose est bien invraisemblable. Et comme le dit un de mes honorables amis, en supposant qu'on y puisse découvrir une ou deux de ces rivières-là, la chose ne serait pas fort profitable aux entrepreneurs si elle n'était accompagnée d'une autre circonstance fortuite, c'est-à-dire si cette rivière ne se trouvait pas à renfermer des gisements aurifères d'une grande richesse, comme le Klondike, le Bonanza et l'Eldorado.

J'irai plus loin, et je dirai à l'honorable chef de l'opposition que le gouvernement a étudié cette question. Comme il le sait fort bien, le gouvernement a posé le principe des sections alternantes au sujet de cette concession de terres, le gouvernement se réservant ces sections-là. Les entrepreneurs ont compris que c'était là le principe d'après lequel ces terres leur étaient accordées. Et lorsque le gouvernement eut constaté qu'il y avait possibilité d'interpréter cet article de manière que théoriquement—car pratiquement nous n'avons pas cru qu'il y eût quelque chose à craindre, considérant comme invraisemblable la réalisation de la peinture fantaisiste du chef de l'opposition—il pourrait même avoir les conséquences qu'on a dites, alors, afin que le principe des blocs et des sections alternants fût maintenu pour toutes les parties du contrat, vu que nous trouvons ce principe juste relativement aux subventions en terre, nous avons revu M. Mackenzie qui consent aujourd'hui à ce que le même principe s'applique aux sections extérieures tout comme au bloc principal du centre.

Mais, au lieu de ce que l'honorable chef de l'opposition croit devoir prendre pour une difficulté possible, voici ce qui arrivera si les terres accordées sont divisées, savoir : que le gouvernement aura les premiers trois milles carrés venant immédiatement après l'une des sections données à la compagnie dans le bloc principal, le gouvernement aura la première section de trois milles carrés, la compagnie aura les trois suivants, et le gouvernement les trois autres.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La clause telle qu'amendée a-t-elle été rédigée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, mais les entrepreneurs, convaincus que le principe des sections alternantes constituait le principe de la subvention accordée dans le contrat, sont parfaitement consentants à s'en tenir à ce principe. Cependant, on fera cet amendement pour faire disparaître toute objection et tout doute possible au sujet de l'arrangement projeté, prouvant par là que ni le gouvernement, ni les entrepreneurs n'avaient de mauvaises intentions à cet égard, comme le chef de l'opposition a tenté d'en démontrer la possibilité.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : A-t-on l'intention de produire immédiatement le contrat amendé en cette Chambre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'amendement se fera en comité.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Conviendra-t-il au gouvernement de déclarer demain ou lundi ce que sera l'amendement qu'on a en vue, attendu que la question a une certaine importance ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dis ce qu'il sera en substance. La Chambre, je pense, le comprend parfaitement. Il sera rédigé de manière que son interprétation ne puisse être douteuse, et il donnera suite à l'idée que je viens d'exposer.

Maintenant, M. l'Orateur, voici un autre point dont je désire parler. J'ai essayé de réfuter la prétention que les terres concédées sont d'une valeur inappréciable—sans vouloir toutefois amoindrir leur valeur d'aucune manière. Je suis convaincu que les entrepreneurs, ou la compagnie qui peut leur succéder, trouveront un actif d'une grande valeur dans les terres que nous leur donnons pour la construction d'un chemin de fer projeté ; mais je ne suis pas du tout d'avis qu'en considération d'une entreprise considérable comme celle dont se chargent des hommes de la position de Mackenzie et Mann, le gouvernement n'est pas justifiable, que dis-je, qu'il n'est pas convenable et juste de sa part, d'accorder une subvention importante. MM. Mackenzie et Mann, ou la compagnie qui peut les remplacer, posséderont un actif énormément important dans la subvention en terres qui leur est accordée par ce contrat, et c'est là précisément ce qui leur permettra de l'exécuter. C'est justement parce qu'ils recevront quelque

chose en échange de ce qu'ils donneront, qu'on voudra en ce pays approuver ce contrat.

M. l'Orateur, quelle est la valeur réelle de ces terres-là ? Le ministre de l'Intérieur nous a démontrer hier que ces terres n'étaient pas de la grande valeur prétendue pour les fins de l'exploitation minière, c'est-à-dire, que les terres propres à cette industrie sont relativement de peu d'étendue. Je viens d'établir que les entrepreneurs devront prendre une très grande étendue de terre pour obtenir tout endroit ou emplacement particulier dont ils pourraient découvrir la richesse exceptionnelle, et dont ils voudraient s'assurer la possession. Mais ces terres offrent d'autres avantages que je crois immenses, et que je crois devoir augmenter le succès pécuniaire de la compagnie, ce que ces avantages feront, j'espère, après que l'exploitation des placers aura cessé dans le territoire du Yukon. L'histoire de l'industrie minière partout dans le monde ne laisse aucun doute sur le fait que la découverte de placers, d'abord, offre d'immenses avantages à l'exploitant, surtout à l'exploitant pauvre ; mais qu'à l'exploitation des placers doit succéder l'exploitation minière hydraulique, et que celle-ci requiert nécessairement de grands frais, au point que seules les grandes compagnies possédant des capitaux considérables peuvent la tenter avec succès. On fait cette exploitation avec succès dans le lit, et sur les berges des rivières où le rendement de l'or n'est pas suffisant pour rendre l'exploitation des placers rémunératrice, ou considérablement rémunératrice. Au moyen de capitaux, de machines, d'un grand nombre d'ouvriers employés et dirigés par une seule administration, la boue, le sable, la terre ou le gravier, qu'on peut laver par la méthode hydraulique, et dont la valeur est bien inférieure à la terre tirée des placers, peuvent encore rapporter des bénéfices. Une grande partie de ce coin du pays sera trouvée telle que les mineurs à la recherche de placers ne songeront jamais à s'y rendre, ou, s'ils le font, ils y resteront pour faire un court essai, puis ils s'en retourneront après avoir disposé avec succès de leurs claims et de ce qui leur appartient, et l'industrie minière hydraulique qui s'y établira créera là une industrie permanente et considérable pour le bénéfice du Canada.

En outre, nous croyons et espérons que les flancs des collines et des montagnes d'où descendent les grains d'or maintenant découverts dans les vallées arrosées par les cours d'eau, pourront être exploités avec profit dans le futur par l'extraction de l'or du quartz. Lorsque ces messieurs auront obtenu les titres de leurs terres, ils pourront sans aucun doute disposer de parties de ces terres où à la suite d'études scientifiques, on aura découvert du quartz renfermant de l'or en assez grande quantité pour justifier son exploitation, et puis, ceux qui loueront d'eux des privilèges, pourront établir en ces endroits une exploitation du quartz aurifère qui se continuera d'année en année, et qui sera une source permanente de richesse et de revenu pour la population de ce pays.

Pour ces raisons, M. l'Orateur, je crois que, bien qu'en accordant cette subvention en terre le peuple canadien n'ait pas donné une chose d'une valeur actuelle aussi énorme qu'on le dit, cependant ceux qu'il l'obtiendront deviendront en état d'en tirer bon parti, et qu'ils créeront et maintiendront sur ces terres une industrie profitable qui, pendant des années et des années à venir, sera une source de richesses, de revenu et de bénéfices pour toute le population du Canada.

M. l'orateur, on a beaucoup parlé de l'étendue de ces terres-là, et sans tenir nul compte de leur valeur intrinsèque. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur a parlé hier des subventions en terres généralement, et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a essayé aujourd'hui d'affaiblir et de ridiculiser ce qu'il a dit. Il est de fait que chaque assertion faite par l'honorable ministre hier était absolument exacte jusque dans les moindres chiffres. Après tout, la prétention de l'ex-ministre des chemins de fer et canaux a été que, bien que lui et ses amis aient donné de si énormes quantités des terres fertiles du Canada aux compagnies de chemins de fer, M. Mackenzie et le gouvernement de celui-ci avaient été disposés à voir ce gouvernement en donner encore un peu plus. Je ne sache pas que cela ait grand'chose à faire avec ce contrat-ci. Cependant, j'ai l'intention de faire voir à cette Chambre, tout d'abord, la carte que le ministre de l'Intérieur a montrée hier soir, la carte indiquant l'étendue de terres fertiles dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest qui ont été données par les honorables députés de l'opposition aux différentes compagnies de chemins de fer dans la confédération du Canada. Sur la carte que je vais vous montrer, la partie noire est celle que couvrent les terres concédées aux compagnies de chemins de fer. Dans cette portion les sections alternantes sont celles dont les compagnies peuvent s'emparer, les autres sont la propriété de l'Etat. Mais en conséquence de cela, ce sont seulement les parties qui ne sont pas du tout colorées en noir qui sont disponibles pour l'établissement continu des immigrants qui vont dans cette partie du pays.

Voici, M. l'Orateur, la carte que je désire montrer de nouveau, et je demande aux honorables députés de l'opposition d'en prendre parfaitement connaissance.

M. DAVIN : La moitié de cette portion colorée en noir n'est elle pas ouverte à la colonisation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je viens d'expliquer cela.

M. DAVIN : Cette carte crée, en conséquence, une impression très fausse.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'impression est assurément celle-ci : que quoique cette moitié qui est colorée en noir soit ouverte à la colonisation, ou à une colonisation continue, il n'en est pas ainsi, parce que des blocs alternants, possédés par des monopoleurs, les créatures des honorables membres de l'opposition, sont fermés pour que la valeur en augmente par le travail des hommes qui vont s'établir sur les terres voisines du gouvernement. Voilà le monopole.

M. DAVIN : Qu'il me soit permis de poser une autre question à l'honorable ministre : La politique de M. Mackenzie n'aurait-elle pas encore couvert le Nord-Ouest de plus de noir que cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député parle de choses passées. Je parle de faits qui se rattachent à la colonisation actuelle de notre pays, de la condition des affaires que les immigrants venant des pays étrangers trouvent dans nos territoire du Nord-Ouest ; et je signale un fait qui,

ainsi que le sait bien l'honorable député, est une des causes les plus importantes qui ont gêné l'immigration dans les territoires du Nord-Ouest, qui ont empêché la colonisation de cette contrée de prendre autant de développement que nous l'avions espéré, tous les Canadiens et moi, développement qui, cependant, sous l'administration des honorables membres de l'opposition, n'a pas encore eu lieu dans cette contrée. Les honorables députés voient sur cette carte l'étendue de terrain qui a été fermée à la colonisation par les monopoles que les honorables membres de la gauche ont donnés. Je désire que les honorables députés examinent attentivement la carte.

Maintenant, si on me le permet, je montrerai une carte semblable représentant le district du Yukon. Sur cette carte, les honorables députés verront un petit morceau coloré en noir, et cet espace comprend la concession faite en vertu du contrat, concession dont les honorables membres de la gauche ont tant parlé dans leurs discours. Cette étendue de terre, les honorables députés l'observeront, ne couvre pas plus d'un pouce carré sur la carte.

M. DAVIN : La carte indique-t-elle tout le terrain aurifère? S'il n'en est pas ainsi, cette carte n'est-elle pas une véritable fraude?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député veut bien attendre un moment, j'expliquerai l'affaire.

M. McDOUGALL : Les deux cartes sont-elles d'après la même échelle ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On peut comparer les parties d'une carte entre elles, si l'on ne le peut pas avec une autre carte. Une partie était la même échelle que toute la carte. L'honorable député ne sait peut-être pas ce que c'est qu'une échelle. Tout ceci, c'est ce que M. Ogilvie appelle la région aurifère, et le petit espace noir qui se trouve au milieu est l'étendue de la superficie suivant l'échelle, donnée à la Compagnie du chemin de fer du Yukon comme la totalité de sa concession de terres ; et, plus que cela, cet espace représente tout ce que coûte à la population du Canada la construction du chemin. Un honorable membre de la gauche, le chef, a déclaré, il y a quelque temps—et la chose a été répétée aujourd'hui—que l'extraction d'une quantité d'or valant un louis exige un louis de dépense, et tout naturellement, on lui a demandé de ce côté-ci de la Chambre : S'il en est ainsi, que reçoivent Mackenzie et Mann ?

M. DAVIN : Oh, rien.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'aimerais faire connaître à l'honorable député ce qu'ils reçoivent. S'il est aujourd'hui un fait qui saute aux yeux au sujet de toute cette question, c'est cette rage de spéculation qui s'est emparée des gens par tout le monde civilisé en ce qui touche au Klondike.

Dans le moment même, des milliers et des dizaines de milliers d'hommes dans les différentes parties de l'univers ont les yeux tournés vers le Klondike. D'innombrables compagnies ont été formées pour l'exploitation des différentes phases de cette migration. Il y a des compagnies de transport, des compagnies pour l'exploitation du quartz aurifère, pour l'exploitation des placers, et pour l'exploitation des mines par la méthode hydraulique. Toutes ces compagnies tendent à prouver qu'il existe aujourd'hui une grande fièvre de spéculation à l'étranger relativement au Klondike. Bien que le chef de l'opposition ait dit que pour l'extraction de chaque livre d'or et c'est un fait bien connu—on dépense une livre d'or, et bien que ce soit le cas en ce qui a trait à la production générale de l'or, il y a certains particuliers et compagnies qui retirent dix, cinquante ou cent fois la quantité d'or dépensé pour l'extraction. C'est pour cela, et parce que la fièvre de spéculation existe dans le monde en général que les gens vont chercher de l'or dans le Yukon, et dans tout autre territoire. S'il était vrai, comme le chef de l'opposition l'a déclaré, qu'il faut dépenser une livre d'or pour en extraire une autre livre, et que cette règle prévalut pour chaque livre d'or, personne ne songerait à aller au Klondike ou ailleurs pour se livrer à l'exploitation des mines. En certains cas, toutefois, le mineur retire cent, deux cents, trois cents fois en plus qu'il n'a dépensé, et chacun espère et croit qu'il sera l'heureux mortel qui réalisera les gros bénéfices, et que ses voisins et autres perdront une somme correspondante pour lui permettre de réaliser ces bénéfices. C'est seulement à cause de cette fièvre de spéculation que ce contrat permettra aux entrepreneurs de faire quelque chose d'avantageux. N'était-ce ce fait, il leur faudrait placer leur argent dans cette entreprise de la construction du chemin et avoir confiance dans l'avenir pour en retirer des profits. Mais vu qu'il y a une fièvre de spéculation et que la spéculation est naturelle chez la plupart des hommes, que, de fait, les hommes désirent se lancer dans la spéculation, les entrepreneurs sont peut-être en état de réaliser sur les terres un bon bénéfice pour les risques qu'ils courent et les travaux qu'ils font. J'espère sincèrement qu'il en sera ainsi. Je serais heureux qu'il fût connu que, dans le Canada, des hommes possédant l'expérience, la compétence et le talent nécessaires pour se charger de grandes entreprises sont les bien venus dans ce pays, et qu'il leur sera donné de faire de bons travaux pour le gouvernement.

Je suis très heureux de savoir, dans ce cas, à tout événement, qu'il nous a été possible de trouver des hommes qu'il n'a pas fallu faire venir au Canada, mais des hommes qui étaient Canadiens eux-mêmes ; je suis très heureux de voir que nous avons trouvé au Canada deux hommes qui, de l'aven des honorables membres de l'opposition, et de l'aveu des hommes d'affaires du pays tout entier, sont parfaitement capables d'exécuter ces travaux avec succès, et qu'il nous aurait été impossible de trouver des hommes plus capables, ou peut-être aussi capables de l'exécuter, quand bien même nous aurions été les chercher à l'autre bout du monde.

J'ai parlé un peu plus longtemps que je n'en avais l'intention ; mais j'ai essayé de développer certains points importants que je vais maintenant récapituler. Les points sur lesquels je désire appuyer sont ceux-ci : D'abord, le gouvernement veut avoir une route entièrement canadienne. Nous considérons cela comme le principe qui, à notre avis, devait nécessairement faire l'essence du contrat. Nous avons réussi en cela, et les honorables membres de l'opposition, bien qu'ils aient essayé de l'attaquer indirectement, n'ont pas encore osé dire que leur parti, ou eux-mêmes comme groupe, sont opposés à ce caractère particulier du contrat.

La proposition suivante adoptée et posée comme principe, et formant l'essence du contrat, c'est que le Klondike doit payer le chemin de fer; que la population de l'est du Canada, les ouvriers, les marchands et autres classes ne devraient pas avoir à supporter un nouveau fardeau ou une nouvelle dette en conséquence de la construction du chemin de fer pour favoriser l'exploitation des mines du Klondike. Ces deux caractères sont suffisants pour recommander le contrat aux membres de cette Chambre, au parlement canadien et à la population du pays.

En reprenant mon siège, je suis parfaitement certain que, du moment que ce contrat sera complètement compris,—et je suis convaincu à présent, après les explications claires et lucides données hier soir par le ministre de l'Intérieur, qu'il a été bien compris—du moment, dis-je, qu'il sera compris par tout le pays, l'opposition sera obligée de l'appuyer parce que la population du Canada demandera à ses représentants qu'ils l'appuient, et la population approuvera l'attitude que le gouvernement a prise en cette matière.

M. OSLER: J'espère, M. l'Orateur, que dans cette Chambre, l'on me verra toujours rendre justice à qui justice est due, et, en commençant mes observations sur ce contrat du Yukon, je désire déclarer, sans restriction aucune, que j'admire la grande œuvre que le ministre de l'Intérieur a faite en essayant de trouver d'abord ce qui était nécessaire pour accomplir ce que tous nous désirons, savoir: assurer aux Canadiens la haute-main sur le commerce du Yukon. Le fait d'avoir consacré des mois de son temps à cette affaire, et le fait de nous avoir donné ce que j'accepterai sans aucune discussion comme la meilleure route, d'après ce que nous en savons jusqu'aujourd'hui, par laquelle nous pouvons avoir accès à ces terrains aurifères, ces faits-là, dis-je, lui font honneur à lui et au gouvernement. Je ne trouve rien à redire à la déclaration portant qu'il est absolument nécessaire au reste du Canada d'avoir accès à cette région le plus tôt possible. Ce que j'ai à reprocher au gouvernement, et au ministre de l'Intérieur qui, je crois, a été le promoteur du contrat, ce sont les conditions auxquelles il propose d'atteindre son but.

Hier soir, quand j'ai entendu le ministre de l'Intérieur m'attaquer indirectement sur mes relations d'affaires, j'ai pensé que quelque chose que j'avais dit l'autre soir avait dû le frapper fort, sans quoi il ne se serait pas attardé à attaquer d'anciens contrats, d'anciennes négociations et d'anciens arrangements faits relativement à la construction de chemins au Nord-Ouest.

On a fait force allusions à la construction des deux chemins auxquels j'ai été plus ou moins intéressé, savoir la route de la Qu'Appelle et du Lac-Long, et celle de Calgary et Edmonton. Je déclare ici, sans craindre que l'on me contredise, qu'il n'a jamais existé deux routes subventionnées par le gouvernement, qu'il n'y a jamais eu deux routes qui ont rempli leurs conventions avec le gouvernement depuis le commencement jusqu'à la fin, comme l'ont fait celle de la Qu'Appelle et Lac-Long, et celle de Calgary et Edmonton. Ces routes ont été construites et les contrats exécutés sans que l'on ait manqué à une seule des conventions faites avec le gouvernement. Les députés ministériels se plaisent à dire que des énoncés extravagants ont été faits de ce côté-ci de la chambre, mais on n'en a jamais fait de plus extravagants que ceux faits par les ministres en ce qui a trait aux profits réalisés par ces deux routes. Le ministre de l'Intérieur devrait être le dernier homme à faire un pareil énoncé, car il y a dans son département un double de tous les documents se rattachant aux opérations financières de ces routes. Bien loin d'avoir réalisé des bénéfices, les promoteurs, je crois, du premier au dernier, ont perdu de l'argent. Parlant pour moi seul, je dirai que j'ai personnellement perdu de l'argent, et pour m'être occupé de ces entreprises, je me suis appauvri. Ces chemins ont reçu à titre de subventions de grandes concessions de terres. On a constaté pendant plusieurs années après que ces concessions eurent été faites, qu'il était impossible de les placer sur le marché.

Un rapport d'un comité en date du 5 juin 1888, constate qu'il en coûtait alors au gouvernement $72,755 par année dans ces territoires du nord pour les services postal et militaire. Le gouvernement a accordé un subside annuel de $80,000, pendant vingt ans, pour la construction de chacune de ces routes, mais ce subside n'était pas suffisant pour payer les intérêts sur les obligations. Les terres ont dû être vendues assez cher pour payer 6 pour 100 d'intérêt sur les obligations de la route pendant six ans. Dans le cas de la route de la Qu'Appelle et du Lac-Long, le gouvernement a retenu un tiers du subside en terres en considération de ces $80,000 par année, et le gouvernement le retient encore. Le reste de ces terres a été vendu pour environ $1,000,000 et ce million, en sus des $80,000 par an, a été requis pour payer les intérêts pendant six ans sur les obligations émises pour la construction du chemin.

M. DAVIS (Saskatchewan): J'aimerais demander combien a rapporté la vente des obligations du chemin de fer Régina, Lac-Long et Saskatchewan.

M. OSLER: La vente des obligations a rapporté $2,539,000, et l'on a réalisé par la vente des concessions de terres, environ $980,000. Ces arrrangements sont, je pense, tous en la possession du gouvernement, et l'on peut les examiner en tout temps.

M. DAVIS (Saskatchewan): Voudriez-vous me dire l'estimation du coût de cette route?

M. OSLER: Les entrepreneurs ont reçu $10,000 par mille pour construire la route. Cela peut être un peu plus qu'il n'en coûterait aujourd'hui, mais à cette époque, on considérait ce prix comme très raisonnables, et pendant quatre ou cinq ans auparavant, les entrepreneurs avaient négocié avec le gouvernement et n'avaient pas été capables d'en arriver à des conditions qui leur permettaient de se charger de l'entreprise. Le même prix fut offert à d'autres entrepreneurs, mais ils ne voulurent pas l'accepter, et M. James Ross et ses associés se chargèrent de l'entreprise moyennant $10,000 par mille, et je crois qu'ils ont réalisé des bénéfices comme entrepreneurs. Je n'avais aucun intérêt, ni directement ni indirectement, dans leur entreprise, mais je sais qu'ils ont reçu cette somme, je crois que le gouvernement a tous les documents se rattachant à cette opération, mais s'il ne les a pas, je serai heureux de lui en fournir un duplicata quand il le voudra.

Le chemin de Calgary et Edmonton a coûté $12,600 par mille, et a eu une partie de la concession de terres. Le gouvernement retient maintenant 407,000

acres de la concession de terres comme garantie des $80,000 par année ; et le reste de la concession fut donnée pour payer l'entrepreneur, et la plus grande partie fut vendue pour $1,436,000, somme requise pour payer l'intérêt pendant six ans sur les obligations. Ces deux routes furent exploitées par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ces routes ont virtuellement couvert leurs frais d'exploitation, et seulement cela.

M. Willison, du *Globe*, a publié, l'année dernière, une petite brochure dans laquelle il disait que ces concessions de terres au chemin de fer de Calgary et Edmonton, et à celui de la Qu'Appelle et du Lac Long étaient de terribles exemples d'iniquité. Il a envoyé cette brochure à différents députés, mais pas à tous. L'honorable député de Winnipeg (M. Jameson) m'a montré cette brochure et m'a demandé de la lui expliquer. M. Jameson est venu avec moi à Toronto. Je l'ai conduit chez M. Willison, et ce dernier a offert volontairement d'arrêter la circulation de la brochure, disant qu'il s'était trompé du tout au tout. A l'époque de cette opération, je n'étais pas membre de cette Chambre. Je m'en suis occupé dans le cours ordinaire des affaires, et je n'ai pas fait plus que je n'aurais fait de toute opération semblable. De fait, j'ai fait beaucoup moins, puisque j'ai pris au pair, pour £50,000 des obligations émises par la Compagnie du chemin de fer de Calgary et Edmonton, et à présent, je pense qu'elles valent £35,000 : de sorte que je subis une perte directe de £15,000.

M. DAVIS : J'aimerais demander à l'honorable député s'il a été permis à d'autres personnes d'envoyer des soumissions pour la construction de ce chemin de fer.

M. OSLER : Oui. Quelques années auparavant on avait accordé une subvention de 12,400 acres par mille de Calgary à Edmonton. Des entrepreneurs étaient venus longtemps auparavant pour examiner les choses et avaient refusé de construire le chemin. Je ne dis pas que les entrepteneurs n'ont pas réalisé de bénéfices. Ils ont dû en réaliser ; mais c'est le plus bas prix auquel ce chemin pouvait être construit à cette époque. Il pourrait sans doute être construit pour moins que cela aujourd'hui.

J'espère que mes explications sur cette affaire seront satisfaisantes. Je serai heureux de donner les explications les plus complètes sur tous les détails à tous ceux qui voudront les avoir, attendu que toutes les opérations financières de ces deux routes ont été faites à mon bureau. J'ai été très peiné de voir que le ministre de l'Intérieur, qui doit connaître cette affaire, m'ait attaqué en ce qui s'y rattache.

Maintenant, l'une des raisons qui me portent à m'opposer aux conditions de ce contrat, c'est ce qui s'est passé au sujet de ces deux routes. Le système adopté dans ce pays, en colonisant le Nord-Ouest, a été de faire de fortes concessions de terres pour la construction de chemins de fer, pour éviter les dépenses de deniers. Les paiements sous la forme de concessions de terres amenèrent de grandes extravagances dans la construction de ces routes. Les terres furent vendues à un vil prix, et tous ceux qui avaient des intérêts dans la route étaient censés avoir réalisé des sommes considérables.

Je n'ai pas besoin de dire que, lorsque j'étais intéressé dans ces deux routes, je n'étais pas membre du parlement. J'agissais tout simplement comme homme d'affaires. L'honorable ministre de l'Intérieur, faisant allusion, je suppose, aux concessions de terres faites à ces chemins de fer et autres, a fait l'énoncé que ces terres avaient été fermées et ne payaient pas de taxes et que c'était une terrible tache sur l'administration du parti conservateur. Je ne suis pas ici pour défendre les actes du parti conservateur. Je suis ici pour parler sur ce que je crois être les intérêts du pays, et c'est pour cela que j'ai été envoyé ici. Durant la dernière session, l'honorable ministre de l'Intérieur eut une discussion avec moi et M. Nanton, de Winnipeg, qui est mon associé et qui est le représentant à Winnipeg des propriétaires de ces terres. L'honorable ministre de l'Intérieur nous a demandé si dans le cas où il nous donnerait toutes ces concessions de terres, nous commencerions à payer les impôts dont elles son frappées. Je puis dire que les Compagnies de Calgary et Edmonton, et de la Qu'Appelle et du Lac-Long ont reçu, spécialement dans le cas de cette dernière, de très petites portions des concessions de terres. Le ministre me demanda si dans le cas où toutes ces terres seraient données à la compagnie, je consentirais, à titre de représentant des détenteurs, à payer les taxes sur ces terres. Je lui dis sans hésiter que je le ferais, parce que je crois qu'il est dans l'intérêt du Nord-Ouest que toutes les terres paient des taxes, et surtout les terres que je possède, ou dans lesquelles j'ai des intérêts, je veux bien payer des taxes. Depuis ce temps nous nous sommes efforcés de faire choisir nos terres par le gouvernement, et nous ne sommes pas plus avancés que nous ne l'étions à la dernière session, quand j'ai rencontré le ministre de l'Intérieur. Et il vient ici m'accuser personnellement, comme détenteur de terres, d'être un monopoleur et d'empêcher le paiement des taxes et la colonisation du pays, quoique lui-même n'ait pas fait un pas depuis qu'il est ministre, pour concéder les terres que ces deux compagnie ont gagnées et auxquelles elles ont droit.

Je n'objecte pas à cette affaire du Yukon pour des raisons peu importantes. Je supposerai que le ministre de l'Intérieur a choisi la route qui, d'après tous les renseignements que nous avons, est maintenant censée être la meilleure. Je l'accepte comme telle, et jusqu'à ce que l'on trouve une meilleure route, je n'y objecterai pas, car je crois que le ministre de l'Intérieur, sous ce rapport, a fait son possible. Je blâme cette affaire pour la raison que le parti libéral donne à ce chemin de fer ce qu'il ne devrait pas donner. Chaque année, depuis que l'on construit des chemins de fer dans le Nord-Ouest, autant que je puis me le rappeler, le parti libéral a été opposé à ce que l'on mette des terres entre les mains des compagnies de chemins de fer. Il a attaqué le système comme la plus monstrueuse injustice qui ait été commise dans le pays. Le monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique et les réserves des terres dans le Nord-Ouest ont été considérés par ce parti comme un grand fléau pour le pays. Je reconnais cela. Je dis que lorsque le gouvernement commença à coloniser le Nord-Ouest à titre d'expérience, il pensa qu'il valait mieux donner des terres en paiement de la construction des chemins de fer. Je crois, que l'expérience nous a appris que ce n'était pas un bon système. Le parti libéral s'y est opposé de toutes ses forces pendant des années. Il a dit que c'était une chose pleine de danger pour le pays, en ce qu'elle conduisait presque à la révolution dans le Nord-Ouest ;

que c'était une chose qui empêcherait le Nord-Ouest de prospérer autant qu'il le pourrait sans cela. Et cependant, M. l'Orateur, à la première occasion, après que ces messieurs eurent atteint le pouvoir, à la première occasion où ils se trouvent en présence d'un problème réellement sérieux relatif au bien de ce pays, que font-ils ? Ils craignent d'affronter le problème ; ils ont peur de demander de l'argent au pays. Ils adoptent telle quelle la politique du parti conservateur qui avaient déjà été condamnée, même, je crois, par des conservateurs. Ils se lancent dans cette transaction, et ils donnent une énorme concession, une étendue de 3,750,000 acres du plus beau terrain minier qu'il y ait aujourd'hui dans l'univers, et cela, pour faire construire cent cinquante milles de tramway, appelez-le comme vous voudrez. Ils donnent cela pour la construction de 150 milles de tramway, car c'est tout ce qu'est ce chemin.

Très souvent, dans la chaleur d'un débat ou d'une argumentation, on fait des énoncés qui peuvent être exagérées. L'autre soir, j'ai dit que les 3,750,000 acres concédées aux entrepreneurs de cette route vaudraient plus sur le marché de Londres, aujourd'hui, que les 25,000,000 d'acres de terre arables données au chemin de fer Canadien du Pacifique pour construire 3,000 ou 4,000 milles de route. J'ai été pris à partie pour avoir fait cet énoncé. J'y ai réfléchi et je n'hésite pas du tout à le répéter aujourd'hui. Je dis que si vous placiez, sur le marché de Londres, les 25,000,000 d'acres de terres dans les districts agricoles du Nord-Ouest et les 3,750,000 acres des terrains aurifères du Yukon, vous obtiendriez un prix plus élevé pour les 3,750,000 acres que pour les 25,000,000 que le chemin de fer Canadien du Pacifique a reçues pour sa grande entreprise.

Le gouvernement n'ayant, apparemment, pas d'autre moyen d'en sortir était si désireux d'adopter la politique de l'ancien gouvernement qu'il l'a suivie jusque dans ses moindres détails. Le gouvernement canadien, en accordant des terrains au Calgary et Edmonton et à d'autres lignes a pris bien soin d'exclure de ces concessions les énormes richesses minérales que pouvaient recouvrir ces terrains de prairies. Le gouvernement du jour pour suivre dans ses moindres détails l'ancien gouvernement conservateur a exclu des concessions minières des terres arables sur lesquels nous espérons voir bientôt croître des vergers, des orangers et des bananiers dans la vallée du Yukon. Voilà ce que ne pourront pas contrôler les entrepreneurs.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. OSLER : Vous pouvez bien dire : "écoutez ! écoutez !" Cela vous touche ferme. Maintenant, quant aux $250,000 qui ont été déposées comme garantie de l'exécution de cette entreprise. Je ne suis pas avocat, et l'autre jour quand j'ai demandé si c'était la seule garantie, on s'est moqué de moi. Mais aujourd'hui on veut déclarer devant la Chambre sans réserve et sans contradiction que c'est bien la seule garantie de l'exécution du contrat que possède le gouvernement. L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a essayé de se défendre en disant que les entrepreneurs n'étaient mis en possession de leurs terrains qu'une fois le chemin de fer construit. Mais d'après le contrat, ils peuvent faire mettre de côté leurs terres. L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) hier soir, en montrant sa magnifique carte, nous disait que ce dont il se plaignait à l'égard des concessions de terres dans le Nord-Ouest, ce n'était pas tant que ces terrains n'aient pas été gagnés, mais qu'ils aient été mis de côté et fermés à la colonisation. Je prétends que dans les contrats qui sont devant nous, il n'y a rien qu'un simple particulier ne puisse interpréter comme une obligation pour les entrepreneurs de construire la ligne en cinq ans, un avocat trouverait peut-être moyen de l'interpréter ainsi mais pas un particulier. S'ils ne construisent que dix milles cette année, ils pourront exiger que la proportion de terres à laquelle leur donne droit cette étendue, soit mise de côté, fermée à tous de façon que ni prospecteur ni mineur ne puisse en prendre même une acre.

M. TALBOT : Deux cinquièmes seulement.

M. OSLER : J'admets deux cinquièmes, mais c'est déjà une quantité énorme. Ce sont les meilleurs terrains. S'ils ne réussissent pas à terminer leur chemin pour septembre prochain, mais s'ils en ont construit vingt milles, ils pourront faire réserver la quantité de terre à laquelle cela leur donne droit par mille.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils ne peuvent pas vendre.

M. OSLER : Admis, mais cela n'empêche pas que les terres ne soient mises en réserve. La terre réservée dans les territoires du Nord-Ouest comme l'indique la carte noire exhibée par le ministre de l'Intérieur, ne peut pas être vendue par les compagnies qui la possèdent. Quelquefois, elle est retenue pendant cinq ans avant qu'une autre compagnie puisse l'avoir. Mais ces terrains miniers peuvent être retenus cinq ou dix ans, il n'y a pas de limite de temps fixée quant au contrat pour les terrains mis à part et si, dans les cinq ans, ces messieurs construisent le chemin, ils peuvent, d'après ce que nous savons du contrat, réclamer toute la concession en terre.

La construction de ces 150 milles de chemin n'a rien de terrifiant. C'est un travail aisé. La seule condition un peu dure est celle relative au délai. Je connais MM. Mann et Mackenzie. Ce sont de mes amis et je ne crois pas qu'il y ait au Canada deux hommes qui méritent plus de faire de l'argent pour du bon et honnête travail. Si la ligne peut être construite, ils la construiront. S'ils ne la construisent pas, la confiscation du dépôt de $250,000 n'est qu'une bagatelle pour avoir le privilège de contrôler cette quantité de terrains miniers.

Le ministre de l'Intérieur, nous a dit, tout d'une haleine, que ces pauvres pigeons de Mackenzie et Mann avaient signé un contrat qui les obligeait à prendre en paiement de la construction d'un chemin des terres sans valeur dans une région minière. Mais aussitôt après, c'est presque la phrase suivante, il nous a dit qu'il fallait construire ce chemin parce que l'année suivante 250,000 mineurs énergiques allaient se répandre dans tout le pays. Mais si 250,000 ou 150,000 ou 75,000 ou même 50,000 mineurs entrent dans le pays l'année prochaine, cela paierait les contracteurs de bâtir la ligne sans subside même au double du prix projeté. Le gouvernement se fait une grande gloire de ne pas payer de subventions en argent. Je prétends qu'un homme jouissant d'un certain crédit qui veut se lancer dans

une entreprise, qui veut bâtir un chemin de fer ou une maison, ou dépenser de l'argent d'une façon quelconque ne trouvera pas deux entrepreneurs malins et sérieux qui bâtiront sa maison ou son chemin de fer et prendront en paiement tous les chats et les chiens morts de sa maison. Il n'ira pas les trouver et leur dire prenez tout ceci, ça a de la valeur pour vous, mais ça n'en a pas pour moi, prenez et bâtissez ma maison. Je vous donne ceci pour tenir lieu d'argent.

Croyez-vous, M. l'Orateur, que ces deux entrepreneurs avec des têtes solides sur leurs épaules vont signer un contrat pour bâtir une maison ou un chemin de fer et accepter des chiens et des chats morts en paiement? Ces hommes-là savent ce qu'ils font. L'honorable ministre de l'Intérieur —je regrette qu'il ne soit pas en Chambre maintenant, car il m'a donné l'autre jour un vilain coup de dent—dit que ces hommes vont faire un fiasco terrible, qu'il n'y a pas d'argent à faire, qu'ils courent simplement un risque et qu'il a réussi à le leur faire accepter. En même temps il m'a fait d'un côté à l'autre de la Chambre une véritable offre de sport. Il a dit qu'il considérait que les 25,000,000 d'acres du Pacifique valaient $50,000,000 et qu'il me vendrait une quantité de terrains semblable à celle qui a été donnée à ces entrepreneurs pour $50,000,000. Le ministre pouvait en toute sûreté risquer cette offre qu'il n'avait aucun droit de faire et que je n'avais aucun titre à accepter. J'ai eu dans le temps l'idée qu'un jour peut-être mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), après un bon dîner sur les bords du Yukon—je ne sais jusqu'où il s'est rendu—avait fort bien pu en causant avec les entrepreneurs qui étaient disposés à blaguer un peu, leur faire la même offre sportive qu'il m'a faite: Construisez le chemin et l'on vous donnera ces terres-là. Les entrepreneurs dirent: C'est bien, et le prirent au mot. Et l'honorable député sachant qu'il avait fait une offre qu'il ne pouvait honorablement pas retirer, a présenté cette affaire à la Chambre et nous demande de la ratifier. Personne dans cette Chambre n'est plus convaincu que moi de l'importance d'ouvrir un chemin de fer dans ce pays. Le gouvernement s'est engagé à suivre complètement, absolument et jusqu'au dernier mot les assertions de M. Ogilvie. Il croit aux richesses de ce pays telles que les exposent les écrits de M. Ogilvie.

Eh bien, si la dixième partie seulement de ce que dit M. Ogilvie est vraie, le Canada possède l'Eldorado du monde, les champs d'or les plus riches qui aient jamais été découverts. Le chef du gouvernement, l'autre soir, à ma grande surprise a demandé aux députés de perdre une soirée de travail de la Chambre—si tant est que c'était la perdre—pour écouter la conférence de M. Ogilvie. Je crois que M. Ogilvie est un des plus beaux types de Canadien que nous possédions. Je crois que ce qu'il dit est vrai et qu'il n'exagère pas. En tout cas, je suis certain qu'il n'exagère pas volontairement. Le ministre de l'Intérieur nous dit que tant de personnes vont pénétrer cette année dans le pays que nous ne pourrons pas avoir pour eux les soins qu'ils requièrent sans prendre des précautions extra-spéciales. Pourtant, en même temps, le chef du gouvernement nous demande de consacrer une soirée de séance de cette Chambre, pour aller entendre M. Ogilvie, de telle façon que l'on puisse télégraphier dans le monde entier que la Chambre des Communes du Canada a perdu un soir à écouter un rapport sur les champs d'or, sujet plus important que toutes les délibérations de cette Chambre. Or, je crois que les champs d'or sont énormément riches et que le Canada ne saurait trop faire pour s'assurer le commerce de ce pays. J'admettrai que probablement c'est le meilleur chemin en partant de la côte du Pacifique mais, de grâce, je ne comprends pas comment la construction de ce chemin peut donner ce commerce au Canada. La farine et les autres marchandises sont transportées là de Seattle et de San-Francisco. Comment nos marchands de l'Est, comment Winnipeg même peuvent-ils lutter avec le Territoire de Washington pour envoyer là-bas de la farine, même si les Américains ont à payer des droits? J'ai beaucoup cherché à comprendre comment la construction de ce chemin pouvait nous procurer le commerce et je n'ai pas réussi. La route est ouverte au monde entier pour expédier des marchandises.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Pas aux mêmes conditions que les Canadiens.

M. OSLER: Mais sans la politique nationale, sans les droits imposés sur les objets manufacturés par le parti conservateur, les conditions seraient les mêmes. Si nous avions le libre-échange, si le leader de cette Chambre, le médaillé de Cobden, avait ses coudées franches et avait imposé au pays le libre-échange, il entrerait dans ce pays mille livres de marchandises provenant des Etats-Unis contre une du Canada. Le ministre de l'Intérieur a dépensé trois longues heures en vaines paroles pour nous montrer que c'était la meilleure route. Je n'ai pas entendu combattre ni contredire cette assertion dans cette Chambre. A ma connaissance, nous admettons tous que c'est la meilleure route d'après les informations que nous possédons. Mais le ministre de l'Intérieur a pris trois heures à gesticuler frénétiquement et à affirmer que c'était une grande affaire pour le pays de posséder cette route. Je ne sais pas si c'est réellement la meilleure route, mais je veux bien le prendre pour acquis. Je crois que le ministre de l'Intérieur a fait de son mieux pour s'assurer de la chose et je crois qu'il a rapporté honnêtement et franchement qu'elle était la meilleure route et j'accepte son avis. Le ministre de l'Intérieur a clos son grand discours par les menaces contre ceux qui le combattent. Il menace l'opposition et le Sénat aussi, je suppose, en disant que s'ils repoussent le bill ils auront à porter le poids de la responsabilité de la perte de ce pays pour le Canada. Assertion plus outrageante ne pourrait être proférée devant une assemblée canadienne. Si le ministre de l'Intérieur ou le gouvernement pense ne fût-ce qu'un instant que le Canada court le risque de perdre ce pays par suite de l'entrée d'un certain nombre d'hommes armés à quelque nationalité qu'ils appartiennent, le Canada doit consacrer toutes ses ressources qui sont énormes et permettent d'accomplir de grandes choses à construire un chemin de fer jusqu'à ce pays, à n'importe quel prix, afin qu'à l'avenir ce pays soit sous notre juridiction aussi complètement et aussi incontestablement qu'il l'est maintenant. Mais, qu'ont-ils fait? Ils ont passé avec deux hommes un contrat qui impose une amende de $250,000 pour assurer l'achèvement de la ligne le 1er septembre.

M. l'Orateur, à une heure d'avis n'importe qui peut déposer $250,000 sur la garantie de pareils terrains miniers et d'un tel contrat. Une confiscation de ce montant pour la possession de ces terrains pendant un an est une bagatelle. Le pays aurait approuvé le gouvernement de construire lui-même ce chemin, si grand que soit le risque, si l'on pouvait soupçonner que des hommes en armes puissent s'emparer de la région. Ce contrat, tel que primitivement présenté à la Chambre, concédait une charte que pourrait obtenir n'importe quel citoyen du monde. Le chef de l'opposition a attiré sur ce point l'attention du premier ministre et le contrat a été amendé à cet égard.

Une VOIX : On a promis de l'amender.

M. OSLER : Oui, on a promis de l'amender de telle façon que les directeurs de la compagnie soient sujets britanniques. M. l'Orateur, rien n'empêche les entrepreneurs de vendre tout, de liquider tout leur contrat à n'importe qui, à n'importe quels spéculateurs des Etats de l'Ouest. Ils peuvent naturaliser quatre ou cinq de leurs commis, citoyens britanniques et les nommer directeurs de façon à contrôler la ligne sans entraves. Quant à la question internationale qui a trait à la navigation des rivières, je ne veux pas la traiter, parce qu'elle ne m'est pas familière. Il y a d'autres personnes qui peuvent l'exposer mieux que moi, car je ne parle qu'au point de vue des affaires. Le contrat à première vue, m'a semblé le contrat le plus extraordinaire et le plus stupéfiant que j'eusse jamais vu. J'en ai parlé à la hâte, il y a quelques jours. Quelques-uns de mes amis m'ont pas mal pris à partie pour ce que j'avais dit alors et j'ai essayé de revenir sur l'opinion que j'avais exprimée. J'ai donné la considération la plus large à l'avis exprimé par le ministre de l'Intérieur qui habile, patriote et honorable comme je le sais être, a certainement étudié à fond toutes ces choses, mais je ne puis changer l'opinion que j'ai déjà émise que le contrat a été signé sans l'étude nécessaire de son contenu.

La concession de terres est vicieuse en principe. Le ministre de l'Agriculture nous a montré sur une carte cette concession sous la forme d'une tache noire sur un fond énorme. Mais cela ne représente pas l'emplacement réel où se fera le choix des terres en vertu de ce contrat, il doit se faire sur l'immense espace indiqué dans la carte. En dépit de ce qui a été dit pour l'enregistrement de cinq mineurs travaillant en commun, je m'en tiens à à croire que les entrepreneurs sont des gens habiles, et je crois que si l'entreprise était mienne, je veillerais à avoir de bons hommes pour guetter les prospecteurs les plus intelligents et lorsqu'ils feraient une découverte sur l'une de ces réserves, je courrais vite au bureau d'enregistrement avec une ligne de base pour englober toute les réserves que ces quelques mineurs n'auraient pas pu prendre. Je ne suis pas bien au courant des règlements miniers, mais je crois qu'un mineur ne peut pas réclamer plus d'une acre. Si je trompe, corrigez-moi ?

Eh bien, cinq mineurs peuvent s'entendre et inscrire ; cinq mineurs prennent cinq acres, 50 mineurs 50 acres, 500 mineurs, 500 acres dans d'étroite bande de terre que le ministre nous montrait ce soir. Il nous a montré ce petit espace noir comme si c'était la seule partie du pays où l'on pût trouver de l'or. Mais, les réserves que ces hommes vont choisir seront sûrement la plus belle partie des terrains miniers de la région. J'admets que c'est une spéculation mais il importe de savoir si c'est une grande ou une petite spéculation. Le gouvernement en est venu à la conclusion que la spéculation était considérable, sans quoi il n'aurait pas encouru la dépense de faire publier le livre de M. Ogilvie par milliers, pour être distribué partout, afin de faire venir des masses considérables de monde dans ce petit pays qui, d'après leur propre rapport est déjà trop peuplé, ajoutant de nouvelles bouches à celles qui vont là-bas mourir de faim, d'après la théorie du gouvernement, jetant de l'huile sur les flammes que le gouvernement redoute de voir surgir dans ce pays pour mettre en danger notre héritage national. M. l'Orateur, si le ministre de l'Intérieur était à son siège, je lui dirais que je crois, comme Canadien, que quoi qu'il arrive dans cette région le Canada est à même de le conserver et le conservera dans l'avenir comme partie intégrante de notre pays. Je ne crois pas que nous soyions obligés d'y envoyer une armée pour le garder en notre possession si nous n'y construisons pas ces 150 milles de chemin de fer--qui peuvent se construire cette année ou dans deux ans, au risque d'une confiscation de $250,000. En même temps, le gouvernement annonce partout et proclame en Chambre à l'adresse du monde entier que c'est la contrée la plus riche en or qui existe sur la surface du globe. Je désire certainement assurer au Canada le commerce de ce pays ; je désire voir cette région ; se développer et devenir pour le Canada une source de force et j'appuirai le gouvernement dans tout ce qu'il fera pour arriver à cette fin. Mais je ne crois pas qu'il prenne la bonne voie pour arriver à son but. Il court le risque de n'avoir jamais de chemin de fer ; il gaspille la plus grande partie des terrains miniers ; il fait comme je l'ai dit des esclaves de tous les prospecteurs qui pénètrent dans la région, comme l'a dit le ministre des Chemins de fer, s'il entre 250,000 prospecteurs dans ce pays, il n'y a pas de pouvoir au monde qui les empêchera de miner sur les terres des entrepreneurs. Le résultat sera que, dans deux ans, le gouvernement sera obligé de racheter des entrepreneurs leurs concessions au prix qu'ils demanderont. Je n'ai pu concevoir aucun motif, je n'ai entendu ni du ministre de l'Intérieur, ni du ministre de l'Agriculture, ni du ministre des Chemins de fer aucun argument de nature à modifier la première impression que je m'étais formée en lisant le contrat.

Bien des journaux, je vois, ont un peu donné à entendre qu'en ma qualité de directeur de la Compagnie du Pacifique, je resterais silencieux sur cette question. Je désire dire, M. l'Orateur, que dans cette Chambre, je ne représente aucune corporation ni personne, sauf la circonscription électorale qui m'envoie ici agir au point de vue des meilleurs intérêts du Canada, et si, quelque jour, mes intérêts privés entraient en conflit avec les intérêts publics, je renoncerais aux uns ou aux autres.

M. BERTRAM : Après avoir écouté les déclarations habiles, convaincantes et compréhensibles du ministre de l'Intérieur à l'égard de la question actuellement soumise à la Chambre, après avoir entendu avec grand plaisir l'argumentation serrée que le ministre de l'Agriculture a faite aujourd'hui devant la Chambre, je pense qu'il ne me reste que peu de choses comme humble membre de cette Chambre à ajouter, sauf à accentuer quelques uns des arguments énoncés par mes prédécesseurs plus

à même que moi de traiter la question. J'ai suivi aussi attentivement les arguments de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) et je suis heureux de pouvoir dire que, sur plusieurs points, j'éprouverai du plaisir à l'appuyer sur certaines choses qu'il a dites à cet égard. Il dit et j'espère qu'il pourra maintenir sa position à ce point de vue qu'il n'est pas venu dans cette Chambre pour défendre le parti conservateur. Je souhaite qu'il puisse rester là, mais j'aimerais bien aussi le voir aller un peu plus loin et nous dire qu'il n'est pas venu ici simplement pour attaquer le parti libéral. J'ai été un peu surpris de lui voir dire que les entrepreneurs dont il parle dans des termes si élogieux sont en état de se retirer ou de vendre à quelqu'autre personne pour être libérés de toute responsabilité.

M. OSLER : Non.

M. BERTRAM : J'ai compris qu'il disait qu'ils pouvaient vendre tout l'entreprise.

M. OSLER : J'ai dit qu'ils pouvaient vendre la ligne une fois bâtie.

M. BERTRAM : Son argument tel que je l'ai compris était qu'il n'y avait aucune garantie que ces messieurs rempliraient leurs engagements ; qu'en dehors des $250,000 qu'ils avaient déposées, il n'y avait rien qui les forçât à exécuter ce contrat dans les quatre ou cinq année suivantes. M. l'Orateur, le gouvernement à passé un contrat avec des gens solvables et en dehors de la garantie de $250,000 qu'ils ont donnée, ils ne peuvent pas échapper aux obligations que leur crées ce contrat tant que le chemin de fer ne sera pas construit jusqu'au lac Teslin. Je ne puis m'imaginer qu'elle meilleure garantie le gouvernement pourrait exiger autre que celle qu'il possède en cette affaire. J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Toronto-Ouest dire à cette Chambre que les entrepreneurs pouvaient ne pas remplir leur contrat avant deux ou trois ans. S'il y a quelque chose que les entrepreneurs sont tenus de faire dans leur propre intérêt, sans même tenir compte de l'intérêt public ou du contrat, seulement dans leur propre intérêt, c'est de faire construire ce chemin de fer le plus tôt possible, car rien ne peut leur garantir que dans quatre ans ou même dans dix ans, on trouvera encore de l'or au Klondike ou le pays aura un commerce quelconque. Si les entrepreneurs prennent trois ou quatre ans, ils ne pourraot pas obtenir la concession de terre. Qu'arrivera-t-il ? Il arrivera qu'une foule de prospecteurs vont sillonner le pays et s'il y a des terres de valeur, ils vont les prendre. Par conséquent, la question est du plus haut intérêt pour les entrepreneurs eux-mêmes. Ils ont intérêt à achever leur contrat le plus tôt possible pour en tirer quelque chose. Dans ces conditions, l'assertion de l'honorable député de Toronto-ouest m'étonne grandement.

J'ai écouté les arguments exposés à cette Chambre contre l'acceptation du contrat et je pensais, d'après la haute position qu'occupe l'honorable député de Toronto-ouest, qui est un homme habile et important, que s'il y avait un homme qui pût fournir quelque chose de substantiel dans le débat, sous forme d'argument contre le contrat, c'était bien lui. J'ai écouté attentivement ce qu'il a dit, et bien qu'il ait discuté plusieurs des détails, dans tout son discours il n'y avait aucun argument contre le contrat, sauf celui-ci, savoir : que le gouvernement aurait dû construire la ligne lui-même et ne pas faire de concession de terre aux entrepreneurs. L'honorable député fait cette déclaration quand tout le monde sait que pendant un si grand nombre d'années le gouvernement conservateur a donné aux lignes de chemins de fer des subventions en terres, et il indique ainsi que les conservateurs renoncent à cette politique ; de fait, l'honorable député reconnaît virtuellement qu'après 18 années de régime conservateur pendant lesquelles a fonctionné le régime des subventions en terres, cette politique était gravement erronée. Je suis heureux de voir l'honorable député adopter cette manière de voir et je partage son avis et je suis sûr que la politique du parti libéral est de cesser de donner certaines concessions en terres à des compagnies de chemin de fer. Les terrains agricoles ne devraient pas être donnés à des compagnies de chemin de fer, mais devraient être conservés pour le bénéfice du peuple. L'argument avancé par le ministre de l'Intérieur était très fort et se recommande à l'attention de la Chambre, car en concédant des terrains agricoles, que faites-vous ? C'est le travail du peuple qui leur donne de la valeur, et si on les concède à des chemins de fer, le peuple qui les fait valoir n'en obtient pas les bénéfices. Les terrains miniers doivent être développés par ceux qui les possèdent et on ne peut les développer qu'à grands frais.

Je partage entièrement l'avis du ministre de l'Agriculture lorsqu'il dit que le gouvernement en est arrivé à la conclusion, sage suivant moi, et qui sera approuvée par le peuple, qu'il ne faut pas demander à la population de l'est du Canada de fournir encore quatre ou cinq millions de dollars pour la construction d'un chemin de fer qui ne trouvera peut-être du trafic que durant quelques années. Les revenus de ce chemin sont tout à fait problématiques, et il était du devoir du gouvernement de ne pas mettre à la charge du pays une dette permanente pour maintenir un chemin de fer qui, une fois construit ne sera peut-être exploité que durant une période relativement courte ; lorsque le gouvernement construit un chemin de fer à travers une région agricole, la dette dont il grève le trésor public a pour résultat de rapporter au moins certains bénéfices assurés, et une dépense de cette nature est justifiable. La politique du gouvernement, relativement à ce contrat, était bien définie, il était fermement décidé à n'accorder pour aucune raison une subvention en argent pour ce chemin de fer, les entrepreneurs devraient se contenter d'un subside en terres. Ces deux subventions sont tellement différentes l'une de l'autre qu'il est impossible d'établir entre elles aucun point de comparaison, et nous devrions être capables de saisir cette différence.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a aussi fait allusion à la question des routes, et il ne s'accorde pas toujours avec le principe qu'il a d'abord posé. C'est avec plaisir que j'ai entendu l'honorable député et l'honorable chef de la gauche déclarer qu'il était admis de tous que la route choisie était la meilleure. S'il n'y a pas divergence d'opinion sur ce point, pourquoi toute cette discussion ? Est-ce parce que c'était la seule route qui pouvait être ouverte au trafic cette année ? toute autre route aurait fait perdre au Canada le commerce qui va se faire cette année avec le Klondike, et que nous allons obtenir grâce à ces moyens de

transport faciles, il me semble que sous ce rapport il ne peut y avoir divergence d'opinions.

On a dit et répété qu'il pourrait bien se présenter certaines difficultés relativement à la route de la rivière Stikine. Je considère que la question des droits de douanes qui a été soulevée, n'est pas d'une aussi grande importance qu'on veut le faire croire, c'est plutôt une question de détails, car le gouvernement et le pays n'ignorent pas qu'il n'est pas nécessaire qu'un vaisseau parte directement de Wrangel pour remonter le cours de la rivière Stikine et atteindre Telegraph-Creek. Nous savons que les cargaisons peuvent être transbordés à Port-Simpson, et d'après moi le coût du transport de ces cargaisons de Port-Simpson à Telegraph-Creek ne serait pas beaucoup plus élevé qu'en partant de Wrangel pour remonter la rivière Stikine et atteindre Telegraph-Creek. Le Port-Simpson n'est situé qu'à 170 milles de Wrangel. Ainsi donc, que les Américains nous traitent ou non en amis, nous ne sommes pas à leur merci relativement à cette route ; mais j'espère qu'ils vont agir en amis dans le règlement de cette question, car ils ne peuvent être intéressés à nous susciter des obstacles pour nous empêcher d'obtenir un commerce qui nous appartient, et la jouissance de la navigation libre de la rivière Stikine. Et même, si nous sommes obligés d'arrêter à Port-Simpson pour pouvoir entrer ensuite librement dans cette région, cela ne nous empêchera pas de bénéficier de ce commerce exceptionnel, et il ne peut y avoir de doute sur ce point. Le ministre de l'Agriculture dit qu'après avoir étudié la question, et l'avoir discuté avec d'autres personnes il est porté à croire que les barges pourraient être remorquées de Victoria et Vancouver par voie de Wrangel et de la rivière Stikine jusqu'à Telegraph-Creek. D'après les renseignements que je possède, et j'ai étudié la question avec soin, j'ai même construit des bateaux pour la navigation sur la rivière Stikine, je ne pourrais affirmer positivement, mais je suis sous l'impression que la chose peut se faire. Dans ce cas, cette route serait beaucoup plus avantageuse pour tous, car cela permettrait d'envoyer directement les marchandises de Victoria ou Vancouver à Telegraph-Creek ; sans être obligé d'opérer aucun déchargement.

Bien des choses ont été dites relativement au coût du chemin de fer, on a prétendu que ce chemin, étant à voie étroite, il en coûterait peu pour le construire et que par conséquent les entrepreneurs allaient pouvoir réaliser des bénéfices considérables. Le ministre des Chemins de fer a dans son discours objecté à certains énoncés contenus dans le rapport de l'ingénieur, qu'il considère comme n'étant pas tout à fait exact, ou une estimation juste du coût de la construction d'un chemin de fer de Telegraph-Creek au lac Teslin. La réponse faite à cette partie du discours de l'honorable ministre par le chef de l'opposition m'a grandement surpris, parce qu'il a dit n'avoir jamais vu dans toute sa carrière un ministre de la Couronne condamner le rapport de son propre ingénieur et voulant faire croire qu'il comprend bien mieux la question que ce dernier. Je désire faire remarquer à la Chambre que le coût de la construction de ce chemin de fer, étant donné le court espace de temps que les entrepreneurs ont à leur disposition, va être pour ainsi dire doublé. Je ne crois pas qu'il soit possible à aucun entrepreneur, dans ces conditions de faire une estimation du coût réel de la construction de ce chemin de fer, et cela pour la raison bien simple qu'il est incapable de dire ce qu'il sera obligé de payer pour les gages des ouvriers. Le chemin doit être construit dans un temps limité, pour en arriver là les entrepreneurs doivent trouver des ouvriers à n'importe quel prix, et puisqu'il en est ainsi, les frais de construction seront bien plus considérables. La déclaration faite par l'honorable ministre des Chemins de fer et à laquelle a fait objection l'honorable chef de l'opposition, avait pourtant bien sa raison d'être. La réponse de l'honorable chef de la gauche ne m'a pas surpris du tout, parce que je constate que lorsqu'il a quelque chose à dire de cette nature, il s'exprime toujours dans un langage vigoureux, et pour me servir de sa propre expression dans un langage "étonnant." Voici les propres paroles du ministre des Chemins de fer et Canaux :

Je suis prêt à dire ici, comme je l'ai alors réellement déclaré, que je ne considère pas qu'on puisse placer beaucoup de confiance en des estimations concernant le coût de construction d'un chemin de fer en cette contrée-là. Le coût de construction des chemins de fer est subordonné dans une si grande mesure aux conditions climatériques, à la distance nécessaire au transport des approvisionnements, des matériaux et de l'outillage, à diverses circonstances comportant l'inconnu, que nul ne pourrait estimer ce coût d'une manière bien certaine. Je remarque que notre ingénieur a fait une estimation dans laquelle il fixe à $25,000 le coût de construction d'une voie ferrée comme celle-là, et j'observe que cette estimation renferme des détails que je ne me croirais pas justifiable d'accepter, relativement au coût de construction des chemins de fer.

A l'appui de la déclaration faite par l'honorable ministre (M. Blair), je dois dire que j'ai remarqué qu'il y avait certains item dans cette estimation faite par l'ingénieur de ce que coûterait la construction du chemin, qui ne pouvaient être considérés comme étant exacts. Je crois que l'ingénieur en préparant son estimation, a simplement mentionné ce que coûterait dans des conditions ordinaires la construction d'un chemin de fer de ce genre, sans prendre en considération l'endroit où il doit être construit et le délai restreint accordé aux entrepreneurs. Par exemple l'ingénieur prétend que des rails d'acier, rendus à Telegraph-Creek et le long du chemin de fer projeté coûterait $30 par tonne. Je crois, au contraire, que le ministre des Chemins de fer avait raison quand il disait qu'il en coûterait cette somme seulement pour payer le transport de ces rails jusqu'à cet endroit. Toute personne connaissant la valeur des rails et ce qu'il en coûte pour les faire transporter, sait parfaitement bien qu'ils ne peuvent être achetés et livrés pour ce prix à Telegraph-Creek ou le long de cette ligne de chemin de fer. Je mentionne cet item en particulier simplement pour démontrer que dans l'estimation préparée par l'ingénieur l'on ne tient pas compte des difficultés que les entrepreneurs vont avoir à surmonter dans la construction de ce chemin. Le ministre des Chemins de fer et Canaux avait donc raison de dire que $30 était le prix payé dans des circonstances ordinaires, mais qu'il ne pouvait en être ainsi dans le cas actuel.

On a dit bien des choses au sujet du Klondike et des sommes extraordinaires que ces entrepreneurs vont recevoir pour la construction de ce chemin de fer. Après tout, c'est là la question la plus importante de la discussion, et toutes les autres n'ont trait qu'à des questions de détails. La question du choix de la route, est réglée, il en est de même de la nécessité qu'il y a de construire le chemin de fer et de l'importance qu'il y a d'obtenir pour le

peuple de ce pays le commerce du Klondike, nous sommes tous d'accord sur les différents points. Donc le seul point sur lequel il peut maintenant y avoir divergences d'opinions est celui-ci : le gouvernement paye-t-il trop cher pour la construction de chemin de fer? Rien n'est plus facile que de faire des calculs fantastiques relativement à la richesse du Klondike. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) nous a dit ce soir que d'après M. Ogilvie cette région renfermait des terrains d'une richesse fabuleuse, et qu'une foule de gens s'y précipitaient, et l'honorable député (M. Osler) a ajouté que de fait ces entrepreneurs allaient obtenir l'une des plus riches régions aurifères. D'après moi, nous trouvons dans la conclusion du rapport de M. Ogilvie une estimation juste de la valeur de cette région et de ce qui va probablement résulter de ce qui se passe aujourd'hui dans cette partie du pays. M. Ogilvie dit :

Pris dans son ensemble, nous possédons un vaste champ, dont les perpectives sont aussi belles que celles de toute autre région d'une égale étendue, au monde. Les conditions naturelles ne sont pas aussi avantageuses que dans un grand nombre d'autres endroits, mais le temps et l'esprit d'entreprise finiront sans aucun doute par aplanir un grand nombre d'entre elles, et la récompense en sera grande.

Dans cette partie de son rapport M. Ogilvie ne parle pas d'une manière bien brillante de la richesse qui attend chacun de ceux qui se rendront dans cette région. Notre pays est actuellement pris de ce que je pourrais appeler la fièvre de l'or, et, règle générale, l'expérience nous démontre que les prévisions faites dans ces circonstances, ne sont jamais exactes. Il en a été de même partout. Je n'ai pas l'intention de jeter de discrédit sur ces rapports, mais je suis persuadé que l'on constatera ici comme il a été constaté dans d'autres pays, que des milliers de personnes qui vont se rendre au Klondike, n'y trouveront pas d'or, et seront désappointées.

La nature semble avoir établi comme règle, que si vous voulez obtenir quelque chose de valeur en ce monde, il faut travailler dure et ferme pour l'obtenir, et il ne faut pas s'imaginer, comme certaines personnes le croient, qu'une fois rendu au Klondike l'on n'a plus qu'à ramasser l'or. Par conséquent, lorsque nous en venons à estimer la valeur des terrains donnés à ces entrepreneurs, nous ne devons pas oublier que cette valeur est purement problématique. J'ai écouté attentivement la plupart des discours prononcés par les honorables membres de la gauche et il m'a semblé qu'ils en étaient tous venus à la conclusion que les entrepreneurs ne courraient aucun risque. Je ne suis pas un millionnaire, M. l'Orateur, malgré que cela me ferait bien plaisir, mais tous les hommes que j'ai connus qui ont amassé des fortunes considérables dans des spéculations de tous genres, n'ont jamais craint d'encourir de grands risques. Nous savons tous que pour réaliser de fortes sommes d'argent il faut absolument risquer beaucoup. Il existe quelques millionnaires au Canada, et si vous pouviez connaître leur histoire intime vous y verriez les années d'anxiété, de travail ardu, d'inquiétudes et de nuits sans sommeil qu'ils ont passé par suite des risques qu'ils ont dû encourir avant de devenir millionnaire. Un grand nombre d'entre nous ne voudraient pas passer par d'aussi rudes épreuves, même avec l'espoir de devenir millionnaires. Je soutiens que MM. Mackenzie et Man risquent beaucoup en acceptant ce contrat. Je ne prétends pas dire qu'il ne leur sera pas possible de réaliser de fortes sommes d'argent.

M. BERTRAM.

J'espère qu'ils vont faire de l'argent, et je suis convaincu que le gouvernement apprendra avec plaisir qu'ils ont réussi à faire de ce contrat une entreprise rémunératrice, parce que si les entrepreneurs n'y font pas d'argent nous serons tous désappointés, au contraire s'ils font de l'argent le pays s'en ressentira. Ces entrepreneurs risquent beaucoup, et si nous lisons le contrat nous nous demandons naturellement ce qu'ils reçoivent en retour de ces $3,000,000, ou $4,000,000 ou $5,000,000 qu'ils vont peut être être obligés de dépenser. On leur dit simplement dans le contrat d'aller et d'explorer cette froide région du Klondike, et d'extraire ce qu'ils pourront du sol pour se payer. Nous savons que ce n'est pas toujours en un jour que les prospecteurs découvrent des claims de valeur. Souvent ils travaillent des années dans les plus riches régions minières d'un pays sans rien trouver. Ce n'est que de temps à autre qu'un d'entre eux réussit. Il y a une clause de ce contrat que je suis surpris de voir accepter par les entrepreneurs. J'ignore si elle a fait le sujet de quelque discussion ; mais si j'avais été à la place de ces derniers j'aurais certainement exigé que l'on me permît de choisir une certaine étendue de ces terres immédiatement après la signature du contrat, et cela pour la raison bien simple que, si ce que dit la presse du pays est vrai—et j'espère que ces journaux disent la vérité—il va y avoir un nombre extraordinaire de prospecteurs qui vont se rendre au Yukon cette année, et d'ici à quelques mois ils se seront emparés de la meilleure partie du territoire. De sorte que, avant que les entrepreneurs puissent choisir quelques terrains dans le but de se refaire un peu des dépenses encourues, les prospecteurs auront eu le temps de se choisir des terrains là où bon leur a semblé, et les entrepreneurs ne pourront pas y toucher. Je suis étonné de voir que le gouvernement ait réussi à insérer cette clause dans le contrat. Je ne sais pas si elle a été discutée ; mais je suis porté à croire que les entrepreneurs s'y opposaient, car il ne semble pas raisonnable de croire qu'ils auraient pu signer un contrat contenant de si lourdes obligations de leur part, sans pouvoir choisir quelques-uns de ces terrains avant le milieu de juin, comme nous l'a dit le ministre de l'Intérieur. Voilà un des risques que courent les entrepreneurs. Il est possible que la chose tourne à leur avantage, mais dans tous les cas, c'est un risque, et un bien grand risque qu'ils courent.

Un honorable membre de l'opposition a déclaré que ce chemin de fer aurait dû être construit par les entrepreneurs sans que ces derniers reçoivent la moindre subvention en terres, parce que le trafic du chemin suffirait pour les payer. C'est l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) qui a, je crois, prétendu que la compagnie, en exigeant $100 pour le transport de chaque voyageur et $50 pour chaque tonne de marchandises—je vous prie de remarquer ces chiffres—serait en position de faire énormément d'argent. Mais ce qu'il y a de plus extraordinaire dans cette remarque, c'est que le coût du transport d'une tonne de marchandises par ce chemin de fer devrait coûter $50, tandis que les entrepreneurs allaient pouvoir faire transporter des rails d'acier le long de la ligne du chemin de fer pour $30 la tonne. Ce calcul m'a semblé quelque peu étrange. Maintenant, les entrepreneurs ont-ils quelques garanties qu'il y aura du trafic sur ce chemin durant deux ou trois ans passé cette année? Je dis qu'ils n'en ont pas. Il n'y a rien

qui puisse leur dire que cette fièvre du Klondike va durer plus d'un an ; et si elle ne dure pas, ils subiront une perte sérieuse ; il n'y aura pas de trafic pour le chemin de fer. Je dis donc qu'ils n'ont aucune garantie que ce chemin va leur rapporter certains profits dans un délai déterminé. S'il s'agissait de quelque chose de permanent, quelque chose qui devrait durer dix, quinze ou vingt ans, ou même une plus courte période, vous pourriez faire un calcul approximatif des profits que pourrait rapporter le trafic. Puisque les entrepreneurs courent ce risque et consentent à être payés en terres dont la valeur est inconnue, ils ont droit de recevoir une grande étendue de ces terrains. Une autre obligation contractée par les entrepreneurs, se rapporte au délai, et ce n'est pas la moindre, parce que, après tout, si le chemin de fer n'est pas terminé le 1er septembre, ne seront-ils pas exposés à perdre leur dépôt de $250,000 ?

Quelques VOIX : Non.

M. BERTRAM : Et qu'adviendra-t-il de toutes les dépenses qu'ils auront faites jusque-là ? La perte qu'ils sont exposés à faire sous ce rapport est très grande.

Il est tard, et ce n'est pas mon intention de retenir la Chambre, parce que, comme je l'ai déjà dit, un grand nombre de choses ont été dites dans cette chambre qui n'avaient aucun rapport avec ce contrat, et avaient trait à d'autres questions. Dans tout ce contrat nous n'avons qu'une question à régler : payons-nous trop cher pour la construction du chemin de fer ? Quant au montant que nous payons, je puis dire sans crainte que nous n'en connaissons pas la valeur réelle—nous ignorons ce que nous donnons. Mais nous savons parfaitement que l'étendue des terres que nous accordons n'est qu'une faible portion du territoire tout entier. Lorsque j'ai dit, dans une autre occasion, que cette quantité de terres indiquée en chiffres semble très considérable, mais que sur la carte ces terrains n'occupent qu'un bien faible espace, cette idée m'était venue en jetant les yeux sur la carte que m'a montrée M. Jennings, et sur laquelle cette subvention ne représente qu'une petite portion de cet immense territoire.

Il y a une autre question très importante relativement à cette subvention en terres. Cela veut dire simplement que la compagnie va être obligée de se rendre sur les lieux, et d'exploiter ces terres et de leur donner de la valeur ; et le commerce ainsi que les affaires que ce développement va créer est d'une bien plus grande importance pour ce pays, que l'extraction de l'or lui-même. Le chef de l'opposition a dit qu'il en coûtait presqu'autant et même plus, pour extraire l'or que sa valeur réelle, et je crois que cette prétention est juste. Dans tous les pays miniers, si vous prenez en considération les énormes d'épenses qui sont faites de la part des particuliers et des compagnies, vous en arrivez à la conclusion que la quantité d'or extraite est bien faible comparée aux dépenses.

M. DAVIN : L'honorable député veut-il me permettre de lui demander en sa qualité d'homme d'affaires en quoi cela se rapporte au contrat ?

M. BERTRAM : Voici quel rapport cela a avec le contrat ; le gouvernement a trouvé une compagnie qui va prendre une certaine étendue de terrain et l'exploiter ; autrement ils ne pourront pas être payés pour la construction du chemin. Le développement de ces terres augmentera le commerce et le bien-être général du pays. Voilà une des raisons qui me font dire qu'il est avantageux de trouver une compagnie qui consent à être payée en terrains de cette valeur. Le gouvernement a certainement fait ce qu'il y avait de mieux à faire dans les intérêts du pays en général. Je crois qu'il a agi avec sagesse et prudence, en nous assurant le commerce de cette partie du pays, et cela sans ajouter un sou à la dette nationale. Les entrepreneurs courent un grand risque, mais il est aussi possible qu'ils fassent beaucoup d'argent et s'ils réussissent à retirer de grands bénéfices de cette entreprise, cette région et le pays tout entier en ressentira les effets bienfaisants. Plus ce contrat sera étudié et examiné avec soin, plus la Chambre et le pays se convaincront que le gouvernement a agi avec prudence et sagesse.

M. HUGHES : Je propose que le débat soit ajourné.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 18 février 1898.

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

PRIÈRE.

PREMIÈRES LECTURES.

Bill (n° 22) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Pacifique. (M. Davis, Alberta).

Bill (n° 23) constituant en corporation la Compagnie de tramway de la rivière Lewes (à resp. limitée.) (M. Morrison).

Bill (n° 24) modifiant la charte de la Banque Union du Canada. (M. Belcourt).

Bill (n° 25) constituant en corporation la Compagnie du Pont de l'Ontario et Québec. (M. Belcourt).

Bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la rivière de la Chaudière (*Kettle River Railway Co.*) (M. Bostock).

Bill (n° 27) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Cañon. (M. Britton).

Bill (n° 28) modifiant de nouveau l'Acte des titres de biens-fonds, 1894. (M. Davis).

AMENDEMENTS RELATIFS AU BILL DU CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

Sir CHARLES TUPPER : Avant de passer à la discussion de l'ordre du jour, je désirerais appe-

ler l'attention de l'honorable chef du gouvernement sur le fait que, au cours du débat sur le bill qui est actuellement soumis à la Chambre, le gouvernement a semblé disposé à y apporter trois changements très importants. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, a dit que le gouvernement allait prendre en sérieuse considération la question de réduire sensiblement le droit régalien exigé des mineurs exploitant leur propre claim ou quelque chose dans ce sens-là. Le ministre de l'Agriculture a, je crois, déclaré dans son discours d'hier, que c'était l'intention du gouvernement de faire un changement important dans le contrat en faisant disparaître la clause relative au choix des terrains par les entrepreneurs, à laquelle je me suis si fortement opposé.

L'honorable premier ministre lui-même a dit que le gouvernement allait prendre en sérieuse considération une autre question, à laquelle j'attache une grande importance, et qui consiste à insérer dans le contrat une clause semblable à celle qui existe dans la charte du chemin de fer canadien du Pacifique, et qui exige que la majorité des directeurs de cette compagnie soient des sujets britanniques. Il me semble que le gouvernement faciliterait beaucoup la discussion s'il voulait inscrire sur l'ordre du jour tous les changements importants qu'il a l'intention de proposer lorsque la Chambre se formera en comité sur le bill. Je fais cette remarque simplement pour indiquer un moyen d'aider à la discussion.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): L'honorable chef de la gauche ne m'a pas du tout compris lorsque j'ai parlé l'autre jour d'une réduction à faire dans le droit régalien tel qu'il est actuellement perçu. J'ai tout simplement établi un point de comparaison entre le droit régalien telle qu'indiqué au contrat et celui qui est actuellement perçu en conformité des règlements actuels, et j'ai dit qu'il était possible que ses arguments aient pour effet de convaincre le gouvernement qu'il devrait y avoir une réduction sur ces droits régaliens. Mais je n'avais pas l'intention de dire, et je ne crois pas avoir laissé entendre que cette question de la réduction de ces droits régaliens était actuellement pris en consideration par le gouvernement.

Sir CHARLES TUPPER : Les paroles de l'honorable ministre ne changent guère la position. J'ai compris que l'honorable ministre avait dit que le gouvernement était disposé à traiter cette question ouvertement, et c'est à peu près ce que dit l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

Sir CHARLES TUPPER : S'il dit qu'il est bien possible que les arguments apportés par les honorables membres de la gauche ont pour effet d'induire le gouvernement à faire un changement, il est certainement obligé d'admettre que le gouvernement était disposé à traiter cette question ouvertement, et je croyais avoir dit la vérité. Mais supposant que l'on est disposé à prendre ces trois questions, que je crois très importantes, en considération, il me semble, qu'il serait d'une grande utilité pour la Chambre, que le gouvernement formulât d'une manière ou d'une autre le changement qu'il se propose d'apporter au contrat.

Sir CHARLES TUPPER.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Lorsque cette mesure a été présentée par le gouvernement nous étions bien persuadés qu'il devait y avoir dans ce bill, comme il y en a toujours dans tous les bills de cette nature, des questions de détails plus ou moins importantes qui avaient échappés à notre attention, et chaque fois qu'au cours de la discussion notre attention a été appelée sur un point susceptible d'être amendé, lorsque la Chambre se formera en comité nous nous ferons un plaisir de faire ces modifications et de nous servir des conseils qui nous ont été donnés. Je ne suis pas prêt à accepter la proposition faite par l'honorable chef de la gauche, mais elle mérite certainement considération, et nous allons y songer.

PERMIS POUR LA VENTE DES SPIRITUEUX DANS LE YUKON.

M. FOSTER : Avant de passer à la l'ordre du jour, je voudrais appeler l'attention du premier ministre relativement aux déclarations contraires faites par certains membres du gouvernement sur une question très importante. J'ai posé l'autre jour une question au sujet des permis pour la vente des spiritueux dans le Yukon. Au cours de sa réponse l'honorable premier ministre a parlé de ce qui se faisait actuellement et, comme on peut le constater à la page 493 des *Débats*, il a dit :—

La question est en suspens pour le moment, et aucun permis n'est accordé.

Or, je viens de voir dans un des journaux quotidiens que le sénateur Perley a demandé si un M. Chamberlain du lac des Chênes, Man., ou d'autres personnes avaient obtenu des permis pour emporter des liqueurs spiritueuses au Yukon, et le sénateur Mills a répondu :—

Qu'un permis avait été accordé par le gouvernement fédéral à William Chambers et à d'autres personnes pour importer des liqueurs dans la région du Yukon. Mais il ignore où réside ce M. Chambers.

Il me semble qu'il y a là contradiction, et je crois qu'il est important de le faire remarquer à l'honorable premier ministre.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je ne puis en ce moment donner d'explication sur ce fait à l'honorable député. La réponse m'avait été fournie par le département de l'Intérieur, et je ne puis qu'ajouter que je vais m'adresser de nouveau à ce département pour avoir d'autres renseignements à ce sujet.

PERMIS DE DRAGAGE.

M. DAVIN : Avant de passer à l'ordre du jour, je crois devoir faire remarquer à l'honorable premier ministre que la rumeur circule en ville que des permis de dragage sont donnés par le département de l'Intérieur, et que des transactions financières importantes ont lieu sur ces permis de dragage. Il est bien extraordinaire de voir que le public ne semble pas avoir été informé que l'on pouvait se procurer ces permis, et commente se fait-il que ceux qui en ont obtenus, ont été si bien renseignés? Comment se fait-il que le gouvernement semble accorder ces permis à l'aveugle, si les renseignements que nous possédons à ce sujet sont bien fondés ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Rien n'a été fait à l'aveugle. Les règlements ont été rendus publics, et tous ceux qui veulent bénéficier de ces avantages peuvent en profiter. N'importe qui peut faire une demande, et s'il se conforme aux règlements qui ont été publiés, le gouvernement ne peut faire autrement que d'accepter son offre. Quant à la déclaration de mon honorable ami, portant que des opérations financières ont lieu sur ces permis, il sait parfaitement bien que le gouvernement n'a rien à voir à cela. Il n'y a aucun secret dans cette affaire. L'honorable député peut obtenir tous les renseignements dont il a besoin s'il les demande. Je n'ai qu'à répéter que les règlements ont été publiés et que tous ceux qui ont obtenu des permis sont obligés de s'y conformer.

LE CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Blair—Que le bill (n° 6) ratifiant une convention intervenue entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann, et constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien,—soit maintenant lu la seconde fois.

M. HUGHES: En me levant pour faire quelques remarques qui seront incomplètes, relativement à cette question du contrat du chemin de fer du Yukon, je dois dire immédiatement que ma position est quelque peu embarrassante, car je crois qu'il est de mon devoir, en cette circonstance, de différer d'opinion avec les chefs du parti conservateur dans cette Chambre. Je constate avec plaisir que le ton de la discussion sur ce bill, surtout de la part des chefs de la gauche, a été bien différent et bien plus modéré que lors de la discussion sur l'adresse en réponse au discours du trône. J'espère qu'avec le temps, ce maître incomparable, plusieurs des membres de la gauche en viendront à la conclusion, après que les changements et les amendements qui ont été indiqués auront été faits, qu'ils doivent revenir à la vieille politique du parti libéral-conservateur de sir John Macdonald, laquelle brille presque dans chacune des lignes de ce contrat.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Ecoutez ! écoutez !

M. HUGHES: Ceci est encore un cas où le chef du gouvernement et ses collègues se sont revêtus des habits du vieux parti libéral-conservateur. Ce n'est pas mon intention d'étudier le contrat dans tous ses détails, ou de répondre aux objections et répliques qui ont été faites des deux côtés de la Chambre ou de critiquer les discours prononcés par les membres des deux partis politiques, je veux simplement signaler les avantages qu'offre ce contrat, ainsi que les quelques défauts qui peuvent s'y trouver, et traiter la question de manière à la faire adopter le plus rapidement possible par la Chambre.

Plusieurs honorables députés doivent se rappeler le temps où il s'agissait de construire le chemin de fer canadien du Pacifique. La politique de sir John Macdonald en cette circonstance fut claire et définie ; et la ligne de conduite suivie par les chefs du gouvernement actuel, dont plusieurs d'entre eux faisaient alors partie de l'opposition, fut bien tranchée, comme vous devez vous le rappeler vous-même, M. l'Orateur. Plusieurs libéraux insistèrent pour que le projet d'un chemin situé entièrement sur le territoire canadien ne fut pas adopté, et qu'il valait mieux le faire passer à travers le territoire américain si la chose paraissait plus avantageuse. Le parti libéral-conservateur resta ferme dans cette circonstance, malgré les protestations du pays tout entier ; plusieurs membres de ce parti approuvèrent bien à contre-cœur la conduite de leur chef, s'imaginant que ce dernier pouvait bien avoir tort d'adopter le tracé passant au nord du lac Supérieur, cependant, les événements ont prouvé que sir John Macdonald et ses collègues avaient raison, et nous constatons que non seulement le parti libéral-conservateur, mais le gouvernement actuel proclament très haut la prévoyance du grand homme d'Etat canadien.

La seule chose que j'ai à reprocher au gouvernement relativement à cette politique, c'est qu'il n'établisse pas immédiatement la tête de ligne de son chemin de fer à un port de mer situé sur le territoire canadien, et ne construise ce dernier entièrement sur notre territoire. Il est vrai qu'un grand nombre de mineurs et de gens appartenant à toutes les classes de la société se précipitent vers cette région. Il va y avoir parmi cette foule de braves et honnêtes jeunes gens de tous les pays, mais on ne peut nier qu'il va y avoir aussi un grand nombre d'aventuriers. Tous ceux qui se dirigent vers le Klondike, soyons-en convaincus, ne s'y enrichiront pas, il n'y en aura pas même un sur mille qui s'y enrichira, et ces gens se trouvant dénués de tout, ne respecteront ni foi ni loi ; et il est plus que probable, pour ne pas dire certain, qu'il va être nécessaire d'avoir à cet endroit non seulement un détachement de la police à cheval, mais aussi des soldats armés pour maintenir l'ordre et faire respecter la loi dans cette région.

Ce serait pour moi un véritable plaisir d'apprendre que le premier ministre et le gouvernement ont trouvé un moyen de construire immédiatement un chemin de fer à partir du Port Simpson ou de n'importe quel autre port canadien, et obtenir ainsi une route entièrement canadienne, afin que nous puissions envoyer nos soldats au Yukon pour maintenir l'ordre et faire respecter la loi, et nous en servir pour transporter les approvisionnements, le fret et toutes les choses destinées à ce territoire. En agissant ainsi nous ne ferions que suivre la politique adoptée par sir John Macdonald et son gouvernement, relativement à toutes les questions de cette nature. Durant les deux dernières sessions, lorsque des bills furent présentés devant le comité des chemins de fer, demandant la permission, pour diverses compagnies de chemin de fer, d'établir leurs têtes de ligne dans différents ports de l'Alaska, j'ai profité de l'occasion—et je suis le seul membre du comité et de la Chambre qui ait fait cela—pour faire remarquer qu'aucun chemin de fer ne devrait obtenir de charte du parlement fédéral, s'il n'établit par son terminus dans un port de mer canadien. Sur la côte de l'Atlantique, nous trouvons la ville de Portland, qui ne doit son existence qu'au commerce canadien, et cependant nos cultivateurs ne peuvent expédier à cet endroit aucun produit sans payer des droits aux Etats-Unis. Il y a aussi Boston, qui est une ville plus qu'à moitié canadienne ; mais pas un marchand et pas un cultivateur canadien ne peut envoyer de produits ou mar-

chandises à ce dernier endroit sans payer des droits. J'ai fait remarquer cela dans le temps, et le gouvernement ayant à construire un chemin entièrement canadien pour aller au Yukon, je suis décidé à voter en faveur de ce contrat, malgré qu'il puisse contenir certaines choses répréhensibles, mais de peu d'importance. Voilà la seule et unique raison sur laquelle je me base pour appuyer ce contrat.

De nombreuses objections sont faites à ce contrat. Quelles sont-elles? D'abord, on dit qu'il accorde un monopole au chemin, mais on a fait remarquer que le gouvernement, en réservant au comité des chemins de fer du Conseil privé le droit de déterminer quels devraient être les tarifs quant aux voyageurs et au fret, ne fait que marcher sur les traces du gouvernement libéral-conservateur et suivre la ligne de conduite indiquée par eux, il y a déjà plusieurs années. La politique du parti conservateur à cette époque était que tous les tarifs de chemin de fer devaient être soumis à l'approbation du comité des chemins de fer du Conseil privé, et puisque cette politique était bonne lorsque mon parti était au pouvoir, elle doit l'être encore aujourd'hui, et je l'approuve. Je suis convaincu que le gouvernement fixera ces tarifs honnêtement, avec justice et dans l'intérêt tant des compagnies de chemin de fer que dans celui des voyageurs, des marchands et des cultivateurs qui transporteront des marchandises par ce chemin.

La deuxième objection, c'est que l'on crée un monopole en ce sens qu'aucun autre chemin de fer ne pourra être construit à cet endroit durant un certain nombre d'années, si sa tête de ligne se trouve à un port étranger sur ces rivages. Je considère cette clause du contrat comme une preuve du sentiment national qui a présidé à sa rédaction, et quelqu'autre objection que l'on pourrait avoir à ce marché, je suis convaincu que pas un homme d'affaires canadien, et pas un homme d'Etat canadien, politicien ou patriote, ne s'opposera au contrat sur ce point. C'est avec surprise que j'ai entendu faire certaines remarques en réponse au discours du trône, et quelqu'un prétendre que les chemins de fer constitués au Canada devaient se rendre à Juneau ou à Dyea, ports situés sur le territoire américain, et cela pour le plus grand désavantage des hommes d'affaires canadiens.

La troisième objection faite au contrat c'est que le gouvernement a donné un monopole en terres extraordinaire dans cette région. J'admets que l'étendue de terrains accordés est quelque peu considérable, mais si vous considérez la subvention en elle-même quelle est sa valeur? D'après M. Ogilvie, dans son discours qu'il a prononcé à la Colombie anglaise—je n'ai pas entendu celui qu'il a prononcé à Ottawa, mais j'ai celui qu'il a fait à Victoria —il y a 150,000 milles carrés de terrains aurifères dans cette région. Quelle est la quantité de terres accordées par ce bill? 3,750,000 acres; un bloc sur 26, voilà tout ce qui est accordé à cette compagnie de chemin de fer. Ceux qui connaissent à fond l'exploitation des placers et des sables aurifères savent parfaitement que ce genre particulier de mines se trouve invariablement dans les lits des rivières et dans les vallées, et que ces concessions de placers ont une largeur variant de 100 pieds à moins d'un mille. Par conséquent, en accordant aux entrepreneurs le monopole de ces terres, il appert à la face même de cette transaction que les cinq sixièmes des terrains ainsi accordés sont d'aucune valeur pour l'exploitation de placers. Je suis bien persuadé que si l'on n'avait consulté seulement le désir des entrepreneurs, ces derniers auraient certainement préférés avoir simplement 5,000 milles carrés de terrains d'un mille carré chacun, qu'ils auraient pu choisir là où ils auraient voulu, plutôt que d'avoir 320 sections de terrains de 18 milles carrés chacune. Il ne peut y avoir de doute sur ce point. Plus que cela, je crois qu'ils auraient préféré ne prendre qu'un cinquième du terrain accordé si ce dernier eut été divisé en un grand nombre de blocs plus petits, plutôt que de prendre cette immense quantité de terres qui leur était ainsi données. Je sais qu'au point de vue de l'exploitation des mines la chose aurait été beaucoup plus avantageuse pour les entrepreneurs. Je considère cette immense étendue de terrains donnés par blocs de trois milles sur six comme étant presqu'absolument d'aucune utilité.

La quatrième objection sérieuse soulevée par quelques députés, c'est que des soumissions n'ont pas été demandées. Il n'y a pas de doute que la politique du parti libéral-conservateur dans le passé était, que lorsque la chose était possible, des soumissions devaient être demandées pour l'exécution de toute entreprise publique importante. Il est vrai qu'il s'est départi quelque peu de cette ligne de conduite lors de la construction du chemin de Calgary à Edmonton, du chemin de Régina et du lac Long, et de certaines sections du chemin de fer canadien du Pacifique, et dans le cas actuel, M. l'Orateur, je crois que le gouvernement est excusable de ne pas avoir demandé de soumissions. Nous ne devons pas oublier que la question des délais qui pouvaient être accordés pour la construction du chemin de fer, a joué un rôle très important dans ce contrat. J'ai eu l'avantage d'aller à Vancouver, il n'y a pas encore bien longtemps, et il existait un tel état de choses à ce dernier endroit, que les agents des compagnies de commerce à Victoria et à Vancouver payaient le transport de personnes en route pour le Klondike jusqu'aux établissements destinés à l'équipement des voyageurs à Seattle et Puget-Sound; rendus à ce dernier endroit ils leurs fournissaient tout ce dont ils avaient besoin et ils les envoyaient ensuite à Dyea, Juneau et autres ports américains, afin que ces gens qui s'en allaient au Klondike ne fussent pas soumis aux règlements douaniers odieux qui étaient alors mis en vigueur par les Américains. Toutes ces difficultés sont maintenant en partie disparues, car les règlements ont été modifiés, et je suppose qu'un pareil état de choses ne se présentera plus. Mais il n'y avait aucune raison à cette époque de supposer que les règlements américains seraient amendés, et il était de la plus grande importance qu'un chemin entièrement canadien fut immédiatement commencé.

Maintenant, quant à l'objection que des soumissions n'ont pas été demandées, et que cette subvention en terres a été accordée sans soumission, je puis dire que lorsque le parti conservateur était au pouvoir, jamais on ne demandait de soumission lorsqu'il s'agissait d'accorder une subvention en terre pour la construction d'un chemin de fer. Par conséquent, le gouvernement actuel, en suivant cette politique, marche sur les traces du parti libéral-conservateur dirigé par sir John Macdonald.

La cinquième objection faite à ce contrat, c'est qu'il contient une espèce de compromis de la part du gouvernement, et qu'en signant ce contrat le gouvernement canadien a démontré que ses membres

étaient encore plus ignobles que les Chinois qui ont récemment abandonné quelques-uns de leurs ports de mer à l'Allemagne et à la Russie, cependant, d'après moi, M. l'Orateur, c'est tout le contraire qui est arrivé. De fait, le gouvernement, en suivant la ligne de conduite qu'il avait adopté,a refusé d'abandonner le contrôle de ses ports de mer à des étrangers, et a pourvu à ce que le marchand canadien et l'entrepreneur canadien ait la plus large part du trafic de ce district, et passe avant l'étranger. Le gouvernement a refusé d'accorder le contrôle de ce district aux étrangers, et par conséquent il est loin de ressembler aux Chinois. Je dois faire remarquer ici que le parti libéral-conservateur n'a pas été jusqu'à suivre la politique trop souvent mise en usage par un petit nombre — je ne dirai pas tous — d'honorables membres de la droite, qui dans le passé, lorsqu'il se soulevait une discussion sur une question internationale entre le Canada et les Etats-Unis,avaient une prédilection toute particulière pour indiquer quels étaient les points faibles de la cause canadienne. Il me fait plaisir de dire que dans ces circonstances, règle générale, le parti conservateur a été loyal à la nation, et n'est pas descendu jusqu'au point d'indiquer à nos ennemis les points faibles de notre armure, s'il en existe.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Il y a deux ou trois remarquables exceptions.

M. HUGHES : On prétend que nous ne pouvons pas transborder nos marchandises à Fort-Wrangel sans payer de droits de douanes. Mais, M. l'Orateur, Wrangel n'est pas le seul port par lequel nous pouvons atteindre la rivière Stikine. Lors de mon séjour dans la ville de Vancouver, j'ai pris tous les renseignements pour m'assurer s'il y avait un port, rapproché de cet endroit sur le territoire canadien où nous pourrions faire nos affaires si les Américains refusent de nous permettre le transbordement des cargaisons canadiennes à Wrangel.

Des gens connaissant bien la côte m'ont dit que les petits bateaux destinés à la navigation des rivières pouvaient naviguer sans encombre du fort Simpson à la rivière Stikine 999 jours sur 1000. Tout ce qu'il faut c'est une bonne carte de la côte, et le chenal tout entier du fort Simpson à l'embouchure de la rivière Stikine est aussi abrité et même plus que le golfe de Géorgie entre Seattle et Vancouver ou entre Seattle et Victoria. Donc, si les Américains veulent adopter une politique agressive relativement à leurs règlements douaniers à Wrangel, la difficulté peut être facilement surmontée, d'abord en opérant le transbordement de nos marchandises à un point sur le territoire canadien près du fort Simpson, et en deuxième lieu en construisant une route entièrement canadienne à partir du bras de mer Alice (*Alice Arm*) où autre endroit convenable le long de la côte canadienne. En agissant ainsi nous établissons une autre ville canadienne où nos cultivateurs et nos marchands pourraient faire leurs affaires au lieu de contribuer à augmenter la prospérité d'une ville américaine.

La dernière objection que j'ai entendue faire contre ce contrat, c'est que le gouvernement aurait dû construire le chemin lui-même. Je déclare que si le gouvernement avait entrepris de construire ce chemin j'aurais été contre lui. Non seulement cela, mais j'ose dire que mes honorables amis de l'opposition auraient attaqué avec encore plus de vigueur une mesure de cette nature, qu'ils ne le font pour cette subvention en terres. A quoi équivaut ce subside ? Calculez le nombre d'acres de magnifiques terres cultivables accordées au chemin de fer de Régina et du lac Long et vous allez constater qu'il a été accordé à cette compagnie dans les territoires du Nord-Ouest une étendue de terres d'a peine 100,000 acres moins considérable que la subvention accordée au chemin du Yukon. Et cependant, l'expérience a démontré que ces magnifiques terres accordées au chemin de fer de Régina et du lac Long, ainsi qu'au chemin de fer de Calgary et Edmonton n'ont pas répondu aux espérances des concessionnaires ; et je ne crains pas de dire que l'expérience prouvera aux entrepreneurs qui ont accepté ce subside en terres dans le district du Yukon que leurs espérances sous ce rapport ne se réaliseront pas.

Maintenant que nous avons passé en revue les objections présentées contre ce contrat, voyons quels en sont les désavantages. Je viens de faire remarquer l'importance qu'il y a d'avoir une route essentiellement canadienne, et j'insiste de nouveau auprès de l'honorable premier ministre et de ses collègues pour bien leur faire comprendre qu'il ne faut pas attendre ni dix ans ni un an pour construire ce chemin. mais qu'il faut immédiatement ouvrir une voie de communication du canal de Portland à Glenora, d'abord en établissant un chemin de voiture ou à wagon et plus tard en construisant un chemin de fer. J'ose dire que si l'honorable premier ministre suit cette ligne de conduite, non seulement tous les partis en cette Chambre, mais le pays tout entier approuvera sa conduite. Qu'il nous donne une route essentiellement canadienne qui, si elle n'est pas terminée à la fin de la saison actuelle du moins le sera pour le commerce de la saison prochaine.

Un autre avantage de ce contrat c'est qu'il exige que le chemin de fer soit terminé immédiatement. Comme ce point a été amplement discuté par d'autres orateurs, je ne m'arrêterai pas à signaler les avantages qui devront résulter pour le marchand, le fabricant et le mineur canadien, de pouvoir pénétrer dans cette région à si brève échéance par un chemin situé en entier sur le territoire canadien.

Le système des blocs alternants accordés à la compagnie a été condamnée ; mais pour chaque bloc qui enrichira la compagnie, le bloc voisin enrichira la nation. Voilà, je regrette de le dire, la politique que nous avons eu à défendre contre les attaques des honorables membres de la droite, relativement au Nord-Ouest, alors qu'ils prétendaient que l'ouverture d'un bloc à la colonisation allait donner de la valeur au bloc voisin. Le même argument s'applique à ces terrains miniers. Qu'on les exploite sur un bloc, et le gouvernement pourra réaliser beaucoup d'avantages du bloc voisin. Les mineurs ne seront que trop heureux de payer au gouvernement un fort montant ou un droit régalien élevé pour avoir l'avantage de les exploiter.

Un autre avantage que je vois dans le contrat c'est que les claims des mineurs se trouvent protégés; et c'est avec le plus grand plaisir que j'ai entendu l'honorable chef de l'opposition demander à ce que le droit régalien que l'on perçoit de chaque mineur libre soit réduit, parce que je crois qu'un droit régalien de dix par cent est excessif. Je ne crois pas non plus que le gouvernement soit jamais capable

de percevoir ce droit de 10 pour 100 des mineurs libres ; il sera absolument impossible de savoir à quoi s'en tenir, et les mineurs emploieront la fraude et tous les moyens à leur disposition pour éviter de payer ce droit. A mon avis, il serait préférable d'exiger pour les claims un prix plus élevé, sous forme d'achat ou de rentes, car l'histoire de l'insdustrie minière prouve qu'il est presque impossible de percevoir le droit régalien, surtout s'il est démesurément élevé. Je suggère donc respectueusement au gouvernement d'abaisser d'une manière notable le chiffre du droit régalien imposé au mineur.

Il est à mon avis, une autre clause fort avantageuse dans ce contrat. La navigation de la rivière Stikine jusqu'à Glenora sera toujours libre et ouverte à tous les vaisseaux, soit du Canada soit des Etats-Unis, soit de la Grande Bretagne, et par conséquent, la compagnie ne saurait avoir le mônopole de ces eaux. Elle aura la haute-main sur le chemin de fer, mais le chemin de roulage sera toujours ouvert, et ne sera pas soumis à l'empire de la compagnie. Toutes les compagnies qui le voudront pourront faire passer des diligences sur cette route, et combien de temps une diligence mettra-t-elle à parcourir les 150 milles? Personne n'a oublié les anciennes routes de diligences le long de la frontière de l'Ontario, alors que les voyageurs estimaient avoir fait une bonne journée quand ils avaient fait 50 milles. Ce chemin de roulage sera toujours ouvert, et cela obligera la compagnie à maintenir son tarif aussi bas que possible.

En outre, sur les rivières Hootalinqua, Lewes et autres cours d'eau de ce pays la navigation sera toujours libre. Il y a encore d'autres routes donnant accès au pays, celles de Skaguay, de Dyea et de la vallée de Taku, qui toutes seront ouvertes aux diligences ou aux compagnies de transport. Sans aucun doute, ceux qui voudront se rendre dans ce pays auront d'amples moyens de le faire sans voyager par le chemin de fer, si la compagnie tente jamais d'imposer des taux exorbitants ou sentant le monopole. Il y a une autre clause du contrat stipulant que le tarif du chemin de fer sera soumis à l'autorité et au contrôle du comité des chemins de fer du Conseil privé, stipulation qui sera fort avantageuse.

Une autre disposition du contrat qui me donne grande satisfaction est celle-ci : les entrepreneurs sont tous deux canadiens de naissance.

Une VOIX : Où demeurent-ils ?

M. HUGHES : L'un d'eux réside à Victoria-nord pendant la saison d'été. L'autre est un enfant du comté de Halton, résidant à Montréal. Ce sont deux enfants du pays, qui, après d'humbles débuts dans la vie, ont réussi, à force de courage et d'énergie, à se faire un nom, non seulement au Canada mais dans le monde entier. L'estime dont ils jouissent auprès des chefs, soit du parti conservateur soit du parti libéral, ou de tout autre groupe politique au Canada, constitue une garantie suffisante que s'ils se chargent de cette entreprise, ils l'exécuteront fidèlement. Je suis heureux de voir que l'on ait donné l'entreprise de ce chemin à messieurs Mackenzie et Mann qui emploieront à ces travaux des enfants du sol, au lieu d'employer des Chinois ; car par le passé, ils ont toujours eu pour principe de donner aux ouvriers et aux négociants canadiens tout l'ouvrage et le commerce, qu'ils ont pu leur procurer. Par le fait que cette entreprise sera entre les mains d'entrepreneurs canadiens, l'argent qui sera dépensé pour la construction du chemin de fer, ira aux négociants et aux travailleurs canadiens ; tandis que si l'entreprise eut passé aux mains d'étrangers, il y a tout lieu de croire que la masse de cet argent serait tombée dans la cassette des étrangers. Je prétends donc que le pays bénéficiera tant de la construction que de l'exploitation de ce chemin.

Je dois bien, toutefois, l'avouer, quand on voyage à travers le pays et qu'on écoute ce qui se dit au sujet de cette question, on entend force censures dirigées contre la transaction faite par ce gouvernement, cependant, quand on réduit ces discours à leur plus simple expression, tout ce résume à ceci : c'est que les honorables députés qui ont critiqué le gouvernement en pleine Chambre n'ont jamais lu le contrat, chose, du reste, qu'ils ont eux-mêmes admise. Cela, en dernière analyse, revient à dire que ces messieurs se sont laissé éblouir par les en-têtes des articles de journaux. Cela se résume aussi à dire que certaines personnes ont vu dans l'appui prêté au projet du gouvernement par mon cher vieil ami, le leader de l'opposition, l'occasion de le guillotiner, politiquement parlant. Je ne désire nullement voir tomber dans le panier la tête de mon vénérable vieux chef, ni dans l'arène politique ni dans aucune autre arène. J'espère, au contraire, que ses jours précieux nous seront longtemps encore épargnés, afin qu'il continue à déployer aux yeux de la Chambre et du pays cette force intellectuelle et cette vigueur physique dont il a donné tant de preuve, cette session-ci. Et s'il faut qu'il tombe, j'espère qu'il ne succombera pas à un lâche guet-apens.

M. LANDERKIN : Oh ! ces gens-là ne reculeraient pas devant un attentat.

M. HUGHES : Il est toujours facile d'être sage après coup. L'entreprise n'avait pas plutôt été accordée à Mackenzie et Mann qu'aussitôt surgirent de tous côtés une foule de compagnies se prétendant en état d'exécuter les travaux d'une façon plus avantageuse à l'Etat. Cela me remet en mémoire la conduite de certains libéraux à l'époque de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, lorsque le pays vit éclore tant de compagnies éphémères. Vous vous en souvenez, sans doute, M. l'Orateur, et je me rappelle parfaitement qu'il surgit par tout le pays une légion de compagnies que je qualifie d'éphémères, pour éviter l'appellation d'apocryphes, remplissant les colonnes des journaux libéraux de leurs protestations indignées contre le gouvernement du jour, lui reprochant d'avoir accordé cette entreprise à des conditions bien plus onéreuses que celles qu'il aurait pu obtenir d'elles-mêmes. On le sait, c'est toujours là le cri du désappointement, et par conséquent je suis porté à me défier beaucoup de la clameur qui se fait entendre si souvent à l'heure actuelle.

Mackenzie et Mann courent de grands risques en se chargeant de cette entreprise. Ils ont à faire un dépôt d'argent au crédit du gouvernement, au lieu d'en recevoir de ce dernier. Le pays n'aura pas un sou à payer. Au contraire, Mackenzie et Mann s'exposent à perdre, d'abord, les $250,000 qu'ils ont déposés au crédit du gouvernement. J'espère que même s'ils ne réussissent pas à exécuter le contrat à la lettre, ils ne perdront pas les $250,000 en question, car les retards que la Chambre leur a

fait subir ont déjà été une cause de perte de temps pour eux. Ils vont constater à leurs dépens que l'entreprise est beaucoup plus dispendieuse qu'ils ne l'ont cru tout d'abord. Les mineurs sont payés quinze à seize dollars par jour pour pelleter le sable. Un journalier ira-t-il pelleter le sable à un ou deux dollars par jour quand il peut en gagner quinze ou seize en ramassant le sable des claims ? Les entrepreneurs verront quand il s'agira d'engager des travailleurs, que les salaires seront encore plus élevés que ceux payés pour les excavations dans le roc qu'ils entreprirent jadis dans les montagnes Rocheuses. Ce qui ajoutera encore aux dépenses de l'entreprise est la célérité avec laquelle il faudra pousser les travaux.

Un autre point que presque tous les orateurs précédents ont omis de mentionner, dans leurs critiques du bill en discussion, est celui-ci : le coût de construction et d'équipement des navires, celui des travaux nécessaires pour rendre les cours d'eau navigables, et celui de l'établissement d'un chemin de roulage, de Glenora au lac Teslin. Voilà autant de travaux qui ajouteront énormément au coût des travaux entrepris par ces messieurs.

Le plus grand risque, toutefois, qu'ils aient à courir, est encore celui-ci. On a déjà établi qu'au cours de l'été il y aurait 100,000 personnes dans ce pays. Que fera là cette foule énorme ? J'observe que M. Ogilvie, dans sa conférence, dit que les mineurs avaient déjà pris et jalonné tous les claims de la vallée Bonanza, une semaine après sa découverte, il y a une année passée, et que ceux de la crique Eldorado furent tous pris et fixés cinq jours après sa découverte. Voilà les deux centres qui ont rendu le pays célèbre pour sa richesse minière. Les claims de l'une de ces vallées ont été pris en une semaine, et ceux de la seconde en cinq jours, lorsqu'il y avait dans toute la contrée à peu près mille hommes. Au premier juin, il y aura là, 100,000 personnes, au dire de personnes qui font autorité. Que fera là tout ce monde ?

Ils peuvent se réunir en groupes de cinq et choisir des claims, en suivant les rivières et les vallées, et, je ne crains pas de le dire, il ne restera plus un seul mille de terrain censé minier qui n'aura pas déjà été pris, lorsque Mackenzie et Mann seront en mesure de choisir leurs terrains. Que restera-t-il aux entrepreneurs ? Il ne leur restera plus que des roches de quartz. On se rappelle encore la grande excitation que souleva, il y a quelques années, dans la province de Québec la découverte de quelques pépites d'or dans le gravier au pied de l'un des rapides de la rivière Chaudière. Il s'éleva sur-le-champ une grande clameur, que toute la contrée environnante était riche en or. Or, l'on constata plus tard que cet or provenait des roches de quartz fort peu riches, situées dans les montagnes. La même chose se répétera sans doute au Klondike. Indubitablement, la désagrégation qui s'opère dans les régions glaciales est plus grande que dans celles où les eaux au printemps s'écoulent sans obstacles vers la mer. Dans une contrée comme le Klondike où les roches aurifères descendent sous la poussée des glaces, la désagrégation par l'action de l'eau est beaucoup plus forte qu'elle ne le serait dans les latitudes du sud, car, on le sait, tous les cours d'eau gagnant le nord inondent les contrées inférieures et n'ont pas de débouché aussi libre qu'en ont les cours d'eau coulant au sud. J'ose le prédire, les choses se passeront ainsi dans le pays du Yukon, et l'on trouvera fort peu de contrées aussi riches que les criques Eldorado et Bonanza. Après avoir pris connaissance du contrat, j'ai dit à Mackenzie et Mann qu'ils s'étaient mis la corde au cou, et qu'ils couraient un trop grand risque, car les claims seront pris longtemps avant qu'ils aient eu l'occasion de choisir des terrains riches et rémunérateurs.

L'histoire des courses à l'or nous est familière, celle de l'Afrique-sud comme celles du Nevada, de la Californie, de la Colombie anglaise et de l'Australie. De la ville de Melbourne seule il est sorti, il y a un an ou deux, plus de 75,000 personnes courant après l'or du district de Coolgardie, en Australie. Combien en est-il, sur ce nombre, qui aient fait de riches découvertes ? Pas un sur cinq mille, et la course à l'or était aussi effrénée alors qu'elle l'est aujourd'hui au Klondike. L'histoire, je l'affirme, va se répéter au Yukon. Je veux bien espérer que tous nous reviendront millionnaires ; mais il est inutile de fermer les yeux à la lumière des faits. L'histoire de ces découvertes d'or, dans le monde entier, se répète de siècle en siècle. La course à l'or, en Australie, en Californie, en Colombie anglaise et au Nevada, ne fait que se répéter au pays du Yukon.

En terminant, j'exprimerai l'espoir que le gouvernement va s'occuper sans retard de l'établissement de chemins pour faciliter le transport. Les traités nous assurent le droit de transporter les marchandises sur les rivières de ce pays ; mais nous n'avons pas le droit d'y transporter de troupes armées. Ces troupes doivent passer par le territoire canadien pour se rendre au Klondike. J'appelle l'attention du gouvernement sur la nécessité de s'occuper sans retard de la chose et d'ouvrir, au moins, un chemin de roulage, sinon une voie ferrée, d'un port de mer canadien jusqu'au lac Teslin ou au cœur du district du Yukon.

Je prendrai la liberté d'offrir quelques conseils au gouvernement. Il devrait amender les lois minières du pays de façon à les mettre sur un pied d'égalité avec celles des autres pays d'où nous viennent les mineurs. Ces mineurs des Etats-Unis viennent sur le territoire canadien et s'y trouvent sur un pied d'égalité avec les mineurs canadiens.

Est-ce là ce qui se passe lorsque nos mineurs vont soit au Colorado, soit au Montana, soit au Nevada ou même dans le territoire de Washington ? Pas le moins du monde, nos mineurs se trouvent, une fois rendus là, en présence d'une loi des aubains, et il leur faut devenir citoyens américains ou déclarer leur intention de le devenir, avant de pouvoir extraire de la terre même un dollar valant de métal. J'appelle respectueusement l'attention du gouvernement sur l'importance d'étudier cet aspect de la question, non pas dans ses relations avec le contrat à l'étude, mais avec la loi minière du pays, et d'exiger des mineurs qui viennent ici quelque assurance que le pays bénéficiera de leur séjour chez nous.

Comment ! M. l'Orateur, le premier individu venu, Chinois, Japonais, Yankee ou toute autre nationalité peut venir au Klondike, y choisir son claim, pelleter la terre pendant quelques semaines, puis quitter le pays avec cinq ou dix millions, et tout l'avantage que nous aurons retiré de son passage au pays se résumera à cinquante ou cent dollars. Je prétends donc que la loi minière doit être amendée, de façon à ce que tout individu arrivant au pays se trouve en présence d'une législation semblable à celle qui accueille nos mineur

quand ils vont aux Etats-Unis. C'est simple justice, et nulle nation ne saurait se plaindre de ce traitement. Je suis convaincu que tout le Canada et la Grande-Bretagne appuieraient le gouvernement, s'il prenait une semblable décision.

Il est un autre point du discours du chef de l'opposition (sir Charles Tupper) que j'ai entendu avec plaisir : c'est que l'administration de la compagnie sera toute britannique. En entendant mon chef signaler la chose, j'ai compris que les deux entrepreneurs canadiens qui ont la haute main sur la charte, et avec lesquels le gouvernement traite, accepteraient cet état de choses, que cette condition soit inscrite, oui ou non, à la charte, peu importe, elle sera observée, et je suis convaincu qu'ils n'hésiteraient nullement à accepter ce conseil, ainsi que toutes les autres recommandations du chef de l'opposition.

Le débat, je l'espère, ne se prolongera pas. Sans doute, il est toujours au pouvoir du parti de la gauche, comme de toute opposition, de prolonger le débat. Les annales de la Chambre contiennent plusieurs exemples de débats prolongés par l'opposition dans le passé, non pas toutefois au cours du présent parlement. Je l'affirme ici, après mûre réflexion, la conduite du parti actuellement au pouvoir, alors qu'il était dans l'opposition, faisant une lutte factieuse contre toutes les mesures justes et avantageuses présentées par le gouvernement de l'époque, cette conduite, dis-je, contribua plus que tout le reste à l'empêcher d'arriver au pouvoir.

Les honorables députés seraient bien restés dans l'opposition jusqu'au jour de la résurrection, et encore est-il douteux qu'ils fussent arrivés au pouvoir même ce jour-là s'ils n'avaient trouvé la politique toute négative suivie par notre propre parti, un auxiliaire précieux qui a plus contribué que tout le reste à leur succès. Par conséquent, à titre de libéral-conservateur, et de partisan convaincu du système politique de sir John-A. Macdonald, j'espère qu'on ne fera pas d'opposition factieuse aux mesures qui, toutes censurables qu'elles puissent être dans leurs détails, tendent, dans leur ensemble, à favoriser les plus chers intérêts du Canada, et sont aussi bien élaborées qu'il est raisonnable de l'attendre de l'administration, en pareilles circonstances. Les membres du parti libéral-conservateur de la Chambre, je l'espère donc, ne marcheront pas sur les pas de l'ancien parti de la gauche en faisant une opposition factieuse à toutes les mesures présentées par le gouvernement. Parmi les souvenirs d'une époque de ma vie, bien antérieure à mon entrée en parlement, je ne puis oublier le sentiment d'indignation qui s'emparait de moi, contre l'attitude prise par l'opposition de ce temps-là, car, je dois l'avouer, tout ce qui concerne la protection des plus chers intérêts du pays a toujours fait vibrer une corde sensible chez moi. Voyez, par exemple, l'affaire de la rébellion du Nord-Ouest. Quelle attitude l'opposition du temps aurait-elle dû adopter ? L'opposition auraient dû tendre la main au gouvernement et lui dire : " Il y a une rébellion au Nord-Ouest ; ce n'est pas le moment d'en discuter la cause ; il faut maintenir la loi et l'ordre et supprimer la rébellion ; nous sommes prêts à vous aider." Or, est-ce là la conduite qu'a tenue l'opposition ? Non, M. l'Orateur ; par sa conduite, en cette occasion, si elle n'a pas fourni de secours matériels à la rébellion, elle lui a, au moins, prêté son appui moral et plus tard, à l'occasion de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, nous avons vu les discours des députés de l'opposition de l'époque devenir entre les mains de nos voisins des Etats-Unis les instruments de propagande, pour engager les immigrants de la Grande-Bretagne et du continent européen à s'établir aux Etats-Unis, de préférence au Canada. Je pourrais multiplier ces exemples, si je le voulais.

Chaque fois qu'une goélette yankee, était capturée en flagrant délit de vol de poissons, sur le littoral de l'Atlantique, l'opposition recourait à sa tactique habituelle : Au lieu d'appuyer le gouvernement dans l'application de la loi, elle soulevait les objections les plus futiles qu'il fût possible de trouver. Je prie respectueusement le parti libéral-conservateur de ne pas marcher sur les traces de nos prédécesseurs dans l'opposition, et de ne pas s'abaisser à leur niveau, en adoptant la tactique de ces messieurs, qui sont aujourd'hui à la tête du gouvernement de la nation ; mes remarques, toutefois, ne s'appliquent pas à tous ceux qui formaient alors partie de l'opposition et siègent aujourd'hui à la droite, car il se trouvait parmi eux d'honorables exceptions.

M. CASGRAIN : Si j'étais adversaire plus acharné du cabinet actuel que je ne le suis, et si j'étais moins lié avec mon honorable ami (M. Hughes) je souhaiterais probablement qu'il passât à la droite ; il causerait tant d'ennuis au gouvernement que celui-ci serait bien aise de s'en débarrasser. Lorsque j'ai entendu dire que mon honorable ami allait prêter son appui au gouvernement sur cette question, j'ai pensé qu'il avait quelques graves raisons de se séparer de ses amis, sur une aussi importante mesure. J'ai suivi fort attentivement son discours et les arguments dont il l'a étayé, et je dois dire que je n'y ai vu aucune de ces graves raisons qui auraient dû le déterminer à adopter la ligne de conduite qu'il a jugé à propos de prendre en présence de la Chambre.

L'autre jour, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le discours prononcé par le ministre de l'Intérieur. Son discours a été très intéressant du commencement à la fin, et nombre de députés de la gauche, si je ne me trompe, ont admiré l'éloquence de l'honorable ministre et l'exposé de sa thèse. Il avait fort bien préparé son dossier et sa plaidoirie a été fort habile. Mais que le ministre me permettre de lui dire, il a passé sous silence les points essentiels de sa thèse ; il n'a pas réfuté les principales objections soulevées contre le bill par mes honorables collègues de la gauche.

Il nous a parlé longuement du major Walsh, il s'est étendu sur les détails de son propre voyage à travers le pays en question ; il a entassé les arguments pour prouver que sa route est la meilleure, eu égard aux circonstances, chose admise presque de tout le monde ; mais lorsqu'il a abordé les principales objections soulevées par l'opposition contre l'entreprise, il les a laissées de côté sans leur apporter de réponse.

Cela me remet en mémoire l'histoire de l'avocat anglais qui plaidait une cause. Quand il eut presque fini sa plaidoirie, son adversaire lui dit : "Vous n'avez pas encore dit un mot de tel point, qui a bien son importance." "J'y arrive à l'instant," répond-il. Il allait finir sa plaidoirie, lorsque son adversaire lui rappelle de nouveau le point en question. " Oh ! dit-il, j'ai développé cet argument fort au long." Et au bout de quelques ins-

tants il reprit son siège. Il me semble que la ligne de conduite de l'honorable ministre ressemble exactement à celle de l'avocat anglais.

Je me permettrai de faire une observation à l'honorable ministre. Il est un point de son discours qui m'a déplu ; c'est sa façon de traiter le chef de l'opposition. M. l'Orateur, nous pouvons naturellement différer d'opinion sur la manière dont les honorables députés doivent traiter leurs collègues en Chambre.

Je n'ai ni le droit ni l'intention de sermonner mon honorable ami. Mais, M. l'Orateur, lorsque je parle du très honorable leader de la Chambre, ou de son fidèle lieutenant, le ministre du Commerce, ou du ministre de la Marine et des Pêcheries, je le fais avec tout le respect et la déférence dus non seulement à la position élevée qu'ils occupent et ont occupée au pays, mais encore à la différence d'âge entre ces honorables ministres et moi-même. Voilà ma manière de voir au sujet des relations à maintenir entre les différents députés en Chambre. C'est là, toutefois, affaire de goût, et, comme tout le monde le sait, *de gustibus non disputandum*.

J'aborde maintenant le contrat soumis à la Chambre et le projet de loi qu'on nous demande d'adopter. A mon avis, une des premières questions à étudier est celle-ci : quelles sont les obligations des entrepreneurs ? Je ne me propose pas de m'étendre longuement sur ce sujet, à cette phase du débat, chose que la Chambre sans doute, sera bien aise d'apprendre ; toutefois, me semble-t-il, en présence d'une question d'aussi grande importance, tous ceux qui ont étudié les documents et les rapports relatifs à cette question, ont presque l'impérieux devoir de communiquer leur pensée à la Chambre et au pays. Quelles sont donc les obligations des entrepreneurs ? La principale obligation des entrepreneurs, cela va sans dire, est celle stipulée au premier article du contrat. Ils sont obligés de construire un chemin de fer, de Glenora ou de Telegraph-Creek, ou de la rivière à l'Eau-Claire, au lac Teslin. Ensuite, en vertu de l'article 8, ils sont tenus de construire un chemin à traîneaux, de Glenora au lac Teslin, pendant la présente saison, avant le 15 avril, si je ne me trompe. Puis, en vertu du paragraphe 9, ils doivent fournir desmoyens de transport par bateaux à vapeur sur le lac Teslin jusqu'à un point donné sur la rivière Hootalinqua. Voilà les obligations que les entrepreneurs se chargent de remplir, sous l'empire du contrat dont la Chambre est saisie. Ils sont tenus de faire un dépôt de $250,000 sur lequel un intérêt de trois pour cent sera payé. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur un fait qui, si je ne me trompe, lui a déjà été signalé ; c'est qu'en vertu de l'article 10, la seule garantie qui soit donnée par ce dépôt de $250,000 est que le chemin de fer sera construit entre Glenora, ou Telegraph-Creek, jusqu'au pied du lac Teslin. Voilà, M. l'Orateur, la seule obligation qui soit garantie par le dépôt en question. Il n'existe aucune garantie pour la construction du chemin à traîneaux ; les entrepreneurs ne sont pas tenus de fournir de vaisseaux pour faire le service sur le lac Teslin ou sur la rivière Hootalinqua ; et cet article du contrat ne couvre que l'obligation imposée aux entrepreneurs relativement à la construction du chemin de fer. Il existe quelque divergence d'opinion relativement à ce qu'il faut entendre par l'achèvement de l'entreprise, car l'article 10 dit :

Et lorsque le dit chemin de fer sera terminé, équipé et accepté ainsi que spécifié ci-haut, la dite somme ou garantie sera remise aux entrepreneurs ou à quiconque ils désigneront ; et si la somme est déposée en argent....

Or, si la Chambre se reporte à l'article 1 du contrat, elle verra que :

Pourvu aussi que, pour les fins de la saison de 1898, et pour satisfaire aux prescriptions au présent contrat au sujet de l'achèvement de la ligne le ou avant le dit premier septembre, il suffira qu'à cette date ou antérieurement les entrepreneurs aient posé les rails de façon à permettre le fonctionnement régulier et efficace du chemin de fer, bien qu'il ne soit pas complètement terminé.

Doit-on entendre par là que le dépôt en question sera remis aux entrepreneurs lorsque le chemin sera bâti de façon à en permettre l'exploitation régulière et efficace, bien que la voie elle-même ne soit pas encore complètement terminée ?

Ce point est important à examiner, si l'on considère l'époque à laquelle ces entrepreneurs auront le droit d'obtenir la propriété pure et simple de la subvention en terre que leur accorde le contrat. Il est important aussi de connaître ce que l'exécution de ces obligations va coûter aux entrepreneurs. Mon honorable ami a dit et d'autres ont prétendu avant lui que les entrepreneurs s'exposaient à de grands risques et allaient être obligés de dépenser des sommes énormes. S'il en est ainsi, cela constitue un élément important du contrat.

Mais prenons par exemple la première obligation, celle qu'ils seront obligés de remplir dès le début, la construction d'un chemin à traîneau entre Telegraph-Creek et le lac Teslin. La construction de ce chemin ne coûtera pas bien cher, et de plus elle sera nécessaire aux entrepreneurs eux-mêmes, et n'est-il pas plus que probable, qu'ils se rembourseront de toutes les dépenses qu'ils auront pu faire, en prélevant un droit de péage quelconque sur les mineurs qui prendront cette route pour se rendre au Klondike ? Je ne prétends pas dire qu'on leur permettra d'imposer un droit de péage, de construire des barrières et de refuser le passage à ceux qui refuseront de payer ; mais ils auront cent autres moyens de se rembourser en grande partie des dépenses qu'aura occasionnées la construction de ce chemin à traîneau.

Passons maintenant au chemin de fer qui doit être construit entre les deux points que je viens de mentionner. L'honorable député qui m'a précédé, l'honorable ministre de l'Agriculture, et plus particulièrement l'honorable député de Toronto-centre, ont prétendu que ce chemin de fer va coûter énormément cher. Mais qu'a-t-on fait jusqu'à présent pour prouver cela à la Chambre ? Quand un avocat plaide une cause devant un tribunal, ou qu'un honorable membre de cette Chambre soumet un projet de loi à la considération de ses collègues, il base ses arguments sur les documents produits. Ces documents sont déposés sur le bureau de la Chambre et pour l'information des députés ; ils sont produits pour que la Chambre et tout le pays sachent, par exemple, dans un cas comme celui-ci, quel sera le coût de l'entreprise projetée.

Je repète ce que disait l'autre jour l'honorable chef de l'opposition, qu'il est extraordinaire et contraire à l'usage de voir un gouvernement déposer sur le bureau de la Chambre les rapports de ses propres ingénieurs, ses propres fonctionnaires et dire : Voici nos témoins, voici nos pièces justificatives, voici les preuves à l'appui de nos prétentions ; ces hommes sont compétents, ils sont à notre emploi et par conséquent, dignes de confiance, mais ne

croyez pas un mot de ce qu'ils disent, ne vous fiez pas aux preuves qui sont mises devant vous, ne croyez pas ces témoins que nous avons fait venir, parce que tous se trompent.

J'ai lu le rapport de M. Jennings qui a été produit; je l'ai lu avec beaucoup d'attention parce que je pensais y trouver assez de renseignements pour me guider pendant les quelques remarques que je me proposais d'adresser à la Chambre et aussi dans la décision à laquelle j'espérais pouvoir arriver; mais lorsque j'ai entendu l'honorable député de Toronto-centre déclarer que M. Jennings ne pouvait pas avoir donné les chiffres exacts, n'avait pas pu tenir compte de toutes les circonstances; ne pouvait pas dire quel sorte de chemin devait être construit, ni la nature du pays qu'il traverserait, j'en suis venu à la conclusion que ce M. Jennings que le gouvernement emploie doit être un fou. Que dit-il, dès le commencement de son rapport, en s'adressant au ministre de l'Intérieur :

Monsieur, conformément au désir que vous avez exprimé d'avoir un rapport intérimaire relativement à l'exploration que j'ai faite de la contrée pour la construction d'une grande route ou d'un chemin de fer entre Glenora et le lac Teslin j'ai l'honneur d'exposer les faits suivants:

Ainsi, bien qu'il ait été, comme il le dit lui-même, envoyé sur les lieux dans le but exprès d'examiner comment ce chemin pourrait être construit, quelles étaient les difficultés qu'offrait le terrain, ce que coûterait le chemin, nous ne devons pas nous en rapporter à ce qu'il dit.

Je n'ai pas l'honneur de connaître personnellement M. Jennings, on nous a dit, des deux côtés de la Chambre, qu'il était un ingénieur très capable, qu'on peut s'en rapporter à lui entièrement; c'est pour cela que le ministre de l'Intérieur l'a choisi pour aller visiter le pays et faire un rapport, et c'est ce rapport qui nous est soumis pour nous renseigner et nous mettre en état de discuter la question d'une manière intelligente.

M. Jennings n'est pas resté là-bas aussi peu de temps qu'on le dit. Il est arrivé à Glenora et Telegraph-Creek le 25 septembre, avec une équipe assez nombreuse à laquelle il a partagé l'ouvrage, pour perdre le moins de temps possible, et ces gens ont parcouru tout le pays, en suivant les différentes routes. Mais c'est M. Jennings lui-même qui a exploré le tracé du chemin qui doit être construit entre ces deux points; il y est resté du 25 septembre au 15 octobre et il est revenu par le même chemin.

Si ce rapport n'a aucune valeur, on n'aurait pas dû le mettre sur le bureau de la Chambre; s'il ne contient pas de renseignements exacts auxquels on puisse se fier, le gouvernement a mal fait de le produire, puisqu'en le produisant, il trompe la Chambre et le pays.

Mais en le lisant attentivement on voit qu'il est fait avec le plus grand soin; M. Jennings entre dans tous les détails; il a parcouru tout le tracé pour s'enquérir de la possibilité d'y construire un chemin de fer et se faire une idée de ce qu'il coûterait. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) a prétendu que M. Jennings n'a donné que les prix d'un chemin de fer ordinaire. Ce n'est pas ce que dit M. Jennings et je demande aux honorables députés de consulter les pages 25, 26 et 27 du rapport. Non seulement M. Jennings donne le coût général du chemin, mais il entre dans des détails techniques et énumère tout ce qui entre dans la construction d'un chemin de fer et il conclut ainsi:

En terminant, je dirai que pourvu que tous les arrangements soient faits et que le tracé soit fixé au mois d'avril prochain, la ligne de chemin de fer par l'une ou l'autre route indiquée sur le plan peut être complétée et mise en exploitation au mois de septembre suivant, moyennant une dépense de quatre millions de dollars, la partie située sur la rivière Stikine en aval du passage, y compris le pont, coûtant $746,000 de cette somme.

Ce rapport est signé par M. Jennings qui met sa réputation au jeu. Il est fait sur des données qu'il a recueillies lui-même, et je répète que ce document a été produit pour renseigner la Chambre, et ce n'est qu'après s'être aperçu qu'il contenait assez d'arguments pour faire condamner leur projet que les ministres ont adopté la ligne de conduite extraordinaire de déclarer que les renseignements qu'il contient sont erronnés, qu'il ne faut rien croire de ce que dit ce fonctionnaire.

Ce chemin de fer qui doit coûter $4,000,000 d'après les preuves fournies par le gouvernement lui-même, sera naturellement la propriété des entrepreneurs, et ceci nous amène à demander quels seront les avantages que les entrepreneurs retireront de ce contrat. La simple lecture de ce contrat fait voir que la propriété du chemin ne sera pas le seul avantage des entrepreneurs. L'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) a prétendu que beaucoup de députés de l'opposition n'avaient pas lu le contrat. Il s'imaginait sans doute s'adresser aux honorables députés de la droite, car tous les orateurs de la gauche se sont montrés parfaitement au courant de chaque clause du contrat et de chaque article du bill.

Quels sont les pouvoirs accordés aux entrepreneurs? Par l'article deux on voit qu'il leur en est accordé beaucoup, entre autres les suivants:—

Tous les pouvoirs de construire et d'exploiter le chemin de fer susmentionné ainsi qu'un prolongement d'icelui vers le nord jusqu'à la ville de Dawson ou les environs et un prolongement vers le sud jusqu'à un point dans la Colombie anglaise devant être désigné par le gouvernement et susceptible de devenir un port océanique, aussi une ligne de chemin de fer depuis les eaux du bras de Lynn, (*Lynn Canal*) jusqu'à Port-Selkirk ou aux environs par voie du Pas de Chilkat, aussi embranchements de chemin de fer de tout point quelconque sur le chemin de fer de la compagnie jusqu'à toute propriété quelconque appartenant à la compagnie, aussi des voies ferrées entre toutes eaux navigables et toute propriété appartenant à la compagnie. Pourvu que le pouvoir de construire la dite ligne à partir du bras de Lynn jusqu'à Port-Selkirk, et les dits embranchements et les dites lignes à partir des eaux navigables ne soient pas exercé sans le consentement du Gouverneur général en conseil.

Le dit acte constitutif devra aussi conférer à la compagnie plein pouvoir de construire et d'acquérir et d'exploiter par d'autres moyens des docks, quais et lignes de navires à vapeur et autres, reliés à ses chemins de fer et à ses propriétés, aussi des lignes télégraphiques et téléphoniques, aussi d'exploiter des mines et des hauts-fourneaux, ainsi que les autres pouvoirs nécessaires à l'exploitation et à la direction efficaces de toutes les affaires ayant rapport à, et résultant du développement et de la mise en valeur des terres (devant être concédées par le gouvernement, tel que pourvu ci-après) et des minéraux y contenus, y compris le pouvoir d'émettre des obligations de concessions de terre garanties par l'entreprise de la compagnie.

Pour compléter cette liste on n'a qu'à lire les articles 13 et 14 du bill qui accorde encore beaucoup plus de pouvoirs à la compagnie, de sorte qu'il n'y a pas de pouvoirs concernant les opérations minières ou autres, ou le transport par la vapeur, l'électricité, par terre ou par eau, qui ne lui soient pas conférés, par le contrat et le bill.

J'ai dit ce que devra coûter ce chemin en me basant sur les renseignements fournis par ceux qui ont été envoyés sur les lieux; je dirai un mot maintenant de l'article du bill qui autorise les entrepre-

neurs à prélever certaines sommes en donnant comme garanties des obligations qu'ils ont le pouvoir d'émettre. Le capital-actions de la compagnie sera de $10,000,000 ; et si on consulte les articles 17 et 18 du bill, on voit qu'ils donnent à la compagnie tous les droits ordinaires d'hypothéquer le chemin, d'émettre des obligations et de se procurer de l'argent. Je ne suis pas, il est vrai, un homme d'affaires, mais je demande aux hommes d'affaires si ces entrepreneurs ne peuvent pas aller sur le marché anglais et se procurer assez d'argent pour organiser la compagnie tout en n'y mettant que très peu de leurs propres fonds, et en exécutant les travaux presqu'entièrement avec des capitaux étrangers. Et ce n'est pas tout. On a déjà dit, et je répète que ce chemin sera, dès le commencement, une affaire rémunératrice. J'ai ici les chiffres que l'honorable député de Westminster (M. Morrison) nous a fourni l'autre soir lorsque le bill nous a été soumis. Il nous a déclaré qu'il y a actuellement 3,000 personnes sur les bords du Yukon, que 7,000 sont en route et que 10,000 autres partiront bientôt. Il a ajouté que 50,000 autres s'y rendront durant la prochaine saison. Il calcule que cette population nécessitera au moins 25,000 tonnes de provisions.

Il est allé plus loin et a prétendu que chaque voyageur aura besoin d'au moins deux tonnes de bagage, outils, provisions, etc., etc., et si on porte le nombre des voyageurs à 60,000, à la fin de la saison, il faudra transporter 120,000 tonnes de fret. Il calcule aussi qu'il faudrait actuellement $20,000,000 pour transporter 100,000 tonnes de marchandises dans le Yukon. Mais s'il faut en croire les chiffres si intéressants, cités l'autre soir par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), au moins 250,000 personnes se rendront cette année dans le Yukon. Je ne prétends pas que tous attendront l'achèvement du chemin pour se rendre là-bas, mais je dis que la plupart s'y rendront par le chemin a traineau appartenant à la compagnie et suivront le tracé du chemin de fer qu'il soit terminé ou non, de sorte que dès cette première saison, les entrepreneurs réaliseront des profits énormes.

Il est vrai que ce chemin ne sera peut-être pas permanent et qu'il ne sera peut-être pas toujours un chemin rémunérateur. Mais d'après les données que nous possédons quant à l'énorme courant de population qui va se diriger vers ce pays, d'ici à quelques années, il est permis d'en conclure que la compagnie prélèvera assez d'argent des voyageurs pour payer la construction du chemin de fer.

Des personnages compétents disent que si cette compagnie avait simplement obtenu le droit de construire ce chemin ou si le gouvernement avait laissé savoir publiquement qu'il offrait ce privilège avec le monopole, beaucoup de capitalistes auraient offert de le construire sans aucune subvention en terre, mais simplement en vue des bénéfices à retirer du transport des marchandises et des voyageurs.

L'honorable ministre de l'Intérieur s'est efforcé de nous convaincre que le bill qui nous a été soumis ne confère pas de monopole. J'appelle l'attention de la Chambre sur les articles 4 et 5 de ce bill, car je considère qu'il est impossible de nier que ces articles confèrent en monopole aussi exclusif que tous ceux qui ont jamais été accordés à des entrepreneurs ou à une compagnie de chemin de fer. L'article 4 dit :

Pendant une période de cinq années à compter du 1er septembre 1898, le parlement n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer partant du bras de Lynn (*Lynn Canal*) ou des environs ou de tout endroit à ou près la frontière internationale entre le Canada et l'Alaska et allant dans le district du Yukon, et pendant une période de cinq années à compter de la dite date il ne sera accordé d'aide en terre ou en argent à aucune personne ou compagnie autre que les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs pour faciliter la construction de pareil chemin de fer.

Ainsi, pendant cinq ans aucune compagnie ou individu, n'aura l'autorisation de ce parlement de construire une voie ferrée partant du bras de Lynn ou des environs, ni de la frontière entre l'Alaska et le Canada. La compagnie possède le droit exclusif de construire n'importe laquelle des lignes mentionnées dans cet article 4, et par conséquent, elle possède un monopole, sous ce rapport. Je vais maintenant démontrer, par la lecture de l'article 5 que cela constitue effectivement un véritable monopole :

Les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs auront le droit de recevoir, de préférence à tout autre personne ou compagnie, pendant dix années à compter du 1er septembre 1898, telle aide ou subvention en terre ou en argent que le gouvernement pourra être autorisé à donner ou juger à propos de donner pour faciliter la construcion d'une ligne de chemin de fer allant de la rivière Stikine à un port de mer dans la Colombie anglaise, pourvu que les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs soient disposés à entreprendre la construction de pareille ligne immédiatement et son achèvement dans un temps raisonnable sur avis reçu du gouvernement.

D'après cet article aucune aide ne sera accordée à aucune personne ou compagnie pour construire un chemin de fer entre la rivière Stikine et un port de mer si les personnes mentionnées dans le contrat se déclarent prêtes à le construire elles-mêmes.

Supposons que le chemin de fer soit construit entre Glenora et le lac Teslin, je demande qui voudra risquer de l'argent pour relier la côte du Pacifique avec ce chemin qui appartient aux entrepreneurs ? Qui osera entreprendre la construction d'un chemin de fer entre l'océan et la rivière Stikine, à ses propres frais, puisqu'il ne peut obtenir ni aide ni subvention du parlement ?

Toutes les autres routes étant fermées par l'article 4, il est évident que cet article 5 qui donne une préférence aux entrepreneurs, constitue en leur faveur un monopole aussi complet que tous ceux qui ont jamais existé.

La troisième question que je me propose de discuter est celle-ci : Le gouvernement n'a-t-il pas fait un marché extravagant et entaché d'imprévoyance ?

Il a été beaucoup question de cette subvention en terrains, et sur ce point, je ne parlerai pas d'après mes connaissances personnelles, car comme un grand nombre d'entre nous, je n'ai pas visité ce pays. Pour déterminer la valeur de ces terrains, je me servirai des preuves que le gouvernement a mises entre les mains de la députation. L'honorable ministre de l'Intérieur a cité un extrait du rapport de M. Ogilvie, concernant la richesse de terrains dans ces régions, mais il me semble qu'il a omis le passage le plus important de ce rapport, car à la page 92, (*v. a.*) M. O'Gilvie dit :

Pour me servir d'une expression empruntée au langage des mineurs, plusieurs de ces claims " battent tout ce qu'il y a dans le monde," et si les indications recueillies jusqu'à présent ont quelque valeur, les claims de ces deux criques valent 60 à 70 millions de piastres. En prenant cette division dans son ensemble, y compris les trois criques déjà nommées, affluents de la crique Indian, ce qui forme un district de 35 milles de long sur 25 ou plus de large, et si l'on peut se fier aux indices, il y a plus de cent millions de piastres, qui attendent les mineurs dans

ce district. Personne ne peut garantir ce chiffre, mais les apparences, d'après ce que l'on connait, indiquent ce chiffre d'une manière assez concluante. Ce district est exceptionnellement riche. Jusqu'à présent, on n'a jamais rien découvert de semblable, dans ce pays: et je pourrais dire que dans bien peu d'autres pays, il a été fait des découvertes aussi importantes. Bien qu'on ne puisse pas dire si d'autres découvertes aussi riches seront faites, il est tout à fait improbable que l'or soit répandu sur une aussi vaste étendue et ne se trouve en abondance que dans environ la 140 partie de la superficie totale. Si à cela on ajoute la partie septentrionale de la Colombie anglaise cette superficie totale est presque doublée et l'étendue du Klondike est, comparativement diminuée d'autant

A tout prendre, nous avons de vastes terrains aurifères donnant d'excellentes promesses, tout aussi bonnes, à tout événement, que celles offertes par aucune autre région d'une égale étendue dans aucune partie du monde. La condition naturelle du pays n'est pas aussi favorable que dans beaucoup d'autres, mais il n'y a pas de doute que le temps et l'énergie apporteront des modifications désirables et que nous en serons recompensés.

Voilà les preuves qui sont devant la Chambre; voilà le témoignage de celui que le gouvernement a envoyé sur les lieux pour recueillir des renseignements: et il me semble qu'on peut très bien s'en rapporter à ce témoignage. Certains orateurs de la droite ont prétendu que les entrepreneurs n'avaient droit qu'aux blocs portant des numéros impairs et que les autres appartenaient au gouvernement et que les prospecteurs peuvent aller dans le pays, se choisir des claims et les acquérir en les faisant enregistrer et en se conformant aux règlements miniers.

A ce propos, je signalerai le fait que pour faire inscrire ces claims, il faut que les mineurs soient au nombre d'au moins cinq, et se trouvent à au moins 100 milles de la résidence du receveur des inscriptions nommé par le gouvernement, de sorte que s'ils se trouvent à 90 ou 95 milles du receveur il leur faut faire tout ce trajet pour faire inscrire leurs claims. Et je ne crois pas être loin de la vérité en disant que les entrepreneurs ont déjà, ou du moins auront très prochainement des prospecteurs dans tout le pays. Ils vont s'emparer de tous les terrains les plus riches, le plus tôt possible et quant au mineur isolé, il viendra continuellement se heurter aux terrains déjà pris par cette riche et puissante compagnie. Voilà quels sont les avantages que le contrat assure au entrepreneurs. Quant à leurs obligations elles consistent: à construire un chemin à traineau qui leur rapportera des bénéfices et un court chemin de fer de 150 milles qui sera aussi une affaire rémunératrice, parce qu'il constitue un monopole. En plus, ils ont le droit de construire d'autres chemins de fer dans le district du Yukon. Ils ont le droit, s'ils le jugent à propos de construire tout un réseau de voies ferrées dans tout le pays; le pays leur appartient, pour ainsi dire. Ils ont le droit d'extraire et de fondre leur minerai et ils seront les propriétaires des plus riches mines d'or de la région. Je maintiens qu'il n'y a aucune proportion entre les obligations qu'ils contractent et l'énorme cadeau que le gouvernement leur fait.

Plusieurs des orateurs qui m'ont précédé, se sont demandés pourquoi le gouvernement n'avait pas publiquement demandé de soumissions. Vu l'importance de l'entreprise, vu que le gouvernement donne 3,750,000 acres de terrains aurifères, qu'il était de la plus haute importance de s'assurer une route entièrement canadienne pour transporter les mineurs et les prospecteurs, il était du devoir du gouvernement de prendre tous les moyens de faire construire cette route au plus bas prix possible,

M. CASGRAIN.

sans concéder d'aussi vastes étendues de terrains. Le gouvernement répond qu'il ne pouvait pas demander de soumissions, parce que le temps pressait et le cas était urgent. Cela n'est pas une réponse à nos objections. Pourquoi y avait-il urgence à la date à laquelle le gouvernement a signé le contrat? Parce qu'il avait perdu trop de temps en août, septembre et octobre. Voilà pourquoi il a été ensuite obligé de passer ce contrat à la hâte, sans avoir le temps de demander de soumissions. La responsabilité en retombe sur le gouvernement, ce sont ses hésitations et ses atermoiements qui en sont cause.

Une discussion s'est élevée l'autre soir au sujet des paroles prononcées par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) en présentant le bill. J'ai compris qu'il a dit qu'avant la fin de la dernière session, le gouvernement avait reçu de tous côtés des preuves de la richesse de ce district et était averti de l'énorme courant de population qui devait se diriger de ce côté cette année. Comme je ne veux pas lui faire dire autre chose que ce qu'il a dit, je vais citer le texte même de ce passage, tel que rapporté à la page 196 (v.a.) des *Débats*.

La Chambre se le rappellera, sans doute! avant la clôture de la session dernière, il s'était accumulé une masse de preuves touchant l'immensité des découvertes d'or dans la contrée du Yukon, et des mineurs revenant de ce lointain pays, nous avaient fait les récits les plus fantastiques sur la richesse de ses gisements miniers. Pour tous ceux qui s'intéressent aux affaires publiques, il était donc impossible de ne pas comprendre qu'il allait surgir de très graves questions relativement à ces découvertes d'or. Donc, après la clôture de la session et dès qu'il fut possible au gouvernement de se préoccuper de la question, il vit, non pas seulement une question, mais une foule de problèmes de la plus haute importance réclamer son attention.

Quand cela, M. l'Orateur? Dès que la session a été terminée, dit le ministre. Il n'y avait pas qu'un problème à résoudre,—celui de maintenir l'ordre—mais aussi celui du transport, car quelques lignes plus loin il ajoute:

De toute évidence, il nous fallait donc nous préoccuper sans retards de ces problèmes de façon à assurer avec le plus d'efficacité possible, la bonne administration, le bien-être général et la prospérité du pays. En cherchant à se renseigner au sujet du chiffre probable de la population qui se déverserait dans ce pays, le gouvernement fut porté à croire que le nombre des aventuriers qui se rendraient dans la région du Yukon, cette année serait très considérable.

Et il ajoute que d'après différents calculs, il se rendrait au pays du Yukon, ce printemps, 50,000 ou même 250,000 personnes. Voici, toutefois, un aveu fait bien involontairement sans doute par le ministre et qui a mis le gouvernement dans le pétrin: longtemps avant la clôture de la session dernière, nous a-t-il dit, le gouvernement était au fait des énormes découvertes d'or qui s'étaient faites, et il savait qu'au cours du printemps il se porterait un flot énorme de voyageurs vers ce pays, et, au dire de l'honorable ministre lui-même, c'était le devoir du gouvernement de se préoccuper sans retard de la solution du problème relatif au transport d'un si grand nombre de voyageurs dans ce pays. N'eussions-nous pas le témoignage même rendu l'autre soir par le ministre des Chemins de fer et Canaux, il ne suffirait de citer les articles parus dans la presse, non seulement du Canada et des Etats-Unis, mais du monde entier, pendant les mois d'août, de septembre et d'octobre, de l'année dernière. Que disent ces journaux? Même les journaux français, publiés à Paris, au mois de

septembre, ne parlaient que de la course à l'or du Klondike, disant que certains groupes de voyageurs étaient prêts à partir de France pour se rendre au pays de l'or, sur les bords du Yukon. Le même fait s'est répété en Angleterre et sur tout le continent européen. Les ministres doivent avoir la mémoire bien courte s'ils ne se rappellent pas avoir lu dans les journaux de septembre dernier qu'il se porterait cette année un énorme flot de population vers ce pays. Je me rappelle fort bien avoir lu dans les journaux, au début de l'automne, des télégrammes de Victoria et de Vancouver, avertissant le monde de ne pas partir pour le Klondike pendant l'automne, mais d'attendre l'arrivée du printemps. Il était si bien entendu à cette époque qu'il y aurait un entassement de voyageurs le long de la frontière ou dans les villes sur le littoral du Pacifique, que les journaux ont fait tout en leur pouvoir pour convaincre les gens qu'il serait extrêmement imprudent de leur part de partir avant le printemps prochain. Il est impossible que le gouvernement ignorât ces faits et si, se mettant résolument à l'œuvre pour résoudre le problème, il eût constaté l'impossibilité de soumettre l'entreprise à la concurrence publique, il aurait au moins fait connaître au monde, dès le mois d'octobre, qu'il s'agissait avant tout d'établir la route la plus courte et la plus praticable entièrement à travers le territoire canadien, et qu'il était décidé à accorder une aide généreuse à tout entrepreneur ou à toute compagnie qui construirait cette voie.

N'ai-je pas raison de dire que si on avait fait connaître ces faits au monde, l'automne dernier, non seulement aux entrepreneurs du Canada et des Etats-Unis, mais à ceux d'outre-mer également, il se serait rencontré des entrepreneurs qui auraient soumissionné l'entreprise et concurrencé ceux avec lesquels on a fait le marché en discussion ; et alors, au cours des négociations prolongées qui intervinrent, dit-on, entre le gouvernement et messieurs Mackenzie et Mann, ces messieurs auraient constaté qu'ils n'étaient pas les seuls intéressés à obtenir le contrat, et ils auraient été disposés à accepter des conditions plus favorables au pays.

Une des principales raisons qu'on allègue pour nous faire approuver le marché en discussion, est que le contrat stipule l'établissement d'une route entièrement à travers le territoire canadien. Examinons un instant à ce sujet les faits à la connaissance de la Chambre. Le Fort-Wrangel, s'il n'est pas situé sur le territoire des Etats-Unis, est réclamé par eux et se trouve en leur possession. On a beaucoup parlé de l'effet du traité de Washington par opposition au traité anglo-russe de 1825, lequel avait concédé aux sujets britanniques le droit de naviguer, pour toutes fins quelconques, sans restriction ni entrave, sur les rivières qui sortent des possessions britanniques pour se jeter dans l'océan Pacifique. Je ne veux pas me prononcer sur la question de savoir si la cession de l'Alaska aux Etats-Unis a abrogé le traité existant entre la Russie et la Grande-Bretagne. C'est là une question de haute importance qui ne peut être élucidée que par ceux qui ont fait une étude spéciale du droit international, et qu'on ne saurait résoudre à l'aide de connaissances ordinaires du droit. Toutefois mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) s'érigeant en interprète du droit international et assurant le rôle de censeur des grands hommes d'Etat qui ont élaboré les traités en discussion, s'est permis une digression, non seulement pour attaquer le parti conservateur, mais encore notre regretté chef, le très honorable sir John Macdonald, lorsqu'il a affirmé que le parti conservateur et sir John-A. Macdonald avaient commis une grave bévue en sacrifiant les droits que nous avait assurés le traité anglo-russe de 1825. Pour ne pas commettre d'injustice à l'égard de mon honorable ami, je vais citer ses propres paroles, sur ce point telles que consignées au compte-rendu officiel de nos débats parlementaires.

Je prie la Chambre de prendre note du fait que les sujets de Sa Majesté britannique possédaient, sous l'empire de ce traité avec la Russie, un droit de propriété, pour toutes fins quelconques, sur la rivière Stikine, jusqu'au moment où les hommes d'Etat de la gauche empiétèrent sur ce droit. Ces messieurs n'avaient probablement jamais lu ce traité. Ils en ignoraient le contenu. Ils n'avaient pas la plus légère idée de ce qu'ils faisaient lorsqu'ils insérèrent dans le traité de Washington cette clause dont ils n'ont cessé de se vanter depuis que la question de la rivière Stikine a surgi.

M. l'Orateur, les hommes d'Etat qui élaborèrent ce traité intervenu entre l'Angleterre et les Etats-Unis, le traité de Washington, furent le marquis de Ripon, sir Stafford Norfolk, et le très-honorable sir John Macdonald. Il est inutile de mentionner les autres. Et voilà les hommes d'Etat qui, au dire du ministre de l'Intérieur, ignoraient le contenu du traité anglo-russe de 1825.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Ils l'ignoraient en effet.

M. CASGRAIN : Mon honorable ami confirme l'assertion du ministre de l'Intérieur.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je parle en connaissance de cause.

M. CASGRAIN : J'ai un grand respect pour l'opinion de mon honorable ami, le ministre du Commerce, mais il me semble singulier qu'au cours des débats qui eurent lieu sur ce point, cette question-là même ait été soulevée, et l'on prétendit que le traité intervenu entre la Russie et la Grande-Bretagne avait été abrogé par la cession de l'Alaska aux Etats-Unis, et que, par conséquent, il devenait nécessaire d'adopter l'article 26 du traité de Washington.

M. RUSSELL : C'est le prétexte qu'on a invoqué à cette époque.

M. CASGRAIN : Cela ressort du débat qui eut lieu à ce moment-là même.

M. RUSSELL : Non, pas à ce moment-là, mais après que le traité de Washington eut été adopté.

M. CASGRAIN : Avec tout le respect que j'ai pour l'opinion de mon honorable ami (sir Richard Cartwright) il me semble bien singulier que les hommes d'Etat dont j'ai cité les noms aient pu élaborer un traité entre deux pays sur cette importante question, de la navigation des rivières en question, sans connaître le contenu d'un autre traité portant sur ce sujet même.

M. RUSSELL : L'honorable député voudrait-il me dire à quels débats il fait allusion ?

M. CASGRAIN : Je fais allusion aux débats cités hier par mon honorable ami, l'ex-ministre des Chemins de fer et canaux (M. Haggart).

M. RUSSELL : Cela ne nous renseigne guère sur la nature du débat en question. Je désire savoir de l'honorable député s'il fait allusion aux débats qui eurent lieu en cette Chambre, lorsque la question de ratification du traité de Washington fut soumise au parlement ou bien aux discussions qui eurent lieu avant la ratification de ce traité.

M. CASGRAIN : Je fais simplement allusion à la citation que l'ex-ministre des Chemins de fer et canaux (M. Haggart) a empruntée aux œuvres de M. Sumner. Je ne veux pas établir de règle de droit à ce sujet. Je n'ai pas la prétention d'être assez versé en droit international pour pouvoir décider, dans le feu du débat, ou même après mûre réflexion, si, oui ou non, le traité intervenu entre la Russie et la Grande-Bretagne a été abrogé par la cession de l'Alaska aux Etats-Unis ; je vois, toutefois, dans les auteurs, que les traités sont abrogés non seulement par laps de temps ou par des circonstances extraordinaires comme la guerre, mais encore par d'autres événements, comme, par exemple, la cession de la souveraineté sur un territoire au sujet duquel un traité est conclu. Voyons ce qui s'est passé l'autre jour en Angleterre. Lord Salisbury a déclaré catégoriquement—et je ne sache pas que cette Chambre ait à réformer ses jugements—que lorsque Madagascar eût été cédé à la France, les traités intervenus entre l'Angleterre et Madagascar furent abrogés par le fait même ; or, bien que les faits ne soient pas absolument identiques, il me semble que lorsqu'il intervient un traité entre l'Angleterre et la Russie relativement à un territoire appartenant à l'Empire russe, la cession subséquente de ce territoire par la Russie à une autre puissance abroge, par ce fait-là même, ce traité.

J'aborde un autre point relatif au traité en question. Cette discussion, sans doute, s'écarte tant soit peu du sujet, mais il nous faut bien envisager la situation des affaires, telle qu'elle se présente à nous. Le Fort-Wrangel est réclamé par les Etats-Unis et se trouve en leur possession. Sous l'empire du traité de Washington ils ont droit de faire tous les règlements non incompatibles avec les termes du traité. Mais, me dira-t-on peut-être : Supposant même que le traité anglo-russe fût encore en vigueur, à l'heure qu'il est, des troupes armées comme la police à cheval, pourraient encore, sous l'empire de ce traité, être transportées sur les rivières coulant à travers un territoire appartenant à la Russie. Bien qu'il existe un droit de navigation en faveur des pays dont les cours d'eau traversent un territoire étranger, autant du moins que j'en puis juger, toutes les fois qu'une troupe armée passe à travers ce territoire, que ce soit par voie fluviale ou par terre, cela est toujours le sujet de négociations spéciales entre les deux pays. Je vois qu'à la Chambre des Communes d'Angleterre, on n'a pas prononcé de jugement aussi sommairement qu'on le fait ici. Voici la dépêche que je trouve dans les journaux d'aujourd'hui :

Londres, 17 février.—Le secrétaire parlementaire du *Foreign Office*, M. George-N. Curzon, à la Chambre des Communes, répondant à une interpellation sur la question de savoir si les droits et obligations touchant l'Alaska, en vertu de tous les traités alors en vigueur, avaient été transférés lorsque les Etats-Unis achetèrent ce pays, dit que certains articles seulement du traité anglo-russe de 1825, relatif aux délimitations géographiques, ont été récités dans le traité russo-américain, en vertu duquel s'est faite la cession de l'Alaska. L'article 26 du traité de Washington de 1871, ajoute M. Curzon, stipule que la navigation des rivières Yukon, Porc-épic et Stikine sera libre et ouverte au commerce des sujets britanniques et des citoyens des Etats-Unis, d'une façon subordonnée aux lois et règlements de l'un et l'autre de ces pays, dans les limites de son propre territoire, et non incompatibles avec le privilège de navigation libre. L'ambassadeur anglais, a-t-il ajouté, a demandé des renseignements touchant les règlements qui pourraient le mieux s'appliquer à la navigation de la rivière Stikine.

Si les honorables députés veulent bien se reporter au traité de 1867, intervenu entre les Etats-Unis et la Russie, relativement à la cession de l'Alaska, ils verront qu'il n'y est nullement dit que les Russes, en cedant aux Etats-Unis le territoire en question, leur cédent en même temps les droits que possédaient les autres nations sous l'empire des traités. Toutefois, je le répète, envisageons la situation des Etats-Unis, telle qu'elle existe actuellement. Voici le Fort-Wrangel, dont les Etats-Unis ont aujourd'hui possession. Ils prétendent que ce fort est leur propriété et ils ont le droit d'établir des règlements à cet égard. L'article 26 du traité dit :

La navigation des rivières Yukon, Porc-épic et Stikine pour les vaisseaux qui remontent de la mer et y descendent et y pénètrent restera à perpétuité libre et ouverte au commerce des sujets de Sa Majesté britannique et des citoyens des Etats-Unis, d'une façon subordonnée, toutefois, aux lois et règlements de l'un et l'autre de ces pays, dans les limites de son propre territoire, et non incompatibles avec le privilège de navigation libre.

Et cela veut dire, prétend-on, qu'il ne pourra être établi aucun règlement, incompatible, dans la moindre mesure, avec la libre navigation de la rivière. Il ne saurait y avoir doute à cet égard. Toutefois, si nous consultons le passé, si nous tenons compte de leur façon d'agir actuelle tout le long de la frontière qui sépare le Canada des Etats-Unis, si nous nous rappelons leur attitude hostile à nos ouvriers, à nos journaliers ainsi qu'à nos hommes de profession, si nous en jugeons d'après le traitement qu'ils nous font, quand leurs intérêts ne les obligeaient pas à nous accorder autant que nous leur donnons, il est à craindre que les Etats-Unis n'établissent des règlements et qu'ils n'imposent au transbordement des marchandises à Fort-Wrangel des restrictions de nature à rendre moins coûteux aux mineurs qui se rendent dans ce pays l'achat de leurs provisions à un port des Etats-Unis l'acquittement des droits douaniers, à Glenora ou à Telegraph-Creek.

Pour toutes ces raisons, je soutiens que la route choisie, n'est pas, comme le prétend le gouvernement, une route entièrement canadienne ; et, par conséquent, l'une des principales raisons sur lesquelles le gouvernement s'appuie pour nous demander de voter cette mesure, s'écroule d'elle-même. Je le répète donc, si, au lieu de perdre un temps si précieux, aux mois d'août, de septembre et d'octobre, le gouvernement, abordant sérieusement la question et mettant à l'étude le problème dont nous a parlé l'autre jour le ministre des Chemins de fer et Canaux, eût encouragé les entrepreneurs du monde entier à soumissionner les travaux d'une route toute canadienne, nous aurions probablement reçu avant aujourd'hui une proposition pour la construction d'une voie ferrée établissant réellement une route toute canadienne, reliant un port quelconque de l'océan Pacifique aux territoires aurifères du Yukon.

Bien que je sois partisan d'une route au Yukon passant entièrement sur le territoire canadien, et

bien, qu'à mon avis, il importe grandement à notre commerce d'établir une route à bref délai, je ne saurais non plus me dissimuler que le gouvernement a forfait à son devoir et que les avantages accordés aux entrepreneurs par le contrat en discussion sont tout à fait disproportionnés aux profits que nous en retirerons.

M. RUSSELL : M. l'Orateur, l'honorable préopinant (M. Casgrain) jouit d'un avantage très sensible sur moi dans cette discussion, en ce qu'il semble avoir découvert au sujet de la question débattue des arguments qui n'ont pas été développés par les autres orateurs. L'un des grands ennuis que j'éprouve en ce moment est que la question a déjà été traitée sous toutes ses faces et ressassée à satiété.

Les orateurs de la droite et de la gauche qui m'ont précédé ont tellement débattu la question sous tous ses aspects qu'à mon avis, dans l'impuissance où nous sommes de jeter quelque lumière sur le sujet, il vaudrait mieux mettre la question aux voix plutôt que de prolonger d'avantage le débat.

Toutefois, malgré tout l'embarras que nous crée cet épuisement de la question, je me propose de mettre en lumière,deux ou trois points de droit, et surtout les questions de droit international que l'honorable député a développées au cours de sa harangue. Il sera peut-être préférable que j'aborde de suite les derniers arguments qu'il a fait valoir, pour remonter ainsi jusqu'au commencement de sa harangue. Il s'est mis en frais de nous dire quelle était la situation relativement aux droits de navigation sur la rivière Stikine, à l'époque où le traité de Washington fut négocié dans une large mesure, par l'entremise de sir John Macdonald.

Si j'ai bien saisi la portée de son argumentation, il s'est efforcé de prouver, à l'instar de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), l'autre jour, que le traité anglo-russe sous l'empire duquel les sujets de Sa Majesté britannique avaient droit de libre navigation sur la rivière Stikine et autres cours d'eau de l'Alaska, avait été abrogé je ne sais trop comment, mais, je suppose, par la cession de l'Alaska à une époque ultérieure. Or, mon impression, ou plutôt mon absolue conviction, est que la cession de l'Alaska par la Russie aux Etats-Unis n'a pas eu cet effet. Il sera peut-être plus commode pour moi de répondre en même temps aux arguments avancés, sur cette partie du débat, par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) et par mon honorable ami (M. Casgrain).

En raison de quelque inadvertance de la part des sténographes, je suppose, ainsi que de quelque distraction de ma part, je n'ai pas entendu et n'ai pu trouver dans le compte rendu officiel de la citation du discours de M. Sumner lue à la Chambre, les paragraphes qui portent principalement sur la question débattue. Je n'ai pu saisir ces paragraphes, et les sténographes ne les ont pas saisis, car il m'a été impossible de les trouver dans le compte rendu du discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Si l'embarras que j'ai moi-même éprouvé n'avait également empêché la Chambre d'entendre ces paragraphes du discours de M. Sumner, la Chambre aurait, à mon avis, estimé qu'il reste peu de doute sur la question de savoir si les droits concédés par la Russie aux sujets de Sa Majesté britannique étaient, oui ou non, demeurés intacts jusqu'au moment où ils furent sacrifiés par les négociateurs à Washington, si toutefois ces droits ont été sacrifiés, ce qui est encore matière de doute. Je l'affirme positivement, tout ce qu'il a été possible de faire pour sacrifier nos droits, l'a été à cette époque, par l'imprudence de notre représentant, j'allais ajouter par son ignorance, mais j'ai mes doutes à cet égard ; car, en tant qu'il est possible à un homme d'Etat de sacrifier les droits de ce pays, ou les droits de la Grande-Bretagne à la navigation de la rivière en question, feu sir John Macdonald l'a fait, au cours des négociations qui ont abouti au traité de Washington. Mais l'intervention d'une gracieuse et sage Providence est venue déjouer ses plans, et il y a tout lieu de le croire, bien que je ne puisse affirmer la chose avec toute la certitude que je le voudrais, nous sommes encore en possession des droits qui ont été accordés à la Grande-Bretagne par le traité conclu avec la Russie ; je suis porté à croire que ces droits, dis-je, sont demeurés intacts et que nous pouvons encore les revendiquer. Et s'il existe quelque doute à cet égard, ce doute, je l'affirme, a été créé par l'imprudent abandon de ces droits par sir John-A. Macdonald, à l'époque où le traité de Washington fut négocié.

Je reviens à la question de savoir si, à une époque antérieure à la négociation du traité de Washington, nous jouissions, oui ou non, de ces droits ; et, à cet égard, je vais lire un extrait du discours de M. Sumner dont il n'a pas été donné lecture ici, ou au moins que je n'ai pas entendu, lorsque l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a cité le passage en question de ce discours.

M. Sumner apporta à la rédaction de ce discours un soin et une exactitude des plus scrupuleux ; car, comme il l'avait prononcé en comité exécutif du Sénat, il n'en avait pas été fait de compte-rendu ; et c'est à la prière de ses amis que M. Sumner plus tard, à l'aide de ses notes, rédigea son discours, afin qu'il passât à la postérité. Ecoutons-le parler :

> Nous sommes donc en présence de trois stipulations de la part de la Russie : l'une ouvrant les mers, golfes et ports de la côte russe aux sujets britanniques, pour les fins de la pêche et du commerce avec les indigènes ; la seconde, faisant de Sitka un port libre en faveur des sujets britanniques ; et la troisième, accordant à perpétuité aux sujets britanniques la libre navigation des rivières qui coulent à travers les possessions russes. Les Etats-Unis succèdent-ils à ces stipulations ?

L'honorable député de Montmorency affirme que les Etats-Unis n'ont pas succédé à ces stipulations, puisqu'il lui est impossible de trouver rien qui l'indique dans le traite de cession de l'Alaska par la Russie aux Etats-Unis. Il arrive souvent, je suppose, que lorsqu'un individu vend et transporte sa maison à son voisin, il ne fait nulle mention de l'hypothèque dont est grevée sa propriété ; mais je n'ai jamais entendu dire que cette omission le dégageât de l'obligation créée par l'hypothèque. Donc, toute la question de savoir si la cession de l'Alaska a été subordonnée à cette servitude, dépend de la solution d'une autre question, savoir : si c'est un droit réel ou un droit personnel. Si c'est un droit réel, il reste assujetti au territoire de l'Alaska, en dépit du fait de sa cession aux Etats-Unis ; si c'est simplement un droit personnel contre le souverain par lequel le droit en question a été concédé, il ne saurait lier ses successeurs. Voyons ce que M. Sumner pense à cet égard. Je vais relire le passage cité par l'honorable député, indiquant l'en-

droit où il s'est arrêté, et je donnerai la suite du passage que je n'ai pu entendre. M. Sumner dit :

Parmi ces stipulations, j'établis une distinction en faveur de la dernière..

L'ex-ministre des Chemins de fer a bien lu cela.

qui, par sa teneur, est déclarée "perpétuelle."

Il n'a guère appuyé là-dessus.

....et peut participer de la nature d'un équivalent du règlement des frontières entre les deux puissances.

Tout le monde sait qu'un traité comportant un règlement de frontières n'est pas abrogé par la cession de territoire. Tout le monde sait que c'est dans les traités déterminant les frontières entre l'Alaska et notre pays qu'il faut aller chercher la définition de la frontière internationale.

Toutefois, abstraction faite de sa phraséologie ou de son origine, il est évident que cette stipulation n'est qu'une déclaration de droit public, que les Etats-Unis ont toujours invoquée et qui est aujourd'hui reconnue sur le continent européen.

Il semblerait d'après le compte-rendu officiel de nos *Débats*, qu'à cet endroit-ci de sa citation, l'ex-ministre des Chemins de fer s'est arrêté tout court, omettant le reste du paragraphe, pour continuer à lire ce que M. Sumner dit au sujet des deux autres stipulations. Lisons donc le reste de la déclaration de M. Sumner au sujet de la troisième stipulation en discussion.

Lorsqu'en 1826, M. Clay, alors secrétaire d'Etat, insistait auprès de la Grande-Bretagne pour en obtenir la libre navigation du Saint-Laurent, il déclara que le gouvernement des Etats-Unis ne prétendait pas invoquer de principe dont il ne fût prêt à accorder le bénéfice à la Grande-Bretagne, en pareilles circonstances. La même année, M. Gallatin, notre ministre à Londres, au cours des négociations entamées avec la Grande-Bretagne pour la délimitation des frontières sur le Pacifique, proposa que " si la ligne traversait une des branches quelconques de la rivière Columbia aux points à partir desquels elle est navigable par bateaux jusqu'au cours d'eau principal, la navigation de ces branches et du cours d'eau principal serait, à perpétuité, libre aux deux nations en commun.

Je me demande pourquoi l'on a pas lu à cette Chambre les très justes observations de M. Sumner :

A une date antérieure, les Etats-Unis ont eu la même prétention au sujet du Mississipi et ont posé ce principe " que si, de quelque manière, on entrave le droit des riverains supérieurs de descendre un cours d'eau, c'est là un acte de violence du fort contre le faible, un acte condamné par le monde civilisé." Notre pays se trouve lié par ces aveux, quand même le droit public européen n'aurait pas résolu la question, à Vienne, au sujet du Rhin et ne nous aurait pas fourni un précédent qu'il nous est impossible de ne pas suivre. Je me plais à croire que, dans cette circonstance, nous appliquerons le principe généreux que nous avons toujours invoqué nous-mêmes.

Qui prétendra que ce n'est pas là, de la part de M. Sumner, une reconnaissance entière et sans réserve de la libre navigation de toutes les rivières qui coulent à travers le territoire britannique et l'Alaska, et se jettent dans l'océan Pacifique ? Il est presque impossible de croire que notre représentant, dans les négociations qui ont eu lieu lors du traité de Washington ignorait cet aveu de M. Sumner, et s'il le connaissait, je ne comprends pas pourquoi il aurait sacrifié ce droit, en supposant que le traité de Washington ait l'effet de nous en priver.

Sur la question de savoir si nous possédions, avant le traité de Washington, le droit de libre navigation dans la rivière Stikine, nous n'avons pas besoin d'autre preuve que l'aveu d'un publiciste et d'un homme d'Etat aussi éminent que celui que je viens de vous nommer. M. Charles Sumner occupe un rang distingué aux Etats-Unis, et le secrétaire Seward a fait appel à ses lumière, dans la discussion qui a eu lieu, au Sénat américain, lorsqu'il s'est agi de ratifier la cession de l'Alaska.

Il y a aussi d'autres preuves et mon honorable ami les trouvera exposées dans n'importe quel traité de droit international.

Les contrats entre deux nations peuvent se diviser en conventions provisoires, et en traités proprement dit. Les traités sont perpétuels de leur nature ; ainsi, lorsqu'ils ont été une fois mis en vigueur, leur existence ne dépend ni d'un changement de dynastie, ni d'un changement de la forme d'un gouvernement, chez les parties contractantes. Ces traités peuvent bien être suspendus en temps de guerre, mais ils reprennent leur effet au rétablissement de la paix, sans qu'il soit besoin de stipulation expresse à cet égard. Tels sont notamment les traités au sujet de la délimitation des frontières, de la cession et de l'échange de quelque territoire, et ceux qui créent une servitude permanante en faveur d'une nation sur le territoire d'une autre nation.

Cela prouve qu'une servitude créée sur le territoire d'une nation est assimilée à une délimitation de frontières ou à un échange de territoire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Quel est l'auteur que vous venez de citer ?

M. RUSSELL : C'est un auteur américain que cite : sir Travers Twiss. Celui-ci a puisé cette citation dans le "Traité de droit international" de Wheaton. C'est là un livre d'une haute autorité, et des Américains distingués, tels que William-Beach Lawrence et Richard-Henry Dana en ont publié maintes éditions.

Voilà l'argument que l'honorable Edward Blake a invoqué en faveur du Canada. Sans doute, l'honorable député est parfaitement au courant de la question, et la cause de Peter Martin qu'il doit aussi bien connaître, a prouvé qu'on aurait pu régler la question sur cette base, n'eussent été les négociations du traité de Washington.

Voici comment se lit la dernière partie de l'article 26 de ce traité :

La navigation des rivières Yukon, Porc-épic et Stikine, en amont et en aval, jusqu'à la mer, demeurera à tout jamais libre et ouverte au commerce pour les sujets de Sa Majesté britannique et les citoyens des Etats-Unis, mais assujétie aux lois et aux règlements de l'un ou l'autre pays (pour la portion comprise sur leur territoire respectif) qui ne sont pas incompatibles avec ce privilège de libre navigation.

M. Blake, après avoir cité ce paragraphe, s'exprimait ainsi :

A l'époque des négociations ...

Savoir, lors du traité de Washington.

....les sujets britanniques avaient déjà le droit absolu de naviguer librement dans tous les cours d'eau se dirigeant du territoire britannique dans l'intérieur de l'Alaska. Les Etats-Unis n'avaient pas le droit de naviguer dans ces cours d'eau au delà des frontières de l'Alaska.

Voilà une importante considération sur laquelle on peut se baser pour prétendre qu'en dépit de ce qui s'est fait en 1871, le traité de Washington n'a pas abrogé le traité de 1825.

Nous avons demandé et obtenu un droit limité à la navigation, pour certaines fins, dans trois de ces cours d'eau, accordant aux Etats-Unis le droit de navigation dans ces trois cours d'eau, aux mêmes conditions, dans les limites de la Colombie anglaise. Ainsi ce qu'on a appelé une concession de la part des Etats-Unis était réellement une concession de la Grande-Bretagne à nos voisins qui ne donnaient rien et obtenaient tout.

M. Blake continue :

Je n'ai jamais pu comprendre le mobile qui a guidé les commissaires anglais. Ignoraient-ils les droits de la Grande-Bretagne, en vertu de la convention de Saint-Petersbourg, on s'étaient-ils convaincus que ces droits étaient éteints ? Il est bien difficile de faire une telle supposition.

Mais je puis moins croire encore qu'ils aient délibérément et en connaissance de cause, résolu d'abandonner ces droits, non seulement sans chercher à les défendre, mais même sans que les Etats-Unis aient manifesté la moindre intention de les attaquer.

Et M. Blake aurait pu ajouter : lorsque ces droits avaient été parfaitement reconnus par les hommes d'Etat et les publicites les plus distingués de la république voisine, lors de la ratification du traité de l'Alaska par le Sénat américain.

Si l'honorable député désire faire une étude plus approfondie du sujet, il pourra lire une excellente opinion émise dans le même sens par le juge Crease ; laquelle me paraît établir d'une manière concluante que, nonobstant les négociations du traité de Washington, les droits que nous possédions en vertu de la convention de Saint-Petersbourg, existent encore.

Mais si ces droits ont été conservés, nous n'avons aucun remerciement à présenter à nos plénipotentiaires, car ceux-ci paraissent avoir ni discuté ni étudié le sujet.

D'après les termes du traité de Washington, il est évident que nos plénipotentiaires, d'ordinaire si retors, n'ont pas même songé à nos droits acquis, et malheureusement ils ont rédigé le traité dans un langage tel que le gouvernement anglais, obligé de donner son avis sur le sujet, a décidé que les droits de navigation étaient entièrement réglés par le traité de Washington. Mais dans ce cas-là encore, j'ai à me plaindre de la manière dont l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a cité ses autorités.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Avant qu'il passe à une autre partie de son sujet, l'honorable député me permettra-t-il de lui demander si, en dehors du traité de 1825, il accepte la manière de voir des Etats-Unis, à savoir que l'Angleterre a le droit de libre navigation dans les rivières Yukon et Stikine ?

M. RUSSELL : Cela est absolument sans importance.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député ne comprend pas quel est mon but en lui posant cette question. Je suis tout à fait sincère et je ne crois pas que ce soit là une question sans importance.

M. RUSSELL : Je veux dire que mon opinion personnelle sur ce point est absolument sans importance.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député (M. Russell) a cité, au sujet de ce traité, des auteurs américains qui ont écrit sur le droit international. Mais l'honorable député n'a pas dit, si je l'ai bien compris, qu'il acceptait ou rejetait leur manière de voir. Je puis assurer mon honorable ami que son opinion sur ces questions a du poids sur moi et sur d'autres membres de cette Chambre, mais il ne nous a pas dit s'il acceptait la manière de voir des publicistes américains au sujet des droits que possèdent les propriétaires supérieurs d'une rivière sur la partie inférieure de cette rivière qui se jette dans la mer.

M. RUSSELL : Sur une question de droit international, l'opinion d'un particulier est tout à fait sans importance. Le grand point est de savoir quelle est l'opinion et la conviction de ceux avec qui vous traitez. Les lois internationales ne sont pas des lois proprement dit, c'est seulement un ensemble de préceptes de morale internationale. Il n'existe pas de sanction à ces préceptes, ainsi que l'ont dit à maintes reprises les grands auteurs qui ont écrit sur le sujet. Dans ces questions de droit international, vous devez vous attacher surtout à poser des principes que votre adversaire ne peut contester. Et dans le moment, je prétends qu'on n'aurait jamais pu contester ces droits, si le traité de Washington n'avait pas tout mêlé et tout gâté.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ce n'est pas là une réponse à ma question.

M. RUSSELL : Comme je l'ai dit, c'est une pure question de morale. Je ne crois pas avoir une opinion arrêtée sur le sujet. Si je vivais à l'étage supérieur d'une maison, naturellement j'aimerais à descendre dans la rue, mais cela n'obligerait pas l'homme qui occupe le rez-de-chaussée à me laisser passer. Il n'y a pas de loi écrite à ce sujet et il s'agit simplement de savoir poser un principe que l'autre partie ne peut pas contester.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. RUSSELL : Lorsque la séance a été suspendue, j'étais à vous lire non pas l'avis des hommes de loi attachés au département de la Justice, mais la dépêche dans laquelle on mentionne cet avis. A ce sujet, je désire déclarer que les remarques faites par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux en traitant cette partie de la question, sont de nature à induire en erreur toutes les personnes qui l'ont entendu ou qui pourront lire ses paroles dans les *Débats*. Il a cité la dépêche de lord Carnarvon au comte Dufferin, laquelle résume simplement l'opinion des jurisconsultes de la Couronne, sans aucunement donner les raisons qui l'ont motivée.

L'honorable député (M. Haggart) nous citait cette dépêche qui transmet la conclusion à laquelle en sont arrivés les jurisconsultes de la Couronne sur la question de savoir si nos droits reposaient sur les clauses du traité de Washington ou avaient été réglés auparavant.

Si la Chambre veut avoir la patience de suivre les paroles de mon honorable ami (M. Haggart), telles qu'elle sont rapportées dans les *Débats* et d'écouter la lecture de la dépêche elle-même, on constatera, je crois, que j'étais en droit de dire que toute personne lisant la dépêche telle qu'elle se trouve dans les *Débats* et la lisant ensuite telle qu'elle se trouve dans les archives du parlement, en arrivera à la conclusion que la dépêche telle que lue ici est de nature à induire en erreur. Voici cette dépêche telle que je la trouve dans les *Débats*.

Relativement à ma dépêche (ceci est en date du 16 août 1877), et à la correspondance antérieure sur le même sujet, j'ai maintenant l'honneur de vous donner communication des vues du gouvernement de Sa Majesté, adoptées après avoir consulté les jurisconsultes de la Couronne, à propos de l'affaire de Peter Martin, dont le gou-

vernement des Etats-Unis a demandé la mise en liberté.

Si les droits de navigation libre reposent sur la 26e clause du traité de Washington qui stipule d'une manière expresse que la navigation sera libre pour les fins de commerce, le gouvernement de Sa Majesté est d'avis qu'un prisonnier ne peut pas être transporté à l'Alaska par la voie de la rivière Stikine.

Parlant de la dépêche ci-dessus relatée, l'honorable député (M. Haggart) a dit :

Je puis me tromper, mais je prétends que, d'après l'avis des jurisconsultes de la Couronne, tous les traités antérieurs sont abrogés et que les seuls droits que nous ayons sur les rivières Porc-épic et Stikine nous viennent du traité de Washington.

Laissez-moi vous lire la véritable dépêche telle que je la trouve dans les journaux de la Chambre, et vous verrez que l'on a omis un mot,—bien petit il est vrai, mais très important,—dans la citation que l'on a faite. Cette omission change complètement le sens de la dépêche qui se trouve dans les documents officiels.

Voici cette dépêche :—

Relativement à ma dépêche du 21 mars et à la correspondance antérieure sur le même sujet, j'ai maintenant l'honneur de vous donner communication des vues du gouvernement de Sa Majesté, vues adoptées après avoir consulté les officiers en loi de la Couronne, à propos de l'affaire de Peter Martin, dont le gouvernement des Etats-Unis a demandé la mise en liberté.

Le gouvernement de Sa Majesté a été informé que la demande des Etats-Unis pour l'élargissement de Peter Martin ne pouvait pas facilement être rejetée.

Dans la correspondance qui sera échangée avec les Etats-Unis, il devra être mentionné que Peter Martin est livré pour la raison qu'il était prisonnier transporté par la voie du territoire américain.

Le transport non-autorisé d'un prisonnier sur le territoire d'une puissance étrangère est une infraction aux droits de souveraineté de telle puissance et donne droit à cette puissance de demander que le prisonnier soit élargi, même après qu'il a quitté ces territoires dans lesquels il était détenu et d'où il a été enlevé sans autorité et en violature de la loi du pays.

Ce droit de demander l'élargissement d'un prisonnier transporté sans autorité, sur le territoire d'une puissance étrangère, n'est pas restreint par la question de savoir si le prisonnier est ou n'est pas, sujet de la puissance étrangère.

Nous sommes maintenant arrivés au paragraphe décisif.

Etant d'avis que les droits de navigation libre reposent maintenant sur la 26ème clause du traité de Washington, qui stipule d'une manière expresse que la navigation sera libre pour les fins de commerce, le gouvernement de Sa Majesté est d'avis qu'un prisonnier ne peut légalement être transporté en lui faisant traverser l'Alaska par la voie de la rivière Stikine.

Je le demande à tout homme qui possède le sens légal où l'esprit critique d'analyse si cela ne démontre pas clairement qu'avant le traité de Washington la question pouvait être envisagée à un point de vue tout à fait différent :

Etant d'avis que les droits de la navigation libre reposent maintenant sur la 26e clause du traité de Washington.

Et pourquoi ces droits reposent-ils " maintenant " sur la 26e clause du traité de Washington ? Simplement parce qu'il y a une différence dans les termes, entre le traité de 1825 et le malheureux traité de Washington—malheureux en ce sens, que l'on peut prétendre, qu'il abroge le traité antérieur —et c'est évidemment là l'avis du gouvernement anglais.

Voici, à ce sujet, la clause de la convention de Saint-Petersbourg :

Il est entendu que les sujets de Sa Majesté britannique, qu'ils viennent de n'importe où, soit de l'océan, soit de l'intérieur du continent, auront à jamais le droit de naviguer librement et sans aucun empêchement, dans les rivières et les cours d'eau qui, dans leur course vers l'océan, peuvent traverser la ligne de démarcation sur la ligne riveraine décrite dans la clause 3 de la présente convention.

Rien ne peut être plus explicite et plus clair que cela, rien ne pourrait donner un droit plus absolu à la libre navigation de ces rivières qui viennent de l'intérieur et se jettent dans l'océan Pacifique.

M. DAVIN : Mon honorable ami (M. Russell) voudrait-il nous lire la clause 3 afin que nous sachions quelle est la longueur de la ligne riveraine.

M. RUSSELL : Certainement, la voici :

A partir de l'extrême point méridional de l'île du Prince de Galles, la dite ligne se dirigera vers le nord, le long du canal Portland jusqu'au point du continent où ce canal rencontre le 56e degré de latitude nord. De ce point la ligne de démarcation suivra la crête des montagnes situées parallèlement au littoral, jusqu'au point d'intersection du 141e degré de longitude ouest; et de là à l'océan glacial.

Il y a donc une disposition qui dit que la ligne ne s'éloignera du littoral plus de dix lieues marines ; c'est-à-dire que si la crête des montagnes est à plus de dix lieues marines du littoral, la ligne de démarcation sera à dix lieues marines du littoral ; et si les montagnes sont plus rapprochées, alors le sommet sera la ligne de démarcation.

En lisant la clause 26 vous constaterez que l'on a beaucoup rétréci l'étendue de cette servitude, s'il est vrai—et il y a de très fortes raisons de le craindre,—que le traité de Washington, ait cet effet.

La navigation des rivières Yukon, Porc-épic et Stikine, en amont et en aval, jusqu'à la mer, demeurera à tout jamais libre et ouverte au commerce pour les sujets de Sa Majesté britannique et pour les citoyens des Etats-Unis, mais assujéties aux lois et aux règlements de l'un ou l'autre pays, (pour la portion comprise sur leur territoire respectif) qui ne sont pas incompatibles avec ce privilège de libre navigation.

Et il est facile de voir du premier coup-d'œil que si la clause 6 de la convention de Saint-Petersbourg a été abrogée et remplacée par la clause 26 du traité de Washington, nos droits ont été sérieusement amoindris.

M. DAVIN : Ne peuvent-ils pas plutôt avoir été étendus ?

M. RUSSELL : Je serais heureux de me tromper, mais, d'après moi, il n'est pas possible que nos droits aient été étendus. Si quelqu'un peut me prouver comment, en biffant les mots " toutes les rivières " et en insérant trois rivières, et en biffant les mots " pour toutes fins quelconques " pour les remplacer par les mots, " pour les fins de commerce," on nous a conféré des droits plus étendus, j'en ressentirais un plaisir extrême, ainsi que chaque membre de cette Chambre.

M. DAVIN : Alors, vous allez ressentir un plaisir extrême.

M. RUSSELL : Personne, je crois, n'a interprété de cette manière le traité de Washington. Le danger est que nous avons mis une arme entre les mains de notre ennemi en insérant la clause 26 dans le traité de Washington, admettant par là même que l'article 6 de la convention de Saint-Petersbourg n'était plus en vigueur.

Au moyen d'une interprétation forcée, l'on peut arguer que la clause 26 indique que l'on a voulu abroger l'article 6 du traité de 1825; et que ce dernier traité a été en vigueur jusqu'à la conclusion du traité de Washington, mais que nous avons admis nous-mêmes qu'il ne l'était plus. Je suppose que c'est l'interprétation que les jurisconsultes de la Couronne ont donné à la clause 26 du traité de Washington, quoique je n'aie pu lire leur avis en entier. Je présume que ce document se trouve dans les archives du parlement, mais je n'ai pas encore pu mettre la main dessus. Je serais vraiment très heureux de constater que je me suis trompé dans l'interprétation que je donne à cette clause 26, interprétation que, je suppose, nous sommes obligés de lui donner.

M. POWELL: Pourrais-je demander à l'honorable député quelles rivières nous sont fermées par le traité de 1871, et qui nous étaient ouvertes auparavant sous l'ancien traité, j'aimerais en connaître les noms.

M. RUSSELL: Je ne connais pas la géographie de ce territoire. Tout ce que j'examine c'est ceci: quels étaient autrefois, et quels sont aujourd'hui nos droits sur la rivière Stikine? Si une cause semblable à celle de Martin nous était soumise aujourd'hui, nous serions probablement d'avis que vu le changement apporté par la clause 26 du traité de Washington, nous n'avons pas le droit de transporter un prisonnier par la voie de la rivière Stikine.

M. POWELL: Ce n'est pas là du tout le point sur lequel j'ai attiré l'attention de l'honorable député. Mon honorable ami (M. Russell), examine la question sous deux aspects, en premier lieu, la nature de nos droits; en second lieu, dans quel territoire nous pouvons exercer ces droits. C'est sur l'exercice de nos droits que j'interroge l'honorable député et je lui demande quelles sont les rivières qui nous sont fermées par le traité de Washington et qui nous étaient ouvertes par la convention de Saint-Petersbourg.

M. RUSSELL: Je répondais à l'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin), qui demandait si le traité de 1871 n'a pas pu étendre les droits que nous avait conférés le traité de 1825. Que l'honorable député vienne au secours de son honorable ami (M. Davin) et me dise comment il peut en être ainsi.

M. POWELL: C'est là une autre question.

M. RUSSELL: J'ai le même droit de poser des questions que mon honorable ami. J'ai demandé à l'honorable député (M. Davin) qui m'a interrompu comment on pouvait donner aux mots "trois rivières" une signification plus étendue qu'aux mots "toutes les rivières. C'était là, je crois, une bonne réponse à sa question.

A l'heure qu'il est nous sommes presque liés par l'avis donné par les jurisconsultes de la Couronne—avis résumé dans la dépêche du comte de Carnarvon—et il nous sera probablement difficile de sortir de la position que l'on nous a faite. Je pense à ce sujet comme ce vieux professeur de théologie qui, interrogé par un ami sur l'authenticité d'un texte de l'Ecriture, envoya la réponse suivante: "Probablement apocryphe, mais il ne faut pas l'abandonner sans combat." De même, il est possible—je ne dirai pas probable—que notre prétention soit mal fondée, mais il ne faut pas l'abandonner sans combattre.

Je crois que c'est lutter contre toute espérance, mais il nous faut imiter l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), qui, l'an dernier, au sujet des traités belge et allemand, a plaidé sa cause avec beaucoup de sens, d'habileté et de talent. Il aurait été indigne de lui de se rendre sans avoir épuisé jusqu'au dernier argument, jusqu'à la dernière cartouche.

Je dis donc que, malgré l'avis des jurisconsultes de la Couronne et la dépêche du comte de Carnarvon, il est du devoir du gouvernement de continuer la lutte et de prétendre que le traité de 1825 est encore en vigueur et que nous possédons encore tous les droits de libre navigation qui nous ont été conférés par ce traité. Nul gouvernement ne doit renoncer à un des droits accordés au peuple du pays par la loi, la constitution ou le droit international sans avoir lutté jusqu'au bout pour le conserver et le maintenir.

La difficulté de cette question a fortement impressionné l'honorable chef de l'opposition. Il s'est aperçu qu'il était prouvé hors de tout doute que son ami regretté, sir John Macdonald avait cédé les droits du peuple de notre pays au sujet de la navigation de la rivière Stikine. Qu'a-t-il répondu à cette assertion? Il a dit: "Je veux savoir si mon honorable ami oublie que c'était le marquis de Ripon, un libéral éminent, qui était à la tête de cette convention." Qu'est-ce que le marquis de Ripon a à faire avec le parti libéral ou le parti conservateur de notre pays? Quel rapport y a-t-il entre le parti libéral anglais et le nôtre?

L'attitude des honorables chefs de la gauche semble vouloir dire que s'il y a eu de la sagesse, de la prudence, de la prévoyance et de l'habileté de la part de sir John Macdonald à faire insérer ces dispositions dans le traité de Washington, nous devons en féliciter le parti conservateur, qui était au pouvoir quand ce traité a été conclu.

Mais si, d'un autre côté, nous constatons que ce traité a été une bévue du commencement à la fin, que ces sages et habiles négociateurs ont abandonné nos droits, ou qu'ils ne savaient pas en quoi ils consistaient en vertu du traité précédent et qu'ils les ont sacrifiés par ignorance ou par négligence, alors ce n'est pas le parti conservateur ni sir John Macdonald qu'il faut blâmer, mais c'est le marquis de Ripon, le libéral éminent.

Je dois avouer que lorsque j'ai entendu louanger si hautement la sagesse et l'habileté de l'homme d'Etat qui n'est plus et du grand parti conservateur qui possède l'omniscience surnaturelle et qui seul a le don de savoir bien gouverner, je me suis demandé comment il se faisait que ces grands hommes, que ces sages qui pouvaient lire dans l'avenir, n'eussent pas prévu cette petite difficulté qui est survenue au sujet des règlements de douane, et qu'ils n'y eussent pas pourvu au moyen de stipulations convenables.

Pourquoi n'auraient-ils pas pu dire: Retournons à cet ancien traité russe et rétablissons cette disposition, ou rendons-là si claire qu'il n'y aura jamais de doute ni de contestation au sujet des droits de la Couronne britannique et de ses sujets à l'égard de la navigation de ces rivières Stikine, Yukon, Porc-épic, ou des autres rivières qui peuvent se trouver dans ce territoire. Rendons la

chose si claire que tout le monde comprendra qu'il ne sera possible d'adopter des règlements qui gêneront notre commerce, qui nous causeront du désagrément, qui nous empêcheront de jouir dans toute leur étendue des privilèges que nous possédons.

Pourquoi ces négociateurs sages, habiles et prévoyants du traité de Washington n'ont-ils pas pris la peine de rendre cette question si claire que nous n'aurions pas aujourd'hui à lutter contre les difficultés que nos honorables amis de la gauche soulèvent dans ce moment pour nous embarrasser ?

Mais, en supposant même que nous puissions être forcés, en dernier ressort, à nous en tenir à la clause 26 du traité de Washington, des autorités américaines éminentes nous disent que nous ne devons redouter aucun danger en accomplissant notre œuvre et en utilisant ces rivières pour notre commerce—que nous ne devons pas craindre d'être gênés par des règlements insensés, nuisibles, tendant à nous interdire la navigation de la rivière Stikine dans son parcours sur le territoire américain.

En vertu de ce traité nous avons pour les fins du commerce le droit de navigation sur les rivières mentionnées " sujet aux lois ou règlements de l'un ou l'autre pays en vigueur dans les limites de son territoire, et qui ne seront pas contraire aux privilèges de libre navigation." Or, tout règlement qui nuit sans raison à notre commerce, ou tout ce qui peut nous empêcher de jouir de la libre navigation pour les fins du commerce—empêchement qui semble préoccuper les honorables chefs de la gauche—doit être considéré comme une violation des termes de ce traité, car tel règlement est " contraire aux privilèges de libre navigation."

M. Caleb Cushing, qui était très au courant du traité de Washington, et qui a écrit un livre sur ce sujet, et qui, je crois, représentait le gouvernement américain devant la convention de Genève, a interprété pour nous ce que cela signifie. Il dit " que la stipulation du droit d'adopter des règlements qui ne devront pas être contraires aux privilèges de la libre navigation, est simplement la conservation des droits de réglementation et de police locale. Les droits de réglementation et de police locale sont réservés à chaque gouvernement."

Or, à mon avis, nous n'avons pas à redouter l'exercice de bonne foi du droit de réglementation et de police locale par le gouvernement des Etats-Unis au sujet de la rivière Stikine, ou d'autre rivière, sur laquelle nous pouvons avoir le droit de naviguer en vertu de la clause 26 du traité de Washington. En tout cas, je prétends que le gouvernement a eu raison d'aller de l'avant et d'affirmer que nous avons le droit de libre navigation pour des fins de commerce sur la rivière Stikine.

Mais supposons que nous n'avons pas ce droit, quelqu'un suggère-t-il ce que nous devons faire à cet égard ? Que nous dit-on de faire ? Je remarque que nos amis de la gauche, dans toute question en contestation avec les Etats-Unis, prennent une attitude excessivement noble et patriotique. Ce sont des fanatiques politiques de premier ordre. Mais aujourd'hui, dans ce cas particulier—je suppose que cela convient aux besoins de la discussion qu'ils font actuellement—ils laissent de côté non seulement leur chauvinismes et leurs principes patriotiques, mais ils adoptent une politique qu'on peut appeler politique de renonciation.

Parce qu'il faut craindre que le gouvernement américain n'adopte des règlements de nature à gêner notre commerce, le rendre plus difficile qu'auparavant, ils proposent, si je les comprends bien, que nous renoncions à nos droits sur la rivière Stikine et que nous vidions les lieux.

Est-ce là leur intention ? Veulent-ils abandonner à toutes fins que de droit le privilège de naviguer librement sur la rivière Stikine que nous accorde la clause 26 du traité de Washington ? Je ne vois pas quelle autre interprétation je peux donner à leur argumentation sur ce point particulier. Si leur prétention a une signification quelconque, elle signifie que, parce qu'il y a danger, parce que nous ne savons pas quels seront les règlements adoptés par les Etats-Unis, parce qu'ils peuvent aller au delà de ce qu'ils ont le droit de faire et adopter des règlements qu'ils n'ont pas le pouvoir de faire et qui seraient une violation virtuelle du traité, nous devons dans l'opinion des chefs de la gauche, renoncer virtuellement aux droits de navigation que le traité nous accorde sur la rivière Stikine. C'est la conclusion logique de l'argumentation faite par les chefs de la gauche sur ce sujet.

Si cela avait lieu, je ne vois pas où nous pourrions nous arrêter, car, s'il faut supposer que les Etats-Unis exerceront un pouvoir qu'ils n'ont pas le droit d'exercer par le traité, et qu'il n'est pas probable qu'ils exercent, je l'espère, de manière à rendre nuls par leurs règlements les droits que le traité nous accorde, je vous demande où allez-vous vous arrêter ? Pourquoi ne prétendez-vous pas que c'est déraisonnable de construire un chemin de fer de fort Simpson au lac Teslin, parce qu'il peut arriver que les Etat-Unis prétendent que leur frontière est à l'est de l'endroit où nous disons qu'elle existe, et qu'ils peuvent inclure dans le territoire de l'Alaska ce que nous prétendons être notre propriété ?

N'est-ce pas une interprétation logique de l'argumentation employée par la gauche, que parce que les Américains peuvent exercer à Fort-Wrangel un pouvoir qu'ils n'ont pas en vertu du traité, dans le but de gêner notre commerce et de nous empêcher de jouir du privilège de naviguer librement sur la rivière Yukon, nous devons abandonner ce projet et construire ailleurs, d'aller encore plus loin et dire que nous ne pouvons pas exercer sans danger le droit de construire un chemin de fer sur ce que nous croyons être notre propre territoire, parce que ces Américains barbares et incivilisés—car c'est la prétention exprimée—ces gens qui ne connaissent pas la loi, qui ne veulent pas se soumettre à la loi, qui ne veulent pas exécuter leur traité, ainsi que dit la gauche, prétendront que le territoire sur lequel nous avons construit leur appartient. Ce serait un acte de lâcheté de la part de tout gouvernement de prétendre que nous ne jouissons pas du droit de naviguer librement sur la rivière Stikine que le traité de Washington nous a accordé, ou d'agir de manière à faire croire que nous ne pouvons pas exercer ce droit en toute sûreté.

Je ne ferai pas d'autres observations sur ce point du sujet et je vais me contenter de résumer ce que j'ai dit. Je n'ai aucun doute que, antérieurement à la conclusion du traité de Washington, tout portait à supposer que nous pouvions faire respecter par les Etats-Unis la déclaration faite par Charles Sumner, lors de la cession de cette région aux Américains, savoir, que si le traité entre la Russie et la Grande-Bretagne constituait une servitude sur le territoire appartenant alors à la Russie,

ensuite aux Américains en faveur des sujets de Sa Majesté britannique, cette servitude continuait, malgré la cession. Nous étions alors, sans nul doute, en mesure d'émettre cette prétention au sujet du droit de navigation, soit en vertu du traité russe lui-même ou du principe général sur lequel les Américains eux-mêmes avaient insisté, ainsi que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) l'a expliqué et tel que M. Sumner l'a reconnu.

Notre position était alors inattaquable, nous avions le droit de naviguer pour toutes fins licites sur la rivière Stikine, et toute rivière qui du territoire britannique se jette dans l'océan Pacifique en traversant l'Alaska.

Quelques-uns peuvent prétendre qu'il est possible, et les jurisconsultes de la Couronne ont dit qu'il était certain que l'effet du traité de Washington a été de restreindre les droits que nous possédions en vertu du traité précédent, et que nous devons accepter ce que ce traité nous accorde et pas plus, et qu'aujourd'hui nos droits sont très différents de ce que le traité primitif, abstraction faite du traité de Washington, nous aurait accordé. S'il en est ainsi, le devoir du gouvernement est de faire tout ce qui est en son pouvoir pour rétablir l'état de choses qui existait avant la négociation du traité de Washington, ou plutôt d'interpréter ce traité non pas comme étant une substitution à la clause du traité de 1825, mais comme une clause qui fait une déclaration affirmative, mais qui ne contient rien de nature à supprimer ce qui nous a été accordé par le traité précédent. C'est une interprétation qu'on pourrait donner à ce traité de Washington, bien que les hommes d'Etat qui l'ont négocié n'y aient jamais songé.

J'ai déja dit que cette tâche allait être très ardue, mais le présent gouvernement a l'habitude d'accomplir avec succès des œuvres difficiles. Nous avons cru une fois que la dénonciation des traités belge et allemand était une tâche difficile à remplir. Elle n'a pas pu être remplie quand nos amis de la gauche étaient au pouvoir, mais nous faisons maintenant des choses qu'ils n'ont jamais pu faire, et il est possible que cette question prenne une autre tournure, ainsi qu'il est arrivé dans le cas des traités avec l'Allemagne et la Belgique.

Maintenant, j'arrive à un sujet qui n'est pas aussi intéressant—en tout cas pour moi—que celui que je viens de traiter.

M. BORDEN (Halifax): Si l'honorable député veut bien me permettre, j'aimerais lui poser une question. Pour les fins du commerce, quelle distinction établit-il entre les droits accordés par le traité de Saint-Pétersbourg et ceux conférés par le traité de Washington ? Cela se résume à savoir, je crois, si le droit de faire des règlements, mentionné dans le traité de Washington, ne serait pas, oui ou non, aussi efficacement compris dans le traité de Saint-Pétersbourg. Bien entendu, mon honorable ami comprendra que je ne veux nullement interrompre son argumentation, mais je veux simplement avoir une information.

M. RUSSELL: Je ne peux pas dire que, pour des fins de commerce seules, le traité de Washington n'est pas aussi bon que l'autre. Mais pour d'autres fins, par exemple pour envoyer des hommes de la police à cheval où pour amener des prisonniers, ce qui était le sujet particulier quand les jurisconsultes de la Couronne ont discuté la question, je crains fort qu'on ne trouve une grande différence, une différence alarmante entre les deux traités.

Maintenant, je ne sais pas si j'ai pu suivre exactement l'argumentation de mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain) au sujet de certaines difficultés relatives au présent contrat. Si je l'ai bien compris, il a voulu établir qu'il y avait danger, sous l'empire de la clause 10 de ce contrat, que les entrepreneurs pussent demander la remise de leur dépôt de $250,000 avant d'avoir achevé leur entreprise, par exemple s'il n'y avait que les rails de posés de manière à permettre l'exploitation temporaire du chemin de fer, bien que toute l'entreprise ne fut pas terminée.

Cette prétention ne peut pas être appuyée par quiconque lira impartialement le contrat. Voici ce qu'il dit :

10. Dans un délai de dix jours après la signature du présent contrat, les entrepreneurs déposeront au crédit du gouvernement, en argent ou en valeurs pécuniaires acceptées, la somme de deux cent cinquante mille piastres, comme garantie que le chemin de la rivière Stikine au lac Teslin par le présent entrepris sera terminé et équipé en conformité du présent contrat; et lorsque le dit chemin de fer sera terminé et équipé et accepté, ainsi que spécifié ci-dessus, la dite somme ou garantie sera remise aux entrepreneurs ou à quiconque ils désigneront.

Et ainsi de suite. Or, que signifient les mots "quand il sera terminé et équipé ainsi que spécifié ci-dessus" ? Cela veut dire que lorsqu'il sera terminé ainsi que décrit dans la première partie de la clause 1, savoir : "devant être du type général et avoir la largeur de voie du chemin de fer de Kaslo et à Slocan, dans la Colombie anglaise, et conforme aux devis qui seront approuvés par le ministre des Chemins de fer et Canaux : pourvu que le dit chemin de fer soit la propriété des entrepreneurs, mais à l'inspection et à l'approbation d'un ingénieur qui sera désigné par le ministre des Chemins de fer et Canaux, avant d'être accepté comme terminé par le gouvernement."

Je dois dire que toutes ces choses étaient des conditions suspensives au droit des entrepreneurs de retirer leur dépôt. Mais l'honorable député va dire : C'est vrai, mais vous lisez plus loin :

Pourvu aussi que, pour les fins de la saison de 1898, et pour satisfaire aux prescriptions du présent contrat au sujet de l'achèvement de la ligne, le ou avant le dit 1er septembre, il suffise qu'à ou avant cette date les entrepreneurs aient posé les rails de façon à permettre le fonctionnement régulier et efficace du chemin de fer, et que le dit chemin de fer soit suffisamment outillé pour ce fonctionnement.

Quiconque lira cette clause, principalement un avocat, dira qu'elle signifie simplement ceci : Nous disons aux entrepreneurs : Vous êtes obligés par ce contrat de terminer complètement ce chemin de fer le 1er septembre ; néanmoins, nous vous excuserons si, pour les fins de la saison de 1898, vous posez les rails de façon à permettre le fonctionnement régulier et efficace du chemin de fer, dans le cas même où toute l'entreprise ne serait pas parachevée. En d'autres termes, si ce chemin de fer est suffisamment outillé pour le genre de fonctionnement que nous spécifions, bien que n'étant pas l'exécution complète de votre contrat, bien que n'étant pas de nature à vous permettre de retirer votre dépôt ou de prétendre que vous méritez d'avoir la considération mentionnée au contrat, cependant nous verrons à ce qu'une exécution suffisante du contrat vous exempte de toute action pour défaut.

C'est, je crois, l'interprétation que mon savant ami et collègue de Halifax donnera au contrat.

Il me semble que c'est la seule objection sérieuse au point de vue légal que mon honorable ami a soulevée au sujet du contrat et de la compagnie des entrepreneurs. Mais il a ajouté qu'en vertu du pouvoir d'emprunter conféré par ce bill, la compagnie pouvait obtenir une somme d'argent considérable des capitalistes anglais. Eh bien ! pour ma part, je m'oppose à cela, à cause de la responsabilité qui incombe aux membres de cette Chambre dans l'accomplissement de leurs devoirs ordinaires et extraordinaires. Je ne veux pas qu'on me demande de passer la nuit à me fatiguer la tête au sujet des dangers qui attendent les capitalistes anglais qui placeront leurs capitaux dans cette entreprise. Les capitalistes anglais viennent apprendre comment s'occuper de leurs intérêts, et s'ils n'en sont pas capables, je crois qu'il est inutile de nous fatiguer pour prendre des mesures extraordinaires dans le but de les sauvegarder contre les résultats de leur imprudence.

Une VOIX : Parlez donc du monopole.

M. RUSSELL : Quant au prétendu monopole, si l'honorable député fait allusion au pouvoir de construire le chemin, le ministre de l'Intérieur a déclaré qu'il n'en existait pas maintenant, qu'il y a déjà une autre charte sous l'empire de laquelle un chemin peut-être construit précisément sur le même terrain que la présente voie ferrée de la compagnie qui demande une charte par ce bill.

Quel est le défaut d'un monopole de cette nature, un monopole relatif au transport ? Quel est le défaut capital, essentiel qui accompagne un monopole comme celui-là ? Je prétends que le danger principal à redouter en créant ce monopole est le danger d'extorsion, et je ne peux pas comprendre comment il est possible qu'une compagnie de chemin de fer se rende coupable d'extorsion si son tarif est sous le contrôle du Gouverneur général en conseil. Le Gouverneur général en conseil est absolument soumis à l'autorité du peuple, de sorte qu'il y a une souveraineté populaire qui surveille les péages à être exigés pour le transport des voyageurs et des marchandises sur ce chemin de fer ; et dans ces circonstances, je ne vois pas où le mot monopole peut être employé au sujet de cette partie du contrat.

Maintenant quant au monopole des terres, je base mon opinion sur celle du chef de l'opposition qui l'a émise sans détour et en homme d'Etat au cours d'une entrevue qu'il n'a jamais désavouée, et c'est sur cette opinion que je me suis formé une idée sur le mérite de cet arrangement.

Cette question du monopole des terres a été traitée l'autre jour par l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), et il a établi très clairement et avec une habileté vraiment remarquable, le contraste frappant qui existe entre ce prétendu monopole et l'espèce de monopole qui fait souffrir les territoires du Nord-Ouest et la partie intérieure de ce continent. Il a prouvé qu'il y a une différence absolue entre les deux.

Là, le travail de la personne qui cultive la terre, qui met toute son intelligence, son argent, ses forces dans le développement du pays, va grossir les richesses de la compagnie qui a le monopole. Tout le monde sait, tous les honorables députés de la gauche savent que les terres de l'Etat qui sont entre celles que le présent bill accorde à la compagnie sont les terres dont la valeur est augmentée, auxquelles toute la valeur possible est donnée par les travaux de prospection exécutés par la compagnie et par les travaux d'exploitation entrepris par la compagnie créée par le présent bill. Les personnes qui placent leurs capitaux dans l'exploitation de ces terrains aurifères qui appartiennent à la compagnie, qu'ils soient grands ou petits, riches ou pauvres, dans cette région, donnent de la valeur aux terres de l'Etat. En conséquence, ce qui existe dans ce contrat est tout le contraire de ce qui existe dans le monopole créé par les lois relatives aux chemins de fer passées par des gouvernements précédents.

M. DAVIN : Mon honorable ami dit-il qu'il y a une différence entre la manière de donner ces terres dans le Klondike et la manière dont elles sont accordées dans le Nord-Ouest ?

M. RUSSELL : Non, je ne dis pas cela. J'ai dit qu'il y avait toute la différence du monde dans la manière dont les deux méthodes fonctionnent. Si mon honorable ami désire plus de détails, je le renverrai à l'entrevue admirable que le chef de l'opposition a accordée, il y a quelque temps, aux représentants des journaux de Montréal et de Toronto, au cours de laquelle il a signalé les faits que je viens d'indiquer. Je n'ai pas l'article sous la main et je ne peux le citer mot à mot, mais il a démontré que l'une des choses importantes dans ce contrat était que les terres de l'Etat qui se trouvent entre celles de la compagnie seraient augmentées en valeur par les travaux exécutés par la compagnie sur ses propres terrains ou par des gens qui loueront ou achèteront des terres d'elle.

M. DAVIN : Je prierai l'honorable député de s'expliquer. Dit-il que tout mineur peut aller sur les terres de l'Etat et s'y établir exactement aux mêmes conditions qu'il peut s'en procurer aujourd'hui ?

M. RUSSELL : Oui, je suppose qu'il le peut. L'honorable député qui a été pris l'autre jour pour l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Wallace) nous a parfaitement expliqué cela. Il a établi comment sous l'empire du présent bill, ces entrepreneurs, enverraient des prospecteurs dans toute cette région pour découvrir où l'or se trouve, pour exploiter les mines, et par là ils développeraient cette région, donneraient à ce territoire une valeur qu'il n'a pas aujourd'hui, parce que les richesses sont cachées et non encore découvertes.

Chaque nouvelle découverte rehaussera la valeur des terres voisines appartenant au gouvernement. Dans un certain sens, je suppose, le Klondike n'a pas plus de valeur aujourd'hui qu'il n'en avait il y a mille ans, bien qu'il vaille, comme tout le monde le sait, des centaines de mille, des millions de dollars de plus qu'il ne valait jadis. Pourquoi ? Tout simplement parce que l'or qui était autrefois enfoui dans ce pays a été découvert et mis au jour. De la même façon, grâce à l'application du bill en discussion, la richesse de ce territoire encore à l'état latent sera mise au jour, et cela aux frais de la compagnie. Elle acquerra une nouvelle valeur aux frais de la compagnie, et à côté de chaque nouvelle zone aurifère que la compagnie découvrira, le gouvernement aura une zone de trois

milles carrés, sur lesquels il pourra s'établir et se livrer, s'il le veut, à toutes les exploitations qu'entreprend un mineur, pour son propre compte, bien que je ne lui recommande pas de le faire; je me rallierais plutôt à l'avis qu'on lui a offert, et qui me semble donner moins prise aux objections qu'on ne le croit; ce serait de payer à même la nouvelle valeur donnée à ces propriétés notre dette nationale.

M. DAVIN: Mon honorable ami sait-il que c'est là précisément l'argument qu'on a invoqué pour concéder des terres dans les territoires du Nord-Ouest, sous prétexte que l'établissement du chemin de fer donnerait une nouvelle valeur aux terres et que la compagnie aurait intérêt à établir ces nouvelles terres dont la valeur serait ainsi augmentée au bénéfice du gouvernement?

M. RUSSELL: Oui, mais aux dépens des colons.

M. DAVIN: Et aujourd'hui, dans le cas actuel, ce sera aux dépens des mineurs.

M. RUSSELL: J'avais prévu cette objection de la part de l'honorable député. Ce sera aux dépens de Mackenzie et Mann, n'est-ce pas? Ces messieurs ne sont-ils pas les mineurs aux dépens desquels se feront ces travaux d'exploitation? Voilà un fait que l'honorable député ne contredira certainement pas. Oui, je l'affirme, ce qui s'est passé relativement aux terrains du chemin de fer en question va se répéter ici. Les terres du Yukon seront développées et mises en valeur à des frais énormes dont personne que je sache n'ose se charger aujourd'hui, sauf Mackenzie et Mann.

J'avais bien l'intention d'aborder deux ou trois autres questions, mais après les discours si pratiques des orateurs qui ont épuisé la question, après les discours de maître prononcés par le ministre de l'Intérieur et par le ministre de l'Agriculture qui nous ont expliqué à fond l'application des prescriptions du bill relativement au système alternant de blocs, il ne me reste plus rien à ajouter, quand bien même il me serait possible de marcher sur les traces des honorables ministres qui comprennent à fond la question et en ont fait à la Chambre un exposé si complet et si lucide. A mon avis, on a exagéré d'une façon ridicule la prétendue bonanza que les entrepreneurs doivent recevoir. En ce qui touche aux résultats de cette entreprise, tout dépend des profits que pourront réaliser les entrepreneurs à même l'exploitation et le développement des étendues de terrains qu'ils ont obtenus. Il est très facile de s'exagérer la valeur de ces profits. Ceux qui désireraient visiter les districts aurifères de la province dont je suis l'un des représentants ici, pourront y apprendre quelque chose au sujet de ces fièvres de spéculation qui s'emparent du monde financier, comme le coup de la Mer du Sud et autres projets de cette nature, et qui tombent souvent complètement au bout de douze ou dix-huit mois, aussitôt que l'esprit public a eu le temps de se désillusionner. Supposons que le gouvernement au prix de trois ou quatre millions de dollars, se fût chargé des travaux et de la construction du chemin de fer du Yukon dont Mackenzie et Mann ont assumé la responsabilité, avec de si grands risques, or, bien que j'ignore le chiffre que cette dépense atteindra, il est facile, à mon avis, de mésestimer énormément les frais des travaux, comme cela arrive à un individu qui construit une maison dont il estime les frais à $4,000, tandis que finalement ils s'élèvent à $6,000.

Si l'on tient compte des sérieux obstacles qu'il faudra vaincre, et du fait que presque tous ceux qui vont travailler sur ce chemin de fer trouveront quelque chose de plus attrayant ou se mettront à spéculer pour leur propre compte, il est fort possible qu'il faille payer des salaires énormément élevés et qu'il se produise des grèves pendant tout le cours des travaux. Si l'on tient compte de toutes ces circonstances et de cet état de choses il serait fort probable que le gouvernement se trouvât, comme Mackenzie et Mann le constateront peut-être à leurs dépens avant la fin de leurs travaux, dans une situation ressemblant, dans une large mesure, à celle que j'ai vu se produire en différents endroits de la Nouvelle-Ecosse, bien que sur une plus petite échelle Dans ma province, j'ai vu des gens se diriger vers des districts où l'on supposait qu'il existait des gisements miniers d'une richesse incalculable; ils y ont creusé des puits, érigé de grands moulins à bocards à plusieurs batteries; or, après avoir poursuivi leur exploitation pendant quelque temps, l'entreprise a coulé de fond en comble, et les exploitants se sont vus chargés d'une propriété considérable dénuée de toute valeur, dont il leur est impossible de tirer de profits sur aucun marché. N'est-il pas possible que ces entrepreneurs éprouvent sur une plus large échelle un sort semblable à celui que les mineurs de ma province ont quelquefois éprouvé sur une plus petite échelle, et qu'il leur reste en mains, en fin de compte, une propriété considérable, mais tout à fait improductive? Comme l'a dit le ministre du Commerce, c'est tout simplement de l'agiotage, dont Mackenzie et Mann devront subir les pertes, qui pourront se produire, et dont le gouvernement ne manquera pas de retirer les profits, si les résultats sont avantageux.

M. McINERNEY: M. l'Orateur, je n'avais pas l'intention de me mêler au débat, à cette phase du bill ou au moment actuel, mais puisqu'aucun de mes collègues ne semble disposé à prendre la parole à l'heure qu'il est, je vais faire part à la Chambre de mes impressions sur l'importante question en discussion. J'ai dit: "importante question," en effet, je n'hésite pas à le déclarer, jamais le parlement ne sera appelé à délibérer sur une question de plus haute importance que celle actuellement soumise à nos délibérations. Que le gouvernement me permette ici de le féliciter, dans un certain sens, d'avoir saisi la Chambre de la mesure en discussion.

Il n'est pas rare que, dans le but de reléguer dans l'oubli un passé compromettant on cherche à embrouiller la situation présente, en annonçant à son de trompe quelque grand projet; or, le gouvernement actuel a tout un passé qu'il tient à reléguer dans l'ombre; ses déclarations passées sur le libre-échange, il a à cœur de les faire oublier: toutes ses promesses violées, ses engagements brisés, il tient à en effacer le souvenir de la mémoire du peuple et des électeurs; les promesses qu'il a prodiguées à la population française de la province de Québec, au sujet de la question scolaire du Manitoba, il voudrait en arracher la mémoire du cœur des populations de cette grande province et de l'esprit de la nation canadienne tout entière; et voilà pourquoi il cherche à opérer une diversion, à détourner l'attention publique de tout son passé de promesses violées, d'engagements rompus. Dans la marche

que je me suis tracée, pour les quelques observations que je désire présenter à la Chambre, je veux m'efforcer, tout d'abord, de discuter les discours de quelques honorables précipinants de la droite, qui nous ont fait entendre des déclarations importantes, présentées avec beaucoup d'habileté et d'éloquence. J'ai trouvé dans les discours des honorables députés matière à instruction, en même temps qu'ils ont été pour moi une source d'amusement et de plaisir. Je dois l'avouer toutefois, j'ai été quelque peu étonné du discours que vient de prononcer l'honorable député de Halifax (M. Russell). J'ai toujours tenu l'honorable députe de Halifax, pour un avocat très distingué de sa province, opinion confirmée par la réputation dont il jouit dans les provinces maritimes : et je m'attendais à le voir justifier cette grande réputation dans le discours qu'il prononcerait sur l'aspect constitutionnel de la question débattue en Chambre. L'honorable député, me dit-on, est professeur de droit à l'université de Dalhousie ; et c'est la première fois, à ma connaissance, qu'un professeur de droit s'abstient de se prononcer sur une question quelconque. Les avocats, pratiquant au barreau, nous disent quelquefois qu'ils ne se soucient guère d'exprimer d'avis sur une question qu'on leur pose ; mais les professeurs de droit ont toujours une opinion toute prête sur toutes les questions qu'on peut leur poser : et, je l'avouerai franchement, bien que je n'aie jamais eu le plaisir de m'asseoir au pied de la chaire du Gamaliel de l'université de Dalhousie, ceux d'entre nous qui ont eu le bonheur d'entendre les Washburn, les Foster, les Thomas, les Payne, dans les grandes universités des Etats-Unis, les ont toujours trouvés prêts à exprimer leur opinion sur toutes les questions qu'on leur présentait.

Je suis donc étonné de voir que l'honorable député (M. Russell) n'ait pas osé nous exprimer d'opinion au sujet de la question actuellement débattue. On lui pose tout simplement cette question-ci : " A votre avis, le traité de 1871, intervenu entre les Etats-Unis et l'Angleterre a-t-il restreint les droits que possédait l'Angleterre à la navigation des rivières se jetant dans l'océan Pacifique, droits que lui avait conférés le traité de 1825 ? " L'honorable député (M. Russell) n'a pas voulu exprimer d'opinion à ce sujet, contrairement au ministre de l'Intérieur qui, l'autre soir, a complètement livré la position. L'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) ayant posé au ministre (M. Sifton) la question même posée ce soir à l'honorable député (M. Russell), le ministre de l'Intérieur, membre responsable du cabinet, fit l'étrange aveu que le traité de 1871 avait restreint les droits accordés à l'Angleterre par le traité de 1825. Venant d'un simple député, sans responsabilité, au moins n'ayant pas celle de gouverner directement ce pays à titre de membre du cabinet, un tel aveu serait excusable ; mais, qu'un membre du cabinet, de l'importance du ministre de l'Intérieur, vienne à cette heure critique, à ce moment décisif, faire un aveu de cette nature, voilà qui est, à mon avis, fort malheureux, pour ne pas dire plus.

En abordant la discussion de la question dont s'est surtout occupé l'honorable député de Halifax (M. Russell), il est utile pour une plus parfaite intelligence de la chose, d'avoir les traités sous les yeux. Mais avant d'entrer en matière, je désire signaler une contradiction de l'honorable député (M. Russell). A un certain moment de son discours, il dit : " Je suis d'avis que nos droits à la navigation de la rivière Stikine sont demeurés en vigueur, et qu'il est possible d'insister sur leur reconnaissance." Et, un peu plus loin, il s'écrie : " L'imprudent abandon de nos droits par sir John Macdonald au traité de 1871 est chose regrettable." Je le demande à mon honorable ami : si, à son avis, nos droits à la navigation de la rivière Stikine sont encore en vigueur, et qu'il soit possible d'insister sur leur reconnaissance, comment peut-il blâmer sir John Macdonald d'avoir imprudemment sacrifié ces droits dans le même traité ?

Si nos droits sont intacts, comment a-t-on pu les sacrifier ? Si nos droits à la libre navigation de la rivière Stikine, reconnus par le traité de 1871, sont demeurés en vigueur, et c'est l'opinion de l'honorable député (M. Russell), alors comment peut-il blâmer sir John Macdonald d'avoir sacrifié ces droits ? L'illogisme de mon honorable ami vient de ceci : il a bien à cœur de porter un coup au parti conservateur ; sir John Macdonald a été, pendant nombre d'années, le chef respecté de ce parti, et ainsi, d'une part, mon honorable ami prétendra que sir John Macdonald, dans le traité de 1871, a sacrifié les droits du Canada et de la Grande-Bretagne, tandis qu'en même temps, il (M. Russell) est amené à prendre cette attitude illogique : c'est que pour appuyer l'attitude prise par le gouvernement sur cette question, il lui faut soutenir que tous les droits que l'Angleterre a jadis possédés à la navigation de cette rivière, existent encore.

Voilà l'étrange contradiction que je tenais à relever dans l'argumentation de mon honorable ami (M. Russell).

Quant à l'interprétation des droits dont jouissaient l'Angleterre et le Canada relativement à la rivière Stikine et autres, dans le territoire autrefois connu sous le nom de l'Alaska, j'ai sous les yeux divers paragraphes des traités de 1825, de 1856 et de 1859, ainsi que de celui de 1871. Le troisième paragraphe du traité de 1825, négocié le 28 février de cette même année, est exclusivement consacré à la définition de la ligne de démarcation entre les deux pays, c'est-à-dire entre l'Amérique russe, ou les possessions de la Russie sur la côte nord-ouest de l'Amérique, et les possessions de l'Angleterre limitrophes. Comme ce paragraphe n'a pas encore été lu en entier, je crois utile de le mettre sous les yeux de la Chambre :

Ligne de démarcation, à partir du point le plus méridional de l'île dite Prince of Wales, lequel point se trouve sous parallèle du 54e degré, 40 minutes de latitude nord et entre le 131e et le 133e degré de longitude ouest (méridien de Greenwich) ; la dite ligne remontera au nord le long de la passe dite Portland Channel, jusqu'au point de la terre ferme où elle atteint le 56e degré de latitude nord ; de ce dernier point, la ligne de démarcation suivra la crête des montagnes situées parallèlement à la côte, jusqu'au point d'intersection du 141e degré de longitude ouest (même méridien), et finalement du dit point d'intersection, la même ligne méridienne du 141e degré formera, dans son prolongement jusqu'à la mer Glaciale, la limite entre les possessions russes et britanniques sur le continent de l'Amérique nord-ouest.

Voici le paragraphe suivant, le 4e :

4. Que l'île dite Prince of Wales appartiendra tout entière à la Russie. 2. Que partout où la crête des montagnes qui s'étendent dans une direction parallèle à la côte, depuis le 56e degré de latitude nord au point d'intersection du 141e degré de longitude ouest, se trouverait à la distance de plus de 10 lieues marines de l'océan, la limite entre les possessions britanniques et la lisière de côte mentionnée ci-dessus comme devant appartenir à la Russie, sera formé par une ligne parallèle aux sinuosités de la côte, et qui ne pourra jamais en être éloignée que de 10 lieues marines.

Le paragraphe 6, qui est très important, se lit comme suit :

6. Il est entendu que les sujets de Sa Majesté britannique de quelque côté qu'ils arrivent, soit de l'océan, soit de l'intérieur du continent, jouiront à perpétuité du droit de naviguer librement et sans entrave quelconque, sur tous les fleuves et rivières qui, dans leur cours vers la mer Pacifique, traverseront la ligne de démarcation sur la lisière de la côte indiquée dans l'article III de la présente convention.

Voici mon interprétation de la clause que je viens de citer : les rivières désignées par cette clause sont celles qui coulent vers le littoral, entre le 141e degré et le point le moins élevé de l'île mentionnée comme appartenant à la Russie. Il n'est peut-être pas sage d'interpréter des questions de cette nature et de faire un aveu pouvant porter atteinte à nos intérêts nationaux ; toutefois, à mon avis, cet inconvénient ne saurait se produire dans le cas actuel, car, nous possédons, pour d'autres raisons, le droit que mon aveu, en pareilles circonstances, pourrait atteindre. A mon avis, l'article 6 du traité de 1825 ne nous donnent pas le droit en lui-même à la navigation des rivières Yukon et Porc-Epic. Et pourquoi ? Parce que les rivières Yukon et Porc-Epic traversent la ligne de démarcation depuis le point de départ du 141e degré jusqu'à l'océan Glacial, plus qu'à mi-chemin entre le Pacifique et la mer Arctique. Elle ne traverse pas, toutefois, la ligne de démarcation vers le littoral ; et la rivière Porc-Epic, coulant du plateau d'épanchement du Mackenzie dans une direction sud-ouest vers le Yukon, s'y jette après avoir passé la ligne de démarcation connue sous le nom de 141e degré. J'appelle l'attention sur le paragraphe 9 du traité de 1825, à cause de son importance, puisqu'il restreint la liberté commerciale :

La susdite liberté du commerce ne s'appliquera pas au commerce des liqueurs spiritueuses, des armes à feu ou autres armes, de la poudre à canon, ou autres munitions de guerre.

On le voit donc, d'après les stipulations de ce traité, la liberté du commerce est restreinte au sujet de ces articles. Mettons maintenant en regard le paragraphe du traité de 1825, que j'ai lu et le paragraphe 26 du traité de 1871 ; et avant d'aller plus loin, je veux faire une observation : à mon avis, c'est le comble du ridicule de voir un jeune membre du cabinet, venant, suivant sa propre déclaration, de l'ouest sauvage et inculte, le ministre de l'Intérieur, enfin (M. Sifton), se lever et oser accuser d'ignorance et de négligence les hommes d'Etat qui se sont occupés de la rédaction du traité de 1871 : le comte de Gray, le comte de Ripon, sir Stafford Northcote, sir Edward Thornton et sir John Macdonald, dont les noms sont devenus historiques. L'honorable ministre a osé lancer à leur mémoire l'insulte d'avoir négligé les intérêts de leur pays, et d'avoir sacrifié les droits de l'Angleterre et du Canada dans ce traité.

M. DAVIN : Il a dit qu'ils n'avaient pas lu le traité.

M. McINERNEY : Le paragraphe 26 du traité de 1871 est ainsi conçu :

La navigation du fleuve Saint-Laurent, en amont et en aval, à partir du 45e parallèle de latitude nord, où il cesse de former la frontière entre les deux pays, jusqu'à la mer, demeurera à tout jamais libre et ouverte au commerce pour les citoyens des Etats-Unis, mais assujétie aux lois et aux règlements de la Grande-Bretagne ou du Canada qui ne sont pas incompatibles avec ce privilège de libre navigation. La navigation des rivières Yukon, Porc-Epic et Stikine, en amont et en aval, jusqu'à la mer, demeurera à tout jamais libre et ouverte au commerce pour les sujets de Sa Majesté britannique et les citoyens des Etats-Unis, mais assujétie aux lois et règlements de l'un ou l'autre pays (pour la portion comprise sur le territoire respectif) qui ne sont pas incompatibles avec ce privilège de libre navigation.

M. l'Orateur, j'ose affirmer que le traité de 1871 nous a donné sur les rivières de l'Alaska des droits plus étendus que le traité de 1825 ne nous en avait accordés. Ce traité dissipe, au moins, tous les doutes qui avaient pu exister avant 1871, touchant nos droits sur les rivières Yukon, Porc-Epic et Stikine, et voilà pourquoi on y a désigné ces rivières. Ce sont les rivières les plus importantes du pays. L'honorable député de Halifax (M. Russell) a été prié par l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) de nommer une autre rivière coulant à travers la ligne de démarcation le long du littoral du territoire britannique dans celui des Etats-Unis, et il a été incapable de le faire. J'ai la carte sous les yeux, et j'y découvre bien des ruisselets et de petits cours d'eau coulant à cet endroit ; mais jusqu'à présent, il m'a été impossible d'obtenir des renseignements de nature à me convaincre que quelque autre rivière d'importance passe à travers la ligne de démarcation entre les deux pays. La rivière Stikine est la plus importante du littoral ; par conséquent, s'il existait quelques doutes touchant le droit de l'Angleterre ou du Canada à la navigation de la rivière Stikine, ces doutes ont été dissipés par le traité de 1871, déclarant que l'Angleterre et le Canada aurait droit à la navigation de cette rivière, aussi bien qu'à celle des rivières Yukon et Porc-Epic. Je pose donc en principe que nos droits à la navigation de la rivière Stikine n'ont pas été restreints par le traité de 1871, et ce principe, je recommande aux membres du cabinet de l'adopter, en opposition au principe posé par le ministre de l'Intérieur. Ce principe, les membres du cabinet l'ont déjà fait leur, ou bien l'adopteront à l'avenir, et je défie ici ces messieurs de venir, dorénavant répéter en pleine Chambre les paroles du ministre de l'Intérieur. Je les défie de venir ici déclarer que nos droits à la navigation de la rivière Stikine ont été abrogés par le traité de 1871. Ils ne le feront pas ; il n'est pas un seul membre du cabinet qui l'ose faire, et j'ai l'intime conviction que l'honorable député de Halifax (M. Russell) ne partage pas sincèrement l'opinion qu'il a exprimée.

M. RUSSELL : De quelle opinion s'agit-il donc ?

M. McINERNEY : J'entends dire la prétention que nos droits à la navigation de la rivière Stikine ont été restreints par le traité de 1871.

M. RUSSELL : Je veux poser une question à l'honorable député. Supposons que Peter Martin n'eût pas été débarqué de la rivière Stikine sur la côte du pays qui est maintenant connue sous le nom d'Alaska ; est-ce que, sans le traité de Washington de 1871....

M. McINERNEY : Mon honorable ami a une singulière façon de répondre à une question. On dit que c'est la coutume des Irlandais de répondre à une question en en posant une autre. J'ai posé une question à l'honorable député et, pour toute réponse, il m'en pose une autre.

M. RUSSELL: Voici ma réponse que je donne sans hésitation et en toute humilité: A mon avis, si les autorités impériales eussent agi indépendamment du traité de 1871, et si Peter Martin, au lieu d'être accidentellement mis à terre, eût été transporté sur la rivière Stikine, elles n'auraient pas recommandé son extradition aux autorités américaines, car elles auraient prétendu avoir parfaitement droit à la navigation de la rivière Stikine à travers le territoire des Etats-Unis; elles auraient soutenu que, par le fait de passer sur le territoire américain, le prisonnier n'était pas mis en liberté. Mais depuis le traité de 1871, le droit à la navigation de la rivière Stikine a été restreint à des fins purement commerciales, et, par conséquent, elles furent obligés de livrer le prisonnier. Voilà mon avis que je donne en toute humilité.

M. McINERNEY: Mon honorable ami avait déjà exprimé l'avis que nos droits ont été restreints; mais je prétends que pas un seul membre du cabinet ne se rangera à son avis. Le cabinet prendrait une attitude anti-patriotique, insensée en présence de l'ennemi sur une question d'aussi grave importance, en admettant, avant même le commencement des hostilités, qu'on nous a enlevé nos droits.

M. RUSSELL: Je n'ai pas prétendu que ces droits nous avaient été enlevés. J'ai affirmé que les autorités impériales ont admis que ces droits nous avaient été enlevés.

M. McINERNEY: Je ne nie point qu'il est certains droits que nous n'avons jamais possédés, relativement à la navigation de ces rivières. La chose n'a jamais fait doute. Le traité lui-même restreint quelques-uns de ces droits, en spécifiant ceux dont nous jouissons. Nous n'avons jamais eu le droit de naviguer sur la rivière Stikine ou sur le Yukon ou sur aucune autre de ces rivières, avec une troupe armée.

M. RUSSELL: Avons-nous le droit de descendre un prisonnier et de lui faire son procès?

M. McINERNEY: Mon honorable ami croit-il que nous avions le droit de faire passer une troupe armée par ces rivières avant le traité de Washington?

M. RUSSELL: Ce n'est pas là la question. Je n'ai pas demandé à l'honorable député si nous pouvions faire passer une troupe armée.

M. McINERNEY: L'honorable député élude ma question, bien qu'il soit bien plus simple d'y répondre. Lorsqu'il se lève pour répondre à une question que je lui pose, j'aimerais avoir une réponse et non pas me faire poser une question, comme il le fait pour éviter de me répondre.

M. RUSSELL: Je posais une question.

M. McINERNEY: Le traité de 1825 fut abrogé par la guerre de Crimée, mais celui de 1856—le traité de Paris—remit en vigueur, au moins par induction, les stipulations et conditions du traité de 1825. Dans tous les cas le traité de Saint-Petersbourg, conclu le 12 janvier 1859, entre l'Angleterre et la Russie, remit en vigueur, par l'article 19 entièrement et spécifiquement tous les droits garantis par le traité de 1825:

Quant à ce qui concerne les rivières, la navigation dans les possessions Russes sur la côte nord-ouest de l'Amérique, les stipulations de la convention conclue à Saint-Pétersbourg le 16 février 1825 seront maintenues en vigueur.

Donc tous les droits qui nous étaient garantis par le traité de 1825, nous ont été rendus par le traité de Saint-Pétersbourg en 1859.

Je vais maintenant laisser de côté cette grande question, qui, après tout, a pris vers la fin du débat, une importance considérable, et essayer de faire quelques remarques sur un certain nombre de discours prononcés par des membres distingués de la droite. Parlons d'abord du ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Cet honorable ministre, en réponse à une question posée par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), a dit que ce dernier ne devait pas avoir lu les règlements se rapportant à l'exploitation libre des mines dans le Yukon, car autrement, il aurait su qu'il n'était pas nécessaire pour un mineur de se rendre à un bureau d'inscription pour faire enregistrer son claim, mais que tous mineurs au nombre de cinq, pouvaient se réunir, nommer un receveur d'enregistrement et faire inscrire leurs claims immédiatement, à l'endroit où ils se trouvent. L'honorable ministre est arrêté là, laissant entendre que cela pouvait se faire dans n'importe quelle partie du territoire. Mais tel n'est pas le cas, car la clause 23 des règlements se lit comme suit:

Dans le cas où le claim serait situé à plus de cent milles du bureau d'inscription, et dans le voisinage d'autres claims déjà occupés, les mineurs libres, au nombre de pas moins de cinq, sont autorisés à se réunir et à nommer un d'entre eux "receveur des enregistrements pour les mineurs libres," lequel pourra agir en cette qualité jusqu'à ce qu'un agent des mines soit nommé par le commissaire des mines d'or.

Que trouve-t-on là pour empêcher MM. Mackenzie et Mann de rendre cet article des règlements des mines complètement inutile? Si vous établissez dix bureaux d'inscriptions dans le Yukon, il n'y en aura pas un qui se trouvera à une plus grande distance que 100 milles de n'importe quel claim, et les entrepreneurs y verront certainement, et je suis bien persuadé que ce gouvernement saura bien s'arranger de manière à avoir un bureau d'inscription à tous les 100 milles. Le mineur libre qui sera obligé de parcourir péniblement cette longue route à pieds pour faire enregistrer son claim à un bureau d'enregistrement situé peut être à cent milles de distance, sera certainement devancé par les entrepreneurs, qui auront à leur disposition des moyens de transport bien plus rapides, et pourront faire parcourir cette distance qui les sépare du bureau d'enregistrement par un de leurs agents en la moitié moins de temps que le mineur libre et faire enregistrer le claim avant que ce dernier ait le temps de se rendre à cet endroit et sans qu'il en sache rien.

Je croyais que l'honorable ministre de l'Agriculture pouvait être bien renseigné sur la question de la navigation et de ses lois lorsqu'il a commencé à en parler. Or, j'ai été bien désappointé quand je l'ai entendu déclarer dans cette Chambre, que les bateaux à fonds plats du genre de ceux que l'on remcrque dans la rivière Stikine, laquelle m'a-t-on dit à certains moments, durant la saison d'été, a à peine 26 pouces de profondeur, lorsque je l'ai

tendu déclarer, dis-je, que ces bateaux pouvaient être remorqués de Vancouver ou de Victoria en toute sûreté, à n'importe quel temps de l'année—999 jours sur 1,000 a observé quelqu'un en arrière de lui.

M. DOMVILLE : Il n'a jamais dit cela.

M. McINERNEY : Si l'honorable ministre était ici il ne nierait pas cela, et je sais que l'honorable député qui m'a interrompu était présent lorsque l'honorable ministre a fait la déclaration à laquelle je fais allusion.

M. DOMVILLE : Je prétends contrairement à mon honorable ami de la gauche, que l'honorable ministre a simplement dit que ces bateaux pouvaient être remorqués de Fort-Simpson à Wrangel.

M. McINERNEY : L'honorable député se trompe car j'ai pris note des paroles du ministre de l'Agriculture, voici ce qu'il a dit :

Les bateaux à fond plat peuvent être remorqués de Victoria ou de Vancouver à Glenora sans aucun transbordement à Wrangel.

Voilà les propres paroles du ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Il n'y est pas fait mention de 999 jours sur 1,000.

M. McINERNEY : Cela a été dit par quelqu'honorable député de la droite. Je crois que c'est par l'honorable ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a dit que cela pouvait se faire à certaines saisons.

M. McINERNEY : L'honorable député de King (M. Domville) qui sait ce que c'est qu'un bateau, et qui connaît la mer, sait bien que cette prétention est absurde, et tous ceux qui ont une idée de ce que peuvent être un vaisseau et la mer, doivent être de cet avis. Et celui qui dirait à quelqu'un qui fait le commerce sur les côtes de l'océan Atlantique, qu'il peut remorquer une barge d'un tirant d'eau d'à peine 26 pouces, de Pictou, Summerside ou de Charlottetown à travers le golfe Saint-Laurent, jusque dans le fleuve Saint-Laurent, se couvrirait de ridicule. Eh bien ! la distance est bien moindre entre le point situé le plus au nord de l'Ile du Prince-Edouard et la partie la plus au sud de Terreneuve, qu'entre les îles de Graham et de Moresby et Vancouver. Au moyen de cette échelle et grâce à cette carte, je puis dire que la largeur de la mer entre le point situé le plus au nord de Vancouver et l'extrémité sud de l'Ile Moresby est d'environ 150 milles, et la largeur de la mer dans le détroit de Dixon, entre les Iles du Prince-de-Galles et Graham est d'environ soixante milles. Personne ne peut nier que la distance qui existe entre l'extrémité sud de Terreneuve et l'Ile du Prince-Edouard n'est pas aussi considérable qu'entre l'Ile de Moresby et Vancouver. Et il n'y a pas d'endroit sur l'Atlantique où la mer bât le rivage avec plus de force que dans cette région. Tout navigateur de l'océan Atlantique se moquerait de celui qui voudrait lui faire entreprendre de remorquer deux barges d'un tirant d'eau de 26 pouces, de Summerside ou Charlottetown à travers le golfe Saint-Laurent, jusqu'au fleuve de ce nom, et il dirait à son interlocuteur qu'il ferait un bon ministre de l'Agriculture. Je sais que l'océan Pacifique à cet endroit, est aussi dangereux que l'Atlantique et bien plus large. J'ignore pour quelle raison on a donné à cet endroit particulier qui se trouve à l'ouest des Iles Graham et Moresby le nom de "cimetière du Pacifique." L'un des endroits les plus difficiles à traverser de tout l'océan Pacifique est le détroit de Dixon, qui n'a que 60 milles de large. Il devra être traversé par ces barges venant de Vancouver et de Victoria, en route pour Wrangel et Glenora.

Il y a une autre déclaration, une seule, suivant moi, qui a été faite par l'honorable ministre de l'Agriculture et qui mérite d'être signalée.

L'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) a fait remarquer avec une pointe d'ironie que ces entrepreneurs, grâce à ce contrat, pouvaient obtenir 24 milles de territoire le long d'un cours d'eau riche en placers. Le ministre de l'Agriculture a alors déclaré à la Chambre que le gouvernement avait proposé à M. Mackenzie et que ce dernier avait consenti à ce que le gouvernement se réservât chaque bloc alternant ceux qui seront accordés en plus à l'une ou l'autre extrémité de tous blocs impairs le long d'une ligne de base. Nous avons donc déjà deux amendements à ce bill merveilleux avant qu'il ait subi l'épreuve du comité. A la demande du chef de l'opposition le gouvernement a consenti à ce que le contrat fût modifié de manière qu'il n'y ait que des sujets britanniques qui puissent avoir la direction du monopole. Voilà le premier amendement. Le deuxième, c'est qu'au lieu de pouvoir choisir des blocs supplémentaires au nombre de trois à l'une ou l'autre extrémité de tous blocs déjà choisis, le gouvernement aura alors droit aux blocs alternants comme dans les autres cas.

Je veux maintenant dire quelques mots du discours prononcé par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et qui a été considéré comme étant la plus vigoureuse défense de la position prise par le gouvernement sur cette question. Une fois ce discours terminé, nous aurions pu croire, en voyant la figure réjouie des honorables membres de la droite, que le gouvernement ne présenterait pas d'autre défense, et je puis dire que c'était bien là son intention. Mais comme ce bill a bien des points faibles et qu'il était attaqué de tous côtés par les honorables membres de la gauche, le gouvernement a été obligé depuis ce temps, de lui ajouter trois autres défenseurs. Le discours prononcé par l'honorable ministre de l'Intérieur a été remarquable sous certains rapports. Il aurait été bien étrange en effet que le ministre qui est à la tête du département dont cette question relève tout particulièrement, ne se serait pas familiarisé avec l'état de choses existant dans le district du Yukon, et n'aurait pas trouvé plus de choses à dire sur cette question que ceux qui ne peuvent se renseigner sur les sujets qui ont trait à cette région, qu'en ayant recours aux modes de renseignements ordinaires. Il a parlé durant quatre heures et vingt-cinq minutes, bien comptées ; sur cela il a consacré quatre heures à défendre des propositions qui n'avaient jamais été attaquées et vingt-cinq minutes au bill lui-même. Il a dit qu'il fallait absolument que le contrat fut signé à cette date. Or personne n'a prétendu qu'il n'y avait pas urgence. Il a aussi prétendu que la route choisie était la meilleure, mais personne n'avait pour ainsi dire mis ce dernier point en doute. Et durant quatre heures,

il a vaillamment défendu des positions qui n'avaient pas été sérieusement attaquées ; et il n'a consacré que vingt-cinq minutes à la défense du contrat lui-même.

Quant à la question d'urgence, malgré tout le temps qu'il a employé à la défendre, il a laissé encore bien des points vulnérables. Il nous a dit que le rapport de M. Ogilvie, reçu à la fin de la dernière session, ne donnait qu'une idée bien vague de la valeur des terrains aurifères de cette région et ne faisait que pressentir l'affluence de ceux qui allaient se précipiter vers cette partie du pays. J'ai ici le rapport de M. Ogilvie, publié en 1897, et qui a été remis entre les mains du gouvernement quelques jours après la clôture des Chambres lors de la dernière session, ou du moins, c'est vers cette date là que j'en ai reçu un exemplaire. J'ai perdu cet exemplaire, et lorsque je suis venu à Ottawa, j'ai essayé d'en obtenir un autre. Je me suis rendu au bureau de distribution où l'on m'a dit qu'il n'y en avait plus. Au département de l'Intérieur à qui je me suis adressé ensuite, j'ai reçu la même réponse. L'exemplaire que j'ai actuellement en mains appartient à la bibliothèque, le seul endroit à Ottawa où vous puissiez vous procurer un exemplaire de ce merveilleux rapport publié en 1897.

Une chose étrange c'est que dans ce livre de 1897 chaque rapport venant du Yukon est daté, tandis que dans le rapport que l'on nous remet aujourd'hui il n'y a pas une seule date, et l'on peut être porté à croire que le gouvernement se base sur le rapport de M. Ogilvie publié en 1898, et reçu quelque temps avant l'ouverture de la présente session, et qu'il n'accorde aucune attention au rapport de 1897. Dans ce rapport de 1898, vous trouverez des photographies prises en 1897, le tout fait dans l'intention de porter faussement les honorables membres de cette Chambre et le pays à croire que les renseignements relatifs aux vastes terrains aurifères du Klondike et du district du Yukon n'avaient été reçus de M. Ogilvie qu'en 1898, lorsque, de fait, un rapport exactement semblable à celui-ci a été reçu en 1897, et j'en ai ici un exemplaire.

M. DAVIN : Le ministre de l'Intérieur dit qu'il en a donné un exemplaire à l'honorable député de Lambton-ouest (M. Lister) durant la dernière session, et j'en ai eu un en juillet.

M. McINERNEY : Que dit M. Ogilvie dans ce rapport reçu il y a vingt mois au sujet de la richesse de cette région ? De la page 39 à la page 62, il est question presqu'à chaque ligne de la richesse de toutes les parties de ce territoire. A la page 39 il dit :

Il est probable que nous n'avons pas moins de 1,400 milles de rivières dans la partie de territoire qui nous appartient, et dans chacune d'elles l'on peut trouver de l'or.

Il parle ensuite de la rivière Teslintoo :

Entre cette rivière et la Grosse Rivière du Saumon (*Big-Salmon River*) nous avons trouvé six autres claims. L'un d'entre eux, portant le nom de *Cassiar Bar*, avait été exploité durant la saison de 1896 par un groupe de quatre mineurs, qui en retirèrent $6,000 dans l'espace de trente jours. Ils travaillaient à cet endroit lorsque je suis passé là en 1887, mais ils m'avaient dit que tout ce qu'ils avaient pu retirer cette année là équivalait à $10 par jour, et qu'à cette date (3 août) ils avaient presque fini.

Plus loin, à la page 40 :

J'ai entendu évaluer à diverses sommes la quantité d'or extrait de la rivière Stewart en 1885 et 1886. Quelqu'un l'évaluait à $300,000.

M. McINERNEY.

A la page 41 il dit :

La Grosse Rivière et la Petite Rivière du Saumon (*Big and Little Salmon Rivers*) ont aussi été exploitées avec le résultat ordinaire, c'est-à-dire que l'on a trouvé partout de l'or en plus ou moins grande quantité. Je crois que l'on peut affirmer sans crainte que de riches découvertes seront encore faites tant d'or à l'état brut que de quartz aurifère. Il n'est pas dans l'ordre ordinaire des choses qu'une étendue de territoire possède son or le plus pur déposé comme sédiment, lequel a dû être transporté de régions lointaines aux siècles passés. Si cette prétention est mal fondée, la roche-mère d'où provient tout l'or que l'on trouve dans ces rivières, doit encore exister, en partie du moins, et sera sans doute découverte, et enrichira ainsi cette région triste et désolée.

A la page 43 :

La rivière Stewart a été passablement exploitée durant deux saisons, 1885 et 1886, par environ 40 hommes, quelques-uns d'entre eux ayant réalisé au moins $5,000. En supposant qu'ils ont fait environ la moitié de ce montant, ils se trouvent encore à avoir réalisé $100,000. Ceux à qui je me suis informé m'ont déclaré que tous ceux qui avaient exploité la rivière durant un certain temps y avaient réalisé un joli magot. J'estime que chaque homme a dû gagner $450, et s 250 mineurs ont réalisé chacun ce montant, il en résulte donc que l'on a extrait de cette rivière pour $112,500 d'or. J'ai entendu dire $130,000.

Dans un autre de ce ses rapports, en date du 4 septembre 1895, M. Ogilvie dit :

De l'or à l'état brut, et d'excellents placers ont été découverts sur les rivières Hootalinqua et Teslin et les mineurs vont probablement se précipiter de ce côté le printemps prochain, j'insisterai plus sur ce point dans mes prochains rapports.

Le 4 septembre 1895 M. Ogilvie dit dans son rapport que l'on a trouvé de l'or en quantité rémunératrice jusque dans la rivière Hootalinqua, et qu'il va y avoir une grande affluence de gens vers cet endroit le printemps suivant. A la page 51 il parle de la crique Miller et de la crique "Forty-Mile."

Ce sont là deux des plus riches criques qui aient encore été découvertes dans le Yukon, et toutes deux sont tributaires de la rivière de Soixante-milles (*Sixty-Mile-River.*) Ces deux criques sont entièrement prises et exploitées, chaque claim a 500 pieds le long de la crique et sur la largeur de la vallée ou du lit de la crique. Il y a là près de 100 claims, qui tous raportent de bons profits. J'ai compris que l'un d'entre eux situé sur la crique Miller (*Miller Creek*) allait rapporter de $75,000 à $80,000 durant la présente saison, et ses propriétaires vont réaliser, paraît-il, de $40,000 à $50,000.

A la page 53 :

Je suis parfaitement convaincu que le chemin de la côte à un point quelconque aux sources de la rivière, de préférence par la Taku....

Et je ferai remarquer que M. Ogilvie ne croit pas que la route de la Stikine soit la meilleure.

....de préférence par la Taku, si la chose est praticable, convertirait tout le côté de la rivière qui nous appartient en une véritable ruche industrielle.

En 1896 le gouvernement était en possession de ce rapport. Plus loin il ajoute :

Je suis heureux de vous annoncer qu'une découverte d'or très importante vient d'être faite sur une crique appelée, crique Bonanza, affluent de la rivière connue ici sous le nom de Klondike.

Ceci était écrit le 6 septembre 1896.

On rapporte qu'à la crique Bonanza trois hommes ont extrait pour $75 en quatre heures de travail l'autre jour, et l'on a trouvé une pépite valant $12, ce qui assure la nature du terrain et prouve qu'il y a à cet endroit de l'or à l'état brut en quantité considérable, car l'on pourrait réaliser trois fois plus que cela avec des sluices inclinés. Vous pouvez vous imaginer l'excitation qui règne ici. On prétend qu'il est possible de réaliser de $100 à $500 par jour sur le terrain qui a été examiné jusqu'ici.

Comme nous avons encore environ 100 claims sur les criques Glacier et Miller, et 300 ou 400 autres dans les environs, il est très important que des mineurs soient envoyés ici l'année prochaine pour prendre possession de ces claims * * * Je ne puis indiquer ici les raisons qui me font parler ainsi, mais je déclare sans hésiter que ce coin de notre territoire depuis la bordure du littoral en descendant, et à partir du 141e degré de longitude en gagnant vers l'est, est très riche et renferme une région minière très étendue.

Plus loin il parle d'une autre crique, et il dit :

Sur la même crique deux hommes ont extrait pour $75 d'or dans l'espace d'environ quatre heures, et l'on affirme que deux mineurs ont retiré pour $4,000 d'or en deux jours avec seulement deux longueurs de sluices inclinés. Ils arrivaient dans la région, et n'avaient pas encore fait grand'chose, de sorte qu'il est probable qu'ils ont trouvé cet or sur la crique Bonanza. Un mineur m'a montré pour $22.75 d'or qu'il avait recueilli en quelques heures sur la crique Hunker (*Hunker-Creek*) à l'aide d'une bassine, en prospectant son claim à la surface, et prenant une poignée de terre çà et là suivant que sa fantaisie le lui suggérait. Les sauvages parlent d'une autre crique, qui se trouveraient située plus haut, qu'ils appellent la crique où il y a trop d'or (*Too-Much-Gold-Creek*).

Il dit à la page 58 :

Dans la même direction de ces gisements mais plus au sud se trouvent les terrains aurifères du Cassiar, dans la Colombie anglaise ; la présomption est donc, que nous avons dans notre territoire le long de la partie est de la ligne de partage des eaux du Yukon, une bande de terrains aurifères d'une largeur infinie, et d'une longueur de plus de 300 milles à part la partie qui se trouve dans la Colombie anglaise.

Il dit cela dans un rapport daté de 1896. J'insiste plus particulièrement sur ce point, parce que je veux démontrer que le gouvernement connaissait la richesse de cette région bien longtemps avant qu'ils nous avertissent qu'il était devenu urgent pour lui de pourvoir à des moyens de communications avec cette région, comme M. Ogilvie lui-même l'a indiqué il y a deux ans passés. Il continue :

Avant de terminer je dois dire que chaque rapport qui nous arrive de la crigue Bonanza est plus encourageant que le précédent. Les prospections ne font que commencer, et à venir jusqu'à aujourd'hui, 22 novembre, de très riches gisements ont été découverts sur les quelques claims prospectés ; on parle de $1 par battée jusqu'à $12, et l'on n'a pas encore atteint la roche du fond. Ce résultat veut dire un bénéfice de $1,000 à $12,000 par jour, chaque mineur se servant d'un sluice.

Le 9 décembre 1896, il écrit :

Bien entendu, c'était là une battée exceptionnellement riche, mais $5 à $7 par battée est la moyenne de ce claim, dit-on, avec cinq pieds de minerai payant, et la largeur n'est pas encore déterminée, mais que l'on sait être de trente pieds. En supposant qu'il y ait de neuf à dix bassines au pied cube, sur 500 pieds de longueur, cela donne près de $4,000,000 à $5, par battée—le quart de cette somme serait déjà énorme.

Le 22 janvier 1897 il disait :

Un filon de quartz contenant de l'or en quantité rémunératrice a été jalonné sur l'une des criques, mais je ne puis encore donner de détails. Je suis persuadé d'après la nature de l'or trouvé dans les criques, qu'un grand nombre d'autres très riches vont être découvertes

Le 23 janvier, il écrivait de Cudahy :

Je viens justement d'apprendre d'une personne de confiance que le filon de quartz que j'ai déjà mentionné rendra ainsi qu'on l'avait supposé, plus de $100 par tonne. Le filon semble avoir de trois à huit pieds d'épaisseur, et est situé à environ dix-neuf milles du fleuve Yukon. On me demandera probablement d'aller le mesurer, et je serai en état de faire un rapport détaillé.

De tout ce que je viens de lire, M. l'Orateur, je crois qu'il est raisonnable de supposer qu'en 1897 ce gouvernement savait parfaitement qu'il y avait d'énormes découvertes d'or de faites dans la région du Yukon, et que d'autres auraient encore lieu dans un avenir rapproché, et qu'il était important pour lui de se mettre à l'œuvre immédiatement. Mon honorable ami, le député d'Assiniboïa (M. Davin), me dit que ce rapport était entre les mains de l'honorable député de Lambton (M. Lister), un ami du gouvernement, durant la session de 1897. Je l'ai reçu plus tard dans le courant de l'été. Maintenant, le gouvernement était en possession de ce rapport à cette époque et peut-être longtemps avant cela—et il vient en janvier 1898 nous dire que ce n'est que quelques semaines avant la rentrée des Chambres qu'il s'est aperçu qu'il était absolument nécessaire de construire ce chemin, et par conséquent il a adjugé l'entreprise sans soumissions. Je dis que le gouvernement se trouve dans une étrange position sur ce point. Le ministre de l'Intérieur a fait le singulier aveu suivant ; il a dit : Comment pouvais-je accepter de prime abord le rapport de M. Ogilvie ?—ou quelque chose dans ce sens là. Comment M. Ogilvie, qui était à cette époque retenu par les glaces dans cette région septentrionale, pouvait-il savoir qu'une multitude de gens allaient se rendre dans cette partie du pays en 1897-98 ? La vérité, c'est que M. Ogilvie, bien que retenu par les glaces à des milliers de milles d'ici, savait ce que le ministre de l'Intérieur, assis dans son bureau à Ottawa, ignorait complètement. Les prévisions de M. Ogilvie se sont en partie réalisées ; il parlait en connaissance de cause, et le ministre de l'Intérieur ne connaissait pas son devoir sur ce point.

Le ministre de l'Intérieur, s'est attaqué dans la dernière partie de son discours au chef de l'opposition, parce que ce dernier avait essayé de signaler au gouvernement quelques-unes des difficultés internationales qu'il allait probablement éprouver relativement à la navigation de la rivière Stikine. L'honorable ministre a dit qu'un discours comme celui-là pouvait causer des guerres funestes entre des nations. Quelle est la conduite du gouvernement ? Il a passé un contrat pour la construction d'un chemin de fer, situé entièrement sur le territoire canadien, il est vrai, mais que l'on ne peut atteindre qu'en passant sur le territoire américain, et par une rivière dont la navigation peut être une source de difficultés internationales ; et il a conclu ce marché tellement à la hâte, qu'il n'a pas même pris le temps de tenir une conférence avec les autorités à Washington afin de savoir s'il n'y avait pas moyen d'en arriver à une entente quelconque, qui aurait pour effet de faire disparaître toutes les difficultés. Je suis plutôt d'avis que c'est une conduite comme celle suivie par le gouvernement qui peut être de nature à créer des difficultés internationales, et que des discours de la nature de ceux qui ont été prononcés par l'honorable chef de la gauche, peuvent tout au plus mettre le gouvernement sur ses gardes et lui faire éviter ces difficultés.

Le ministre de l'Intérieur a fait suivant moi un autre pitoyable aveu lorsqu'il a dit que nous n'aurions pas pu pénétrer dans l'intérieur de cette région si les Etats-Unis ne nous avaient pas permis d'y envoyer la police à cheval. Cet aveu est bien étrange dans la bouche d'un ministre de la Couronne.

Le livre de M. Ogilvie est rempli de renseignements sur des gens qui, partis seuls d'Edmonton, ont vécu toute une année sur les bords de la rivière

Mackenzie, loin de toute civilisation. Il ne doit pas être aussi terrible de vivre ou de voyager dans ce pays que certains honorables députés veulent le faire croire.

L'honorable ministre pour appuyer le bill a aussi prétendu que depuis 1878, jamais un gouvernement a proposé un bill de chemin de fer dans lequel les tarifs étaient spécifiés. Il est possible que je me trompe, mais je ne connais aucun bill de chemin de fer parmi ceux qui ont été présentés depuis 1878, dans lequel le chemin ne devait pas être soumis à la loi générale concernant les chemins de fer ; mais celui-ci en est spécialement et expressément exempté. Il y a une grande différence entre les bills présentés depuis 1878 et qui sont actuellement soumis à la loi concernant les chemins de fer et un bill comme celui-ci qui est exempté des dispositions de cette loi.

L'honorable ministre a ensuite consacré un temps assez considérable à décrire les différentes routes qui conduisent au Yukon. Mon intention n'est pas de préconiser une route en particulier ; je n'ai ni prévention, ni préférence pour aucune ; mais je dis que c'était au gouvernement à démontrer que la route de la Stikine est la meilleure et qu'il ne l'a pas fait avec les preuves et les arguments qu'il nous a fournis.

Je ne suis pas ici pour prouver qu'une autre route est préférable à celle de la Stikine, mais le gouvernement ayant choisi cette dernière, il était de son devoir d'établir qu'il n'y en a pas de plus avantageuses. Il y a plusieurs de ces routes ; il y a celle de la rivière Yukon qui se jette dans la mer de Behring ; il y a celle de Dyea, par le pas de Chilkat ; celle de Dyea, par le pas de Chilkoot au lac Bennett ; celle de Skaguay, par le pas de White, puis celle du goulet de Taku au lac Teslin et enfin celle de la rivière Stikine. Il y a aussi les routes par Port-Simpson et la route d'Edmonton, qui n'ont pas reçu beaucoup d'attention depuis le commencement de ce débat.

Je ne prétendrai pas ce soir que la route par la rivière Stikine n'est pas aussi bonne qu'aucune des autres, ni que quelqu'une des autres est préférable à celle de la rivière Stikine ; mais ces différents points peuvent être constatés par le rapport de M. Jennings, l'ingénieur du département, qui nous a été distribué, ainsi que par le rapport de M. St. Cyr, qui a visité le lac Teslin et la rivière Hootalinqua pour s'assurer de leur navigabilité. M. Jennings a fait rapport sur l'état de la route entre Telegraph-Creek et la Stikine. L'honorable chef de l'opposition a démontré à l'aide de ce rapport que la navigation de la rivière Stikine offre beaucoup de difficultés—on a prétendu que l'honorable député avait des intérêts dans la route de la Stikine, mais il a nié la chose catégoriquement, et le ministre des Chemins de fer et Canaux est venu corroborer cette déclaration ; d'ailleurs pas une personne ayant quelqu'autorité n'a proféré cette accusation sans avoir été obligée de la retirer. A la page 8 du rapport de M. Jennings, il est dit :

> De temps à autre, la rivière est trop basse pour que l'on y navigue rapidement avec une cargaison raisonble, ou il est possible qu'elle soit très haute et qu'il soit difficile d'avancer contre les remous, sans compter le danger qu'offrent le bois flottant ou les troncs d'arbres qui viennent embarrasser le gouvernail ou la roue. Ce dernier danger est très à craindre lorsque le chenal est rétréci, comme au Petit-Canon et au Canon de Klootchman, où, si quelque accident arrivait aux machines du vaisseau, les eaux tourbillonnantes et agitées le pousseraient immédiatement contre les murailles de roche raboteuse, et il sombrerait, car les bordages en seraient brisés. Un puissant steamer peut parcourir en une journée la distance de 96 milles qui sépare Wrangel du Petit-Canon, tandis qu'en raison du courant rapide et difficile qu'il y a en amont, il faut deux jours de plus pour atteindre Telegraph-Creek, qui n'est qu'à 54 milles plus loin, soit à 154 milles de la mer ; en conséquence, vu ces faits, il semble raisonnable que sur une route que l'on se propose de parcourir rapidement et sûrement, il est opportun de commencer le chemin de fer en bas de la vallée à un endroit que l'on fixera en aval du Petit-Canon, et sur la rive gauche de la rivière, à 96 milles de la mer.

J'aurai plus tard l'occasion de discuter la longueur et le coût probable de la construction du chemin dont le tracé a été inspecté par M. Jennings.

Le ministre de l'Intérieur a prétendu que tous ceux qui connaissaient un peu le pays, s'accordaient à dire que la route de la Stikine est la meilleure et à l'approuver. Dans ce cas comment se fait-il que tous les entrepreneurs qui ont soumissionnés aient demandé de construire le chemin par une autre route ? Est-ce qu'ils ne connaissent rien de la route de la Stikine, ni du pays en général ? Comment se fait-il que le gouvernement s'attribue le mérite d'avoir obligé les entrepreneurs actuels à adopter la route de la Stikine, et qu'il ait refusé aux entrepreneurs qui voulaient choisir une autre route, de faire des soumissions ? Pourquoi le gouvernement a-t-il limité les entrepreneurs à la route de la Stikine et à celle-là seulement ? L'honorable ministre n'était pas en état de répondre à ces questions. Il ne pouvait pas non plus nous donner de renseignements précis, ni formuler d'opinion sur nos droits de transbordement à Wrangel.

Voici un gouvernement qui soumet à la Chambre un projet de cette importance et qui est ensuite forcé d'admettre qu'il ignore si les sujets canadiens ont le droit ou non de transborder leurs marchandises à Wrangel.

Le gouvernement s'est aussi vanté que ce tracé nous donnait une route entièrement canadienne, ce serait un puissant argument en sa faveur, et pour ma part, je n'hésite pas à dire que je serais disposé à renoncer à plus d'un avantage que pourrait offrir une autre route, afin d'avoir un moyen d'accès à ce pays, par une route entièrement sur le sol canadien et dans les eaux canadiennes.

Mais la route choisie ne possède pas cet avantage, car sur un parcours de 22 milles, à partir de la mer, la rivière Stikine coule à travers un territoire réclamé par les Américains ; des complications internationales peuvent surgir, et je regrette d'avoir à ajouter que je crois qu'elles surgiront. Pas plus tard que l'autre jour, un sénateur américain déposait devant le Congrès un projet de loi destiné à molester le Canada à propos de cette même question.

Le jeu des Etats-Unis, dans toute cette affaire, est bien facile à saisir ; dès qu'ils ont vu que le gouvernement avait saisi le parlement canadien d'un projet auquel il a donné son assentiment et auquel son existence est lié, les Américains se sont dit : Le gouvernement canadien ne peut pas mettre son projet à exécution si nous mettons des obstacles au sujet de la navigation sur la rivière Stikine et du transbordement des marchandises à cet endroit, et avec les armes que nous avons en mains nous allons l'obliger à nous accorder dans les ports de l'Atlantique, des concessions que nous n'aurions jamais pu obtenir dans d'autres circonstances.

Le gouvernement américain va demander, et le gouvernement canadien va être obligé d'accorder

—j'en ai bien peur—dans les ports de l'Atlantique des droits et privilèges qui n'appartiennent qu'aux Canadiens, tel que le transit en entrepôt du poisson sur le territoire canadien et autres privilèges qu'ils cherchent à obtenir depuis nombre d'années.

Un autre argument de l'honorable ministre de l'Intérieur, c'est que la construction de ce chemin est très difficile et que les matériaux vont coûter très cher aux entrepreneurs. Quand l'opposition a prétendu que ce chemin serait construit avec des rails ne dépassant pas 25 livres par verge, la droite nous a répondu qu'il n'en serait pas ainsi, et que les rails pèseraient au moins 48, ou 50, ou même 60 livres par verge. Cependant, vers la fin de son discours, après nous avoir servi cet argument que ses partisans croyaient être un fort plaidoyer en faveur du bill, l'honorable ministre a dû avouer que pour la première année le gouvernement permettrait aux entrepreneurs de se servir de rails ne dépassant pas 28 livres par verge. On lui demanda alors si cela ne serait pas considéré comme une exécution définitive du contrat et il a carrément répondu que non. Mais il s'agit ici d'une question de droit et il faudra consulter le ministère de la Justice sur ce point. Beaucoup d'avocats tout aussi capables que le ministre de l'Intérieur sont d'opinion que si à la fin de l'année, le gouvernement accepte le chemin avec des rails de 28 livres, cela mettra la compagnie à l'abri de toute réclamation ultérieure.

J'ai peine à retenir mon sérieux quand je compare l'attitude de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsqu'il a proposé la deuxième lecture de ce bill, avec celle toute différente qu'il avait eu en proposant la première lecture. Je connais l'honorable ministre depuis bien des années, et je crois que personne dans cette Chambre ne le connaît mieux que moi, et c'est peut-être pour cette raison que les deux attitudes différentes qu'il a prises en ces deux circonstances, m'amusaient plus qu'un autre. La première fois, alors qu'il aurait dû se montrer calme, courtois, réservé il a été querelleur, agressif et irritable. Il a prononcé un discours qui attirait les répliques et les attaques. Il a provoqué la discussion et il l'a eu. La seconde fois, lors de la deuxième lecture, alors qu'il aurait dû se montrer vigoureux et puissant il a été doux comme une colombe. La leçon lui avait profité.

On a dit qu'il s'était passé bien des choses entre la première lecture et la deuxième. On a dit qu'il avait été sur le point de se démettre de ses importantes fonctions et que quelques-uns de ses aimables collègues avaient décidé qu'il étaient temps de jeter Jonas par dessus bord.

Il est assez extraordinaire de voir qu'un homme qui a tenu les rênes du gouvernement pendant plus de douze ans dans le Nouveau-Brunswick, un homme qui, pendant tout ce temps, a réussi à obtenir et conserver la confiance de la population de cette province, n'a pas pu être au pouvoir à Ottawa pendant quinze mois, sans que la seule mention de son nom dans une assemblée, suffise à attirer le ridicule et le mépris sur le gouvernement dont il forme partie. Ce qu'il y a de plus étrange encore, et de plus pitoyable, c'est de voir que ce sont ses adversaires politiques qui prennent sa défense, tandis que ceux qui devraient être ses amis le regardent tranquillement recevoir les coups et se contentent de retourner l'arme dans la plaie.

Pour ma part, je ne suis pas surpris de ce qui arrive. Tous ceux qui ont étudié la formation des cabinets dans le passé, tous ceux qui ont prêté quelqu'attention à l'histoire des gouvernements, savaient, quand ils ont vu l'honorable premier ministre appeler auprès de lui des gens qui se considéraient comme des demi-dieux dans leurs provinces, qu'une fois entrés en fonctions, ces gens voudraient tout faire à leur tête, comme lorsqu'ils étaient dans leurs petits royaumes.

Nous avons d'abord l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) que je crois ferme à son poste et solide sur les étriers. Nous avons ensuite le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), dont j'ai déjà parlé, et l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton), qu'on dit avoir boudé plus d'une fois et non avoir obtenu des résultats considérables. On prétend qu'il soumet ses projets au Conseil des ministres en disant que s'ils ne sont pas acceptés, il est prêt à sortir du cabinet. Toutes ces rumeurs se font jour, bien que le conseil siège à huis clos, et elles se répandent par tout le pays.

M. DAVIN : Il y a aussi Tarte.

M. McINERNEY : M. Tarte, autant que je sache n'a jamais occupé une position responsable dans aucun gouvernement, avant aujourd'hui, et cela ne paraît pas lui avoir fait tort. Je crois qu'il voit à son affaire d'assez prêt, et—je le dis à sa louange comme homme politique—quand il soumet un projet, la majorité de ses collègues est forcée de voir à ce qu'il soit adopté. Je ne crois pas qu'il se mette jamais dans le cas de se faire expulser par une faction du cabinet.

Après avoir consacré beaucoup plus de temps que je ne m'y attendais à ces questions préliminaires, je passe maintenant à l'examen du contrat que le gouvernement soumet à notre considération. En vertu de ce contrat MM. Mackenzie et Mann entreprennent de construire un chemin de fer d'environ 150 milles, depuis un endroit appelé Telegraph-Creek sur la rivière Stikine, jusqu'au lac Teslin et qu'ils doivent recevoir pour cela plus de 4,000,000 d'acres de terrains miniers dans le district du Yukon.

Sir CHARLES TUPPER : Près de 4,000,000 d'acres.

M. McINERNEY : Plus de 4,000,000, car j'entends démontrer que ce chemin aura 165 milles de long et que la subvention sera de 4,200,000 et non de 3,750,000. M. Jennings dit dans son rapport que le chemin de fer depuis Telegraph-Creek au lac Teslin aura 165 milles de long, et que si on le prolonge un peu plus loin, jusqu'au point où il conseille de l'amener, il aura 208 milles; mais il dit que la distance entre Telegraph-Creek et le lac Teslin est de 165 milles.

Je calcule la subvention que les entrepreneurs doivent recevoir d'après le rapport de M. Jennings et non d'après les déclarations du bill, car ce dernier ne limite pas la longueur du chemin à 150 milles, plus ou moins, et cela peut aller jusqu'à 200 milles et plus si c'est nécessaire.

Le type de ce fameux chemin doit être le chemin de fer de Kalso et Slocan, un chemin de fer de montagnes, que ceux qui l'ont vu me disent être très dangereux. Je n'en puis rien dire personnellement, car je ne l'ai jamais visité, mais il s'y produit des déraillements très fréquemment, et il est très dangereux vu le peu de largeur de la voie, la légèreté des rails, la qualité inférieure

de sa construction et la raideur des pentes et des courbes. Et c'est là le type qu'on a choisi pour ce merveilleux chemin de 165 milles. On nous a dit que le rapport, ou l'exploration ou les plans du chemin de fer de Kalso et Slocan, sont en la possession du ministère des Chemins de fer et Canaux. Nous ne les avons pas vus, je ne les ai jamais regardés, et comme je crois savoir que c'est une ligne provinciale, construite par l'initiative privée, sans aucune aide du gouvernement fédéral, je ne vois pas comment ces plans peuvent se trouver ici, et tant qu'ils n'auront pas été produits, je dois supposer qu'ils n'y sont pas.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a jamais dit qu'il les avait. Il a paru surpris l'autre jour quand l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) lui a demandé s'ils étaient au département et sa réponse a été qu'il n'en savait rien. Voici le ministre des Chemins de fer et Canaux qui induit le ministre du Revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière) à apposer sa signature à un contrat pour la construction d'un chemin de fer du type de celui de Kalso et Slocan, et qui ignore lui-même le type de ce chemin. Sans rien connaître des plans, des courbes ou des rampes, de la qualité générale du chemin, il signe un contrat donnant à cette compagnie 4,200,000 acres de terrains pour construire un chemin du type de celui dont il ne connait rien et avoue ne rien connaître.

L'article suivant du contrat décrète que le chemin une fois terminé appartiendra aux entrepreneurs. Il n'y a rien d'étrange à cela, mais la deuxième partie de l'article est assez extraordinaire :

Pourvu aussi que le tracé de la dite voie ferrée entre les points mentionnés soit tel que les entrepreneurs pourront l'établir sans produire de plans avant l'achèvement, pourvu que la concession de terres prévue par le présent contrat ne soit pas accordée pour un parcours plus considérable que celui qui sera considéré comme raisonnablement nécessaire, par le ministre des Chemins de fer et Canaux, pour traverser la distance entre les points terminaux.

L'article suivant dit que le gouvernement soumettra ce contrat au parlement et accorde à la compagnie de nouveaux pouvoirs exorbitants. Il l'autorise à prolonger le chemin de fer vers le nord jusqu'à Dawson-City ou les environs et vers le sud jusqu'à un point dans la Colombie anglaise que le gouvernement désignera. La compagnie peut aussi, d'après sa charte, construire un chemin de fer depuis les eaux du bras de Lynn jusqu'au Fort-Selkirk ou les environs, par le Pas de Chilkat, aussi des embranchements partant d'un point quelconque de sa ligne, ou d'un cours d'eau quelconque et allant à quelque propriété qu'elle pourra posséder ; c'est un véritable filet destiné à englober tous les chemins de fer imaginables de ce pays. D'abord la compagnie est autorisée à construire de nouveaux chemins de fer ; ensuite elle aura le pouvoir bien extraordinaire de construire des embranchements d'un point quelconque de sa ligne jusqu'à une partie quelconque de ses propriétés.

Ces embranchements devront naturellement passer sur les terres du gouvernement, du moins en partie, puisque les blocs alternants lui appartiendront. La compagnie est encore autorisée à construire, acquérir et exploiter des docks, des quais, des lignes de steamers ou autres navires, concurremment avec ses chemins de fer et autres propriétés, et aussi de se livrer à des opérations minière et de smeltage. Elle possédera en outre tous autres pouvoirs qui pourraient être nécessaires à la bonne opération et exploitation de ses affaires, selon que le requerra le développement du pays.

Pendant cinq ans cette compagnie aura un monopole :

4. Pendant une période de cinq années à compter du 1er septembre 1898, le parlement n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer partant du bras de Lynn (*Lynn Canal*) ou des environs ou de tout endroit à ou près la frontière internationale entre le Canada et l'Alaska et allant dans le district du Yukon, et pendant une période de cinq années à compter de la dite date il ne sera accordé d'aide en terre ou en argent à aucune personne ou compagnie autre que les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs pour faciliter la construction de pareil chemin de fer.

La compagnie possède un autre monopole par le fait que pendant dix ans à partir du 1er septembre 1898, aucune aide en terre ou en argent ne sera accordée à aucune autre compagnie pour la construction d'un chemin de fer depuis la rivière Stikine jusqu'à un port de mer dans la Colombie anglaise.

Quant aux prix que la compagnie pourra exiger, elle possède des pouvoirs comme il n'en a jamais été accordés à aucune autre compagnie dans le pays. Il est reconnu que le Gouverneur en conseil peut fixer les prix exigibles, mais cette compagnie est exempte des dispositions de la loi concernant les chemins de fer. Après quatre ans les prix seront diminués de 25 pour 100, et sept ans après, on fera une autre réduction de 25 pour 100, soit une réduction de 50 pour 100 au bout de onze ans, à partir du 1er septembre 1898.

On a par là une idée de ce que seront les prix de passage et de transport, pour commencer. Ils devront être passablement élevés au début, pour pouvoir les réduire de 50 pour 100 après dix ans. Certains orateurs se sont permis de ridiculiser ce qui a été dit de ces prix et ont prétendu que $100 serait un prix excessif pour voyager sur cette ligne. C'est aussi mon opinion, et je considère que la compagnie pourrait se contenter d'un bénéfice de $10 sur chaque voyageur et $10 sur chaque tonne de marchandises, et c'est sur cette base, je crois, que M. Jennings fait ses calculs, bien qu'on en ait fait d'autres.

Si 50,000 personnes se rendent cette année dans le Yukon, par cette route—l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, sans se lier à aucun calcul positif a dit qu'il y en aurait peut-être 250,000—à $10 de bénéfice par tête, cela donnerait un demi-million de piastres de bénéfice pour les voyageurs seulement et en calculant le fret à 50,000 tonnes, cela ferait un autre demi-million de bénéfice. Si on accepte cette base pour faire un calcul, on arrive à un bénéfice total d'un million pour l'exploitation de cette ligne durant la première année.

Par l'article suivant, la compagnie est exemptée des taxes et j'appelle l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux sur ce point. Le connaissant comme je le connais, et sachant qu'il est avocat, je ne crois pas qu'il ait approuvé ce contrat avant de le faire signer par l'honorable ministre qui l'a signé en son absence. C'est un contrat tout à l'avantage des entrepreneurs. Quoi qu'on puisse dire du ministre des Chemins de fer et Canaux, il est trop habile avocat, pour signer un contrat comme celui-ci et venir de son plein gré demander au parlement de le sanctionner. Voici cet article :

Les terres cédées aux entrepreneurs ou à la compagnie des entrepreneurs en exécution du présent contrat seront

exemptées de taxes pendant dix années à compter de leur cession, sauf les taxes municipales imposées par une cité, ville ou village dans les limites du district provisoire du Yukon.

Je dis que cet article exempte entièrement la compagnie de taxes, car avec le terrible monopole et l'influence qu'elle exercera dans tout ce pays, je voudrais bien voir une municipalité, ville ou village qui oserait la taxer si elle ne voulait pas l'être. Il n'y a qu'une ville ou un village érigé en corporation qui puisse lui imposer des taxes municipales. Elle est exemptée de toutes autres taxes. Et avec tous les pouvoirs qui lui sont conférés osera-t-on prétendre qu'elle ne saura pas empêcher l'érection en corporation de toute ville, village ou paroisse, si elle le désire. Tous ses terrains dans cette vaste région seront donc à l'abri de toutes taxes, municipales ou autres.

La compagnie est aussi tenue de construire un chemin à traîneau, mais comme cela a été démontré au cours de ce débat, elle aurait été obligée de le construire quand même.

Il y a encore un autre article que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas dû lire avant de signer ce contrat. Voici la clause la plus étrange de toutes :

Les entrepreneurs, ou la compagnie des entrepreneurs fourniront ou feront fournir par d'autres les moyens de transport pour les marchandises et les voyageurs, par bateaux à vapeur, entre la tête de ligne du dit chemin de fer sur le lac Teslin ou autres terminus du dit chemin au nord de ce lac, et Dawson-City, aller et retour.

Cette clause du contrat ne détermine nullement le délai pour l'accomplissement de ces travaux ; elle ne dit point si ce sera cette année ou dans vingt années d'ici, ni si les entrepreneurs sont tenus de les exécuter.

Ni dans la clause en discussion ni dans les autres parties du contrat, il n'est fixé de délai qui oblige la compagnie à fournir, soit cette année soit une autre année, les moyens de transport pour les marchandises et les voyageurs, par bateaux à vapeur, sur la rivière Hootalinqua, sur le lac Teslin ou sur le Yukon, jusqu'à Dawson. Je le demande au ministre des Chemins de fer et Canaux : une telle stipulation est elle admissible dans ce contrat ? L'honorable ministre est avocat et tient une place distinguée au barreau ; or, je le lui demande à ce titre, rédigerait-il un semblable contrat, pour le plus humble de ses clients qui lui confierait la sauvegarde de ses droits ? Admettre que le gardien des droits de toute une nation voulût tolérer l'insertion d'une semblable clause dans le contrat en question, sous son seing et sceau, serait lancer au ministre des Chemins de fer et Canaux une insulte que ses capacités reconnues ne me permettent pas de lui faire. J'attire l'attention du gouvernement sur ce point, car, il importe, à mon avis, de stipuler dans la clause à l'étude un délai fixe et bien déterminé. Ce soir même, on a fait valoir l'argument que la construction du chemin de fer n'est pas le seul engagement que ces messieurs prennent vis-à-vis le gouvernement, mais qu'ils sont, en outre, tenus de construire des bateaux à vapeur pour faire le service du lac Teslin et sur les rivières Hootalinqua et Yukon, jusqu'à Dawson, et qu'ils s'obligent aussi à transporter les voyageurs et les marchandises ; en outre, qu'il leur faudrait dépenser de fortes sommes pour se procurer les matériaux nécessaires à la construction des bateaux à vapeur et des machines, ainsi que pour rendre navigables les cours d'eau à partir du lac Teslin jusqu'à Dawson-City.

Voilà ce qu'on nous présente comme l'un des principaux engagements que comporte ce contrat, mais les entrepreneurs n'y sont pas tenus de par ce contrat. Il n'est pas un seul avocat qui oserait venir soutenir en pleine Chambre que, dans le cours des années à venir, les entrepreneurs soient tenus de par leur contrat de rendre ces rivières navigables. Il n'est personne qui oserait dire, en interprétant ce contrat à l'aide du simple sens commun, que les entrepreneurs soient tenus de rendre les rivières en question navigables d'ici à quinze ou vingt ans. Ce serait là l'un des engagements du contrat dont l'accomplissement leur causerait le plus d'embarras, s'ils étaient tenus de l'exécuter. J'ai rencontré certaines personnes qui ont remonté et décendu la rivière Hootalinqua et j'ai conversé avec elles. Aux hôtels et sur la rue l'on rencontre des voyageurs qui ont visité ce pays et, à leur retour, nous disent la vérité. Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) se laisse conter des histoires fantaisistes par certains fonctionnaires ou d'autres individus qui ont intérêt à gagner ses bonnes grâces et à l'aider dans ses projets ; mais les voyageurs dont je parle nous disent la vérité sans fard et nous apprennent que la rivière Hootalinqua est absolument innavigable. Je tiens de l'un de ces voyageurs qu'il est resté deux jours échoué dans son canot d'écorce, dans une certaine partie de la rivière en question. Resté deux jours échoué dans un canot sur une rivière navigable, cela se conçoit-il ? Il m'a été impossible, me dit-il, de trouver un chenal et d'eau plus profonde que l'endroit où il était échoué. Mark Twain parle quelque part dans ses écrits de pilotage dans une fameuse rivière, et il est possible que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) ait puisé ses renseignements à cette source ; c'est là, au moins, ce que j'ai été porté à croire, en l'écoutant.

Je désire placer ici une observation qui me revient en mémoire, au sujet de ce que le ministre du Revenu de l'intérieur a dit à l'égard du major Walsh. En apprenant par les journaux la nomination du major Walsh, à titre d'administrateur du district du Yukon, la plupart ont compris qu'il se rendait à Dawson-City, capitale du district du Yukon, pour y administrer le gouvernement du district ; or, nous avons été étonnés d'apprendre que le major Walsh ne s'était rapproché de Dawson que de quelques centaines de milles, avait perdu ses provisions et se trouvait dans l'impossibilité de poursuivre sa route vers Dawson. Mais ce n'est plus avec surprise, mais avec une véritable stupéfaction que nous avons entendu le ministre de l'Intérieur, venir nous déclarer en pleine Chambre que le major Walsh était demeuré à l'endroit précis où il avait reçu mission de demeurer ; qu'il avait été envoyé au sommet du défilé pour rencontrer les voyageurs affamés venant de Dawson et leur fournir les moyens de subsister. Je dois l'avouer, le ministre de l'Intérieur pousse à ses dernières limites l'abus qu'il fait de notre crédulité, en nous demandant d'ajouter foi à une semblable assertion. Je tiens d'excellente source que, dans tout le cours de l'hiver, le major Walsh n'a fourni qu'un seul repas à un seul individu, à l'endroit où il s'est fixé près du sommet. Et cet individu déclare qu'il aurait pu obtenir un aussi bon repas à son camp. En outre, le major Walsh lui a dit qu'il avait bien hâte de se rendre à Dawson et

il le pria de demander à McGregor de lui faire parvenir un attelage de chiens, afin qu'il pût partir sans retard pour Dawson. L'auteur de mon renseignement est un homme fort à l'aise, et se déclare prêt à parier, en dépit des affirmations du ministre de l'Intérieur, que le major Walsh se trouve à l'heure qu'il est à Dawson.

Le ministre de l'Intérieur est-il prêt à accepter le pari ? Il a offert des paris à plusieurs députés de la gauche, au député de Toronto-ouest (M. Osler), entre autres. Toute cette affaire, nous a-t-il dit, est de l'agiotage, et il nous a offert des paris, sous forme de preuves. Je dois lui dire que je connais un individu qui est prêt à parier avec lui que le major Walsh est à Dawson, et je lui demande s'il veut accepter le pari.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Quel est le montant de l'enjeu ?

M. McINERNEY : Il est presque illimité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Disons un dollar et demi.

M. McINERNEY : J'ai souvenance du temps où même un dollar et demi n'eut pas été une somme à dédaigner aux yeux du ministre des Chemins de fer et Canaux. Or, aujourd'hui, du haut de son opulence officielle et de sa magnificence, il me jette cette petite somme, pour insulter à ma pauvreté, et me demande de parier un dollar et demi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous prenez la chose trop au sérieux.

M. McINERNEY : J'ai vu l'honorable ministre prendre bien plus au sérieux des accusations lancées contre lui. Je l'ai vu tout dernièrement en Chambre, dans un tout autre rôle. Je pensais que l'honorable ministre avait l'épiderme assez épais pour résister à l'attaque. Je l'ai vu se tordre sous les coups que lui portaient les députés de la gauche, et cela, de façon à ne pas accroître mon admiration pour lui. Je ne prends jamais les choses trop au sérieux, pas même mon penchant au pari. Voilà donc un pari que le ministre de l'Intérieur est libre d'accepter. Il nous arriva, un jour, de la partie du pays où le ministre demeure, de Winnipeg, je crois, un gentleman, qui aurait accepté ce pari ; mais l'honorable ministre ne paraît guère agir dans ce sens. Il offre des paris, mais il n'en accepte pas.

J'avais l'intention de parler du choix des lignes de base, stipulé par le contrat ; mais le gouvernement a abandonné cette partie de son contrat, sous le feu des critiques dirigées contre cette disposition par le chef de l'opposition. Il est stipulé que les entrepreneurs auront trois années pour choisir la moitié des terres auxquelles leur donne droit le contrat et six années pour choisir l'autre moitié.

Il y a certaines parties du pays que les entrepreneurs n'auront pas le droit de choisir, ce sont les lits des rivières Yukon, Lewes et Hootalinqua, et ceux des lacs Teslin, Bennett, Tagish, Labarge et Marsh—ces lacs et rivières formant des cours d'eau ininterrompus—ou les rives de ces lacs et rivières sur une étendue de vingt-cinq pieds de chaque côté du niveau ordinaire des hautes eaux. Or, d'après les renseignements qui nous ont été donnés, ce n'est pas dans des rivières comme celles-là que l'on trouve l'or dans le district du Yukon, mais dans les petits ruisseaux qui, dans leur course précipitée, descendent des montagnes et se jettent dans les grandes rivières ; et il n'est pas un seul de ces cours d'eau que le gouvernement ait réservés et soustrait à la rapacité de Mackenzie et Mann, les entrepreneurs. Une autre stipulation bien singulière est celle de l'article 17, relativement au droit régalien. L'or extrait des 4,200,000 acres de terre accordées aux entrepreneurs n'acquitte qu'un pour cent de droit régalien, tandis que le franc-mineur acquitte dix pour 100. Quelle espèce de *fair play* est-ce là ? N'est-ce pas donner à ces entrepreneurs un immense avantage sur tous les autres citoyens du pays ou des autres pays qui vont dans les district du Yukon ? Pourquoi imposer à ces entrepreneurs un droit régalien moins élevé qu'aux autres ? On prétend que l'entreprise a été imposée à ces messieurs, et que, sans ces stipulations rigoureuses, ils ne l'aurait jamais acceptée. Je suis stupéfait de voir qu'un gouvernement censé être le protecteur des droits du plus humble comme du plus important citoyen du pays ait accordé, de par ce contrat, à deux individus un monopole, un droit spécial, une franchise particulière au détriment de tous les autres citoyens du pays, n'obligeant les deux entrepreneurs à n'acquitter qu'un pour 100 de droit régalien, tandis qu'ils impose un droit de dix pour 100 au mineur qui va gagner sa vie dans ce pays.

Quand les entrepreneurs auront terminé dix milles de chemin, ils auront le droit de choisir une partie de leurs terres. Et c'est ici, comme l'a fait observer l'honorable député de Compton (M. Pope), qu'éclate le génie de l'honorable ministre de l'Agriculture, qui a réservé au peuple canadien l'étonnant privilège de cultiver les terres arables du cercle arctique, qui sont réservées au peuple par ce contrat à perpétuité.

Il est déclaré que les terres choisies par les entrepreneurs seront concédées en pleine propriété, et qu'ils auront le titre de cette propriété aussitôt que le chemin de fer sera achevé ; non pas lorsque l'entreprise sera terminée ; non pas lorsque ces messieurs auront établi un service de bateaux à vapeur sur les rivières et sur les lacs et qu'ils auront rendu ces cours d'eau navigables ; non pas lorsqu'ils auront établi des voies de communication entre la rivière Stikine et Dawson ; non, mais aussitôt que le chemin de fer sera construit. Le chemin de fer une fois construit, ils ont droit à 4,200,000 acres de terre. Que représente ce chiffre ? Allez dire à l'homme du peuple, d'un bout à l'autre du pays, que le gouvernement a donné 4,200,000 acres de l'héritage des Canadiens au Nord-Ouest, et il comprendra à peine ce que cela signifie. Or, M. l'Orateur, cela représente autant de terre arable qu'il s'en trouve dans toute la province de la Nouvelle-Ecosse. D'après le recensement de 1891, il y avait dans cette province à peine cinq millions d'acres de terre propre à la culture. Allez-donc dire au peuple de la Nouvelle-Ecosse qu'on a donné à ces entrepreneurs une étendue de terre égale à celle des terres arables de leur province natale, et ils commenceront à comprendre ce que veut dire cette concession de terre. Cela représente une étendue de terre égale à toutes les terres occupées dans la province du Nouveau-Brunswick. D'après le recensement de 1891, il y avait au Nouveau-Brunswick 4,475,250 acres de terre occupée, et il n'y avait que 1,018,704 acres de terre cultivée, de sorte que la concession de terre en question repré-

sente quatre fois l'étendue de terre cultivée du Nouveau-Brunswick. Voilà donc, M. l'Orateur, un don vraiment stupéfiant de terrain aurifère dont ces entrepreneurs auront le choix, à leur gré, dans toute l'étendue du district du Yukon. Quand ces messieurs auront fait leur choix, je l'affirme sans crainte, il ne restera pas cent mille acres de terrain aurifère dans toute l'étendue de territoire entre le fleuve Mackenzie et le 141ième degré. Les entrepreneurs auront tout pris, tout choisi ce terrain pour eux-mêmes.

On parle des frais énormes, des sommes incalculables que va demander la construction du chemin de fer; et, ajoute-t-on, il ne faut pas s'imaginer que les travailleurs se rendront au seuil même du Yukon et s'y engageront pour le même salaire que reçoivent les journaliers de l'Ontario. Je le concède volontiers: il sera difficile de tenir ces ouvrier à leur tâche sur la route de ce chemin de fer; mais, puisque des entrepreneurs ont déjà réussi à trouver des ouvriers stables, je ne doute point que Mackenzie et Mann ne trouvent le moyen d'engager des hommes pour cette entreprise et de les garder à l'œuvre. M. Jennings calcule que la construction des 165 milles de chemin, entre la rivière Stikine et le lac Teslin coûtera $2,850,000, et que moyennant cette somme, on pourra faire des travaux de premier ordre. Or, pour le chemin qu'ils ont à construire, ils n'emploieront que les rails de vingt-huit livres, et encore de vieux rails; ils choisiront les courbes, les pentes, à leur gré; et pour ces travaux ils auront la pleine propriété de quatre millions d'acres de terres aurifères de premier choix. M. Jennings, par un calcul établi sur une base différente de celle que j'adopte ici, accorde aux entrepreneurs un profit de $494,000 en une seule année. Ce calcul est basé sur la supposition qu'il ne sera transporté dans ce pays, par la route en question, que 12,000 voyageurs, dans une seule année. Entre le chiffre de 250,000 voyageurs, d'une part, et celui de 50,000, d'autre part, qui, d'après les calculs faits, se rendront dans ce pays, si l'on adopte l'estimation modérée de 120,000—car, c'est généralement dans le milieu que se trouve la vérité—l'on pourra arriver à une estimation exacte. Ce chiffre décuple celui sur lequel M. Jennings base son calcul d'un demi-million de dollars de profits; de sorte que l'exploitation du chemin pendant une seule année, à dater de sa construction, donnerait aux entrepreneurs dix fois un demi-million, soit cinq millions de dollars de profits. Voilà ce que les entrepreneurs vont obtenir, abstraction faite de la concession de terres accordées pour la construction du chemin de fer, outre les monopoles constitués en leur faveur, outre les chartes précieuses qu'on leur octroie, outre le paiement du droit régalien se résumant seulement à un dixième du droit imposé à l'humble citoyen du Canada.

Il est une autre stipulation du contrat qui, jusqu'aujourd'hui, n'a pas encore été signalée à la Chambre, et qui, toutefois, mérite considération. L'on sait que certains individus, qui voient de fort loin, ont demandé la concession de coupes de bois dans ce pays, pour lesquels ils ont déboursé de fortes sommes d'argent. Je suis informé par quelqu'un qui a séjourné nombre d'années sur la côte du Pacifique, à la Colombie anglaise, que dans certaines parties du district du Yukon, il se rencontre des cantons de bois de haute valeur. Il ne craint pas l'affirmer que certaines parties du pays pourraient produire en moyenne huit millions de pieds de bois par quart de section de 160 acres, et l'auteur de ces renseignements parle en connaissance de cause. Si cette moyenne s'applique aux quatre millions d'acres accordées aux entrepreneurs, et si, au lieu de choisir des terrains aurifères, ils prenaient des terres à bois dans la partie sud-ouest du district, ils auraient quatre millions d'acres de terres boisées. Or, d'après ce calcul de huit millions par quart de section de 160 acres, cela représente 50,000 pieds de bois l'acre, et 50,000 pieds de bois l'acre, sur quatre millions d'acres représente 200,000,000. Si l'on estime le profit sur ce bois à deux dollars le mille, cela donne aux entrepreneurs seulement sur les terres à bois un profit de $400,000,000. Enfin, M. l'Orateur, l'on a beau calculer dans tous les sens, on arrive toujours à des conclusions qui vous jettent dans la stupéfaction; adoptez la base de calcul que vous voudrez, les chiffres prouvent que les propriétés concédées aux entrepreneurs sont d'une valeur énorme.

Il est possible, sans doute, de verser dans le sophisme et de s'égarer dans de fausses conclusions, mais dès qu'on part d'une base légitime et qu'on déduit logiquement ses conclusions, les résultats auxquels on arrive vous jettent tout simplement dans la stupéfaction.

Il est une autre question que je veux aborder. Il n'y a certainement nulle raison de se lamenter sur le sort de ces pauvres entrepreneurs. Le bill dont la Chambre est saisi décrète que le capital social de la compagnie sera de $10,000,000 et leur accorde, en outre, le privilège d'augmenter leur capital au delà de ce chiffre. Demain, ils pourront se rendre sur les marchés monétaires, et, grâce aux pouvoirs que leur accorde le bill en discussion, se constituer un capital de $10,000,000 sans jamais frapper coup; et ils pourront prélever plus de $10,000,000 uniquement sur leur capital social.

Il leur est loisible de tout faire cela, sans jamais frapper coup dans le district du Yukon.

Je suis informé qu'il a été suggéré quelque chose dans ce sens. Supposons que les entrepreneurs se disent: "Il n'y a rien à tirer de ces terrains aurifères du Yukon; il n'y a pas autant d'or que Pierre, Jacques et Jean le disent, et nous ne voulons nullement nous occuper de l'exploitation de l'or; d'un autre côté, la folie humaine est grande; lançons notre projet sur le marché financier, et ainsi nous ferons notre fortune." Voilà les opérations sur lesquelles le gouvernement met le sceau de son approbation, quand il négocie un semblable contrat. Voilà ce qu'il permet, ce qu'il autorise, par sa sanction; il permet à ces entrepreneurs d'aller colporter dans toutes les capitales de l'Europe les actions de leur capital social et de vendre leurs obligations, puis empocher une ronde somme d'argent, quand bien même l'entreprise avorterait complètement. Le gouvernement doit faire de deux choses l'une: si le district du Yukon, d'après les renseignements en sa possession, ne vaut rien, c'est son devoir d'en détourner la population; si c'est un pays désolé, il devrait faire tout en son pouvoir pour arrêter l'immigration vers ce pays; il ne devrait pas bâtir de ligne de chemin de fer, excellent moyen de réclame pour le Yukon, et engager ainsi un grand nombre de gens à quitter leurs foyers pour aller tenter fortune là-bas, tandis qu'ils auraient dû rester tranquilles chez eux.

Dans l'autre alternative, si le pays est vraiment précieux, alors le gouvernement sacrifie une partie énorme de la richesse de ce pays.

L'instinct de la spéculation vit toujours au cœur de l'humanité, aujourd'hui, comme dans les siècles passés. Chaque siècle a vu ses Jason, en compagnie de leurs fidèles argonautes, à la recherche de la toison d'or, faire voile vers les sables mystérieux de la Colchide ; et l'on a vu les esprits les plus avantureux de leurs temps, braver tous les dangers, affronter tous les périls, dans leurs courses romanesques à la recherche du métal précieux. Leurs nefs hardies ont sillonné tous les flots, de Cathay à l'île-continent qu'éclaire la Croix du Sud, des Sierras de la Californie aux rivages de l'Afrique-sud, et tout récemment pousser leurs courses jusqu'aux champs glacés de l'extrême nord canadien.

Dans leur imagination fiévreuse, ils n'ont cessé d'entrevoir dans les monts lointains de fabuleux Eldorados, en quête de terres reculées, inabordables penchées, comme la frange du vêtement de Dieu, sur l'extrême bord de la création. J'espère sincèrement que leurs rêves se réaliseront au Yukon canadien. Mais, M. l'Orateur, s'il est vrai, qu'enfouie dans les lits des cours d'eau, des rivières et des ravins et au sein des roches quartzeuses de ce grand territoire, se trouvent d'immenses richesses sommeillant dans leur lit virginal depuis le premier jour de la création, je vous le demande, quel immense don le gouvernement n'a-t-il pas fait à ces entrepreneurs, en leur concédant ce pays libre ? Je me souviens avoir entendu, il y a vingt années passées, l'un des plus grands acteurs qui soient jamais parus sur la scène, Charles Fletcher, jouer son célèbre drame basé sur l'immortel roman d'Alexandre Dumas " Monte Christo," dans lequel le héros, précipité dans les flots du sommet du château d'If, s'échappe du sac renfermant le mort, avec le secret de son trésor caché, et debout sur la pointe d'un rocher, s'écriant : " Monte Christo est à moi, le monde est à moi ! " Ainsi, debout sur quelque cîme de rocher au Yukon, les entrepreneurs, en présence du soleil de minuit illuminant les sommets d'alentour, pourront s'écrier à la vue des millions que le gouvernement leur a donnés : " Le Yukon est à nous : le monde est à nous !"

M. McCLURE : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et quinze minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 21 février 1898.

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

PRIÈRE.

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 22) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson au Pacifique.—(M. Oliver.)

M. McINERNEY.

Bill (n° 23) constituant en corporation la Compagnie de tramway de la rivière Lewes, (à responsabilité limitée).—(M. Morrison.)

Bill (n° 24) amendant la charte de la banque Union du Canada.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 25) constituant en corporation la Compagnie du pont de l'Ontario et de Québec.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Chaudière.—(M. Morrison pour M. Bostock.)

Bill (n° 27) constituant en corporation la Compagnie du chemin de Canon.—(M. Wood pour M. Frost.)

CONDAMNATION À MORT DE THOMAS NULTY.

M. LEMIEUX :

Le ministre de la Justice a-t-il reçu quelques requêtes, demandant la commutation de la peine de mort prononcée contre Thomas Nulty, convaincu de meurtre aux dernières assises du district de Joliette?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il n'a pas été reçu de requête demandant la commutation de la peine de mort prononcée contre Thomas Nulty.

TITRE DES SAUVAGES DANS LES DISTRICTS DU NORD-OUEST.

M. DAVIS :

Le gouvernement a-t-il fait quelque démarche dans le but d'éteindre le titre des Sauvages dans les districts de l'Athabaska, du Mackenzie et du Yukon?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : La question de l'extinction du titre des Sauvages dans les districts de l'Athabaska et du Mackenzie est à l'étude. Dans la mesure des renseignements du gouvernement, il n'y a pas de titre des Sauvages à éteindre.

NAVIGATION DES VAISSEAUX DES ÉTATS-UNIS DANS LES EAUX CANADIENNES.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

(1.) Le gouvernement a-t-il mis à l'étude ou étudie-t-il actuellement la question du droit qu'a le Canada d'interdire ou de réglementer le passage des vaisseaux enregistrés aux États-Unis, à travers les eaux territoriales du littoral de la Colombie anglaise, en route pour l'Alaska ou en revenant? (2.) Le gouvernement a-t-il adopté quelque système à cet égard? Dans le cas affirmatif, quel est-il?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le gouvernement est à étudier cette question, mais nous ne croyons pas qu'il soit pour le moment dans l'intérêt public de faire de déclaration à ce sujet.

L'EX-JUGE J.-P. WOODS.

M. ERLE :

(a.) Le gouvernement a-t-il accordé une pension de retraite à M. J.-P. Woods, ci-devant juge du comté de Perth? (b.) Dans l'affirmative, quel en est le chiffre? (c.) Le gouvernement a-t-il reçu une pétition demandant une pension pour le dit J.-P. Woods? (d.) Dans l'affirmative, quels en étaient les signatures?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Le gouvernement a accordé une pension de retraite au juge Woods. En réponse à la deuxième question la pension ordinaire d'un juge, c'est-à-dire les deux tiers de son traitement lui ont été accordés. Le gouvernement a reçu une pétition à ce sujet. Les signataires étaient tous des membres du conseil du comté de Perth.

DROITS PERÇUS DANS LE YUKON.

M. WALLACE:

Quel montant de droits a été perçu chaque année, séparément, par les officiers de douane dans le district du Yukon?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson): Les droits perçus dans la région du Yukon sont les suivants: année 1894-95, $3,247.47; année 1895-96, $21,691.45; année 1896-97, $9,873.24; année 1897-98, $83,834.94.

ENQUÊTES AU SUJET DE L'ADMINISTRATION DES AFFAIRES DE PILOTAGE À SAINT-JEAN, N.-B.

M. ELLIS:

Combien d'enquêtes ont été faites sous les auspices du département de la Marine et des Pêcheries au sujet de l'administration des affaires de pilotage dans le port de Saint-Jean, depuis l'année 1887? En quelles années les enquêtes ont-elles eu lieu? Combien chaque enquête a-t-elle coûté au trésor public, y compris le coût de l'impression?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Trois enquêtes ont été faites sous les auspices du département de la Marine et des Pêcheries au sujet de l'administration des affaires de pilotage dans le port de Saint-Jean, depuis l'année 1887, une en 1891, par William Smith, ancien sous-ministre du département de la Marine et des Pêcheries; une autre en 1895 par le capitaine W.-H. Smith, président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds, assisté du capitaine Bloomfield Douglas, et une troisième a été faite en 1897, par le capitaine Bloomfield Douglas. La première enquête tenue en 1891, semble n'avoir rien coûté si ce n'est les dépenses de voyage et autres dépenses accessoires du sous-ministre. L'enquête de 1895 a coûté $1,888.60, et celle de 1897, $659.11, mais tous les comptes qui se rattachent à cette dernière enquête n'ont pas encore été transmis. Le coût des impressions compris dans les sommes susdites s'élève à $1,033.47.

DISTRICT DE LA BAIE-GEORGIENNE—BOIS SCIÉ DANS LES SCIERIES DU MICHIGAN.

M. KAULBACH:

Le gouvernement a-t-il été informé de l'énorme quantité de bois coupé dans le district de la Baie-Georgienne au cours de la présente saison pour être scié dans les moulins du Michigan, tel d'indiqué dans le compte rendu suivant, daté, de Saginaw, Michigan, le 14 février 1898:—

"POUR ÊTRE SCIÉS DANS LES MOULINS DU MICHIGAN.

"ÉNORME QUANTITÉ DE BILLOTS ABATTUS À LA BAIE GEORGIENNE POUR LA PROCHAINE SAISON.

"SAGINAW, MICHIGAN, 14 février.—Le district de la Baie Georgienne fournira aux scieries du Michigan une quantité considérable de billots pour la prochaine saison.

"Une personne venant de cette région dit que l'exploitation est retardée par l'abondance de la neige et que les travaux avancent lentement. Il donne l'estimation approximative suivante de la quantité de billots coupés cet hiver par les diverses maisons qui font des opérations dans le district de la Baie Georgienne:—Alger, Smith et Cie, 8,000,000; Holland, Emery Lumber Co., 20,000,000; Turner et Fisher, 20,000,000; S. C. Fisher, 1,000,000; William Peter, 15,000,000; Saginaw Lumber & Salt Co., et Loveland, Rays et White, 16,000,000; Ontario Lumber Co., 8,000,000; Arthur Hill & Co., 15,000,000; McArthur, Bros & Co., 14,000,000; Spanish River Lumber Co., 15,000,000; Central Lumber Co., 8,000,000; Conger Lumber Co., 20,000,000, Hale et Booth, 30,000,000; Eddy, Bros & Co., 14,000,000; Moore et Glover, 4,000,000; Victoria Lumber Co., 15,000,000; Georgian Bay Lumber Co., 20,000,000; Union Trust Co., 14,000,000; Hardy Lumber Co, 10,000,000; Pitts & Co., 20,000,000. Total, 328,000,000."

Vu les faits relatés ci-dessus, le désir que nous avons de donner du travail aux ouvriers dans notre pays, et les droits élevés qui sont imposés sur le bois du Canada exporté aux Etats-Unis, est-ce l'intention du gouvernement d'imposer un droit d'exportation sur les billots à destination des Etats-Unis?

M. l'ORATEUR: Relativement à cette question faite au nom de l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach), s'il m'était permis de suivre les précédents anglais, que je voudrais bien voir adoptés par cette Chambre, je demanderais à l'honorable député de retirer le long compte rendu qui y est contenu; mais de semblables comptes rendus ont été si souvent intercalés dans des questions posées dans cette chambre dans le passé, que les précédents sous ce rapport sont nombreux et je ne puis pas dire que la chose est contraire aux règlements; mais j'ai l'espoir que les honorables membres de cette Chambre vont mettre de côté cette coutume. Maintenant, quant au dernier paragraphe de la question, comme la première partie est posée sous forme d'argumentation, j'espère que l'honorable député va rédiger de nouveau sa question de manière à éviter cela.

M. KAULBACH: Voici la question que je désire poser:

Le gouvernement a-t-il été informé de l'énorme quantité de billots abattus dans le district de la Baie Georgienne au cours de la présente saison pour être sciés dans les scieries du Michigan, tel qu'indiqué dans le compte rendu suivant, daté de Saginaw, Michigan, le 14 février 1898.

Je ne lirai pas l'extrait, puisqu'il a déjà été publié dans l'ordre du jour. Je demanderai de plus:

Le gouvernement a-t-il l'intention d'imposer un droit d'exportation sur les billots à destination des Etats-Unis?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Le gouvernement ne possède aucun renseignement relativement au sujet mentionné dans la première partie de la question, quant à la deuxième partie le gouvernement ne croit pas qu'il soit à propos de faire aucune déclaration à ce sujet dans le moment.

A.-E. KILLAM.

M. McINERNEY:

1. Quelle position occupe Amasa-E. Killam sur la ligne de l'Intercolonial, et quel est son salaire? 2. Ce même Amasa-E. Killam a-t-il adressé au gouvernement une demande d'indemnité pour des bestiaux tués ou blessés par accident sur la dite ligne? 3. Quand et à quel endroit l'accident s'est-il produit? Combien d'animaux ont été tués ou blessés? Quels étaient ces animaux? 4. Si Amasa-E. Killam a présenté une semblable demande d'indemnité, cette demande a-t-elle été accordée? Quel montant lui a été payé pour chaque animal ainsi tué ou blessé?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): 1. Amasa-E. Killam occupe la position d'inspecteur des ponts sur le chemin de fer Intercolonial et reçoit un salaire de $150 par mois. 2. Oui. M. Killam a adressé au gouvernement une demande d'indemnité pour bestiaux tués ou blessés sur la dite ligne. 3. L'accident a eu lieu le 14 juillet 1894 à l'endroit appelé Chandler's-Cutting, près de Moncton. Trois animaux ont été tués et trois blessés. Les vaches étaient des *Jersey* de grande valeur. 4. M. Killam réclame $500, mais la demande d'indemnité a été réglée en lui payant $350.

EXCLUSION DES OUVRIERS ÉTRANGERS POUR LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DU YUKON.

M. MARTIN :

1. Le gouvernement se propose-t-il de pourvoir à l'emploi d'ouvriers canadiens seulement pour la construction du chemin de fer du Yukon ? 2. Le gouvernement a-t-il l'intention de prendre quelque mesure déclarant que des ouvriers canadiens seulement seront employés à la construction des chemins de fer subventionnés par l'Etat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : La nécessité dans laquelle se trouvent les entrepreneurs de construire le chemin de fer du Yukon avec la plus grande rapidité possible nous porte à croire qu'il ne serait pas sage d'insister sur l'exclusion des ouvriers étrangers de cet ouvrage. Dans le cas du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, une clause avait été insérée dans le contrat, prohibant non seulement l'emploi d'ouvriers étrangers, mais défendant aussi à la compagnie de chemin de fer d'accorder des entreprises ou des sous-entreprises à des compagnies ou à des entrepreneurs étrangers pour la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable ministre veut bien me le permettre je lui ferai remarquer qu'il n'a pas répondu à la deuxième partie de la question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne l'ai pas oublié. J'ai dit ce que le gouvernement avait déjà fait à cet égard.

Sir CHARLES TUPPER : Dans cette partie de la question on demande qu'elle est l'intention du gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je considère que le fait seul que le gouvernement a déjà placé dans un bill une clause opposée à l'emploi des aubains est une indication suffisante des intentions du gouvernement à cet égard.

FACILITÉS D'EMMAGASINAGE À FROID POUR L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. MARTIN :

1. Le gouvernement a-t-il pris des mesures pour fournir des facilités d'emmagasinage à froid dans l'Ile du Prince-Edouard ? 2. Dans l'affirmative, quand ces facilités seront-elles fournies ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : L'année dernière le ministère de l'Agriculture est entré en pourparlers avec différentes personnes de Charlottetown dans le but d'établir un entrepôt à cet endroit pour l'emmagasinage à froid. Ces pourparlers n'ont pas réussis. Le ministère continue à s'occuper de la chose et j'espère pouvoir réussir pour la saison prochaine.

L'ÉCOLE INDUSTRIELLE DE RÉGINA.

M. DAVIN :

Le Dr Willoughby a-t-il été employé par le gouvernement jusqu'au mois de juin 1896 comme médecin de l'école industrielle de Régina ? A-t-il été destitué ? Dans l'affirmative, quand et pourquoi ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Le Dr Willoughby a été employé par le commissaire des Sauvages pour le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, concurremment avec le département des Affaires des Sauvages, comme médecin de l'école industrielle de Régina jusqu'au 31 août 1897. A cette dernière date il a été remercié de ses services, un médecin ayant été nommé par arrêté du conseil pour le district dans lequel sont situé les agences de Muscowpetung, et de l'Assiniboine, ainsi que l'école industrielle de Régina.

DESTITUTIONS DANS LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

M. DAVIN :

L'honorable ministre de l'Intérieur voudrait-il déposer sur le bureau de la Chambre une liste donnant les noms des personnes dans les territoires du Nord-Ouest qui ont été renvoyées du ministère depuis juin 1896, et indiquant la cause du renvoi dans chaque cas ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Les renseignements demandés seront déposés sur le bureau de la Chambre lorsque l'honorable député aura demandé la production d'un rapport à cet effet dans la forme ordinaire.

TERRITOIRE CONTESTÉ AU YUKON—DYEA ET SKAGUAY.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

Dans les récentes négociations avec les autorités des Etats-Unis au sujet des règlements douaniers et l'expédition de marchandises par voie de Dyea et Skaguay dans dans le district du Yukon canadien, a-t-on pourvu à ce que ces négociations n'altèrent en rien les droits que l'on pourrait avoir sur Dyea et Skaguay comme territoire britannique ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Je dois dire en réponse à la question de l'honorable député, que les négociations auxquelles il est fait allusion n'étaient pas officielles, mais, malgré ce fait, et pour plus de sûreté, il a été mentionné dans tous les cas, que de telles négociations ne devaient pas préjudicier aux réclamations qui pourraient être faites relativement au règlement de la question de la frontière.

SERVICE RAPIDE POUR LE TRANSPORT DES MALLES SUR L'ATLANTIQUE.

M. BORDEN (Halifax) :

1. Quelle information le gouvernement a-t-il sur les mesures prises par MM. Petersen, Tate et Cie pour exé-

cuter le contrat passé avec Sa Majesté en date du 24 mars 1897? 2. MM. Petersen, Tate et Cie ont-ils commencé la construction de quelqu'un des steamers mentionnés dans la clause 1 (*a*), de leur dit contrat, et le gouvernement a-t-il pris quelques mesures pour obtenir des renseignements sur ce point? 3. Dans des conditions ordinaires, combien faudrait-il de temps pour construire les deux steamers mentionnés en premier lieu dans la clause 4 (*a*) du dit contrat, et le gouvernement a-t-il pris des mesures pour obtenir des renseignements sur ce point? 4. A quelle date MM. Petersen, Tate et Cie ont-ils donné et déposé la somme et la garantie mentionnées dans la clause 13 (*a*) et (*b*) du dit contrat?

Le MINISTRE DU COMMERCE (Sir Richard Cartwright): Quant à la première partie de la question, le gouvernement n'a aucun renseignement spécial sur les démarches faites par MM. Petersen, Tate et Cie, si ce n'est qu'ils se proposent d'exécuter leur contrat. 2. Le gouvernement n'a pas eu de renseignements sur ce point mais il ne croit pas qu'ils aient commencé la construction de quelqu'un de leurs steamers. 3. Les renseignements du gouvernement sont qu'ils peuvent être construits dans les délais fixés. 4. Une somme de £10,000 a été payée à la banque de Montréal le ou vers le 5 d'octobre dernier. Les £10,000 qui devaient être déposés comme garantie l'ont été vers le 1er ou le 5 janvier dernier.

LE STEAMER DES ETATS-UNIS *YANTIC* —PASSAGE PAR LE FLEUVE SAINT LAURENT.

M. BORDEN (Halifax):

Permission des autorités compétentes a-t-elle été obtenue pour le passage du steamer des Etats-Unis, le *Yantic*, par le fleuve Saint-Laurent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): La permission a été demandée au surintendant du canal Welland pour le passage du steamer *Yantic* dans le canal, et il fut autorisé à accorder le privilège. Le *Yantic* n'était pas armé.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER: Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux veut bien me le permettre, je lui ferai remarquer qu'il n'a répondu qu'au sujet du canal Welland? La question est comme suit: Permission a-t-elle été demandée pour le passage du steamer par le fleuve?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je dois faire remarquer que la réponse qui a été faite relativement au canal, est la seule permission dont le ministère des Chemins de fer et Canaux ait eu connaissance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Il n'a été fait aucune demande de ce genre à mon département pour le passage de ce steamer par le fleuve, et aucune permission n'a été accordée. Comme l'a dit mon honorable ami (M. Blair) le *Yantic* était désarmé et est passé sur le même pied qu'un navire de commerce.

M. WALLACE: Ont-ils rempli les formalités requises par la loi à Montréal ou à tout autre port canadien?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Oui, à Montréal; ils ont dans le même temps coulé à fond un navire canadien.

PERCEPTEUR DE DOUANE À CENTREVILLE, N.-B.

M. HALE:

Une enquête a-t-elle été tenue dans le cas de H.-T. Scholey, percepteur de douane à Centreville, comté de Carleton, N.-B.? Dans l'affirmative, le rapport a-t-il été favorable à M. Scholey, ou non? Ce monsieur a-t-il été destitué? et dans ce cas, pourquoi? Pendant combien d'années M. Scholey a-t-il contribué au fonds des pensions de retraite, et lui a-t-on accordé une allocation en raison de cette contribution?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson): La réponse à la première question est oui. A la seconde question le rapport a été défavorable à M. Scholey. 3, oui. La raison de sa destitution, c'est qu'il a été prouvé à l'enquête qu'il avait pris une part active aux luttes politiques. 4. M. Scholey a contribué au fonds des pensions de retraite durant vingt-quatre ans. La somme qu'il avait ainsi payée lui a été remboursée avec 5 pour 100 d'intérêt. Le montant de l'allocation accordée a été de $146.95.

CHEMIN DE FER DU YUKON—PROPOSITIONS FAITES PAR M. HAMILTON SMITH.

Sir CHARLES TUPPER: Avant de passer à l'ordre du jour, je voudrais demander à l'honorable chef du gouvernement s'il a déposé sur le bureau de la Chambre les lettres qu'il a reçues de M. Hamilton Smith relativement à la construction du chemin de fer du Yukon?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Non; la correspondance n'a pas encore été déposée sur le bureau de la Chambre, mais elle le sera demain.

EXPLICATIONS RELATIVES À LA CONCESSION MINIÈRE ACCORDÉE AU CHEVALIER DROLET.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Je désire appeler l'attention de la Chambre sur le fait que les renseignements qui m'ont été fournis par mon département pour répondre à une question qui a été posée l'autre jour en Chambre, relativement aux concessions minières accordées à M. Drolet, n'étaient pas exacts, et par conséquent il en était de même de la réponse. Je voulais à la première occasion favorable corriger cette erreur. La réponse était qu'une concession minière avait été accordée, et cela en conformité des règlements publics.

Réellement, le bail a été accordé à M. Drolet avant que les règlements fussent en vigueur, et il diffère quelque peu en certains points avec les règlements qui ont été adoptés plus tard. Lorsqu'il a été accordé il n'existait pas de règlements. Si l'honorable député (M. Davin) qui a posé la question désire connaître les termes du bail accordé à M. Drolet, il peut l'obtenir en demandant suivant la forme ordinaire la production de l'arrêté du conseil.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Blair pour la seconde lecture du bill (n° 6)—Acte à l'effet de ratifier un contrat entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann et de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien.

M. McCLURE: Bien qu'il soit difficile, M. l'Orateur, de trouver des arguments à l'appui de la question qui nous occupe, on ne peut dire cependant que ce débat a été monotone, car chaque honorable membre de la gauche s'est attaqué à sa façon à cette mesure. J'ai remarqué que depuis quelques jours il s'est opéré un changement considérable dans le ton de la critique dirigée contre le bill. Je me souviens parfaitement bien que durant les premiers jours de la session les honorables membres de l'opposition ne pouvaient trouver dans la langue anglaise de termes assez forts pour exprimer l'horreur et la répulsion qu'ils éprouvaient pour cette mesure. Ils condamnèrent le contrat avec une vigueur et une violence qui semblaient indiquer qu'il ne contenait rien de bon—depuis le discours classique prononcé par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin), dont les goûts cultivés furent offensés par l'odeur nauséabonde qu'il disait s'en échapper, jusqu'aux déclarations plus directes et plus positives de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), qui a déclaré de la manière la plus formelle que personne n'avait de doute que ce contrat devrait avoir été adopté pour obtenir des entrepreneurs les fonds nécessaires pour faire les élections d'Ontario. Le gouvernement a été accusé de tous les actes de corruption imaginables relativement à ce contrat.

Les honorables membres de la gauche font bien de surveiller avec un soin jaloux ces entreprises publiques.

Les malheureux exemples offerts au pays par les honorables membres du parti conservateur, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ont malheureusement rendu notre peuple soupçonneux à l'égard de toutes les entreprises dans lesquelles le gouvernement est partie. Mais je prie les honorables membres de cette Chambre, de remarquer, comme l'a déjà fait la population du pays, qu'il existe une grande différence entre les accusations de corruption qui furent une fois portées contre le gouvernement de ce pays, et celles qui sont faites aujourd'hui. J'ai étudié l'histoire des progrès de la politique dans ce pays, et je me rappelle très bien de l'époque où des hommes se levaient dans cette Chambre et mettant leur réputation politique en jeux, ne craignaient pas de porter des accusations, de demander et d'insister pour obtenir une enquête et de prouver leurs accusations. Il n'en est pas de même de la phalange d'honorables députés aux âmes pures et sans taches qui composent aujourd'hui la loyale opposition de Sa Majesté. Ils peuvent porter des accusations, il est vrai, mais il donnent à la Chambre une nouvelle preuve de leur caractère angélique en ce qu'ils n'ont aucune objection à ce que d'autres qu'eux se chargent de ces enquêtes où ils ne tiennent pas à figurer.

Mais, M. l'Orateur, nous n'entendons plus condamner ce contrat avec la même violence. Depuis deux ou trois jours, des députés qui l'ont blâmé, ont été forcés de s'en tenir à une crique captieuse de ses clauses. De fait, le dernier orateur (M. McInerney), s'est vu dès le commencement dans la triste obligation de défendre son propre parti avant de s'attaquer au gouvernement; et je vais m'occuper un peu de ce qu'il a dit en défendant son parti au sujet des évènements historiques ayant trait à la présente question.

Mon honorable ami de Kent (M. McInerney) a été très mécontent de l'honorable député de Halifax (M. Russell). Il a fort regretté d'avoir été incapable d'obtenir de l'honorable député une opinion sur une question de droit. A mon avis, dans nulle partie de son discours habile et lucide l'honorable député de Halifax n'a mieux prouvé qu'il connaissait parfaitement les principes du droit international que par son refus de répondre à la question posée par l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert-Tupper); et je suis sûr que l'honorable député de Pictou, étant lui-même une autorité reconnue sur ce sujet, n'a pas pu poser cette question sérieusement. Cette question signifie simplement qu'il voudrait savoir quelle est l'opinion de l'honorable député de Halifax sur ce que doit être l'opinion des Etats-Unis—question à laquelle l'honorable député de Halifax a eu raison de ne pas répondre.

Mais mon honorable ami de Kent a eu la hardiesse de prétendre que le traité de 1825, la convention de Saint-Petersbourg, ne conférait pas de droits aux sujets de Sa Majesté sur les rivières Yukon et Porc-Epic; et je remarque que les journaux qui l'appuient disent qu'il a prouvé cela si clairement que personne n'osera plus faire l'assertion contraire. Or, comment l'honorable député l'a-t-il prouvé? En premier lieu, en citant la clause 6 du traité de 1825; et pour éviter toute erreur, je vais lire de nouveau cette clause:

> Il est convenu que les sujets de Sa Majesté britannique, de quelque part qu'ils viennent, soit de l'océan ou de l'intérieur du continent, auront pour toujours le droit de naviguer librement et sans aucune restriction quelconque sur toutes les rivières qui dans leur course vers l'océan Pacifique traversent la ligne de démarcation sur la ligne côtière décrite dans la clause 3 de la présente convention.

Mon honorable ami avouera, je suppose, que les rivières Yukon et Porc-Epic, dans leur course vers le Pacifique, traversent la ligne de démarcation. Mais il prétend qu'elles ne traversent pas la ligne de démarcation sur la côte décrite dans la clause 3. La seule question est de savoir ce que ces mots signifient. Voici la réponse dans cette clause 3 qui stipule:

> La ligne de démarcation entre les parties contractantes sur la côte du continent et des îles d'Amérique au Nord-Ouest, sera tirée de la manière suivante:—
>
> Partant du point le plus au sud de l'île, lequel point se trouve sous le parallèle de 54° 40° latitude nord et entre les 131e et 133e degrés de longitude ouest (méridien de Greenwich), la dite ligne se prolongera au nord le long de la passe appelée Portland-Channel jusqu'au point du continent où il touche le 56e degré de latitude nord. De ce dernier point la ligne de démarcation suivra la crête des montagnes situées parallèlement à la côte jusqu'à l'intersection du 141e degré de longitude ouest (même méridien), et finalement du dit point d'intersection le dit méridien du 141e degré dans son prolongement jusqu'à l'océan Glacial, formera la limite des possessions russes et britanniques sur le continent d'Amérique du côté du Nord-Ouest.

Et il est évident "que la ligne de démarcation entre les possessions sur la côte du continent" "et la ligne de démarcation sur la ligne côtière décrite dans la clause 3" sont une seule et même chose. Il n'y a rien dans cet article de nature à faire croire

qu'une partie de la ligne doit être considérée comme ligne de démarcation, et le reste comme étant une ligne de démarcation sur la côte.

Lisez bien la clause. Elle commence en disant que la ligne de démarcation sur la côte sera décrite de la manière suivante ; et ensuite elle décrit une ligne, non pas deux, ainsi que mon honorable ami voudrait nous le faire croire.

Mais, heureusement pour moi, je ne suis pas obligé de placer l'interprétation que je fais de cette clause en opposition à celle donnée par l'honorable député de Kent. Nous avons une autorité reconnue sur ce point. Charles Sumner a fait connaître son opinion, il y a plusieurs années ; et cette opinion est de la plus haute importance ici, non seulement parce qu'il a été un homme éminent dont l'opinion doit avoir une grande valeur, mais parce qu'il représente la partie adverse, pour ainsi dire, sur cette question, avec laquelle nous aurons à discuter à propos de ce droit, si jamais une contestation s'élève. En parlant du traité de 1825, il dit :

Il est stipulé que les sujets de Sa Majesté britannique jouiront pour toujours du droit de naviguer librement et sans aucune restriction sur toutes les rivières qui dans leur course vers l'océan Pacifique traversent la ligne de démarcation.

Il ne dit pas qui traversent une partie de la ligne de démarcation ; il ne dit pas cette partie de la ligne de démarcation en aval du Mont Saint-Elie, mais il dit la ligne de démarcation. Evidemment, Charles Sumner prendrait cette découverte merveilleuse faite par l'honorable député de Kent pour une espèce de subterfuge. Mais l'honorable Edward Blake partageait aussi cette opinion, car voici ce qu'il a écrit sur ces traités :

A l'époque de la négociation (c'est-à-dire du traité de Washington) les sujets britanniques avaient déjà le droit le plus absolu de naviguer pour toutes fins quelconques sur les rivières dont le cours se dirige du territoire britannique vers l'intérieur en traversant l'Alaska.

Les Etats-Unis n'avaient pas le droit de navigation sur aucune de ces rivières au delà de la frontière de l'Alaska. La Grande-Bretagne demanda et obtint à titre de concession un droit restreint de navigation sur trois de ces rivières pour certaines fins, conférant aux Etats-Unis aux mêmes conditions le droit de naviguer sur ces trois rivières à travers la Colombie. La prétendue concession par les Etats-Unis, fut, de fait, une concession faite par la Grande-Bretagne à l'autre pays qui n'avait rien donné et tout obtenu.

Je suis sûr que si mon honorable ami de Kent (M. McInerney) avait besoin de citer l'opinion de l'honorable Edward Blake contre le gouvernement, il y attacherait une grande importance ; et j'espère qu'il lui donnera une certaine valeur quand elle est contre ses vues.

M. McINERNEY : L'honorable député dit qu'il n'y a pas deux lignes de démarcation. Veut-il me dire pourquoi ceux qui ont rédigé le traité ont employé les mots : "et les rivières qui dans leur course vers l'océan Pacifique traversent la ligne de démarcation sur la ligne côtière" ? Pourquoi a-t-on ajouté les mots "sur la ligne côtière," s'ils ne signifient rien ?

M. McCLURE : L'honorable député veut-il me dire pourquoi ils mentionnent la ligne de démarcation sur la côte au commencement de la description avant de l'avoir définie ? Pourquoi ont-ils commencé par définir la ligne de démarcation sur la côte et ensuite continué à décrire une ligne, s'il devait y avoir deux lignes ?

M. McINERNEY : Alors les mots n'ont aucune signification.

M. McCLURE : J'ai d'autres autorités à citer. Je dirai que l'opinion de l'honorable député aurait été d'un grand secours au parti conservateur, s'il eut été ici pour l'exprimer en 1872, quand cette question fut discutée, car parmi tous les hommes savants qui représentaient alors le parti conservateur, pas un seul ne semble avoir songé à cette découverte étonnante dont l'honorable député vient de faire part à la Chambre.

L'honorable John-Hillyard Cameron, qui doit être considéré partout comme étant une autorité éminente sur le sujet, et qui a parlé en défense du traité de Washington, prétendait que tous les droits conférés par le traité anglo-russe se trouvaient annulés par la cession de l'Alaska aux Etats-Unis, mais cet esprit subtil n'a jamais pensé qu'il y avait une différence entre les rivières Yukon, Porc-Épic et Stikine, bien que cette prétention eût été d'une grande valeur pour lui s'il eut pu la soutenir.

Mais malheureusement pour mon honorable ami de Kent, je suis en mesure de citer une opinion qu'il n'osera pas repousser—l'opinion d'un grand patriote et grand homme d'Etat qui était le chef du parti conservateur et qui a fait le traité de Washington. Je veux parler de feu sir John Macdonald. Cet homme prononça un discours au cours du débat, et il dit en spécifiant ces trois rivières, et en particulier la rivière Yukon—et sa déclaration est très catégorique, comme toutes celles qu'il faisait généralement—

Je n'ignore pas .....

Nul doute qu'il l'a appris après l'évènement, car rien n'indique qu'il le savait auparavant.

Je n'ignore pas que sous l'empire de l'ancien traité conclu entre la Russie et l'Angleterre le premier pays avait accordé au second le droit de navigation libre sur toutes les rivières de l'Alaska.

Existe-t-il un doute sur ce point ? Voilà une opinion que l'honorable député ne peut pas rejeter. Mais je fais peut-être erreur, car en lisant l'histoire du Nouveau-Brunswick, je vois qu'à l'époque où sir John Macdonald dirigeait le parti conservateur, mon honorable ami ne lui accordait pas un appui très loyal ni très sincère.

Qu'avons-nous donc sur cette question ? D'un côté, nous avons l'opinion de l'honorable député de Kent (M. McInerney), émise avec éloquence et habileté, et nous devons reconnaître la valeur de son opinion. D'un autre côté, nous avons l'opinion de l'honorable Charles Sumner, de l'honorable Edward Blake, de l'honorable John-Hillyard Cameron, et du très honorable sir John Macdonald. Je ne m'étonne donc pas outre mesure de ce que mon honorable ami, en soumettant son opinion à l'attention de la Chambre, ait cru nécessaire de faire valoir le fait qu'il avait été l'élève de Washburne et de plusieurs autres autorités éminentes.

A mon avis, l'opinion des hommes que je viens de mentionner fait croire que sans aucun doute, les sujets de Sa Majesté, par le traité de 1825, avaient le droit de naviguer sur les rivières Yukon, Porc-épic et Stikine pour toutes les fins ordinaires.

On me permettra de dire ici que, d'après la doctrine énoncée l'autre jour dans cette Chambre, comme étant celle de l'honorable Charles Sumner, notre pays aurait pu opposer aux Etats-Unis la

prétention que dans le cas même où le traité de Saint-Petersbourg n'aurait jamais été conclu, nous pouvions réclamer le droit de naviguer librement sur ces rivières, en vertu du droit public, doctrine énoncée par Charles Sumner et toujours contestée et reconnue par les Etats-Unis. Ainsi, si le traité n'était pas là, nous pourrions réclamer le droit de naviguer sur ces rivières aussi absolument que nous le réclamons maintenant. Mais sous l'empire de la clause du traité, il ne peut pas exister l'ombre d'un doute que nous avions le droit de naviguer sur les rivières Yukon, Porc-épic et Stikine pour toutes les fins ordinaires.

Toutefois, mon honorable ami de Kent (M. McInerney) dit que le traité de Washington nous a conféré des droits plus étendus que ceux dont nous jouissions auparavant. Je prétends au contraire qu'il a restreint nos droits, qu'il a supprimé des droits que nous avions en vertu du traité de Saint-Pétersbourg.

Heureusement, toute discussion sur ce point est inutile. Vous savez, M. l'Orateur, qu'il n'y a pas grande utilité à discuter une cause après que le tribunal s'est prononcé contre vous. Sur ce point nous avons une décision que nous sommes obligés d'accepter. Nous avons la décision donnée par les jurisconsultes de la Couronne dans le cas de Peter Martin, déjà cité au cours du débat, décision qui doit être concluante. Parlant du droit de naviguer librement sur les rivières qui vont se jeter dans la mer en traversant le territoire américain, ces jurisconsultes ont dit :

Bien que la Russie ne pût pas volontairement et sans le consentement de la Grande-Bretagne supprimer les droits conférés par cette convention, ces droits qu'elle qu'ait pu en être la nature, ont été perdus par les négociations qui ont eu pour résultat le traité de Washington et par ce traité lui-même.

Cette assertion prouve les deux parties de ma prétention. En premier lieu, elle prouve que les droits conférés par le traité de Saint-Pétersbourg n'ont pas été supprimés par la cession de ce territoire aux Etats-Unis et qu'ils ne pouvaient pas l'être sans le consentement de la Grande-Bretagne. En second lieu, elle prouve que les droits accordés par ce traité de Saint-Pétersbourg ont été abolis par le traité de Washington. En conséquence, lord Carnarvon dit :

Etant d'avis que le droit de navigation libre dépend aujourd'hui de la clause 26 du traité de Washington, laquelle stipule que la navigation sera libre pour des fins de commerce, le gouvernement de Sa Majesté est d'avis qu'un prisonnier ne peut pas être légalement transporté à travers l'Alaska par la rivière Stikine.

M. HAGGART : L'honorable député veut-il nous dire d'où vient ce qu'il a cité avant cette dernière citation ? Je parle de l'opinion des jurisconsultes de la Couronne. Je sais que la dernière citation est un extrait de la dépêche de lord Carnarvon.

M. McCLURE : C'est un extrait de la décision donnée dans la cause de Peter Martin. Je ne peux pas donner la date exacte.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je crois que c'était en 1875, dans le temps que M. Blake était ministre de la Justice.

M. BORDEN (Halifax) : La dépêche de lord Carnarvon est de 1877, et elle est dans le journal de 1878. L'honorable député veut-il avoir la bonté de dire si la partie de l'opinion des jurisconsultes de la Couronne qu'il a lue est réellement une citation ou si c'est une partie de la dépêche de lord Carnarvon ?

M. McCLURE : C'est une citation exacte. Vous la trouverez dans les documents de la session, vol. xi.

M. HAGGART : C'est la dépêche de lord Carnarvon, mais nous parlons de l'autre partie.

M. McCLURE : Si l'honorable député veut regarder, il y trouvera aussi l'autre partie.

Quelques VOIX : Non.

M. McCLURE : Si les honorables députés désirent beaucoup avoir le renseignement, ils peuvent se le procurer de la même manière que je l'ai eu—en le cherchant. Et s'ils peuvent me prouver que j'ai fait une citation inexacte, je serai le premier à le reconnaître. Mais je les en défie.

L'honorable député a fait une autre assertion relativement au traité de 1825. Il a prétendu que ce traité restreignait réellement le commerce, parce qu'il y avait certains articles qu'il nous était interdit de transporter dans cette région. Nous ne pouvions pas utiliser cette rivière pour transporter des boissons alcooliques, de la poudre ou des armes à feu. Pour être parfaitement juste, l'honorable député aurait dû dire à la Chambre qu'il y avait une entente entre les parties, qu'aucun de ces articles ne seraient vendus aux indigènes de cette région : et je ne sais pas trop si nous ne devrions pas avouer qu'il aurait été prudent d'insérer cette sage disposition dans le traité de Washington aussi bien que dans celui de 1825.

Il n'y a pas à douter que le traité de 1825 nous accordait des droits plus étendus que ceux conférés par le traité de Washington, et que ces droits plus étendus et plus précieux ont été restreints ou supprimés par les hommes qui ont négocié plus tard le traité de Washington.

Je ne veux pas discuter plus longuement cette partie purement légale de la question. Il a été amplement prouvé que nous avions, avant le traité de Washington, des droits plus étendus et plus importants que ceux qu'il nous a conférés, et que les droits que nous avions avant ce traité de Washington, soit en vertu du traité antérieur, ou du droit public, ou de n'importe quelle manière, ont été supprimés ou restreints, et aujourd'hui nous devons appuyer entièrement nos prétentions sur le traité de Washington—excepté, naturellement, la possibilité d'être en mesure de prétendre que le traité de Washington ne pouvait pas supprimer ces droits—question que je ne veux pas discuter maintenant. Nous avons sur ce point la décision des jurisconsultes de la Couronne, et pour le moment elle doit suffire.

Laissant de côté la partie légale de la question, mon honorable ami a présenté une foule d'objections à ce contrat. En premier lieu, parlant de la question d'urgence, il a prétendu que le gouvernement n'était pas obligé d'agir avec une grande hâte, parce qu'il pouvait établir d'après les rapports de M. Ogilvie, que dès 1896 le gouvernement savait que l'or abondait dans cette région et qu'il était probable qu'une multitude de gens s'y porteraient.

Quant à cela, sir John Macdonald savait, en 1872, que cette région était d'une grande richesse,

car il l'a dit dans son discours. Pourquoi ne s'est-il pas mis à l'œuvre et n'a-t-il pas construit un chemin de fer à cette époque? Je ne dis pas qu'il aurait dû le construire. Le fait seul que cette région est riche en or n'est pas ce qui justifie le présent bill. Sa justification est dans le fait que le gouvernement y a attaché la certitude que malgré tous les avertissements, que ce soit oui ou non dans l'intérêt du pays, il y aura dans le cours des quelques années prochaines une immense immigration qui se dirigera vers cette région. Le devoir du gouvernement est d'y faire régner l'ordre et la paix, et il doit pouvoir arriver promptement dans ce territoire; il doit se précautionner ensuite contre la possibilité d'une famine, et il voit que le commerce indirectement favorisé de cette région tournera à l'avantage de la population du Canada, et pour ces raisons seules il est justifiable de passer le présent contrat.

Mais l'honorable député prétend que cette route n'est pas entièrement sur le territoire canadien, que ce n'est pas la meilleure route, que la rivière n'est pas navigable. Mais il se donne bien garde de dire où est la meilleure route. Je lui conseille de partager l'opinion de son chef dans cette Chambre, qui, ici et ailleurs, a déclaré avec une autorité que l'honorable député ne peut pas avoir, parlant au nom de son parti, que le gouvernement avait choisi la meilleure route, et la seule qu'il pouvait y avoir dans cette région.

L'honorable député de Kent (M. McInerney) a dit, si j'ai bien compris, qu'avant de se lancer dans cette entreprise, pendant qu'il existait des doutes, le gouvernement aurait dû s'entendre avec les autorités américaines et faire déterminer nos droits. Sur ce point je diffère entièrement d'opinion avec l'honorable député. Le gouvernement n'a pas le droit de supposer un seul instant qu'il y a des doutes sur les privilèges que nous avons sur la rivière Stikine. Il y a un traité solennel entre les parties intéressées, dans lequel il est convenu que nous aurons le droit de naviguer librement sur cette rivière pour des fins de commerce; et traitant avec un gouvernement indépendant et un peuple civilisé, nous ne pouvons pas supposer que "navigation libre" veut dire autre chose que navigation libre. Le devoir du gouvernement est de demander que tous les droits que nous avons sur cette rivière soient maintenus, et de ne pas jeter des doutes sur ce point en demandant une conférence. Nous n'avons pas les droits étendus que nous avons eus une fois, et nous pourrons avoir à regretter le sacrifice de ces privilèges; mais quant aux droits que nous avons, le peuple du Canada a chargé le présent gouvernement de les défendre, et celui qui jette des doutes sur ces droits n'aime pas son pays.

L'honorable député craint que cette compagnie ne puisse pas être forcée de fournir des steamers sur la rivière et sur le lac. Mais si elle n'en a pas, de quel avantage lui sera ce chemin de fer? Comment va-t-elle accumuler cette immense quantité de richesses que l'honorable député dit devoir venir de cette région? Comment va-t-elle transporter tout ce bois de construction, dont il parle, du lieu de production si elle n'a pas de steamers sur la rivière?

Une VOIX: Pour former ces $400,000,000.

M. McCLURE: J'arrive à ce sujet.

M. McINERNEY: Le bois de construction n'est pas ordinairement transporté dans des steamers.

M. DAVIS (Alberta): Il en fera le flottage sur la rivière.

M. McCLURE: L'honorable député (M. McInerney) verra qu'il y a de grandes difficultés dans la préparation d'un train de bois au Yukon qui n'existent pas au Nouveau-Brunswick.

Mais que signifie cette histoire merveilleuse? L'honorable député semble craindre que ces hommes ne deviennent immensément riches en manufacturant le bois dans cette région. Sur quoi appuie-t-il son assertion? J'ai remarqué les paroles à mesure que l'honorable député les prononçait, et les voici: "Un homme qui a durant de longues années résidé sur la côte du Pacifique, dans la Colombie anglaise, m'a dit qu'il y a une immense quantité de bois de construction dans cette région." Venant d'un pays où se fait le commerce de bois, mon honorable ami doit savoir qu'il y a toujours des doutes sur l'information fournie par un homme qui se mêle de parler des richesses forestières d'un pays, à moins qu'il n'ait parcouru le territoire avec soin au lieu de l'examiner de loin.

L'honorable député a cité, dans ses observations préliminaires, l'opinion de M. Ogilvie. Il avait une si grande confiance dans M. Ogilvie qu'il a cru que, parce que ce monsieur a dit, en 1896, que ce pays était riche, le gouvernement aurait dû être prêt immédiatement à y construire un chemin de fer.

L'honorable député veut-il s'en tenir à l'opinion de M. Ogilvie sur les richesses forestières de cette région? Aux pages 63 et 64 du guide officiel, je lis sous le titre: "Bois de construction et pour la manufacture d'articles," l'observation suivante, savoir:

La quantité de ce bois dans le territoire le long de la rivière est loin d'être considérable. Il y a une grande superficie de forêt qui fournira du bois de chauffage et de charpente pour être employé dans les mines, mais quand au bois de construction il y en a très peu.

Pour vous donner une idée de sa rareté, laissez-moi vous dire que deux hommes, formant partie de l'expédition que je commandais, ont fait d'actives recherches pour découvrir des terres à bois à la tête du lac Bennett, et aux environs, sur une distance de plus de dix milles, et qu'ils n'ont pu trouver qu'un seul arbre pouvant servir à la construction de notre large embarcation.

M. FRASER: C'est l'arbre qu'a vu cet homme de la Colombie anglaise.

M. McCLURE: Mais heureusement que ce dernier ne l'a pas coupé, car autrement M. Ogilvie n'aurait pu construire son embarcation.

Avec cet arbre, l'on a fait quatre planches, chacune d'une largeur de quinze pouces à un bout, sept pouces à l'autre, et d'une longueur de 31 pieds. Pour nous procurer les autres planches nous avons été obligés de scier de courtes billes que nous avons pu trouver à de longs intervalles. Quelques-unes de ces billes avaient de dix à 14 pouces de diamètre sur une longueur de 10 à 16 pieds. La construction du bateau n'exigeait que 450 pieds de planche, et cependant l'on a dû transporter des billes à une distance d'environ 200 verges, et nous fûmes obligés de faire deux fosses avant de pouvoir obtenir la quantité requise, et cela sur une terre abondamment couverte d'épinettes, de pins et de quelques sapins baumiers. En général, les sapins baumiers sont plus gros et de la meilleure qualité.

Voilà pour le bois que l'on rencontre, avant d'arriver à la partie inférieure du lac Marsh. A la source de la rivière, près du lac, nous pourrions avoir quelques arbres

d'une bonne grosseur, 12 à 14 pouces de diamètre, et d'une résistance excellente, mais ils sont dispersés et peu nombreux.

Après quelques autres remarques de même nature, M. Ogilvie ajoute :

Il serait impossible de déterminer quelle est la quantité de bois aux environs de la rivière :

Et cependant l'honorable député de Kent, assisté de cet habitant de la Colombie anglaise, veut entreprendre l'impossible,

en me basant seulement sur ce que j'ai vu en descendant la rivière.

Voilà où M. Ogilvie s'est trompé. Il n'aurait pas dû faire des recherches en descendant la rivière, mais il aurait dû rester dans la Colombie anglaise, et aujourd'hui ce territoire n'aurait plus de secrets pour lui.

Je puis dire cependant que je ne crois pas avoir exagéré en déclarant qu'il y a un quart des terres qui sont arables. Cela nous donnerait donc deux cantons et demi, ou quatre-vingt-dix milles carrés assez abondamment couverts de bois ; mais il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas, plus d'un mille carré. ou environ, dans chaque endroit, et que ce bois, pour la plus grande partie, est petit et de pauvre qualité, si on le compare au bois du Manitoba et des régions orientales des territoires du Nord-Ouest.

A la frontière, comme je l'ai déjà dit, j'eus besoin d'un arbre ayant 22 pouces de diamètre à sa base pour élever ma lunette méridienne ; j'ai parcouru en tous sens plus de trois milles carrés des bois qu'il y a là, et, quoique j'aie vu plusieurs arbres assez gros pour être employés dans des constructions de bois en grume, je n'en ai trouvé qu'un ayant 18 pouces de diamètre à 5 pieds du sol.

On peut dire que la contrée pourrait fournir beaucoup de bois qui, tout en n'étant pas classé comme bois marchand, répondrait à un grand nombre des besoins de la seule industrie que le pays doit probablement avoir, l'exploitation des mines.

Ainsi les entrepreneurs ne pourront faire fortune en se livrant au commerce de bois. On a estimé pourtant qu'en prenant un profit de $2 du mille pieds, ils retireraient de cette source, quatre cents millions de dollars. Ces chiffres fantastiques n'ont pour base que les renseignements d'un inconnu de la Colombie anglaise. Je ne sais si un homme qui a fourni la matière de ces calculs appartient à la race blanche—ou non. Quoi qu'il en soit, je me doute qu'il est très proche parent du héros de l'histoire que nous a racontée l'autre soir l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, lequel avait entendu dire que le président des Etats-Unis avait dit à quelqu'un qui l'avait répété à un autre qui, à son tour, lui avait raconté qu'il croyait que les choses s'étaient passées de telle et telle manière.

Dans le cas actuel, il est probable qu'un chef indien a dit à notre homme de la Colombie anglaise que ses ancêtres étaient tous d'avis qu'il y avait quelque part de grandes réserves forestières, mais que lui ne savait pas où elles étaient. Peut-être que mon honorable ami, en faisant subir un interrogatoire serré à l'homme qui lui a fourni ces renseignements, découvrira que le bois a été englouti sous les eaux du déluge.

M. McINERNEY : L'honorable député me permettra-t-il de le corriger ? Je n'aime pas le voir ainsi s'égarer. Je vais lui lire le rapport de M. St. Cyr ; ce rapport est fait depuis le déluge :

Nous avons vu du bois de bonne qualité à plusieurs endroits le long de la rivière Hootalinqua. C'était, pour la plus grande partie, des épinettes ayant de 18 à 24 pouces de diamètre. Ce bois croît sur les îles, et sur les platières qui avoisinent la rivière. Nous avons aussi remarqué des pins et des liards d'une dimension considérable.

M. McCLURE.

M. McCLURE : Exactement. M. Ogilvie nous dit la même chose, savoir, qu'à une certaine distance ces arbres paraissent bien, mais que lorsque vous les examinez de près, vous constatez que vous vous êtes trompés sur leur dimension et leurs qualités.

Mon honorable ami qui habite une contrée forestière devrait savoir que les hommes d'expérience qui vont à la recherche du bois, doivent examiner les arbres de très près pour en connaître la qualité.

M. Ogilvie dit que sur quelques îles de la rivière il y avait des arbres d'une bonne grosseur, mais que l'on n'en trouvait presque pas ailleurs, et il nous explique pourquoi.

Je ne veux pas, M. l'Orateur, suivre plus longtemps sur ce terrain l'honorable député. Je ne vois pas ce que je pourrais dire de nouveau au sujet de ce contrat ; mais venant d'une province très éloignée du territoire dont il est question, il est peut-être bon que j'exprime les sentiments qu'entretient sur ce sujet la population de l'est du Canada.

Il y a aujourd'hui au Yukon un grand boom minier. Je veux faire remarquer à l'honorable député que ce n'est pas la première fois que le monde est témoin d'un boom minier. Je veux aussi faire remarquer à l'honorable député qu'il y a une différence sensible, un contraste frappant, entre le territoire du Yukon et tous les autres pays où l'on a vu se produire de grands booms miniers ; c'est que le Yukon n'a absolument aucunes autres ressources que ses mines. Voilà une particularité qu'il ne faut pas perdre de vue.

Il y a plusieurs années, il y eut un boom minier dans la Californie. A une époque plus rapprochée, il y eut un boom de ce genre en Australie. Aujourd'hui, il n'y a plus de boom dans ces contrées.

Les yeux du monde entier, ne sont plus, comme autrefois, fixés sur la Californie. Fouillez du regard dans les coins du globe et vous ne verrez plus les gens vendre leurs propriétés et courir vers l'Australie à la conquête de l'or. Il n'y a plus de boom minier dans ces contrées. Mais heureusement, l'Australie et la Californie ont d'immenses ressources d'une autre espèce. Ces pays ont des ressources agricoles, des ports ouverts au commerce, le plus beau climat du monde, et lorsque le boom minier s'est éteint, ils ont indirectement profité de l'impulsion donnée à l'industrie.

Nous avons aujourd'hui un boom minier au Yukon. Mais le passé nous prouve que, probablement, la fièvre de l'or diminuera graduellement et que les choses rentreront dans leur état normal. Suivant toute probalité, sans doute la chose n'est pas certaine, le boom minier s'apaisera peu à peu. Quelle sera alors la position de ce territoire ? L'exploitation des mines manquant, le Yukon n'a pas d'autres ressources à développer ; le sol ne produit rien pour la nourriture de l'homme, et bien peu pour celle des animaux. Le gouvernement avait donc le droit, en signant ce contrat, d'envisager l'avenir probable de cette contrée.

J'avoue que le gouvernement a de grands devoirs à remplir. L'impulsion donnée au commerce du pays, par l'affluence des mineurs au district du Yukon, nous vaudra beaucoup. Je suis convaincu que, les années prochaines, toutes les branches de notre industrie vont prendre de l'expansion et que la vie commerciale va se ranimer sous l'influence de ce boom minier. Je suis convaincu que les capitaux étrangers vont prendre la route de notre pays.

Mais je suis convaincu aussi que le Yukon va ensevelir dans ses neiges et ses glaces, bien des espérances et bien des fortunes.

Quoi qu'il en soit, le gouvernement a un devoir à remplir ; c'est de prendre des mesures afin de faire régner dans ce district lointain, la paix et le bon ordre et d'empêcher qu'on ne porte atteinte au droit de propriété dans cette région. Et pour atteindre ce but, pour administrer ce territoire, il nous faut une route à nous, une route entièrement canadienne. Le gouvernement doit éloigner jusqu'à la possibilité d'une famine dans ces régions en établissant des voies de communication faciles, tant pour le transport des marchandises que pour celui des immigrants. Les générations futures demanderaient un compte sévère au gouvernement si celui-ci ne remplissait pas son devoir à ce sujet.

Le gouvernement doit aussi faire ce que le peuple attend de lui, c'est-à-dire fournir au pays les moyens de profiter de la situation et de l'impulsion donnée au commerce. Je suis convaincu que le gouvernement, a fait son devoir, mais il doit s'en tenir là, remarquez bien mes paroles. Je suis convaincu que la population de l'est du Canada est prête à prendre une juste part des charges que nous impose le développement du Nord-Ouest. Je sais que quelques-uns trouvent déjà le fardeau assez lourd à porter, cependant je suis convaincu que si la situation l'exigeait, on ferait de nouveaux sacrifices. Mais remarquez bien que le peuple n'autorisera jamais le gouvernement actuel ou n'importe quel autre gouvernement à placer les deniers publics dans une spéculation. Lorsque l'on a accordé des subventions pour construire le chemin de fer Canadien du Pacifique, le peuple a pensé que l'on donnait beaucoup, mais, après tout, c'était pour ouvrir une route à travers un territoire dont la valeur ne fera qu'augmenter et dont les ressources sont inépuisables. Mais autre chose est de construire une voie ferrée au Yukon, car l'expérience nous porte à croire que dans quelques années, le boom minier sera passé. Et lorsque les choses auront repris leur cours normal, ce territoire n'aura réellement aucune valeur.

La construction d'un chemin de fer au Yukon est incontestablement une spéculation, c'est pourquoi je suis convaincu que le gouvernement a suivi la seule voie que la prudence lui indiquait. Il ne s'est pas dérobé à ses responsabilités, et il a exposé sa politique clairement et ouvertement : le Klondike doit payer pour le Klondike,—et cette politique trouvera un écho sympathique dans le cœur du peuple canadien.

M. MACLEAN : Le contrat dont la Chambre est saisi, M. l'Orateur, devrait être condamné ici, devrait être condamné partout ailleurs, comme il est condamné d'un bout à l'autre du Canada. Je suis convaincu que ce contrat est condamné par tous les hommes bien pensant du pays, par tous les hommes qui croient qu'il est temps de réprimer les monopoles et d'affirmer la suprématie de l'Etat sur les grandes corporations, si nous ne voulons pas être réduits en esclavage.

Je prends la parole pour vous dire la raison bien simple qui me fait combattre ce bill et je me placerai, pour discuter ce projet de loi, à un point de vue élevé. J'essaierai à traduire les sentiments du peuple canadien et des autres peuples qui croient qu'il est temps de mettre un frein aux monopoles et de considérer sous un jour nouveau le problème des moyens de transport.

Et j'espère encore que la Chambre fera quelque chose en ce sens.

Lorsque la confédération fut proclamée, la principale question aux yeux du peuple, était l'interprétation de la nouvelle constitution et le développement du pays par la conquête pacifique de nouvelles provinces. Nous avons atteint le but que nous poursuivions.

La confédération a suscité une autre question, à savoir, la construction du chemin de fer canadien du Pacifique.

Ensuite est venue la question commerciale. Nous avons réglée celle-ci en adoptant la politique nationale, c'est l'œuvre du parti conservateur, mais les honorables députés de la droite s'en sont emparés.

La question constitutionelle n'existe réellement plus. Et la grande question du jour est celle du transport. Le grand centre commercial du monde est le marché anglais. Les pays qui disirent y arriver sont la Russie, dans l'Amérique du Nord, le Canada et les Etats-Unis, la République Argentine dans l'Amérique du Sud, et l'Australie. Ces cinq grands pays cherchent à expédier leurs produits sur le marché anglais, en payant le plus bas fret possible. Les seuls pays qui peuvent lutter avec des chances de succès sont ceux qui paieront les tarifs les moins élevés pour le transport de leurs produits.

Le temps de résoudre cette question est arrivé pour nous. Quelle politique nous faut-il adopter, pour expédier nos produits là-bas au meilleur marché possible ? Voilà toute la question ; elle se pose devant nous aujourd'hui et demande une solution. Il est du devoir des députés de la droite et du gouvernement d'envisager ce problème et de prendre un parti. Ils doivent faire quelque chose pour réprimer le monopole du transport. Mais nous constatons que loin de réprimer ce monopole, le gouvernement lui donne plus de force, et même l'aggrave et l'augmente.

S'il en est réellement ainsi— et je vais essayer d'établir que tel est le cas,—les honorables membres de la droite méritent d'être condamnés pour la position qu'ils ont prise et pour la législation qu'ils ont présentée en cette Chambre. Il est certain que le projet de loi qui nous est soumis crée un monopole. Cela est évident à la seule lecture du contrat et la chose n'a pas été niée. L'on a dit qu'il y aurait une ligne rivale ; sans doute le gouvernement de la Colombie anglaise peut accorder une charte à une autre compagnie de chemin de fer. Il est possible qu'il en soit ainsi ; mais il n'en est pas moins vrai que Mackenzie et Mann ont obtenu une charte provinciale et une subvention considérable en terres du gouvernement de la Colombie anglaise, et que le gouvernement du Canada leur accorde une charte fédérale et en plus une large subvention en terres. Et de cette manière on a créé un vigoureux monopole qui aura la haute main sur ce territoire et permettra à la compagnie d'imposer les taxes qu'elle voudra et de faire virtuellement ce qui lui plaira.

Quelques honorables députés du Nord-Ouest, libéraux jusqu'au bout des ongles, ont, d'année en année, élevé la voix contre le monopole du chemin de fer canadien du Pacifique. Les mêmes hommes qui ont condamné ce dernier monopole, sont encore

ici et propose d'établir un monopole semblable au détriment des mineurs du pays. Quelle différence y a-t-il entre créer un monopole au détriment des cultivateurs du Nord-Ouest et créer un monopole au détriment des mineurs du Yukon? Le mal n'est-il pas aussi grand dans un cas que dans l'autre? Le contrat qui nous est soumis créé un monopole, et accorde exclusivement aux entrepreneurs le trafic du Yukon, trafic dans lequel sont intéressés les mineurs de ce district.

Les honorables membres de la gauches se disent des hommes de progrès et se déclarent en faveur de toute législation de progrès, mais autant que je puis en juger, ce sont des réactionnaires.

Max. Nordeau qui a parlé de la décadence de notre époque, en aurait trouvé un bel exemple de l'autre côté de la Chambre. Les honorables membres de la droite ne sont pas des hommes de progrès, mais des abâtardis, ou du moins c'est ainsi qu'ils m'apparaissent dans le débat actuel. Ils fortifient les monopoles au lieu de les attaquer. Parlant en mon nom et au nom d'une grande partie de mes concitoyens, je ne crains pas de dire que nous devons réprimer les monopoles, et affirmer la suprématie de l'Etat.

Nous devons faire quelques choses pour les affaiblir et les diminuer, et non travailler à les accroître et à les fortifier, ainsi que font maintenant les honorables membres de la droite.

L'honorable préopinant (M. McClure) a discuté la question au point de vue légal. Je ne puis la discuter qu'au point de vue du simple bon sens. Examiné de cette manière, je dis que le contrat est mauvais, parce que les conditions en sont mauvaises. Parce qu'il peut y avoir urgence, est-ce une raison pour créer un monopole? S'il y a urgence, est-il sage de chercher un remède au mal en adoptant une mesure dont le principe est mauvais?

Les honorables membres de la droite prétendent que pour construire ce chemin de fer, il nous faut donner à MacKenzie et Mann 4,000,000 d'acres de riches terrains miniers. Est-il nécessaire d'en agir ainsi? Le gouvernement a aujourd'hui entre les mains une offre beaucoup plus avantageuse pour le peuple canadien que celle de Mackenzie et Mann qu'il accepte. Et avant de reprendre mon siège, j'en donnerai lecture à la Chambre.

Le peuple, désirant savoir s'ils vont remplir les promesses qu'ils ont faites de protéger les intérêts publics, a les yeux fixés sur les honorables membres de la droite. Comment ceux-ci peuvent-ils prétendre protéger les intérêts publics, lorsqu'ils donnent à ces entrepreneurs d'aussi grandes subventions en terres, et cela devant l'offre faite par M. Hamilton Smith? Avec votre permission, M. l'Orateur, je vais lire cette offre à la Chambre, et je demande à mes honorables ami de la Colombie anglaise et du Nord-Ouest s'ils peuvent ratifier de leurs votes le contrat du gouvernement en face de l'offre de M. Hamilton Smith?

Une VOIX: Quel est ce M. Smith?

M. MACLEAN: M. Smith représente de grands capitalistes de la Grande-Bretagne, et l'on ne peut mettre en doute ses lettres de créance.

Il a présenté ses lettres de créance, et comme il l'écrit, que le gouvernement télégraphie à Londres et il constatera que ses lettres de créance valent celles des Rothschild eux-mêmes.

M. MACLEAN.

Voici la proposition de M. Hamilton Smith:

Au Très honorable sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, G.C.M.G.

MONSIEUR,—Vu l'énergique opposition que l'on a faite à une subvention en terrains miniers comportant pour les concessionnaires, le droit de choisir les claims dans plusieurs endroits différents, j'ai l'honneur de vous demander la permission de modifier ma proposition du 14 courant, de la manière suivante:

Si mes associés et moi obtenons une charte, d'ici au dix mars prochain, nous nous engagerons à construire, un chemin de fer à voie étroite depuis Pyramid-Harbour jusqu'au pied des rapides de Rink, une distance d'environ 288 milles; de compléter ces travaux durant la présente année, de construire ce chemin de telle manière qu'il soit possible de le convertir en chemin à voie large; à condition que le gouvernement n'accorde aucune nouvelle charte de chemin de fer à partir du bras de Lynn pendant les cinq prochaines années; à autoriser, durant ce laps de temps, une échelle convenable de tarifs de transport, et nous accorder une subvention en terres, (comprenant les droits miniers). Ces terres nous seront accordées en franc alleu,—d'un mille carré pour chaque dix milles de chemin de fer—et devant être prises de chaque côté de la voie ferrée à partir du 60e parallèle de latitude jusqu'à l'extrême point nord aux rapides du Rink. Cette subvention comprendrait environ 195 milles, et à raison de 6,400 acres par mille de chemin de fer, formerait environ 1,248,000 acres.

En passant, je dirai que l'on a fait très peu de recherches pour la découverte de l'or à cet endroit.

Permettez-moi de vous faire remarquer de nouveau que le terminus océanique de cette ligne de Dalton est plus rapproché de Dawson que le terminus septentrional de la ligne projetée par voie de la rivière Stikine.

PAR LA ROUTE DE DALTON,

	Milles.
De Pyramid-Harbour à Rink-Rapids, par chemin de fer	288
De Rink-Rapids à Dawson, par navire	225
	513

PAR LA ROUTE DE LA RIVIÈRE STIKINE.

De l'extrême point méridional du lac Teslin à l'embouchure de la rivière Hootalinqua	60½
De la rivière Hootalinqua à sa jonction avec la rivière Lewes	139½
De la rivière Lewes depuis la rivière Hootalinqua à Rink-Rapids	135
De Rink-Rapids à Dawson-City	225
	560

Si, suivant l'avis de M. Jennings, on prolonge le chemin de fer à dix milles de l'extrême point nord du lac Teslin, la distance à partir du terminus intérieur par la route de la rivière Stikine, à Dawson, sera de 550 milles ou trente-sept milles de plus que de Pyramid-Harbour à Dawson.

Ou bien si le gouvernement ne veut pas accepter un autre tracé que celui de la rivière Stikine, nous construirons le chemin de fer, aux mêmes conditions en général que celles stipulées dans le contrat provisoire passé entre le gouvernement et MM. Mackenzie et Mann, savoir moyennant 1,000,000 d'acres de terre, mais sans le droit d'extention latérale ou en longueur des blocs de terre.

Le gouvernement, je crois, sait que nos ressources financières nous permettent d'entreprendre ces travaux, mais s'il avait des doutes à ce sujet, sur un câblegramme à Londres il recevrait promptement tous les renseignements nécessaires.

J'ai l'honneur d'être,
Votre très respectueux serviteur,
HAMILTON SMITH.

M. MORRISON: Quelle est la date de cette lettre?

Le PREMIER MINISTRE: Le 18 février.

M. MACLEAN: Est-ce que l'honorable député (M. Morrison) en doute? La lettre a été mise entre les mains du gouvernement.

M. MORRISON: Le 18 février.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Samedi dernier.

M. MACLEAN : Oui. M. Hamilton Smith a fait son offre le 14 février et il a écrit cette lettre à une date subséquente.

M. Smith est prêt à construire ce chemin aussi promptement que Mackenzie et Mann et en ne recevant que le quart de la subvention en terres accordée à ceux-ci, et sans créer aucun monopole.

Cette offre est maintenant devant le peuple de ce pays et c'est sur cette proposition et autres semblables que le gouvernement sera jugé. C'est le droit de tous les entrepreneurs du pays de soumissionner pour l'exécution de ces travaux, et le parti libéral a toujours invoqué le principe que les entreprises publiques ne devraient pas être accordées sans ouvrir à tous les entrepreneurs le champ de la concurrence. C'est sur des propositions semblables que seront jugés et condamnés par le peuple les honorables membres de la droite, s'ils ne reviennent pas sur leurs pas. Et s'il y a condamnation, elle sera sévère, et l'on constatera, comme après les quatre ans du régime libéral,—mon honorable ami (M. Davin) l'a dit l'autre jour et l'on a cherché à le tourner en ridicule—l'on constatera encore une fois, dis-je, que le parti libéral n'est pas fait pour le pouvoir et n'a pas les instincts de gouvernement.

M. Smith offre à construire un chemin de fer à partir de Pyramid-Harbour. Je prétends que Pyramid-Harbour appartient au territoire canadien, et que la route directe de Pyramid-Harbour à la ville de Dawson se trouve entièrement dans les limites du Canada ; et que cette route est de beaucoup préférable à celle que le gouvernement nous demande d'adopter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mais qui a la possession de Pyramid-Harbour ?

M. MACLEAN : Nous devrions l'avoir, et puisque l'honorable ministre soulève la question, je lui dirai que c'est sa faute si nous ne l'avons pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai pas demandé si Pyramid-Harbour nous appartenait, mais j'ai demandé qui en avait la possession.

M. MACLEAN : Nous devrions l'avoir et c'est sur vous que pèse la responsabilité si nous ne l'obtenons pas.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. MACLEAN : Je ne veux pas violer les règlements en m'adressant directement à l'honorable ministre, mais je dis que c'est sur le gouvernement que pèse la responsabilité, si nous n'avons pas cette possession. Je prétends que Pyramid-Harbour est sur le territoire canadien et que le chemin de fer devrait partir de là.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je demande simplement à l'honorable député s'il sait, oui ou non, que les Américains sont en possession de ce port depuis plusieurs années, et bien avant la formation du ministère actuel, et l'arrivée du parti libéral au pouvoir ?

M. MACLEAN : Je sais cela.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Depuis quinze ou vingt ans.

M. MACLEAN : Je ne nie pas cela pour le moment.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Alors, pourquoi l'honorable député prétend-il que le gouvernement actuel, dont l'avènement au pouvoir date de juillet 1896 seulement, puisse de quelque manière être responsable du fait que les Américains ont gardé possession de ce territoire pendant les vingt années qui ont précédé

M. MACLEAN : L'honorable ministre sera responsable d'avoir refusé cette offre. Lui et le gouvernement dont il fait partie seront tenus responsables de la chose, si celui-ci n'occupe pas ce territoire et ne maintient pas les droits du Canada à son sujet, quels que soient ces droits.

M. WOOD (Hamilton) : Il se peut que nous recevions une meilleure offre la semaine prochaine.

M. MACLEAN : Oui, c'est absolument vraisemblable, et voilà ce qui prouve que vous n'avez pas donné d'avis aux entrepreneurs. En effet, du moment que le public eut vent du contrat, il se présenta des gens pour offrir de le conclure à des conditions bien meilleures pour le pays.

Eh bien ! M. l'Orateur, la naissance des monopoles est ce que nous avons le plus à craindre au monde, aujourd'hui. L'influence qu'ils exercent sur les législatures, et les entraves dont ils entourent la population de toutes parts, excitent partout le plus grand intérêt. Si, dit-on, les Etats-Unis, sont menacés de révolution, la cause est dans la croissance de ces monopoles qui se développent tous les jours, et dont la puissance est devenue telle que le peuple américain a perdu foi dans les institutions représentatives. Celles-ci subissent presque un fiasco aujourd'hui aux Etats-Unis, et elles éprouveront bientôt un fiasco également au Canada, si l'on crée ces énormes monopoles pour les laisser régir et dominer le pays.

M. l'Orateur, ce n'est pas le parlement canadien mais ce sont les monopoles qui bientôt gouverneront le Canada. Je dis hautement que nous sommes en présence ici, non pas de Mann et Mackenzie, mais de ce monopole monstrueux qui s'appelle le chemin de fer Canadien du Pacifique. Voilà la corporation que le gouvernement grandit. Celui-ci le nie, il est vrai ; mais je crois qu'il y a eu option à l'époque de la proposition concernant le chemin de fer projeté, et si cette proposition est adoptée par le parlement, il ne s'écoulera pas bien des mois avant que les horaires et tous les écrits se rapportant au chemin de fer du Yukon soient signés par sir William Van Horne au lieu de l'être par William Mackenzie.

Non seulement ces monopoles de chemin de fer menacent nos institutions représentatives, non seulement ils ont porté le peuple américain à croire au fiasco du gouvernement représentatif, mais ils lui ont fait partout demander à grands cris que le peuple fit lui-même directement sa propre législation. Le peuple demande aujourd'hui aux Etats-Unis, que les matières de cette nature soient soumises au vote populaire, et, M. l'Orateur, si le contrat concernant le chemin de fer du Yukon était soumis au peuple canadien, ce contrat serait condamné d'une extrémité à l'autre du pays.

Mon seul espoir est que le gouvernement soumette cette question au pays ; que le bill subisse un échec quelque part ailleurs, et que le gouvernement s'adresse au pays à son sujet. Je voudrais le voir demander aux électeurs d'approuver une proposition comme celle-là, non seulement sur ce qu'elle peut valoir ou plutôt ne pas valoir elle-même, mais en tenant compte de cette autre proposition faite par M. Hamilton Smith.

Je demanderai : qui produit au jour toutes ces propositions ? Je prie mon honorable ami le député de Brant-nord (M. Somerville) d'écouter ce que je vais dire à cet égard, car il possède comme moi-même une certaine expérience de journaliste. Et la proposition du chemin de fer du Yukon et la proposition du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau l'an dernier ont été présentées au peuple du Canada d'une manière fort mystérieuse. On les a d'abord annoncées et on en a préparé les voies dans les colonnes du *Globe* de Toronto, journal bien connu des honorables membres de la droite. Je n'ai rien à dire contre le *Globe* à titre de journal. Le parti libéral l'a eu pour organe, et il a trouvé en lui un très bon journal ; mais il s'est passé quelque chose depuis quelques années, ce que les honorables membres de la droite devraient savoir, et savent probablement. Le *Globe* est tombé aux mains des monopoleurs. Au lieu d'être l'expression de l'esprit de son parti, comme il devrait l'être, ce journal est l'organe des exploiteurs de chemin de fer, lesquels profitent de la position qu'il occupe dans son parti, et lesquels s'en servent pour leurs propres fins, c'est-à-dire pour la ruine du parti libéral. Que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou les monopoleurs s'ingèrent dans les affaires du journal, s'ils le veulent, mais que ce soit ouvertement. Si les membres de la droite portent de l'intérêt à leur parti et à son principal organe, ils trouveront que le jour est venu où le journal réputé leur organe et leur porte-parole, réputé le gardien de l'esprit de leur parti, doit cesser de subir le contrôle de ces exploiteurs de chemin de fer.

Voici la manière dont ces propositions sont venues au jour. On voit y faire allusion le *Globe* et d'autres journaux sympathiques au gouvernement, et surtout aux monopoleurs de chemin de fer. Cette proposition-ci n'a pas émané du gouvernement ; de fait, ce n'est pas une proposition de celui ci, mais une proposition amenée de l'avant par des exploiteurs de chemin de fer, par eux soumise à des membres particuliers du cabinet, et introduite par ceux-ci en cette Chambre. Ce n'est pas du tout une mesure du gouvernement, mais c'est une mesure soumise par ces exploiteurs de chemin de fer, et le gouvernement a été induit à la faire sienne, surtout par l'influence du *Globe* de Toronto.

Un autre aspect de ce monopole se manifestera encore dans quelques jours. Les auteurs de cette proposition sont fort entreprenants et recherchent ce qui paie dans le monde entier. Ils ont obtenu pour fort peu de chose le privilège concernant le tramway de Toronto ; et tout ce qu'ils ont fait, ce fut d'émettre des obligations pour le paiement du coût entier de ce chemin ; et par suite de ces obligations ils ont émis pour $6,000,000 d'actions. et partagé ces actions entre eux, pour les vendre au public. Et aujourd'hui, ces actions sont au pair. Ils ont fait la même chose quant à pluieurs privilèges concernant les tramway d'autres villes du pays, ainsi que relativement à certains matériels électriques. Voici maintenant qu'ils se proposent d'agir de la même façon au sujet du chemin de fer projeté. Je crois que les journaux publient aujourd'hui que, dans le cas où ce projet serait adopté par le parlement, ces messieurs pourraient émettre, d'ici à un an, des obligations au montant de quinze ou vingt millins en vertu de leur contrat.

Il circule encore d'autres rumeurs, M. l'Orateur. S'il est une chose qui aiderait à la solution de la question du transport en ce pays—je m'adresse de nouveau à mes honorables amis les députés du Nord-Ouest et de la Colombie anglaise à cet égard —c'est le contrôle absolu d'un chemin de fer s'étendant de Port-Arthur à Winnipeg. Là est la clef de la situation, qu'il faut à tout prix conserver au peuple du pays. Cependant, quels sont les faits, pour ce qui concerne les membres de la droite et leurs amis de la législature de l'Ontario ? La charte concernant le chemin de fer de la Rivière-à-la-Pluie et la forte subvention qui l'accompagne sont passées à M. Mackenzie. Celui-ci, d'après les journaux—je suppose qu'ils disent vrai—a été vu à Winnipeg, négociant avec M. Greenway, le premier ministre du Manitoba. Ce dernier joue sa réputation politique sur l'obtention d'un chemin de fer qui garantisse des tarif peu élevés pour le transport du blé de cette province au lac Supérieur. Il a menacé à certain moment de conduire le chemin de fer à Duluth ; mais je comprends que ses amis d'ici lui ont demandé d'abandonner Duluth pour adopter Port-Arthur ou quelque autre port de l'Ontario. C'est ce qu'il a en vue, je crois ; mais M. Mackenzie étant devenu possesseur de la charte de ce chemin de fer, sans avoir été requis au préalable de consentir à des conditions relativement aux tarif ou aux droits de passage sur le chemin, se trouvera détenteur d'un monopole qui lui aura coûté peu de chose, mais qu'il pourra vendre pour des millions à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Nous savons qu'on doit demander aux membres de la droite de subventionner un chemin de fer rival s'étendant de Port-Arthur à Winnipeg ; mais si ceux-ci ne peuvent adopter une attitude à l'égard du chemin de fer du Yukon, comment peut-on attendre qu'ils le fassent au sujet du chemin de fer de la Rivière-à-la-Pluie? Je sais ce qu'ils vont faire. Je puis le prédire, comme je l'ai fait, avec exactitude, quant à d'autres choses qui sont arrivées. Ils feront ce qu'ils ont fait en d'autres occasions, savoir : sous le prétexte de réglementer ce chemin-là, ils verront à ce qu'il passe à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest continueront encore à subir l'oppression de cette compagnie.

Le temps est arrivé de se prononcer en faveur d'un chemin de fer du gouvernement ; de déclarer que ce chemin de fer du Yukon devrait être un chemin de fer du gouvernement, dont celui-ci règlerait les tarifs, non pas une fois en quatre ans, mais tous les jours de la semaine. On ne doit pas comprendre par là que le gouvernement devrait être absolument propriétaire des chemins de fer ; mais le moment est venu où le gouvernement doit contrôler tout à fait les tarifs de trafic des chemins de fer, ainsi que la concession à qui le demande de droits de passage sur ces chemins dans le pays. Tels sont les principes qui devraient régir la législa-

tion relative aux chemins de fer aujourd'hui, mais les membres de la Chambre les abandonnent.

Le peuple américain est susceptible au sujet de cette question. Il subit l'affliction des monopoles de chemins de fer, mais quelle est la proposition d'un de leurs plus forts penseurs relativement au problème du transport, telle qu'énoncée dans le *North American Review* de ce mois ? Je conseille à ces messieurs de lire cela. Cet écrivain bien informé démontre la nécessité de réglementer les chemins de fer et de contrôler leur tarif, et il propose de nationaliser tous les chemins de fer situés à l'ouest du Missouri. Il dit que là seul est le remède. C'est ce que nous devons faire aussi en ce pays. Nous devons nationaliser les chemins de fer, peu importe leur étendue. Nous devons les subordonner à l'autorité suprême du parlement ; nous devons contrôler leurs tarifs, et nous devons donner des droits de passages sur ces chemins à toute compagnie nous en faisant la demande. Cependant, les membres de la Chambre ne font pas un seul mouvement dans ce sens. Ils font simplement tout ce qu'ils peuvent pour créer un nouveau monopole, et pour que ce monopole soit absorbé par un plus grand, c'est-à-dire, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. FLINT : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? Est-il d'avis que le gouvernement devrait bâtir le chemin de fer du Yukon à titre de chemin de fer de l'État à même l'argent emprunté ou autre ?

M. MACLEAN : Oui, évidemment. Le gouvernement devrait bâtir ce chemin avec son argent, et le garder en notre propre possession. Le peuple voterait demain l'argent nécessaire à cette fin. Si vous proposiez de bâtir avec l'argent du gouvernement ce chemin-là, dont j'admets l'urgence, je crois, tout en ne parlant pas pour l'opposition, que tous les membres de la gauche vous appuieraient à cet égard. Ce sont, non pas les membres de la gauche, mais leurs propres amis, qui peuvent ne pas avoir assez confiance en ces membres pour appuyer une proposition comme celle-là, qu'il leur faut convertir.

Ces messieurs se sont montrés prudents l'an dernier au comité des chemins de fer, en introduisant certain article dans tous les bills de chemin de fer adoptés à ce comité. On a constitué en corporation une compagnie, sous le nom de la Compagnie Anglaise du Yukon, et voici cet article dans la charte :

> Tout acte ci-après adopté afin de contrôler les compagnies de chemin de fer constituées par le parlement ou sujettes à celui-ci relativement à l'émission d'actions ou d'obligations, aux taux ou prix de passage et aux règlements s'y rapportant, aux droits de passage ou autres droits au sujet du chemin de fer d'une compagnie en faveur d'une autre, et à l'exercice des pouvoirs conférés aux compagnies de chemin de fer, s'appliquera aux compagnies à dater de l'époque où il deviendra en vigueur ; mais cet article ne sera pas interprété de manière à comporter que cet acte s'applique à la compagnie dans le cas seulement de l'application du dit article.

Pourquoi n'a-t-on pas inséré cet article dans le bill de chemin de fer qui nous est soumis ? S'ils doivent constituer une commission de chemin de fer, comme ils l'ont fait entendre en cette Chambre et dans le pays, pourquoi ne réservent-ils pas à cette commission future certains pouvoirs sur le chemin de fer projeté dans ce bill ? Une commission de chemin de fer honnête pourrait faire beaucoup pour améliorer les difficultés de transport en ce pays, et ce chemin-là plus que tous les autres, ce chemin qui doit être bâti en entier au moyen d'une subvention de terres appartenant au peuple—car c'est le peuple qui construit le chemin et qui donne à Mackenzie et Mann le monopole d'une immense quantité de terres ;—ce chemin plus que tout autre, dis-je, exige d'être contrôlé par une commission gardienne des intérêts du peuple.

Ces messieurs prétendent-ils que Mackenzie et Mann bâtissent ce chemin ? Je dis, moi, que c'est le peuple qui le bâtit—et qui devrait le posséder et le contrôler, fixer ses taux et avoir le pouvoir d'accorder des droits de passage à tout autre chemin de fer à qui il peut juger à propos de le faire. Le gouvernement ne s'est pas même réservé le droit de soumettre ces matières à l'arbitrage. Il stipule que dans quatre ans, dix ans—différents temps—les taux seront réduits, mais il devrait se réserver le pouvoir de fixer ces taux dès le début, et de forcer la compagnie à se contenter de conditions raisonnables.

Malgré toutes leurs protestations d'avant leur avènement au pouvoir, les membres de la droite font maintenant toutes choses d'une manière hâtive et irréfléchie. Chaque proposition de ce bill est directement contraire à l'intérêt public, aux principes reconnus en fait de législation moderne concernant les chemins de fer, et surtout aux principes que ces messieurs préconisaient quand ils étaient dans l'opposition. Ils réclamaient à grands cris l'application du système des soumissions dans le cas de toute entreprise de travaux publics. Ils déclaraient alors que nulle entreprise de travaux publics de quelque importance ne devrait être accordée sans que tous aient eu l'avantage de concourir. Voici cependant que nous les voyons aujourd'hui ignorer froidement ce principe fondamental de leur foi politique du temps où ils étaient dans l'opposition, en faisant une convention privée au sujet de l'importante et coûteuse entreprise actuellement en question, sans avoir fait même semblant de demander des soumissions. S'ils se fussent adressés à la concurrence, en moins de trois jours ils auraient reçu une proposition au moins tout aussi bonne que celle qui leur est faite. Mais au lieu de cela, ils ont conclu un contrat dans le secret, et ils en doivent maintenant accepter les conséquences.

J'espère que le bill sera rejeté, d'abord parce qu'il est mauvais dans son essence, ensuite parce qu'il est contraire aux principes d'une législation de progrès touchant les chemins de fer, et enfin parce qu'il heurte les véritables intérêts du peuple.

Il suffit que quelques membres indépendants de la droite viennent déclarer hardiment ici ce qu'ils en pensent pour que ce bill ne soit pas adopté. La défection de cinq d'entre eux suffirait pour faire rejeter la proposition. Si les députés du Nord-Ouest sont fidèles à leurs principes et à leurs provinces, ils se lèveront pour combattre cette inique mesure ; et si quatre membres de la droite seulement parlent contre elle, cela suffira pour la faire rejeter. Les députés du Nord-Ouest ne peuvent rester assis tranquilles et voter en faveur d'un monopole de cette nature ; ils ne peuvent voter pour ce gaspillage de terres publiques. La population du Nord-Ouest veut voir la législation concernant les chemins de fer reposer sur de meilleures bases. Il n'est pas un seul des représentants du Nord-Ouest qui ose venir en cette Chambre appuyer et approu-

ver de son vote les entraves dont on entoure les mineurs du Yukon et d'après les termes du contrat soumis, pour venir ensuite prétendre avoir raison de demander qu'on brise les chaînes que le chemin de fer canadien du Pacifique a imposées aux cultivateurs de leurs territoires. Si le Nord-Ouest prétend que le chemin de fer du Pacifique l'a maltraité, ses représentants ne peuvent alors appuyer avec quelque décence une mesure de nature à infliger aux mineurs du Yukon le traitement même dont il se plaint. Je suis convaincu que l'opinion publique au Nord-Ouest et à la Colombie anglaise—en dehors du cercle des marchands des deux grandes villes de ces régions—est hostile à la proposition offerte à notre considération.

Les membres de la droite prétendent qu'il nous faut ce chemin, et qu'il doit être bâti cette année. Je ne le nie pas, mais j'objecte au monopole, j'objecte à l'abandon de terres qu'on a fait, prétendant que par la cession d'un quart seulement de ces mêmes terres, on pourrait faire bâtir le chemin et en garder le contrôle au gouvernement. Si cela est vrai, les représentants du grand Ouest et de la Colombie anglaise doivent, à titre d'honnêtes hommes, combattre la mesure.

M. MORRISSON : *Pour ce qui concerne* la Colombie anglaise, puis-je dire à l'honorable député que ses remarques sont des niaiseries ?

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne devrait pas employer cette expression.

M. MACLEAN : Je suis d'un autre avis ; et comme je dois aller dans la province de l'honorable député—ce sera, j'espère, cet été—s'il veut bien y convoquer une assemblée publique, j'y assisterai et je l'attaquerai sur cette question, et nous verrons alors lequel des deux dit des niaiseraies. Ces députés peuvent-ils venir ici justifier cet abandon de terres ? Peuvent-ils justifier auprès de leurs commettants une proposition comme celle-là, en présence de leurs promesses et de la nouvelle offre que je viens de lire à la Chambre ? S'ils viennent condamner ici le monopole du chemin de fer canadien du Pacifique auquel le cultivateur du Nord-Ouest a été assujetti, je ne vois guère comment ils peuvent logiquement justifier ce monopole qu'on veut imposer aux mineurs du Yukon.

Peut-être ai-je lassé la Chambre, mais je crois m'être fait l'avocat de l'opinion favorable au progrès du pays. Je sais qu'il existe un parti au Canada, un parti de progrès—que je devrais appeler peut-être le parti des conservateurs avancés—qui reconnaît que le problème du transport est celui que, plus que tout autre, nous devons résoudre, et qui considère que si nous n'abordons pas ce problème dans un bon esprit et comme il convient, nous causerons au pays un tort incalculable. Mais si nous commençons maintenant à suivre la bonne voie, si nous réglementons chaque chemin de fer dont on nous demande d'autoriser la construction, et que nous conservions le contrôle de ses droits de passage, nous aurons fait un grand pas pour l'amélioration de la situation. Je supplie les membres du gouvernement de retirer la proposition soumise, ou du moins de la modifier. Mais s'ils préfèrent la maintenir, s'ils refusent de la retirer ou de la modifier, ils s'apercevront, aussitôt qu'ils s'adresseront au peuple pour lui demander d'approuver cette inique mesure, que celui-ci en général condamne sa conduite.

M. FRASER (Guysborough) : Je désire, M. l'Orateur, faire à la Chambre quelques remarques sur la mesure qui fait l'objet de ce débat, et tout d'abord commencer par m'occuper un peu du discours du préopinant (M. Maclean). Je suis d'avis que ce monsieur s'est fort mépris en disant que la population de la Colombie anglaise est hostile à cette mesure ; et comme il s'est surtout adressée à cette population, ainsi qu'à celle du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, je lui conseillerais de prendre communication des journaux des deux partis à la Colombie anglaise, et il verra qu'il y a dans cette province un accord d'opinion équivalent à l'unanimité en faveur de la conduite du gouvernement. Il peut se faire, je l'avoue, que cette unanimité cessé après que l'honorable député se sera rendu en cette partie du pays pour y faire des assemblées, mais en attendant les faits doivent être acceptés comme ils sont.

Tout le discours de l'honorable préopinant, s'est rapporté à trois points, et ce en quoi ceux-ci concernaient, sous plusieurs rapports, particulièrement le contrat que nous discutons, voilà ce que je ne puis arriver à comprendre. Il a parlé des monopoles en général—non pas du monopole en particulier du chemin de fer dont il s'agit ;—il a parlé de la propriété des chemins de fer par l'Etat, et de la nomination d'une commission des chemins de fer. J'admets qu'il y a beaucoup à dire en faveur de ces trois points. Il est des hommes sérieux qui sont d'avis que l'Etat devrait avoir la propriété des chemins de fer ; il en est qui pensent qu'une commission des chemins de fer devrait exister dans tous les pays ; et je suis convaincu qu'il n'y a pas un homme sérieux au Canada qui ne trouve pas absolument que la continuation du développement des monopoles n'est pas ce qu'il y a de plus favorable aux intérêts du pays. Mais qu'est-ce que tout cela a à faire avec la question que nous discutons ?

Le chemin de fer Canadien du Pacifique est un monopole, dit l'honorable préopinant. Depuis quand a-t-il commencé à voir la chose sous ce nouveau jour ? Que faisait-il durant tant d'années où, propriétaire et éditeur d'un journal conservateur, il restait attaché aux hommes qui furent les auteurs de ce monopole ? Va-t-il, par un zèle frais éclos expier maintenant sa conduite passée ? Mais même aujourd'hui il n'a pas la force suffisante pour dire que cette compagnie constitue un monopole. Il l'insinue seulement, en disant : " Si c'est un monopole." Certes, j'aurais fort goûté les remarques de mon honorable ami, s'il avait déclaré qu'il était enfin sorti des ténèbres dans lesquelles il avait tâtonné autrefois, et que, né à la lumière il est opposé à tous les monopoles, et qu'il regrette d'avoir jamais été lié à celui-là. Mais ce n'est pas ce qu'il a dit. Ce qu'il a dit, c'est ce que le *Globe* est un monopole, et que Mackenzie et Mann constituent un monopole. Et il qualifie fréquemment ces derniers d'être des monopoleurs, parce qu'ils possèdent le chemin le tramway de Toronto. Voilà qui est mal de la part de l'honorable député, car il a fait tout son possible pour imposer ce monopole.

M. MACLEAN : Je demande pardon à l'honorable député.

M. FRASER : Dans chaque numéro de son journal, jusqu'à ce qu'il atteignit son but, il sollicita la population de Toronto d'assurer le service des tramways le dimanche, et de rendre ainsi plus grand le monopole....

M. MACLEAN : L'honorable député veut-il me permettre un mot. J'ai préconisé dans mon journal l'exercice par la municipalité du privilège du tramway de Toronto, et l'administration de celui-ci pour le bénéfice de la population.

M. FRASER : Je ne parle pas de la remise de ce privilège à ses détenteurs actuels.

M. MACLEAN : Mais c'est ma thèse.

M. FRASER : Je voulais montrer l'inconséquence de l'honorable député. Quand ces messieurs exerçaient le monopole, il a fait tout en son pouvoir pour faire circuler les tramways le dimanche, et cela, afin de permettre aux monopoleurs de réaliser plus de bénéfices.

M. MACLEAN : Je voulais cela pour l'avantage du peuple.

M. FRASER : Lorsqu'il parle de "lier les mineurs," l'honorable député peut-il être sérieux ? Discute-t-il la question au point de vue de la nature de la contrée que traversera le chemin de fer, ou considère-t-il cette contrée comme possédant tous les avantages de l'Ontario ou du Nord-Ouest ? Il dit qu'une nouvelle offre a été faite samedi, pour la construction du chemin pour la moitié de l'étendue concédée. Il n'y a alors que la différence entre la moitié et le tout. Mais si l'on ne donne que la moitié du terrain, l'honorable député est parfaitement disposé à accepter la voie de trois pieds de largeur si bien décrite par les honorables membres de l'opposition.

Une VOIX : C'est seulement un quart du terrain.

M. FRASER : Je crois que l'honorable député a dit 1,800,000 acres.

M. McALISTER : Non, 1,000,000.

M. FRASER : J'ai distinctement entendu l'honorable député parler de 1,800,000 acres, mais c'était peut-être pour l'autre chemin.

M. MACLEAN : Oui.

M. FRASER : J'accepterai l'énoncé de l'honorable député qu'il s'agit seulement du quart du terrain. Alors, ce n'est plus qu'une question de quantité. Quel beau raisonnement : avec quatre acres un monopole est infâme, et il est permis avec un acre !

M. MACLEAN : Je n'ai pas appuyé la nouvelle proposition.

M. FRASER : Alors, l'honorable député a parlé sans but.

M. MACLEAN : Il y a une question de concurrence publique.

M. FRASER : Alors, l'honorable député n'est pas en faveur de la concession d'une acre de terre ?

M. MACLEAN : Non.

M. FRASER : Alors, il n'est pas besoin d'insister sur la différence de quantité. Mais, après tout, qu'est ce nouveau monopole dont l'honorable député a parlé ? Le monopole consiste-t-il en ce que l'on accorde des subventions à des chemins de fer en quelque cas que ce soit ? S'il en est ainsi, tous les gouvernements et dans ce pays et dans tous les pays de l'univers, depuis l'origine des chemins de fer, se sont trompés. Mais le monopole de chemin de fer qui nuira réellement au peuple, c'est celui par lequel un chemin de fer possède un avantage dans un pays qui, par la colonisation, l'aidera toujours. Ce n'est pas là un monopole dans ce sens.

Or, voyons où nous en sommes. Il y a trois choses sur lesquelles nous sommes d'accord, et si nous les établissons clairement, nous pouvons atteindre une base d'argumentation. En premier lieu, les deux partis conviennent qu'il y a urgence, qu'il est absolument nécessaire que ce chemin soit construit cette année. En second lieu, d'après le gouvernement et le chef de l'honorable député (M. Maclean), la route qui a été choisie est la meilleure. L'honorable député est parfois assez énergique pour dire qu'il n'a pas de chef. Quoi qu'il en soit, j'accepte l'opinion du chef de l'opposition, puisqu'il est d'accord avec le gouvernement au sujet de la route.

La troisième chose sur laquelle nous sommes d'accord, c'est que la route doit être sur le territoire britannique. S'il est urgent que la route soit construite cet été, et s'il est vrai qu'en ce qui s'y rapporte, les jours ont plus de valeur que les mois n'en pourraient avoir dans le cas d'un autre chemin, alors, le gouvernement a raison de prendre des moyens d'épargner le plus de temps possible. Puis, si l'on s'accorde sur la route, le gouvernement ne saurait être blâmé de l'avoir choisie puisque nous convenons tous—et j'espère que nous convenons tous—qu'en construisant ce chemin, soit dans un but de paix, soit pour fournir aux habitants tout ce qui leur est nécessaire pour poursuivre leurs travaux dans cette contrée, ou pour nous défendre contre les illégalités, nous devrions traverser le territoire britannique, alors, nous avons éliminé du débat, tout ce qui semblait d'abord être la plus forte objection soulevée par les députés de la gauche. Cela ne nous laisse que peu de chose à discuter. Il s'agit simplement de savoir si le gouvernement donne trop à ces entrepreneurs. Mais avant de m'occuper de cette question, je dois parler d'une chose qui m'a particulièrement frappé pendant les jours que nous avons passés à discuter ce sujet. L'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper), dans sa première entrevue a approuvé le gouvernement d'avoir agi comme il l'a fait : J'étais disposé à trouver l'honorable député bon patriote, quand il n'est pas entourés d'amis à l'esprit mesquin, quoique son opinion portant que le gouvernement a bien agi, me laissât pour mon propre compte, dans quelque doute. Mais quand mon honorable concitoyen est venu ici, il a immédiatement été arrêté. C'était une affaire d'York, et York et York. Les messieurs d'York avaient décidé que le chef devait être étouffé. Je ne me servirai pas du terme employé par l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) quand il a parlé, je ne dirai pas que ces honorables députés étaient des assassins ; je ne dirai pas qu'ils étaient décidés à assassiner leur chef, ce ne serait pas beau. Mais ces trois géants ont décidé que, dans l'intérêt du parti conservateur, cet homme devait être arrêté :

Je n'ai point à m'occuper des motifs qui ont pu les pousser à agir ainsi. L'honorable député de Victoria-nord les a fait supposer. Il a dit que le but était de déposer le chef pour le remplacer. Et quand ces géants du parti conservateur s'unissent, il me semble entendre un député du parti s'écrier : Les trois fils d'York ont rétabli l'harmonie dans nos rangs.

Ces hommes sont venus, et ils ont réussi. Pendant un certain nombre de jours, j'ai observé l'honorable chef de l'opposition et l'ex-ministre des Finances (M. Foster) assis l'un près de l'autre. C'était à peu près, sans les mots, la reproduction du chant : "*We never speak as we pass by.*" C'était un spectacle très amusant à voir. La conversation n'avait pas de suite ; il y avait absence de sympathie dans la voix ; tout indiquait qu'il fallait une réconciliation. Je félicite le chef de l'opposition de ce qu'il a renoncé à son opinion pour rétablir l'harmonie ; je le félicite de ce qu'il n'a pas provoqué une autre grève chez les chefs conservateurs, comme celle dont l'on avait déjà été témoin avant son arrivée au pouvoir. Mais un flot de lumière est jeté sur toute la transaction, aux meilleurs moments, l'homme le plus capable du parti conservateur a déclaré que ce contrat était excellent.

Je suis sûr qu'en ce moment, le chef de l'opposition sent—s'il m'est permis de m'exprimer ainsi—qu'il a commis une erreur dans son mouvement rétrograde, car, après tout, quand il y a urgence, rien ne grandit plus un homme que lorsqu'il s'élève au-dessus des considérations secondaires, et qu'il approuve les projets sages et patriotiques de ses adversaires.

Je ne désire pas parler sur la question des frontières. J'ai peu de choses à dire sur ce sujet, car je sens que le moins nous parlerons de ce que nous possédons, et de ce que nous ne possédons pas là-bas, le mieux ce sera. Même l'opinion du plus humble député peut être citée à l'encontre. Mais ce qui est évident, c'est que nous ne pouvons en aucune façon obtenir plus que nous n'avons. Si la prétention des honorables membres de la gauche est fondée, prétention portant que le traité de 1871, nous a donné autant que le traité que nous avions avec les Russes, alors, toute autre discussion est inutile, car les droits que nous avons là, nous les avons en vertu de ce traité. Toutefois, je ne discuterai pas la question, même en ce qui regarde les droits que nous possédons. Il s'agit maintenant de savoir comment nous pouvons pénétrer dans le Yukon, et j'admets avec mon honorable ami le député de Colchester (M. McClure), qu'en attendant, nous devrions tenir à tout ce que nous avons. J'ai vu avec beaucoup de regret, qu'il se soit trouvé un membre du parlement pour dire—je ne doute pas que cela ne lui soit échappé, dans un moment d'oubli—pour insinuer même ici, que ce gouvernement devrait faire une tentative auprès du gouvernement des Etats-Unis, pour lui demander de trouver où nous sommes chez nous. Ne serions-nous pas dans une jolie situation, si nous faisions cela ? Le gouvernement américain ne nous dirait-il pas tout de suite : Eh bien ! nous allons voir à cela. Nous réclamons ceci, et nous réclamons cela, et nous réclamons cette autre chose. Si vous venez ici, c'est que vous n'êtes pas sûrs de vos droits." Voilà ce qu'il nous dirait. Assurément, il serait très peu habile de la part d'un homme désirant soumettre une question à un arbitrage, qui aurait une difficulté avec son voisin au sujet de la propriété d'un morceau de terre adjacent d'aller lui dire : "Où est ma limite ?" et cela dans une affaire où il serait obligé d'intenter une action. Ce serait la plus grande imprudence du monde, car, plus tard, on lui opposerait une fin de non recevoir ; on lui dirait : "Vous ne connaissiez pas votre propre limite, et vous êtes venu me demander où elle était. Cette négociation tournerait contre lui. Non, le gouvernement a pris la seule position digne qu'un gouvernement pouvait prendre. Il a dit : Quels que soient les droits que nous ayons, nous allons les maintenir. Il est très amusant d'entendre l'honorable député blâmer le gouvernement actuel. De quoi ne le blâmerait-il pas, dans son zèle contre le monopole ? Il le blâme parce qu'un port était occupé par les Etats-Unis sous l'œil du chef qu'il a aimé et servi fidèlement, si non trop fidèlement, pendant dix-huit ans, et il blâme le gouvernement actuel de ce qu'il n'a pas forcé les Américains à vendre le port.

De quelle manière allez-vous déposséder ces gens-là ? Je suppose que l'honorable député serait prêt à se joindre à une troupe de flibustiers pour aller mettre les Américains dehors. Nous ne pouvons les mettre dehors ; le Canada ne peut rien faire. C'est un territoire britannique, et toute l'affaire doit être réglée par le gouvernement britannique. Vous ne pouvez faire cela. Le fait seul de soulever cette objection, aujourd'hui, n'irriterait-il pas tellement le peuple des Etats-Unis, que nous ne pourrions rien faire ? Or, si j'ai raison, nous sommes d'accord sur les points essentiels de la question, savoir : l'urgence, la route et le territoire. Alors, à mon avis, la discussion se réduit à une question de très peu d'importance. S'il y avait urgence, il y avait urgence pour quelque motif. J'ai écouté les déclarations comiques des honorables membres de la gauche qui pensent que le terrain est tellement rempli d'or, qu'un homme peut aller là-bas et en revenir les poches pleines. Nous sommes d'accord sur une chose : c'est qu'on a prétendu que l'extraction d'un louis valant d'or exige un louis de dépense, autant que nous pouvons le constater. Ce qui donne à l'or sa grande valeur permanente, c'est que c'est le meilleur type de monnaie, c'est qu'il représente la valeur du travail de l'homme. Voilà la raison. Or, ces honorables députés croient que les entrepreneurs vont faire là de riches découvertes. Eh bien ! j'irai jusqu'à dire que, quand bien même je saurais que ces hommes vont réaliser cinquante millions au moyen de leur entreprise, je voterais encore pour l'adoption du contrat, et je vais vous dire pourquoi : Supposons qu'un homme ait quelque part une ferme ou une mine de grande valeur, disons qu'elle vaut $100,000, et, s'il n'y a pas d'accès à cette propriété, il ne peut pas l'utiliser ni en rien retirer, et il n'a pas de fonds. Or, le gouvernement a des fonds, mais il a des mines là-bas. Alors, je dis qu'il est avantageux pour cet homme de donner la moitié de la valeur de la mine ou de la terre pour obtenir $50,000, afin d'avoir la moitié de sa valeur. Ainsi, il est avantageux pour le pays d'accorder une subvention à un chemin de fer, afin que la population du pays puisse obtenir moins que la valeur totale, en en donnant la balance. Comment autrement pourrions-nous arriver-là ?

Tel est le principe d'après lequel les subventions sont accordées, et c'est la seule raison qui peut être donnée pour les subventions. Nous entendons

M. FRASER (Guysborough).

raconter une foule d'histoires au sujet des mines d'or. Chaque jour, en venant prendre mon siège à la Chambre, j'espérais voir un certain nombre d'honorables membres de la gauche partir pour le Klondike, attirés par les choses merveilleuses qu'on en disait. Si je comprends bien, à la petite conférence à laquelle j'ai fait allusion tout à l'heure, une chanson chantée par l'honorable député d'York-ouest a réglé la question. Si je comprends bien, lorsqu'ils cherchaient à faire rentrer leur chef dans les rangs, la question suivante a été soulevée : "L'or ne se trouve peut-être pas à l'endroit dont vous parlez." Alors, je crois, il entonna ce chant, ce qui les a réunis :

The gold is there most everywhere,
And they dig it up with an iron bar;
And where it's thick, with spade and pick
They dig up junks as big as a brick.
Then ho! boys, go to Yukon City, go!

Cela règle immédiatement la question. C'est justement l'opinion que les honorables députés nourrissent. C'est le cri qui peut faire partir des centaines et des milliers d'hommes pour ce pays de l'or, lesquels reviendront peut-être chez eux plus pauvres qu'ils n'étaient. Le fait est qu'il y a là de l'or et qu'il y en a peut-être beaucoup. Mais c'est dans une région où, pendant des mois, l'on ne peut rien faire. Les honorables députés en parlent comme s'ils s'agissait d'un climat magnifique. Le chemin de fer même, ne peut être utilisé que pendant une courte période, la moitié de l'année tout au plus ; c'est tout le temps qu'il peut être utilisé avec avantage. Mais pour atteindre le pays de l'or, il nous faut, comme je l'ai déjà dit, avoir ce chemin de fer. Or, s'il y avait urgence, j'ai cru pouvoir me représenter l'honorable chef de l'opposition et la position qu'il prendrait. Supposons que nous disions : "Nous chercherons un peu plus longtemps, nous demanderons des soumissions et peut-être qu'à l'automne nous verrons ce que nous pouvons faire." Je crois l'entendre se lever et reprocher au gouvernement de n'avoir pas protégé la vie et la propriété. Voici des gens qui partent par milliers, qui ne pourront trouver le bois nécessaire pour construire leurs habitations, qui ne pourront trouver leur nourriture et qui mourront de faim. La plaine sera couverte de leurs ossements blanchis. Le grand désert dans lequel le peuple d'Isaël errait n'était rien en comparaison. Il me semble l'entendre plaider pour ses compatriotes, il me semble le voir aller vers les veuves et les mères, pleurant la mort des êtres qui leur étaient chers, et leur parler comme personne ne pourrait le faire, non pas pour les consoler, non pas pour réveiller leur douleur, mais pour leur signaler toutes les difficultés. Il trouve une mère qui a perdu son fils. "Où est-il mort ?" demande le compatissant chef de l'opposition. "Mort," dit-elle, mort ici, près du Gros-Saumon. Et, comme il y avait près de là une autre rivière appelée le Petit-Saumon, je crois qu'au moins il aurait pu prendre du poisson pour se nourrir. "Ah," dit le chef de l'opposition, c'est là que votre mari bien-aimé est mort. Je connais votre histoire. Je vous plains, mais je dois vous dire que vous devez blâmer le gouvernement qui a laissé ce pays sans aucun moyen de communication. Je vous demande maintenant, madame, de promettre ici, devant moi, que vous et toute votre famille, combattrez le gouvernement qui a laissé ce pays dans l'isolement." Puis, vient une jeune fille dont le fiancé est parti pour améliorer sa condition. Elle pleure "celui qui est parti pour ne plus revenir." "Où est-il mort ?" "Aux rapides du Cheval-Blanc" répond la jeune fille presque défaillante. Un lieu bien convenable—la Mort l'a rencontré sur le Cheval-Blanc. Il est tombé là pour mourir. "Je vous adjure de dire que vous ne pardonnerez jamais au gouvernement d'avoir apporté tant de négligence à remplir son devoir."

Est-ce là un beau tableau ? Je dis aux honorables députés, qu'il n'y a pas un membre de la gauche, s'il est homme, comme je le pense, et je les connais, et je rends hommage à leur bon cœur, qui ne déclarerait pas, si le gouvernement avait laissé le pays sans chemin de fer pendant cette année, qu'ils seraient justifiables de parler de cette manière. Les honorables députés ne pensent-ils pas que le gouvernement n'a pas le droit de dire qu'il ne devrait pas laisser sans protection le peuple qu'il dérige ? Que pensent les honorables messieurs de cette multitude innombrable qui se porte vers ce pays ? En présence des découvertes immenses d'or, les hommes perdent presque la raison ; leur seule pensée est maintenant d'aller dans ce pays, ils sont prêts à dépenser leur argent ou à en emprunter sur leurs propriétés pour s'assurer les moyens de se rendre aux lieux où l'on trouve de l'or.

Les honorables membres de la gauche pensent qu'il y a de l'or au Yukon. Beaucoup de gens, sans aucun doute, partent pour cette région. En conséquence, cette entreprise n'était-elle donc pas urgente ? Si le gouvernement avait laissé ce pays tel qu'il est aujourd'hui, vu les milliers de gens qui s'y rendent et des milliers qui s'y rendront pendant l'année, je crois qu'il ne mériterait ni notre sympathie ni notre appui. Puisque ces communications par chemin de fer ont été assurées sans dépense d'argent, et puisque le principe que le peuple du pays qui en retire les avantages devait y contribuer a été établi, il me semble que les honorables membres de la gauche ne devraient pas faire d'opposition, ce cas étant spécial. Le gouvernement n'était pas en présence des circonstances qui accompagnent une opération ordinaire. Ce n'était pas le temps de discuter sur le mode de construire une route, ou sur la manière de faire passer un chemin à travers les parties bien colonisées de quelqu'une des provinces du Canada. Il se trouvait en présence d'une condition, non d'une théorie. La condition était qu'il y avait une région, et que les seuls chemins pour l'atteindre étaient par des sentiers ou par la voie du fleuve Yukon ; et le gouvernement devait considérer la situation et agir en conséquence.

On fait une nouvelle proposition, c'est la chose la plus facile du monde à faire. J'ai été dans la même position ; j'ai été dans une salle d'encan où des articles étaient vendus à un certain prix, et pour lesquels j'aurais volontiers donné le double du montant si j'en avais connu la valeur. Pourquoi les honorables députés n'étaient-ils pas aussi disposés à faire de telles propositions avant aujourd'hui ? J'aimerais le savoir. Tout homme, quand il est convaincu qu'un projet est une bonne chose, consent à offrir moins qu'un autre ; mais les hommes qui soumettent à présent cette proposition la font pour l'une de ces deux raisons : ou ils la font en se basant sur les énoncés extravagants de certains membres du parlement en ce qui concerne la grande valeur et la richesse minière du pays, ou dans l'intérêt des honorables membres de la gauche. Ils n'étaient pas aussi empressés avant aujourd'hui.

Pendant les quelques jours qui se sont écoulés entre les deux propositions, ils ont montré que leurs opinions changeaient? Le gouvernement n'avait pas d'autre alternative, vu les renseignements qu'il avait à sa disposition, que de faire ce contrat et de l'exécuter, et si aujourd'hui, des particuliers arrivaient et offraient de se charger de l'entreprise pour la moitié ou le quart du prix, je dirais que nous ferions mieux de perdre les trois quarts du montant plutôt que de leur adjuger l'entreprise.

Le gouvernement ne peut pas faire cela. Il est bien connu que cette offre est faite environ dix jours avant l'expiration du délai accordé pour l'ouverture du chemin à traîneau, et c'est là un autre point que le gouvernement doit prendre en considération.

L'honorable député d'York-est (M. Maclean) a dit que ce n'est pas là la politique du gouvernement, mais que le gouvernement est entre les mains d'un groupe d'hommes ; que derrière eux se tiennent les entrepreneurs qui leur dictent ce qu'ils doivent faire, et que le gouvernement n'a rien à faire si ce n'est ce qui est ordonné par ceux qui se tiennent derrière lui. Je ne le crois pas du tout. Cette nouvelle offre faite telle qu'elle l'est est suspecte en soi. Mais si le gouvernement n'avait rien fait avant l'ouverture du parlement comme il aurait dû faire d'après l'honorable député, quelle position occuperait-il ?

Un membre de la gauche s'est levé au cours de ce débat et a dit qu'il était prêt à discuter la question à ce point de vue, quand bien même cela devrait lui prendre tout l'été. Les honorables membres de l'opposition savent bien que le gouvernement aurait été placé dans une impasse si la route n'avait pas été construite cet été, et quand le désordre et la disette auraient régné ils auraient accusé le gouvernement d'être responsable de cet état de choses. L'histoire ne prouve-t-elle pas qu'il en est ainsi ? Je ne les blâmerais pas de prendre cet avantage simplement au point de vue de parti, Mais le gouvernement a prévenu leurs actes.

Aujourd'hui, alors que nous sommes à dix jours de la date où le chemin à traîneau doit être construit, l'on soumet une nouvelle proposition. Je ne concéderai à personne que, suivant moi, la terre doit être pour le peuple et je crois au droit du peuple de posséder la terre ; mais je crois aussi que, pour lui donner accès à la terre et pour accroître la valeur de la plus grande étendue, le parlement peut intervenir pour augmenter les bénéfices. C'est une simple proposition. L'honorable député et son chef, maintenant que l'accord a été rétabli entre eux, car je crois que son chef a dit "écoutez ! écoutez ! " lorsque l'honorable monsieur a dit comment il voterait, s'il était annoncé que le gouvernement avait accordé trois ou quatre millions pour la construction de la route. n'auraient-ils pas été les premiers à déclarer que la route aurait dû être construite au moyen d'un subside en terres ; que 100,000 acres par mille n'auraient été rien, parceque la terre n'aura aucune valeur tant que le chemin de fer n'aura pas été construit ? L'honorable député se serait levé et aurait déclaré que les pauvres cultivateurs et les pauvres pêcheurs étaient appelés à payer pour la construction de ce chemin de fer. Est-il un cultivateur ou un pêcheur au Canada qui ne serait pas prêt à déclarer franchement qu'il ne connaît rien de la région du Yukon, mais qu'il a entendu parler de sa richesse minérale, et que, s'il était désirable de la développer par la construction d'un chemin de fer, il devrait être construit avec l'argent provenant de la terre ? On doit se rappeler que l'on ne peut se procurer de l'or que par le travail, sauf dans quelques circonstances.

Quand le peuple constatera que le gouvernement profitera comme les entrepreneurs de la subvention en terres, il en arrivera à la conclusion que ce ne peut être un mauvais marché, car le gouvernement aura les blocs alternants et profitera avec eux des avantages qui en découleront. Les membres de la gauche admettent que la construction de la route est urgente, et que la route choisie est celle qui convient. Alors, qu'il me soit permis de leur demander s'il n'est pas d'un grand avantage qu'il y ait une route canadienne. Il y a des membres du parti conservateur qui prétendront quand il leur plaira ou quand ils penseront qu'ils peuvent faire tort au gouvernement, que la route devrait passer par le Pas de White et par le territoire américain. Or, M. l'Orateur, je prétends que les avantages de la route choisie par le gouvernement sont triples : d'abord au point de vue commercial ; secondement, nous aurons toujours le droit d'aller sur cette route, et troisièmement, nous pourrons toujours expédier librement nos approvisionnements par ce chemin.

Par exemple, supposons que le gouvernement eût consenti à construire un chemin passant en partie sur le territoire américain, ainsi que l'offre en a été faite, il me semble entendre les Anglais de pure race de l'autre côté de la Chambre s'écrier : C'est toujours ainsi que vous agissez, vous accordez toujours des privilèges aux Américains ; pourquoi n'avez-vous pas construit le chemin sur le territoire britannique ?

Lorsque les chefs de la gauche étaient au pouvoir nous les entendions souvent vanter tout ce qui était britannique, mais aujourd'hui qu'ils sont dans l'opposition, ils sont prêts—sauf quelques exceptions—à combattre le projet d'avoir un chemin de fer entièrement sur le territoire canadien, s'ils croient, par ce moyen, pouvoir nuire au gouvernement.

Il est du plus grand avantage pour le Canada que nous ayons ce chemin de fer sur notre territoire. Si dans une couple d'années les Américains soulèvent quelques-unes des difficultés que les honorables chefs de la gauche semblent redouter, alors nous pourrons nous mettre à l'œuvre immédiatement, et avant même qu'ils eussent le temps d'y songer, nous pourrons parachever ce chemin sur notre propre territoire jusqu'à l'océan Pacifique.

Les honorables chefs de la gauche parlent beaucoup de l'immense valeur des terres cédées, mais ils savent tout aussi bien que moi que tout cela est problématique, et quand bien même ces terres deviendraient d'une grande valeur pour la compagnie, je suis encore en faveur de ce contrat, parce qu'il sera le moyen qui permettra à d'autres de participer aux richesses de cette région. Je suis en faveur de ce chemin parce que sans lui la population du Canada ne peut pas avoir sa part des trésors du Yukon. A quoi peuvent servir des quantités d'or enfoui dans les ravins et sous les montagnes si nous n'y avons pas accès pour l'en extraire ?

N'oublions pas qu'en moins de deux années, si nous ne nous rendons pas maîtres de la situation en construisant ce chemin, les Américains pourront arriver à la rivière Yukon et accourir en foule dans cette région. Et si nous n'avions pas de lois établies, et les moyens nécessaires pour les appliquer

M. FRASER (Guysborough).

et pour maintenir l'ordre, ils seraient les maîtres de la région.

Je ne parlerai pas des privilèges que nous conférons aux mineurs américains dans cette région. Pour ma part, je suis d'avis que tout bon citoyen qui se rend dans un pays comme celui-là pour ajouter à sa richesse doit être traité au moins avec justice. Quelquefois, quand j'entends dire que les Etats-Unis ont adopté une législation mesquine, je me dis qu'il faut user de représailles ; mais dans le moment, je ne veux pas émettre d'opinion sur ce point.

Je suis en faveur du chemin de fer, parce qu'il va fournir aux Canadiens le moyen de participer à la découverte des richesses du Klondike. Un très grand nombre de nos jeunes gens s'y rendront ; quelques-uns feront de l'argent, d'autres n'en feront pas, mais, quoi qu'il en soit, en y allant ils sentiront qu'ils sont tout le temps sur le sol canadien.

Je suis en faveur de ce chemin de fer parce que les gens qui iront dans ce district pourront transporter leurs approvisionnements en vivres et vêtements et les matériaux nécessaires pour exercer leurs métiers. Quelle est l'utilité de l'or si nous ne pouvons pas en tirer partie ? Et si nos Canadiens ne pouvaient pas se rendre sur les lieux, sur les terres si riches de ce territoire, ainsi qu'ils ne le pourraient pas sans ce chemin de fer, à quoi nous serviraient ces richesses ?

Un autre avantage important qui résultera de ce chemin de fer, c'est qu'il permettra au Canada d'envoyer le nombre d'hommes nécessaires pour maintenir l'ordre et faire observer les lois. Qu'est-ce qui a, pendant vingt ou trente ans, rendu les Etats de l'ouest un pays dangereux à habiter et empêché les meilleurs éléments de la population d'y aller pour s'enrichir ? C'est la violence qui régnait dans ces Etats, et en parcourant le Canada jusqu'à la côte du Pacifique et les Etats occidentaux de l'union, j'ai constaté avec plaisir l'immense contraste qui existe entre notre pays et le leur. Ils ont envoyé dans ces territoires des spéculateurs et des désespérés, et non des messagers de paix. Ici, au Canada, nous avons donné l'école et l'église aux pionniers, tandis que là les gens n'avaient que le revolver et la carabine. Et aujourd'hui, la vie et la propriété dans le *far* ouest du Canada sont aussi en sûreté que dans les anciennes provinces de l'est.

M. l'Orateur, je veux que dans cette contrée nouvelle que nous sommes appelés à gouverner, des mesures soient prises pour faire régner l'ordre et la paix. Le meilleur moyen pour obtenir ce résultat est l'influence civilisatrice d'un chemin de fer. Je veux que cette influence existe quand des milliers de nos jeunes gens, l'espoir et l'orgueil de notre pays, pénétreront dans cette région, ils sentiront que là comme ici, ils sont sous la protection des lois britanniques, et qu'ils ne courrent pas de risque de se faire assassiner par des bandits. Le chemin de fer procurera tout cela, et c'est à mon avis ce qu'il y a de plus important à faire valoir en sa faveur.

Je suis en faveur de ce chemin, parce qu'il donnera aux Canadiens le commerce de cette région. Pendant dix-huit ans, les honorables chefs de la gauche ont parlé du Canada pour les Canadiens, et voici une occasion pour eux d'appliquer ce principe. Je veux obtenir autant que possible pour le Canada, et je désire que d'autres pays viennent à l'aide du Canada dans la voie du progrès où il est entré.

Je dis qu'il est d'un immense avantage pour nous assurer le plus tôt possible du commerce du Yukon pour le Canada. Que les honorables chefs de la gauche ne croient pas qu'ils excitent le pays sur cette question ; qu'ils ne croient pas que d'un bout à l'autre du pays le peuple condamne ce projet. Lorsque les cultivateurs et les marchands verront que cette région si riche va devenir accessible au moyen d'un chemin de fer, et que le gouvernement est à prendre des mesures pour permettre à leurs fils et à leurs voisins d'aller prendre leur part des richesses qui s'y trouvent, durs comme sont les temps et pénible comme est la situation du peuple et lourdes comme sont les taxes qu'il nous faut payer, ces cultivateurs et ces marchands, qu'ils soient libéraux ou conservateurs, élèveront la voix pour remercier et louanger le gouvernement d'avoir fait en sorte que la construction de ce chemin de fer n'ajoute pas un cent aux charges qui pèsent sur eux et que la région qu'il traversera en paie tous les frais. Ils écouteront les paroles oiseuses des honorables chefs de la gauche, et ils diront en souriant : " Quel changement s'est opéré chez ces hommes ! "

C'est vraiment étrange de voir ces hommes, qui étaient prêts à voter des millions d'acres de terre dont la valeur ne peut que s'accroître, en appeler au peuple pour renverser le gouvernement au pouvoir parce qu'il a utilisé une contrée rocheuse et non boisée, dont la richesse est problématique, pour permettre à la population du Canada d'avoir ce qu'il y a là.

Cette région peut-être plus riche qu'on ne le suppose généralement ; mais je suis convaincu que si cette fièvre de l'or s'apaise dans un an, deux ou trois ans, les honorables chefs de la gauche voudront faire oublier chaque parole qu'ils ont prononcées quand il s'est agi du fait que la compagnie na pas reçu d'argent du gouvernement pour construire ce chemin de fer. Mais si cette région devient une source de richesses pendant plusieurs années à venir, je suis convaincu qu'ils diront que le gouvernement a bien fait, car il en aura rendu certain le succès futur.

Pour toutes ces raisons je suis en faveur de ce projet, malgré ce qu'a dit le député qui a parlé en dernier lieu au nom des députés du Nord-Ouest et de la Colombie anglaise. Il a paru croire qu'il était chargé d'exciter ces hommes au repentir. Je suppose qu'il a pensé qu'il y avait peu d'espoir pour d'autres qui, comme moi, ont des idées aussi radicales que les siennes. Cependant, je crains fort qu'il n'ait pas parlé pour les exciter à la contrition à cause du bien que cela leur ferait, mais simplement pour que ses paroles soient publiées dans l'ouest et que les électeurs disent à leurs représentants : " Vous avez eu l'occasion de vous reconnaître ; l'honorable député d'York-est vous a indiqué votre erreur et vous a demandé de revenir sur vos pas et de prendre l'intérêt de votre pays, et vous ne l'avez pas fait. "

M. l'Orateur, je ne blâmerai jamais un gouvernement d'agir quand il y a urgence avant la réunion du parlement. Il y a des circonstances dans lesquelles un gouvernement doit agir, et agir promptement. Des détails de cette nature m'occupent fort peu.

Je suis en faveur de cette entreprise parce que quel qu'en soit le résultat, que ces entrepreneurs fassent ou perdent de l'argent, le gouvernement ne perd rien. C'est une spéculation qui peut être

profitable pour ces hommes, et dans ce cas elle le sera pour les Canadiens. Un des chefs conservateurs du comté de Pictou—et si je le nommais à l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) son nom ferait voir que ses paroles méritent l'attention—dit dans une lettre reçue hier soir, qu'il y a deux ou trois choses qu'il aimerait voir ajouter au contrat, et cependant il lui paraît le plus avantageux qu'il soit possible d'obtenir, et le gouvernement doit en être félicité.

Je suis sûr que ce sera l'opinion générale dans le pays quand cette petite agitation sera apaisée, et qu'on aura le temps de réfléchir ; et avant la session prochaine, vous entendrez les honorables chefs de la gauche parler aussi peu de cette question que vous les entendez aujourd'hui mentionner la question du bill réparateur. Ils désireront autant faire oublier leur opposition au présent bill qu'ils voudraient maintenant effacer chaque parole qu'ils ont prononcée dans cette triste circonstance.

▲ six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. WALLACE: Je regrette beaucoup que l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) ne soit pas à son siège, car je désire le féliciter autant qu'il m'est possible. Nous sommes toujours ravis d'entendre l'honorable député à cause de l'éloquence et de la vigueur qu'il met à exprimer ses idées, et aussi parce qu'il est généralement bien renseigné sur les sujets qu'il traite. Mais aujourd'hui plusieurs choses faisaient défaut. Notre honorable ami n'avait plus ce feu, cette enthousiasme, cette chaleur dont il a toujours fait preuve, et nous pouvions à peine faire la distinction quand il citait des faits ou qu'il suivait les caprices de son imagination. Lorsqu'il commença cette histoire touchante du cheval blanc et de la jolie fille nous comprimes qu'il était sur un terrain familier, mais quand il se mit à critiquer le discours de l'honorable député d'York-est (M. Maclean) il n'était pas aussi à son aise.

Il débuta en disant que l'honorable député d'York-est avait été autrefois l'avocat du monopole du tramway de Toronto et en faveur de son transfert à une compagnie. Lorsque son assertion fut contredite, ce que les députés pouvaient vérifier aussi facilement que l'honorable député d'York-est, il se sentit quelque peu déconcerté. Quand il voulut dire que l'honorable député d'York-est approuvait l'offre récente faite par la maison Rothschild ou Hamilton Smith, il reçut une autre dénégation, car tous les députés qui avaient entendu l'honorable député d'York-est savaient qu'ils n'avaient pas approuvé cette proposition, mais qu'il avait tout le temps soutenu son opinion que le gouvernement n'aurait pas dû accorder une si grande étendue de terrain minier, pour faire construire ce chemin de fer, mais que ce chemin aurait dû être construit soit par une compagnie ou par le gouvernement lui-même, qui aurait demandé pour cela un crédit à la Chambre.

Quand il parla de la conspiration des trois représentants des comtés d'York, l'honorable député de Guysborough se mit également en frais d'imagination, car je pourrais lui dire, s'il était présent, que quant à ce qui concerne l'honorable député d'York-est, je ne l'ai pas vu ni j'ai correspondu avec lui

M. FRASER (Guysborough).

depuis que ce contrat entre le gouvernement et MM. Mackenzie et Mann a été annoncé.

Je peux dire la même chose du député d'York, N.B. (M. Foster), en substituant des mois aux jours. Ainsi, lorsque l'honorable député de Guysborough a fait ces assertions, s'imaginant qu'elles étaient vraies, elles n'étaient pas plus fondées que l'autre histoire qu'il a racontée à la Chambre. Mais l'honorable député a émis la même opinion que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et que presque tous les députés qui ont pris la parole, ont exprimée, savoir: qu'il faudra dépenser une piastre pour extraire la valeur d'une piastre ; et, en conséquence, si la compagnie Mackenzie et Mann extraient une grande quantité d'or, il ne peut pas y avoir de grands bénéfices dans cette affaire.

A mon avis, on ne pouvait rien dire de plus propre à induire en erreur. Si cette assertion est vraie, ce que je n'affirme pas ni ne peux nier ; que signifie-t-elle ? Elle signifie que quelques chercheurs d'or sont peureux et d'autres ne le sont pas. Elle ne ne prouve pas que tout homme qui dépensera une piastre en travail ou en argent aura en retour la valeur d'un piastre en or, mais qu'il faudra travailler pour la valeur d'une piastre pour avoir la même valeur en or. Mais dans le présent cas, sachant que ces messieurs ont le choix des terres, ils auront la valeur de cent piastres en or pour dix piastres de dépensées, tandis que d'autres gens, qui ne sont pas aussi favorisés, parce qu'ils n'ont que le deuxième, le troisième ou le quatrième choix, dépenseront cent piastres et n'auront peut-être que la valeur de dix piastres en or. Il peut se faire que la moyenne générale soit une piastre pour une piastre, mais les uns auront cent piastres pour dix et les autres dix piastres pour cent piastres.

J'attirerai l'attention sur le fait qu'il y a des mines dans la Colombie anglaise dont nous entendons parler de temps à autre, et qui sont d'un immense rapport. Prenez la mine Le Roy, qui a payé, me dit-on, près d'un million de piastres en dividendes. Il y a une mine d'argent dans le district de Slocan, qui, sur un capital de moins d'un quart de million de piastres, a payé $1,250,000 de bénéfices aux actionnaires. Naturellement les propriétaires de ces mines sont les favorisés, ceux qui ont eu le premier choix, et qui ont été assez heureux pour atteindre de riches filons.

Mackenzie et Mann auront cette chance, pour des raisons que j'expliquerai plus tard ; mais avant d'aborder ce sujet, je parlerai des observations critiques faites dans cette Chambre au sujet de ce que j'avais dit, par le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Je peux dire que, depuis les nombreuses années que je siège ici, je n'ai jamais de propos délibéré faussement interprété les paroles de qui que ce soit, et je ne désire pas commencer dans le présent cas. Il y a, je crois, des raisons légitimes et justes à invoquer pour critiquer cette proposition sans chercher à employer des inexactitudes. Mais l'autre jour, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) m'a accusé de l'avoir faussement interprété. Il a dit :

L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a fait une assertion semblable, savoir: "Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dû avouer que si le transbordement se faisait à Fort-Wrangel, il faudrait payer les droits américains."

Et bien ! M. l'Orateur, j'ai fait cette assertion. J'ai écouté attentivement le ministre des Chemins de fer et Canaux, et j'ai cru qu'il avait fait la

déclaration que je lui ai attribuée. Bien entendu j'accepterai sa rectification sans rien dire. Les *Débats*, aussi, prouvent qu'il n'a pas exprimé cette prétention. Mais si je l'ai mal interprété, c'est que je n'avais pas les *Débats* pour me guider et que je l'avais mal compris, mais assurément, quand je me suis adressé à la Chambre, une couple d'heures plus tard et que l'honorable ministre était à son siège, il aurait pu facilement me corriger, et j'aurais accepté avec plaisir cette rectification.

Toutefois, au lieu d'agir ainsi, je lis dans les *Débats* que mardi dernier pendant que j'étais absent, il a employé presque toute la séance à exprimer son mécontement parce que je lui avais attribué ces paroles. J'ai lu ce qu'il a dit, et si je l'avais compris tel qu'il l'a dit, j'aurais fait d'autres remarques, mais elles auraient également blâmé l'honorable ministre. Voici ses paroles que je trouve dans les *Débats* :

Je présume que si un steamer océanique voulait arrêter à Fort-Wrangel, s'amarrer au quai et décharger ses marchandises à ce port, elles seraient soumises aux autorités douanières; mais je ne vois pas pourquoi une allège, comme celles qui sont en usage, ou tout autre petit bateau propre au transbordement des cargaisons sur la rivière Stikine, n'accosterait pas un steamer qui transporte des marchandises de nos propres ports à Fort-Wrangel, ou à cet endroit, pour prendre sa cargaison, la transporter sur le plus petit bâtiment et ce dernier ensuite continuerait sa route.

Je présume que l'honorable ministre a voulu dire continuer sa route sans égard à la douane, car autrement il n'y aurait aucune objection à ce que le mode fût adopté. J'ai cru que ces messieurs, en présentant ce contrat à la Chambre, avaient fait certains arrangements et bien examiné ce qui était d'une grande importance—premièrement, le choix de la route, et secondement, s'assurer qu'elle était ce que le *Globe* a annoncé, qu'elle sera entièrement sur le territoire canadien, et le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a dit que cette déclaration du *Globe* était officielle.

L'honorable ministre de l'Intérieur a réellement dit cela lui-même, mais si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) avait lu quel que part la loi relative aux douanes du pays, où s'il avait consulté le contrôleur des Douanes, ou si l'honorable ministre de l'Intérieur avait agi de la sorte, ces messieurs auraient appris que ce transbordement d'un bâtiment à un autre n'échappait pas aux droits de douane, ou tout au moins ne serait pas toléré, parce que notre loi douanière, qui ressemble beaucoup à celle des Etats-Unis, excepté que là où il y a différence la loi américaine est beaucoup plus rigoureuse que la nôtre, dit :

L'expression "port" signifie l'endroit où les bâtiments ou les voitures chargent ou débarquent des cargaisons.

Nulle marchandises ne sera déchargée d'un navire ni le déchargement d'un navire ne sera commencé dans une zone de trois lieues de la côte.

De sorte que la proposition énoncée par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux était tout simplement absurde, au point de vue de nos lois de douane, et celles des Etats-Unis sont semblables, je crois, sur ce point. Nous ne pouvons pas commencer à décharger un navire sur la rivière ou l'océan dans un rayon de trois lieues ou neuf milles de la côte. Mais nous lisons encore dans la loi ce que voici :

Toutes marchandises importées au Canada, soit par mer, par terre, le long des côtes ou au moyen de la navigation intérieure, soit imposables ou non, seront amenées à un port d'entrée, ou une douane est régulièrement établie.

Remarquez, M. l'Orateur, qu'ils disent : Nous réclamons des droits égaux sur cette rivière ; nous en réclamons la navigation libre, mais voici un cas où les marchandises entrent par le chemin de la côte—ce qui veut dire dans des navires américains, des navires venant d'un port américain et allant à un autre et faisant le cabotage—et nous allons faire des règlements à ce sujet. Les navires canadiens dans le présent cas, et les navires américains dans le cas de Fort-Wrangel ou de ces autres endroits sur la côte du Pacifique, et les navires appartenant au pays auquel le port appartient, doivent annoncer leur arrivée, de sorte que le transbordement dont a parlé le ministre des Chemins de fer ne pourrait pas s'effectuer d'un navire à un autre sans le faire savoir aux autorités douanières. La loi ajoute :

Les navires pourront être accostés quand ils sont à trois milles du mouillage et le rapport demandé. L'officier pourra rester à bord.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Qu'est-ce que mon honorable ami cite dans le moment ?

M. WALLACE : La loi relative aux douanes du Canada, et j'ai dit que cette loi est semblable à celle des Etats-Unis, à l'exception de certaines dispositions dans la loi américaine qui sont plus rigoureuses que les nôtres.

Si un navire entre dans un endroit autre qu'un port d'entrée, à moins qu'il n'y soit forcé par le mauvais temps, etc., les marchandises pourront être saisies et confisquées, et le navire, d'après son tonnage, sera passible d'une amende de $400 à $800.

Ainsi, l'assertion faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet de ce transport des marchandises est de nature à induire en erreur. Mais l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) nous a dit, ainsi que d'autres députés l'ont dit, que les marchandises pourront être transbordées à Port-Simpson. Nous voyons que Port-Simpson est à 170 milles de Fort-Wrangel, et que ce dernier comprend soixante milles de navigation en pleine mer. Des hommes ayant des marchandises peuvent les risquer à leur gré, et les compagnies d'assurance les assureront, si elles ont une prime suffisante. Mais j'ose dire, que ni le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), ni aucun des ministres n'oseront donner un certificat à un de ces bateaux plats, pour transporter un seul passager de Port-Simpson à Fort-Wrangel. Tel étant le cas, toutes ces assertions au sujet du trafic à faire entre Port-Simpson et Fort-Wrangel et sur la rivière Stikine dans ces bateaux, sont absurdes, en ce qui concerne le transport des passagers.

J'ai expliqué ma position au sujet de la plainte du ministre des Chemins de fer et Canaux, disant que je l'avais faussement interprété. Mais que dire du ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même ? Il est prompt à attirer l'attention et je ne l'en blâme pas—sur toute fausse interprétation de ses paroles. Dans ce cas nous pourrions espérer que cet honorable ministre, en s'adressant à la Chambre, se montrerait juste en rapportant les assertions des autres députés. Mais, je dois l'accuser d'avoir souvent—je ne dirai pas interprété faussement avec malice, car l'expression ne serait pas parlementaire—mais je dirai faussement interprété

de propos délibéré, ce qui n'est pas contraire au règlement, en voyant qu'il avait devant lui le compte rendu de ce que j'avais dit, quand il a fait cette fausse interprétation de mes paroles. Il a dit :

Toutefois, je peux dire que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a calculé que $100 par passager serait un prix modéré, serait même moins que ce qui doit être alloué pour le transport d'un voyageur sur le chemin de fer. Ainsi, d'après les idées de l'honorable député, il me semble que la compagnie aurait en lui un homme très utile pour déterminer son tarif.

Vous savez, M. l'Orateur,—car vous m'écoutiez dans le temps—que je n'ai jamais fait une assertion de cette nature ni aucune autre qui pourrait être interprétée dans ce sens.

Mais comme si ce n'était pas pas assez qu'un ministre vint me prêter ces paroles, le ministre de l'Intérieur me les a attribuées, ainsi que l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), si je ne me trompe.

Je n'ai certainement jamais dit que pour un passage de 150 milles sur ce chemin de fer, la compagnie exigerait $100. Ce serait là un taux moyen de 66 cents par mille. Afin qu'il n'y ait pas de malentendu à ce sujet, je vais lire brièvement à la Chambre ce que j'ai dit.

En premier lieu, j'ai parlé du coût du chemin. En second lieu, du coût des navires qui feraient le service des rivières et des lacs. En troisième lieu du coût de l'exploitation du chemin de fer et des navires.

Je vais lire dans les *Débats* ce que j'ai dit :

Avant la suspension de la séance, j'ai parlé du contrat ; j'ai calculé le coût de construction du chemin à $15,000 par mille, et je considère ce chiffre très libéral pour un chemin à voie étroite, que le premier ministre lui-même déclare n'être qu'une construction temporaire.

En prenant ce chiffre de $15,000 par mille, nous avons une dépense totale de $2,250,000 ; en accordant une large marge, le coût de la construction des navires à fond plat pour naviguer dans la rivière peut être placé à $1,000,000, ce qui fait en tout $3,250,000. Mettons maintenant les frais d'entretien et d'exploitation pendant un an à $750,000, ce qui est certainement extravagant, nous arrivons pour la construction du chemin et des bateaux, et les frais d'exploitation, au grand total de $4,000,000.

Voilà ce que j'ai dit au sujet du coût. J'ai parlé ensuite des recettes probables de la compagnie, et dans mes calculs, j'ai supposé qu'on exigerait $100 de chaque voyageur pour le voyage, tant par chemin de fer que par bateau. Pour démontrer quelles seraient probablement les recettes, voici ce que j'ai dit :

Mais si on regarde l'autre côté de la médaille, et si on s'en rapporte aux chiffres donnés par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et qui lui ont été fournis par des personnes compétentes, non pas les chiffres les plus élevés,—250,000—mais les plus modérés—on conclut qu'il irait 100,000 personnes au Yukon, pendant l'année 1898. Quelles recettes cela donnera-t-il pour les bateaux et le chemin de fer quand ils seront en exploitation ?

En premier lieu, j'ai dit ce que, suivant moi, serait le coût du chemin de fer et des bateaux. Et pour le coût des bateaux, j'ai mis la très grosse somme de $1,000,000. Et j'ai prononcé les paroles suivantes :

Quelles recettes cela donnera-t-il pour les bateaux et le chemin de fer quand ils seront en exploitation ? Le résultat sera celui-ci : cent mille passagers paieront $100 chacun, et je reste au-dessous de la vérité en mettant le prix du passage à $100.

A diverses reprises dans un discours, j'ai parlé de la même manière du coût du transport des voyageurs, fixant le prix du passage à $100 chacun et

$50 pour chaque tonne de marchandises, non pas seulement sur 150 milles du chemin, mais sur tout le parcours de la ligne y compris le voyage sur les bateaux qui feront le trajet et sans lesquels le chemin de fer n'aurait presque aucune utilité, pour ne pas dire aucune, car si les voyageurs mettent pied à terre à 600 milles des régions aurifères, comme la chose arriverait à la tête du lac Teslin, ils manqueraient le but de leur voyage s'il n'y avait pas là des bateaux pour les transporter à destination.

Les propriétaires du chemin de fer devront donc avoir des bateaux qui feront le service, le jour même de l'inauguration de la voie ferrée. Ainsi il n'y a pas une parcelle de vérité dans l'assertion du ministre des Chemins de fer et Canaux et du ministre de l'Intérieur lorsqu'ils déclarent que j'ai dit que la somme de $100 serait un prix raisonable pour le transport d'un voyageur sur cette ligne de chemin de fer. Ils ne peuvent citer, à l'appui de cette assertion, une seule ligne de mon discours.

Mais non content de dénaturer mes déclarations au sujet des tarifs à imposer sur la voie ferrée et les bateaux, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a dénaturé ce que j'ai dit au sujet du nombre des voyageurs. Voici ce que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré :

L'honorable député, au même sujet, prétend ensuite que j'ai déclaré à cette Chambre, que d'après moi et d'après les renseignements qui m'ont été communiqués, ce chemin transporterait cette année au moins 250,000 personnes.

Je n'ai jamais fait pareille déclaration, je n'ai jamais parlé du nombre des personnes qui utiliseraient la voie ferrée et les bateaux.

Je n'ai fait que prendre les chiffres que nous a donnés le ministre des Chemins de fer et Canaux ; j'ai réduit à un cinquième le chiffre de 250,000.

En premier lieu, le ministre des Chemins de fer et Canaux a parlé de 100,000 voyageurs, mais je n'ai pas ajouté foi à ces chiffres et j'ai dit : Supposons qu'il y en aurait 100,000.

Je vais lire ce que j'ai dit à ce sujet, afin qu'on ne m'accuse pas de faire une déclaration différente aujourd'hui.

Mais si on regarde l'autre côté de la médaille, et si on s'en rapporte aux chiffres donnés par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et qui lui ont été fournis par des personnes compétentes, non pas les chiffres les plus élevés,—250,000—mais les plus modérés—on conclut qu'il irait 100,000 personnes au Yukon, pendant l'année 1898. Quelles recettes cela donnera-t-il pour les bateaux et le chemin de fer quand ils seront en exploitation ?

A un autre endroit de mon discours, j'ai de nouveau examiné les chiffres de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

En disant qu'il en coûtera $100 à chaque voyageur, et $50 par tonne de marchandise, je reste fort au-dessous de la vérité. Considérant donc que le transport des voyageurs produirait un montant de recettes de $10,000,000, quant à ceux qui viennent, et de $5,000,000, quant à ceux qui s'en retournent, et que le transport des marchandises serait de 100,000 tonnes à $50 la tonne, les recettes du chemin atteindraient $20,000,000 en 1898. Je fixe à $4,000,000 le coût total de la construction et de la mise en exploitation du chemin, ainsi que de la construction des vapeurs et toutes les autres dépenses, ce qui laisse un surplus représentant les énormes profits des entrepreneurs.

Mais supposons qu'au lieu de 250,000 personnes—ce que le ministre nous a indiqué comme étant le nombre probable,—il n'aille dans ce territoire que 50,000 personnes, chiffre inférieur à celui prévu par le ministre ou toute autorité digne de foi, en nous basant sur ce chiffre de 50,000 voyageurs, il résulte que les recettes seraient de $10,000,000, tandis que toutes les dépenses seraient de $4,000,000, laissant un surplus pour l'année de $6,000,000 pour représenter le bénéfice net du chemin.

J'ai estimé à quatre millions de dollars le coût total du chemin de fer et de l'exploitation d'icelui pour une année. J'ai dit que si les calculs de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet du nombre des voyageurs, était exact, et en estimant d'après lui, à $100 de passage tant sur le chemin de fer que sur les bateaux, les recettes seraient de $10,000,000 et les profits de $6,000,000.

L'honorable ministre de l'Intérieur ne dit pas que c'est là une estimation exagérée. Dans son discours il cite les paroles de son honorable ami (M. Blair), en les approuvant, je présume, car autrement il ne l'aurait pas fait ; il ne les aurait pas citées pour induire la Chambre en erreur.

Voici ce qu'il a dit au sujet du nombre de personnes qui se rendront au Yukon.

Le nombre de personne qui se proposent d'émigrer dans cette région nous semble presque inconcevable. Je lisais l'autre jour, dans le *New-York Herald* :

" Le rapport qu'un quart de million de chercheurs d'or partiront de Seattle seulement cette année semble bien fondé, d'après les dépêches du *Herald* portant que 7,000 hommes sont déjà partis de là durant les derniers 8 jours et qu'il en arrive 1,000 chaque jour."

Et, commentant ces chiffres, il ajoute :

Ce sont des faits de cette nature qu'il nous faut étudier.

Et il approuve la déclaration du *Herald* de New-York, disant que 250,000 personnes iront au Yukon. Et il ajoute que 7,000 personnes se sont embarquées en huit jours et que chaque jour 1,000 personnes arrivent à Seattle.

Le ministre de l'Intérieur continue comme suit :

Nous apprenons aussi que, d'après les agences de transport, en Europe, des milliers de personnes se dirigent vers les côtes du Pacifique pour se rendre au Klondike. Nous savons aussi que les chemins de fer canadiens ont fait des préparatifs immenses en vue de ce trafic, et bien que personne n'en puisse indiquer le chiffre, tout indique pour les prochains mois, vers le Klondike, le plus grand mouvement qui se soit vu depuis longtemps sur ce continent. On a estimé, et cela ne semble pas extravagant, que de $50,000,000 à $75,000,000 seront dépensés pour l'approvisionnement et le transport de ces gens, et je n'ai pas besoin de longs arguments pour établir qu'un commerce de $50,000,000 ou $75,000,000 est chose qui mérite l'attention du gouvernement lorsqu'il nous est possible de l'assurer à nos marchands et nos fabricants.

Il me fait peine de constater,—et je suis certain que le pays partage mes sentiments à cet égard—que le ministère n'a pas pris les mesures actives et énergiques que la situation exigeait ; qu'il n'ait pas compris la position avant le 25 janvier, ou quelques jours avant l'ouverture des Chambres.

Le gouvernement s'est contenté d'envoyer M. Jennings au Yukon, ainsi que le major Walsh avec un détachement de la police à cheval, avec instructions d'organiser l'administration de ce territoire. Mais il n'a pris aucune mesure pour faire profiter le pays de l'immense commerce qui se présentait à nos portes, quand il aurait dû prévoir ce qui arriverait.

Je dis que je crois avoir juste raison de me plaindre du ministre des Chemins de fer et Canaux et du ministre de l'Intérieur pour deux motifs ; d'abord parce qu'ils m'ont attribués des paroles que je n'avais pas prononcées, à savoir qu'il y aurait 250,000 voyageurs qui se rendraient au Yukon. Je n'ai donné moi-même aucun chiffre déterminé mais j'ai estimé que les profits que feraient les entrepreneurs à six millions de dollars, supposant qu'il y aurait 75,000 voyageurs, savoir 50,000 qui iraient au Yukon et 25,000 qui en reviendraient. Et le nombre ne peut pas être moindre.

Le ministre de l'Intérieur croit lui-même qu'il y aura 250,000 voyageurs, ou cinq fois autant que j'en ai supposé, en prenant la plus basse estimation possible. J'ai de plus raison de me plaindre des honorables ministres des Chemins de fer et Canaux et de l'Intérieur qui m'accusent d'avoir fixé le tarif de transport. Et ces messieurs ont paru beaucoup s'amuser parce que, suivant eux, j aurais fixé à $100 un voyage de 150 milles sur ce tramway. J'espère qu'ils vont corriger leur déclaration. Dans tous les cas, j'attire l'attention sur le sujet.

Les honorables ministres ont prétendu, que dans mes remarques du 8 février, j'avais exagéré le coût du chemin de fer. J'ai dit, dans le temps que c'était une estimation excessive, parce que M. Jennings, dans le rapport que tous les membres de cette Chambre ont en mains, parle d'une voie ferrée, d'une véritable voie ferrée, complète et de premier ordre, comme coûtant $19,000 par mille pour 208 milles. Mais une telle extension du chemin coûterait plus cher que les 150 que le gouvernement veut faire construire par Mackenzie et Mann. Vous pouvez donc diviser, juste moitié par moitié, les $19,000 que coûterait par mille un chemin de fer ayant trois pieds de voie, si l'on construit, comme on me l'affirme, un chemin de fer avec des rails de seconde qualité et avec des matériaux inférieurs d'un bout de la ligne à l'autre.

En prenant pour admis que le rapport de M. Jennings est exact du commencement à la fin, le coût d'un chemin de fer d'une largeur de voie de trois pieds, que l'on pourrait construire rapidement et à bon marché, gravissant les collines et ne nécessitant que très peu de travaux d'art, n'atteindrait pas le chiffre de $15,000 par mille que j'ai donné, l'on pourrait facilement en réduire le coût à $10,000.

Je n'ai pas l'intention de discuter ce sujet-là, mais je désire présenter à la Chambre quelques idées qui m'ont frappé en étudiant la question qui nous occupe.

L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) nous a dit cette après-midi que la politique du gouvernement et la sienne était celle-ci : le Canada pour les Canadiens. Je crois, cependant, M. l'Orateur, que nous, les membres de la gauche, avons de justes sujets de plainte.

Les honorables membres de la droite se sont appropriés, sans nous en donner crédit, tous les articles de notre programme. Nous n'avons pas d'objections de la chose, car nous sommes heureux de constater que les honorables membres de la droite se dépouillent de leurs vieilles erreurs et s'acheminent dans le droit sentier en adoptant cette politique : le Canada pour les Canadiens. Cependant nous nous rappelons tous qu'il n'y a pas encore plusieurs années ils préconisaient une politique de réciprocité absolue avec les Etats-Unis. Et l'honorable député de Guysborough était un des ardents champions de cette politique à la faveur de laquelle des marchandises américaines auraient pénétré, et sans acquitter aucun droit, dans ce pays et dans le district minier que nous nous efforcerons aujourd'hui de protéger.

Que serait devenu la politique : " le Canada pour les Canadiens," si l'on avait adopté la réciprocité absolue ?

Les Américains auraient eu la haute main sur les affaires de ce pays, quoique nous eussions fait d'énormes dépenses pour l'administration des lois dans les régions de l'ouest.

La politique nationale, une politique de protection pour le Canada, est celle qu'il faut à ce pays est celle qui conservera aux Canadiens l'ouest du Canada ; ce n'est pas la politique dont l'honorable député de Guysborough était peut-être un des plus zélés apôtres au temps jadis.

Un argument qu'ont fait valoir, le ministre de l'Intérieur, le ministre des Chemins de fer et Canaux, l'honorable député de Halifax (M. Russell) et beaucoup d'autres membres de cette Chambre, c'est que, sans la construction immédiate d'un chemin de fer, les terres minières du Yukon, sont sans valeur ; et que ces terres n'acquerront du prix que par les efforts de la compagnie.

Je nie cette proposition et je prétends que les terres minières que l'on a données à la compagnie sont précieuses, et que leur valeur est indépendante des efforts et du travail de la compagnie. Ces terres offrent de grands avantages aux prospecteurs et aux mineurs ; et il ne faut pas oublier qu'il y a aujourd'hui, dans la Colombie-Anglaise, de 5,000 à 10,000 prospecteurs qui traversent les montagnes et les vallées allant à la conquête du précieux métal ; et ce chiffre n'est rien comparé au nombre de personnes qui vont se rendre au district du Yukon durant l'année. On peut diviser ce chiffre de 5,000 ou de 10,000, par 2, 3 ou 5 et l'on n'aura pas encore atteint le nombre des chercheurs d'or dans ce district l'été prochain.

Supposons qu'ils trouvent de l'or, qu'arrivera-t-il ? L'une de ces deux choses : ou ils se feront inscrire et paieront un droit régalien de 10 pour 100 ; ou ils avertiront Mackenzie et Mann qui prendront la concession et ne paieront un droit régalien que de 1 pour 100.

Supposons que Mackenzie et Mann disent : " Vous allez explorer, et si l'un de vous découvre de l'or, qu'il vienne nous le dire ; nous vous donnerons votre claim et vous aurez à payer un droit régalien de 1 pour 100 au lieu de 10 pour 100. Si les dépenses de l'exploitation s'élèvent à $60, vous aurez un profit net de $39 au lieu de $30 que vous auriez, si vous teniez votre claim du gouvernement ?"

Le mineur n'hésiterait pas longtemps. Mackenzie et Mann pourraient dire de plus : Vous avez choisi un claim dans un bloc de terre pris par nous ; cependant, si vous consentez à nous faire connaître les résultats de vos travaux de prospection, non seulement nous vous donnerons neuf pour cent sur le droit régalien, mais nous vous accorderons d'autres avantages ; par exemple, vous payez $15 pour obtenir un permis, eh bien ! nous allons vous donner un titre absolu de propriété, de manière que personne ne puisse jamais vous gêner.

La déclaration faite par les honorables membres de la droite que ces entrepreneurs vont dépenser de l'argent pour ouvrir et développer ce territoire, n'est pas exacte, au contraire, des entrepreneurs n'auront qu'à se croiser les bras et à laisser travailler 10,000 ou 20,000 prospecteurs, sachant bien qu'il sera de l'intérêt de ceux-ci d'aller faire des arrangements avec Mackenzie et Mann plutôt qu'avec le gouvernement.

Mais supposons que ces hommes n'aient fait aucun arrangement avec Mackenzie et Mann, qu'arrivera-t-il ? Les chercheurs d'or iront se faire inscrire et ils constateront que Mackenzie et Mann ont pris possession de ces concessions minières une semaine ou deux avant eux ; les prospecteurs constateront qu'ils n'ont pas droit à leur claim et que Mackenzie et Mann possèdent trois milles sur six de toute l'étendue de ce territoire. Les hommes demanderont alors ce qu'ils peuvent faire ? Et on leur répondra qu'il est mieux pour eux de voir Mackenzie et Mann, et, de fait, ils seront obligés de traiter avec ces derniers.

Supposons encore que des hommes aient trouvé un riche gisement et qu'ils en aient extrait $50,000 ou $100,000 d'or et que cela soit sur une portion de terre réclamée par Mackenzie et Mann. Les entrepreneurs viendront dire au gouvernement que c'est son devoir de les protéger, qu'ils ont leur propriété par bon titre et ils demanderont à l'Etat de les dédommager des pertes d'or qu'ils ont ainsi faites. Ils prétendront que le gouvernement est obligé de protéger tout citoyen dans la jouissance de sa propriété, et surtout lorsque c'est le gouvernement lui-même qui a cédé la propriété, comme dans ce cas à Mackenzie et Mann.

Et partout et toujours, quel que soit l'aspect sous lequel nous envisagions la question, Mackensie et Mann ont l'avantage. Ils peuvent demander la protection du gouvernement pour chaque pied des terrains miniers qui leur sont donnés en pleine propriété ; et si le gouvernement ne leur assure pas une possession paisible, ou si quelqu'un s'empare de leur propriété ou de quelque partie d'icelle, ils ont un droit d'action contre l'Etat.

Le ministre de l'Intérieur a dit l'autre soir : Je défie qui que ce soit de me montrer, dans le contrat, une seule ligne qui crée un monopole. Mais c'est là simplement jouer avec les mots. Le monopole suinte de toutes les lignes du contrat du commencement à la fin.

Le ministre de l'Intérieur nous a dit qu'il y avait une autre charte pour Cassiar et le Caribou, et que le gouvernement de la Colombie-Anglaise avait accordé des subventions en argent et en terres, mais il s'est lui-même donné la réplique en nous déclarant que personne ne voudrait accepter cette charte.

Qu'est-il besoin de faire de telles comparaisons, quand nous savons tous que ce contrat crée un gigantesque monopole. Est-ce que l'honorable ministre ne nous a pas dit lui-même que l'histoire du monde n'a jamais fait mention de mines aussi riches en or ? Et n'a-t-il pas cité, en l'approuvant, le *World* de New-York qui dit que de Seattle seulement 200,000 personnes partiront pour les régions minières, et qu'en Europe, il y a plus de 10,000 personnes qui se sont adressées aux compagnie de transport et qui vont se mettre en route pour les champs aurifères du Yukon ? Voilà un état de choses absolument sans précédent. L'on s'est porté en foule vers l'Australie et le sud de l'Afrique où l'on a découvert de merveilleux gisements aurifères, mais jamais l'on n'a entendu parler d'un courant d'émigration comme celui qui part aujourd'hui de toutes les parties du monde et se dirige vers nos fameuses regions minières.

Est-ce que ce contrat ne crée pas un monopole ? Les entrepreneurs font couvrir les rivières de leurs bateaux, avant que personne puisse se rendre dans ce district. A peine leur chemin de fer sera-t-il complété qu'ils vont expédier là-bas les matériaux nécessaires à la construction de ces bateaux. Ils vont avoir un monopole réel, car ils posséderont la seule ligne de chemin de fer allant dans ce territoire et probablement aussi la seule ligne de bateaux.

Le gouvernement a donné à ces hommes une propriété qui se révélera peut-être d'une richesse

fabuleuse, dépassant tout ce que l'imagination peut rêver.

L'on a dit que Mackenzie et Mann peuvent se rendre en Angleterre et obtenir en vingt-quatre heures $20,000,000 sur la garantie de ces terres. Je suis convaincu que cette déclaration est vraie, vu l'état des esprits en Angleterre et l'affolement qui y règne.

Les gens après tout ne peuvent fermer les yeux sur le rapport de M. Ogilvie. Il y a là-bas, nous a déclaré ce dernier, l'autre soir dans sa conférence, une petite portion d'une vallée qui contient soixante à soixante-dix millions d'or; et cependant M. Ogilvie est un homme très modéré et très prudent, et c'est le seul homme qui, étant au courant de ces découvertes, nous en parle sans avoir perdu la tête. Et comme le disait le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), c'est le seul homme capable de marcher sur des couches d'or, sans éprouver même le désir de les posséder.

Et cette petite vallée qui contient de 60 à 70 millions de dollars dans son sein, n'est pas le seul gite aurifère de ce district. Si les entrepreneurs peuvent seulement découvrir une crique Bonanza avec ses 60 ou 70 millions de dollars, quelle merveilleuse fortune sera la leur? Supposons qu'ils n'aient que la moitié de ce que je viens de mentionner—bien que j'aie prouvé au moyen de la carte du district qu'ils peuvent mettre la main sur le tout—supposons qu'il n'en aient que la moitié ou $35,000,000, c'est encore une somme honnête.

Je puis dire que pour extraire cet or il n'est pas besoin de dépenser un dollar pour un dollar, ni 95 cents, ni 50 cents, car nous savons que de semblables criques, un seul homme peut retirer des centaines de dollars par jour, quand les autres pauvres diables gravissent les montagnes, prospectant, dépensant leur argent et n'obtenant rien en retour.

Le ministre de l'Intérieur nous a aussi demandé: pourquoi d'autres personnes ne se présentent-elles pas? Et il nous a affirmé que personne aujourd'hui ne pouvaient faire une offre meilleure que celle de Mackenzie et Mann. Mais ce qu'il y a de pire dans toute l'affaire, c'est que l'on n'a demandé à personne de faire une offre. Le gouvernement avait le temps de demander des soumissions, mais il ne l'a pas fait.

Le bulletin des douanes nous apprend que l'on a payé $21,000 pour les droits sur les marchandises destinées à ce territoire pendant l'année 1895-96. Il y avait là des milliers de personnes attirées par l'or qu'on y avait découvert et l'on payait $10 pour une journée de travail parce que les profits réalisées sur l'or qu'on extrayait permettaient de donner ce salaire.

L'on nous dit que les mineurs qui ne trouvaient pas une once d'or par jour dans un certain endroit, avaient l'idée d'aller ailleurs pour en avoir en plus grande quantité.

Le gouvernement savait depuis longtemps que le Yukon était un district minier d'une grande richesse. Dans le mois de juillet dernier, le rapport de M. Ogilvie a été publié, les mineurs sont revenus avec de l'or, et nous avons eu des preuves incontestables et nombreuses que l'on avait fait les plus précieuses découvertes d'or dont le monde eut peut-être jamais été témoin. Le ministre de l'Intérieur lui-même s'est mis en route et a rencontré dix ou douze mille hommes à Skaguay et à Dyea et des milliers d'autres dans les villes du littoral; et comment alors pouvait-il ignorer ce qui se passait? Pourquoi n'a-t-il rien fait dans ce temps-là, au sujet des moyens de transport? Pourquoi n'a-t-il pas laissé savoir au peuple canadien qu'il voulait construire un chemin de fer? Pourquoi le gouvernement et l'honorable ministre n'ont-ils pas exposé leur programme? Si l'on avait parlé alors, j'ose affirmer que sans sortir des limites du Canada, l'on aurait trouvé une foule d'entrepreneurs solvables qui auraient soumissionné. MM. Mackenzie et Mann n'ont pas le monopole de l'esprit d'entreprise,—quoiqu'il faille bien leur concéder un esprit d'un certain genre qui les distingue de tous les autres,—il y a au Canada un grand nombre d'entrepreneurs qui peuvent, aussi bien que ces deux hommes, exécuter ces travaux avec succès et rapidité. Mais, M. l'Orateur, le peuple de ce pays ne connaissait pas les projets du gouvernement et ne savait pas que celui-ci voulait construire un chemin de fer.

Si le gouvernement eut inséré six lignes dans le *Globe* ou dans le *World*, de Toronto, ou dans quelques-uns des grands journaux du pays, tout homme au Canada qui se serait senti disposé à se lancer dans cette entreprise, aurait soumissionné, et le gouvernement aurait eu des offres par vingtaines. Au lieu de cela, le gouvernement a eu de longues négociations secrètes, en cabinet particulier, avec Mackenzie et Mann, ainsi qu'avec ce M. Hamilton Smith dont il a été question il y a quelques instants.

Le MINISTRE DU COMMERCE: De quelle autorité mon honorable ami (M. Wallace) fait-il une telle déclaration?

M. WALLACE: Est-ce qu'il n'y a pas eu des négociations avant de signer le contrat? Le ministre de l'Intérieur dit qu'il y en a eu.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Pas avec Hamilton Smith.

M. WALLACE: J'ai compris que le ministre de l'Intérieur avait lu une lettre de Hamilton Smith.

Le MINISTRE DU COMMERCE: L'honorable député songe à M. Kersey, un tout autre homme.

M. WALLACE: Je confondais les deux noms; je supposais qu'ils faisaient partie de la même société. Fort bien! M. Kersey, un new-yorkais, avait été en communication avec le gouvernement, M. Hamilton Smith est venu à une époque ultérieure—je ne puis dire si c'est avant ou après la signature du contrat. Mais MM. Mackenzie et Mann, eux, ne sont pas venus au dernier moment, car le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit que le comité du Conseil privé, comprenant la plus plupart de ses membres, avait eu des entrevues de jour en jour avec ces messieurs, et qu'on les avait même suppliés à genoux d'exiger une moindre quantité de terres, mais qu'ils étaient inflexibles, et qu'ils avaient refusé d'y consentir. Combien de temps ces négociations tentées auprès de MM. Mackenzie et Mann ont-elles duré, c'est ce que j'ignore.

Je ne vois ni le ministre de l'Intérieur, ni le ministre des Chemins de fer et Canaux en cette Chambre, et je trouve qu'il y a lieu de s'en plaindre avec raison. Nous discutons un contrat des plus importants, auquel ces deux messieurs ont apposé leurs signatures; nous faisons des assertions et nous posons des questions, et nous avons besoin de renseignements complets au sujet de cette affaire; et les deux honorables ministres, spécialement chargés de négocier l'arrangement, brillent par leur absence.

Nous sommes les représentants du peuple canadien ; je suis le mandataire de 42,000 électeurs, appartenant à toutes les conditions, et quand je pose à ces ministres une question au sujet de cette matière, ni l'un ni l'autre n'est ici pour y répondre maintenant comme durant une grande partie de ce débat.

Je suis enchanté de constater que mes quelques paroles de blâme ont eu un certain effet. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), qui vient d'arriver, nous apparaît avec la physionomie innocente d'un homme qui ne saurait pas ce dont il s'agit. Je lui apprendrai immédiatement que je commentais ce fait, savoir : que dans tout le cours de cet important débat au sujet d'un document soumis à notre considération, et signé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, ou quelque autre en son nom, et par le ministre de l'Intérieur, nous avons été rarement favorisés de la présence de ces deux ministres dans la Chambre. Je faisais allusion au fait qu'il avait de propos délibéré erronément représenté ce que j'avais dit ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : De propos délibéré ?

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit retirer cette parole.

M. WALLACE : Il a fait de propos délibéré, M. l'Orateur, une affirmation que j'ai prouvée être une représentation erronée de mes paroles. Il a déclaré—je demande pardon à la Chambre de m'occuper de la question une seconde fois, pour le bénéfice de l'honorable ministre—que j'avais prétendu que les entrepreneurs du chemin de fer projeté allaient demander $100 pour le voyage. M. l'Orateur, je n'ai jamais dit cela. Je viens de lire ce que j'ai déclaré, et j'inviterai l'honorable ministre des Chemins de fer et des Tramways—car il devra être le ministre des tramways après la construction de celui-ci—à parcourir le rapport de mon discours, et il constatera que je n'ai rien dit qu'on puisse interpréter dans le sens qu'il a affirmé. Je sais que dès qu'il fera cette recherche, il s'empressera de s'excuser ; mais je ne lui demande pas d'excuses, je fais seulement ma déclaration à la Chambre.

Autre assertion de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Il a dit que j'avais estimé le nombre des voyageurs à 250,000. Certes, voilà qui prouve qu'il est bien mauvais arithméticien, car si j'avais fait cette estimation-là, à $100 par tête, cela formerait $25,000,000. Si, cependant, la moitié de ce nombre devait quitter la contrée, cela ferait $12,500,000. Si 250,000 personnes s'y rendaient, considérant, d'après la propre estimation de l'honorable ministre, qu'il faudrait à chacune d'elles une tonne de provisions, et supposant que le taux requis fût de $50 la tonne, cela formerait $12,500,000. L'ensemble des recettes serait de $50,000,000 en un an, dans le cas où le nombre attribué à mon estimation serait exact.

Eh bien ! j'ai estimé le nombre de ces voyageurs au cinquième de ce chiffre seulement, c'est-à-dire à 50,000. J'ai dit d'abord que si 100,000 personnes s'y rendaient, et 50,000 en revenaient, les recettes provenant du transport des voyageurs et des marchandises s'élèveraient à $20,000,000 ; et ensuite j'ai dit que si la moitié de ce nombre s'y rendait, les recettes seraient de $10,000,000 contre un ensemble de dépenses de $4,000,000 imputables sur le capital, étant le montant requis pour l'établissement et la mise en exploitation de la ligne de vapeurs et du chemin de fer. Telle est la proposition que j'ai soutenue, et je la signale à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Tramways.

Maintenant, M. l'Orateur, en réponse au défi de l'honorable ministre de l'Intérieur, voici une lettre de M. Hamilton Smith, qu'on me dit avoir paru dans les journaux de ce soir. J'en ai une copie ici, que l'honorable député d'York-est a lue en cette Chambre aujourd'hui, et dont voici un passage :

Si le gouvernement insiste encore exclusivement sur la voie de la rivière Stikine, nous la bâtirons, aux conditions générales contenues dans le contrat provisoire conclu avec MM. Mackenzie et Mann, pour 1,000,000 d'acres de terres, mais sans le droit au prolongement par le côté ou l'extrémité des blocs de terre.

Le gouvernement sait à quoi s'en tenir, je crois, sur nos ressources financières pour l'exécution d'une semblable entreprise, mais s'il avait des doutes à cet égard, il lui suffirait de télégraphier à Londres pour obtenir promptement les renseignements voulus.

Je demanderai au très honorable premier ministre, de vouloir bien, lorsqu'il produira les lettres de ces messieurs, comme il a promis de le faire demain, de produire en même temps les lettres de créances dont ils ont accompagné leurs lettres.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a défié la Chambre—j'ignore pourquoi il l'a fait,—ainsi que tout le pays, de présenter un homme qui se chargerait de l'entreprise aux mêmes conditions. Il a dit :

Il n'y a pas un homme aujourd'hui qui soit prêt à faire cette offre ni une meilleure.

Eh bien ! voici une société d'hommes de la plus haute réputation—les Rothschild, nous dit-on, dont le nom équivaut à immensité de richesse et de solvabilité—qui dit que pour un million d'acres de terres— non pas trois millions et trois quarts—elle est prête à accepter le contrat dont Mackenzie et Mann ont passé avec le gouvernement, je dis à celui-ci : Qu'allez-vous faire à ce sujet ? Je dirai à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton), qui n'est pas ici, à ce ministre qui a porté l'autre jour le défi dont j'ai parlé, défi qui voulait dire, s'il signifiait quelque chose : Produisez votre offre ; et alors, si elle est de bonne foi, nous l'accepterons ; je lui dirai : " Eh bien ! voici l'offre que vous défiez le monde de produire, qu'allez-vous faire à son sujet ? " Le parlement du Canada n'est pas lié d'un iota à ce contrat, nous devions être consultés. Tous les organes du gouvernement nous annonçaient que le parlement devait se réunir vers le premier janvier. En présence de ces matières dont il avait à disposer, le parlement aurait pu se réunir le premier décembre.

Voici un fait important, un fait sans précédent. Cette session tout entière va probablement être consacrée à la considération de l'affaire du Yukon. Ça va être évidemment une session de Yukon. Pourquoi n'avoir pas convoqué le parlement pour le premier décembre ou le premier janvier, et ne pas nous avoir consultés avant de faire cet arrangement ? Et à propos du défi jeté par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton), je demanderai au gouvernement ce qu'il va faire au sujet de cette offre de construire le chemin pour un million d'acres de terre, au lieu de 3,750,000.

L'honorable ministre de l'Intérieur a donné lecture d'un article de certain journal commercial de

New-York, l'autre jour, lequel est une perle. M. l'Orateur, cet article n'a pas été écrit à New-York, mais il l'a été à Ottawa.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Par "Onlooker," ou par quelque autre de la même espèce ?

M. WALLACE : Non, car "Onlooker" a des opinions différentes.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il peut les avoir changées.

M. WALLACE : Cet article, publié dans le *Commercial Advertiser* de New-York, dans son numéro du 4 février, sous le titre de "Le chemin de fer du Klondike," a été lu par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton). J'ai trouvé ceci :

L'économe gouvernement du Canada, ne risque aucun argent dans l'entreprise du chemin de fer projeté. Les entrepreneurs ont réclamé une subvention, et insisté sur le fait qu'on ne pouvait s'attendre à ce qu'ils construisissent le chemin sans subvention.

Où le *Commercial Advertiser* de New-York a-t-il obtenu cette information ? J'ai parcouru les renseignements officiels, j'ai lu le manifeste du *Globe*, que le ministre de l'Intérieur a déclaré être une déclaration officielle concernant le cas, et il n'y a là rien dans ce sens. Où le journal de New-York alors a-t-il pris cette information ? Il n'aurait pu l'obtenir que des parties au contrat, c'est-à-dire du gouvernement ou de Mackenzie et Mann. Eux seuls auraient pu fournir cette information ignorée du public. Où donc le *Commercial Advertiser* de New-York l'a-t-il eue ? Je répète ce que j'ai dit : cet article doit nécessairement avoir été écrit par le ministre des Chemins de fer et Canaux ou par Mackenzie et Mann.

L'article continue :

Mais sir Wilfrid et ses collègues on tenu ferme, et tout ce que les entrepreneurs reçoivent du gouvernement, c'est une concession de terres situées le long de la voie.

Eh bien ! cela n'est pas exact. Ils ne reçoivent pas une concession de terres situées le long de la voie. Ils ne reçoivent pas une seule acre de ces terres situées le long de la voie. Les terres ou le roc qu'on leur accorde, sont situés à des centaines de milles de la partie la plus rapprochée du chemin de fer. Cependant, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a cité cela à titre d'exposé exact de la question et du sentiment américain à son sujet, et cela prouve, dit-il, qu'un étranger, parfois, découvre des choses ignorées au pays.

L'affaire est considérée comme la meilleure que le Canada ait jamais faite dans la négociation d'une convention relative à un chemin de fer.

Voilà qui règle le point. Cet article doit avoir été écrit par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Il est fier de son œuvre.

Le nouveau chemin de fer sera certainement court, mais le fait qu'on va le faire construire sans dépenser un sou des deniers publics à son sujet, constitue un grand contraste avec la prodigalité de sir John Macdonald et de ses collègues par le passé. Mais comme la terre ne vaudra jamais rien sans le chemin de fer, et qu'elle ne peut acquérir de la valeur par lui....

Qui a écrit cela ? Je suis d'avis que ce doit être Mackenzie et Mann.

...que dans le cas où l'on découvrirait certains gisements aurifères qu'on y croit exister.

Il n'y pas là de chemin de fer à présent, M. l'Orateur, et pourtant la crique Bonanza se vendrait plusieurs millions de dollars aujourd'hui. Cependant, l'auteur de cet article—et le ministre de l'Intérieur le cite en l'approuvant, trouvant que des étrangers ont pu découvrir la vérité que nous ne pouvions pas constater nous-mêmes dit :

Comme la terre ne vaudra jamais rien sans le chemin de fer et qu'elle ne peut acquérir de la valeur par lui que dans le cas où l'on découvrirait certains gisements aurifères qu'on y croit exister.

Mais nous les y avons découverts. Voilà ce dont on ne peut plus douter ; et puis, le chemin de fer doit être bâti, nous possédons les rapports de M. Ogilvie, ainsi que le fait qu'on extrait de ces vallées des millions de dollars en quelque mois. Cependant, ce journal new-yorkais, cité par le ministre de l'Intérieur, pour nous éclairer, nous, Canadiens, dit :

Que dans le cas où l'on y découvrirait certains gisements aurifères qu'on croit y exister.

Ensuite, pour nous rendre fiers de la belle affaire que nous avons faite, l'article continue ainsi :—

Un organe du gouvernement d'Ottawa remarque avec joie que le Canada tient maintenant la clef de la région aurifère, et que celui-ci peut imposer sa loi aux Américains. On aurait pu se garder de faire cette vantardise tant que le chemin de fer n'aurait pas été fini. Des obstacles physiques ou un coût excessif peuvent empêcher absolument les entrepreneurs de le bâtir suivant les termes du contrat.

Quoi donc ! nous possédons tous les renseignements aujourd'hui. M. Jennings nous a fait un rapport concernant toute la voie ; il n'en est pas une seule partie sur laquelle il ne nous ait pas fait rapport, mentionnant toutes les difficultés qu'elle comporte, et il nous a fait une estimation de ce que coûtera la construction d'un chemin de premier ordre. Nous ne marchons pas, ni les entrepreneurs non plus, dans les ténèbres. Or, ceux-ci bâtiront ce chemin, qu'on soit sans crainte à cet égard, M. l'Orateur ; ils recoivent une gratification telle, qu'ils le bâtiront en assez peu de temps. Je n'ai pas le moindre doute qu'ils pourraient vendre dans le plus bref délai d'avis, dans les villes américaines, le monopole virtuel que le bill leur accorde. Ils pourraient vendre cela, puis bâtir le chemin et construire les vapeurs et il leur resterait encore de forts bénéfices, puisqu'ils pourraient réaliser des capitaux pour huit fois le coût de ces travaux.

Eh bien ! je voudrais voir le gouvernement étudier ce point. Il a constaté, j'en suis sûr, avoir agi précipitamment—mais non pas trop hâtivement dans le sens propre du mot, car il ne s'est pas asse hâté d'agir.

Comme je l'ai signalé, on savait l'excessive richesse de la région du Yukon, il y a sept mois. Au mois de juillet des rapports dignes de foi nous apprirent que des millions de dollars avaient été tirés de cette région. On sut cela non seulement par M. Ogilvie, mais par ce qu'on nous avait annoncé avant la réception des rapports de celui-ci. Ne savait-on pas que tout le monde faisait ses préparatifs de départ pour le Klondike ? Cependant, le gouvernement se croisait les bras. Il y avait à peine un ministre à Ottawa ; il pouvait s'y trouver un ministre ou deux. Tous s'étaient dispersés aux quatre coins de la terre. Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) s'était rendu au bord de la mer ; le ministre des Chemins de fer, je ne sais où ; et l'on ne s'occupait pas de cette affaire qui aurait dû

absorber toute leur attention, et qui réclamait tout leur temps et tout leur talent. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), naturellement, comme on le sait, était en Angleterre, formant partie de l'administration impériale pour le moment, et ne pouvait être ici. Mais nous avions pour le remplacer—j'allais dire un meilleur homme—le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), un homme d'Etat expérimenté, un homme rompu aux affaires. Je regrette que la santé lui ait fait défaut, car alors, nous aurions pu, par suite de la provocation d'une décision pratique de la part du gouvernement, à qui la matière aurait été signalée d'une manière efficace, voir, je pense, des résultats différents.

Le gouvernement était en état en août ou septembre dernier d'avertir le pays qu'il se proposait de bâtir un chemin, s'il était possible d'en bâtir un, et d'établir une voie de communication avec cette région avec autant de célérité que le permettraient l'énergie, l'argent et le talent. Tel n'est pas toutefois ce qu'il a fait. Le gouvernement prétend avoir été vigilant et actif : le contraire est la vérité. Il a pourvu, il est vrai, à l'administration de la justice, etc., dans la contrée : mais pour ce qui concerne l'aspect commercial de la situation, il n'a pas été du tout à la hauteur de la tâche.

Même en matière d'administration, qu'a-t-il fait? On nous a annoncé qu'il avait adopté une série de règlements par lesquels des morceaux de terrain devaient être donnés alternativement aux mineurs et au gouvernement. On nous a déclaré peu après que ces règlements étaient abrogés. Plus tard encore, nous avons appris que de nouveaux règlements avaient été adoptés stipulant que les mineurs et le gouvernement auraient alternativement de plus grands morceaux de terre.

Je suis aise de constater que l'autre membre du gouvernement (M. Sifton) dont la signature est apposé au bas du contrat qui fait l'objet de ce débat, vient d'entrer dans la Chambre.

Non seulement nous nous plaignons de ce que le gouvernement n'a pas compris l'urgence de ce cas-ci, mais nous disons que lorsqu'il l'a en partie compris, il a agi directement contre tous les principes auxquels un gouvernement doit s'inspirer. Nous constatons maintenant que M. Kersey, MM. Mackenzie et Mann, et M. Hamilton Smith, représentant des Rothschild—ce dernier après la signature du contrat seulement, peut-être,—savaient quelque chose au sujet de l'affaire ; mais nul autre n'en savait rien. Pourquoi n'avoir pas permis à tous les citoyens du Canada et à tout le monde de savoir à quoi s'en tenir à cet égard, afin que les hommes assez entreprenants pour s'engager dans un syndicat ayant pour but de construire ce chemin puissent avoir l'occasion de le faire. Si MM. Mackenzie et Mann devaient se retirer demain, nombre d'hommes et d'associations se présenteraient pour les remplacer à un jour d'avis. Eh ! M. l'Orateur, il échoit à ces messieurs la subvention la plus riche qui n'ait jamais été accordée à une compagnie nulle part.

On peut dire que les richesses accordées par le contrat sont encore à déterminer. Il n'en est rien.

La population est prête aujourd'hui à acquérir de ces terres. On nous a dit que ceux qui avaient la bonne fortune d'obtenir le privilège de draguer les rivières, ont déjà fait des opérations financières, c'est-à-dire qu'on leur a payé de forts montants pour des claims qu'ils avaient obtenus du gouvernement. Et comme je l'ai fait remarquer, grâce aux facilités acquises par MM. Mackenzie et Mann, par suite du choix des terres, il sera de l'intérêt de tout mineur de faire affaire avec la compagnie, au lieu de s'adresser au gouvernement, et de communiquer les découvertes qu'il a faites à cette compagnie qui a la faculté de leur donner du prix. Le gouvernement est impuissant à faire concurrence à cette compagnie-là. Les heureux entrepreneurs pourraient vendre ces terres pour un prix énorme aujourd'hui, peu importe leur valeur réelle.

Je dis donc que le gouvernement n'a pas été le gardien fidèle des intérêts du peuple. Il a livré le plus grand héritage contenu dans peu d'espace qu'on ait jamais découvert au Canada. Je prétends qu'on devrait faire de nouveaux arrangements et obtenir de meilleures conditions dans l'intérêt du pays.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : M. l'Orateur, je suis sûr que vous croyez comme moi que l'honorable préopinant a consacré à la question autant de temps que tout autre à la gauche ou, peut-être, à la droite, à l'exception de quelques-uns. Les critiques de ce membre sont généralement de nature à mériter le respect et à exiger une réplique. Cependant, m'est avis qu'il a lui-même conscience de la faiblesse de sa cause, telle que présentée. Il avait déjà parlé auparavant sur le sujet, et je n'ai rien à lui reprocher parce qu'il rétablit sa position sur certains points au sujet desquels il a été mal compris. Je trouve qu'il a raison de faire cette correction, et ceux qui n'avaient pas compris ce qu'il prétend avoir dit ont accepté sa déclaration. Mais, en ma qualité d'homme d'affaires, j'ai la conviction qu'il lui était difficile de garder son sérieux en donnant les chiffres qu'il s'est permis de fournir.

Il est difficile de croire qu'un député peut employer des chiffres comme ceux-là, solennellement, dans une assemblée délibérante. Dire que dans cette entreprise de ce qu'il appelle un tramway, dont les tarifs de transport n'ont pas été fixés par l'exécutif, les entrepreneurs feraient un profit de $6,000,000 en sus d'une dépense de $4,000,000, en un an, voilà qui dépasse un peu ce qu'il pourrait croire lui-même, il me semble, tout en n'ayant pas de doute qu'il est parfaitement convaincu de la vérité de ses déclarations lorsqu'il parle sérieusement.

Tout comme l'honorable préopinant, l'honorable député d'York-est (M. Maclean) pense avoir introduit un nouvel élément dans ce débat. Ces messieurs ont cité une offre qu'ils allèguent avoir été faite, comme la chose a paru dans le *Journal* de ce soir, par certain M. Hamilton Smith, qui offre de bâtir ce chemin pour une quantité de terres beaucoup moindre que celle accordée, c'est-à-dire pour environ 1,000,000 d'acres. L'honorable député d'York-est (M. Maclean) nous a déclaré, je crois, avant que le *Journal* publiât cela, que ça paraîtrait dans ses colonnes ce soir.

M. MACLEAN : J'ai cité cette offre du *Journal* même.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ignorais que le *Journal* fût publié de si tôt. J'allais justement demander à l'honorable député s'il avait une idée de la manière dont ce journal a obtenu cette information.

M. MACLEAN: C'est un secret de journal. Envoyez-le demander au rédacteur.

Le MINISTRE DES DOUANES: Peut-être l'honorable député peut-il nous éclairer un peu plus. Qui a aidé à M. Hamilton Smith à produire cette lettre?

M. MACLEAN: Demandez-le-lui.

Le MINISTRE DES DOUANES: Ce monsieur de même que l'honorable député dYork-est, a dit qu'il représente les Rothschild. C'est ce que nous ne comprenons pas très bien. Voilà une offre faite après la signature du contrat, après qu'il eut été publié. Si je comprends bien, les Rothschild sont une maison honorable. M. Maitland Kersey, dont l'honorable député a parlé, a déclaré représenter les Rothschild. Nous n'avons pas plus de raison de douter de sa parole, que de celle de l'autre. Et puis, M. Kersey, nous dit-on—et l'opposition l'a invoqué,—a offert de construire ce chemin pour $6,000 par mille, avec un supplément de $1,000 par mille pour un chemin à traîneau qui devait le précéder, espérant que le gouvernement de la Colombie anglaise, fournirait ce supplément. Cette offre n'a pas été acceptée. Agissant suivant ce qu'il croyait dans l'intérêt public, le gouvernement résolut de ne pas payer d'argent public pour la construction de ce chemin de fer. Ce fait fut communiqué à M. Kersey, un délai lui fut accordé pour se consulter avec ses mandants, vrais ou prétendus, parmi lesquels se trouvaient les Rothschild. Avant la signature du contrat, ce monsieur nous écrivit qu'après s'être consulté avec ses mandants—car il s'était rendu en Angleterre pour leur soumettre le projet—ceux-ci refusèrent de s'occuper de l'entreprise moyennant une subvention en terres seulement—bien qu'on lui fait entendre que cette subvention pouvait s'élever à environ 25,000 acres par mille. Et cependant la gauche nous produit une offre qu'elle dit avoir été faite par quelqu'un qui représente ou qui est appuyé par les Rothschild, par laquelle on a proposé d'accepter 1,000,000 d'acres au lieu de 3,750,000. Mais M. Kersey, le représentant des Rothschild et d'autres, a déclaré refuser d'accepter l'entreprise moyennant 3,750,000 acres.

M. MACLEAN: Je n'ai pas dit que M. Hamilton Smith représentait les Rothschild. J'ai dit qu'il représentait des gens qui valaient les Rothschild. et qu'il avait fait connaître son mandat, et si l'honorable ministre veut saisir la Chambre de la chose, il ajoutera beaucoup à la discussion.

Le MINISTRE DES DOUANES: Je demande pardon à l'honorable député. Je ne fais pas précisément allusion à ce qu'il a dit. Je suppose que l'honorable député d'York-ouest ne se lève pas pour dire qu'il n'a pas affirmé en cette Chambre qu'il représentait les Rothschild, car il nous l'a dit plus d'une fois dans le cours de ses remarques. Nous ne le nions pas. Ce que je désire comprendre, c'est la manière dont M. Kersey, représentant les Rothschild, ainsi qu'il le dit, leur a donné à entendre que le gouvernement canadien était prêt à donner environ 3,750,000 acres de terre pour la construction de ce chemin de fer, avant que le contrat fût signé, et qu'il avait demandé un délai pour les consulter, et que le gouvernement avait accordé le délai nécessaire, et qu'ils avaient refusé d'accepter, et qu'alors un autre particulier s'était présenté se disant appuyé par les Rothschild, après que le contrat est signé, offrant d'exécuter l'entreprise pour un million. Je ne crois pas que cette dernière offre de M. Hamilton Smith vaille grand chose. Je doute que l'honorable député puisse donner au *Journal* de nouveaux renseignements à ce sujet. Cependant, si l'honorable député ou quelqu'un de ses associés peut induire un autre particulier à faire un offre par écrit, maintenant que le contrat est signé. . . .

M. MACLEAN: Accepteriez-vous cette offre, si elle était bonne?

Le MINISTRE DES DOUANES: Nous pourrions peut-être demander à ce monsieur de faire une offre de ce qu'il donnera pour un million d'acres de terre, sans que nous ayons à dépenser un seul dollar pour la construction de la route. Qu'il nous fasse une offre, et nous dise ce qu'il donnera pour un million d'acres, et alors, nous nous assurerons de la valeur de cette terre. L'honorable député ferait-il cela? J'ose dire qu'il est très intime avec ce M. Hamilton Smith. Nous fera-t-il une offre pour un million d'acres de terre à tant l'acre sans la dépense d'un dollar pour le chemin? Le gouvernement et le parlement examineront la chose. Nous aimerions avoir une offre de cette nature. Cela semblerait plus pratique que de venir faire cette offre maintenant.

Sir CHARLES TUPPER: Mon honorable ami me permettra-t-il de demander au ministre de l'Intérieur s'il a eu des pourparlers avec M. Hamilton Smith avant que le contrat fût signé. Je suis à même de dire que j'ai vu le mandat de M. Hamilton Smith, et je suis prêt à déclarer qu'il représente une demi-douzaine de corporations financières les plus puissantes de Londres.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): J'éprouve un très grand plaisir à répondre à l'honorable député, et à lui dire de la manière la plus formelle, que je n'ai eu aucun pourparlers avec M. Hamilton Smith, et que M. Hamilton Smith n'a eu aucun pourparlers avec moi avant que le contrat fut signé.

Sir CHARLES TUPPER: Ni directement ni indirectement?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Ni directement ni indirectement. Je puis ajouter qu'un gentleman, en une certaine occasion, au cours d'une conversation, m'a dit qu'il y avait un monsieur Hamilton Smith qui était disposé à venir me voir pour discuter la question d'un chemin de fer du Yukon. Mais M. Hamilton Smith n'est pas venu me voir, et n'a jamais eu de pourparlers avec moi, c'est-à-dire avant que le contrat fût signé.

Le MINISTRE DES DOUANES: Une question a été posée et l'on y a répondu. L'honorable député qui a repris son siège a aussi fait allusion à un fait qui a été mentionné par plusieurs, et je regrette beaucoup de le voir prendre cette attitude, jeter des doutes sur la route qui a été choisie pour le chemin de fer. Une raison très forte qui nous a portés à insister sur la route qui a été choisie, c'est

que nous la considérons virtuellement comme une route entièrement canadienne ; et il me fait plaisir de savoir que le chef de l'opposition qui, quoiqu'il ait trouvé des raisons pour changer d'opinion en ce qui concerne le contrat dans son ensemble, n'hésite pas à déclarer que, à son avis, le tracé choisi est la route par excellence, qui devait absolument être choisie par le gouvernement canadien comme la route purement canadienne, et je la considère ainsi, malgré les énoncés qui, je crois, ont été faits du côté de la gauche, qu'elle n'est pas désirable, vu la position particulière dans laquelle nous sommes à l'égard de la nation voisine au sujet de cette matière. Nous avons en vertu d'un traité le droit de naviguer sur la rivière Stikine, ainsi que l'honorable député le sait, et nous nous appuyons sur l'hypothèse que cette nation est une nation honorable et que nous n'avons aucune raison de douter qu'elle ne respecte pas nos droits assurés par des traités.

Les honorables membres de la gauche nous disent que nous serons soumis aux règlements de douanes, que nous n'aurons pas la liberté de transborder, que nous devrons payer un droit, et ils soulèvent toutes ces objections contre cette route. Ils préconisent une autre route qui, incontestablement, traverse un territoire qui, au temps présent,—quoique nous ne puissions admettre la validité de leurs prétentions,—est en la possession des Etats-Unis, où les honorables députés savent bien que nous ne pourrions pas avoir de communications directes, à moins que des arrangements ne soient faits avec nos voisins, relativement au territoire auquel les traités ne s'appliquent pas, et où il faudrait régler la question des frontières avant que l'on puisse prendre possession. Nous avons choisi une route où où nous croyons avoir le droit, le droit incontestable de passer comme Canadiens, et où, s'il est nécessaire de faire des transbordements, la nation voisine ne nous refusera jamais par des règlements de douane, de facilités pour cet objet. La route préconisée par l'honorable député et autres membres de la gauche, qui diffèrent avec les membres de la droite est par le sentier de Dalton, une route par laquelle, s'il arrivait que les prétentions des Américains fussent reconnues comme fondées et qu'il fut reconnu que le territoire est leur propriété, il serait impossible de continuer un chemin entièrement et indiscutablement canadien. Mais en adoptant cette route, dans le cas où il surgirait des difficultés, au sujet de la navigation sur la rivière Stikine, ce que nous ne prévoyons pas, et si l'on jugeait à propos que le Canada eût un port océanique canadien, nous avons cru que c'était la seule route par laquelle nous pouvions atteindre ce résultat.

Nous avons déjà reçu les règlements faits par le gouvernement des Etats-Unis au sujet de la navigation du Yukon. Il a fait des règlements qui autorisent le transbordement sur le Yukon ; et vu l'adoption de ces règlements, nous n'avons pas le droit de supposer qu'il s'élèvera des difficultés en ce qui concerne la navigation de la Stikine qui est couverte par le traité, et je ne suis pas prêt à admettre que l'on puisse faire des objections au sujet de cette rivière. Je ne doute pas qu'un steamer partant pour la Stikine, par Wrangel, ne soit par les officiers de douanes des Etats-Unis, autorisé à transborder sa cargaison sur un autre steamer pour remonter la rivière, en se faisant donner un reçu constatant que les droits d'entrée et de sortie ont été acquittés. Voilà tout ce qu'ils auront à voir. Je ne prévois pas la moindre difficulté de ce côté-là. En parlant d'une route entièrement canadienne, il est entendu qu'il s'agit de la route à l'étude, cette route que le gouvernement a demandé au parlement d'adopter.

Au sujet du coût de la route, l'honorable député d'York-ouest, dans une occasion précédente, l'a estimé à $15,000 le mille. Ce soir, il a corrigé ses chiffres et déclaré qu'on pouvait le construire moyennant $10,000 le mille. Cependant, l'honorable député sait très bien qu'il a été spécialement stipulé dans le contrat que le chemin doit être fait d'après le type du Kaslo et Slocan. Je vais lire une lettre signée par William Baillie et publiée par le *Citizen* d'Ottawa du 15 de ce mois. La voici :

CHEMIN DE KASLO-SLOCAN.

A M. le rédacteur du *Citizen*.—Un article de fond publié dans votre numéro de ce matin, se termine ainsi :—"Ceux qui connaissent le chemin de fer minier de Kaslo-Slocan savent que c'est en faire un éloge outré que de le choisir comme type d'un chemin de fer comme celui que l'on se propose de construire de la Stikine au lac Teslin."

Relativement à cette question, la conclusion à tirer de votre observation, c'est que le Kaslo-Slocan est un chemin mal construit et insuffisant. Pendant une partie considérable de la période de construction de cette route, j'ai été secrétaire de la compagnie, et je sais quelque chose de la nature des travaux exécutés. Les fondations du chemin de fer n'ont pas présenté de difficultés, si ce n'est sur trois ou quatre milles d'une distance d'environ trente milles. Le coût total de la construction a été d'à peu près $600,000, soit $20,000 par mille, ce qui, pour un chemin à voie étroite sur une voie relativement facile, est un prix élevé, et comme il n'a pas été dépensé un seul cent mal à propos dans ces travaux, nous verrons que la route peut être prise comme un modèle de la construction de chemins de fer de premier ordre. Il n'y a pas, dans l'Amérique du Nord, de chemin de fer de montagne mieux construit. Le chemin de fer a donné la plus grande satisfaction possible à la population qu'il dessert. Son administration est extrêmement populaire dans le district, et si la route Glenora-Teslin, quand elle sera terminée, peut répondre aux besoins du public d'une manière aussi complète, en ce qui concerne le transport des voyageurs et des marchandises, elle obtiendra un succès que l'on obtient rarement dans la construction et l'administration d'un chemin de fer.

Votre, etc.,

WM. BAILLIE.

Le gentleman qui a écrit cette lettre et qui, d'après ce qu'il dit lui-même, est en mesure de connaître la nature de la route, laquelle est prise comme type du chemin du Yukon, constate que, bien qu'elle ait été construite avec une grande économie, elle a coûté $20,000 par mille.

M. WALLACE : L'honorable ministre sait-il que des obligations ont été données aux entrepreneurs, lesquelles furent vendues à très grande réduction, ce qui a réduit beaucoup le coût en argent de la construction ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'en sais rien. J'ai lu une lettre écrite par une bonne autorité, car ce monsieur était secrétaire de la compagnie. D'ailleurs, les honorables députés peuvent prendre l'estimation de nos ingénieurs et ils verront que le coût n'est pas porté aussi bas que $20,000.

M. WALLACE : Pourquoi l'honorable ministre prend-il l'estimation de M. Jennings ? Pourquoi l'honorable ministre discrédite-t-il une estimation de M. Jennings, qui a fait un rapport au gouvernement et qui jouit d'une haute réputation?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous ne voudrions pas discréditer M. Jennings. Mais voici

un chemin qui n'a pas été construit dans des circonstances exceptionnelles et qui a coûté $20,000 le mille, l'honorable député d'York-ouest sait bien que dans le cas de la présente entreprise, le délai est l'essence du contrat; que la route doit être terminée le 1er septembre, et que, dans de telles circonstances, il y aura un tarif supplémentaire pour le transport des marchandises et des prix plus élevés qu'il n'y en a peut-être jamais eu auparavant.

M. WALLACE : Pourquoi ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Parce que l'honorable député doit savoir qu'il faudra des milliers d'hommes pour construire le chemin, et quand ils seront arrivés dans le pays, ils exigeront des gages élevés pour travailler ; des gages peut-être plus élevés que ceux qui ont été payés en tout autre cas. Vu l'excitation qui existe actuellement, et l'envahissement du pays de l'or par des milliers de mineurs, l'honorable député ne peut certainement pas s'attendre à ce que les journaliers restent là pour $1 ou $1.50 par jour. Il connaît bien, sans doute, les grandes dépenses qu'entraîne le transport, et les entrepreneurs ont un dépôt d'un quart de million de piastres, sujet à confiscation. Il sait aussi, sans doute, que M. Mann a été tout à fait incapable jusqu'ici de transporter ses hommes et son matériel à cause de l'excitation sur les côtes du Pacifique, et il y a tout lieu de croire que pendant la plus grande partie de l'été il sera difficile d'obtenir des prix de transport raisonnables. Mais dans des conditions ordinaires, le coût d'un chemin de fer de ce type serait de plus de $20,000 par mille, et cependant l'honorable député a fixé la somme à $10,000 le mille. Il s'agit de savoir si le gouvernement a fait des sacrifices dans les conditions qu'il a offertes. Mettons le coût de la route à $25,000 par mille, ce qui, j'ose le prétendre, sera au-dessous du prix réel—je parle d'une route complétée, je ne parle pas d'une route construite avec des matériaux d'occasion, assertion oiseuse faite par un ex-ministre de la Couronne—je parle d'une route de premier ordre ou, au moins, d'une route du type du Kaslo-Slocan.

Or, M. l'Orateur, que donnons-nous à ce chemin ? Vingt-cinq mille acres de terre par mille, ce qui, si vous mettez la route à 150 milles, vous donne 3,750,000 acres. Quelle est la valeur de ces terres ? Qui peut le dire ? L'honorable député (M. Wallace) ose dire que les entrepreneurs peuvent le placer sur le marché, et en obtenir une somme immense et s'enrichir. Supposons qu'ils fassent cela et qu'ils trouvent des acheteurs, quels bénéfices ces derniers réaliseront-ils ? L'honorable député (M. Wallace) veut-il poursuivre l'argumentation ? Que valent ces terres pour le pays, si elles restent entre les mains du gouvernement ? C'est ce qu'il nous faut examiner. Or, appliquons un critérium.

M. WALLACE : Ce que vous donnez aux entrepreneurs, c'est le critérium ; ce qu'ils en retireront, c'est le critérium.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député (M. Wallace) prétend-il que s'ils forment une compagnie et prélèvent des millions, le gouvernement peut faire la même chose ? L'honorable député (M. Wallace) voudrait-il dire que ce serait une ligne de conduite que le gouvernement pourrait suivre convenablement ?

M. WALLACE : Les entrepreneurs obtiennent ce qu'ils peuvent de ces terres, et ils peuvent les vendre demain moyennant une somme considérable.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le gouvernement et le parlement du Canada sont ici pour veiller aux intérêts du pays, et c'est dans l'intérêt du pays que nous devons discuter cette question. Or, voici 3,750,000 acres de terre pris sur soixante-seize millions d'acres dans cette contrée. Comment en constaterons-nous la valeur ? Les honorables membres de la gauche ne peuvent le dire et aucun ne le sait. Mais voici un critérium que je vais appliquer. M. Kersey a fait une offre au nom d'un syndicat anglais, représentant les Rothschild et autres, et son offre était de $6,000 par mille en argent pour le chemin de fer, et de $1,000 par mille pour le chemin à traîneau, espérant en même temps que le gouvernement de la Colombie anglaise ajouterait à ces subventions quant il construirait la route. Il espérait donc obtenir du gouvernement fédéral $7,000 par mille, soit, $1,050,000. Mais ce gentleman et la compagnie qu'il représentait n'ont pas voulu accepter cette concession de terre au moyen de laquelle ils construiraient le chemin, et nous devons inévitablement en conclure que de l'avis de ce gentleman, représentant les capitalistes anglais et les Rothschild, ni lui ni ces derniers n'estimaient la valeur de ces 3,750,000 à $1,050,000. Ils ont offert de prendre l'argent, et refusé d'accepter la concession de terres ; je crois donc qu'il est raisonnable de conclure qu'à leur avis la concession de terres ne valait pas $1,050,000.

Puis, le *Mail and Empire*, qui est le principal organe du parti conservateur, publiait, l'autre jour, un article qui ne traitait pas spécialement ce sujet, mais qui traitait la question des terrains miniers, et cet article portait sur un point dont je désire parler à présent, afin de voir si nous pouvons nous former une idée quelconque de la valeur à laquelle des personnes compétentes estiment la concession de terres que nous avons faite à ce chemin de fer. Il est bien connu que le *Mail and Empire* condamne le marché qui a été fait par le gouvernement, dit qu'il est imprévoyant, se sert pour l'attaquer d'un langage énergique—peut-être pas aussi énergique que celui dont l'on s'est servi en cette Chambre, ou dont se sont servi d'autres journaux—mais il en parle comme d'un marché par lequel le gouvernement a sacrifié la richesse nationale. Dans son numéro du 9 de ce mois, le *Mail and Empire* publie un article de fond dans lequel il parle de ce qu'il appelle la mauvaise politique du gouvernement de l'Ontario, relativement à l'exploitation des mines. Il dit que les régions minières de l'Ontario ont une très grande valeur,—on prétend qu'elles valent autant que celles que l'on peut trouver dans la Colombie anglaise, non pas dans cet article, mais on l'a prétendu—puis il discute les conditions imposées aux prospecteurs par le gouvernement de l'Ontario, et les condamne. Après avoir énuméré les difficultés que le prospecteur doit surmonter, il conclut en disant :

"De plus, après avoir reçu sa concession mesurée, il est exposé à la perdre s'il n'église d'en produire immédiatement le plan, et quand il se l'est assurée, il peut arriver qu'elle ne vaille pas la peine d'être exploitée, comme cela arrive pour neuf cent quatre-vingt-dix-neuf claims sur mille.

Ce n'est pas "peut arriver," mais "arrive."

Puis, il y a l'estimation que fait le *Mail and Empire* de la valeur des terrains miniers dans ce qu'il appelle un riche district minier, et il dit qu'un claim seulement sur mille vaut la peine d'y être exploité,—non seulement qu'il "peut valoir la peine," mais qu'il "vaut réellement la peine" d'être exploité. Or, M. l'Orateur, appliquez le même principe au territoire où l'on doit faire cette concession de terre. Qu'on la prenne dans les grands blocs où elle doit être prise d'après le contrat. Qui assure que l'on trouvera dans le Yukon des claims rémunérateurs en plus grande abondance, relativement, que dans le riche territoire décrit par le *Mail?* S'il est vrai, comme le *Mail* l'affirme, qu'un claim seulement par mille peut être exploité avec profit, alors, divisez par mille cette concession de terre de 3,750,000, et vous constaterez, autant qu'il s'agit de claims rémunérateurs, que le gouvernement a donné simplement 3,750 acres C'est-à-dire que, suivant le *Mail*, il y aurait 3,750 acres de claims de valeur dans ces 3,750,000 acres, et pour cela, vous avez ce chemin de fer sans bourse déliée.

L'honorable député (M. Wallace) nous a donné des preuves, ou plutôt une preuve de la richesse des mines du Yukon. Il nous dit que M. Ogilvie mentionne deux ou trois criques dont on peut extraire $60,000,000 à $70,000.000. J'étais à la conférence, et je crois que l'honorable député a raison d'affirmer que M. Ogilvie a dit cela, mais si je me le rappelle bien—si je me trompe qu'on me corrige —M. Ogilvie a dit aussi que dans ces riches mines productives, les frais d'exploitation absorberaient 60 pour 100 du rendement. L'honorable député n'a pas fait de calcul sur cela. Dans le train, l'autre jour, j'ai rencontré un homme très intelligent qui a passé plusieurs années dans cette contrée. Les honorables députés de Durham-est (M. Craig) et de Leeds (M. Taylor) étaient avec moi, et la conversation que nous avons eue avec lui nous a beaucoup intéressés, car c'est un homme instruit et qui connaît le pays. Il nous a dit qu'il y avait incontestablement de riches claims, mais qu'il craignait qu'il n'y eut de grands désappointements pour plusieurs, et il a ajouté : "Vous ne devez pas vous attendre à ce que chaque endroit que vous prospecterez soit une mine d'or." Nous lui avons demandé : "Avez-vous exploité des mines pour votre propre compte?" "Oui, a-t-il répondu, j'ai exploité un claim, et j'en ai extrait pour une valeur de $13,000." C'était magnifique, s'il en était resté là, mais après une courte pause, il a ajouté : "Il m'en a coûté $18,000 pour extraire cet or." D'honorables députés ne tiennent pas compte de cela.

Mon honorable ami parle de la mine Le Roy. Il a mentionné une bonne mine. Comment se fait-il qu'il nous donne la mine Le Roy comme un bon exemple des terrains miniers que MM. Mackenzie et Mann pourraient avoir ?

M. WALLACE : Je l'ai donné comme un exemple des bonnes mines.

Le MINISTRE DES DOUANES : Alors, l'honorable député admet que tous les terrains que MM. Mackenzie et Mann reçoivent ne sont pas de bonnes mines ; c'est du moins la conclusion que j'ai tirée de ce qu'il a dit. Donc, il mentionne cette mine Le Roy comme une bonne mine. L'honorable député ne voudrait-il pas être également franc et dire à la Chambre combien il a retiré de sa mine ? Combien rapporte-t-elle ?

M. WALLACE : Quelle mine ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La mine dans laquelle l'honorable député a des intérêts, je ne sais pas s'il est le président de cette compagnie ou non. Combien a-t-elle rapporté ?

M. WALLACE : De très beaux bénéfices.

Le MINISTRE DES DOUANES : Combien ? L'honorable député voudrait-il nous en donner une idée ?

Une VOIX : C'est là une affaire privée.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cela ferait seulement monter le stock.

M. WALLACE : Vous ne pourriez pas acheter de stock, il n'est pas à vendre.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député se livrant activement à l'exploitation des mines, connaissant ce dont il parle, je ne doute pas qu'avec une puissante compagnie pour l'appuyer..

M. WALLACE : Une petite compagnie.

Le MINISTRE DES DOUANES : Une petite compagnie ; mais elle peut devenir plus forte, car elle possède la confiance d'un grand nombre de gens dans le pays.

M. WALLACE : Nous ne désirons pas la rendre plus forte.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable député croit un dixième de ce qu'il dit sur cette région du Klondike, pourquoi lui et sa compagnie n'y vont-ils pas pour s'y livrer à l'exploitation des mines ?

M. WALLACE : Comment savez-vous que nous n'y sommes pas déjà ?

Le MINISTRE DES DOUANES : S'ils y sont, ils ont des mois d'avance sur MM. Mackenzie et Mann ; et ils peuvent s'emparer de tout ce qui s'y trouve. Ainsi, son âme pure n'a pas besoin de se tourmenter, et si sa compagnie n'y est pas, et si la puissante compagnie représentée par l'honorable chef de l'opposition n'y est pas, et si M. Hamilton Smith, avec sa compagnie, ses millions et ses Rothschild n'y est pas, ils peuvent y aller ou y envoyer leurs prospecteurs par milliers, des semaines et des semaines, avant que MM. Mackenzie et Mann puissent choisir une parcelle du terrain. J'allais dire quelle absurdité, mais j'aurais tort. Si je n'étais pas dans cette Chambre, n'aurais-je pas raison de dire : quelle absurdité, pour ces députés, de venir ici et de parler comme il le font, lorsqu'ils peuvent aller dans la région, y choisir des terrains et y réaliser des fortunes, s'ils croient ce qu'ils disent ? Qu'a fait le gouvernement ?

Qui peut nier qu'il y a dans ce contrat des conditions que les adversaires du projet ne voudraient pas croire possibles, s'ils ne les avaient vues de leurs yeux—ils ne voudraient pas croire que ces entrepreneurs, sans recevoir un sou, devront s'en rapporter à ce qu'ils pourront retirer de leurs terrains, sachant que de riches claims sont déjà pris, sachant que des milliers et des dixaines de milliers de mineurs sont déjà à Dyea, à Shaguay, sur le Yukon

et sur la Stikine en route pour ce district, où ils auront toute liberté de se choisir des claims où bon leur semblera, sachant que, lorsqu'ils auront fait leur choix, le gouvernement verra à ce que leurs droits soient respectés—ils ne voudraient pas croire que MM. Mackenzie et Mann ne pourront faire le choix de leurs terrains que morceau par morceau, au fur et à mesure que la construction avancera, et ne pourront choisir toute la concession que lorsque les derniers dix milles du chemin seront terminés, vers le 1er septembre prochain.

Cependant cela n'empêche pas les adversaires du projet de parler comme si le gouvernement avait livré l'héritage du peuple canadien. Il ne faut pas perdre de vue que toute notre population est intéressée dans cette affaire ; et ce n'est pas tant par l'or qu'on retirera du Yukon, que le pays en général bénéficiera de cette entreprise. C'est par le commerce qu'occasionneront ceux qui creuseront et feront des fouilles pour cet or. Et le gouvernement est bien décidé à faire tout en son pouvoir, si le parlement veut seconder ses efforts, pour que l'énorme commeree que vont produire ces recheiches, tourne au profit des Canadiens à qui appartient ce pays.

Les orateurs de l'opposition parlent de nos règlements miniers et du droit régalien de 10 pour 100 ; ils disent que le gouvernement va être obligé de les changer ; le gouvernement fera pour le mieux, mais il s'est dit, quand il a vu la foule se précipiter de ce côté, que ces mines appartenaient au peuple canadien. Quand il a vu cinquante Américains contre un Canadien,—comme l'a dit l'honorable chef de l'opposition—se diriger vers ces mines, il s'est dit : Nous n'interdirons pas l'entrée de ce district à ces Américains, mais nous ne leur permettrons pas d'emporter cet or, sans leur faire payer un droit raisonnable au peuple canadien qui va être obligé de payer pour ouvrir et administrer ce pays.

Si, plus tard, quand les Canadiens seront rendus sur les lieux et se seront assuré le commerce de cette région, il est jugé opportun de réduire le droit, nous serons libres de le faire. Mais en attendant quel est le Canadien qui dira que, pendant que ces étrangers arrivaient dans la proportion de cinquante contre un, nous avons eu tort—non de les exclure en échange de leur politique d'exclusion—mais de leur demander de fournir un dixième de ce qu'ils emporteront, aux dépenses du pays.

Même en laissant de côté cette question des étrangers, quel grand bienfait retirerait le Canada si 15, 20, même 100 au plus de Canadiens accumulaient de vastes fortunes, à la suite de découvertes heureuses dans ce pays ? Je verrais avec plaisir cet argent dans la poche des Canadiens ; il y aurait une centaine d'individus qui en bénéficieraient et ils dépenseraient peut-être plus pour leurs propres besoins, mais ce serait quand même un résultat bien limité.

Ce n'est pas en cela que réside l'intérêt du Canada dans cette affaire. Si l'on tient compte du fait bien connu et rappelé si à propos par l'honorable chef de l'oppositon, que la production d'une piastre en or coûte une piastre en or, le Canada a tout intérêt à s'assurer le commerce de ces gens qui dépensent une piastre pour chaque piastre qu'ils extraient. Car que rapportera ce commerce ? Non une fortune pour cent ou deux cents particuliers, mais grâce à la politique adoptée par le gouvernement, chaque ville, chaque village, chaque entrepôt, magasin, manufacture, ou boutique, chaque cultivateur, chaque ouvrier du Canada pourra profiter de ce commerce. C'est ce commerce que nous voulons obtenir ; nous voulons l'assurer aux Canadiens et l'opposition, par son attitude anti-patriotique, travaille contre les meilleurs intérêts du Canada.

Cette attitude anti-patriotique, l'opposition la prend juste au moment où le gouvernement consacre tous ses efforts et toute son énergie à assurer au pays une part équitable—c'est-à-dire, une large part de ce commerce. Nous voulons en profiter dès cette année, et nous commençons à en profiter. Si ce chemin de fer était construit à l'heure qu'il est, qui peut dire les avantages qu'en retirerait la population de l'est, de l'ouest, du nord et du sud, dans les manufactures, les usines et les magasins ?

Cependant l'opposition blâme la conduite du gouvernement. Elle n'a pas même hésité à insulter les honorables députés de la droite en insinuant que nous appuyons un projet qui n'est pas dans l'intérêt du pays. Le gouvernement a déjà eu des preuves de la loyauté du parti, il n'y a aucun doute là-dessus, et je crois qu'il possède la confiance de ses partisans, mais ce n'est pas sur la loyauté du parti qu'il compte. Il s'en rapporte au mérite de la question, il espère que la majorité de cette Chambre, après avoir étudié les mérites du projet, décidera qu'on n'en pouvait concevoir de plus avantageux pour le pays. Il y a aussi, dans les rangs de l'opposition plus d'un député qui, s'il était laissé à lui-même, serait disposé à l'approuver.

Autre chose maintenant. Des insultes ont été proférées à l'adresse d'une autre Chambre. Je n'en parlerais pas, si elles n'avaient pas été proférées si publiquement. L'opposition voyant que les représentants du peuple, élus directement par le peuple, et n'ayant à considérer que les intérêts du peuple, sont disposés à sanctionner ce marché, d'après ses mérites, elle n'hésite pas à faire appel à une autre branche de la législature pour le faire rejeter. En agissant ainsi l'opposition insulte le Sénat. Même si les sénateurs ne représentent pas le peuple au même titre que les membres de cette Chambre, il y a parmi eux des hommes d'affaires, des hommes qui tiennent compte des intérêts du pays, des hommes qui remplissent des fonctions quasi judiciaires. J'espère que lorsqu'on demandera à ces hommes de rejeter un projet adopté par les représentants du peuple dans cette Chambre, ils regarderont cet appel comme une insulte, lorsque viendra le temps d'agir.

M. DAVIN : Quel est celui qui, le premier, a parlé du Sénat, durant ce débat ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne dis pas que c'est l'honorable député d'Assiniboia-ouest, mais c'est certainement un membre de l'opposition.

M. DAVIN : Non, le premier à parler du Sénat, ç'a été l'honorable ministre de l'Intérieur ; il a terminé son discours par une menace à l'adresse de cette Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député veut-il parler de mon honorable ami le ministre de l'Intérieur ?

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que l'honorable député fait erreur. Mon collègue du ministère de l'Intérieur a fait remarquer qu'en combattant ce projet, l'opposition encourait une grande responsabilité, et que s'il était rejeté ici ou ailleurs, cette responsabilité retomberait sur elle.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Cela est exact. D'ailleurs l'honorable député prétend-il que c'était la première fois qu'il a été question du Sénat ?

M. DAVIN : Dans cette Chambre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. DAVIN : Certainement, personne du côté de l'opposition n'en avait parlé avant cela.

Le MINISTRE DES DOUANES : N'en avait-on pas parlé aussi dans les journaux conservateurs ?

M. DAVIN : Le *Globe* en a parlé.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est un fait connu que l'opposition a fait appel au Sénat pour faire rejeter ce projet. Ce soir encore, nous avons entendu ces appels, et tous les jours on peut les lire dans les journaux de l'opposition, tandis que le ministre de l'Intérieur a seulement fait remarquer que ceux qui feraient rejeter le bill, encoureraient, dans les circonstances, une grande responsabilité. Je ne considère pas cela comme une menace ; j'y vois plutôt une grande vérité, car je suis convaincu que l'opposition encourrait une lourde responsabilité, si par un moyen quelconque elle empêchait ce chemin de fer d'être construit dans les délais fixés.

Sir CHARLES TUPPER : Puisque l'honorable ministre a soulevé cette question à tort, selon moi, et qu'il a parlé du Sénat et de la conduite de l'opposition, il vaut peut-être mieux citer les paroles même de son collègue, l'honorable ministre de l'Intérieur. Voici ce qu'il a dit :—

Elle fera disparaître le danger qu'il y a que cette partie du pays échappe à notre juridiction et passe aux mains d'une population étrangère, qui méprisera l'autorité de ce gouvernement. Je considère ces choses comme très importantes. Que les honorables députés de la gauche comprennent bien que si l'on fait de l'obstruction à ce projet, s'il est arrêté dans cette Chambre ou ailleurs.....

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER (lisant) :

..... et si ce territoire échappe au contrôle du gouvernement du Canada, par suite du manque de communication par chemin de fer, le peuple du Canada leur demandera un compte sévère de leur conduite.

Voilà une déclaration du ministre de l'Intérieur disant que le peuple tiendra le Sénat responsable de graves conséquences, s'il n'adopte pas la ligne de conduite tracée par le ministre. Je regrette l'attaque que l'honorable ministre s'est permise contre l'opposition et la liberté avec laquelle il a traité le Sénat.

Le MINISTRE DES DOUANES : Alors l'honorable député prétend que lorsque je vois des membres de cette Chambre exprimer l'espoir qu'une autre Chambre rejettera un bill que de leur propre aveu, cette Chambre va ratifier, je commets une inconvenance en disant qu'ils insultent cette autre Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Cela n'est ni aussi inconvenant, ni aussi anti-parlementaire que lorsqu'un ministre de la Couronne menace cette autre Chambre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne fais aucune menace.

Sir CHARLES TUPPER : Non, mais le ministre de l'Intérieur en a fait, et je viens de les citer.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Est-ce une menace de dire que le peuple tiendra un corps législatif responsable de ses actes ?

Sir CHARLES TUPPER : Je dis qu'il est impossible d'interpréter ces paroles autrement que comme une menace.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai rapporté de mémoire ce que je croyais que mon honorable collègue avait dit, et cela s'accorde parfaitement avec ce que vient de citer l'honorable député. Je répète que le gouvernement demande la décision de la Chambre et est prêt à se soumettre à son verdict ; nous avons fait ce que nous avons cru être dans les meilleurs intérêts du pays.

Je ne crois pas nécessaire d'entrer dans les détails, et à cette phase de la discussion je ne discuterai pas le contrat clause par clause, ligne par ligne. Cela a été fait par les orateurs qui m'ont précédé.

En outre du commerce que nous voulons assurer au pays, commerce important, car au lieu d'apporter la richesse à 100 ou 200 particuliers, il répandra la prospérité dans tous les hameaux et villages du pays, en outre de cela, dis-je, le gouvernement a compris qu'il avait un autre devoir à remplir. Il lui fallait, autant que cela était en son pouvoir, maintenir l'ordre et la paix dans cette région et pourvoir à la sécurité de ceux qui s'y rendraient. Pour assurer ce résultat au milieu de l'affluence et de l'excitation qui se manifestait, il fallait recourir à des moyens extraordinaires.

A ceux qui nous reprochent de n'avoir pas commencé assez tôt, je conseille de lire les remarques de l'honorable ministre, et ils y trouveront leur réponse. Nous savons le travail qu'il s'est imposé, les efforts qu'il a faits pour mener cette affaire du Yukon à bonne fin, et il nous a expliqué que dès qu'il a pu s'assurer, par les rapports de ses fonctionnaires qu'il était possible d'obtenir une navigation ininterrompue depuis le lac Teslin jusqu'à Dawson-City, le gouvernement a agi sans retard. Il dit qu'il aurait été prématuré d'agir plus tôt. Voulant agir promptement le gouvernement a passé ce contrat, et tous admettent qu'il l'a passé avec des hommes pécuniairement en état de l'exécuter, avec des hommes qui ont donné la preuve, dans d'autres entreprises, que lorsqu'ils disent qu'ils termineront un chemin de fer pour le 1er septembre 1898, sont capables de tenir leurs promesses. Vu les dizaines de milliers de gens qui se hâtent de gagner le Yukon, il était absolument nécessaire de prendre tous les moyens possibles de faire parvenir des provisions dans le pays et aussi de mettre le gouvernement en mesure de pouvoir réprimer le désordre s'il y en avait et de conserver pour les Canadiens ce territoire et tous les avantages que nous en atten-

dons. La richesse future de ce pays est problématique. Je suis convaincu que toute la députation, sans exception de parti, souhaite qu'il soit riche en minéraux de toutes sortes et que pendant des années et des années, on continue à extraire des métaux précieux de ces roches, de ces vallées et de ces collines.

Mais nous savons que ce serait contraire à tous que ce qui s'est vu ailleurs si l'exploitation des placers durait plusieurs années. Nous espérons cependant que comme dans la Koutanie, on découvrira peut-être de riches mines de quartz aurifère. Cela nous donnerait des établissements permanents et l'installation de machines. Cela nous donnerait des villes et des villages. Mais il faudrait aussi que ceux qui exploiteraient ces mines, broyeraient le roc et en extrairaient l'or, eussent des millions à leur disposition.

Avec une puissante compagnie dont les intérêts seront surtout dans l'exploitation du quartz aurifère, d'après la manière dont ils choisissent leurs terrains, notre plus grand désir est que des efforts sérieux soient faits pour s'assurer s'il y a là, ou non, des roches aurifères. Si ces recherches sont couronnées de succès, le peuple canadien en retirera tous les avantages et aura sa part des richesses produites.

Ainsi, au point de vue de la sécurité du pays, au point de vue du devoir qui nous était imposé de procurer des moyens de communication pour donner des vivres et des provisions à ceux qui s'y rendent, au point de vue de la nécessité absolue où était le gouvernement d'être en état de maintenir l'ordre et la paix dans cette région, au point de vue du commerce considérable que nous en espérons, nous avons décidé de faire construire un chemin entièrement sur le territoire canadien. Le gouvernement a aujourd'hui soumis son projet, et s'en rapportant à l'excellence et aux mérites de ce projet, il demande à la Chambre de prononcer son verdict.

M. MONK : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 10.50 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 22 février 1898.

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

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 29) concernant la Compagnie fédérale d'assurance sur la vie, d'Ontario et pour changer son nom en celui de Compagnie fédérale d'assurance sur la vie, du Canada.—(M. Casey.)

Bill (n° 30) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit.—(M. Casey.)

Bill (n° 31) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer et de tramway du lac Bennett au Klondike.—(M. Haggart.)

Bill (n° 32) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la rivière la Pluie.—(M. Sproule.)

Bill (n° 33) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer, de navigation et de mines du Pacifique et du Yukon.—(M. Sproule.)

Bill (n° 34) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest.—(M. Bostock.)

Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie de tramway de Miles Canon et du Cheval-Blanc.—(M. Bostock.)

Bill (n° 36) concernant la vente des billets de chemins de fer.—(M. Beattie.)

AJOURNEMENT.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il y a quelques jours j'ai donné avis que je proposerais la motion suivante :

Que lorsque la Chambre s'ajournera aujourd'hui elle reste ajournée jusqu'à jeudi, le 24.

Plusieurs honorables députés des deux côtés de la Chambre m'ont représenté que la députation, comme on peut le voir, est très peu nombreuse aujourd'hui et que, par suite de la tempête, il en sera ainsi toute la semaine, et que, par conséquent, il serait opportun d'ajourner, non jusqu'à jeudi, mais jusqu'à mardi prochain le 1er mars.

Je demande donc la permission de substituer à cette motion, la suivante :

Que lorsque le Chambre s'ajournera aujourd'hui, elle reste ajournée jusqu'à mardi, le 1er mars prochain.

M. WOOD (Hamilton) : Je demanderai à l'honorable premier ministre de prolonger l'ajournement jusqu'à mercredi. Nous désirons rester chez nous jusqu'après l'élection.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Jusqu'après la tempête.

M. WOOD (Hamilton) : Nous voulons connaître le résultat. Je demande que la Chambre soit ajournée jusqu'à mercredi.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que ma motion est la meilleure réponse à la proposition qui vient d'être faite, tout en étant conforme aux intérêts du service public. Peut-être que quelques-uns de nos amis de l'Ontario ne seront pas de retour mardi, mais ils devront être revenus mercredi matin et les députés des autres provinces seront ici mardi.

La motion, telle qu'amendée, est adoptée.

CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

Proposition de M. Hamilton Smith.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je désire déposer sur le bureau de la Chambre les documents que j'avais promis à mon honorable ami (sir Charles Tupper) l'autre jour, concernant la proposition faite par M. Hamilton Smith et comme une des lettres de ce mon-

sieur a déjà été rendue publique, je propose, avec la permission de la Chambre et la vôtre, M. l'Orateur, de produire toute la correspondance et d'en donner lecture. Ces lettres se lisent comme suit :

OTTAWA, le 14 février 1898.

Au très honorable sir WILFRID LAURIER, G.C.M.G.,
Premier ministre du Canada.

MONSIEUR,—De concert avec plusieurs associés de Londres, je me suis adressé au présent parlement, pour obtenir une charte pour la construction d'un chemin de fer depuis le bras de Lynn, par le Pas de Chilkat, jusqu'à un point sur la rivière Lewes, au pied des rapides Rink. Apprenant à mon retour de Londres que votre gouvernement a passé un contrat proviso re qui, s'il est ratifié, nous mettra dans l'impossibilité, mes associés et moi, d'obtenir une charte quelconque, j'ai l'honneur de vous soumettre les faits et propositions suivantes :

Depuis plusieurs années, mes associés et moi sommes interressés dans la mine de Treadwell et autres mines d'or sur les côtes de l'Alaska, de sorte que cette région septentrionale nous est familière. L'an dernier, à notre demande, M. Henry Bratnober, a fait un voyage d'exploration depuis le Bras de Lynn, jusqu'à Dawson, et ses instructions étaient d'étudier quel était le meilleur tracé pour la construction d'un chemin de fer, depuis le littoral jusqu'à l'endroit où le Yukon devient navigable.

Il est revenu *via* le sentier Dalton, les rapides Rink, le poste Dalton et Pyramid-Harbour, en notant les élévations, les distances et la nature du pays. Nous avons été informés qu'il était le deuxième blanc qui avait parcouru cette route d'un bout à l'autre.

Le rapport qu'il nous fit était si favorable quant aux nombreux avantages de cette route, que dès le retour de l'ouest de votre ministre de l'Intérieur, je lui ai fait faire des offres par un ami commun, et je lui ai offert de construire, dans le cours de l'année 1898 un chemin de fer d'une solidité à toute épreuve, depuis Pyramid-Harbour jusqu'aux rap des Rink, sans subvention en argent, mais pour une concession raisonnable de terrains comprenant les droits miniers. A la même occasion, et y étant autorisé j'ai donné les noms de plusieurs des plus grandes maisons financières de Londres, pour établir hors de tout doute, que nous étions en mesure de construire ce chemin.

La réponse que j'ai reçue a été que le gouvernement préférerait peut-être la route Stikine-Teslin ; à cela j'ai répondu que dans mon opinion—et j'en suis convaincu, grâce à la connaissance personnelle que je possède du pays—la route de Stikine n'a virtuellement aucune valeur comme route commerciale et qu'aucun capitaliste intelligent ne voudrait y risquer un sou, mais que, naturellement, si le gouvernement était disposé à accorder une aide suffisante, nous construirions ce chemin, tout en déclinant toute responsabilité quant à sa valeur après la construction.

Il n'y a aucun doute que votre cabinet a été mis au courant de ces négociations non officielles.

A ce propos, permettez-moi de déclarer que la maison N. M. Rothschild et Fils n'a pas offert de construire le chemin, comme on l'a prétendu dans la Chambre des Communes.

J'ai dû alors retourner à Londres, et juste au moment de repartir pour le Canada, j'ai été très surpris d'apprendre par un câblegramme qu'on était à faire un arrangement avec une autre compagnie et que mes amis et moi n'avions pas eu la chance de faire de soumission. Cela nous a paru bien étrange, vu la solidité financière des hommes dont j'avais donné les noms comme actionnaires dans notre compagnie projetée, et vu aussi que nous étions les pionniers de la route de Dalton et que nous avions fourni au gouvernement tous les renseignements sur les avantages qu'elle offre.

Il est maintenant, je crois, presque généralement admis de tous ceux qui connaissent la question, que la route de Dalton est la plus avantageuse des routes projetées, mais, avec votre permission, j'en établirai le contraste avec la route Stikine-Teslin.

La route du Stikine commence à Fort-Wrangel, sur le territoire reconnu des Etats-Unis, mais avec certains droits accordés par traité relativement à la navigation sur la Stikine, puis sur un parcours d'environ 150 milles elle monte cette rivière dont la navigation est parfois rendue difficile par l'eau basse et souvent par les inondations. Cela est tellement le cas que votre ingénieur, M. W. T. Jennings, dans son rapport du 11 janvier 1898, recommande la construction d'une voie ferrée depuis le Petit Canon sur une distance de 54 milles jusqu'à un point où la ligne quitterait la rivière. La Stikine est généralement navigable durant 5½ mois : On m'informe que la navigation y est impossible pendant 7 mois de l'année.

Je vois que M. Jennings recommande la ligne suivante:

Fort-Wrangel, par bateau jusqu'au Petit-Canon, sur la Stikine.....	96	milles
Du Petit-Canon, par voie ferrée en remontant la Stikine.....	54	"
Stikine Crossing, par voie ferrée jusqu'à Koketsi.....	59	"
Koketsi, par voie ferrée, jusqu'au lac Mo-a-de-le transmet le pont de partage à (3,840 pieds au-dessus du niveau de la mer).....	14	"
Lac Mo-a-de-le, par voie ferrée jusqu'à l'extrémité sud du lac Teslin (lac à 2,400 pieds au-dessus du niveau de la mer) ..... 118 à	124	"
Le long du lac Teslin jusqu'en eau profonde, par voie ferrée.....	10	"
De l'eau profonde jusqu'à sa décharge par bateau.....	50½	"
Lac Teslin jusqu'à la jonction Hootalinqua et Lewes, par bateau.....	139½	"
Descendant la Lewes depuis son confluent avec Hootalinqua jusqu'aux Rapides Rink, par bateau (élévation de Rapides Rink, 1,600 pieds au-dessus du niveau de la mer)....	135	"
Distance totale.....	676	milles

Dont 96 milles par bateau en remontant la Stikine ;
255 " par voie ferrée jusqu'au lac Teslin ;
325 " par bateau jusqu'aux Rapides Rink.
676 "

Maintenant la rivière Hootalinqua, qui ferait partie de ce chemin, est souvent fermée. Aucun bateau à vapeur, de n'importe quelle capacité, ne peut la naviguer en certaines saisons Le lac Teslin n'est libre que durant cinq mois. Son élévation à 800 pieds au-dessus des Rapides Rink l'empêche d'être aussi longtemps navigable que la partie inférieure de la rivière Lewes. En aval du confluent de l'Hootalinqua, avec la Lewes les bateaux de doivent traverser les rapides des Five-Fingers et aussi les Black Rapids.

Voilà une route, où il faut compter deux interruptions dans les transports. Il n'en est pas ainsi avec la route de Dalton. Par cette dernière voie, le départ s'effectuerait à un point, tout près de l'eau profonde d'un port admirable, ouvert en tout temps aux plus gros navires. Là les navires pourraient être amarrés à un quai le long du chemin de fer. Ce havre serait tout probablement sur le territoire canadien, dont cette partie n'est pas encore délimitée. Le niveau jusqu'aux sommets de la chaine côtière pourrait être tenu à 2 p. c. d'ascension, jusqu'à 3,070 pieds au-dessus du niveau de la mer. Et de là la descente serait douce jusqu'à la rivière Lewes, où les bateaux d'un tirant de 5 pieds, peuvent, en tout temps, à l'époque de la navigation, naviguer jusqu'à Dawson-City, et même jusqu'à près de Yukon-Flats. La route de Stikine-Teslin couvre une distance de 676 milles ; elle n'est praticable que durant cinq mois de l'année, et est tout le temps incertaine. La route de Dalton n'a que 288 milles, par voie ferrée, et peut être utilisée toute l'année. (M. Jennings dit que cette distance est de 245 milles).

Au nom de mes associés, j'offre de construire, avec tout l'équipement requis, un chemin de fer à voie étroite, sur la route de Dalton, de compléter ces travaux durant la présente année, de construire ce chemin de fer de telle manière qu'il soit possible de le convertir promptement en chemin à voie large, durant la saison de 1899, à condition que le gouvernement s'engage à ne concéder aucune nouvelle charte de chemin de fer, à partir du bras de Lynn, durant les cinq prochaines années ; à autoriser, durant ce temps, une échelle convenable de tarifs de transport ; à nous accorder un subside d'un million d'acres de terres, aux mêmes conditions que celles du contrat provisoire déjà mentionné.

Ou bien, si le gouvernement insiste pour la construction du chemin de fer de la Stikine, nous construirons ce chemin par la Stikine et un autre chemin d'une solidité à toute épreuve par la route de Dalton, pour une concession de deux millions d'acres de terre. D'après le rapport de M. Jennings, on peut conclure que la concession de terres, dans le contrat provisoire, sera de 4½ millions à 5 millions d'acres, pour la route de la Stikine seulement.

Nous avons consacré beaucoup de temps et considérablement dépensé pour l'étude de ce projet. Nous avons fait faire une exploration complète de notre ligne projetée, jusqu'aux sommets de la côte. Les messieurs de Londres, que je représente, offrent toutes les garanties,

Sir WILFRID LAURIER.

comme vous devez sans doute le savoir. J'espère donc que ma proposition recevra de votre cabinet toute l'attention qu'elle mérite.

J'ai l'honneur d'être,
Votre très respectueux,
(Signé) HAMILTON SMITH.

Ci inclus une copie de notre première carte qui a été montrée au ministre de l'Intérieur l'année dernière.

(Signé) H S.

Le 18, vendredi dernier, j'ai reçu une proposition modifiée dans la lettre suivante qui a été lue hier par mon honorable ami d'York-est (M. Maclean):

CLUB RIDEAU,
OTTAWA, le 18 février 1898.

Au très honorable sir WILFRID LAURIER, G.C.M.G.,
Premier ministre du Canada.

MONSIEUR,—Vu l'énergique opposition que l'on a faite à une subvention en terrains miniers comportant pour les concessionnaires, le droit de choisir les claims dans plusieurs endroits différents, j'ai l'honneur de vous demander la permission de modifier ma proposition du 4 courant, de la manière suivante:

Si mes associés et moi obtenons une charte d'ici au dix mars prochain, nous nous engagerons à contruire un chemin de fer à voie étroite depuis Payramid-Harbour jusqu'au pied des Rapides Rink, une distance d'environ 288 milles: de compléter ces travaux durant la présente année, de construire ce chemin de telle manière qu'il soit possible de le convertir en chemin à voie large; à condition que le gouvernement n'accorde aucune nouvelle charte de chemin de fer à partir du bras de Lynn pendant les cinq prochaines années; à autoriser, durant ce laps de temps, une échelle convenable de tarif de transport, à nous accorder une subvention en terres, (comprenant les droits miniers). Ces terres nous seront accordées en franc alleu,—un mille carré pour chaque dix milles de chemin de fer,—et devront être prises de chaque côté de la voie ferrée à partir du 60° parallèle de latitude jusqu'à l'extrême point nord des Rapides Rink. Cette subvention comprendrait environ 195 milles, et à raison de 6,400 acres par mille de chemin de fer, formerait environ 1,248,000 acres.

En passant, je dirai que l'on a fait très peu de recherches pour la découverte de l'or à cet endroit.

Permettez-moi de vous faire remarquer de nouveau que le terminus océanique de cette ligne de Dalton est plus rapproché de Dawson que le terminus septentrional de la ligne projetée par voie de la rivière Stikine.

PAR LA ROUTE DE DALTON.

	Milles.
De Pyramid-Harbour aux Rapides Rink par chemin de fer	288
Des Rapides Rink à Dawson par navire	225
	513

PAR LA ROUTE DE LA RIVIÈRE STIKINE.

De l'extrême point mérédional du lac Teslin à l'embouchure de la rivière Hootalinqua	60½
De la rivière Hootalinqua à à sa jonction avec la Lewes	139½
De la rivière Lewes depuis la rivière Hootalinqua aux Rapides Rink	135
Des Rapides Rink à Dawson-City	225
	560

Si, suivant l'avis de M. Jennings on prolonge le chemin de fer à dix milles de l'extrême point nord du lac Teslin, la distance à partir du terminus intérieur, par la route de la rivière Stikine, à Dawson, sera de 550 milles, ou trente sept milles de plus que Pyramid-Harbour à Dawson.

Ou bien, si le gouvernement ne veut pas accepter un autre tracé que celui de la rivière Stikine, nous construirons le chemin de fer, aux mêmes conditions en général que celles stipulées dans le contrat provisoire passé entre le gouvernement et MM. Mackenzie et Mann, savoir, moyennant 1,000,000 d'acres de terres, mais sans le droit d'extension latérale ou en longueur des blocs de terre.

Le gouvenement, je crois, sait què nos ressources financières nous permettent d'exécuter ces travaux, mais s'il avait des doutes à ce sujet, sur un câblegramme à Londres il recevrait promptement tous les renseignements nécessaires.

J'ai l'honneur d'être,
Votre très respectueux serviteur,
(Signé) HAMILTON SMITH.

Il faut remarquer que dans cette première communication il est dit par M. Smith que ces renseignements irréguliers détaillés ici avaient été communiqués au cabinet. Je dois dire que mon honorable ami le ministre de l'Intérieur, n'a jamais fait une telle communication ni à moi ni au cabinet. Au reçu de cette lettre, je la signalai à l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur et il me déclara alors qu'il n'avait jamais reçu, ni directement, ni indirectement, semblable communication. J'écrivis en conséquence une courte lettre à M. Hamilton Smith, accusant réception de la sienne et le priant de venir me voir à mon bureau samedi dernier à 10.30 de l'avant-midi, ce qu'il fit. Il y avait en ce moment avec moi quelques uns de mes collègues, sir Richard Cartwright, sir Louis Davies, M. Blair et M. Sifton. M. Smith déclara alors que sir William Van Horne était l'ami par l'entremise de qui l'offre avait été faite à M. Sifton. Sir William Van Horne se trouvant dans cette ville le même jour, je lui écrivis immédiatement la lettre suivante:

CONSEIL PRIVÉ, CANADA,
OTTAWA, 19 février 1898.

Cher sir WILLIAM VAN HORNE,

Le 15 du courant, je recevais de M. Hamilton Smith une lettre contenant des déclarations dont je désire vous parler.

M. Smith fait les déclarations suivantes:

"Depuis plusieurs années, mes associés et moi sommes intéressés dans la mine de Treadwell et autres mines d'or sur la côte de l'Alaska, de sorte que cette région septentrionale nous est familière. L'an dernier, à notre demande, M. Henry Bratnober, a fait un voyage d'exploration depuis le bras de Lynn, jusqu'à Dawson, et ses instructions étaient d'étudier quel était le meilleur tracé pour la construction d'un chemin de fer, depuis le littoral jusqu'à l'endroit où le Yukon devient navigable.

"Il est revenu *viâ* le sentier Dalton, les rapides Rink, le poste Dalton et Pyramid-Harbour, en notant les élévations, les distances et la nature du pays. Nous avons été informés qu'il était le deuxième blanc qui avait parcouru cette route d'un bout à l'autre.

"Le rapport qu'il nous fit était si favorable quant aux nombreux avantages de cette route, que dès le retour de l'ouest de votre ministre de l'Intérieur, je lui ai fait faire des offres par un ami commun et lui ai offert de construire, dans le cours de l'année 1898 un chemin de fer d'une solidité à toute épreuve, depuis Pyramid-Harbour jusqu'aux rapides Rink, sans subvention en argent, mais pour une concession raisonnable de terrains comprenant les droits miniers. A la même occasion, et y étant autorisé, j'ai donné les noms de plusieurs des plus grandes maisons financières de Londres, pour établir hors de tout doute, que nous étions en mesure de construire ce chemin.

"La réponse que j'ai reçue a été que le gouvernement préfèrerait peut-être la route Stikine-Teslin; à cela j'ai répondu que dans mon opinion—et j'en suis convaincu, grâce à la connaissance personnelle que je possède du pays—la route de Stikine n'a virtuellemt aucune valeur comme route commerciale et qu'aucun capitaliste intelligent ne voudrait y risquer un sou, mais que, naturellement, si le gouvernement était disposé à accorder une aide suffisante, nous construirions le chemin, tout en déclinant toute responsabilité quant à sa valeur après la construction.

"Il n'y a aucun doute que votre cabinet a été mis au courant de ces négociations."

L'honorable M. Sifton, a qui j'ai donné communication du contenu de cettre lettre, me déclare que les assertions de M. Smith sont entièrement dénuées de fondement. En conséquence, j'ai invité M. Smith à me rencontrer, ce matin, à mon bureau, ce qu'il a fait. Et, en présence de quelques-uns de mes collègues, il a déclaré que l'ami commun dont il avait parlé était vous, et que c'est par votre entremise qu'il a communiqué avec M. Sifton,

Dans ces circonstances, je vous serais obligé si vous me laissiez savoir, aussitôt que vous le pourrez convenablement, si vous pouvez corroborer, comme le prétend M. Hamilton Smith, ce qu'il a déclaré.

Croyez-moi, cher sir William,
Votre dévoué,
(Signé) WILFRID LAURIER.

Sir WILLIAM VAN HORNE,
Gérant général du C.P.R., Montréal.

Le même jour, je recevais la réponse suivante de sir William Van Horne :

RIDEAU CLUB,
OTTAWA, 19 février 1898.

Cher sir WILFRID,

En réponse à votre lettre, je dois déclarer que je n'ai jamais fait part à l'honorable M. Sifton où à qui que ce soit, d'une proposition quelconque de M. Hamilton Smith, concernant la construction d'un chemin de fer, dans la région du Yukon, et que je n'ai jamais été autorisé par lui à faire de proposition.

Bien à vous,
(Signé) W.-C. VAN HORNE.

Au honorable
Sir Wilfrid Laurier, G.C.M.G.
Ottawa.

E. LALONDE, MESSAGER.

M. WILSON : Avant que l'ordre du jour soit appelé j'aimerais demander au gouvernement s'il sait que E. Lalonde, un messager de cette Chambre, est à faire ou a fait de la propagande dans le comté de Russell ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je ne sache pas que le gouvernement soit informé de ce que font les messagers de cette Chambre.

M. l'ORATEUR : Je crois que l'Orateur exerce sur les messagers de cette Chambre un contrôle plus direct que le gouvernement même, et, pour l'information de l'honorable député, je dirai que je n'ai pas appris qu'aucun messager fut engagé dans la campagne. Si l'honorable député a quelques renseignements à ce sujet et qu'il veuille me les communiquer, j'examinerai la question.

M. WILSON : A-t-il été accordé un congé à quelque messager ?

M. l'ORATEUR : Pas que je sache. Le chef des messagers peut très bien, je crois, accorder un court congé sans en informer l'Orateur. J'ignore si le messager en question a obtenu un congé, mais je dois dire que lorsqu'un messager—à quelque parti qu'il appartienne, et il y a je crois des messagers des deux partis—lorsqu'un messager désire aller voter, on lui donne la permission de s'absenter si cela peut se faire sans nuire aux affaires de la Chambre ; mais c'est une autre chose, cependant, que de s'occuper de l'élection.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre prend le débat sur la motion de M. Blair demandant la deuxième lecture du bill (n° 6) à l'effet de confirmer un arrangement entre Sa Majesté la Reine et MM. Mackenzie et Mann, et constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon canadien.

M. MONK : Je regrette, M. l'Orateur, d'avoir à réclamer l'attention de la Chambre pour discuter ce bill. Je comprends qu'il nous reste encore beaucoup à apprendre sur ce sujet, mais avec tous les documents à notre disposition, il nous reste bien peu à dire.

Cependant, la mesure est d'une telle importance, la législation que l'on nous demande d'adopter est, dans un sens, si nouvelle, car il s'agit de légiférer, pour la première fois, je pense, dans l'histoire du Canada, au sujet d'un grand pays minier, l'entreprise décrite dans les dispositions de ce bill est si grande, la concession de terrains est si considérable et si importante, que je crois de mon devoir de dire quelques mots sur la question. Dans la province dont j'ai l'honneur d'être un des représentants, un membre de ce côté-ci de la Chambre qui resterait muet sur la question et enregistrerait son vote contre la mesure serait taxé d'un demi-acquiescement à la chose ou d'une complète indifférence sur ses résultats pour le pays en général. Voilà mon excuse, M. l'Orateur.

J'ai écouté avec un peu de surprise, hier soir, le discours de l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson). On peut dire qu'il est allé jusqu'à verser des larmes de crocodile sur le sort de ces deux entrepreneurs. Il a chanté leur patriotisme et vanté en termes éloquents leur énergie. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) nous a fait un discours du même genre, et cela me fait me demander quelle opinion entretient la grande province de l'Ontario sur cette mesure. Dans la province de Québec, plusieurs opinions ont été émises, mais aucune n'est à tel point simpathique aux deux hommes dont il a été si fort question dans ce débat. Je puis dire sans crainte d'être contredit qu'il existe une opinion bien différente dans ma province. Le sentiment là-bas est, et avec raison, je pense, que le pays est très riche et que si, pour la construction de ce chemin de fer, nous ne donnons pas d'argent, comme nous l'ont répété à maintes reprises les partisans du gouvernement, nous donnons une grande quantité d'or. Voilà quelle est l'opinion publique dans la province de Québec ; et l'on croit aussi—et ce sentiment est presque général chez les deux partis politiques—que ces deux entrepreneurs ont été spécialement heureux et qu'ils ont obtenu de grands avantages dont il auraient été privés si le gouvernement eut suivi, dans le cas de cette opération, le principe ordinaire des gouvernements parlementaires. Le fait est, M. l'Orateur, que dans la province de Québec,—et je sais qu'aucun représentant de cette province ne me contredira—l'opinion publique peut se traduire par ces paroles d'un poète national :

The largest sized pebble to-day on the beach
Is that road to the Klondike, away out of reach,
And all of the women—and many a man—
Would be pleased to shake hands with that
fellow called Dan:
For every man you speak of looks pale
Beside of the man on the great golden trail.

C'est là, en peu de mots l'opinion générale dans ma province et, dans les circonstances, rien d'étonnant que toutes les explications fussent attendues avec impatience lors de la présentation de cette mesure à la Chambre. Eh bien ! je dois avouer que j'ai été plus surpris de la répugnance avec laquelle l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Blair) nous a donné des explications que de la pauvreté même de ses explications. Il y avait quelque chose d'absolu dans sa manière de rejeter toute demande d'explication ; et si je puis faire appel à mes souvenirs classiques je dirai qu'il m'a rappelé le vieux Romain déclarant :

Sic volo, sic jubeo ; stet pro ratione voluntas.

Mais lorsqu'est venu l'honorable ministre qui avait spécialement charge de la mesure—bien qu'elle fusse au nom d'un autre—quand le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) s'est levé pour expliquer

les dispositions du bill et nous donner les renseignements que nous aurions pu difficilement puiser dans les rapports et documents produits par le gouvernement quelques heures seulement auparavant, c'est avec empressement que nous avons tous prêté l'oreille à ce qu'il allait dire. C'était l'homme, croyions-nous, qualifié pour instruire la Chambre et satisfaire la légitime curiosité du pays. Il avait peu de temps auparavant parcouru cette grande et mystérieuse contrée dont nous connaissons si peu de chose ; il avait, non comme un touriste ordinaire, mais avec tous les avantages que lui donnait sa position dans le gouvernement, il avait traversé le Pas de White pour revenir aux côtes et, avec l'autorité dont il était revêtu il avait eu l'occasion de puiser des renseignements à toutes les sources ; depuis le Pas de White, il avait, si je ne me trompe, voyagé avec M. Jennings lui-même qui avait parcouru et étudié le pays, recueillant toutes les informations possibles.

Mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain) a parlé de ce qui s'est passé. Mais, pendant une heure, lorsque l'honorable ministre attaquait le chef de l'opposition nous avons attendu les renseignements désirés. Je ne veux pas—je connais ma position dans cette Chambre—critiquer l'honorable ministre, encore moins ai-je la prétention de défendre l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) ; mais quoi que l'on puisse lui reprocher, tous dans cette Chambre, je pense, reconnaîtront en lui un homme capable de se conduire—capable et désireux même de prouver la chose en toute occasion. C'est ce que je lui ai vu faire dans la province de Québec dans des circonstances difficiles. Je ne dirai pas comme le ministre de l'Intérieur qu'il peut y avoir chez lui quelque chose de l'ouest sauvage et inculte, mais je dirai que sa manière de lancer l'injure me porte à voir plutôt, pour me servir d'une expression connue dans l'est, quelque chose des brises rafraîchissantes de la prairie.

Je ne sache pas que le chef de l'opposition ait jamais tenté de me renier comme un de ses partisans ni ai-je tenté de le renier. C'est aux membres de son parti qu'il doit la position qu'il occupe aujourd'hui. Parlant spécialement au nom de mes collègues de la province de Québec, avec qui je suis dans les meilleurs termes, je dirai à l'honorable ministre de l'Intérieur que nous avons donné notre parole à notre chef et que notre parole vaut le meilleur or du Yukon. S'il y a des traîtres dans notre parti nous n'avons pas besoin d'eux. Sans aller plus loin—si l'honorable ministre veut me le permettre—il occupe dans cette Chambre une position beaucoup plus élevée que la mienne, mais j'ai sur lui l'avantage problématique de l'âge—je lui dirai que s'il ne peut pas toujours obtenir l'adhésion des membres de ce côté-ci, il pourra, en modérant son mode de critique s'assurer, jusqu'à un certain point, ce qui vaut mieux encore, l'estime et le respect de tous les membres de cette Chambre.

Lorsque l'honorable député est venu nous donner ce renseignement que nous attendions avec impatience, je l'ai écouté avec beaucoup plus d'intérêt. Il a très bien, très habilement coordonné les faits, je l'admets ; mais bien que je l'aie écouté avec beaucoup d'attention, que j'aie lue ensuite attentivement ses explications, il n'a pu me convaincre et je suis sûr qu'il n'a pas pu convaincre le pays sur quelques-uns des principaux points sur lesquels nous devons baser notre décision.

Voici quels sont ces points : l'honorable ministre ne m'a donné aucune satisfaction relativement aux conditions auxquelles il nous sera permis de naviguer sur la partie de la rivière Stikine qui coule sur le territoire américain. Il ne m'a donné à ce sujet rien autre chose que les suppositions que je faisais déjà. Il n'a pu non plus—et ce point, j'en suis sûr, attirera l'attention du pays—il n'a pu, dis-je, me donner aucune certitude au sujet des prix qui nous seront imposés, ce que coûtera le transport à ceux pour qui nous construisons ce chemin de fer. Je reconnais le principe qu'en constituant en corporation un chemin de fer, le parlement ne peut de tout suite fixer les tarifs ; nous sommes soumis à l'Acte des chemins de fer, et nous exerçons un contrôle par l'entremise du gouvernement et du comité des chemins de fer du Conseil privé ; mais les conditions dans le cas présent, étant exceptionnelles, à moins que nous n'obtenions du gouvernement quelque information certaine relativement au coût du transport, nous agissons avec ignorance en votant cette importante subvention.

Nous construisons cette voie ferrée pour une classe spéciale de voyageurs qui ne passeront probablement là qu'une ou deux fois. D'après ce que j'ai appris, ce chemin n'aura, je crois, qu'une utilité éphémère. Il ne s'agit que de répondre aux besoins se manifestant cette année, l'année prochaine et peut-être une troisième année. Cette voie n'est construite que pour transporter l'immense caravane de chercheurs d'or qui se dirigera vers cette région d'ici à quelques mois.

Ce sont là des conditions exceptionnelles, et si nous voulons rencontrer ces besoins efficacement, il nous faut savoir quel sera le coût du transport sur ce chemin de fer.

Nous ne sommes plus dans des conditions ordinaires. Il y a aussi un autre point sur lequel le ministre de l'Intérieur ne nous a pas donné d'explications satisfaisantes, je veux parler de la valeur de la subvention en terres que l'on veut accorder. C'est là un des points les plus importants de cette discussion. Bien que je sois prêt à admettre qu'il était impossible de nous donner la valeur réelle de ces terrains,—et je traiterai cette question un peu plus tard—toutefois avec les moyens que le gouvernement avait à sa disposition il aurait été facile de nous donner une valeur approximative de cet immense territoire que nous concédons à ces entrepreneurs. Une autre raison pour laquelle je vais être obligé de voter contre l'adoption de ce bill en deuxième lecture, c'est que le gouvernement n'a pu nous expliquer pourquoi il n'avait pas demandé de soumissions pour la construction de ce chemin de fer. Et à mesure que nous avançons dans le débat il devient de plus en plus évident que le gouvernement ne pourra pas expliquer sa conduite sur ce point. Et malgré les raisons apportées par l'honorable ministre de l'Intérieur dans son discours, je n'ai pu comprendre comment il se faisait que le gouvernement avait ainsi accordé cette subvention en terres, qui est exclusivement sous le contrôle de la Chambre, sans lui demander d'abord l'autorisation requise. Voilà les raisons sur lesquelles je m'appuie pour dire que le discours prononcé par l'honorable ministre de l'Intérieur était dépourvu de tous renseignements utiles, et j'ose déclarer que le pays tout entier, au moins les électeurs de la région que j'habite, après avoir étudié ses explications, en arriveront à la même conclusion que moi.

Les raisons qui me font différer d'opinion avec la majorité de cette Chambre, et m'induisent à voter contre cette mesure sont multiples. Mais il y en a trois principales. La première, c'est que l'on aurait du commencer par consulter le parlement. Je ne ferai pas perdre le temps de la Chambre en entrant dans la discussion du principe sur lequel repose mon argumentation à cet égard. Nous savons tous—et tous les honorables membres de cette Chambre sont probablement mieux renseignés que moi sur ce point—que le contrôle absolu du parlement dans ces questions de subventions, est un principe pour l'obtention duquel on a combattu durant des centaines d'années en Angleterre, avant que les institutions politiques de ce pays fussent mises en opération ici. En effet, c'est un fait bien connu, que ce principe était en vigueur parmi les races anglo-saxonnes bien avant que la constitution britannique eut pris une forme quelque peu coordonnée. Et bien que durant cinq ou six cents ans ce principe ait été foulé aux pieds, cette usurpation donna lieu à des luttes qui remplissent l'histoire de l'Angleterre. Les Communes combattirent incessamment et vigoureusement pour obtenir le contrôle exclusif dans ces questions de subventions, jusqu'à ce qu'elles obtinrent la victoire, et le principe fut consacré lors de la révolution de 1688 et proclamé dans le Bill des Droits. Depuis cette époque jusqu'à nos jours, je ne sache pas que l'on se soit départi en Angleterre, du moins sérieusement, de ce principe. C'est un des points importants de notre constitution.

Nous ne pouvons condamner trop fortement toute tentative de la part de l'exécutif de notre pays, de vouloir accorder ces subventions sans consulter le parlement et avant que les membres de cette Chambre aient eu le temps d'en discuter l'opportunité, comme cela se fait toujours avant d'accorder ces subventions. Nous avons mis en vigueur dans ce pays les principes de la constitution britannique.

J'ai entendu l'honorable chef de la droite nous raconter dans un langage brillant tout ce dont il avait été témoin durant son séjour en Angleterre, cette procession dans laquelle figuraient des représentants de toutes les races et de toutes les religions, mais qui était surtout la procession d'un peuple libre. Eh bien ! l'honorable premier ministre ne doit pas oublier que c'est le respect de principes du genre de ceux que je viens d'énoncer qui a fait de l'Angleterre et de ses colonies dispersées dans l'univers entier un peuple grand et libre.

Si ce principe que tout subside ne doit être accordé qu'avec l'autorisation du parlement est reconnu dans notre pays qui est une possession anglaise, dans ce cas nous semblons vouloir nous en éloigner quelque peu et en particulier durant l'existence de ce parlement. Or, en agissant ainsi nous nous éloignons des principes de la constitution anglaise pour marcher sur les traces d'un grand nombre d'autres nations dont les gouvernements sont basés sur des principes aussi démocratiques que ceux qui sont sous la constitution anglaise, mais où ce principe fondamental n'est pas observé.

L'esprit de parti l'emporte sur l'équité et la liberté qui devraient régner dans les discussions de ce parlement. Dans le cas actuel, la violation de ce principe est bien évidente. L'année dernière l'affaire du contrat du chemin de fer du comté de Drummond a été soumise à ce parlement et nous

M. Monk.

avons discuté cette question. Cette année le gouvernement du pays conclut un contrat qui est précisément une violation de ce principe sur lequel repose la liberté parlementaire dans son véritable sens ; nous voyons notre gouvernement conclure ce marché non pas longtemps avant, mais quelques jours avant la rentrée des Chambres ; et lorsque probablement un grand nombre de députés étaient en route pour se rendre à la capitale. C'est là, suivant moi, une violation patente du principe, portant que dans tous les cas où il s'agit de subsides ou de dépenses d'argent, tel qu'indiqué dans les règlements permanents de la Chambre des Communes en Angleterre, la Chambre des Communes du Canada doit d'abord prendre connaissance de cette demande et la discuter.

Quel est l'état de choses dans ce pays ? Nous le savons tous et nous en voyons la mise en opération dans cette Chambre. L'esprit de parti est sans cesse en travail dans ce pays, et les lignes de démarcation entre chaque parti sont très tranchées. Et le gouvernement, que fait-il ? Il conclut un contrat accordant une subvention en terres considérable, avant l'ouverture du parlement, il fait de cette question un des articles de son programme et le mentionne dans le discours du trône, puis il demande cette subvention à la Chambre sous forme d'un bill. Quels sont ceux qui sont disposés à appuyer cette mesure? En d'autres termes, quelle est la position de la Chambre à l'égard de ce contrat? Cette dernière est-elle, comme question de principe, en état de traiter cette question avec toute la liberté que requiert une question de cette nature ? Il est évident que la majorité des membres de cette Chambre ne jouit pas de cette liberté, c'est-à-dire qu'il est impossible pour les honorables députés qui appartiennent à la majorité de cette Chambre de condamner cette subvention. Et comment cela se fait-il ? Parce que, comme nous le savons tous, en condamnant la concession, ils condamnent le gouvernement, en d'autres termes la vie du gouvernement dépend de la sanction de cette concession, et par conséquent il est impossible pour ceux qui siègent en arrière des banquettes ministérielles de discuter cette question en toute liberté. Dans ces circonstances, le rôle de membre du parlement devient, pouvons-nous dire, d'aucune importance : leurs mains sont liées. Il reste à la Chambre des Communes son droit de veto, nous pouvons sans doute refuser de sanctionner cette mesure.

Mais pour les honorables membres de la droite, que voudrait dire ce veto ? Ce serait la chute du gouvernement—je me place à leur propre point de vue ; ils hésitent avant d'aller aussi loin que cela, et ils ont pour cela de bonnes raisons. Voici des hommes qui combattent depuis des années pour le triomphe de la politique du gouvernement, et pour mettre au pouvoir les hommes en qui ils avaient placer toute leur confiance. Et tout à coup ils se trouvent en présence d'une concession de cette nature. On leur dit qu'ils sont libres et cela est vrai. Ils peuvent exercer ce suprême pouvoir que leur a confié la nation, comme bon leur semble. Mais est-il surprenant que dans ces circonstances ils hésitent lorsqu'ils savent qu'un vote contraire va chasser le gouvernement du pouvoir, va faire disparaître quelques-unes de leurs plus chères espérances, et placer à la tête des affaires des hommes en qui ils n'ont aucune confiance ? Il n'y a rien de surprenant en cela. La conséquence de cela, et je crois que nous ne pouvons l'exposer avec trop de force de-

vant cette Chambre et devant le pays, c'est que bien que nous soyons ici pour exercer le droit de veto, personne n'a de doute sur le résultat. Le gouvernement qui, après tout est simplement un grand comité de cette Chambre chargé de faire exécuter les résolutions adoptées par la Chambre, aurait dû commencer par placer cette question devant nous, afin de nous permettre de la discuter en toute liberté, puis exécuter le désir de cette Chambre, sans mettre ses partisans dans cette position. Il aurait dû leur fournir l'occasion de discuter cette question librement, sans risquer, comme il le fait dans cette circonstance, et comme il sera toujours obligé de le faire dans d'autres circonstances semblables, sa propre existence relativement à la sagesse dont il a fait preuve en accordant cette subvention.

Je considère que nos institutions sont mises en péril par cette manière de procéder. Nous nous éloignons de plus en plus de la pratique suivie en Angleterre. Je sais qu'il s'est présenté certaines circonstances dans lesquelles les gouvernements en Angleterre, ont pris sur eux de faire certaines dépenses d'argent, dans des cas particuliers, sans obtenir la sanction du parlement, mais ces cas sont très rares.

Nous sommes à créer ici un précédent dangereux, et pour cette raison, sinon pour d'autres, je serais porté à désapprouver cette mesure.

Maintenant, je vais m'occuper de la question des soumissions. L'honorable ministre nous a dit que le temps pressait, que les besoins étaient grands, et qu'il a été obligé d'agir à la hâte. Mais quels sont les faits ? Nous n'avons pas seulement l'admission du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Cependant ce dernier nous a dit, ce que nous savions parfaitement, que même avant l'ajournement de la Chambre lors de la dernière session, l'on parlait du Klondike dans le pays. Il est de notoriété publique, que durant le cours de l'été dernier les journaux de ce pays et de tous les pays de l'univers étaient remplis d'articles de tous genres au sujet de cette région aurifère. On parlait d'expéditions vers cette région, de l'or que l'on y trouvait, de la découverte de riches criques aurifères ; de fait, tout ce que nous savons aujourd'hui sur ce pays nous le savions l'automne dernier. Et cependant que voyons-nous ? Le ministre de l'Intérieur était lui-même à Victoria le 1er novembre. Il est revenu du Pas-de-White à bord d'un steamer en compagnie de M. Jennings, et il a eu l'occasion d'obtenir de cet officier tous les renseignements nécessaires. Si à son arrivée à Victoria l'honorable ministre avait fait les démarches nécessaires pour demander des soumissions, plusieurs offres lui auraient été faites.

J'ai écouté l'honorable ministre de l'Intérieur, lorsqu'il a reproché aux honorables membres de la gauche de ne pas être en état de lui fournir les noms de personnes disposées à lui faire une offre relativement à la construction du chemin de fer—et ces reproches étaient bien mal placés suivant moi, parce qu'il savait très bien à l'ouverture de la présente session qu'il avait les mains liées, et qu'il lui est encore impossible d'accepter aucune offre plus avantageuse. J'espère que l'honorable ministre ne fait pas à notre pays l'injustice de croire qu'il n'y a que deux hommes au Canada capables de conduire cette entreprise à bonne fin. Car il sait très bien, quelles que puissent être les qualités de ces deux entrepreneurs, qu'il y a des gens aussi compétents qu'eux dans chacune des provinces qui composent la Confédération, et je veux parler en particulier de Montréal. Ce n'est pas une chose bien agréable que de faire entrer les noms des entrepreneurs dans ce débat, mais si l'honorble ministre veut bien descendre à Montréal, il n'aura qu'à parcourir les principales rues commerciales de la ville, et je serais bien surpris s'il ne trouvait pas dans deux ou trois heures de recherches grand nombre de personnes aussi capables que ces deux entrepreneurs de construire ce chemin. Après tout, ce n'est qu'une compagnie de construction, si je comprends bien, et nous avons à Montréal, des compagnies du même genre, qui ont déjà entrepris des travaux de cette nature, et il suffirait de vingt-quatre heures pour former en cette ville une compagnie qui considérerait comme une bagatelle de faire le dépôt exigé par le gouvernement, et serait en mesure de faire l'ouvrage tout aussi bien, sinon mieux que ces deux hommes. Ce que je dis pour Montréal peut s'appliquer également aux grandes villes de l'Ontario. Dans mon propre comté, qui est situé près de Montréal, j'ose dire que si l'on avait demandé des soumissions pour ce contrat, comme la chose aurait dû se faire, vous y auriez trouvé plusieurs personnes qui auraient fait des soumissions, et qui tout probablement auraient été capables d'exécuter cette entreprise à de meilleures conditions que les entrepreneurs choisis par le gouvernement. Mais à quoi bon parler ? Il est inutile de dire que de meilleures conditions pouvaient être obtenues.

La preuve que ces conditions ne sont pas les plus favorables que l'on pouvait obtenir est démontré par la conduite du gouvernement qui n'a pas voulu permettre à tous les entrepreneurs de faire des soumissions, car il aurait pu venir après cela déclarer à la Chambre : voici la plus basse de ces soumissions. J'ai entendu aujourd'hui l'honorable chef du gouvernement lire une proposition qui lui était faite, et bien qu'il m'ait semblé que le but de tout cela était sans doute de faire disparaître tout blâme que l'on pourrait adresser à l'honorable ministre de l'Intérieur, il était bien facile de voir par cette correspondance, autant que je l'ai comprise, qu'une offre est faite par des hommes compétents et disposés à exécuter l'entreprise à des conditions plus avantageuses. Quelle meilleure preuve pouvons-nous avoir de la négligence de la part du gouvernement à ne pas demander de soumissions ? L'année dernière nous avons eu le coup du Drummond. Il s'agissait de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. Je ne crains pas de dire que si le gouvernement avait, à cette époque—nous connaissons tous les circonstances qui se rattachent à ce projet—demandé des soumissions pour prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, il aurait reçu trois ou quatre offres beaucoup plus avantageuses que les conditions soumises au parlement par le gouvernement. Nous aurions pû, sans affaiblir en rien la confiance que la Chambre avait dans le gouvernement, nous occuper de cette question de telle sorte que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal aurait été complété avant aujourd'hui. Qu'est-il arrivé ? Le gouvernement a réglé cette question en secret comme dans le cas actuel. La mesure fut présentée et adoptée à la hâte par la Chambre et les députés de la province de Québec n'ont attaché aucun intérêt à cette question, ils se sont contentés de voter.

Je les en félicite, car après tout, sous ce système, ils n'ont pas d'autre chose à faire qu'à voter. La mesure fut rejetée par l'autre Chambre, et si nous prenons connaissance de certains arguments dont s'est servi la presse libérale de la région à laquelle j'appartiens, nous aurions pu croire à une répétition de l'acte de Guy Fawkes, et que cette année les honorables membres du Sénat allaient sauter pour de bon. Rien de semblable n'est arrivé, cependant, et je ne sais pas ce qui est advenu de la mesure ; il est plus que probable qu'elle ne reviendra jamais devant la Chambre sous la même forme. Je suis persuadé qu'il s'est plus gaspillé d'argent public, grâce à ce système d'accorder des contrats secrètement et sans demander de soumissions, que l'on ne peut s'en faire une idée. Il y a plus de gouvernements qu'on ne le croit qui ont été précipités du pouvoir par suite de cette dangereuse habitude de traiter secrètement des affaires publiques. Tant qu'un groupe d'hommes héroïques, car l'abus est devenu si grand qu'il est temps de tenter un effort vigoureux pour le déraciner, tant que des hommes, dis-je, n'entreprendront pas de débarrasser les gouvernements et le pays de ces personnages qui ont l'habitude de conclure des marchés avec le gouvernement sans s'occuper du système des soumissions publiques, qui est la seule sauvegarde possible du trésor public, le pays continuera de perdre de l'argent et de s'affaiblir.

Il est bien certain M. l'Orateur, que si le principe que je préconise avait été suivi, le parlement aurait dû être convoqué en janvier. Un avis de six semaines aurait pu facilement être donné des travaux qu'il y avait à faire dans cette région occidentale, et nous aurions pu traiter avec les entrepreneurs à la lumière du jour, le parlement aurait joué son véritable rôle, tandis que nous nous réunissons aujourd'hui non sans difficultés, simplement dans le but d'enregistrer nos votes, et cela sur des questions de la plus grande importance ; au lieu de cela, si cette question était venue dans l'ordre ordinaire lors de la discussion du budget, le parlement aurait alors conservé le contrôle libre et absolu qu'il doit avoir sur les dépenses publiques.

Ce n'est que lorsqu'il s'agit de ces entreprises dans lesquelles de fortes sommes d'argent sont engagées que les mains des membres de la Chambre des Communes sont liées, et malgré tous les débats qui peuvent avoir lieu, nous devenons simplement des machines destinées à approuver les actes du gouvernement.

A ce sujet, j'ai remarqué, d'après le discours de l'honorable ministre de l'Intérieur,—et je crois qu'il est bon d'appeler l'attention de la Chambre sur ce point—que les négociations à ce sujet ont été très longues. J'ai remarqué que M. Maitland Kersey avait échangé, il y a quelque temps, certaine correspondance avec l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton), et ce dernier a dit l'autre soir :

> Les documents déposés sur le bureau de la Chambre vont démontrer que M. Kersey a fait une proposition il y a déjà longtemps, pour la construction d'un chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin, pour lequel il demandait une subvention.

Plus loin dans son discours il a dit :

> J'ai averti M. Kersey que nous étions disposés à accorder une étendue considérable de terrain. M. Kersey savait qu'il s'agissait de 20,000 ou de 25,000 acres de terres, et je lui ai dit que nous étions disposés à accorder une subvention généreuse en terres s'élevant environ à ce montant.

M. MONK.

Pourquoi n'a-t-on pas rendu ces faits publics afin que tous ceux qui auraient été en position de faire des soumissions eussent pu en profiter ? Cette question agite l'esprit public dans ma province, et leur conduite a été cause que bien des choses désagréables ont été dites à l'adresse du gouvernement, mais ils ne peuvent s'en prendre qu'à eux de ce qui arrive. Le fait que cette subvention n'a pas d'abord été soumise à l'approbation du parlement, et ensuite que des soumissions publiques n'ont pas été demandées, sont deux points que je considère comme étant d'une grande importanc dans la présente discussion.

Il y a une autre chose qui me porte à considérer ce projet avec une certaine défiance, c'est parce que ce chemin n'est pas ce que le gouvernement avait promis qu'il serait, c'est-à-dire une route entièrement canadienne. Il est possible que sur ce point je diffère d'opinion avec mon chef, mais quoi qu'il en soit, l'objection que je fais à cette route me semble être d'un grand poids. Ce n'est pas une route qui passe entièrement sur le territoire canadien, et sur ce point, afin de ne pas suivre les sentiers battus, et dire quelque chose qui puisse intéresser la Chambre, je désire m'en tenir à l'explication des droits que nous avons sur la rivière Stikine. J'ai enseigné durant plusieurs années le droit international, et j'ai abandonné cela depuis quelques temps. Les honorables membres de cette Chambre n'ignorent pas que dans notre profession, nous ne sommes pas appelés très souvent à étudier des questions de cette nature. Bien que ma mémoire soit quelque peu rouillée, les questions soulevées au cours de la présente discussion ont réveillé dans mon esprit quelques souvenirs de mes études passées, j'ai étudié la présente question et je désire communiquer à la Chambre le résultat de mes recherches.

Il convient peut-être d'examiner d'abord qu'elle aurait été notre position s'il n'eut pas existé de traité. En d'autres termes, si nous considérons la situation de la rivière Stikine et de toutes les autres rivières qui coulent du territoire britannique à travers l'Alaska jusqu'à l'océan Pacifique, indépendamment de tout droit garanti par des traités quelle serait notre position ? Il n'existe pas en droit international, comme cela existe dans le droit privé—au moins dans notre province où le droit civil français est en vigueur— de servitudes créées par la seule situation des lieux. Le fait seul qu'une rivière comme la rivière Stikine, qui partant du territoire britannique coule vers la mer à travers le territoire appartenant à un pays étranger, ne nous donnerait pas un droit "*parfait*" à la navigation de cette rivière, mais il existe des droits "*imparfaits*" sur lesquels les auteurs ne sont pas tous d'accord. Quelques-uns d'entre eux prétendent que la situation, et particulièrement celle de la rivière Stikine que nous discutons, nous donnerait un droit imparfait à cette servitude, le droit de remonter le cours de cette rivière depuis son embouchure jusqu'à notre territoire et de descendre de ce dernier endroit jusqu'à la mer, même en passant à travers un territoire étranger arrosé par les eaux de cette rivière.

Voilà la prétention émise par les auteurs français. M. Wheaton, un écrivain américain sur le droit international, de grande réputation, est aussi de cet avis, mais d'autres auteurs sont d'opinion différente. Kluber prétend que ces droits imparfaits n'existent pas, que dans de semblables circonstances nous ne

pouvons pas demander le droit de naviguer sur cette rivière, ou que l'Etat à qui cette demande est adressée, en vertu des principes de droit international, peut parfaitement refuser d'y accéder. Hefter est aussi de cet avis, et si je ne me trompe pas, bien que je n'aie pas vérifié la chose, c'est aussi là la prétention des écrivains anglais Phillimore et sir Travers Twiss, et l'Angleterre a aussi adopté cette manière d'envisager la question jusque dans les temps les plus modernes. Le gouvernement anglais n'admet pas le principe d'un droit imparfait ; c'est-à-dire le droit de demander un droit de passage sur la rivière Stikine dans les circonstances que j'ai indiquées.

Il n'y a pas encore bien longtemps, en 1884 ou 1885, l'Angleterre prit part à la conférence de Berlin ; cette grande conférence avait pour objet la navigation libre des rivières Congo et Niger, en Afrique, et ce qui est d'un grand intérêt pour nous, les Etats-Unis d'Amérique prirent aussi part à cette conférence qui déclara ces deux grands fleuves de l'Afrique ouverts au commerce de l'univers entier, l'Angleterre et les Etats-Unis sanctionnèrent cette importante déclaration de la conférence, et reconnurent comme principe de droit international moderne que, vu les conditions dans lesquelles les rivières Congo et Niger coulaient à travers le continent africain, toutes les nations y ayant intérêt pourraient se servir de ces rivières. Les Etats-Unis reconnurent ce principe, et la navigation de ces deux rivières est aujourd'hui entièrement libre pour toutes les nations de l'univers. Je suis convaincu que si nous avons jamais à discuter cette question des règlements avec les Etats-Unis, les travaux de cette conférence nous seront d'une grande utilité.

Mais nous avons à nous occuper ici d'une servitude créée par un traité, et elle a été mentionnée pour la première fois dans le traité anglo-russe de 1825. Je vais lire l'article de ce traité qui renferme les dispositions relatives à la libre navigation de la rivière Stikine. L'article VI dit :

> Il est entendu que les sujets anglais, de quelque endroit qu'ils arrivent, que ce soit de l'océan ou de l'intérieur du continent, jouiront à perpétuité du droit de naviguer librement et sans aucune entrave sur les fleuves et rivières qui dans leur cours vers la mer Pacifique traverseront la ligne de démarcation sur la lisière du littoral indiquée dans l'article III de la présente convention.

Quelle était la nature de cette servitude ? Cette clause créée une servitude conventionnelle affirmative, nous donnant le droit de navigation sur tous les cours d'eau dans une position semblable à celle de la rivière Stikine. La nature de ce droit ne fait guère de doute en loi internationale. Dans mon opinion c'est une servitude qui adhère au territoire, une servitude perpétuelle. La guerre peut en suspendre l'opération ; mais contrairement à ce qui a lieu pour les traités, elle renaît après la guerre. La guerre met fin à tous les traités, mais une servitude de cette nature reparaît après la guerre *proprio vigore*. Ainsi, si la guerre de Crimée a mis fin au traité de 1825 entre la Russie et l'Angleterre, cette servitude a repris effet par elle-même, à la conclusion de la paix.

Le traité fait à Paris après la guerre, entre les parties qui y avaient pris part, faisait d'ailleurs revivre implicitement tous les anciens traités. Mais il y a plus. D'après ce que je comprends, cette servitude adhère au territoire et après la cession de l'Alaska par la Russie aux Etats-Unis elle s'est continuée en notre faveur. Telle est, si je ne me trompe, l'opinion de tous les auteurs recommandables en droit international.

L'honorable ministre de l'Intérieur me paraît apprécier médiocrement la valeur de cette servitude. Son attitude m'a fort surpris. D'après ce qu'il a dit de nos droits en vertu du traité de 1825, un navire anglais arrivant à Fort-Wrangel, à l'embouchure de la rivière Stikine, d'après ce bienfaisant article 6, aurait le droit de remonter tranquillement la rivière sans le moindre obstacle—sans se soumettre à aucun règlement. C'est une grande erreur ; il n'y a pas le moindre doute sur ce point. S'il en était ainsi, nos propres navires, d'après ce traité, seraient dans une meilleure position que les navires américains. Mais je répète, sans crainte d'être contredit, que c'est une erreur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Une erreur dans l'interprétation de l'honorable député, non dans la déclaration de l'honorable ministre de l'Intérieur.

M. MONK : Le ministre de l'Intérieur ne s'est peut-être pas servi exactement des mêmes paroles, mais je demande à la Chambre s'il n'a pas établi un contraste frappant entre notre position en vertu du traité de 1825 et notre position sous le traité de Washington ; il a reproché aux honorables députés de la gauche et au parti auquel j'appartiens, d'avoir été les auteurs de ce sacrifice de nos droits. Dans un langage véhément que j'espère qu'il modifiera, il en a jeté le blâme surtout sur l'honorable chef de l'opposition. La libre navigation dans le sens que lui donne l'honorable ministre n'existe pas. Il n'y a pas le moindre doute qu'un navire anglais arrivant à Fort-Wrangel, même sous l'opération du traité de 1825, serait obligé de se soumettre à une foule d'exigences toutes aussi contrariantes que celles que nous avons à subir aujourd'hui. Un navire qui entre dans les eaux territoriales des Etats-Unis est obligé de se soumettre aux lois américaines concernant la navigation. Il est d'abord obligé de faire sa déclaration. Un navire qui entrerait dans la rivière Stikine, même en vertu de la clause que j'ai citée, serait tenu d'observer les règlements des Etats-Unis concernant la police, le mouillage, la navigation durant la nuit ou le brouillard et par dessus tout les règlements douaniers. S'imagine-t-on que les autorités américaines permettraient à un navire, même en vertu du traité primitif que je viens de lire, d'entrer dans cette rivière sans se conformer aux règlements douaniers ? Il serait absurde de le prétendre.

Il me semble que l'honorable ministre est allé bien loin lorsqu'il a accusé l'honorable chef de l'opposition de vouloir amener la guerre entre les Etats-Unis et le Canada, parce que nous discutons une chose que toute nation a le droit de discuter—les inconvénients que pourrait nous causer un changement de territoire sur le parcours de cette voie.

La position prise par l'honorable ministre de l'Intérieur me paraît ridicule. En Europe, il y a des fleuves qui traversent plusieurs pays différents. Il y a le Danube, le Rhin et d'autres fleuves, au sujet desquels, les nations intéressées ont été obligées d'en venir à une entente. Va-t-on prétendre que nous allons conclure cette grande affaire, octroyer cette charte, et entreprendre d'envoyer nos navires dans les eaux territoriales des

Etats-Unis sans pouvoir discuter ou examiner les inconvénients que cette route présente ?

Et parce que nous osons discuter ces inconvénients l'honorable ministre prétend que nous voulons plonger le pays dans les horreurs d'une guerre. Il prend là une attitude rididule et puérile. C'est une question que nous devons discuter ; et les Américains la discuteraient, s'ils étaient à notre place. Ils nous considéreraient, et avec raison, comme des hommes n'entendant rien aux affaires si nous bâclions cette affaire à la hâte sans étudier les obstacles que nous pourrions rencontrer lorsqu'il s'agira d'entrer dans les eaux territoriales des Etats-Unis.

J'ai essayé d'exposer ce que je crois être la position dans laquelle nous nous trouvions après la signature du traité de 1825. Or le traité de Washington contient une clause que je considère, quant à la rivière Stikine, virtuellement semblable à celle dont je viens de parler. Mais cette clause modifie la nature de notre servitude. Je regrette beaucoup de n'avoir pas été présent quand mon honorable ami le député de Kent (M. McInerney) a discuté ce point de la question. Je n'ai pas eu encore l'occasion de voir quel sont ses arguments, mais il me semble que cette clause du traité de Washington restreint notre servitude. La clause 26 se lit comme suit ;

La navigation des rivières Yukon, Porc-Epic et Stikine en amont et en aval, jusqu'à la mer demeurera à tout jamais libre et ouverte au commerce pour les sujets de Sa Majesté britannique et les citoyens des Etats-Unis, mais assujétie aux lois et règlements de l'un ou de l'autre pays (pour la portion comprise sur le territoire respectif) qui ne sont pas incompatibles avec ce privilège de libre navigation.

D'après mon interprétation de cette clause, elle restreint implicitement une servitude. Nous n'avons plus le droit de naviguer sur aucune autre rivière que les trois ici mentionnées et nous avons crée en faveur des Américains une servitude qui n'existait pas auparavant. Nous avons établi une servitude sur notre propre territoire, à l'égard de ces trois rivières.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Halifax (M. Russell) tout est extrêmement douteux dans la loi internationale, vu qu'il n'y a ni sanction ni code ; mais c'est ainsi que j'interprète cette clause. Nous avons limité nos droits à ces trois rivières, mais je ne ne vois pas que sur la Stikine, ils soient bien différents de ce qu'ils étaient auparavant. Il n'y a pas de doute que si nous avions eu affaire à la Russie ou aux Etats-Unis après la cession de l'Alaska, nous aurions été obligés de nous soumettre aux règlements pour franchir un territoire ou une rivière appartenant à un pouvoir étranger. D'après le traité actuel nous devons aussi nous soumettre à ces règlements, et je ne comprends pas que le ministre de l'Intérieur ou le gouvernement ne se soient pas donné la peine de s'assurer, comme c'était leur droit et leur devoir, auprès des autorités américaines de la position exacte que nous occupons quant à cette rivière. Le gouvernement n'est pas excusable d'avoir négligé cela. Un écrivain humoristique de la province de Québec prétend que la principale occupation de nos ministres est de conjuguer le verbe "arriver" et le verbe "partir," voulant dire là que la plus grande partie de leur temps se passe en voyages.

Ils ont conjugué ces verbes à maintes reprises pendant les vacances. Ils sont allés à Washington.

M. MONK.

On a prétendu qu'ils étaient allés chercher beaucoup de choses qu'ils n'ont certainement pas obtenues ; mais il me semble que s'ils s'étaient donné la peine de s'enquérir par voie diplomatique de ce que seraient les règlements sur la Stikine, ce renseignement aurait pu être obtenu assez facilement et il aurait été reçu avec beaucoup de satisfaction.

Bien que le droit des Américains se borne à faire des règlements, dans des cas comme celui-ci, en Europe et même en Amérique à propos de la navigation du Massissipi et certains fleuves de l'Amérique du Sud, nous avons vu que ces règlements peuvent être plus ou moins vexatoires et même quand ils sont sévères ils peuvent être appliqués de manière à causer moins d'embarras à ceux qui sont tenus de les observer. Cette question, je crois, aurait pû très avantageusement être l'objet de négociations diplomatiques.

Quand je dis que le traité de Washington limite nos droits sous certains rapports, je ne veux pas que l'on comprenne que je considère qu'il nous a été défavorable en quoi que ce soit. C'était un traité de compromis et il nous a assuré des droits très importants. Il suffit de le lire pour s'en convaincre. Il nous a donné des privilèges de transit en entrepôt et d'autre droits sur le lac Michigan que nous n'avions pas auparavant ; et pour parler d'une manière plus générale, ce traité était une solution que l'Angleterre était prête à accepter de la grande affaire de l'Alabama. De sorte que ça été un compromis d'un bout à l'autre et je ne suis pas en état de dire si, dans l'ensemble, il nous a été favorable ou non. Mais je prétends qu'ils n'a sacrifié aucun des droits que nous avions sur la rivière Stikine.

Pour résumer ce point de la question, auquel j'ai peut être consacré trop de temps voici les conclusions auxquelles j'arrive ; premièrement, l'article 6 du traité anglo-russe et l'article 26 du traité de Washington ne modifient pas sensiblement notre position sur la Stikine ; deuxièmement, cette prétendue route toute canadienne est située en partie sur le territoire des Etats-Unis et donne prise à toutes les objections soulevées d'ordinaire contre le simple droit de passage. Elle prête à toutes les objections qui peuvent surgir des règlements qui pourront être faits, de la surveillance qui sera exercée. Et comme dans une affaire comme celle-ci, il faut tout prévoir, elle peut être complètement fermée en cas de guerre.

Je considère que dans les circonstances il aurait mieux valu faire une route entièrement canadienne; et si le tracé qui a été choisi est le plus avantageux le gouvernement aurait mieux fait de prolonger le chemin de fer de Telegraphe-Creek ou Glenora jusqu'au Goulet Observatory ou Port-Simpson. Il est inutile d'ajouter que je considère que pour le prix que nous payons nous pouvons avoir ce prolongement.

Maintenant, quand au monopole, il n'y a pas pour moi l'ombre d'un doute que cette clause du contrat qui accorde un privilège durant cinq ans crée un monopole. Comme l'a fait remarquer l'honorable ministre de l'Intérieur, nous ne pouvons pas empêcher le gouvernement de la Colombie anglaise d'accorder des chartes à des compagnies de chemin de fer, elle pourrait en accorder une demain si elle le voulait, mais l'interprétation que je donne à cette clause, c'est que nous nous engageons à ne pas accorder de charte à aucune compagnie de chemin de fer dont le chemin, traversant la ligne frontière de l'Alaska, pénètre dans le terri-

toire du Yukon où nous avons juridiction. Nous n'accorderons pas non plus aucun avantage à tout autre chemin de fer que l'on voudra construire dans cette direction. Voilà comment j'interprète cette clause, mais je puis me tromper. N'est-ce pas là un monopole de grande valeur relativement à ce territoire ? Cependant, si le contrat était satisfaisant sous tous les autres rapports, je déclare que je serais disposé à accorder ce monopole pour cinq années, et je considère que si les entrepreneurs se conformaient à toutes les autres obligations contenues dans le contrat ils auraient certainement droit à ce que nous les protégions contre la concurrence que l'on pourrait leur faire dans cette direction. Mais je ne suis pas du même avis relativement à la clause qui accorde un privilège durant dix ans à ces entrepreneurs, et si le gouvernement se décide à prolonger le chemin jusqu'au Goulet Observatory ou au Port-Simpson, nous ne devrions pas lier le parlement de cette façon. C'est la première fois que nous faisons des transactions avec ces gens, et il me semble qu'avant d'engager ainsi notre liberté nous devrions attendre, afin de voir ce qu'ils sont capables de faire. Si tout va bien et que nous prolongions le chemin dans cette direction, nous leur accorderons probablement la préférence, comme le dit le ministre de l'Intérieur, mais pourquoi nous engagerions-nous d'avance pour dix ans vis-à-vis de ces entrepreneurs, sans savoir s'ils rempliront leurs obligations.

Je considère donc que cette clause par laquelle nous lions les parlements qui viendront après celui-ci n'est pas ce qu'elle devrait être, et je ne puis l'approuver. Quant à l'exemption de taxe, je m'y oppose absolument. Je suis contre ces exemptions de taxes en principe ; et de plus, je considère que cette subvention en terres est déjà suffisante sans que nous y ajoutions cet autre privilège. Ces taxes dont on veut exempter les entrepreneurs dans le contrat, seront celles qui seront probablement imposées pour maintenir l'ordre et faire respecter la loi dans cette région. Je prétends que ces gens devraient supporter leur part de tout fardeau de ce genre. Grâce à ce bill, ces entrepreneurs vont devenir les possesseurs d'une immense région minière ; et il n'est pas juste qu'ils soient exemptés de payer leur part des taxes qu'il sera nécessaire de percevoir dans le but de protéger leurs propres richesses.

J'ai fait allusion en commencement à la question des tarifs. On nous demande d'accorder un monopole à ces deux entrepreneurs, et de plus une vaste étendue de terrains miniers comme subvention pour la construction du chemin de fer qu'ils ont entrepris. A quels besoins ce chemin est-il appelé à répondre ? Il est appelé à répondre à des besoins pressants ; il est destiné à fournir des moyens de transports à 75,000 ou 100,000 et à une quantité énorme de fret destiné à la subsistance et à l'entretien de cette foule. Il a pour but de conserver au Canada le commerce qui devra nous venir de ce côté. Dans ces circonstances, il me semble, qu'avant de ratifier ce contrat nous devrions savoir quels seront leurs tarifs. Il ne s'agit pas ici d'un chemin de fer ordinaire, et je ne suis pas plus disposé à me fier au gouvernement sur cette importante question des tarifs, que ce dernier ne l'était à mon égard relativement à la question principale qui fait l'objet du contrat.

Je suis bien disposé à traiter ces gens avec générosité, mais d'un autre côté il me semble que leur accorder pleine et entière liberté sur la question des tarifs serait annuler l'objet que nous avons en vue. Ils n'ont pas besoin de s'évertuer à chercher des voyageurs : ils savent que tous ces gens sont à leur merci, et qu'ils ont absolument besoin d'eux pour pénétrer dans la région du Yukon avec leur bagages, et ils savent aussi que ceux qui se servent de leur chemin de fer, ne repasseront probablement jamais par là, et par conséquent ils sont plus disposés à abuser de tout pouvoir qui pourra leur être accordé, pour surcharger ces voyageurs. A part les nombreux aventuriers qui se rendent dans cette région, grâce à la politique du gouvernement, j'espère que quelques Canadiens vont aussi essayer d'aller chercher une part de cet or, et s'il en est ainsi, nous voulons savoir ce que l'on va exiger d'eux sur ce chemin. Je proteste énergiquement, au nom de ceux qui vont avoir à se servir de cette route soit pour voyager ou pour transporter le fret, contre le fait de laisser cette question des tarifs entièrement en suspens. S'il nous faut donner à ces personnes un immense territoire, nous devrions savoir ce que nous allons obtenir en retour, et nous ne le saurons que lorsque ces tarifs seront fixés.

Quant à la route, j'ai déclaré il y a un instant, que suivant moi, le fait qu'elle traverse les eaux américaines et n'est pas située entièrement sur le territoire canadien est une sérieuse objection. Si cette route du lac Teslin est réellement la meilleure, nous devrions prendre immédiatement les mesures nécessaires pour en faire un chemin essentiellement canadien en prolongeant le chemin de fer jusqu'au Goulet Observatory ou à quelqu'autre port dans la Colombie anglaise.

Je regrette d'être obligé de dire, cependant, que les renseignements qui nous ont été fournis n'ont pas été suffisants pour me permettre de dire qu'elle est la meilleure. La lettre que j'ai entendu lire cet après-midi par l'honorable chef du gouvernement contient des renseignements que je ne puis trouver dans le rapport. Je ne veux rien dire contre ces rapports, car je suppose qu'ils ont été préparés quelque peu à la hâte. Mais je me demande si cette route est bien la meilleure en partant de l'océan Pacifique ou si celle de Dalton ne lui est pas préférable. Les renseignements à notre disposition sont tellement insuffisants et notre décision doit être rendue dans un si court délai qu'il est réellemeut difficile de parler avec quelque certitude de cette question. Je me permets, cependant d'appeler l'attention de la Chambre sur l'opinion exprimée relativement aux mérites de cette route par une personne qui vient justement d'arriver de cette région lointaine, sur laquelle nous sommes si mal renseignés. Je veux parler de M. Stevens, un de ceux qui se sont rendus les premiers dans cette région, et qui y possède des claims évalués à deux millions. Cet homme connaît très bien cette partie du pays, et il est d'opinion que sa richesse est suffisante pour payer notre dette avec l'or qui s'y trouve. Voici un résumé de ce qu'il a dit à ce sujet dans une entrevue qu'il a eu avec un des représentant du *Witness* de Montréal:

M. Stevens désapprouve la route choisie pour le nouveau chemin de fer du Yukon. Il dit que cette route va nécessiter en tout sept changements de moyens de transport avant d'atteindre le but du voyage et il a surtout fait remarquer que de nouveaux steamers devront être construits pour la navigation sur le lac Teslin qui est excessivement difficile.

J'ai été moi-même frappé de prime abord des nombreux changements que nécessite cette route. Je suis bien prêt à admettre qu'il est possible que le chemin de fer puisse suffire à transporter les 60,000 ou 75,000 personnes qui se proposent d'entrer dans cette région ; mais je me demande sérieusement s'il va y avoir assez de bateaux pour les transporter à travers le lac Teslin et la rivière Hootatinqua jusqu'au Yukon. Je ne suis pas prêt à croire qu'il est possible d'avoir à cet endroit un nombre suffisant de bateaux pour transporter cette foule immense par voie des rivières et des lacs. Je crois plutôt que ce ne sera qu'avec la plus grande difficulté qu'ils réussiront à se procurer un nombre de bateaux suffisants pour transporter même 20,000 personnes, et le reste de ceux qui arriveront ensuite au lac Teslin seront laissés dans l'embarras, et devront s'arranger comme ils pourront. Je fais cette remarque, parce qu'il me semble que le gouvernement ne nous a pas dit quels seraient les moyens de transport que trouveraient les voyageurs une fois rendus au lac Teslin. Pour ma part, je dis franchement, que je suis porté à croire que la route est celle d'Alberta par voie d'E[illegible], mais je dois ajouter, que grâce à l'obligeance du gouvernement, les connaissances que je possède sur cette région sont bien limitées. Cette route offre de nombreux avantages. D'abord elle est essentiellement canadienne ; et par ce fait seul ne présente pas les objections qu'offrent les autres routes, et qui doivent être prises en sérieuse considération par la Chambre.

Il y a certainement de l'or en grande quantité au Klondike. Mais comme l'a dit l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, tout cela n'est qu'une immense spéculation et de l'agiotage sur une grande échelle. Mais il ne peut exister de doute sur la richesse du sol des territoires du Nord-Ouest, et le grand avantage qu'offre cette route d'Edmonton c'est qu'elle ouvre immédiatement à la colonisation la région fertile qui s'étend d'Edmonton à la rivière la Paix. Tout ce que je dis là bien entendu est sujet à correction parce que je ne connais pas grand-chose de cette région. Quelqu'un a déjà proposé que nous allions tous visiter cette partie du pays et j'espère que le gouvernement va mettre cette proposition à exécution.

Je suis en faveur de cette route, parce qu'elle est entièrement canadienne, parce qu'elle contient beaucoup moins de changements et enfin parce qu'elle aura pour effet de coloniser une riche région agricole. Vous vous imaginez bien que si vous êtes obligés de transborder les marchandises trois ou quatre fois durant le trajet pour vous rendre au Yukon, par cette route, les dépenses seront plus considérables. De plus, je crois que les transbordements seront bien moins nombreux par cette route. Puisque nous en sommes sur cette question des transbordements, permettez-moi de dire que le droit de naviguer comprend ceux de rompre charge et de transborder. L'honorable ministre de l'Intérieur a semblé ignorer, si d'après le traité, en arrivant à la rivière Stikine nous avons le droit de rompre charge. Ce n'est pas une loi que je veux établir, mais d'après les principes du droit international, le droit de naviguer comprend celui de mouiller, de transborder la cargaison et de rompre charge, le tout bien entendu sujet aux règlements de la douane. Je suis donc encore convaincu pour les raisons que je viens d'énumérer, et avec le peu de renseignements que je possède, que la route d'Edmonton aurait été la meilleure. Relativement au droit régalien, je dois avouer que je ne vois pas pourquoi on établirait une différence entre cette compagnie et les mineurs. Je ne suis pas en faveur de ce système de droits régaliens, car je ne crois pas qu'il puisse être mis en pratique facilement. Sa mise en vigueur entraverait des dépenses considérables, avec un résultat bien douteux, et il aurait de plus pour effet de porter à la malhonnêteté ceux qui y sont soumis, je n'y ai donc aucune confiance. Il me semble que l'on pourrait adopter un système de taxation plus équitable. Mais si nous devons avoir ces droits, je dis qu'ils doivent être perçus également et sur le même pied des propriétaires de chemins de fer comme des pauvres mineurs. J'en arrive maintenant à la concession de terre, qui est la question la plus importante que nous ayons à étudier relativement à ce bill. Je regrette beaucoup de constater que les honorables membres du gouvernement ne sont pas en mesure de nous dire ce qu'ils pensent du rapport qui donne la valeur de ces terrains, et à quels montants ils estiment eux-mêmes cette concession.

Le gouvernement a conclu ce contrat à l'aveugle, sans savoir quelle était la valeur de la concession qu'ils accordaient à ces entrepreneurs, et ils semblent maintenant vouloir nous refuser tous les renseignements dont nous avons besoin à ce sujet, oubliant qu'après tout, les membres de cette Chambre sont les maîtres, et que c'est à eux qu'ils appartient d'accorder une concession en terre aussi considérable, voilà la position telle que je la comprends ? Il est malheureux que le gouvernement n'ait pas réussi à nous donner au moins la valeur, je ne dis pas exacte, mais approximative de cette concession. On donne aux entrepreneurs, à mon avis, une très grande latitude dans le choix de leurs terres, et il est incontestable qu'ils seront en mesure d'exercer ce choix avec beaucoup plus d'avantage et bien plus tôt que la plupart du monde ; ils peuvent y envoyer leurs ingénieurs d'avance, et choisir les meilleures terres. Sans doute, le ministre de l'Intérieur nous a bien invités à nous rendre nous-mêmes sur les lieux et à choisir des terres ; les concessions de terre, nous a-t-il dit, sont gratuites ; il suffit de nous rendre-là pour partager avec les autres. Eh bien ! M. l'Orateur, je ne suis pas prêt à partir aujourd'hui pour ce pays ; notre devoir est de rester ici et d'empêcher le reste de ces terres d'être subtilisées. En outre, ce ne sont là que de belles phrases. Il n'y a pas de doute que ces messieurs soient déjà sur les lieux, si je suis bien informé. J'ai entendu dire, l'autre jour, qu'ils s'étaient assuré les services d'un ingénieur très compétent, et la Chambre l'admettra, personne au pays n'est en meilleur situation qu'eux de faire un bon choix de terrains.

Cette situation est parfaitement exposée dans un article publié par un journal qui est d'ordinaire favorable au gouvernement, et qui expose bien mieux cette situation que je ne le pourrais faire. Le ministre de l'Intérieur, l'autre jour, a cité cet article, mais, rendu à l'endroit où il s'agit de la situation de la compagnie, il n'a pas voulu continuer sa lecture, bien que nous l'eussions pressé de le faire. L'extrait que je vais lire est emprunté au *Daily Witness* du 11 février, un excellent journal publié à Montréal. Voici cet article :

A tout événement, il semble, d'après toutes les probabilités que, s'il existe réellement de grandes richesses dans ce pays, le syndicat n'aura guère de peine à en re-

cueillir les prémices. Il semble assez probable qu'ils pourront acquérir pour leur propre compte ou rançonner presque toutes les terres aurifères découvertes, jusqu'à concurrence de la subvention qui leur est accordée. Si l'on tient compte du pouvoir qu'ils ont d'établir leur ligne de base pour leur propre avantage, et de s'assurer un territoire ininterrompu de vingt-quatre milles de long sur trois mille de large, le syndicat, selon toutes les apparences, serait en mesure de s'assurer la possession des meilleures terres sans partager à conditions égales avec le gouvernement. Les intérêts et les privilèges de la compagnie sont tellement étendus, comparés à ceux des prospecteurs et des mineurs isolés, que ceux-ci trouveront toujours avantageux de former, dans leur propre intérêt, une espèce de société avec le syndicat, ou au moins de se coaliser avec lui contre les intérêts du gouvernement, et même ceux des autres mineurs, amis ou associés.

L'article fait voir, en outre, comment le syndicat deviendra une espèce de pieuvre, étendant ses tentacules dans toutes les directions, et engloutissant les meilleurs terrains miniers. Il est fort difficile, je l'admets, M. l'Orateur, en raison du peu de renseignements à notre disposition, d'apprécier avec exactitude la valeur de cette concession de terres. Je mettrai peut-être en éveil l'attention des honorables députés de la droite, en disant que la valeur de cette concession a été portée à dix-huit billions sept cent cinquante mille dollars. J'ignore si le ministre de l'Intérieur trouve cette estimation exagérée ; je lui dirai, toutefois qu'à mon avis, elle l'est réellement. A tout événement, c'est l'estimation qu'a faite M. Bellew. Il est assez singulier de noter les renseignements sur lesquels il appuie son estimation. M. Bellew, qui est mineur d'expérience, communique à un journal français de Montréal, les raisons sur lesquelles il appuie son estimation. Voici le compte rendu de la conversation échangée avec M. Bellew par le reporteur du journal en question :—

Quant aux données sur lesquelles il appuie l'assertion que le Canada perdrait dix-huit billions de dollars, si le parlement sanctionne le contrat passé avec Mackenzie et Mann pour la construction de ce chemin de fer, M. Bellew répond : " J'appuie mon assertion sur la déclaration de M. Ogilvie, lequel, tout le monde le sait, fait autorité au Canada sur tout ce qui se rattache aux questions minières. Il a positivement déclaré, et sa déclaration est du domaine de la publicité, qu'il peut se trouver de l'or, en quantités plus ou moins importantes, dans toutes les parties du territoire qui s'étend du Yukon à la rivière Mackenzie.

Voilà le premier renseignement sur lequel s'appuie mon assertion. Ensuite, je tiens compte du fait incontestable qu'il a été découvert d'énormes quantités d'or dans tous les endroits où les prospecteurs ont travaillé sur les couches supérieures du terrain. Puis, j'arrive à cette déduction-ci : le gouvernement a décidé de donner 3,750,000 acres au syndicat en question. En divisant ce territoire en claims de cinq acres cela donne une totalité de 750,000 claims.

Certains claims se sont déjà vendus de $50,000 à $200,000 et il a même été payé un million pour un seul claim. Si l'on prend le chiffre le plus bas, dit M. Bellew, et qu'on le divise par deux, on arrive à une valeur de $25,000 par claim ; il se peut, sans doute, que certaines concessions minières n'aient pas cette valeur. Mais, sauf cette réserve, il suffit d'une dose ordinaire de bon sens pour comprendre que l'on peut estimer la valeur d'un claim à $25,000. C'est ainsi que M. Bellew arrive au chiffre de dix-huit billions, somme suffisante pour payer la dette publique du monde entier.

Si les calculs de ce gentleman sont exacts, il est fâcheux que le gouvernement ait perdu l'occasion non seulement d'acquitter la dette publique du monde entier, mais encore d'abaisser le chiffre de notre propre dette qui s'est gonflée d'une façon démesurée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Si ce calcul est exact, et que la somme en question suffise à payer la dette publique du monde entier, quelle serait donc la valeur des 65,000,000 d'acres qui restent?

M. MONK : Cela suffirait pour nous faire tous riches, chose absolument désirable. J'ai donné ces chiffres à la Chambre, parce qu'ils m'ont paru de nature à l'intéresser. Toutefois, je l'avoue, mon estimation est plus modérée. Je trouve à la page 92 du rapport de M. Ogilvie, qui se distingue par sa grande modération, un renseignement qui servira à nous aider à apprécier d'une manière raisonnable la valeur de ces terres. Voici ce qu'il dit :

Il est bon de signaler le fait que tout ce vaste district doit la réputation universelle dont il jouit actuellement à la richesse des 140 claims de la division du Klondike. Il s'en trouve cent sur la crique Bonanza et environ quarante sur l'Eldorado. Dans le langage des mineurs, ces claims sont les " champions du monde ", et si les indications actuellement connues ont quelque valeur, les claims réunis de ces deux ruisseaux représentent une valeur de soixante à soixante-dix millions de dollars.

Si l'on envisage cette division dans son ensemble, y compris les trois ruisseaux déjà mentionnés, affluents de la crique Indian, district de quelque trente-cinq milles de long et de vingt-cinq milles ou plus de large, si l'on peut ajouter foi aux indications, il y a cent millions de dollars en perspective dans ce territoire. Personne ne saurait garantir l'exactitude de ce calcul, mais les prospections faites jusqu'ici indiquent d'une façon assez concluante ce résultat. Ce district est d'une richesse exceptionnelle. Jamais rien de semblable n'a encore été trouvé dans ce pays ; de fait, il y a fort peu de pays au monde où l'on ait fait de semblables découvertes, et bien qu'il soit impossible d'affirmer qu'il se fera d'aussi riches découvertes à l'avenir, il est tout à fait improbable que dans un pays où l'or est disséminé sur une si vaste étendue, on ne le trouve, en quantités rémunératrices, que sur un seul point formant la cent quarantième partie de ce territoire.

M. Stevens, récemment de retour du Klondike, maintient qu'il s'y trouve actuellement pour une valeur de $10,000,000 d'or de placer, prêt à être extrait des cours d'eau, et je ne crois pas qu'il y ait aujourd'hui 4,000 mineurs dans le Klondike. Ces chiffres nous donnent quelque idée de la richesse de ce territoire. S'il s'y trouve $10,000,000 valant d'or prêt à être extrait du sol, quand il n'y a que 4,000 mineurs sur les lieux, quel chiffre atteindra donc l'exploitation de ces placers, lorsque, d'après M. Ogilvie, 20,000 à 30,000 mineurs feront des fouilles à l'aide de machines perfectionnées ?

Revenons à nos premiers calculs. J'ai adopté, relativement au coût du chemin de fer, l'estimation faite par M. Jennings. A la page 27 de son rapport, il estime le coût du chemin à $3,657,000. Le ministre de l'Intérieur a dit à la Chambre que la construction de ce chemin de fer allait se faire dans des circonstances anormales, et que l'estimation soumise était basée sur le coût de la construction, dans des circonstances normales. Cela est vrai ; mais en même temps, si je ne me trompe, les calculs de M. Jennings s'appliquent à la construction d'une voie supérieure à celle qui est entreprise, à un chemin de premier ordre.

En second lieu, je suis informé qu'il n'y a guère de différence dans le coût de la construction plus ou moins rapide d'un chemin de fer ; il s'agit tout simplement d'employer un plus grand nombre d'hommes. Quoi qu'il en soit, je ne saurais me prononcer là-dessus.

Après avoir constaté les sommes d'argent que les entrepreneurs vont dépenser, demandons-nous maintenant ce qu'ils vont recevoir. Ils vont obtenir la subvention ordinaire de $3,200 par mille, de

la Colombie anglaise, soit une totalité de $385,000. Le monopole qu'on se propose de leur accorder est fort précieux ; à preuve, je cite la lettre qui nous a été lue ici aujourd'hui, et la valeur de ce monopole à mes yeux, est de $1,000,000. La valeur de la propriété du chemin de fer peut s'estimer à $4,000,000. Quant à la subvention en terres, je n'irai pas l'estimer à $25,000 l'acre ; mais, $5 l'acre, à mon avis, serait une estimation fort modérée. Si cette évaluation est trop élevée, le gouvernement n'a qu'à s'en prendre à lui-même, puisqu'il nous a tenus dans l'ignorance sur la véritable valeur de cette subvention, et l'on rapporte déjà que quelques claims se sont vendus $200,000 chacun. La quantité de terres obtenus par le syndicat ne sera pas inférieure à 3,750,000 acres ; mais si l'on place le parcours kilométrique du chemin de fer à 208 milles, cette subvention s'élèvera au chiffre de 5,200,000 acres. Toutefois, en plaçant l'étendue de ces terres à 3,750,000 acres, leur valeur à $5 l'acre, atteindrait le chiffre de $18,750,000. Ces différents item atteignent une totalité de $24,135,000 ; et, déduction faite du coût du chemin, $3,956,000, il reste une balance de $20,178,000 de profits.

Dans ses calculs au sujet des profits découlant de l'exploitation du chemin, M. Jennings est fort modéré. Il calcule $209,000 de profits annuellement ; or, ce calcul se base sur l'hypothèse que le chemin de fer ne transporterait que 12,000 voyageurs et que les péages seraient fort raisonnables. On nous informe que la compagnie transportera un nombre de voyageurs beaucoup plus élevé que l'estimation de M. Jennings ; mais quant aux chiffres du tarif, le contrat n'en dit rien. J'infère de tous ces faits qu'il n'y a guère lieu de prodiguer nos sympathies à ces messieurs. J'en suis convaincu, si nous adoptons le bill à l'étude, nous assurons aux entrepreneurs une fortune de nature à combler les désirs de l'avarice, et nous leur aurons accordé de très grandes faveurs ; de fait, nous nous proposons de leur accorder beaucoup trop.

En terminant, je ferai observer que le système du gouvernement auquel se rattache ce projet de chemin de fer, est une grave erreur au point de vue des intérêts du pays. Nous vivons dans un pays plein de ressources naturelles, mais notre peuple n'est pas riche ; au contraire, la nation est pauvre et elle a été obligée de faire des sacrifices inouïs pour le développement du pays. Longtemps avant la confédération, les habitants du pays, Français ou Anglais, firent de grands sacrifices, accomplirent des prodiges pour l'établissement et le progrès du pays. Et depuis la confédération, depuis cette date mémorable qui a fait de nous une nation—et je salue avec plaisir ici même ce soir l'un de ceux qui ont mené à bien ce grand projet —depuis la confédération, dis-je, nous avons dû nous imposer de plus grands sacrifices encore. Nous l'avons fait de grand cœur, et nous avons poursuivi certaines entreprises pour le progrès du pays ; or, dans l'exécution de ces entreprises, le peuple canadien, sans distinction, a dépensé d'énormes sommes d'argent et la dette nationale s'est gonflée dans des proportions alarmantes pour les esprits sérieux. En pareilles circonstances, quelle ligne de conduite le gouvernement a-t-il adoptée au sujet de ce grand pays récemment découvert, découverte que la Providence semble nous avoir réservée pour nous indemniser des immenses sacrifices que nous nous sommes imposés par le passé ?

Le gouvernement a jugé bon d'ouvrir toutes grandes aux nations du monde entier les portes de ce pays qui est proprement notre héritage national. Le gouvernement, il me semble, aurait pu facilement profiter de la leçon que lui donne le gouvernement des Etats-Unis, et réserver ce pays à la nation canadienne ; loin de là, il invite tous les peuples du monde à venir au Klondike et à nous enlever l'or, qui, à mon avis, devrait nous être réservé. Je ne suis pas seul de cet avis, car je vois que les journaux de Londres signalent la course à l'or du Yukon qui se prépare en ce moment. Je cite le "*Sketch*" de Londres, du 2 février 1898 :

D'après les nouvelles qui nous arrivent, le gouvernement canadien aurait négocié un contrat avec un syndicat d'ingénieurs très en vue pour la construction d'une voie ferrée à travers le territoire le plus hérissé d'obstacles entre le littoral maritime et l'Eldorado du Klondike. Le gouvernement canadien fait en cela preuve d'esprit d'entreprise et sans nul doute, la course effrénée des mineurs vers l'Eden arctique n'en sera qu'accélérée. Les travaux, paraît-il, doivent être entrepris sans retard, de façon à ce que la route soit ouverte au trafic en septembre prochain. En pareilles circonstances, il y a tout lieu de s'attendre à voir les territoires aurifères se convertir, momentanément au moins, en véritable exutoire de l'humanité, et devenir le rendez-vous favori de tous les flâneurs, de tous les aventuriers, enfin de tous les ratés de la société, dont l'unique rêve est d'arriver à la fortune sans travail proportionné aux efforts. L'histoire du passé ne fera que se répéter : témoins, la Californie, la Nouvelle-Galles du sud, l'Afrique-sud, et le Queensland.

Arrêtons-nous un instant, M. l'Orateur, à étudier cet aspect de la position. Sans doute, puisque les deux partis en Chambre conviennent qu'il est essentiel d'ouvrir à bref délai ces grands territoires, je dois l'avouer, pour mon propre compte en présence d'un concert aussi unanime que rare, j'hésiterais beaucoup à exprimer mon avis ; mais, abstraction faite de cette circonstance, j'inclinerais à penser que le gouvernement a impudemment sacrifié ce grand territoire en ouvrant les portes toutes grandes au monde entier. Une partie de la presse de ma propre province a signalé ce défaut du système de l'administration, et s'est demandé pourquoi, en raison de la circonstance que j'ai indiquée, et du grand besoin que nous avons pour nous-mêmes des richesses que la Providence vient de nous livrer, le gouvernement ne l'a pas réservée pour nous-mêmes et pour nos enfants. Le ministre des Travaux publics (M. Tarte) nous rappelle, à chaque session, qu'il a des fils.

M. DAVIN : Il n'est guère besoin qu'il ne nous le rappelle ; nous l'avons appris à nos propres dépens.

M. MONK : Eh bien ! le ministre des Travaux publics n'est pas le seul qui soit chargé de semblables fardeaux, si je puis me servir de cette expression. Dans la province de Québec, il y a des pères de famille chargés de nombreux enfants ; or, je le demande, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas jugé bon de réserver ces territoires aux jeunes gens qui voudraient aller y tenter fortune ? La seule raison qu'on ait allégnée en faveur de ce système est que cette exclusion des étrangers retarderait les progrès dans le district du Yukon, et nuirait peut-être au mouvement fébrile du commerce qui va y régner pendant une année ou deux, bien qu'à mon avis, on ait exagéré le volume de ce commerce. Il est vrai, M. l'Orateur, les progrès du commerce et du pays

en auraient été ralentis, mais, d'autre part, nous n'aurions pas été témoins de l'invasion de ce pays par des milliers d'étrangers qui viennent s'emparer de l'or de ce territoire et l'exporter sur une terre étrangère. Nous aurions gardé et dépensé notre or au pays même : Que le gouvernement ne viennent pas me dire que ces territoires sont ouverts actuellement à notre propre population. Ceux de nos nationaux qui se rendent actuellement dans ces territoires sont des gens à l'aise. Les jeunes gens du pays qui n'ont pas de capitaux n'y vont pas, bien qu'ils puissent s'y rendre plus tard. Que le gouvernement ne vienne pas me dire qu'il est impossible d'élaborer quelque système législatif au moyen duquel ces grandes richesses pourraient être réservées à notre propre population. Pour ces diverses raisons, je m'oppose à l'adoption du bill en deuxième délibération.

Avant de terminer, M. l'Orateur, je désire faire quelques observations sur un point soulevé hier par l'honorable député de Guysborough (M. Fraser). Le jour viendra, nous a-t-il dit, où nous rougirons de honte de l'opposition que nous faisons actuellement à la mesure en discussion, précisément comme nous avons maintenant honte de notre attitude relativement au projet de la loi réparatrice. Il est fâcheux, à mon sens, que l'honorable député (M. Fraser) ait mêlé cette question au débat. J'ai gardé le silence au sujet de la question qui fait le fond du bill réparateur, mais je n'ai pas à rougir de l'attitude que j'ai prise à cet égard pas plus que je n'ai honte de mon attitude actuelle sur la mesure en discussion. Ce que l'honorable député (M. Fraser) nous impute à honte, n'est à mes yeux et à ceux de mes collègues de gauche, que le simple sentiment des convenances et pas autre chose. A notre avis, — et pour mon propre compte au moins — la cause dont nous nous sommes constitués les champions est toujours la cause de la justice, et dans nos moyens de défense, nous nous sommes toujours inspirés de la justice. Le règlement des difficultés relatives aux griefs de la minorité du Manitoba incombe au gouvernement actuel. Notre responsabilité, aujourd'hui, est entièrement dégagée. Cette responsabilité retombe sur le très honorable leader de la Chambre, qui, au cours de la dernière élection, vint déclarer dans mon propre comté que le bill réparateur n'allait pas assez loin dans le sens de la réparation, et qu'il rendrait pleine et entière justice à la minorité. Aujourd'hui, pour dégager sa promesse. . . . .

M. l'ORATEUR : L'honorable député, sans doute, n'aborde cette question que par manière d'éclaircissement, car elle ne se rattache pas au sujet débattu.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : C'est l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) qui a soulevé cette question.

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas entendu l'honorable député soulever cette question, car j'aurais alors pris l'attitude que j'adopte en ce moment. J'étais probablement absent de la Chambre dans le moment. L'honorable député voudra donc bien abréger ses observations à cet égard.

M. MONK : C'est tout simplement un éclaircissement que je prétends donner. Je vous assure que je n'ai nullement l'intention de traîner cette question dans l'arène politique. Je veux donner à entendre à l'honorable député que ni le chef de notre parti ni ses collègues n'ont à rougir de leur attitude sur cette question ; et quand l'histoire du pays s'écrira plus tard, l'on constatera que l'attitude prise par le leader de notre parti sur cette question est la plus convenable et la plus digne. En attendant, j'ai toujours foi dans la justice de notre cause, et comme la justice est éternelle, je préfère laisser la solution de ce problème au cabinet du jour. Je n'ai à rougir ni de mon attitude sur cette question, ni de celle que j'adopte sur la question débattue. L'honorable ministre de l'Intérieur nous a dit que le pays nous demanderait un compte sévère de l'attitude que nous prenons au sujet de l'établissement de cette pseudo-route toute canadienne. Que les honorables ministres me permettent de le leur dire, le pays, à mon avis, condamnera le système qu'ils ont adopté au sujet de ces vastes territoires du nord. La façon dont ils ont appliqué ce système est tout à fait en désaccord avec les principes du gouvernement parlementaire. Si ce que j'entends dire est vrai, ils vont se voir obligés de dépenser d'énormes sommes d'argent pour maintenir la loi et le bon ordre dans ces territoires. Nous allons être dans l'obligation de faire d'immenses sacrifices pour protéger cette horde d'étrangers qui se rendent dans ce pays, et quand tout sera fini et qu'il faudra rendre compte, ce seront les honorables ministres eux-mêmes, si je ne me trompe, auxquels le pays demandera un compte sévère de la négligence qu'ils ont apportée à l'établissement de ces vastes territoires, qui constituent notre propre héritage.

M. SEMPLE : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée, et le débat est ajourné.

PÉTITIONS POUR BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ.

M. SCRIVER : Avec la permission de la Chambre, je désire présenter la motion suivante :

Que le délai fixé pour recevoir les pétitions pour bills d'intérêt privé, qui expire jeudi, le 24 courant, soit prolongé jusqu'à jeudi, le 10 mars prochain.

La motion est adoptée.

RAPPORT.

Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice finissant le 30 juin 1897.—(Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright).

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à cinq heures et quarante-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 1er mars 1898.

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

PRIÈRE.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE—RÉPONSE À L'ADRESSE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'ai l'honneur de présenter à la Chambre un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR donne lecture du message que voici :

ABERDEEN,

Messieurs de la Chambre des Communes.

J'ai reçu avec beaucoup de satisfaction l'adresse que vous avez adoptée en réponse au discours que j'ai prononcé à l'ouverture de la présente session, et je compte avec confiance sur l'assurance que vous me donnez que vous étudierez avec le plus grand soin les mesures qui vous seront soumises.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 23 février 1898.

CERTIFICATS DÉLIVRÉS AUX CAPITAINES ET AUX SECONDS DE NAVIRES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je présente le bill (n° 37) amendant de nouveau la loi relative aux certificats délivrés aux capitaines et aux seconds de navires. Ce n'est pas notre attention d'apporter à cette loi de modifications très importantes. Le bill ne tend qu'à appliquer aux capitaines et aux seconds de navires le principe même qui a été appliqué l'année dernière aux mécaniciens, stipulant la délivrance de certificats temporaires.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

HAVRES, JETÉES ET BRISE-LAMES DE L'ÉTAT.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 38) amendant la loi relative aux havres, jetées et brise-lames de l'Etat. Le projet de loi en question tend à appliquer une recommandation de l'auditeur général. Les honorables députés le savent, les gardiens de quais reçoivent une commission de 25 pour 100 sur les quaiages qu'ils perçoivent ; l'auditeur général m'a fait remarquer que la loi ne nous permet pas de les laisser prendre leur commission sur les montants qu'ils perçoivent. La loi actuelle exige que tous les montants perçus soient payés au fonds du revenu consolidé, et une somme est ensuite votée en la manière ordinaire pour payer la commission. La coutume suivie jusqu'ici était en opposition à la loi et le bill déclare que les montants perçus par les gardiens de quais seront payés au fonds du revenu consolidé, après que ces derniers auront déduit la commission de 25 pour 100 à laquelle ils ont droit.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le bill, je suppose, a trait seulement au jetées de l'Etat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR ET DÉLIVRANCE DE LICENCES AUX MÉCANICIENS.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je propose que le bill (n° 39) concernant l'inspection des bateaux à vapeur et l'examen et la délivrance de licences aux mécaniciens employés sur iceux soit lu une première fois et à l'appui de cette proposition j'ajoute que ce bill n'est qu'une refonte de tous les statuts qui existent sur cette question. L'acte primitif a été tellement amendé de toutes manières qu'il est maintenant difficile, pour ne pas dire impossible, de découvrir ce qu'est la loi. Le bill va remédier à tout cela en la codifiant. Des modifications à différents articles de la loi ont été proposées par des officiers du département. Il n'y a pas de changements importants de faits, ces changements pourront être étudiés plus facilement lorsque la Chambre se formera en comité général pour étudier ce bill, car ces modifications sont plutôt d'une nature technique et ont trait aux besoins du département.

La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.

FEU M. PERRY.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Un bien pénible devoir m'incombe, M. l'Orateur, c'est celui d'annoncer à la Chambre que durant les courtes vacances qui viennent de se terminer, nous avons perdu un de nos collègues dans la personne de M. Perry, député de Prince-ouest, I.P.E., lequel par son âge et son expérience était respecté de tous les partis en cette Chambre. Il est décédé la semaine dernière après une assez longue maladie. Il a fourni une carrière utile et honorable. Il a été mêlé aux affaires publiques de son pays depuis sa jeunesse. Avant que l'Ile du Prince-Edouard fît partie de la confédération il occupa plusieurs position importantes dans la législature et le gouvernement de cette province. Il fut même durant un certain temps Orateur de cette législature. Plus tard, il devint ministre des Terres de la Couronne dans l'Ile du Prince-Edouard, et il a toujours rempli son devoir dans les différentes positions responsables qu'il a occupées, de manière à se faire honneur à lui-même et pour le plus grand avantage de son pays.

Depuis la confédération il s'est presqu'exclusivement occupé de la politique fédérale, et bien qu'il fût un partisan prononcé, tous admettront qu'ils ont toujours trouvé en lui un adversaire loyal. Il prenait une part active aux débats de cette Chambre, mais ne blessait jamais personne. Il a toujours été courtois avec ses adversaires et je crois me faire l'écho de ces derniers comme de ses amis lorsque je dis que tous ceux qui l'ont connu, soit comme rivaux ou comme partisans dans la chaleur du combat et dans les nombreuses luttes qu'il a faites, partagent la sympathie de tous ses amis à l'égard de sa famille.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai rien à ajouter aux paroles si bien appropriées que vient de prononcer l'honorable chef de la droite. L'honorable premier ministre connaissait plus intimement que moi notre ami et collègue qui vient de décéder ; mais je puis certainement rendre témoignage de l'assiduité et de l'attention que M. Perry apportait à remplir ses devoirs de député, ainsi que de son habileté et de son urbanité dans la discussion. Aucun de ses adversaires n'a jamais eu à se plaindre de la manière avec laquelle il faisait valoir les idées dont il était si sincèrement convaincu. Je suis bien persuadé que tous les honorables membres de la gauche s'unissent bien cordialement au très honorable premier ministre et à ses amis pour déplorer la perte que vient de faire cette Chambre dans la personne de notre regretté ami.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davis) : J'ai été durant tant d'années si intimement lié tant en politique que comme ami avec notre regretté collègue, M. Perry, que je demanderai à la Chambre la permission d'ajouter quelques mots aux paroles qui viennent d'être prononcées avec autant d'éloquence que de bienveillance par l'honorable premier ministre et par l'honorable chef de l'opposition. M. Perry a toujours été un partisan politique dévoué et un de mes meilleurs amis, et je l'ai toujours connu comme un des membres les plus actifs du parti libéral dans ma province. Il entra pour la première fois dans la politique en 1854, alors qu'il fut membre de la législature provinciale pour le comté dans lequel il résidait, et de 1854 jusqu'à la confédération, il a presque sans interruption fait partie de cette législature. Comme l'a dit mon honorable ami le chef du gouvernement, il a occupé à certain moment des positions très importantes.

Lorsque notre province est entrée dans la confédération, il était alors Orateur de l'Assemblée législative de l'Ile du Prince-Edouard, et durant le temps qu'il a occupé cette charge il s'est acquitté de ses devoirs avec tant d'impartialité et d'habileté qu'il s'est acquis l'estime des deux partis. Plus tard il abandonna la politique provinciale pour entrer sur le terrain plus vaste de la politique fédérale, et il me fait plaisir de constater que les deux partis dans cette Chambre peuvent rendre témoignage de la bienveillance en même temps que de l'habileté, avec lesquelles il s'est toujours acquité de ses devoirs de député, et ici comme dans la législature provinciale il a toujours été un ami dévoué de son parti, et il n'a jamais manqué une occasion de faire valoir ses convictions politiques. C'était un homme du peuple—il avait grandi au milieu du peuple et il avait su, grâce à ses qualités, conquérir la confiance de ce dernier. Il possédait toutes ces qualités qui sont particulières à la race française-acadienne des provinces maritimes — candide comme un enfant, fidèle, loyal et honnête, à l'égard de ses amis ; et je suis convaincu qu'il n'aurait pas désiré d'autre monument que celui qu'aurait pu lui élever l'affection et l'amour de ses compatriotes. Je me rappelle qu'il y a quelques années, après une lutte politique acharnée à travers laquelle il avait réussi à passer, et alors qu'il était entouré d'un grand nombre de ses amis, il leur dit qu'il croyait touché à la fin de sa carrière et il ajouta en terminant, qu'il ne voulait pas d'autre épitaphe sur sa tombe que celui qui s'échapperait, espérait-il, des lèvres de ceux qui le conduiraient à sa dernière demeure : que là repose le corps d'un brave et honnête homme. Bien qu'il ait toujours été un libéral convaincu et n'ait jamais fléchi dans la carrière depuis son entrée dans la politique jusqu'à ses derniers moments, je crois que je puis dire sans crainte que dans toutes les luttes acharnées auxquelles il a prit part, tant dans l'arène provinciale que dans ce parlement, il s'est toujours conduit de manière a ne pas se créer d'ennemis personnels, et il a été conduit à sa dernière demeure au milieu des pleurs des électeurs de son comté qu'il avait representé si dignement durant de longues année, c'est pourquoi j'ai cru devoir profiter de cette circonstance pour faire l'éloge de l'homme à qui j'ai toujours porté tant de respect et d'amitié.

LE CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN--OFFRES DE M. HAMILTON SMITH.

Sir CHARLES TUPPER : Avant de passer à l'ordre du jour, je désirerais demander à l'honorable chef du gouvernement, s'il voudrait avoir l'obligeance de déposer sur le bureau de la Chambre une copie du télégramme qui a été envoyé à lord Strathcona relativement à M. Hamilton Smith. La réponse de Lord Strathcona ayant été rendue publique, je crois qu'il serait à désirer que l'on nous donnât communication du télégramme qui lui a été transmis.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je n'y ai aucune objection, et je le déposerai demain sur le bureau de la Chambre.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Blair, pour que le bill (n° 6) ratifiant une convention intervenue entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald Mann et constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien,—soit maintenant lu la seconde fois.

M. BOSTOCK : Je désire dire quelques mots sur la question qui est actuellement devant la Chambre, parce qu'elle est d'une grande importance pour cette partie du pays dont j'ai l'honneur d'être un des représentants. Je crois exprimer l'opinion générale de cette Chambre et du pays lorsque je dis qu'il est absolument nécessaire de construire immédiatement un chemin de fer dans la région du Yukon. Le nombre extraordinaire de gens qui se rendent dans cette partie du pays, l'énorme quantité d'approvisionnements de tous genres dont cette foule va avoir besoin, une fois rendue là, pour sa subsistance, et la nécessité absolue pour le gouvernement d'être en état de maintenir l'ordre et de faire respecter la loi dans cette région, voilà autant de raisons qui nous forcent à suivre la politique adoptée par le gouvernement et à construire sans retard le chemin de fer projeté.

Nous connaissons tous, grâce aux journaux, les misères de toutes sortes auxquelles on est exposé par suite de la nécessité dans laquelle nous nous trouvons de traverser cette lisière de territoire qui est actuel-

lement en la possession de nos voisins du sud, lesquels dans le but de protéger leurs propres intérêts, ont établi certains règlements agressifs contre les Canadiens qui veulent traverser cette région avec leurs bagages. C'est donc avec le plus grand plaisir que je vois le gouvernement soumettre une proposition destinée à ouvrir une route praticable dans cette région, laquelle va être, j'en suis persuadé, non seulement d'un grand avantage pour tout le pays, mais va aussi avoir pour effet de développer ultérieurement une grande partie de la Colombie anglaise elle-même. Si les honorables membres de cette Chambre veulent bien regarder la carte, ils constateront que la route choisie par le gouvernement et qui part de Telegraph-Creek pour se rendre jusqu'au lac Teslin, deviendra certainement un des tronçons de cette ligne de chemin de fer qui devra être un jour construite à partir d'Ashcroft ou de Kamloops, ou d'un autre endroit sur le parcours du chemin de fer canadien du Pacifique et au sud du territoire du Yukon. Nous avons une preuve irréfutable de la richesse des terrains miniers de cette région dans les rapports du département géologique, lesquels déclarent que l'on a extrait de l'or en grande quantité des différentes parties de ce territoire. Il y a quelques années, lorsque l'on a entendu parler pour la première fois des découvertes faites au Caribou et le long de la rivière Fraser, une foule de gens ont envahi la Colombie anglaise. Mais par suite des difficultés sans nombre que ces nouveaux arrivés ont éprouvées pour pénétrer dans cette région, bien que plusieurs d'entre eux venant du sud, aient réussi à s'y rendre dès le commencement, le plus grand nombre revinrent de cette partie du pays et s'en retournèrent chez eux en disant que les terrains n'étaient d'aucune valeur. Je suis persuadé que les honorables membres de cette Chambre et le pays tout entier seraient mécontents contre le gouvernement si ceux qui s'en vont au Yukon n'étaient pas mieux traités, sous le rapport des moyens de transports, que les mineurs qui, après s'être rendus dans la région du Caribou, ont dû abandonner cet endroit.

Les difficultés éprouvées au Caribou ont certainement eu pour effet de retarder le développement de cette partie du pays ; et ce n'est que grâce à l'énergie et à la persévérance de la population que la région du Caribou a été ouverte aux mineurs. Nous constatons par les rapports géologiques que les trois placers qui dans le district du Caribou ont fourni le plus fort montant et surpassent de beaucoup en richesse tout ce que l'on prétend avoir découvert jusqu'ici dans le Yukon. Les découvertes faites dans les criques Lightning, Antler et Williams, lors de la première grande course à l'or en 1862 et 1863, étaient bien plus considérables que tout ce que nous avons entendu dire l'année dernière des criques Hunker et Eldorado, ou de toutes autres criques situées dans le district du Yukon. En étudiant les rapports de cette époque, j'ai vu que sur un seul claim sur la crique Lightning, un homme avait extrait en un seul jour de l'or pour une valeur de $15,000. Il est vrai que la chose ne s'est pas répétée, mais il s'est présenté des cas où l'on a retiré plus tard jusqu'à $8,000 et $10,000 du même claim. J'ai lu le rapport de M. Ogilvie, et il n'y est pas fait mention que l'on ait extrait d'aussi fortes sommes dans aucune des criques qui ont été exploitées jusqu'à aujourd'hui. Nous ne pouvons donc offrir à ceux qui se rendent dans cette région les mêmes avantages qu'ils pouvait trouver dans les mines du Caribou.

Quant à ce qui concerne le développement de cette région, nous savons que le territoire situé au nord du chemin de fer canadien du Pacifique contient de riches gisements aurifères, même en ne tenant pas compte des terrains miniers du Caribou.

Par exemple on a retiré des mines de Cassiar, de 1874 à 1888, pour $4,298,399 d'or. La région d'Omenica a fourni de 1874 à 1887 pour $296,570 d'or. Nous constatons par les rapports du professeur Selwyn que cette partie du pays est aussi riche en filons de quartz aurifères, qu'il a été impossible d'exploiter jusqu'ici à cause des difficultés de transport. Comme je l'ai déjà dit, le chemin de fer que l'on se propose de construire sera comme un chaînon destiné a relier le chemin de fer canadien du Pacifique du côté du sud avec le Yukon au nord, et il aura pour résultat d'amener le gouvernement ou des capitalistes privés à construire un chemin de fer à partir d'Ashcroft ou Kamloops. Aussitôt que cette région possédera des moyens de communications, je suis convaincu que des riches gisements miniers de toute nature seront découverts et exploités et l'on constatera que cette partie du pays est aussi riche non seulement en or, mais encore en argent et en plomb que les territoires du sud de la Kootanie. Les rapports reçus jusqu'ici indiquent que la région du Caribou deviendra une source de richesses pour la Colombie anglaise. Nous avons actuellement d'Ashcroft à Quesnel un bon chemin de roulage sur lequel circulent beaucoup de gens et qui est en bon état pour les fins du commerce. De Quesnel à Hazelton il y a un bon sentier sur lequel on peut se servir de bêtes de sommes. D'Hazelton à Telegraph-Creek il y a un sentier qui n'est pas en aussi bonne condition que l'autre, mais je m'imagine que le gouvernement provincial va voir à le faire mettre en bon ordre, afin de permettre à ceux qui viendront d'Ashcroft et de cette partie du pays de pouvoir s'en servir pour atteindre Telegraph-Creek et le territoire du Yukon. On me dit qu'un très grand nombre de personnes se proposent de prendre cette route par terre pour se rendre au Yukon, parce qu'elles prétendent avoir plus de chance de trouver quelque gisement aurifère le long du chemin ; et à part cela le prospecteur pourra, s'il le désire, retourner sur ses pas quand il voudra. Il peut faire préparer tout son bagage à Ashcroft ou à un de ces endroits, et en prenant la voie de terre il courra la chance de faire quelque découverte importante durant son voyage vers le Yukon.

Une fois rendu au lac Teslin il pourra se débarrasser de son bagage et prendre un bateau pour descendre la rivière. C'est certainement là, pour un grand nombre de gens et en particulier pour les prospecteurs qui sont habitués à ce genre de vie le meilleur moyen de voyager. Ce serait pour eux d'un grand secours de pouvoir trouver, rendu à Telegraph-Creek, un chemin de fer qui les transporterait au lac Teslin. Maintenant quant à ce qui concerne la navigation de la rivière Stikine, ce n'est pas mon intention de discuter longuement cette question, parce qu'elle a été suffisamment étudiée par des avocats et bien mieux que je ne le pourrais faire moi-même. Je dois ajouter à ce sujet, qu'il est bien possible que nos voisins du sud, s'ils le jugent à propos, s'opposent à ce que nous remontions le cours de la rivière Stikine. Mais je ne

crois pas qu'ils considèrent dans leur intérêt de nous traiter en ennemis, car cela aura certainement pour effet d'obliger notre gouvernement à prolonger la ligne jusqu'à un point plus méridional situé dans la Colombie anglaise, afin de mettre le chemin de fer en communication directe avec les lignes de steamers océaniques. Je suis donc persuadé que c'est le bon sens qui va l'emporter chez nos voisins, et que tout en constatant qu'ils peuvent nous faire des misères relativement à la navigation de la rivière Stikine et au passage des steamers, ils vont aussi s'apercevoir que tout cela n'aura qu'un temps, et le fait seul que nous pouvons continuer ce chemin de fer jusqu'à un endroit où nous pourrons atteindre la mer en passant sur notre territoire, va les empêcher d'accomplir ce qu'ils auraient été bien disposés à faire si le gouvernement avait décidé de construire un chemin de fer à partir de quelque endroit sur le bras de Lynn où il nous serait très difficile de nous rendre à la mer en passant sur notre propre territoire, ou de nous raccorder pour le présent avec toute autre ligne de chemin de fer. On a aussi dit contre ce contrat qu'il accorde un monopole à cette compagnie pour le transport du fret et des voyageurs qui pénétreront dans cette région. Mais je crois que ceux qui ont discuté cette question, ainsi que le public en général ont oublié que durant la dernière session de ce parlement deux chartes ont été accordées et que l'une et l'autre des compagnies qui les ont obtenues peuvent construire une ligne de chemin de fer vers cette région. L'un des journaux qui appuient le parti conservateur a annoncé l'autre jour avec de gros titres que ce monopole allait cesser, car une compagnie anglaise était prête à se mettre à l'œuvre et à construire un chemin de fer à travers le Pas de White.

Je suis bien persuadé que le gouvernement n'a jamais eu l'intention d'accorder à ce chemin de fer un monopole qui aurait pu être de nature à nuire aux intérêts du public. Le fait seul qu'à l'époque où ce contrat a été accordé le gouvernement savait que ces deux chartes étaient en vigueur et que les compagnies qui les avaient obtenues pouvaient construire ces chemins de fer est une preuve qu'ils n'avaient nullement l'intention d'accorder un monopole à cette compagnie.

On a aussi parlé du mode de construction de ce chemin. L'honorable député d'York-est (M. Maclean) croit que ce chemin de fer aurait dû être construit par le gouvernement lui-même; mais bien que personnellement je sois en faveur du système qui veut que le gouvernement soit propriétaires de chemins de fer, et que je crois que cette question devra être prise bientôt en considération par le pays, cependant, pour le moment, je ne crois pas que nous soyons en état de nous occuper sérieusement de cette question. Je regretterais beaucoup l'action de tout gouvernement qui légiférerait en faveur de la construction et de la possession des chemins de fer par le gouvernement. Dans le cas actuel il nous faut construire ce chemin de fer aussitôt que possible, si la chose doit se faire. Il ne faut pas oublier dans la discussion de ce bill que l'ouvrage doit se faire très à la hâte. Il ne s'agit pas de la construction d'un chemin de fer dans des conditions ordinaires, alors que l'on peut prendre tout le temps nécessaire, mais il s'agit de le construire le plus promptement possible, afin de pouvoir faire face à l'état de choses qui va exister dans cette région l'hiver prochain.

Il a aussi été question de construire ce chemin au moyen d'une subvention en argent accordée par le gouvernement. Dans le cas actuel le gouvernement serait obligé de dépenser une forte somme d'argent pour construire un chemin de fer à travers une région dont on ignore actuellement la valeur réelle et ce qu'elle pourra être dans l'avenir. Nous avons toutes raisons de croire qu'il y a beaucoup d'or dans cette région, les rapports géologiques nous le disent. Mais toute personne ayant quelque peu étudié les développements des mines, et ayant eu à s'en occuper, sait très bien que c'est une industrie tout à fait incertaine, et bien qu'à ce moment l'excitation soit à son comble et qu'un grand nombre de gens se dirigent vers cette région, nous ne savons pas si d'autres mines très riches y seront découvertes. Dans le district de Caribou, auquel j'ai déjà fait allusion, de riches gisements furent découverts dans les criques Lightning, Antler et Williams en 1860 et 1862, mais depuis cette époque, bien qu'un grand nombre de prospecteurs aient exploré la région aucune mine importante n'a été trouvée, et la quantité d'or que l'on y a trouvé par la suite ne pouvait être comparé aux découvertes faites dans les trois criques que je viens de mentionner.

Si les renseignements que nous possédons sont exacts, le même état de chose règne au Yukon. Jusqu'ici on n'a trouvé qu'une crique dans tout le territoire dont les placers soient excessivement riches.

Tant que le contraire de cela ne nous sera pas prouvé, nous nous trouvons exposés à placer de l'argent dans la construction d'un chemin de fer dont l'existence repose sur la plus ou moins grande valeur des mines qui devront être découvertes.

Dans une région où l'on rencontre autant de difficultés qu'au Yukon, où la température est désagréable pour le commun des mortels, et où durant une partie de l'année, six mois au moins, on voit peu le soleil, ce qui produit un effet désastreux sur la santé de gens habitués à un climat plus chaud et plus agréable, un grand nombre de ceux qui se rendent dans cette partie septentrionale du pays, aussitôt qu'ils auront constaté quel genre de vie ils vont être obligés de mener une fois là, reviendront. Ceux qui étaient à Victoria et à Vancouver, l'année dernière, se rappellent cette fièvre de l'or qui poussait tous ces gens vers le Yukon, tous partaient avec l'idée de devenir riches en quelques jours, sans songer aux difficultés et aux obstacles qu'ils allaient avoir à surmonter avant d'y arriver. Une excitation du même genre règne actuellement dans ces parages. Une foule de gens partent pour cette région, le plus grand nombre ont été élevés dans des conditions bien différentes de celles qui existent dans cette partie du pays, ils ne sont pas habitués aux rigueurs du climat, à endurer toutes les fatigues et à surmonter des difficultés du genre de celles qu'ils vont avoir à affronter. Nombre d'entre eux reviendront du Yukon après y avoir englouti leurs économies et perdu leur santé.

C'est une affaire sérieuse de voir un grand nombre de gens se diriger vers ce pays, quand beaucoup d'entre eux sont exposés aux dangers que je viens de signaler. Cette seule raison est suffisante pour que le gouvernement fasse tous ses efforts pour avoir accès à cette région, afin de se mettre en communication avec ces mineurs en cas de besoin et prévenir autant que possible les misères et les difficultés auxquelles ils seront exposés.

On a beaucoup discuté l'opportunité de la subvention en terres qui a été accordée à MM. Mann et Mackenzie. Bien qu'en principe je sois fortement opposé à toute concession considérable à des compagnies de chemins de fer, qui retirent de grandes étendues de territoire de la circulation et empêchent les prospecteurs et les mineurs individuels d'avoir leur part, dans le cas actuel, il est absolument nécessaire d'accorder cette subvention aux entrepreneurs qui risquent des capitaux considérables; et dans quelque temps, on constatera peut-être que ces terrains ne sont pas aussi précieux qu'on le croit en ce moment.

Ce chemin de fer sera construit dans des circonstances toutes exceptionnelles. Les entrepreneurs rencontreront sans aucun doute des difficultés comme jamais un chemin de fer au Canada n'en a eu à surmonter, et ils méritent certainement de recevoir une subvention proportionnée à l'énergie dont ils font preuve et aux capitaux qu'ils risquent dans l'entreprise. Le gouvernement devait à ces entrepreneurs de leur concéder une rémunération appropriée, vu qu'ils risquent leurs capitaux dans une entreprise que l'Etat n'était pas disposé à exécuter à ses frais. Mais il faudra pour cela qu'ils remplissent les conditions du contrat telles qu'elles existent, et il doit être entendu que ces conditions seront rigoureusement remplies, et que l'octroi des terrains dépendra de l'accomplissement de ces conditions. Le premier article du contrat se lit comme suit :

Les entrepreneurs conviennent avec le gouvernement de tracer, construire, équiper et terminer complètement une ligne de chemin de fer, avec un terminus convenable, partant des eaux navigables de la rivière Stikine, dans la Colombie-Britannique à l'embouchure ou près de l'embouchure de Telegraph-Creek, Glenora ou l'embouchure de la rivière Clear-Water, et allant de là vers le nord jusqu'aux eaux navigables du lac Teslin, une distance d'environ cent cinquante milles plus ou moins, le premier jour de septembre, A.D. 1898, ou avant.

Le but principal du gouvernement en signant ce contrat est d'assurer la construction complète du chemin pour le 1er septembre, et si ce but est atteint, les entrepreneurs méritent d'avoir la subvention stipulée. Mais le gouvernement de son côté devra voir à ce que toutes les conditions du contrat soient scrupuleusement exécutées, et si par hasard le chemin de fer n'était pas terminé le 1er septembre, la subvention ne devra pas être payée, car elle met une étendue considérable de territoire entre les mains de ces entrepreneurs. Mais s'ils remplissent leur contrat, je considère qu'ils auront mérité la récompense que leur assure le contrat tel qu'il est aujourd'hui.

La nécessité dans laquelle nous nous trouvons d'avoir accès à cette région éloignée et de pouvoir y maintenir l'ordre, est la principale raison qui nous engage à vouloir un chemin de fer immédiatement, et tout le monde devrait être disposé à appuyer le gouvernement dans cette entreprise qui se présente dans des conditions toutes exceptionnelles. Je ne crois pas qu'on puisse citer d'autres exemples d'une affluence de population dans aucun pays, comme celle qu'on s'attend de voir au Yukon, l'été prochain. Les nouvelles des Etats-Unis et d'Angleterre indiquent qu'on se prépare à s'y rendre même en plus grand nombre que ne le croyaient ceux qui étaient plus à même de se bien renseigner. Le gouvernement aurait manqué à son devoir envers le pays s'il n'avait pas pris les mesures de nous donner un moyen d'accès immédiat dans la vallée du Yukon.

M. BOSTOCK.

On a prétendu qu'un simple chemin de roulage aurait été suffisant. Cela n'aurait certainement pas suffi au développement du pays, ni à la manipulation de l'énorme trafic qui va avoir lieu, et le gouvernement serait à blâmer, s'il s'était croisé les bras au lieu de travailler à s'assurer tout le commerce qui va avoir lieu entre le Canada et cette partie des territoires du Nord-Ouest. Les villes du littoral du Pacifique retirent déjà beaucoup d'avantages du commerce du Yukon et il est tout naturel qu'elles doivent conserver autant que possible ce commerce. Si le gouvernement n'avait pas été à la hauteur de la circonstance, une proportion considérable de ce commerce aurait été perdue, non seulement pour le littoral du Pacifique, mais pour tout le Canada, puisque les marchands de l'Ouest s'approvisionnent chez les marchands de l'Est. Le commerce du Canada, en général, aurait donc souffert considérablement si nous avions permis aux villes américaines du Pacifique de s'emparer de ce commerce.

Dans l'ouest, nous n'avons rien épargné pour conserver ce commerce et pour attirer les voyageurs de ce côté, si le gouvernement n'avait pas réglé cette question de chemin de fer, le pays aurait de graves reproches à lui faire, pour avoir négligé les intérêts commerciaux du Canada.

J'ai essayé aussi brièvement que possible, d'exposer la question sous son vrai jour. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, car ce débat dure depuis plusieurs jours et la question paraît avoir été traitée à fond. Pour ma part, je considère que le gouvernement a fait ce qu'il y avait de mieux à faire dans le moment et a agi dans les meilleurs intérêts du pays, comme les résultats le prouveront.

M. IVES: Mon intention n'est pas de revenir sur les arguments que les orateurs de l'opposition ont déjà fait valoir si habilement et si clairement. Je ne reprendrai pas non plus une à une les objections que présente ce contrat du chemin de fer du Yukon. Il y en a une cependant, à laquelle l'opposition ne me paraît pas s'être suffisamment attachée, et qu'après avoir mûrement étudiée, je considère plus grave qu'aucune de celles qui ont été signalées.

Le gouvernement propose de donner aux entrepreneurs 25,000 acres par mille, de terrains aurifères qu'ils pourront choisir comme ils l'entendront, en observant certaines conditions. En d'autres termes, pour un chemin d'environ 150 milles, la compagnie recevra quelque chose comme 4,000,000 d'acres. En prenant la longueur minimum de 150 milles, cela fait 3,750,000 acres, ou 87 blocs de 21 milles chacun, que la compagnie aura à choisir. Or, cette région est aurifère où elle ne l'est pas. Si elle ne l'est pas, je ne vois pas quel besoin nous avons d'un chemin de fer.

Je n'admets pas l'argument de l'orateur qui m'a précédé (M. Bostock) qui prétend que ce chemin de fer doit être construit le plus tôt possible, parce que beaucoup de ceux qui vont se rendre dans le Yukon vont se trouver dans la misère et que le gouvernement doit être prêt à les ramener, aussi rapidement et aussi économiquement que possible. Je ne vois pas que ce soit une raison pour construire un chemin de fer. Je considère, au contraire, qu'en hâtant la mise à exécution de cette entreprise extraordinaire, le gouvernement fait dans le monde entier une réclame au Yukon, comme un pays

aurifère excessivement riche. Il ne devra pas être surpris, par conséquent, si des milliers de personnes vont y chercher fortune, uniquement par suite de la réclame que le gouvernement lui aura faite ; et s'il arrive qu'un grand nombre se trouvent dénués de tout et n'aient plus qu'à compter sur l'aide du gouvernement pour se faire rapatrier, c'est le gouvernement qui en sera en grande partie responsable. Mais cela n'est qu'une digression.

Ma question est celle-ci : Si la vallée du Yukon n'est pas un riche pays aurifère pourquoi y construire un chemin de fer ? Pourquoi induire des milliers de gens à quitter leurs occupations et leurs familles pour aller dans ces parages au risque de leur santé, comme dit l'honorable député ? Mais si c'est un pays aurifère—et je dois dire que les apparences sont de ce côté—il est impossible que ces entrepreneurs, en s'appropriant 87 concessions de 21 milles, en établissant 87 lignes de base, soit suivant la direction des cours d'eau, soit en allant vers le nord, le sud, l'est ou l'ouest, ne réussissent pas à s'approprier quelques-unes des plus riches mines du pays.

Je ne dis pas quelle quantité d'or ils trouveront, mais je dis qu'il est contraire à toutes les probabilités de supposer qu'en faisant ces 87 choix, avec les facilités qu'ils auront de choisir le temps et l'endroit pour établir ces lignes de base, et avec toute chose en leur faveur, ils n'auront pas la part du lion de l'or qui peut s'y trouver.

Voici la question que je pose au gouvernement : En proposant de donner à ces entrepreneurs quelques-uns des plus riches placers de cette région et en louant à leurs amis, pour un honoraire nominal de $100 par mille, le privilège du dragage, que pense-t-il qu'il va résulter de cette politique ? Il arrivera que si ce contrat est mis à exécution, et si Mann et Mackenzie reçoivent ces avantages et privilèges, tous les mineurs, se soulèveront comme un seul homme contre ces monopoleurs. Le traitement différent accordé aux entrepreneurs et aux mineurs ordinaires aura pour effet de mettre les entrepreneurs d'un côté et les mineurs libres de l'autre. Chaque mineur libre ne se croira pas obligé de protéger les intérêts de ces entrepreneurs, comme il se croit obligé de protéger ceux de ses co-mineurs libres.

Dans tous les pays de placers aurifères, des comités de vigilance, quand c'est nécessaire, s'organisent parmi les mineurs pour empêcher les empiètements, les vols de claims, et faire respecter la justice—une justice rudimentaire et expéditive, si l'on veut—entre tous les mineurs ; et quelle que soit la richesse d'un claim celui qui l'a découvert et délimité, est protégé dans ses droits par la grande corporation des mineurs libres. C'est ce qui a eu lieu dans la Californie et dans tous les autres pays miniers.

Mais tous les mineurs libres n'auront que de l'animosité et de l'hostilité contre les monopoleurs, qu'ils soient Mann et Mackenzie, ou M. Mercier, qui a obtenu, je crois, un privilège de dragage, sur une étendue de plusieurs milles sur le Yukon. Tous les mineurs seront contre eux. Supposons que Mann et Mackenzie réussissent à trouver un claim très riche parmi les 87 concessions qu'ils auront à choisir, en prenant la longueur minimum, et supposons qu'un mineur vienne braconner sur ce claim, qu'arrivera-t-il ? Les mineurs se rueront de ce côté et mineront en dépit de tout ce que le gouvernement pourra faire pour les en empêcher. Pouvez-vous me dire, M. l'Orateur, comment 150 ou 1,500 hommes de police à cheval pourront protéger les propriétés de Mann et Mackenzie, contre les empiètements des mineurs qui n'auront aucune considération pour ces monopoleurs et qui les regarderont plutôt comme les détenteurs de richesses que tout le monde est invité à piller. Il a fallu des mois au major Walsh pour s'y rendre.

M. MACLEAN : Il n'est pas encore rendu.

M. IVES : Et il n'est pas encore rendu ; les hommes de police sont dissiminés par petits groupes ça et là, et quand il y aura sur les lieux des milliers de mineurs ayant tous un pistolet à la ceinture et un fusil dans leur tente, comment voulez-vous maintenir l'ordre et faire respecter les claims de Mann et Mackenzie ? Cela sera impossible. Il faudrait plus de six mois à toutes les troupes du Canada pour rétablir la paix dans le Yukon. Le gouvernement manquerait de moyens de communication suffisants pour y expédier une armée assez nombreuse.

Supposons encore que ces riches placers tombent entre les mains de la populace qui les exploite en dépit de la loi, et que Mann et Mackenzie soient volés, qu'arrivera-t-il encore ? Ils viendront dire au gouvernement : Vous nous avez donné ces terrains que nous avons choisis, vous nous les avez donnés en considération d'un chemin de fer que nous avons construit et vous êtes tenus de nous protéger comme tout autre individu, et de nous garantir nos droits et privilèges. Votre défaut de protection nous a fait perdre un, de x ou trois millions de dollars qui ont été illégalement enlevés de notre propriété, et nous vous en demandons le remboursement. Le gouvernement pourrait-il refuser ? Peut-il introduire dans ce contrat une clause l'exemptant de l'obligation de protéger les droits et la propriété de tout le monde dans ce territoire ? Non, il ne le peut pas. Une pareille clause serait immorale et nulle, elle serait contraire à l'ordre public.

Entre une subvention en terrains aurifères et une subvention en terres arables ou forestières, il y a cette différence que ces dernières n'ont pas autant de valeur et n'excitent pas la convoitise au point de les exposer aux empiètements et au pillage. Il n'en est pas de même pour les terrains aurifères. Et comme ces entrepreneurs seront considérés comme des accapareurs, ne possédant aucun droit que les mineurs libres sont tenus de respecter, les parties les plus riches de leurs terrains seront minées et exlpoitées, en dépit de tout ce qu'on pourra faire et tous les ans le gouvernement sera appelé à dédommager ces entrepreneurs des vols dont ils auront été victimes.

Les mineurs, de leur côté, diront : Voyez la différence que fait le gouvernement entre nous et ces entrepreneurs. Il nous demande $10 par année pour un permis minier et rien à eux. Il exige que nous versions $15 quand nous allons faire une déclaration, et de plus il nous faut renouveler notre permis tous les ans, pendant que ces entrepreneurs ne paient rien. Le gouvernement exige de nous un droit régalien de 10 pour 100, et de 1 pour 100 à ces gens. Nos claims sont confisqués si nous ne payons pas le droit régalien, tandis qu'eux peuvent conserver leurs terrains pendant des années sans rien payer, et leur droit régalien peut être perçu comme une dette ordinaire ou pas du tout.

Si nous n'exploitons pas nos claims, si nous laissons 72 heures s'écouler sans y travailler avec la

pelle ou le pic, nous sommes exposés à la confiscation, tandis qu'eux peuvent détenir leurs terrains à tout jamais, et bien qu'ils ne les exploitent pas, ils ne sont pas confisqués. Il leur est loisible de choisir la meilleure saison de l'année et de travailler quand la main-d'œuvre est moins dispendieuse, tandis que nous sommes forcés de travailler même quand le thermomètre est à 65° et 70° au-dessous de zéro, même quand nous sommes malades, et si nous laissons écouler 72 heures, notre claim est passible de confiscation.

De plus, si nous organisons une compagnie, nous avons $100 par année à payer pour un permis, et tous ceux qui travaillent pour nous doivent être des mineurs libres et payer $10 par année. Ces entrepreneurs peuvent faire exploiter leurs mines par Pierre, Paul ou Jacques, qui ne sont pas des mineurs libres et ne paient pas de licence.

Croit-on que le peuple ne remarquera pas ces distinctions, je dirai même ces passe-droit? Qu'on ne s'y fie pas. Les mineurs exploiteront les plus riches placers qu'ils pourront trouver, et le gouvernement dans quelques années sera appelé à rembourser les propriétaires.

Je ne perdrai pas le temps de la Chambre à argumenter sur ce point, mais avec l'expérience que j'ai acquise comme député dans cette Chambre, et comme homme d'affaires dans le pays, je ne crains pas d'affirmer que si le gouvernement persiste dans cette ligne de conduite et continue à concéder pour une bagatelle les cours d'eau dont quelques-uns contiennent, sans doute, de riches bancs, les mineurs libres les exploiteront en dépit de ce que M. Mercier ou M. Drolet, ou qui que ce soit, pourront faire, et le gouvernement devra les dédommager. La redevance de $100 par mille ne compensera guère les milliers de piastres que l'Etat aura été impuissant à protéger.

Je ne traiterai qu'un autre point de la question, celui de la route qui a été choisie. A mon sens, le privilège du transit dont nous jouirions si le chemin passait à travers la lisière de l'Alaska, en franchissant le sentier de Dalton et le Pas de White, est plus certain que le privilège de navigation sur la Stikine en vertu du traité de Washington. Je ne prétends pas dire que le traité qui nous assure le privilège du transit n'est pas aussi exposé à être abrogé que les autres traités, mais je veux dire.....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Il n'existe pas de tel traité.

M. IVES: Je sais parfaitement qu'il n'y a pas de traité nous garantissant le privilège du transit sur le littoral du Pacifique, mais j'ai compris que le ministre de l'Intérieur négociait cet arrangement en même temps que l'autre et qu'il espère les obtenir tous les deux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Dans ces négociations il ne s'est pas agi de traité.

M. IVES: Il me semble que le gouvernement pourrait tout aussi bien obtenir des Américains que le privilège du transit s'étende à ce littoral, que faire des arrangements qui, en vertu de leurs règlements de navigation, ne nous causeraient pas trop d'inconvénients sur la Stikine. Nous ne pouvons pas ignorer qu'à l'heure qu'il est toutes les villes américaines du littoral du Pacifique, et toutes les lignes de chemins de fer de l'ouest prennent le plus

grand intérêt dans ce trafic, et insistent unanimement et sans distinction de parti, auprès de leur gouvernement, pour qu'il prenne les moyens de leur assurer une plus forte proportion encore de ce commerce.

A mon sens, il est inutile de dépenser un sou, avec l'espoir d'obtenir des Etats-Unis pour le transbordement à Wrangel, autre chose que des conditions extrêmement onéreuses. Toutes les influences sont en jeu auprès des autorités américaines pour qu'elles tuent ce projet. La première pelletée de terre n'a pas encore été enlevé, que le gouvernement américain est déjà à sa poursuite pour le tuer, et il le tuera nécessairement. Plus cette route à de chances de réussir, plus elle est destinée à augmenter la part de commerce des villes canadiennes, plus forte sera la pression exercée sur le gouvernement américain.

Le gouvernement canadien s'apercevra que dans ce cas-ci, réussir c'est faillir, et que les obstacles seront en raison du succès du projet. L'autre jour le ministre de l'Intérieur a parlé d'un transbordement, au moyen de remorqueurs et de barges. Malheureusement ce projet est impraticable et hors de la question. S'il était possible de fréter un navire dans un port canadien et de l'amener jusqu'à l'embouchure de la Stikine sans alléger la cargaison, les droits que nous assure les traités auraient une valeur pratique et nous pourrions nous servir de cette route. Mais d'après les renseignements que nous avons de sources autorisées, cela ne serait possible que dans les temps exceptionnellement calmes et favorables.

M. MORRISON: Je me permettrai d'interrompre l'honorable député pour l'informer que la Compagnie de navigation Canadienne du Pacifique de la Colombie anglaise a mis trois ou quatre de ses navires pour faire le service entre Port-Simpson et Glenora. L'honorable député de Victoria (M. Prior) sait quel est le genre de ces navires.

M. IVES: Il est possible qu'ils fassent ce service, mais quel succès ont-ils obtenu?

M. MORRISON: Le *West Slope* un autre navire bien connu fait ce service depuis nombre d'années.

M. IVES: D'après ce que je comprends on se propose de le faire, et on a peut-être commencé l'expérience, mais on y renoncera après avoir perdu quelques navires en pleine mer. Tous les rapports des navigateurs que nous possédons depuis cent ans, nous portent à croire qu'il est excessivement dangereux de naviguer sur ces côtes avec des remorqueurs et des barges. Il serait ridicule d'encourir une dépense de trois ou quatre millions de piastres pour expérimenter le projet du ministre de l'Intérieur. Cela serait insensé. Alors que nous reste-t-il? Comment pouvons-nous espérer amener les Américains qui ont le droit de faire des règlements, à consentir à des conditions qui ne seraient pas trop onéreuses pour ruiner notre commerce?

Rien ne serait plus facile pour eux que de faire des règlements qui tout en ne défendant pas la libre navigation de la Stikine, nous seraient fatals. Par exemple, ils peuvent dire: Nous ne pouvons pas permettre que ces marchandises soient transbordées sans la présence de nos douaniers, nous n'avons aucune preuve qu'elles ne seront pas vendues sur notre propre territoire. Non seulement

nos fonctionnaires devront être présents, mais ils devront les examiner, ouvrir et inspecter les colis, pour constater le contenu. Ils devront de plus accompagner et surveiller ces marchandises tant qu'elles ne seront pas complètement hors de notre territoire, et il faudra de plus qu'on nous donne une garantie qu'elles ne seront pas ramenées dans le pays, car nous ne pouvons pas maintenir un poste douanier à cet endroit.

Maintenant, je ne veux pas dire qu'ils mettront de tels obstacles à notre trafic, mais je dis que s'ils le faisaient ils pourraient efficacement empêcher l'emploi de cette route. Pour ma part, j'ai constamment été en faveur de la construction d'une route publique à travers le district de la rivière de la Paix. Considérant la richesse excessive du district du Yukon, considérant les grandes réssources agricoles de la région du bassin supérieur de la rivière de la Paix, ainsi que les probabilités indiquées par l'orateur qui m'a précédé, de riches trouvailles dans la région des rivières de la Paix et Oménica, je crois que le peuple du Canada serait prêt, en dépit de tout ce qui a été dit de l'augmentation de la dette et de la taxation, à sanctionner les dépenses nécessaires pour l'ouverture de la région de la rivière de la Paix et des régions de Caribou et Oménica, et si le Yukon est réellement aussi riche que nous le croyons maintenant, pour le prolongement de cette route par navigation fleuviale et par chemin de fer de façon à fournir des facilités à toute la contrée.

Naturellement, je parle en mon nom personnel, mais pour ma part j'approuverai le gouvernement d'entreprendre, pour pénétrer dans ce pays, une route passant entièrement sur le territoire canadien et absolument à l'abri de toute intervention et de toute entrave de la part des Etats-Unis. De cette façon vous frapperez au plein cœur du commerce canadien et vous ouvrirez pour toujours une contrée qui, à mon avis, sera riche et pourra faire vivre une nombreuse population.

Pour la rivière de la Paix, en particulier, je crois que dans toute sa superficie ce bassin vaut en moyenne la région d'Alberta. Je crois qu'au point de vue de l'agriculture, il vaut mieux que la partie sud d'Alberta. Je crois que le pays appuierait le gouvernement avec beaucoup plus d'enthousiasme et de chaleur.....

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Mon honorable ami parle-t-il de ce que l'on appelle communément la route d'Edmonton ou de la route d'Ashcroft ?

M. IVES : Je parle de la route d'Edmonton. Les ingénieurs, je crois, sont parfaitement convaincus de la possibilité d'atteindre Edmonton, le cours supérieur de la rivière de la Paix, en traversant le bassin de cette rivière de façon à gagner un point par lequel vous puissiez passer à l'ouest de la chaîne et parvenir à la navigation des lacs ou des cours d'eau que vous voulez maintenant utiliser. Je crois que cette route serait sûre et sans dangers ni obstacles, elle n'offrirait aucune obstruction et ouvrirait une splendide contrée agricole, un pays minier dont la valeur est clairement prouvée par les millions qui en sont déjà sortis. Je suis informé que l'exploitation du quartz aurifère dans les districts d'Oménica et de Caribou est aussi productive que dans aucune autre partie de la Colombie anglaise. Je ne pense pas que quelques petits potins dans les journaux à propos d'augmentation de la dette et de la taxation, en présence de la prospérité actuelle et du grand mouvement de population vers le Nord-Ouest, je ne pense pas, dis-je, que cette considération puisse empêcher le gouvernement de prendre la chose en mains et de la mener à bonne fin comme elle doit l'être. Je suis opposé au plan que l'on présente maintenant parce que je crois qu'il prépare pour l'avenir des réclamations interminables contre le gouvernement de ce pays, qui sera dans l'impossibilité absolue de protéger les concessions qu'il accorde, contre le bracconnage des mineurs libres. Je crois que de cette façon seulement nous allons perdre plus que ne nous coûterait la réalisations du plus vaste projet.

M. DOBELL : Je m'attendais peu à prendre part à ce débat et je crains bien ne pouvoir ajouter que peu de chose au débat si complet qui a déjà occupé l'attention de la Chambre. Mais j'éprouve quelque plaisir à accepter le défi que m'a lancé, il y a quelques jours, le député de Compton (M. Pope) lorsqu'il m'a demandé quel était mon opinion comme homme d'affaires sur ce contrat, au point de vue des affaires. Je vais m'efforcer de répondre à cette question aussi brièvement que possible. Je n'entrerai pas dans le détail des lois internationales, mais je m'efforcerai d'énumérer aussi complètement et aussi succinctement que possible les divers points sur lesquels l'honorable chef de l'opposition est d'accord avec le gouvernement. M. l'Orateur, je puis dire que ces messieurs sont frappés, comme nous, de la valeur énorme de cette région aurifère que l'on appelle le Klondike. Ils ont connaissance, comme nous, de l'immigration énorme de mineurs de toutes les parties du monde qui se produira cette année, et ils savent que parmi ces mineurs il y aura des esprits agités et turbulents qu'il sera difficile de maintenir paisibles, bien que cette catégorie de gens forme généralement les pionniers de toute région aurifère nouvellement découverte. Le chiffre de l'immigration probable est évaluée diversement de 100,000 jusqu'à 250,000. Le gouvernement se rend compte qu'il est de son devoir d'assurer le respect de la loi et de l'ordre et de prendre des mesures nécessaires pour fournir les provisions et la protection nécessaires à une agglomération d'individus aussi considérable. Si après avoir atteint un point central, comme Dawson-City, ils ne réussissent pas comme ils l'espéraient, s'ils se trouvent sans nourriture, le gouvernement doit prévoir ces cas et prendre les précautions que peut exiger cet état de choses. Nous admettons par suite que le gouvernement encourt une obligation indiscutable de se précautionner contre les bagarres et la famine et même contre une conjoncture beaucoup plus dangereuse, contre une conspiration pour arracher cette contrée au Canada. Le gouvernement doit donc prendre des mesures promptes pour faire face à tous les événements possibles.

A cette fin, il a décidé qu'il fallait construire un chemin de fer pour faciliter l'expétition de provisions et au besoin envoyer des hommes en armes le plus tôt et le plus rapidement possible. Sur ce point, je suis sûr que l'opposition est de notre avis. Maintenant, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), je crois, a demandé pourquoi on n'avait pas commencé ce chemin de fer au mois d'août dernier et un autre député, je pense, a insinué qu'il aurait même pu être commencé plus tôt que cela. Je ne crois pas que le gouvernement ait

fait preuve de négligence ou de lenteur. Au contraire, le ministre de l'Intérieur est parti pour ce pays au commencement de l'automne et il est resté là jusqu'au commencement de décembre après avoir visité plusieurs principaux points. De fait, il a traversé le Pas de White, en venant de Chilcoot, il a envoyé ses arpenteurs dans d'autres endroits et il a pris tous les moyens possibles pour déterminer quelle était la meilleure et la plus courte route pour atteindre le district minier, et il a constaté de lui-même tout ce qu'il était nécessaire de faire et toutes les difficultés à surmonter. Il a consacré beaucoup de temps à décider ce qu'il y avait de mieux à faire et la décision à laquelle il en est venu est que la route doit être absolument canadienne et que sa première portion doit être de la rivière Stikine au lac Teslin. A cet égard, d'après ce que j'ai entendu de la discussion, l'opposition est encore avec nous. Vous pouvez facilement comprendre, M. l'Orateur, que la construction d'un chemin de fer à travers une région inconnue, éloignée de toute source de materiel de construction de chemins de fer, avec une chèreté de travail anormale causée par les récits fabuleux de fortunes faites dans les mines, était une obligation à laquelle le gouvernement devait se trouver naturellement enclin à se soustraire. Il a preféré, à tout prix, passer cette obligation à une compagnie qui, je suis heureux de le savoir, possède la confiance, non seulement de cette Chambre, mais de tout le pays.

Je crois que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a rendu aux entrepreneurs cette justice qu'ils avaient plus qu'aucun autre entrepreneur dans le pays le génie de la construction des voies ferrées. Eh bien ! M. l'Orateur, si l'opposition eût désiré nous voir commencer les travaux au mois d'août dernier il est bien évident qu'il n'y avait pas un jour à perdre en janvier. Aussitôt que le gouvernement eut pris une décision et eut approuvé les recommandations que le ministre de l'Intérieur rapportait de son voyage, nous nous mîmes à l'œuvre et nous signâmes le contrat qui est aujourd'hui devant la Chambre et soumises à l'acceptation du parlement. Je crois qu'il recevra l'approbation cordiale de la majorité de cette Chambre et lorsqu'il sera bien compris, l'approbation du peuple sur toute la surface du Canada.

Il est inutile pour moi d'entrer dans les détails de ce contrat. Beaucoup d'erreurs prévalent à cet égard ; beaucoup d'assertions erronées et trompeuses ont été lancées, mais en général, je crois que le contrat sera reconnu comme judicieux, prudent et satisfaisant. Il se peut qu'en retardant et en demandant des soumissions nous eussions pu conclure un arrangement pour une moindre concession de terrain ; ou le gouvernement aurait pu entreprendre lui-même le travail et le coût aurait pu être moindre, mais le travail n'aurait pas été achevé le 1er septembre, ce qui est une des conditions du contrat. Et, M. l'Orateur c'était le grand point à atteindre. Qui, dans cette Chambre M. l'Orateur, voudrait marchander et barguigner sur le prix d'un chemin de fer comme celui-là, lorsqu'il y a risque de souffrance et d'effusion de sang ? Quant à moi, je ne le voudrais pas, dussè-je être le seul à prendre cette attitude. Mais, je prétends, contrairement aux paroles prononcées par l'honorable député de Sherbrooke (M. Ives) que c'est un grand avantage de voir contrôler par des Canadiens cette énorme superficie que nous donnons aux entrepreneurs en rémunération de leurs travaux et de voir ces terrains exploités côte a côte avec le gouvernement par blocs alternants, je prétends que cela aidera beaucoup le gouvernement à faire respecter les droits de propriété et à maintenir l'ordre, que ce sera un grand facteur pour aider le gouvernement tandis que celui-ci pourra aider en retour considérablement les entrepreneurs en assurant leurs droits de propriété.

Je pourrais appeler votre attention sur ce fait que l'on aurait pu construire un chemin de fer et que le gouvernement aurait pu trouver des entrepreneurs pour le bâtir à beaucoup moins de frais par le Pas de Chilkat, mais le gouvernement a décidé que la ligne de Glenora au lac Teslin était la meilleure pour le Canada, que ce serait une route entièrement canadienne, qui donnerait le commerce aux marchés canadiens. Je puis demander quelle était notre intention en dépensant près de $3,500,000 pour le canal du Saut-Sainte-Marie. Nous n'en avions pas besoin alors, mais nous voulions l'avoir pour nous affranchir entièrement de nos voisins. Et bien que nous fassions aujourd'hui et que nous soyons disposés à faire dans l'avenir, je l'espère, tout en notre pouvoir pour établir et maintenir les relations les plus cordiales avec les Etats-Unis et pour cultiver à leur égard les sentiments de la plus cordiale amitié, jai confiance que nous ferons à l'avenir tous les efforts possibles pour obtenir la plus stricte indépendance et n'encourir aucune obligation à leur égard.

L'ancien chef de l'opposition a demandé en termes très catégoriques comment le ministre des Chemins de fer ose signer un contrat comme celui qui est maintenant soumis à la Chambre. Comment, M. l'Orateur, bien qu'étant le membre le plus insignifiant du gouvernement et certainement celui qui a le moins d'expérience, je dirai que nous osons faire tout ce que nous croyons bien et tout ce qui peut tendre au développement du Canada et que nous n'osons pas faire ce qui est mal, c'est à dire arrêter ces travaux et mettre en danger les pionniers rendus dans ce pays qui comptent sur nous pour les défendre en cas de besoin.

Le chef de l'opposition a aussi soulevé un point au sujet de la disposition relative aux blocs alternants et il a fait ses remarques sur un ton tellement sérieux, que j'ai commencé à croire que nous avions négligé quelques graves intérêts et que nous n'avions pas fait pour cette partie spéciale du contrat de dispositions suffisantes. Mais je suis heureux d'assurer à la Chambre que ni le gouvernement ni les entrepreneurs n'ont eu la moindre hésitation à admettre que le contract couvrait et prescrivait simplement une division équitable par blocs alternants et que ce principe sera observé à la lettre et appliqué par les deux parties. Quant à la préférence accordée aux entrepreneurs au cas de prolongement du chemin, préférence que blâment plusieurs députés, je dirai que lorsqu'un entrepreneur construit une portion de chemin il est d'habitude de lui donner la préférence pour les travaux supplémentaires qui restent à faire. Ils n'ont rien de plus qu'une simple préférence. Le gouvernement n'aura pas à payer à ces entrepreneurs plus cher qu'à d'autres si l'on désire prolonger la ligne jusqu'à Portland Inlet ou Dawson City ; tout ce que l'on demande, c'est que dans ce cas, les entrepreneurs aient la préférence. C'est une règle tacite et cela est généralement entendu quand bien même le contrat ne contiendrait rien à cet effet. Il n'est pas à propos pour un Canadien de chercher à ra-

baisser la valeur de cette grande contrée aurifère, mais j'ai été étonné à diverses reprises, au cours de ce débat, du prix auquel l'opposition et surtout le chef de l'opposition évaluaient ces 3,700,000 acres.

L'honorable monsieur a beaucoup appuyé sur le fait que ces 3,700,000, acres sont de riches terrains aurifères. Mais qui peut dire en quoi pourront consister ces terrains? Les entrepreneurs doivent prendre des blocs alternants. Ils peuvent dans certains cas recevoir 24 milles de pierres ou de roches quelconques—naturellement je ne connais pas la formation géologique de ce pays—mais il n'y a pas d'homme au monde qui puisse prétendre aujourd'hui qu'il y a de l'or partout dans cette région.

Une autre assertion extravagante a été faite et je puis en parler avec plus d'assurance que pour l'or; on a dit que les entrepreneurs recevaient en cadeau plus de 400 millions de dollars de bois. C'est plus qu'une assertion trompeuse et je n'ai pas été surpris de voir le député de Kent parfaitement étonné et stupéfait de voir ses calculs produire un pareil résultat. Il m'a rappelé le petit boutiquier qui incluait l'année dans l'addition des chiffres de ses profits et qui restait stupéfait de l'excellence des résultats. Les entrepreneurs, j'imagine, vont être très fiers d'avoir à leur service certaines assertions des membres de l'opposition lorsqu'ils auront l'occasion d'aller à Londres pour placer leurs obligations. Je ne crois pas que rien puisse leur être plus utile que les assertions de l'opposition relativement à la valeur de leurs terres. Si tout ce que l'imagination vagabonde de ces messieurs a produit pouvait devenir un fait, nous n'aurions aucun motif de trouver à redire à l'immense fortune que vont faire les entrepreneurs, car le gouvernement aura les blocs alternants et le pays profitera de l'avantage indirect de les trouver ouverts au commerce. Le président de la chambre de commerce de Toronto et une députation composée de délégués de Québec, Montréal et Winnipeg ont déclaré qu'ils s'occupaient fort peu de l'or, mais demandaient le jouissance du commerce indirect qui va surgir du développement de ce pays. Nous devrions nous réjouir de voir des Canadiens capables de prendre une pareille entreprise. Si ces Canadiens ont le génie de la construction des voies ferrés plus que les autres entrepreneurs du Canada—et je dis ceci sans manquer de respect aux autres entrepreneurs—nous devrions être fiers de les trouver parmi nous. Croit-on que l'Angleterre ne devrait pas honorer un homme comme feu M. Brassey qui a fait une fortune considérable avec des entreprises anglaises et françaises et a été à même, dans la première ligne de son testament de léguer £4,000,000 sterling? Nous devrions être heureux qu'il y ait ici un champ suffisant pour que les entrepreneurs fassent de l'argent et réussissent.

J'ai été bien surpris d'entendre le député d'York-est (M. Maclean) avancer comme argument sérieux contre le contrat le fait qu'une offre nouvelle a été soumise depuis que le contrat est signé. Le contrat avec MM. Mackenzie et Mann a été conclu le 25 janvier et le 21 février l'honorable député s'est levé en Chambre pour nous dire qu'une autre société aurait construit la ligne moyennant 5,000 acres par mille et qu'elle avait fait une offre le 18 février, juste un mois après la conclusion du contrat.

M. MACLEAN: Je désirerais demander à l'honorable ministre si ce contrat n'est pas provisoire et sujet à toutes sortes de changements?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Non.

M. MACLEAN: Les honorables ministres disent que ce contrat n'est pas provisoire?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il est sujet à la ratification du parlement.

M. MACLEAN: Alors, c'est un contrat provisoire et c'est là que les honorables messieurs se trompent grandement.

M. DOBELL: Non seulement cette offre ne contenait rien à propos des droits régaliens et je ne vois pas quels autres détails encore manquaient, mais je crois que ce n'était pas autre chose qu'un vain effort pour amener la perturbation dans l'esprit public. Nous savons tous le cas qu'il faut faire d'un homme qui attend qu'une affaire soit conclue pour faire une offre meilleure. Nous le considérons comme un naufrageur—un naufrageur qui court le monde pour créer des ennuis, mais qui n'est jamais capable de mener une entreprise à bonne fin. Si un membre de l'opposition connaissait un entrepreneur capable d'accomplir ce travail, je suis sûr que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'aurait été que trop heureux de le voir, de causer avec lui et de lui fournir une occasion de faire une offre pour la construction de la ligne.

L'honorable député de Jacques Cartier a déclaré que la province de Québec était absolument opposée à ce contrat. Sur ce point je diffère complètement d'opinion avec l'honorable député. Je maintiens qu'à Québec et à Montréal, comme dans toutes les autres cités de la province l'opinion générale est que le gouvernement a agi sagement et bien en passant ce contrat.

Je dois parler encore d'une critique que je crois déloyale, adressée par l'honorable chef de l'opposition à notre ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). L'honorable monsieur s'est longuement étendu sur un corps maintenant éteint aux Etats-Unis qui était connu communément sous le nom de *Know-nothings*. J'ai été réellement surpris de l'attitude de l'honorable chef de l'opposition, parce que ses attaques sont généralement assez directes. J'ai examiné la question et j'ai constaté qu'aucune des questions posées par le chef de l'opposition au ministre des Chemins de fer et Canaux n'était susceptible de réponse. L'honorable monsieur montrait là simplement avec quelle facilité il peut imaginer des devinettes inextricables. Je vais en lire deux ou trois pour montrer que, même aujourd'hui après une semaine de discussion de la question, nous ne pouvons pas arriver à une meilleure solution. Il a demandé ce qu'allait coûter le chemin. Je prétends que pas un homme au monde ne peut dire quelle sera la dépense. Notre arpenteur l'a portée à à peu près $25,000 par mille, mais il a eu bien soin de se protéger en disant qu'il pourrait bien coûter $40,000. Il n'a pas la moindre idée, au fond, de ce que cela pourrait coûter, pas plus qu'il ne connaît la nature du tracé. Puis l'honorable député a demandé la valeur des 3,750,000 acres de terre.

Si c'était uniquement des terrains aurifères, il faudrait de longs calculs pour déterminer sa valeur; mais pour la grande partie nous ne savons même

pas ce qu'ils sont, ni où ils sont et par suite, il serait impossible pour notre ministre des Chemins de fer de répondre à la question. La dernière question qu'il a posée était encore plus difficile à résoudre. Il demandait s'il était probable que des difficultés puissent survenir entre le Canada et les Etats-Unis au sujet du transbordement. Eh bien ! nous espérons arriver à nous comprendre avec les Etats-Unis dans de meilleurs termes que jamais.

Tout ce qu'il faut, c'est de la droiture, du franc parler et pas de hâblerie. Ces questions me rappellent, si l'on veut me permettre d'abuser de la bonne humeur de la Chambre pour faire la comparaison—une image qui s'est présentée à mon esprit le premier ou le second soir que j'avais l'honneur d'entrer dans cette Chambre. C'était au cours d'une discussion dans laquelle le chef de l'opposition accusait notre premier ministre d'un crime odieux. Ce n'était pas de "knownothingisme" qu'il l'accusait comme il a accusé notre ministre des Chemins de fer, mais il l'acusait de "parler" trop et les termes qu'il employa me sont restés gravés dans l'esprit. Il disait que notre chef porte "son cœur sur la main." J'ai cherché et j'ai constaté que "porter le cœur sur la main" était synonyme d'honneur, de franchise, d'honnêteté, de candeur, de simplicité, de véracité, de courage, de franc-parler, de probité, de loyauté à la parole, de bonhommie, de cœur ouvert, de sincérité, de mépris des artifices, d'action en plein jour, de droiture, de fidélité, de sobriété de paroles, de courage de pensée, d'intégrité, de chevalerie ; et si l'honorable chef de l'opposition écarte ce tableau, il est obligé de prendre l'envers, l'autre que je lui présente et d'interpréter ainsi l'expression bassesse, infidélité, prévarication, fausseté, déloyauté, prétention, équivoque, rapacité, falsification des faits, jeter de la poudre aux yeux, diplomatie, politique, jouer faux, avoir double langage. chercher les subterfuges, duplicité. Mais je m'arrête. Je me disais que si nous avions à mettre à la proue du vaisseau une de ces deux représentations, je demanderais à la Chambre de décider celle qu'elle entend choisir.

M. FOSTER : Prenez les deux.

M. DOBELL : Je ne crois pas nécessaire de retenir la Chambre plus longtemps. Je désire seulement ajouter un mot ou deux. J'ai été très surpris de voir que mon honorable ami de Sherbrooke, M. Ives, après avoir indiqué tous les avantages que reçoivent ces entrepreneurs, laissait absolument de côté le fait qu'ils étaient tenus à faire toute la dépense de la construction du chemin de fer et que l'intérêt sur cette dépense constitue, je crois, une dépense bien supérieure à ce qu'ils pourront gagner par la réduction du droit régalien de 10 pour 100 à 1 pour 100, réduction sur laquelle on a tant insisté.

Quant à la route d'Edmonton, c'est une question que le gouvernement aura à examiner, mais nous ne pourrions pas bâtir cette route avant 4 ou 5 ans et pendant ce temps, il y aurait dans le pays 100,000 personnes qui mourraient de faim. Je vois que le député de Compton secoue la tête. Je ne crois pas que même en faisant de notre mieux nous eussions pu construire la route dans moins de temps que cela ; dans tous les cas, cela ne nous donnerait pas ce dont nous avons besoin et ce que nous essayons d'accomplir, et ce que j'espère le pays nous aidera à accomplir, c'est-à-dire l'accès immédiat dans ce pays, par chemin de fer, afin d'empêcher qu'un nombre considérable de mineurs entre là pour trouver ces riches champs d'or sur l'existence desquels l'opposition appelle notre attention ne soit désappointé, ne tombe dans le désespoir et ne se trouve sans l'espoir du retour jusqu'à Dawson-City, sans que nous puissions atteindre cette ville et la ravitailler.

A titre d'homme d'affaires, je n'hésite aucunement à demander à la Chambre de donner son approbation à ce contrat. Le chemin de fer une fois construit, sera le premier chaînon d'une voie ferrée qu'on pourra prolonger d'un côté jusqu'au goulet de Portland et de l'autre jusqu'à Dawson. Et sans que l'Etat ait un sou à débourser nous nous assurons des moyens de transport dans un des pays les plus sauvages du monde et la construction d'un chemin à traîneau qui doit être complété au moins six semaines après la signature du contrat.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre (M. Dobell) qui vient de reprendre son siège nous a dit qu'il entendait traiter cette question en homme d'affaires. J'espère pouvoir, dans mon humble position, en faire autant. Il nous a parlé de l'énorme quantité de gens que le gouvernement s'attend à avoir dans le pays cette année et de la nécessité qu'il y a d'établir des moyens de communication et d'y transporter un nombre suffisant d'hommes de la police à cheval, pour y maintenir l'ordre. L'opposition prétend que non seulement cette nécessité existe, mais qu'elle existait avant aujourd'hui. Notre but doit donc être de rechercher les meilleurs moyens de combler cette lacune et de discuter en hommes d'affaires la proposition du gouvernement pour voir si elle répond aux besoins du moment. Après cela, nous devons nous demander si les travaux que nous faisons exécuter et les facilités de transport que nous offrons au public sont une compensation suffisante pour ce que nous payons.

A l'heure qu'il est pour aller d'un port du Pacifique dans le Klondike, il faut d'abord se rendre à Fort-Wrangel en steamer, une distance de sept ou huit cents milles, à travers des eaux territoriales en partie sous la dépendance du Canada et en partie sous celle des Etats-Unis. Arrivé à Fort-Wrangel, un port d'entrée sur le territoire américain, il faut se soumettre aux règlements douaniers et se procurer d'autres moyens d'atteindre la source de la rivière Stikine. A Fort-Wrangel, les cargaisons sont transbordées des steamers dans de petits bateaux plats pour arriver à la source de la rivière Stikine et rendu là on se trouve juste à l'endroit où doivent commencer les avantages qu'on s'attend à retirer du projet que le gouvernement nous propose actuellement.

Les entrepreneurs s'engagent à construire un chemin de fer depuis cet endroit jusqu'au lac Teslin, une distance, d'après les documents que nous avons, d'environ 150 milles. D'autres documents portent cette distance à 200 milles, à 160 milles, et ainsi de suite. Quoi qu'il en soit, en prenant les termes du contrat, les entrepreneurs s'engagent à construire un chemin de 150 milles entre la rivière Stikine et le lac Teslin, et ce chemin de fer sera du type de celui de Slocan et Kaslo, bien que d'après les documents qui nous ont été fournis, il serait possible de construire un chemin de beaucoup supérieur.

L'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) et l'honorable ministre de

l'Intérieur (M. Sifton) ont discuté le type du chemin de fer de Slocan et Kaslo. Au cours de ce débat, il a été question de la vitesse avec laquelle on voyageait sur ce chemin. Le ministre de l'Intérieur a prétendu avoir franchi 31 milles en une heure. J'ai voyagé sur ce chemin le 28 juin dernier, sur un convoi régulier et l'indicateur accordait 2 heures 50 minutes pour le trajet; et je dois ajouter qu'à l'arrivée nous étions de quelques minutes en retard. Je ne puis donc admettre la prétention du ministre qui dit qu'on peut voyager avec sûreté sur ce chemin à la vitesse qu'il dit. Ce n'est probablement pas sur un convoi régulier, ni avec la locomotive ordinaire qu'on l'a fait voyager. Je considère qu'il serait dangereux de voyager plus vite sur cette voie, que j'y ai moi-même voyagé à cette occasion. Nous avons franchi des ponts de 200 pieds, des rampes de 170 pieds au mille et des courbes de 30 dégrés. A moins d'être décidé de dire adieu à la vie, l'honorable ministre n'a pas pu voyager sur un pareil chemin à la vitesse qu'il dit. A un certain endroit le train est arrêté quelques minutes pour permettre aux voyageurs d'examiner la construction de la voie, et j'ai constaté que les rails étaient posés sur le bord d'un précipice de 950 pieds de profondeur.

Supposons maintenant que ce chemin entre la Stikine et le lac Teslin soit construit, quels bénéfices en retirerons-nous? Les documents qui sont devant nous nous informent que la glace se forme sur le lac Teslin et la rivière Lewes dès le milieu d'octobre, quelquefois le 20. Bien que mon devoir de député soit d'étudier toutes les mesures qui nous sont soumises au point de vue de l'utilité générale du pays, je dois aussi m'occuper de savoir de quelle manière elles peuvent affecter la division que je représente. Or, prenons le cas d'un prospecteur ou d'un mineur qui part de mon comté avec l'intention de profiter des avantages offerts par ce projet du gouvernement. Il franchit d'abord environ 4,000 milles pour se rendre à Victoria ou à Vancouver. Rien dans le projet du gouvernement n'est destiné à lui donner le moindre confort ou la moindre facilité pendant toute cette partie du trajet. En partant de Victoria ou de Vancouver, il lui faut faire 700 ou 800 milles pour se rendre à Fort-Wrangel. Rien encore dans le projet du gouvernement pour lui faciliter cette partie du trajet. Pour se rendre de Fort-Wrangel à l'endroit où commence le chemin de fer il lui faut, je suppose, 14 ou 15 jours, et là encore il ne retire aucun bénéfice de la subvention que l'Etat paie pour ce chemin.

D'après le ministre de l'Intérieur, il faudra tout juste cinq heures pour aller d'un bout du chemin à l'autre. Cela franchi, le prospecteur du Cap-Breton se trouve sur les rives du lac Teslin. Il est encore bien loin de Dawson-City. Le bill ne pourvoit pas à ce que Mann et Mackenzie fassent quoi que ce soit pour aller de Victoria ou Vancouver à Telegraph-Creek, ou du lac Teslin à Dawson-City.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Oui; il y pourvoit.

M. McDOUGALL: Il n'y a pas une ligne à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'honorable député n'a assurément pas lu le contrat.

M. McDOUGALL: Je prie l'honorable ministre de m'indiquer le passage ou l'article du bill ou du contrat qui oblige Mann et Mackenzie de donner des moyens de communication à l'une ou l'autre des extremités du chemin de fer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il y a des dispositions spéciales à cet effet.

M. McDOUGALL: Cela n'est pas, M. l'Orateur, ou bien je ne comprends pas l'anglais. Lorsqu'il est question de cela le bill dit simplement que MM. Mann et Mackenzie "pourront" s'engager dans telle ou telle entreprise. Ils n'y sont pas tenus et rien ne nous dit qu'ils y seront forcés. Mon prospecteur du Cap-Breton arrive donc au lac Teslin après 16 ou 17 jours, et il n'y a rien dans le bill...

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Si l'honorable député veut lire l'article 9, il verra si le mot "pourront" s'y trouve. Voici cet article:

Les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs fourniront ou feront fournir par d'autres des moyens de transport pour les marchandises et les passagers par bateaux à vapeur entre la tête de ligne du dit chemin de fer sur le lac Teslin ou autre terminus du dit chemin vers le nord et Dawson-City, aller et retour.

Ils sont obligés de fournir ou faire fournir par d'autres ces moyens de transport.

M. McDOUGALL: "Pourront" est le mot qu'il y a dans le bill. En admettant que le mot "devront" se trouve dans le contrat quel en est l'effet? Il n'y a aucune garantie qu'ils le "devront". Mais dans quelle mesure le feront-ils et quels seront les moyens de transport?

M. BORDEN (Halifax): Et pour combien de temps?

Sir CHARLES TUPPER: Et sous quelle peine?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Et quelle sera la dimension des navires et le nombre de l'équipage de chacun?

M. McDOUGALL: Or, M. l'Orateur, la position que je viens d'expliquer est la seule manière d'envisager cette question et c'est à ce point de vue que se placeront tous ceux qui voudront profiter des avantages de ce chemin projeté. Le ministre de l'Intérieur calcule que les convois franchiront ces 150 milles en cinq heures—c'est-à-dire, cinq heures sur un voyage de 17 jours, sans aucune certitude de pouvoir franchir les 600 milles qui restent pour atteindre Dawson-City. Le contrat pourvoit à une autre entreprise, et c'est en toutes lettres. Voici l'article:

Les entrepreneurs construiront immédiatement un chemin à traîneau praticable à partir de l'embouchure de la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin et fourniront des abris convenables ou des postes d'arrêt pour les voyageurs à des intervalles de vingt-cinq milles au plus le long du dit chemin, le dit chemin et les dits postes d'arrêt devront être prêts à être utilisés au premier moment possible, et dans tous les cas au plus tard dans six semaines à compter de l'exécution du présent acte.

L'honorable ministre qui préside aux destinées de ce bill peut-il nous dire si un seul sou a été dépensé sur ce chemin et s'il sera prêt le 8 mars?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député fait de son mieux pour l'empêcher.

M. McDOUGALL : Non ; il était entendu que les travaux devaient être poursuivis, sans s'occuper de ce que ferait la Chambre. Tout en faisant construire ce chemin, le gouvernement cherche à nous faire croire qu'il accomplit une grande chose pour le pays. C'est tout le contraire, il sacrifie une grande partie du pays pour faire faire ce travail.

En admettant, maintenant que Mann et Mackenzie ou toute autre compagnie, établiront un service sur le lac Teslin et la rivière Hootalinqua, pour permettre aux mineurs de continuer leur voyage jusqu'à Dawson-City, je calcule que dans les circonstances les plus favorables, il faudra de 20 à 22 jours pour aller de l'est du Canada à Dawson-City. Or, pour ce chemin de fer entre Telegraph-Creek et le lac Teslin, l'Etat donne 3,750,000 acres des meilleurs terrains aurifères, y compris le bois et le charbon de terre qui s'y trouveront. Car il ne faut pas oublier que ces entrepreneurs obtiennent non seulement l'or, la libre propriété des terrains avec les minéraux ou métaux, mais aussi le bois qui pourra se trouver sur ces terres qu'ils choisiront où bon leur semblera. Et tout ce que retirera de ce projet le prospecteur du Cap-Breton qui se rendra au Yukon, après un voyage de 22 jours, c'est un trajet de cinq heures sur ce chemin de fer de 150 milles

Je voudrais aussi savoir comment Mackenzie et Mann ou toute autre compagnie pourront nous donner sur le lac Teslin et les rivières Lewis et Hootalinqua des moyens de communication suffisants pour transporter pendant les quatre ou cinq semaines, ou six semaines, si l'on veut, qui resteront avant la fermeture de la navigation, la quantité de voyageurs et de marchandises qui arrivera à cet endroit durant la saison.

A mon sens, on ne pourra transporter qu'une bien petite quantité de voyageurs et de marchandises par cette voie. Calculons la quantité possible de fret qui peut être transporté par cette voie. Dans mon humble opinion, et en calculant au point de vue des affaires, on ne peut pas s'attendre à plus de 100 tonnes de marchandises et 100 voyageurs par jour, que ce soit Mann et Mackenzie ou toute autre compagnie qui entreprennent le service du transport entre le lac Teslin et Dawson-City. Pour cela il faudrait deux ou trois bateaux à vapeur, faisant le trajet chaque semaine. Je ne crois pas qu'on puisse s'attendre qu'une compagnie mette entre le lac Teslin et Dawson, à travers les rapides et les battures, des navires d'une capacité supérieure à 250 tonnes de marchandises et 250 passagers. A ce compte, il faudrait cinq mois pour transporter 15,000 tonnes de fret et 15,000 voyageurs. Nous avons donc bien raison de demander quels avantages nous retirerons de cette entreprise durant les quatre ou cinq semaines de navigation, entre le 1er septembre et la saison des glaces. Que pouvons-nous espérer en retour des riches concessions qu'on nous demande de faire à cette compagnie ?

Au lieu d'appuyer un projet de cette nature qui ne nous donne des communications que pendant cinq ou six semaines au plus, durant les prochains seize mois, s'il s'agissait d'une affaire personnelle, je commencerais immédiatement, et j'aurais déjà commencé à faire construire un bon chemin de roulage qui serait prêt pour l'ouverture de la navigation sur la rivière Stikine. Durant les cinq mois de navigation, on pourrait transporter sur ce chemin de roulage 15,000 tonnes de fret et 15,000 voyageurs, et cela serait autant qu'on pourra en transporter pendant 12, 14 ou 18 mois sur le lac Teslin et les rivières entre le lac et Dawson.

On me dira peut-être que ce plan n'est pas praticable, mais je suis d'une opinion contraire. Il nous donnerait, en proportion, beaucoup plus que ce que nous recevons ou pouvons nous attendre à recevoir du projet du gouvernement. Les ingénieurs officiels calculent qu'un bon chemin de roulage, à cet endroit coûterait $1,400 par mille, de sorte que tout le chemin coûterait $210,000. Pour transporter 15,000 tonnes de fret et 15,000 voyageurs, pendant cinq mois, il faudrait 1,000 chevaux, des voitures et le nombre d'hommes nécessaires. Cela occasionnerait une dépense supplémentaire de $200,000. J'accorderai encore $75,000 pour le personnel et la main-d'œuvre pendant ces cinq mois et $15,000 pour l'administration, les écritures, etc. Ainsi tout le chemin coûterait $500,000, et ces calculs sont basés sur ceux des ingénieurs du gouvernement. Par ce moyen nous pourrions transporter 100 voyageurs par jour sur cette distance de 150 milles, et je crois que c'est autant qu'il en viendra de Fort-Wrangel et autant qu'on pourra en transporter du lac Teslin à Dawson, avec les moyens de communication qu'il y aura là à cette époque.

Il faut ensuite tenir compte des recettes que donnerait ce chemin, 15,000 tonnes de fret, transportées par des chevaux à 150 milles de distances à $20 la tonne, rapporteraient $300,000 ; 15,000 voyageurs à $10 par tête donneraient $150,000. En supposant que 3,000 voyageurs, sans autre fret que leur bagage ordinaire reviendraient du Yukon, par cette voie, à $10 par tête, cela donne encore $30,000. Le total des recettes pendant cinq mois serait de $480,000, soit $20,000 de moins que le coût complet du chemin. On me dira peut-être que ces prix sont élevés. Ils ne le sont guère plus que dans les pays densément peuplés, colonisés depuis des siècles et pourvues de chemin de fer et autres moyens de communication.

Je maintiens qu'au point de vue des affaires, et pour nous assurer les avantages que nous attendons retirer de cette entreprise d'ici à 16 mois, le gouvernement ferait beaucoup mieux de construire un bon chemin de roulage, qui pourrait être terminé pour l'ouverture de la navigation sur la rivière Stikine, le lac Teslin et la rivière Hootalinqua.

Même si le chemin de fer était terminé pour le 1er septembre il ne serait d'aucun avantage pour cette année, car il serait absurde de supposer que que les mineurs et les prospecteurs s'y aventureraient durant l'hiver, qu'on entreprendrait de transporter des marchandises et des voyageurs sur la Stikine jusqu'à Glenora ou Telegraph-Creek, et aussi à travers le lac Teslin et la rivière Hootalinqua, au risque d'être bloqué tout l'hiver au lac Teslin.

Je répète qu'il est absurde d'entreprendre de mettre à exécution le contrat fait par le gouvernement surtout au prix des sacrifices qu'on nous demande.

Certains orateurs de la droite ont cherché à établir des comparaisons entre le contrat actuel et celui qui a servi de base à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique en 1880 et 1881.

Il est inutile d'entrer dans les détails de ce contrat, car la plupart d'entre nous ont entendu ou lu la discussion qui a eu lieu alors, et nous connaissons tous les avantages que le pays a retiré de cette entreprise.

Je ne vois pas la moindre ressemblance entre le plan adopté par le gouvernement d'alors et celui que le gouvernement nous soumet en ce moment. Certains honorables députés ont cependant prétendu que les deux projets étaient exatement semblables. En 1874, le gouvernement a demandé publiquement des soumissions, non seulement au Canada, mais dans le monde entier, pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Le gouvernement, de 1874 à 1878, a même dépensé $10,000 pour demander des soumissions pour ce chemin. En 1874, une loi fut votée autorisant le gouvernement à signer un contrat pour la construction du chemin après avoir demandé des soumissions. Mais il n'a pas réussi à obtenir des offres suffisantes. Le gouvernement de cette époque et les gouvernements suivants ont eu recours à différents moyens pour arriver à le faire construire, et finalement, à la session de 1880-81, un bill fut soumis à la Chambre pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Ce bill fut en butte aux attaques de l'opposition d'alors, et quand je relis ces débats, je suis étonné de voir jusqu'à quel point nos honorables adversaires ont oublié leurs anciens arguments, lorsqu'ils nous demandent de sanctionner un projet semblable à celui qu'ils dénonçaient, avec cette exception, que le gouvernement de 1880-81, avant de soumettre le bill au parlement, avait été autorisé par ce dernier à procéder à la construction du chemin.

La différence entre les deux cas, c'est que le présent gouvernement n'était en aucune manière autorisé à agir comme il l'a fait. Je ne mets pas en doute un seul instant qu'il était de son devoir de s'enquérir des moyens à prendre pour s'assurer de la possibilité de construire un chemin de fer ou de procurer d'autres moyens de communication avec ce pays. Mais sans y être autorisé, ni par le parlement, ni par le peuple, il signe un contrat, et bien plus, il entreprend de le mettre à exécution quelque jours à peine avant l'ouverture du parlement. Il y a encore entre ce contrat et celui de 1881, cette différence qu'en 1881, le gouvernement a signé le contrat pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique sujet à la ratification du parlement et que la compagnie n'a pas été autorisée à commencer les travaux avant la ratification du contrat par le parlement; tandis que MM. Mann et Mackenzie ont reçu instruction de commencer les travaux avant la ratification du contrat par le parlement. Au cours de la discussion qui a eu lieu en 1881, le très honorable chef du gouvernement actuel disait :

Le programme des conservateurs était de construire le chemin immédiatement et de ne pas interrompre les travaux avant son entier achèvement, tandis que la politique des libéraux était de ne le construire que graduellement, en tenant compte des besoins et des ressources du pays. La raison qu'invoquait le chef du parti conservateur, pour l'achèvement immédiat du chemin est qu'il était une nécessité de la Confédération dont les conditions sans cela, ne se trouveraient pas accomplies.

Le très honorable chef du gouvernement est-il prêt à prendre la même attitude aujourd'hui ?

Quelles sont les raisons qu'il (le gouvernement) a données à ses partisans pour les pousser à voter en faveur de ce contrat? Quelles sont ses réponses aux nombreuses objections qui se sont élevées contre ce contrat? Il s'est borné à dire ceci: "Ne critiquez pas, mais acceptez le contrat, car c'est le meilleur que vous puissiez obtenir."

C'est exactement ce que le gouvernement du jour demande à la Chambre de faire : " Ne critiquez pas ce contrat, mais acceptez-le, car c'est le meilleur que nous ayions pu obtenir." Le meilleur qu'il ait pu obtenir, bien qu'il ait conclu un marché secret, bien qu'il n'ait jamais demandé de soumissions à d'autres qu'à Mackenzie et Mann. Je me suis amusé l'autre jour en entendant l'honorable député de Guysborough (M. Fraser), répondre à un argument d'un orateur de la gauche, au sujet de l'offre qui a été faite de construire ce chemin pour le quart de la subvention stipulée au contrat. Il nous a dit qu'il lui était arrivé plus d'une fois d'entrer dans une salle d'encan pour voir les marchandises qu'on offrait en vente.

Je voudrais bien savoir qui était, dans la salle d'encan du ministre de l'Intérieur, lors de la signature de ce contrat. MM. Mackenzie et Mann étaient les seules personnes présentes ; nous n'en connaissons pas d'autres. Le très honorable ministre continuait ainsi :

Qui a pu persuader au gouvernement de ce pays qu'il était obligé d'accepter le contrat que lui imposait le syndicat? Qui donc au monde a pu forcer le gouvernement à entrer en négociation avec le syndicat? Quelle calamité s'est donc abattue sur le pays, que le gouvernement soit obligé de se rendre sans condition au syndicat? S'il y avait eu une guerre et que nous eussions été vaincus, et que le gouvernement après avoir été obligé d'accepter du vainqueur les conditions qu'il lui aurait plu de nous imposer, se fut présenté ici pour nous demander de ratifier le traité, son langage aurait-il été différent de celui dont il se sert aujourd'hui pour pousser ses partisans à accepter le contrat?

Sir CHARLES TUPPER : Qui parlait ainsi ?

M. MACDOUGALL : Ces paroles ont été prononcées par le très honorable premier ministre, le 21 décembre 1880, comme on peut le voir à la page 191 (v. a.) des *Débats* de cette même année. Puis il ajoutait un peu plus loin :

Quelle est la sauvegarde, la garantie que nous possédons contre les inconvénients, que créera probablement—je devrais dire certainnement—l'adoption du système qui nous est proposé? Nous ne possédons pour garantie que la bonne volonté de la compagnie elle-même. On a dit, à la droite de la Chambre, que les membres actuels de la compagnie étaient des hommes de la plus haute intégrité; c'est là une chose que chacun doit reconnaitre, mais qui peut répondre de ce qu'ils seront dans dix ans, dans cinq ans, même dans six mois? Qui peut répondre que dans six mois d'ici, ils ne se rendront pas à New-York pour vendre leurs intérêts à des capitalistes étrangers?

Je ne m'imaginais pas que les honorables messieurs de la droite eussent réfuté, dix-sept ans à l'avance, leurs arguments d'aujourd'hui ; et il est impossible de les réfuter plus complètement. Qu'y a-t-il dans le contrat actuel pour empêcher Mackenzie et Mann d'aller à New-York, et de vendre à des capitalistes étrangers tous leurs privilèges et concessions? Quelle garantie avons-nous que sur ce chemin de fer de 150 milles on nous donnera les facilités nécessaires au trafic? Aucune, quoi qu'en dise l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies). Les voyageurs qui voudront profiter des avantages des 150 milles de chemin de fer seront à la merci de quiconque voudra mettre des navires sur le lac Teslin et les rivières, et demander les prix qu'il voudra. Il n'y a rien dans le contrat pour mettre un terme aux exactions de

la compagnie quant au transport des voyageurs et des marchandises par cette voie.

Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 2 mars 1898.

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

PRIÈRE.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ.

M. SCRIVER: Je propose que le délai pour présenté des bills privés soit prolongé jusqu'à jeudi le 17 mars courant, conformément à la recommandation contenue dans le troisième rapport du comité des ordres permanents.

La motion est adoptée.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 40) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Pacifique et de l'Est.—(M. Fraser, Guysborough.)

Bill (n° 41) concernant la *Dominion Building and Loan Association*.—(M. Maclean.)

Bill (n° 42) concernant la Compagnie d'assurance des chemins de fer canadiens contre les accidents.—(M. Sutherland.)

Bill (n° 43) concernant le Bureau de commerce de la cité de Toronto.—(M. Maclean.)

Bill (n° 44) à l'effet de ratifier un contrat passé entre la Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen à Milltown et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.—(M. Wood, Hamilton.)

Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer Méridional de la Colombie anglaise.—(M. Morrison.)

Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—M. Morrison.)

Bill (n° 47) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest.—(M. Morrison.)

Bill (n° 48) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Cowichan.—(M. McInnes.)

Bill (n° 49) modifiant de nouveau l'Acte de tempérance du Canada.—(M. McClure.)

M. McDOUGALL.

EXPÉDITION DE RAVITAILLEMENT ORGANISÉE DANS LES ÉTATS-UNIS—ESCORTE DE MILICE.

M. McINNES:

1. A-t-on demandé au gouvernement de permettre à une escorte de milice ou de police des États-Unis d'accompagner l'expédition de ravitaillement organisée dans les États-Unis, lorsqu'elle se rendra à travers le territoire canadien dans les districts miniers du Yukon? 2. Une semblable demande a-t-elle été accordée? Dans l'affirmative à quelles conditions? 3. Les provisions et les équipages de la dite expédition de ravitaillement seront-ils admis au Canada sans payer les droits réguliers de douane? Dans l'affirmative, à quelles conditions? 4. La vente des provisions de la dite expédition sera-t-elle permise dans les districts du Yukon de manière à faire concurrence aux marchands locaux, ou ces provisions seront-elles distribuées à toutes personnes dans le besoin, s'il en est? Dans ce dernier cas, le gouvernement a-t-il exigé que les Canadiens soient traités sur le même pied que les Américains en ce qui concerne cette distribution? 5. Une semblable expédition est-elle nécessaire pour venir en aide à la population des dits districts? Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il d'organiser une expédition analogue? Si non, le gouvernement se propose-t-il de permettre à des étrangers de faire sur notre territoire une plaisanterie de ce genre qui est de nature à nuire à notre commerce avec la populat on de ces districts et aussi à déprécier notre pays?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Une demande de la nature de celle qui est contenue dans la question a été faite. Certaines correspondances ont été échangées à ce sujet, mais le gouvernement croit qu'il n'est pas dans l'intérêt publique de les faire connaître, du moins pour le moment. Comme je l'ai déjà dit dans une réponse à une autre question, il a été permis aux autorités américaines de faire passer leur expédition par le territoire canadien, mais je crois avoir compris que cette expédition avait été abandonnée.

TERRES FERMÉES À LA COLONISATION DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. DAVIN:

Combien d'acres de terre dans le Manitoba sont fermés à la colonisation? Et combien d'acres dans les territoires du Nord-Ouest?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Il y a 18,386,562 acres de terres dans le Manitoba qui sont fermées à la colonisation. Dans les territoires du Nord-Ouest il y en a 83,170,228 acres, je dois dire pour expliquer cette réponse, qu'il est possible que l'honorable député n'ait pas posé sa question de manière à obtenir la réponse qu'il voulait réellement avoir. Si c'est le nombre d'acres de terres qui se trouvent réservées par suite de subventions accordées à des chemins de fer il aurait dû le mentionner dans sa question, car la réponse dans ce cas n'aurait pas été la même. Je donne ces explications simplement pour éviter tout malentendu.

DRAGAGE DANS LE HAVRE DE TORONTO.

M. CLARKE (par M. TAYLOR):

1. Quel est le chiffre des dépenses encourues pour les travaux faits ou les matériaux fournis en rapport avec le dragage ou l'amélioration du havre de Toronto, entre le 1er janvier 1897 et le 1er janvier 1898? 2. Quel montant

total a été payé entre le 1er janvier 1897 et le 1er janvier 1898 pour le dragage ou autre amélioration (travaux ou matériaux) du havre de Toronto? 3. A qui ces deniers ont-ils été payés et quelles sont les dates des paiements? 4. Quels sont les noms de toutes les personnes à qui des deniers sont encore dus et quels sont les montants, dans chaque cas, soit pour des travaux faits ou pour des matériaux fournis en rapport avec le havre de Toronto?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): 1. Le montant de ces dépenses est de $16,936.34 et tous les comptes ont été payés. 2. $16,936.34. 3. La liste des noms, avec les dates des paiements, est très longue et je prierais l'honorable député de vouloir bien en demander la production. 4. Tous les montants dus ont été payés.

RÉPARATIONS AU BRISE-LAMES DE L'ARDOISE.

M. GILLIES:

1. Le ministre des Travaux publics sait-il que la somme de deux mille piastres a été votée à la dernière session pour réparer le brise-lames de L'Ardoise, dans le comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse? 2. Pourquoi toute ou partie de cette somme n'a-t-elle pas été dépensée au cours de l'année pour les dites réparations?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): 1. Oui. 2. Cette somme n'a pas été dépensée parce que le montant n'en était pas assez élevé pour terminer toutes les réparations qu'il y avait à faire, et d'après l'avis de l'ingénieur en chef, il n'aurait pas été prudent de ne faire qu'une partie de ces travaux.

ILE DU PRINCE-EDOUARD—CHEMIN DE FER ENTRE SOUTHPORT ET MURRAY-HARBOUR.

M. MARTIN (par M. McDOUGALL):

1. L'exploration pour le chemin de fer projeté entre Southport et Belfast et Murray-Harbour, a-t-elle été complétée? 2. L'exploration est-elle préliminaire seulement, ou une partie de la ligne a-t-elle été tracée? 3. Le gouvernement a-t-il une estimation du coût de la ligne projetée? Dans l'affirmative, quel en sera le coût par mille? Quel est la longueur de la ligne? 4. Le gouvernement a-t-il décidé de commencer la construction du chemin le printemps prochain? Dans l'affirmative, des soumissions seront-elles demandées? 5. L'étude pour le pont projeté à Hillsborough, I.P.-E., a-t-elle été complétée? Dans l'affirmative, une estimation du coût a-t-elle été préparée? 6. Le gouvernement a-t-il décidé de commencer tout de suite la construction du pont? Dans le cas contraire pourquoi?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): L'exploration pour le chemin de fer projeté entre Southport et Belfast et Murray-Harbour a été complétée. L'exploration n'était que préliminaire. Le tracé de la ligne a été préparé, mais seulement sur les plans et aucun tracé permanent n'a été établi. Le coût de la construction du chemin de fer proposé a été évalué à environ $9,000 par mille. La longueur est d'environ 49 milles. La date de sa construction n'a pas encore été décidée. Les études relativement au pont que l'on se propose de construire sur la rivière Hillsborough, Ile du Prince-Edouard, sont terminées à l'exception de certains sondages qui se font actuellement. Une estimation approximative du coût des travaux a été préparée, mais le gouvernement n'a pas encore décidé quand il commencera la construction de ce pont. Des négociations sont actuellement pendantes avec le gouvernement provincial pour savoir quelle part du coût de ces travaux il est prêt à payer.

CLASSES DU COLLÈGE MILITAIRE ROYAL.

M. PRIOR:

1. La classe des cadets qui est entrée au Collège militaire Royal en 1896 a-t-elle été amalgamée avec la classe qui est entrée au collège en 1895? 2. Les cadets de la classe entrée en 1896 qui, à la fin de l'année de cours, 1899, n'auront pas atteint, dans la classe amalgamée, une position plus élevée que les cadets formant partie de la classe de 1895, auront-ils la préséance sur ces derniers dans la distribution des commissions dans le service impérial? 3. En vertu de quels règlements les diverses commissions dans le service impérial qui pourront être mises à la disposition des gradués de 1899 seront-elles réparties entre les élèves de la classe des gradués de cette année? 4. Combien de cadets sont rentrés dans la classe des gradués de cette année? 5. Combien de nominations, et lesquelles, sont offertes par le gouvernement canadien aux gradués de cette année? 6. Combien de commissions dans le service impérial, et lesquelles, ont été mises à la disposition des cadets qui sortiront du collège durant la présente année? 7. Combien de nominations, et lesquelles seront offertes par le gouvernement canadien aux gradués de 1899? 8. Combien de commissions dans le service impérial, et lesquelles, seront mises à la disposition des cadets qui quitteront le collège en 1899?

Le MINISTRE DE LA MILICE (M. Borden): 1. Oui. 2. Oui. La position des deux classes est absolument distincte. Bien que les cours soient communs de même que les questions d'examen, les cadets de 1896 ne concourent pas sur la même liste que ceux de 1895. 3. Il n'y a pas de règlement spécial à cet égard, mais le gouvernement impérial a accordé des commissions supplémentaires pour 1899 en vue de faire face aux besoins des classes amalgamées, quatre commissions seront données à la classe de 1895 et quatre à celle de 1896. 4 et 5. Dix. Parmi ces derniers deux ont reçu l'offre de commissions dans l'artillerie royale; quatre autres ont déclaré qu'ils désiraient prendre des commissions dans l'armée impériale; et les trois derniers restent dans la vie civile au Canada et ne veulent pas continuer la profession militaire, on leur a demandé s'ils désiraient obtenir une commission dans un des corps permanents; mais la classe est si peu nombreuse, que tous font déjà partie de ces corps.

Je ne crois pas qu'avec les classes amalgamées très nombreuses la chose se présente de nouveau. 6. Sept—ingénieurs royaux, 1; artilerie royale, 3; infanterie ou cavalerie, 2; corps d'état major indien, 1. 7. C'est l'intention à partir du 1er juillet prochain d'offrir aux diplômés du Collège militaire royal les vacances qui surviennent dans l'artillerie royale canadienne. 8. Huit—ingénieurs royaux, 2; artillerie royale, 2; infanterie ou cavalerie, 2; corps d'état-major indien, 2.

DATES DES RAPPORTS DE M. OGILVIE.

M. McALISTER:

A quelles date ou dates le gouvernement ou aucun de ses officiers a-t-il reçu les rapports de M. Ogilvie expédiés du district du Yukon le 18 août, le 6 septembre, le 6 novembre, le 9 décembre 1896, le 11 janvier et le 23 janvier 1897, respectivement?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Le rapport du 6 septembre 1896 a été reçu le 19 octobre 1896, le rapport du 18 août 1896, le 22 octobre 1896. Celui du 6 novembre 1896, le 16 février 1897. Le rapport du 9 décembre 1896, le 27 février 1897. Le rapport du 11 janvier 1897, le 16 mars 1897. Celui du 23 janvier 1897, le 16 mars 1897.

LE PERCEPTEUR HAGER, DE HAGERSVILLE.

M. SOMERVILLE:

1. Quelle somme C.-E.-D. Hager, percepteur au port de Hagersville, devait-il au département des Douanes quand il est disparu au mois de novembre ou décembre 1893? 2. Quelles étaient ses cautions? 3. Le département connaît-il son domicile actuel? Quelles mesures, s'il en est, ont été prises pour recouvrer de ses cautions le montant de son détournement?

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson): 1. Le montant dû par C.-E.-D. Hager, ci-devant percepteur des douanes au port de Hagersville, au département des Douanes, tel que constaté par un inspecteur du département et indiqué dans un rapport fait par ce dernier, en date du 6 janvier 1894, est de $2,492.04. 2. John-H. Scott et Erastus Hager. 3. Le département ne connaît pas le domicile actuel de M. Hager. Aucune procédure n'a été prise contre ces cautions en recouvrement du montant du détournement dont Hager s'est rendu coupable. L'affaire fut mise entre les mains du département de la Justice par le département de l'Intérieur le 12 janvier 1894, dans le but de poursuivre Hager en recouvrement des montants qu'il avait détournés, et le 26 janvier, le département de la Justice reçut ordre du département des Douanes de poursuivre M. Hager pour détournement de fonds et de prendre en même temps les procédures nécessaires pour recouvrer le montant de son détournement, mais ordre fut donné de ne pas prendre de procédures par le département des Douanes au département de la Justice, par une lettre en date du 2 février 1894, les raisons alléguées dans cette lettre pour suspendre ainsi les procédures étaient que le département avait été informé que les parties en défaut allaient en venir à un arrangement satisfaisant pour le paiement du montant du détournement. Il n'appert pas cependant que ce paiement ait été fait, et le département s'occupe de l'affaire.

EXPÉDITION À LA BAIE D'HUDSON.

M. RUTHERFORD:

1. Le rapport de la récente expédition pour s'assurer de la navigabilité de la baie et des détroits d'Hudson est-il maintenant prêt? 2. Quand sera-t-il placé entre les mains des députés?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Le commandant Wakeham qui était à la tête de l'expédition de la Baie d'Hudson a transmis son rapport au département il y a environ deux semaines, et après que j'en eus fait la lecture, il a été remis à l'imprimeur de la Reine, avec ordre de l'imprimer aussi promptement que possible. Aussitôt qu'il m'aura été remis par l'imprimeur de la Reine, je le ferai distribuer aux honorables membres de cette Chambre.

PILES DU PONT SUR LA RIVIÈRE BEAR.

M. MILLS:

Le gouvernement a-t-il reçu un rapport de son ingénieur concernant les restes des piles du vieux pont sur la rivière Bear, entre les comtés d'Annapolis et de Digby, N.-E.? Dans l'affirmative quelle est la nature de ce rapport, et l'ingénieur considère-t-il que ces débris constituent un obstacle à la navigation? A-t-on décidé lequel, du gouvernement fédéral ou du gouvernement local, était tenu d'enlever ces débris? Si non, le gouvernement se propose-t-il de laisser les choses en l'état actuel jusqu'à ce qu'il soit décidé lequel des deux gouvernements est tenu d'enlever ces débris?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): 1. L'agent du département a fait remarquer en 1890 que les restes du vieux pont obstruaient la navigation et le département a reçu plusieurs rapports à cet effet depuis ce temps. 2. Aucun rapport spécial n'a été fait par un ingénieur, mais le département sait que ces débris obstruent la navigation. 3. Non, la chose n'est pas encore décidée. 4. Il n'y a pas dans le budget de montant destiné à payer le coût de cette dépense. Un crédit spécial devra être voté pour cela, car le statut ne pourvoit pas à des dépenses de cette nature.

M. MILLS: On n'a pas répondu à toute ma question. Le gouvernement se propose-t-il de laisser les choses dans l'état actuel jusqu'à ce qu'il soit décidé lequel des deux gouvernements est responsable?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): L'honorable député voit bien que la question de savoir si le gouvernement est responsable ou non, n'est pas encore décidée. Comme je l'ai dit l'année dernière à l'honorable député, des pourparlers ont eu lieu avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, afin d'essayer d'intéresser ces derniers à l'affaire. Mais ils n'ont pas voulu s'en occuper et la question est encore soumis à l'examen du département des Travaux publics et de mon département. Si l'on finit par décider que ce pont est sous notre juridiction, la question devra être soumise au conseil, afin de décider si le crédit nécessaire doit être accordé. Il n'est pas fait mention de travaux de ce genre dans le statut, et un crédit spécial devra être voté dans ce but.

PRIX REMPORTÉ LORS DE L'EXPOSITION DES TERRITOIRES.

M. DAVIN (par M. TAYLOR):

N.-R.-J. Cameron a-t-il remporté un prix de $20 lors de l'exposition des territoires? Dans l'affirmative, quand sera-t-il payé?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): Je dirai en réponse à l'honorable député qu'il n'y a pas eu de compte de présenté par M. Cameron, mais il y en a eu un par M. N.-R.-J. Cuneman, qui a remporté un prix de $20 à l'exposition des territoires. Il y a un grand nombre de ces comptes qui ont besoin d'être vérifiés, et l'enquête à ce sujet n'était pas encore finie lorsque le temps fixé pour les payer à même le crédit voté à la dernière heure est expiré. La Chambre va être appelée durant la présente session, à voter un nouveau crédit pour payer ces comptes. Le compte de M. Cuneman est approuvé, et sera payé lorsque l'argent nécessaire aura été voté par la Chambre.

PHARES ENTRE VANCOUVER ET LA RIVIÈRE STIKINE.

M. MAXWELL (par M. MORRISON):

Le département de la Marine et des Pêcheries se propose-t-il d'aider davantage à la navigation en établissant

des phares le long de la côte entre Vancouver et la rivière Stikine? Dans l'affirmative, le ministre peut-il donner des informations à ce sujet et déclarer quelles mesures sont prises pour savoir quels phares sont nécessaires?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Le département de la Marine et des Pêcheries a l'intention d'aider davantage à la navigation en établissant des phares le long de la côte entre Vancouver et la rivière Stikine. Le département comprend toute l'importance de la question et l'ingénieur du département partira à bord du vapeur *Quadra* pour atteindre cette région aussitôt que les agents feront rapport que la brume est disparue le long de la côte, et qu'il est possible de faire le voyage. J'espère qu'il partira vers le 15 de mars, et le *Quadra* suivra ensuite la côte dans le but de s'assurer à quels endroits ces phares sont nécessaires pour la navigation.

NOMINATIONS DANS LE NORD-OUEST.

M. TAYLOR (pour M. DAVIN):

L'attention du ministre de l'Intérieur a-t-elle été appelée sur la correspondance suivante:—

PRINCE-ALBERT, 20 octobre 1896.

A.-E. FORGET, écr,
Régina.

MON CHER FORGET,—J'ai reçu une lettre de Geo.-S. Young, M.D., un bon libéral, de Gladstone, Manitoba, qui désire s'établir à Prince-Albert s'il peut avoir de l'emploi du gouvernement. Il est inutile pour moi de vous informer qu'il est très important pour nous d'avoir un médecin, vu que les médecins voyagent continuellement dans le pays et qu'ils peuvent nous être très utiles, et plus spécialement (lorsque vous pouvez leur donner une certaine somme de votre travail à faire) en donnant leurs services gratuitement aux pauvres qui sont nombreux dans le district. Veuillez me faire savoir combien un médecin pourrait s'attendre à recevoir du département par année.

Bien à vous,
(Signé): THOS.-O. DAVIS.

9 novembre 1896.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 25 octobre dernier, m'informant du désir exprimé par Geo.-S. Young, M.D., de s'établir à Prince-Albert. En réponse, je puis vous dire que si M. Young est aussi bon médecin que bon libéral, il peut être sûr d'avoir une bonne part du patronage du gouvernement.

Bien à vous,
(Signé): A. E. FORGET.

T. O. DAVIS, écr,
Prince-Albert.

WINNIPEG, 17 août 1896.

A.-E. FORGET, Régina.

Orton part pour une tournée de six semaines parmi les Sauvages. Je pense qu'il devrait être arrêté.

(Signé): JOSEPH MARTIN.

M. Forget était parfaitement disposé à obliger M. Martin comme en fait foi la réponse suivante:—

RÉGINA. 17 août 1896.

L'honorable J. MARTIN, Winnipeg.

Je comprends qu'Orton est nommé par arrêté du conseil, par conséquent, en dehors de ma juridiction; si non, Levêque est autorisé par les présentes de s'entendre avec vous et d'envoyer un autre médecin.

(Signé): A.-E. FORGET.

Thomas-O. Davis, ci-dessus nommé, est-il le même que Thomas-O. Davis qui représente le district électoral de Saskatchewan en cette Chambre? A.-E. Forget, qui a écrit les lettres ci-dessus est-il le même que celui qui a été nommé assistant-commissaire des Affaires des Sauvages par le gouvernement de sir John-A. Macdonald et commissaire par le gouvernement de sir Mackenzie Bowell? Le ministre de l'Intérieur consent-il à faire des nominations en vertu des principes renfermés dans la correspondance ci-dessus? George-S. Young a-t-il été nommé tel qu'indiqué par Thomas-O. Davis, ou a-t-il eu quelque emploi? Le Dr Orton est-il encore employé par le département des Affaires des Sauvages? M. Levêque mentionné dans la lettre de A.-E. Forget du 17 août 1896, n'est-il pas un libéral qui, comme M. A.-E. Forget, a été gardé dans son emploi par plusieurs gouvernements conservateurs? Si le Dr Orton a été destitué, quelles sont les raisons de son renvoi?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (*M. Sifton*): Je veux d'abord, M. l'Orateur, appeler votre attention sur le fait que cette question ressemble plutôt à un discours politique qu'à une question destinée à figurer sur l'ordre du jour; mais je veux cependant essayer de répondre, aussi bien que je le pourrai, aux questions de l'honorable député.

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre appelle-t-il mon attention sur la forme de la question?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Oui.

M. l'ORATEUR: Relativement à cette question, si j'étais libre de suivre les précédents anglais à ce sujet et mon propre jugement, je déclarerais que la longue énumération de choses étrangères à la question telle que mentionnée dans le cas actuel, n'est pas conforme aux règlements de la Chambre; mais cela se pratique depuis de longues années dans cette Chambre, et je suis forcé, par suite des précédents qui existent, de déclarer que la question est conforme aux règlements.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: En réponse à la question je dois dire que si ma mémoire ne me fait pas défaut, l'on m'a déjà fait remarquer, ce qui était, je crois, une copie de la première lettre qui a parue dans un journal de Winnipeg le *North-Wester*. Je ne me rappelle pas d'avoir eu connaissance du reste de la correspondance, et j'ignore si cette lettre a été écrite par M. Thomas, O. Davis; et dans le cas où il en serait ainsi, je ne suis pas en état de dire si cet homme est le représentant du district de la Saskatchewan. Ce monsieur fait partie de la députation et il est peut-être capable de donner à l'honorable député les renseignements qu'il demande.

Quant à la question relative à M. A.-E. Forget, j'ignore si A.-E. Forget le commissaire des Sauvages, a écrit une lettre du genre de celle qui est contenue dans la question; mais si une telle lettre a été écrite, celui à qui il est fait allusion est bien A.-E. Forget, commissaire des Sauvages, et le même que celui qui a été nommé assistant-commissaire des affaires des Sauvages par le gouvernement de sir John Macdonald, et commissaire par le gouvernement de sir Mackenzie Bowell.

En réponse à la question suivante qui se lit comme suit:

Le ministre de l'Intérieur consent-il à faire des nominations en vertu des principes renfermés dans la correspondance ci-dessus?

Je dois déclarer qu'il m'est quelque peu difficile de saisir le véritable sens de la question; mais si elle est faite dans le but de savoir si j'approuve la nomination d'un bon libéral à une position qui devient vacante dans un des départements publics, je réponds carrément que pour ma part le fait d'être un bon libéral constitue dans ce cas une considération capitale.

George-S. Young n'a été nommé à aucune position par le gouvernement actuel, du moins son nom n'appert pas sur la liste des employés. Il n'a pas été employé par le département des Affaires des Sauvages. J'ignore quelles sont les opinions politiques de M. Levêque. Le Dr Orton a été destitué parce que l'on a considéré qu'il n'était pas qualifié pour remplir la position qu'il occupait.

CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN—OFFRE DE M. HAMILTON-SMITH.

M. MACLEAN (pour M. SPROULE):

Le 21 février (voir *Débats*, édition non-revisée, page 924), l'honorable ministre de l'Intérieur a dit: "Je n'ai pas eu de rapport avec M. Hamilton Smith ni M. Smith avec moi avant la signature du contrat"

Sir CHARLES TUPPER: "Directement ou indirectement?"

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: "Directement ou indirectement. Je puis ajouter qu'un monsieur m'a dit, au cours d'un entretien accidentel, qu'il y avait un monsieur Hamilton Smith qui désirait me voir pour discuter la question d'un chemin de fer au Yukon."

Quel est le monsieur qui, "au cours d'un entretien accidentel," a donné au ministre cette nouvelle? Est-il entré dans des détails? A quelle date cet entretien accidentel a-t-il eu lieu, et où? Ce monsieur a-t-il discuté le mérite de la proposition de M Hamilton Smith? Quels sujets ont été discutés au cours de cet entretien accidentel?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): En réponse à l'honorable député, je dois dire que le monsieur qui, au cours d'un entretien accidentel, ma donné la nouvelle à laquelle il est fait ici allusion est sir William Van Horne, le président du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il n'est pas entré dans des détails. Je ne puis me rappeler exactement à quelle date cette conversation a eu lieu entre nous, mais je ne crois pas me tromper en disant que c'est entre l'époque où je suis revenu de mon voyage de l'ouest et le 20 décembre dernier. Cet entretien a eu lieu dans mon bureau dans l'édifice Langevin. Ce monsieur n'a pas discuté les mérites de la proposition de M. Hamilton Smith pour l'excellente raison qu'il n'y en avait pas eu de faite à cette date. La question suivante est comme suit: "Quel sujet ou sujets ont été discutés au cours de cet entretien"? Les sujets discutés en cette circonstance à part ceux que je viens de citer, n'étaient pas d'intérêt public et par conséquent je ne me crois pas obligé de répondre à cette partie de la question.

OFFRE DE M. HAMILTON SMITH.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Le chef de l'opposition m'a demandé de placer sur le bureau de la Chambre une copie du télégramme envoyé à Lord Strathcona relativement à M. Hamilton Smith. Je ne trouve dans les dossiers aucun télégramme qui puisse être déposé sur le bureau de la Chambre. Le télégramme de lord Strathcona auquel l'honorable chef de la gauche a fait allusion est le résultat de questions d'une nature confidentielle faites par moi à lord Strathcona, à l'égard des relations de M. Smith avec les Rothschild, et pour savoir si ce monsieur était bien le représentant de ces derniers.

Sir CHARLES TUPPER: Il me semble que le très honorable premier ministre devrait déclarer qui a fait une pareille chose. Il sait parfaitement bien que M. Hamilton Smith a déclaré dans sa lettre au gouvernement qu'aucune proposition n'avait été faite au nom des Rothschild; et par conséquent puisque l'on a rendu public un télégramme envoyé au gouvernement dans lequel il est dit que les Rothschild n'ont pas autorisé M. Hamilton Smith à faire aucune proposition de leur part, j'ai été tout naturellement porté à demander ce que tout honorable membre de cette Chambre à l'esprit droit aurait fait, que l'on nous communique la question qui a amené cette réponse; le très honorable premier ministre m'a alors promis que le télégramme serait déposé sur le bureau de la Chambre aujourd'hui. Je lui demande donc de remplir sa promesse. Il est tenu en honneur de le faire et aussi à cause de la promesse qu'il a faite hier à la Chambre, car jusqu'ici on est porté à croire que le gouvernement a représenté les choses sous un faux jour au haut-commissaire à Londres, M. Hamilton Smith avait demandé au très honorable chef de la droite si....

M. l'ORATEUR: Je dois rappeler l'honorable député aux règlements.

Sir CHARLES TUPPER: Je vais terminer en présentant une motion, M. l'Orateur, si vous croyez la chose nécessaire, parce que cette question est d'une grande importance. M. Hamilton Smith est un homme qui occupe une position éminente dans ce pays et en Angleterre. En faisant des offres au gouvernement il a prouvé qu'il était en relation avec une demi douzaine des plus importantes institutions financières de Londres. Voilà la position de M. Smith, et dans de pareilles circonstances la tentative faite par le gouvernement pour essayer de contredire ses paroles, ou de nuire à sa réputation, est une conduite qui est loin d'être honorable de la part du gouvernement, surtout lorsqu'il s'agit d'une personne qui veut leur faire une proposition.

Vu les faits que je viens de citer, je demande à l'honorable premier ministre de déposer sur le bureau de la Chambre—tel qu'il l'a promis hier—le télégramme qui a obtenu du haut-commissaire une réponse tout à fait différente de ce que l'on attendait. Voici ce que M. Hamilton Smith a demandé au très honorable premier ministre de faire—et ce dernier le sait très bien—M. Smith lui a dit, si vous doutez que je sois un homme solvable, en qui le gouvernement puisse avoir confiance, pour la construction d'une entreprise publique importante, télégraphiez à Londres pour avoir des renseignements sur ma position financière. Si l'honorable chef du gouvernement avait demandé au haut-commissaire quelles étaient la position et les relations financières de M. Hamilton Smith à Londres, et si en réponse à cette dépêche télégraphique ce dernier lui avait dit que la position de M. Smith n'était pas telle qu'il avait voulu le faire croire, il y aurait un semblant de raison pour excuser le refus de déposer ce télégramme sur le bureau de la Chambre. Mais qu'a fait le très honorable premier ministre? M. Hamilton Smith jouit d'une excellente réputation, sa position financière défie l'examen le plus sévère de la part des honorables membres du gouvernement et de cette Chambre.

Les journaux partisans du cabinet ont bien tenté de jeter du discrédit sur monsieur Hamilton Smith,

mais c'est chose parfaitement connue tant aux Etats-Unis qu'en Angleterre où il est fixé depuis une quinzaine d'années, que ce monsieur est associé dans les plus importantes entreprises avec des gentlemen très distingués et jouissant de la plus haute réputation. Aujourd'hui, M. l'Orateur, les établissements de commerce les plus puissants de l'Angleterre sont les associés de M. Hamilton Smith et de concert avec lui offrent au gouvernement d'entreprendre les travaux de ce chemin de fer ; et voilà que l'on essaie de le discréditer dans l'opinion publique au Canada et aux yeux du parlement, en posant par télégraphe une question qui n'a pas raison d'être ; la réponse prouve en effet, qu'il n'y avait pas lieu de poser une semblable question, puisque M. Smith avait lui-même donné la réponse à cette question en déclarant au cabinet qu'il ignorait que les messieurs Rothschild eussent autorisé qui que ce fût à faire des offres au gouvernement de leur part.

En pareilles circonstances, j'affirme que le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) a manqué à son devoir en ne déposant pas sur le bureau de la Chambre le message qui a arraché de lord Strathcona une assertion propre à discréditer M. Hamilton Smith et à faire croire au pays que M. Smith avait dénaturé les faits, bien qu'il eût pris la peine de dire au gouvernement qu'il ne représente pas la maison Rothschild. Je le repète, le très honorable ministre s'est donné bien de la peine pour faire contredire une prétendue assertion que M. Hamilton Smith n'avait jamais faite. Au point où en est la question, le très honorable ministre, par égard pour la Chambre, et en justice pour M. Hamilton Smith, gentleman très distingué et de grande réputation, ayant l'appui financier des capitalistes dans une bien plus large mesure que ne le possèdent tous ceux qui ont entamé des négociations avec le cabinet au sujet de ces travaux ; le très honorable premier ministre, dis-je, est tenu en honneur, et il doit à la Chambre et au pays de déposer sur le bureau de la Chambre le message qui a provoqué de la part de lord Strathcona une réponse de nature à jeter du discrédit sur un gentleman très distingué, qui a entamé des négociations avec le gouvernement au sujet de ces importants travaux.

M. l'ORATEUR : L'honorable député propose-t-il une motion, en terminant ?

Sir CHARLES TUPPER : Je propose, M. l'Orateur, que la séance soit levée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, l'honorable député (sir Charles Tupper) a contracté la fâcheuse habitude de proposer que la Chambre lève sa séance, chaque fois qu'il lui plaît de faire une harangue de husting à ses partisans. M. l'Orateur, je n'ai pas la moindre objection à lui apporter une réponse aux questions qu'il m'a posées. Il me demande d'abord : qui a, le premier, affirmé que M. Hamilton Smith était l'agent des Rothschild ? Où cette allégation a-t-elle pris naissance ? Voici tout simplement la réponse que j'apporte à cette question : cette assertion est venue de tous les journeaux partisans de l'honorable député ; ce sont le *Citizen* d'Ottawa, le *Mail and Empire*, le *Spectator* d'Hamilton, la *Gazette* de Montréal, et tous les autres journaux de l'opposition qui ont affirmé que M. Hamilton Smith étant l'agent de Lord Rothschild. Bien plus ; non seulement la chose a été répétée par les journaux partisans de l'honorable député (sir Charles Tupper) mais j'affirme—et j'en appellerai au témoignage de la Chambre—que les trois quarts des députés de l'opposition qui ont pris part au débat sur cette question ont affirmé la même chose, disant que le gouvernement avait reçu des offres d'un non moindre personnage que monsieur Hamilton Smith, l'agent de lord Rothschild. Voilà pourquoi j'ai voulu m'assurer, à la source même, si, oui ou non, cette allégation était fondée. Le cabinet n'avait nul renseignement semblable, avant ce moment ; mais constatant que l'allégation en question allait se répétant de jour en jour dans les journaux et en plein parlement, j'ai pensé et je pense encore être justifiable en m'assurant si, oui ou non, cette affirmation, faite non pas tant par monsieur Hamilton Smith lui-même que par les honorables députés de la gauche, était fondée. J'ai été aux renseignements, non pas officiellement mais privément ; et si j'estime ne pas devoir déposer maintenant sur le bureau de la Chambre une communication de nature privée qui m'a été faite confidentiellement par lord Strathcona, je pourrais pour justifier ma conduite, si toutefois il était nécessaire de le faire, invoquer une autorité, un précédent : C'est l'autorité de l'honorable député (sir Charles Tupper) lui-même, qui, à l'époque où il dirigeait cette Chambre, à la session même de 1896, après avoir envoyé auprès du gouvernement du Manitoba des commissaires chargés de lui faire certaines propositions touchant la question scolaire, nous donne ici même lecture de la réponse du cabinet Greenway, mais refuse de faire part à la Chambre de la communication qui avait provoqué cette réponse.

En présence d'un semblable précédent, l'honorable député (sir Charles Tupper), oublieux de sa dignité, ose dire que je suis tenu en honneur de faire part à la Chambre d'une certaine communication. M. l'Orateur, je tiens à déclarer à la Chambre que je suis le seul gardien de mon propre honneur. Je veux bien, en toute circonstance, lorsqu'il s'agit d'affaires politiques, recevoir des conseils sur toute question où mon propre honneur se trouve intéressé ; mais je n'ai pas de leçon à recevoir de l'honorable député (sir Charles Tupper.)

M. FOSTER : En prenant la parole, M. l'Orateur, je veux discuter avec sang-froid, sans m'emporter, et je me garderai bien de suivre l'exemple du premier ministre. Pourquoi toute cette colère ? Est-ce parce que mon honorable ami (sir Charles Tupper) a fait une interpellation qu'il avait parfaitement droit de faire ? Dans ce cas cette colère n'a pas sa raison d'être, car le chef de l'opposition avait doublement droit de faire son interpellation, puisque, hier même, en pleine Chambre, l'honorable premier ministre lui-même (sir Wilfrid Laurier) nous a promis de déposer la dépêche en question sur le bureau de la Chambre. L'honorable premier ministre pense-t-il donc faire croire à la Chambre et au pays qu'il ne savait pas hier, tout aussi bien qu'aujourd'hui, si la dépêche en question était de nature publique ou privée.

Un de ces soirs, M. l'Orateur, un honorable membre de cette Chambre, le ministre de l'Intérieur, a voulu nous donner une leçon de savoir-vivre, en nous disant que dans l'ouest sauvage et inculte d'où il vient, il est certaines choses qui sont proscrites par les usages de la bonne société. Je ferai observer au ministre de l'Intérieur que lorsque je m'adresse au

premier ministre, il serait plus conforme à l'étiquette observée dans l'ouest inculte et sauvage comme partout ailleurs, de ne pas interposer sa corpulente personnalité entre les oreilles que je veux atteindre et ma propre voix.

Revenons à la question, et que l'honorable premier ministre se tire d'embarras comme il pourra, mais je lui demande s'il savait hier, lorsqu'il nous a promis de produire la dépêche en question, si c'était une communication confidentielle ? Il nous a fait une promesse, hier, mais depuis, il est revenu sur sa décision. Pourquoi ne produit-il pas cette dépêche aujourd'hui ? Ah ! sans doute, M. l'Orateur, il a étudié la phraséologie de cette dépêche et il craint de nous la communiquer. Pour se tirer de son mauvais pas, le premier ministre a recours à divers expédients que je tiens à mettre au jour. Les journaux, nous dit-il, ont déclaré M. Hamilton Smith représentant de la maison Rothschild, et chargé de leur part de faire certaines propositions. Les trois quarts des députés de la gauche, ajoute-t-il, avaient répété cette assertion, et il désirait vivement savoir toute la vérité à cet égard, et à quelle meilleure source lui était-il possible de se renseigner qu'auprès du gentleman lui-même qui, au dire de la presse et des trois quarts des députés de l'opposition, avait fait une proposition au gouvernement de la part des Rothschild ? Or, ce renseignement, le premier ministre le possédait déjà, le tenant de M. Hamilton Smith lui-même, qui en date du 14 février 1898, lui écrit :

Permettez-moi de vous dire à ce sujet qu'il n'a pas été fait d'offre de construire cette ligne, au nom de la maison de MM. Rothschild et Fils, comme on l'a affirmé à la Chambre des Communes.

C'est à l'honorable ministre même que cette lettre a été adressée et c'est lui-même qui en a donné lecture à la Chambre. Il tenait donc de M. Hamilton Smith même que celui-ci n'avait jamais fait d'offres au nom des Rothschild. Et voilà qu'aujourd'hui le très honorable premier ministre cherche bien tardivement à se justifier aux yeux de la Chambre en déclarant qu'en l'absence des renseignements voulus, il lui a fallu envoyer une dépêche confidentielle à lord Strathcona pour se les procurer. Si la dépêche envoyée à lord Strathcona était de nature confidentielle, pourquoi a-t-il donné instruction à son secrétaire privé de parcourir les édifices parlementaires à la recherche des correspondants de journaux, afin de faire publier dans la presse la réponse à cette dépêche confidentielle ? Quand le très honorable premier ministre expédie une dépêche officielle de nature confidentielle, et qu'il reçoit une réponse, qu'il la garde donc par-devers lui. Mais il lui tardait de pouvoir la communiquer à la presse, et pourquoi ? Le très honorable premier ministre voulait évidemment discréditer M. Hamilton Smith et faire croire au public que ce monsieur avait menti au gouvernement, et cela en présence de l'assurance qu'il avait donnée au premier ministre dans sa lettre, déclarant qu'il ne lui avait jamais fait de proposition au nom des Rothschild. Je laisse à mes collègues en Chambre, je laisse au public canadien et à la presse qui a fait ces allégations le soin d'apprécier, comme elle le mérite, l'attitude de mon honorable ami à ce sujet.

Le très honorable premier ministre nous déclare aussi que le chef de l'opposition a contracté la fâcheuse habitude de proposer à la Chambre de lever sa séance. Là encore, la mémoire lui fait défaut. Cette coutume, M. l'Orateur, a été inaugurée à l'époque où les libéraux-conservateurs étaient à la tête des affaires, ainsi que pendant les dernières années de leur administration, lorsque le ministre actuel du Commerce (sir Richard Cartwright) et ses collègues dans le cabinet persistèrent, en dépit des protestations du gouvernement et de l'Orateur lui-même, à proposer à la Chambre de lever sa séance à tout propos, afin de discuter quelques griefs personnels. C'est alors qu'a pris naissance cette malheureuse habitude. Mais, en aussi grave matière, l'honorable député a parfaitement le droit d'exposer sur le champ ses griefs, et il lui est impossible de le faire autrement qu'en tirant profit de ce règlement de la Chambre. Sa conduite, à cet égard, est parfaitement légitime.

L'honorable premier ministre affirme que le très honorable chef de l'opposition fait preuve d'inconséquence en demandant la production de cette dépêche, et pourquoi ? Parce qu'un jour mon honorable ami aurait donné lecture d'une dépêche adressée à M. Greenway au sujet des négociations entamées avec le gouvernement manitobain, et aurait ensuite refusé de donner lecture d'une dépêche de ce dernier. Les deux cas sont-ils similaires ? Pas le moins du monde, M. l'Orateur. Mon hon rable ami, le chef de l'opposition, s'efforça à cette époque, d'obtenir le consentement du gouvernement Greenway à la lecture de la deuxième dépêche en Chambre, permission qui lui fut refusée, et en homme d'honneur, mon honorable ami ne pouvait donner lecture de cette dépêche sans le consentement de son auteur. La dépêche confidentielle en discussion est entre les mains du premier ministre, et s'il le veut, il peut nous en communiquer le contenu, en moins d'une minute. Le premier ministre s'est placé dans une fausse position. Il a fait du tort à un citoyen de l'Empire, car il a donné à croire au peuple canadien que M. Hamilton Smith est un prévaricateur, qu'il manque de véracité, et cela lorsqu'il avait en sa possession une lettre de M. H. Smith, lui apprenant que l'assertion en question était dénuée de tout fondement.

M. MACLEAN : Voici, à mon avis, le côté sérieux de cet incident ; si réellement le très honorable premier ministre a envoyé la dépêche en question, comme nous le prétendons, alors la convention Mann-Mackenzie ne devait être à ses yeux qu'un contrat de nature provisoire ; et au cas où il lui aurait été fait par des financiers sérieux une offre de construire ce chemin de fer pour le quart de ce que le gouvernement se propose de donner aux entrepreneurs actuels, alors il était tenu en honneur d'accepter cette offre ; et il est également tenu en honneur de révéler à la Chambre la question qu'il a posée à lord Strathcona.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : L'honorable député est tout à fait à côté de la question débattue en ce moment. Le gouvernement n'avait pas besoin de preuves pour établir que M. Hamilton Smith est un prévaricateur.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je l'affirme de connaissance de cause. Le gouvernement avait cette preuve en sa possession, et cette preuve a été portée à la connaissance de la Chambre.

M. FOSTER : Ce n'est nullement une preuve.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La preuve est maintenant consignée aux *Débats*. Le gentleman que l'honorable chef de l'opposition a pris sous sa protection, et dont son lieutenant fait aujourd'hui l'éloge en Chambre, est celui-là même qui affirme avoir chargé sir William Van Horne de faire une offre spéciale au gouvernement pour la construction du chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin. Il a déclaré la chose en toutes lettres et, à mon avis, il l'a fait dans le but d'aider, au point de vue politique, aux honorables députés de la gauche. Quant au gentleman auquel il fait allusion, sir William Van Horne, en réponse à la question posée par l'honorable premier ministre s'il y avait un mot de vrai dans l'assertion de M. Smith....

M. FOSTER : Non, ce n'est pas la question qui lui a été posée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : En réponse à la question de savoir si l'assertion de M. Hamilton Smith était vraie, il répond qu'elle est dénuée de fondement, que M. Hamilton Smith ne lui a jamais fait de semblable proposition ; et aujourd'hui M. Hamilton Smith passe aux yeux du pays pour l'auteur d'une importante déclaration publique, qui est, d'abord, démentie par sir William Van Horne....

Quelques VOIX : Non, pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES :....directement démontré par sir William Van Horne, et cette dénégation est confirmée par mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur....

Quelques VOIX : Non non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES :....qui affirme que sir William Van Horne ne lui a jamais, ni directement ni indirectement, communiqué semblable proposition de la part de M. Hamilton Smith.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Ou de toute autre personne.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ou de toute autre personne. Il ne saurait y avoir de méprise à cet égard. On demande à M. Hamilton Smith quelle est la tierce personne à laquelle il a fait cette offre, dans le but de la faire communiquer au ministre de l'Intérieur. Il répond que c'est à sir William Van Horne. Voilà ce qu'il a affirmé en ma présence et celle de trois ou quatre membres du cabinet. Nous entrâmes sur le champ en communication avec sir William Van Horne, qui opposa à cette déclaration la dénégation la plus catégorique.

Quelques VOIX : Non ! non !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Les honorables députés ont la témérité de nier, en présence de la lettre de sir William Van Horne déposée sur le bureau de la Chambre, et qui figure au compte-rendu officiel de nos débats.

M. FOSTER : Le ministre vaudrait-il donner lecture.

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

M. l'ORATEUR : L'honorable député sait qu'il ne saurait interrompre l'orateur, sans sa permission.

M. FOSTER : Sans doute, mais j'ai pensé que l'honorable ministre aurait la courtoisie....

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

M. l'ORATEUR : L'honorable député a été assez longtemps en Chambre pour savoir qu'il lui faut la permission de l'orateur pour l'interrompre.

M. FOSTER : Je veux tout simplement demander....

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

M. FOSTER : Je désire demander, M. l'Orateur....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : A moins que l'honorable député ne veuille soulever une question d'ordre, il n'a pas droit d'interrompre le député qui a la parole, sans sa permission.

M. FOSTER : Je veux tout simplement demander....

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

M. FOSTER : Je désire soulever une question de procédure. Je veux bien me conformer à votre décision, M. l'Orateur, et à votre avis, je n'ai pas le droit d'interrompre l'honorable ministre, sans son consentement. Or, comment puis-je obtenir son consentement, si l'on m'empêche de le lui demander ?

M. l'ORATEUR : Je comprends que l'honorable ministre refuse son consentement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député a voulu m'arrêter au milieu d'une phrase. Il est coutumier du fait. Voilà longtemps que nous siégeons en Chambre, tous deux, et je connais de vieille date sa tactique. Dès qu'il se produit une attaque vigoureuse contre la thèse qu'il soutient en Chambre, invariablement l'on voit l'honorable député se lever soudain et chercher à atténuer par ses interruptions la force du coup qu'il lui est porté. Je veux bien qu'il interrompe aussi souvent que cela lui plaira, pourvu qu'il le fasse en temps opportun.

M. FOSTER : Puis-je poser une question à l'honorable député ?

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

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Que l'honorable député me permette de donner lecture de la lettre que voici :

OTTAWA, 19 février 1898.

CHER SIR WILFRID,—En réponse à votre lettre d'aujourd'hui, j'ai l'honneur de vous informer que je n'ai jamais communiqué, ni à l'honorable M. Sifton ni à toute autre personne, de proposition de la part de M. Hamilton Smith

au sujet de la construction d'un chemin de fer sur le district du Yukon, et il ne m'a jamais autorisé à faire de semblable offre.

Bien à vous.

W.-C. VAN HORNE.

Maintenant si l'honorable député a quelque question à me poser, je veux bien lui répondre.

M. FOSTER : Je demanderai à l'honorable député de nous donner lecture précisément de la question posée à sir William Van Horne, question à laquelle répondait la lettre qu'il vient de lire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La question posée à sir William Van Horne se trouve dans la lettre adressée par le très honorable premier ministre à ce gentleman le 19 février 1898 :

CONSEIL PRIVÉ, CANADA,
OTTAWA, 19 février 1898.

CHER SIR WILLIAM VAN HORNE,—Le 15 courant, j'ai reçu de M. Hamilton Smith une lettre contenant certaines allégations au sujet desquelles je désire me mettre en communication avec vous.

M. Smith, dans sa lettre, fait les assertions que voici :

" Depuis plusieurs années, mes associés et moi sommes intéressés dans la mine de Treadwell et autres mines d'or sur la côte de l'Alaska, de sorte que cette région septentrionale nous est familière. L'an dernier, à notre demande, M. Henry Bratnober, a fait un voyage d'exploration depuis le bras de Lynn jusqu'à Dawson, et ses instructions étaient d'étudier quel était le meilleur tracé pour la construction d'un chemin de fer, depuis le littoral jusqu'à l'endroit où le Yukon devient navigable.

" Il est revenu *via* le sentier Dalton, les rapides Rink, le poste Dalton et Pyramid-Harbour, en notant les élévations, les distances et la nature du pays. Nous avons été informés qu'il était le deuxième blanc qui avait parcouru cette route d'un bout à l'autre.

" Le rapport qu'il nous fit était si favorable quant aux nombreux avantages de cette route, que dès le retour de l'ouest de votre ministre de l'Intérieur, je lui ai fait faire des offres par un ami commun et lui ai offert de construire, dans le cours de l'année 1898, un chemin de fer d'une solidité à toute épreuve, depuis Pyramid-Harbour jusqu'aux rapides Rink, sans subvention en argent, mais pour une concession raisonnable de terrains comprenant les droits miniers. A la même occasion, et y étant autorisé, j'ai donné les noms de plusieurs des plus grandes maisons financières de Londres, pour établir hors de tout doute, que nous étions en mesure de construire ce chemin.

" La réponse que j'ai reçue a été que le gouvernement préférerait peut-être la route Stikine-Teslin; à cela j'ai répondu que dans mon opinion—et j'en suis convaincu, grâce à la connaissance personnelle que je possède du pays—la route de Stikine n'a virtuellement aucune valeur comme route commerciale et qu'aucun capitaliste intelligent ne voudrait y risquer un sou, mais que, naturellement, si le gouvernement était disposé à accorder une aide suffisante, nous construirions le chemin, tout en déclinant toute responsabilité quant à sa valeur après la construction.

" Il n'y a aucun doute que votre cabinet a été mis au courant de ces négociations."

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce que j'ai lu jusqu'ici est un extrait de la lettre de M. Hamilton Smith. Mon très honorable ami, le premier ministre ajoute :

L'honorable M. Sifton, auquel j'ai immédiatement communiqué cette lettre, affirme que l'assertion ci-haut est absolument dénuée de fondement.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES :

Sur ce j'invitai M. Hamilton Smith à venir me rencontrer ce matin à mon bureau, où, en conséquence, il m'a rencontré en présence de quelques-uns de mes collègues,

Sir LOUIS DAVIES.

et alors, en réponse à nos questions, il a déclaré que vous étiez le commun ami qui avait servi d'intermédiaire entre lui et M. Sifton.

En pareilles circonstances, vous m'obligeriez beaucoup en me faisant savoir, aussitôt qu'il vous sera possible de le faire, si, comme le prétend M. Hamilton, vous pouvez corroborer son affirmation.

Veuillez me croire, cher sir William,

Bien sincèrement,
Votre tout dévoué,
(Signé) WILFRID LAURIER.

Rien de plus simple que la question posée à sir William Van Horne, et rien de plus simple et de moins équivoque que la réponse de sir William Van Horne.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si les honorables députés acceptent cette réponse cela justifie l'affirmation que j'ai faite au début de mes observations ; que, pour son propre compte, le gouvernement est convaincu que M. Hamilton Smith est un prévaricateur.

Sir CHARLES TUPPER : Non, non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Et je ne crains pas d'ajouter que la seule conclusion à tirer des faits, c'est que ce monsieur n'a fait son offre au gouvernement qu'après l'avoir communiquée à l'honorable chef de l'opposition.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ai de bonnes raisons pour faire cette déclaration, car j'ai moi-même posé la question à M. Hamilton Smith, et je dis que puisqu'il a d'abord communiqué son offre au chef de l'opposition, j'ai raison d'en conclure que cette offre n'était qu'un ballon lancé par l'honorable chef de l'opposition pour tromper l'opinion publique.

M. IVES : Que M. Smith soit un prévaricateur ou non, il est évident que le gouvernement cherche à le faire passer pour tel. Le ministre n'aime pas l'offre qu'il leur a faite, parce que le public comprend qu'elle est infiniment plus avantageuse que celle qu'ils ont acceptée à la hâte et en cachette, dans la crainte d'en recevoir de meilleures. Quel que soit le caractère de M. Smith, il est évident que les ministres ont ourdi une conspiration—je ne dirai rien de plus—pour le faire passer pour un prévaricateur. Mais voyons jusqu'à quel point cela est démontré par la correspondance. M. Smith dit qu'il s'est abouché avec un ami commun. J'ignore si la chose est admise ou non, mais je ne crois pas qu'on puisse nier sérieusement que sir William Van Horne est actuellement un ami du très honorable chef du gouvernement. Je ne crois pas que ce dernier ait l'intention de le nier. Or, sir William Van Horne n'a pas nié non plus qu'il était un ami de M. Smith. Donc la prétention de M. Smith que sir William Van Horne est un ami commun à lui et au chef du gouvernement, n'est assurément pas une prévarication. De plus qu'est-ce que M. Smith dit avoir communiqué à sir William Van Horne ? Voici ses paroles :

J'ai eu une entrevue avec l'honorable ministre de l'Intérieur, par l'entremise d'un ami commun et j'ai offert de construire durant l'année 1898, un chemin de fer solide depuis Pyramid-Harbour jusqu'aux rapides Rink, etc., etc.

Que nie sir William Van Horne dans sa lettre ? Nie-t-il que cette offre ait été faite ? Nie-t-il une partie quelconque de cette conversation ?

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

M. IVES : Pas du tout ; il écrit une lettre très diplomatique dans laquelle il se montre très prudent dans ce qu'il nie, et prend bien garde de ne rien affirmer. Il se trouvait par hasard à Ottawa, à cette date. Tout le monde sait qu'il était ici, occupé à tirer les ficelles pour faire passer le bill du Yukon. Il s'est trouvé ici, très à point, il a reçu la lettre et a répondu :

CHER SIR WILFRID : En réponse à votre demande de ce jour, j'ai l'honneur de vous informer que je n'ai jamais communiqué à l'honorable M. Sifton, ni à qui que ce soit aucune proposition de M. Hamilton Smith, concernant la construction d'un chemin de fer allant au Yukon, et je n'étais pas autorisé par lui à faire aucune telle proposition.

Cela veut tout simplement dire que sir Wm Van Horne a reçu la communication sincère d'un financier de Londres qui ne soupçonnait rien et s'adressait à lui en toute confiance. Il a reçu ses confidences, et les a gardées pour lui, sans en parler à personne. Les Canadiens ne sont pas tous des fous, et ils voient clairement les dessous de cette affaire. Ils comprennent que M. Hamilton Smith n'est pas un prévaricateur, mais qu'il s'est étrangement trompé dans son choix d'un ami commun pour communiquer sa proposition au ministre de l'Intérieur.

Le public en général ne pense pas que l'honorable ministre a faussé la vérité en disant que cette proposition ne lui a pas été faite, mais il reste convaincu que sir Wm Van Horne et le chemin de fer Canadien du Pacifique préféraient la route Stikine-Teslin, et Mann et Mackenzie, pour certaines raisons—plusieurs prétendent que c'est parce qu'ils ont des intérêts dans le contrat.

L'ami commun est donc resté muet, n'a rien dit, tout en travaillant à hâter la conclusion du contrat, ou il a réussi à amener le gouvernement à un point où il ne pouvait plus reculer, et ensuite, en diplomate consommé qu'il est, il écrit une lettre dans laquelle il ne nie rien de ce que dit M. Smith.

Nous ne pouvons qu'en conclure que M. Smith s'est fié à lui et a été trompé, qu'il croyait qu'il ferait part de sa proposition au gouvernement, et qu'il n'en a rien fait.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Lisez la dernière phrase de la lettre de sir Wm Van Horne.

M. IVES : Je ne connais rien de cela, mais je sais que le ministre de l'Intérieur dans sa déclaration faite à la Chambre par le très honorable premier ministre, nie catégoriquement qu'aucune proposition lui ait été communiquée.

Sir CHARLES TUPPER : Il s'est rétracté sur ce point.

M. IVES : Je ne suis pas toujours ici, et on m'excusera si je ne suis pas au courant de toutes les pérépéties d'une question qui change si souvent de tournure, mais je suis convaincu que le public comprend que pour une raison ou pour une autre, sir Wm Van Horne préférait que l'entreprise fût confiée à MM. Mann et Mackenzie, plutôt qu'à M. Hamilton Smith et ses amis, et que, partant il s'est tu, jusqu'à ce qu'il fut trop tard pour que le gouvernement la prit en considération ; c'est alors qu'il sort de son mutisme et dit : Je n'ai pas communiqué cette proposition au gouverne nent.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Comment expliquez-vous la dernière partie de la lettre ?

M. IVES : Cette dernière partie dit : " Je n'étais pas autorisé à le faire."

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. IVES : Cette phrase est bien claire.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. IVES : Sir William Van Horn veut simplement dire : Je n'étais pas autorisé par écrit ; j'étais allé faire cette proposition au gouvernement sans y être autorisé par écrit, et s'il m'avait pris au mot, j'aurais mis ma grande compagnie de chemin de fer dans une impasse.

Par cette dernière phrase, il veut dire ceci : Bien que nous ayons eu la conversation dont il a été parlé, bien que d'après ce que je savais, la situation de ces financiers de Londres était satisfaisante, bien que je fusse convaincu que M. Hamilton Smith et ses associés pouvaient construire ce chemin et le construiraient si l'entreprise leur était confiée, je préférais qu'elle fut donnée à d'autres, et vu que M. Smith ne m'a pas autorisé par écrit, je déclare maintenant que je n'étais pas autorisé à soumettre cette proposition au gouvernement.

Voilà ce que cela veut dire, et rien autre chose.

Quant à la diversion qu'on tente de créer en voulant faire croire que M. Hamilton Smith a dit un mensonge en disant—ce qu'il n'a jamais dit d'ailleurs—qu'il soumissionnerait au nom de lord Rothschild, M. Smith dit lui-même dans sa lettre que l'honorable premier ministre nous a lue avec tant d'apparât : " Permettez de corriger un malentendu qui s'est produit dans la Chambre et dans les journaux : Je n'agis en aucune façon au nom de la maison Rothschild."

Et malgré que cette lettre soit dans les *Débats*, malgré qu'elle ait paru dans tous les journaux et que tout le monde l'ait lue, que fait-on pour le discréditer et le faire passer pour un prévaricateur ? L'honorable premier ministre adresse à lord Strathcona un télégramme qu'il n'ose pas produire, lui demandant sans doute si lord Rothschild était partie à l'offre faite par M. Hamilton Smith. Lord Rothschild interrogé répond " non " et cette dépêche est immédiatement communiquée à la presse de tout le pays pour faire passer cet homme pour un fourbe. Loin d'être un fourbe, il me paraît plutôt avoir été assez peu rusé pour se laisser prendre et jouer par sir William Van Horne.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Je désire simplement relever deux ou trois arguments de l'honorable député qui m'a précédé. Je dois d'abord le féliciter sur la manière théâtrale et ingénieuse dont il paraît pouvoir lire dans la lettre de sir Wm Van Horne, une foule de choses qui n'y paraissent pas à la surface. Il commence d'abord par refuser de lire la dernière partie de cette lettre qui est un démenti catégorique à la prétention de M. Hamilton Smith, au sujet de la communication faite à l'honorable ministre de l'Intérieur. M. Smith dit expressément que

par l'entremise d'un ami commun, il a fait une offre au gouvernement. Lorsqu'il s'est trouvé en présence du gouvernement on lui a demandé quel était cet ami commun et il a alors déclaré au premier ministre devant plusieurs de ses collègues, que cet ami commun était sir Wm Van Horne. Maintenan sir Wm Van Horne nie categoriquement avoir lue aucune telle communication de M. Smith.

Sir CHARLES TUPPER : Non.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, catégoriquement.

Quelques VOIX : Non ! non !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les honorables députés prétendent que non, mais ils ne réussiront pas à défigurer la langue anglaise au point de lui faire dire autre chose que ce qu'elle dit clairement ; et si les mots veulent dire quelque chose, sir William Van Horne dit clairement, distinctement qu'il n'avait pas de M. Smith l'autorisation en question.

Quelques VOIX : Lisez la lettre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sir William Van Horne dit en toutes lettres qu'il n'a jamais communiqué à l'honorable M. Sifton, ni à qui que ce soit, aucune proposition de M. Hamilton Smith concernant la construction d'un chemin de fer allant au Yukon, et qu'il n'était pas autorisé par lui à faire aucune proposition. S'il n'y était pas autorisé, sur quoi se base M. Smith pour prétendre qu'il a fait une proposition au gouvernement ? S'il n'a pas autorisé sir William Van Horne à aller trouver le gouvernement comment veut-on que le public suppose, un seul instant, qu'il a fait une offre au gouvernement ?

Ce n'est que sur sa proposition que par l'entremise d'un ami comme il s'est adressé au gouvernement,—ou en d'autres termes, qu'il a autorisé cet ami à faire une proposition—que reposent sa lettre et sa déclaration que le chef de l'opposition a discutée ici. Si ce n'est pas là ce qu'il veut dire, sa prétention ne repose sur rien, et si c'est là ce qu'il veut dire, alors le démenti de sir William Van Horne est une réfutation suffisante.

Mais il n'y a qu'un instant, l'honorable chef de l'opposition, sans même se lever de son siège, a avancé une chose que je dois contredire. Cette affirmation est erronée et sans aucun fondement. Il vient de déclarer devant toute la Chambre que mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur avait retracté sa première déclaration disant qu'il n'avait, ni directement, ni indirectement reçu aucune communication de M. Hamilton Smith.

Sir CHARLES TUPPER : Il l'a rétractée dans sa réponse à une interpellation qui était sur l'ordre du jour d'aujourd'hui même.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il ne l'a rétractée en aucune manière.

Sir CHARLES TUPPER : Il l'a rétractée entièrement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En aucune façon. Il ne pouvait pas le faire, car comme question de fait, aucune telle proposition ne lui a été faite de la part de M. Hamilton Smith, par qui que ce soit....

M. FISHER.

Sir CHARLES TUPPER : Il admet que...

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE :...et ayant fait cette déclaration, sachant parfaitement ce qu'il disait, il n'avait aucune raison de la retirer, n'y même d'y songer puisque le fait était vrai et qu'il ne pouvait pas, en conscience, le rétracter. Il ne s'est pas non plus servi d'expression, que le chef de l'opposition puisse en aucune manière, interpréter comme une rétractation. Je veux que l'honorable député, que la Chambre et tout le pays comprennent bien que l'honorable ministre de l'Intérieur n'a nullement retiré sa première déclaration, mais qu'au contraire, il la maintient parce qu'elle est vraie.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La discussion qui vient d'être provoquée soulève plusieurs points de la plus haute importance. En premier lieu, j'appelle l'attention sur la promesse absolue faite à la Chambre hier par l'honorable premier ministre.

Le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) avait dit :

Avant de passer à l'ordre du jour, je désirerais demander à l'honorable chef du gouvernement, s'il voudrait avoir l'obligeance de déposer sur le bureau de la Chambre une copie du télégramme qui a été envoyé à lord Strathcona relativement à M. Hamilton Smith. La réponse de lord Strathcona ayant été rendue publique, je crois qu'il serait à désirer que l'on nous donnât communication du télégramme qui lui a été transmis.

Et le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a répondu :

Je n'y ai aucune objection et je le déposerai sur le bureau de la Chambre demain.

Aujourd'hui il simule l'indignation et fait beaucoup de bruit ; il se déclare le seul gardien de son honneur et dit que sa promesse d'hier ne l'engage à rien. Il nous a déjà fait d'autres promesses et nous savons ce qu'il est capable de faire sous ce rapport. Mais aujourd'hui, il détient le record. Il n'a jamais violé une promesse en aussi peu de temps que celle qu'il a faite hier à l'honorable chef de l'opposition et violée en vingt-quatre heures.

Mais cette discussion qui tourne à l'aigreur soulève d'autres questions. C'est une chose sérieuse pour le ministre de la Marine et des Pêcheries, ou tout autre membre du cabinet, de parler comme il l'a fait de M. Smith, de M. Brown ou de toute autre personne, sans avoir les preuves les plus positives de ce qu'il avance. Il l'accuse d'être prévaricateur, d'avoir fait une déclaration qui ne contient pas une parcelle de vérité, et aujourd'hui nous avons le témoignage de l'honorable ministre de l'Intérieur qui vient confirmer les déclarations que le ministre de la Marine et des Pêcheries dénoncent comme fausses. Et je vais tâcher de le démontrer. Que j'y réussisse ou non, c'est dans l'intérêt de la justice pour tous que je pose cette question au gouvernement : vu l'importance de l'affaire, vu l'intérêt général que provoque l'offre de M. Smith, l'intérêt que le premier ministre lui-même y porte, à en juger par sa correspondance avec un haut fonctionnaire du gouvernement (correspondance dont nous paraissons destinés à ne connaître qu'une partie), reconnaissant que c'est une offre faite de bonne foi, une offre importante et d'un intérêt général, ne vaudrait-il pas mieux régler une fois pour toute, autant que possible, ce prétendu malentendu survenu entre M. Smith et sir Wm Van

Horne, et s'assurer incidemment de la situation financière, de l'intégrité et du caractère de M. Hamilton Smith.

Cela impliquerait naturellement une question de véracité entre les honorables ministres et M. Smith lui-même. Cela serait bien facile. Si le très honorable premier ministre se croit sur un terrain solide, il peut demander la formation d'un comité de la Chambre qui, dans une seule séance, pourra aller au fond de toute l'affaire et s'assurer de l'exactitude ou de la fausseté de toutes ces allégations ; nous saurons alors si le prévaricateur est en dehors ou en dedans de la Chambre.

Une autre chose, M. l'Orateur, jamais encore je n'ai vu autant d'efforts pour torturer la langue anglaise, pour défigurer le sens d'une phrase, et lui faire dire autre chose que ce qu'elle dit. Je n'ai jamais vu un homme traité aussi injustement que l'a été M. Smith par les honorables ministres de la Couronne.

J'ai suivi attentivement tous les énoncés de l'honorable ministre de l'Intérieur et du très honorable chef du gouvernement lui-même, et il en ressort clairement que dans toute cette affaire, M. Hamilton Smith a agi sans la moindre intention de représenter faussement quoi que ce soit ni qui que ce soit. Dans sa lettre sir Wm Van Horne prend bien garde de contredire aucune des affirmations de M. Smith ; il se donne beaucoup de peine, non seulement pour agir diplomatiquement, comme on pourrait le croire au premier abord, mais pour dire l'exacte vérité. Mais nous avons la preuve évidente que M. Smith a dit à sir Wm. Van Horne tout ce qu'il prétend lui avoir dit, et que sir Wm. Van Horne s'est rencontré avec l'honorable ministre de l'Intérieur, car si nous devons en croire ce dernier....

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je dois dire à l'honorable député que je ne lui demande pas de croire le ministre de l'Intérieur. Il m'est tout à fait indifférent qu'il me croie ou non.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne comprends pas bien le but de cette interruption. L'honorable ministre n'a pas dû saisir le sens de mes remarques. J'ai dit que s'il faut en croire l'honorable ministre de l'Intérieur—car à en juger par les remarques de certains de ses collègues il y a des membres de cette Chambre qui n'acceptent pas ses déclarations de bonne foi, comme je les ai acceptées moi-même.

Je dis que s'il faut en croire le ministre de l'Intérieur, sir Wm Van Horne est allé le voir et lui a parlé de ces négociations non officielles et que M. Hamilton Smith, déclare lui-même avoir été non officielles. J'ai peine à croire qu'on osera contredire la déclaration faite aujourd'hui même par le ministre de l'Intérieur à propos du passage suivant du discours qu'il a prononcé il y a quelques jours :

Ce personnage m'a dit en une circonstance, au cours d'une conversation accidentelle, qu'un gentleman du nom de Hamilton Smith était prêt à venir me trouver dans le but de discuter la question de la construction d'un chemin de fer au Yukon.

Il admet aujourd'hui que ce personnage était sir Wm Van Horne lui-même. Nous avons la confirmation de ce que M. Smith avance dans sa lettre lorsqu'il dit qu'après avoir eu cette conversation sir Wm Van Horne lui a rapporté qu'il avait vu le ministre— et personne n'a nié cela—car après avoir dit à sir Wm Van Horne ce qu'il était disposé à faire dans ce qu'il appelle ces négociations non officielles, il ajoute :

La réponse que j'ai reçue.....

D'après ce que nous connaissons il n'y a aucun doute que cette réponse était de sir Wm Van Horne après son entrevue avec le ministre de l'Intérieur.

La réponse que j'ai reçue a été que le gouvernement préférerait peut-être la route Stikine-Teslin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Pas de sir Wm Van Horne.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Comment l'honorable ministre le sait-il ? Je maintiens que si l'on prend la réponse faite aujourd'hui par le ministre de l'Intérieur et la lettre de sir Wm. Van Horne, il est impossible de ne pas en conclure que sir Wm Van Horne a réellement fait part au ministre de l'Intérieur de la conversation qui a indubitablement eu lieu entre lui et M. Hamilton Smith. D'ailleurs, M. l'Orateur, il y a ce fait que sir Wm Van Horne a réellement eu une conversation avec M. Hamilton Smith. Ce dernier nous en fait connaître la teneur ; et lorsque ce fait est porté à la connaissance de sir Wm Van Horne, il ne nie pas que la conversation ait eu lieu. Il se donne garde de nier ce que M. Smith dit s'être passé entre eux : il dit seulement qu'il n'était pas autorisé par M. Smith à faire de proposition.

En toute justice, pourquoi le ministre de l'Intérieur s'il voulait se montrer équitable envers M. Smith, n'a-t-il pas parlé de cette phrase dans sa lettre au premier ministre :

Il n'y a aucun doute que ces négociations non officielles ont été communiquée au cabinet.

Il ne pouvait pas être positivement certain que ce qu'il avait dit à sir Wm Van Horne avait été transmis directement et fidèlement au cabinet ; et par conséquent il n'a pas affirmé ce que les honorables ministres dénoncent avec tant d'énergie. Il affirme une chose toute différente. Il rapporte avec beaucoup de réserve et de précaution les faits et les arguments soumis à sir Wm Van Horne et ajoute : " Il n'y a aucun doute que cela a été communiqué au gouvernement." Dans sa réponse, sir Wm Van Horne ne contredit pas un seul mot de la lettre de M. Smith, il dit simplement : "Je n'avais aucune autorisation de sa part pour faire une proposition. Ce qu'il a fait—et personne ne le niera—ça été d'aller trouver le ministre de l'Intérieur, comme ce dernier l'admet et de lui dire que M. Hamilton Smith était prêt à aller le trouver pour discuter avec lui la question d'un chemin de fer au Yukon

J'ose croire que tant que nous n'aurons pas la preuve positive du contraire, personne ne prétendra qu'en cette circonstance sir William Van Horne n'a pas dit au ministre de l'Intérieur tout ce qu'il connaissait de M. Hamilton Smith, concernant sa situation financière, sur ce que valait une offre venant de lui, et quelle importance il convenait d'y attacher.

Il n'y a pas un seul des honorables ministres qui voudra essayer de faire croire à la Chambre que la conversation accidentelle ou autrement qui a eu lieu entre le ministre de l'Intérieur et sir William Van Horne, se soit terminée avant que le ministre de l'intérieur apprenne de son visiteur que M. Smith était un homme capable de mener à

bonne fin toute entreprise dont il pourrait se charger. Je ne puis donc comprendre comment il se fait que le gouvernement s'attaque avec autant de fureur et d'injustice à cet homme, surtout dans de semblables circonstances et lorsqu'ils connaissent sa position et ses relations financières. Le gouvernement ignore l'exactitude de certains faits, il attache une grande importance à cette proposition qui lui a causé jusqu'ici beaucoup de misères, et puisque le pays tout entier est aussi intéressé dans l'affaire. J'insiste de nouveau auprès du gouvernement pour qu'il nomme un comité, même choisi exclusivement par lui, s'il le faut, pour savoir à quoi s'en tenir à ce sujet et si de fausses représentations ou des tentatives d'induire quelqu'un en erreur ont été faites. Je ne veux pas terminer ces quelques remarques sans appeler l'attention de la Chambre sur certaines choses contenues dans une lettre qui a été lue par l'honorable premier ministre et qui lui avait été adressée par M. Smith. Le premier ministre répétant les termes mêmes de la première lettre de M. Smith, disait :

Le rapport qu'il nous fit était si favorable quant aux nombreux avantages de cette route, que dès le retour de l'ouest de votre ministre de l'Intérieur, je lui ai fait faire des offres par un ami commun, et lui offrant de construire, dans le cours de l'année 1898, un chemin de fer d'une solidité à toute épreuve, depuis Pyramid-Harbour jusqu'aux rapides Rink, sans subvention en argent, mais pour une concession raisonnable de terrains comprenant les droits miniers. A la même occasion, et y étant autorisé j'ai donné les noms de plusieurs des plus grandes maisons financières de Londres, pour établir hors de tout doute, que nous étions en mesure de construire ce chemin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : De qui ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : De sir William Van Horne.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : De ces personnes ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je lis un extrait de la lettre de M. Hamilton Smith, citée par le très honorable premier ministre ; et le ministre des Travaux publics va constater que bien qu'il y ait une certaine ambiguïté sur ce point, sa prétention ne peut être admise.

La réponse que j'ai reçue a été que le gouvernement préférerait peut-être la route Stikine-Teslin.

J'ai démontré, il y a quelques instants, que ceci avait lieu après la conversation entre le ministre de l'Intérieur et sir William Van Horne.

A cela j'ai répondu que dans mon opinion—et j'en suis convaincu, grâce à la connaissance personnelle que je possède du pays—la route de Stikine n'a virtuellement aucune valeur comme route commerciale et qu'aucun capitaliste intelligent ne voudrait y risquer un sou, mais que, naturellement, si le gouvernement était disposé à accorder une aide suffisante, nous construirions ce chemin, tout en déclinant toute responsabilité quant à sa valeur après la construction.

Maintenant, je désire déclarer ici que, suivant moi, la position prise par M. Smith devant cette Chambre et devant le pays est bien définie et ne peut prêter à aucun équivoque. Dans sa lettre, sir William Van Horne ne nie pas les faits avancés par M. Smith. Par exemple, il ne nie pas que M. Smith lui ait dit qu'il était prêt à construire le chemin par l'un ou l'autre des tracés, que cependant il avait certaines préférences pour l'un d'eux, mais que si c'était le désir du gouvernement il pouvait construire le chemin par l'autre tracé. Tout ce que dit sir William Van Horne, c'est que M. Smith ne l'avait pas alors et là autorisé à faire en son nom aucune proposition au ministre de l'Intérieur pour la construction du chemin. Il est bien certain que sur ce point M. Hamilton Smith va pouvoir difficilement comprendre la position prise par sir William. Mais dans mon opinion, il n'a été rien dit au cours du débat, la correspondance ne contient pas un mot qui soit de nature à démontrer que la déclaration n'était pas exacte, elle l'est donc, et il a fait connaître à sir William qu'il était disposé à faire cette entreprise ; voilà ce qu'il a dit. Il n'a pas fait de proposition formelle ni chargé sir William d'en faire pour lui. Il dit plus loin :

Il n'y a aucun doute que votre cabinet a été mis au courant de ces négociations non officielles.

Le très honorable premier ministre dit dans une lettre :

L'honorable M. Sifton, a qui j'ai donné communication du contenu de cette lettre, me déclare que les assertions de M. Smith sont entièrement dénuées de fondement.

J'espère que le chef du gouvernement a mal exposé ce que le ministre de l'Intérienr lui a dit, parce que ce dernier serait dans ce cas considéré comme le plus imprévoyant des hommes. Il lui serait absolument impossible de dire si cette entretien a eu lieu ou non. On n'allègue pas qu'il était présent. Elle est censée n'avoir eu lieu qu'entre sir William Van Horne et M. Hamilton Smith. Le premier ministre ajoute :

En conséquence, j'ai invité M. Smith à me rencontrer, ce matin, à mon bureau, ce qu'il a fait. Et, en présence de quelques-uns de mes collègues, il a déclaré que l'ami commun dont il avait parlé était vous, et que c'est par votre entremise qu'il a communiqué avec M. Sifton.

Le ministre de l'Intérieur prétend que tout ce qui est contenu dans cet extrait est vrai. Il l'a dit aujourd'hui même. Il a dit que c'était sir William Van Horne qui avait servi d'intermédiaire entre lui et M. Smith. Plus loin :

Dans ces circonstances, je vous serais obligé si vous me laissiez savoir, aussitôt que vous le pourrez convenablement, si vous pouvez corroborer, comme le prétend M. Hamilton Smith, ce qu'il a déclaré.

Nous allons voir maintenant ce que dit sir William Van Horne en réponse à cette lettre :

Cher sir WILFRID,

En réponse à votre lettre, je dois déclarer que je n'ai jamais fait part à l'honorable M. Sifton où à qui que ce soit, d'une proposition quelconque de M. Hamilton Smith, concernant la construction d'un chemin de fer, dans la région du Yukon, et que je n'ai jamais été autorisé par lui à faire de proposion.

Mais le ministre de l'Intérieur confirmant cette déclaration, a dit avoir su de sir William Van Horne que M. Hamilton Smith était disposé à se rendre auprès de lui dans le but de discuter la question du chemin de fer du Yukon, et l'on n'a pas nié que cela ait été dit au cours de l'entretien. Je n'ai pas à m'occuper des affaires de M. Hamilton Smith ou de sir William Van Horne, et le public n'a aucun intérêt à savoir lequel de ces deux messieurs a manqué de bonne foi à l'égard de l'autre ; mais en tant que nous pouvons le constater par la preuve qui est devant nous, M. Hamilton Smith a déclaré avoir dit certaines choses à sir William

Van Horne, et comme ces choses ne sont pas contredites par sir William Van Horne, tout homme intelligent est en droit de supposer qu'au cours de la conversation sir William a du répéter au ministre de l'Intérieur ce que M. Smith lui avait dit relativement aux moyens dont il pouvait disposer pour construire immédiatement ce chemin.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Comme le débat actuel roule sur ce qui peut avoir été dit au cours d'un entretien que j'ai eu avec une autre personne, j'aurais préféré ne pas y prendre part, mais certaines paroles prononcées par l'honorable préopinant au commencement de son discours, m'avaient convaincus qu'il était de mon devoir de lui répondre, je dois avouer que lorsqu'il a repris son siège cette nécessité de lui répondre n'existait plus. Je veux faire remarquer à la Chambre la position extraordinaire dans laquelle les honorables membres de la gauche sont en train de se placer, et les arguments extraordinaires auxquels ils ont recours afin de faire quelque chose de rien, parce qu'il est bien évident que c'est là que tend leur conduite. D'abord l'on veut essayer de faire croire que le gouvernement a reçu une proposition relativement à la construction d'un chemin de fer devant coûter quelques millions de dollars, et le rendre responsable d'avoir refusé cette proposition, lorsqu'il n'est pas même démontré que la dite proposition ait jamais été mise par écrit et transmise au gouvernement suivant la forme ordinaire.

Lorsque les honorables membres de cette Chambre prennent en considération les faits que le monsieur qui est sensé avoir fait cette proposition possède une grande expérience, et est décrit par l'honorable chef de la gauche comme le représentant d'institutions financières importantes, ils ne doivent pas oublier qu'il y a aussi le côté ridicule de cette question, à savoir, que ce monsieur s'est rendu ici et qu'il a même fait une proposition pour la construction d'un chemin de fer, mais ne l'a jamais mise par écrit ni soumise au gouvernement. Cette proposition est donc ridicule à sa face même et en contradiction avec tous les modes ordinaires de transiger les affaires. Le seul fait de l'énoncer est suffisant pour faire sourire tout homme d'affaires.

La réponse que j'ai donnée à une question cette après-midi, a fourni aux honorables membres de la gauche certains arguments pour essayer de faire quelque chose, de rien. Qu'ils me permettent de rappeler ce vieux proverbe latin, que je vais traduire: "On ne peut rien faire avec rien". Les honorables membres de l'opposition ont beau s'exténuer ils ne réussiront pas à convaincre le peuple de ce pays que le représentant d'une importante institution financière anglaise, envoyé auprès du gouvernement canadien dans le but de lui faire une proposition, passe ici deux mois, sans mettre sa proposition par écrit ou sans la soumettre à qui que ce soit. L'autre soir l'honorable chef de la gauche m'a posé une question, et j'y ai répondu dans les termes mentionnés dans la question qui était sur l'ordre du jour; ceci doit être en substance exact. J'ai déclaré qu'un monsieur, que je nomme sir William Van Horne, étant un matin dans mon bureau, m'a dit qu'il y avait un monsieur du nom de Hamilton Smith qui voulait venir me voir dans le but de discuter la question du chemin de fer du Yukon; on m'a demandé de mentionner le nom de ce monsieur, vous le connaissez maintenant.

Or, M. l'Orateur, ce monsieur Hamilton Smith n'est jamais venu me voir. Si, vers cette époque il s'était rendu à l'édifice Langevin, où se trouve mon bureau, il y aurait vu deux salles d'attente remplies de gens qui m'attendaient pour me parler relativement au Yukon. Je n'ai jamais essayé de les éviter et j'étais toujours disposé à recevoir chacun d'entr'eux, lorsque j'en avais le temps, et si M. Hamilton Smith était venu me voir, j'aurais discuté la question avec lui au meilleur de mon talent, tel que doit faire un ministre ayant quelque peu de bon sens; j'aurais fait part au chef du gouvernement et à mes collègues de ce qu'il m'aurait dit.

Sir William Van Horne est sorti après avoir mentionné le nom de M. Hamilton Smith, et ce dernier n'est jamais venu, il n'a jamais fait aucune proposition, et par conséquent lorsque M. Hamilton Smith déclare qu'il est entré en relation avec le ministre de l'Intérieur par l'entremise d'un ami commun, et qu'il m'a offert par cet intermédiaire de construire durant l'année 1898, un chemin de fer convenable de Pyramid-Harbour aux rapids Rink sans le secours d'aucune subvention en argent, mais en lui accordant un subside en terres comprenant des droits de mines, il a déclaré une chose entièrement contraire à la vérité—ces paroles doivent être comprises de tous, je suppose. Si un homme vient déclarer sous sa signature au premier ministre du Canada, qu'il a abordé le ministre de l'Intérieur et a fait une offre, et si aucune offre n'a été faite, sa déclaration est-elle véridique ou non? Que n'importe quel membre de cette Chambre réponde à cette question. Pour moi il est bien évident que la déclaration de cet homme est contraire à la vérité. M. Smith a dit aussi qu'il avait fait une offre et plus tard il a ajouté que c'était par l'entremise de sir William Van Horne. Voici ce que dit sir William Van Horne:

Je n'ai jamais fait de proposition de ce genre à l'honorable M. Sifton, ni à aucune autre personne.

Il ne dit pas "offre"; il emploie le mot "proposition". L'un ne renferme-t-il pas l'autre. Les honorables membres de la gauche peuvent-ils améliorer leur situation politique du fait que le mot "offre" et le mot "proposition" diffèrent quelque peu l'un de l'autre? Le mot "proposition" ne comprend-t-il pas le mot offre? Sir William Van Horne pourrait-il dire qu'il m'a fait une "offre" et ne m'a pas fait une proposition? Non, certainement non. Sir William Van Horne s'exprime dans un sens large et de manière à être compris de tous lorsqu'il dit qu'il ne m'a jamais fait à moi-même non plus qu'à d'autres personnes, aucune proposition de la part de M. Hamilton Smith relativement à la construction d'un chemin de fer dans le district du Yukon; et il n'est autorisé par personne pour en agir ainsi.

M. CLANCY: L'honorable ministre voudrait-il me permettre de lui poser une question?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Certainement.

M. CLANCY: L'honorable ministre (M. Sifton) veut-il dire s'il a discuté avec sir William Van Horne la prétendue offre faite par Hamilton Smith,

ou celle qui devait être soumise quelque temps après ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je déclare de la manière la plus formelle que sir William Van Horne n'a pas discuté avec moi de choses de cette nature. J'ai fait mon possible pour exposer cette idée de manière à être bien compris de la Chambre ; mais il semblerait que certains honorables membres de la gauche peuvent difficilement se faire à cette idée. Il n'y a jamais eu d'offre de faite, et par conséquent il ne peut y en avoir eu de discutée.

La première fois que j'ai entendu parler du nom de M. Hamilton Smith, c'est lorsque sir William Van Horne m'a dit : Il y a un monsieur du nom de Hamilton Smith qui est sur le point d'aller vous voir, ou qui se prépare à aller vous voir relativement au chemin de fer du Yukon. On m'a demandé de faire connaître le nom de celui qui m'avait dit cela et je l'ai fait. M. Hamilton Smith n'est pas venu me voir. L'affaire n'a pas été faite ; par conséquent elle ne pouvait pas être discutée et elle ne l'a pas été. Il est donc bien établi, je crois, que lorsque M. Hamilton Smith a fait une déclaration de cette nature, il n'a pas dit la vérité. Après avoir fait cette déclaration, il a eu toutes les chances possibles de se rétracter et a refusé de le faire, et ses paroles se trouvent aujourd'hui contredites par des témoins—ou du moins par les deux seules personnes qui peuvent corroborer ou nier sa déclaration—c'est-à-dire moi-même et sir William Van Horne, et tous deux contredisent carrément la déclaration faite par M. Hamilton Smith.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'en dire plus long à ce sujet. Je ne puis comprendre le sujet de tous ces discours des honorables membres de la gauche. Ils jouent simplement sur les mots ; et s'efforcent mais en vain, de trouver quelque chose à critiquer sur ce point. Toute l'affaire se résume à ceci : M. Hamilton Smith prétend avoir fait une offre. Or il a été prouvé qu'il n'en avait pas fait.

M. BORDEN (Halifax) : D'après les quelques remarques que vient de faire le ministre de l'Intérieur, il est bien évident pour la Chambre, que si quelqu'un joue sur les mots relativement à cette question, c'est bien les honorables membres de la droite, et non M. Hamilton Smith. Si je comprends bien, sir William Van Horne n'a rien nié de ce que M. Hamilton Smith a dit. M. Smith dit qu'il a abordé le ministre de l'Intérieur, et lui a fait certaines propositions, et il ajoute immédiatement qu'il croit avoir compris que ces pourparlers quelque peu irréguliers dans leur forme avaient été communiqués au cabinet. Sir William Van Horne dit-il quelque chose dans sa lettre qui contredise cette assertion en quoi que ce soit ? Le ministre de l'Intérieur nous a déclaré franchement qu'elle avait été la nature de l'entretien qui avait eu lieu entre lui et sir William Van Horne, il a dit que sir William Van Horne lui avait annoncé qu'un monsieur allait venir le voir ou se préparait à aller le voir dans le but de lui faire une offre pour la construction d'un chemin de fer. Or, d'après le ministre de l'Intérieur lui-même il s'agissait d'une affaire qui affectait au plus haut degré les intérêts de la région du Yukon et du pays tout entier, et encore, d'après le ministre lui-même, il a été déclaré qu'un monsieur, représentant des capitalistes anglais occupant une très haute position, se proposait d'aller le voir dans le but de lui faire une offre relativement à cet important projet. Et que fait le ministre de l'Intérieur ? On serait porté à croire que si l'honorable ministre (M. Sifton) avait eu à cœur les intérêts du pays et de son département, il aurait immédiatement pris les moyens nécessaires pour entrer en relation avec M. Hamilton Smith, connaissant l'offre qu'on voulait lui faire, il me semble que l'honorable ministre aurait bien pu disposer de cinq minutes pour dicter une lettre à son secrétaire à l'adresse de M. Hamilton Smith, lui disant que s'il avait une offre quelconque à faire relativement à cette question, de bien vouloir la lui soumettre, mais l'honorable ministre (M. Sifton) n'a pas le temps de penser à cela, il est trop pressé de régler aussi promptement que possible le contrat conclu avec Mann et Mackenzie, et de fait il parvient à bâcler le tout huit jours à peine avant l'ouverture des Chambres.

Je trouve bien extraordinaire que le télégramme envoyé à lord Strathcona par le premier ministre, que ce dernier n'avait hier aucune objection à produire, contienne aujourd'hui de si grands secrets qu'il ne puisse être convenablement déposé sur le bureau de la Chambre. Il y a aussi une autre chose qui me surprend—mais sur ce point je puis me tromper—et la voici : si le télégramme envoyé à lord Strathcona était confidentiel et privé, tel que l'a dit l'honorable premier ministre, comment se fait-il qu'il ait jugé à propos d'en communiquer la réponse à la presse du pays, sachant, ou comprenant très bien—si l'on doit en croire sa propre déclaration faite dans cette Chambre—que le contenu de ce télégramme et la réponse qui y serait faite ne pourraient pas être soumises à la Chambre. Je suis persuadé que les membres des deux côtés de cette Chambre admettront avec moi que ce n'était pas traiter M. Hamilton Smith avec justice, et comme ce monsieur ne peut pas venir se défendre dans cette Chambre, il me semble que le très honorable chef du gouvernement devrait agir à son égard avec toute la loyauté due à un homme qui ne peut venir dans cette Chambre pour se défendre lui-même.

Il y a trois points d'établis dans la présente discussion : D'abord, que M. Hamilton Smith a eu un entretien avec sir William Van Horne relativement à cette question depuis que ces pourparlers sont commencés—ceci ne peut être nié ; deuxièmement, que sir William Van Horne a eu une conversation à ce sujet avec le ministre de l'Intérieur ; et troisièmement, que le ministre de l'Intérieur ne s'est pas occupé de l'offre qui lui a été faite, bien qu'elle fut d'une importance considérable relativement à la question qui a été si longuement discutée dans cette chambre. Maintenant, qu'il y ait eu un malentendu entre sir William Van Horne et M. Hamilton Smith ou entre sir William Van Horne et le ministre de l'Intérieur, cela n'est d'aucun intérêt pour le pays. Mais ce que ce dernier tient à connaître c'est de savoir si oui ou non il existait un homme possédant des ressources financières suffisantes, qui était disposé à construire ce chemin de fer pour un quart de la concession en terres que le gouvernement a l'intention de donner à M. Mann et Mackenzie ; et les honorables membres de la droite se trompent grandement s'ils croient pouvoir réussir à faire croire au pays qu'il ne s'agit que d'un désaccord entre ces messieurs lorsque la véri-

table question consiste à savoir s'il y a eu une offre de faite de bonne foi. Ils ne réussiront pas à satisfaire le peuple en lui disant qu'il ne s'agit que de discussion sur des mots ou de télégrammes qui ne peuvent être produits devant la Chambre. Ce que le pays veut savoir, c'est si M. Hamilton Smith est appuyé par des gens disposés à construire le chemin pour 1,000,000 d'acres de terres. Voilà ce que le pays veut savoir et il se moque passablement des désaccords qui peuvent exister entre ces messieurs. Il désire aussi s'assurer si le ministre de l'Intérieur s'est bien acquitté de son devoir, lorsque sachant que M. Hamilton Smith, qui représentait plusieurs capitalistes distingués, était disposé à lui faire cette offre, n'a pas cru devoir lui consacrer cinq minutes de son précieux temps pour étudier cette question.

M. GIBSON : Je voudrais appeler l'attention de la Chambre sur un article paru dans le *Monetary Times*, un journal qui partage, je crois, les idées politiques des honorables membres de la gauche, relativement à M. Hamilton Smith ; nous allons pouvoir constater en mettant la politique de côté, ce que le peuple pense, au point de vue des affaires, de la position financière de M. Hamilton Smith. Bien entendu, nous nous attendons à ce que l'honorable chef de la gauche parle à la Chambre de cet homme éminemment respectable, dont le crédit est illimité ; mais je veux faire voir ce que le peuple de ce pays pense de l'offre faite par cet homme d'une si grande habileté, et qui dispose de pareils moyens. Si l'on doit en croire l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Borden, Halifax). M. Hamilton Smith se plaint que le gouvernement ne l'a pas cherché. Or, je ne crois pas que ce soit l'affaire du gouvernemant de courir après des gens du calibre de M. Hamilton Smith. Le gouvernement pouvait tout aussi bien être abordé par M. Hamilton Smith que l'honorable député d'York (M. Foster). Mais M. Hamilton Smith assistait aux séances de l'après-midi dans les galeries de la Chambre, et toutes les offres faites par lui qui ont été rendues publiques, l'ont été par l'entremise des honorables membres de la gauche et non par le gouvernement. Il n'avait jamais fait une offre par écrit au gouvernement. La seule proposition qu'il ait jamais faite, a été par un des honorables députés qui représente l'une des circonscription d'York. M. Hamilton Smith s'est rendu au Yukon en compagnie du jeune M. Onderdonk, et ils ont exploré le pays ensemble ; lorsque ce dernier est revenu chez lui, la première chose qu'il a faite en arrivant à Hamilton a été de se faire interviewer relativement au chemin de fer que l'on se propose de construire dans la région du Yukon. Bien entendu, il a condamné la conduite du gouvernement, parce que, si vous vous rappelez, son père était " mon ami Oderdonk ", comme l'appelait jadis l'honorable chef de l'opposition : et ce jeune homme est en société avec M. Hamilton Smith. Dans le *Monetary Times*, M. Hamilton Smith est désigné sous le nom de "M. Hamilton Smith qui représente une compagnie de New-York ",—non une compagnie anglaise, et non les Rothschild. Il dit :

M. Hamilton Smith qui représente une compagnie de New-York et parle beaucoup des Rothchild, dans une lettre à sir Wilfrid Laurier, offre au nom de ses associés, de construire un chemin de fer de 288 milles partant du bras de Lynn, en suivant le sentier de Dalton, moyennant une subvention d'un million d'acres de terre. La seule condition qu'il exige c'est qu'on n'autorise la construction d'aucun autre chemin de fer partant du bras de Lynn, durant l'année, et qu'il soit autorisé à demander "des péages raisonnables." Il offre aussi de construire un chemin de fer par la route Stikine-Teslin, moyennant un subside de 2,000,000 d'acres. Il prétend, en se basant sur le rapport de M. Jennings que le contrat provisoire passé avec MM. Mackenzie et Mann va absorber 4,000-000 acres de terrains. Si M. Smith est sérieux il aurait dû faire sa soumission d'une manière régulière avant que le contrat provisoire pour le chemin de fer Stikine-Teslin, eut amené les complications actuelles.

Or l'honorable député de Halifax (M. Borden) voudrait que le gouvernement allât colporter son entreprise à travers le pays et l'offrir à M. Smith où à tout autre, parce qu'il a plu à M. Smith de faire une proposition frauduleuse—je ne puis l'appeler autrement. Sous ma responsabilité de membre du parlement je déclare que pas un entrepreneur responsable et de quelque réputation ne voudrait faire une offre sérieuse avec l'intention de la remplir, sans la mettre par écrit ; et pas une compagnie, sans parler d'un gouvernement ne voudrait accepter une proposition, surtout une proposition verbale, venant d'un homme qui frayait avec l'opposition et ne cherchait qu'à mettre le gouvernement dans l'embarras.

L'honorable député de Halifax regrette que M. Hamilton Smith ne soit pas capable de répondre. Il a fait son offre et s'est sauvé à New-York. Il est maintenant sur l'Atlantique.

Une VOIX : Non, il est ici.

M. GIBSON : Qu'il soit ici ou sur l'Atlantique, il a beaucoup d'amis parmi les membres de l'opposition et nous avons eu l'occasion cette après midi de voir ce qu'ils pensent de lui et de sa proposition. Le court et le long de toute l'affaire, c'est que leur ballon a crevé. Lorsque je suis parti pour l'ouest, vendredi, on m'a dit que quelque chose d'inouï allait être lancé dans la Chambre par ceux qui favorise M. Hamilton Smith et son associé américain Onderdonk—probablement avec l'espoir d'être acceptés dans la société.

Une VOIX : Ils y sont déjà.

M. GIBSON : Ils y sont déjà. C'est à cela que se réduit toute l'affaire, du commencement à la fin. Avant mon départ, la semaine dernière, on nous promettait des révélations étonnantes pour lundi, et il est assez étrange de voir que ces prétendues révélations nous viennent de l'honorable député d'York, Ont., et de l'honorable député d'York, N.-B., et je laisse à la Chambre de juger jusqu'à quel point ces deux honorables députés s'accordent avec leur chef, s'il faut en croire leurs propres discours dans cette Chambre.

Pas un député ayant conscience de son mandat n'osera dire que ce monsieur Hamilton Smith a fait une offre de bonne foi au gouvernement, et pas un député n'osera répéter cela devant ses électeurs. Il n'y avait rien en blanc et en noir pour lier M. Smith, et dans quel but le gouvernement serait-il entré en négociations avec lui ? Après avoir signé un contrat sujet à la ratification du parlement, le gouvernement aurait tout simplement engagé de nouveaux pourparlers qui auraient entraîné des complications interminables, et ensuite cet homme ne serait pas venu confirmer son offre par un contrat régulier. Le gouvernement aurait perdu tout l'été à chercher M. Smith et ses associés-mythes

dans tout l'Etat de New-York. Le résultat aurait été que nous n'aurions pas eu de chemin de fer.

M. POWELL : Une chose dont la Chambre est maintenant convaincue, c'est que l'honorable député qui vient d'adresser la parole a fait crever le *ballon*, pour me servir de son expression. Il prétend que les membres de l'opposition brûlent du désir de devenir les associés de ceux qui ont fait l'offre que le gouvernement a refusé. Si c'est une si belle affaire que de devenir les associés de ceux qui offrent de construire ce chemin de fer pour un million d'acres de terrain, qu'est-ce donc d'être les associés de ceux qui ont obtenu 4,000,000 d'acres ?

M. GIBSON : Je ne voudrais pas que l'honorable député me fasse dire ce que je n'ai pas dit, et j'espère qu'il me pardonnera de l'interrompre. Je n'ai pas parlé de la valeur de l'offre, j'ai dit que ce n'était qu'une offre simulée faite par M. Smith.

M. POWELL : Alors je comprends encore moins ce que l'honorable député a voulu dire. Une offre a été faite, et si c'est une offre simulée, quelle raison auraient les membres de l'opposition de chercher à devenir les associés de ceux qui l'ont faite? Cela peut être très clair dans l'esprit de l'honorable député, mais c'est un mystère pour moi.

Mes honorables collègues ont dû être surpris de voir un homme qui se pavane dans son titre de chevalier (sir Louis Davies) oublier les lois de l'honneur au point de diffamer inutilement un absent incapable de se défendre. Une telle conduite peut aller de pair avec celle de l'honorable chef du gouvernement qui ne reconnaît aucune obligation morale à tenir la parole donnée. Pour ce qui concerne l'accomplissement des promesses, l'honorable premier ministre se distingue surtout par une véracité flexible et conciliante qui n'a d'égale que les tortueuses notions d'honneur qui distinguent l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies).

Maintenant, un mot de réplique à l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) et c'est même uniquement pour cela que j'ai demandé la parole. Dès que cette offre a été faite, craignant que ceux qui la faisaient eussent quelques spéculations en vue, j'ai pris des renseignements sur leur solidité financière. Je me suis donné beaucoup de peine et de travail et j'ai appris que M. Hamilton Smith est un homme à qui on a confié en Angleterre une entreprise évaluée à £4,000,000, soit $20,000,000 ou environ six fois plus que ce que le gouvernement calcule que coûtera le chemin de fer du Yukon. Il a comme associé dans cette entreprise un M. Harry Mosenthal et les banquiers auxquels je me suis adressé m'apprennent qu'il est le chef de la grande maison de banque de Mosenthal frères, et que sa fortune personnelle est estimée à pas moins de $5,000,000 ou £1,000,000 sterling

Sir CHARLES TUPPER : Et pas à New-York.

M. POWELL : Non, à Londres. Il a aussi dans cette offre, un autre associé—pas de New-York, non plus—du nom de J.-H. Lukach, qui signe pour une compagnie d'exploration dont le capital payé est de £1,100,000 sterling, et dont l'actif n'est pas estimé à moins de £2,000,000. Je vois encore parmi les autres associés dans cette offre, M. Herbert Gibbs qu'on me dit être un des associés de la maison Anthony Gibbs & Sons. Je n'ai pu savoir au juste à quel chiffre il est coté, mais cette maison est une des plus dignes de confiance et des plus riches de Londres. Vient ensuite M. Lionel Phillipps, associé de la maison Wernhor, Beid et Cie qui passe pour la plus riche maison financière de toute la ville de Londres. Le nom suivant sur la liste de M. Hamilton Smith est celui de lord Farquhar. Il est possible que l'honorable député de Lincoln le prenne pour un Américain, mais il était le chef de la maison sir Samuel Scott et Cie dont le duc de Fife était aussi un des associés. On me dit qu'il est un des hommes riches de Londres.

Quand de tels hommes font une proposition au gouvernement tout ce que ce dernier a à faire pour empêcher toute duperie, c'est d'accepter l'offre ; l'offre acceptée équivaut à un contrat, et ceux qui l'ont faite n'ont plus qu'à l'exécuter.

Quant à la question de savoir si c'est sir Wm Van Horne ou M. Smith qui dit la vérité, et quant à l'autre question de savoir si l'habileté de l'honorable ministre de la Marine et Pêcheries (sir Louis Davies) suffira à la tâche herculéenne de prouver que M. Smith s'est nécessairement et de propos délibéré rendu coupable de mensonge, je n'exprimerai pas d'opinion. Mais je dis que le pays tiendra les honorables ministres responsables d'avoir ainsi donné inutilement 3,000,000 ou 4,000,000 d'acres de nos plus riches terrains aurifères à MM. Mackenzie et Mann, lorsqu'ils repoussent l'offre d'hommes comme ceux que je viens de mentionner qui s'engagent à construire le chemin moyennant 1,000,000 d'acres.

Le gouvernement devrait profiter de la leçon que lui donne l'élection d'hier. Si contre toute possibilité il nous était soumis un autre coup comme celui du Drummond et celui du Yukon, ce vigoureux bras droit, comme le premier ministre appelle le gouvernement Hardy, deviendrait desséché, sinon complètement mort.

M. FRASER (Guysborough) : Je ne dirai que deux mots en réponse à l'honorable député. D'abord il n'y a aucune preuve que le pays soit dans l'état d'excitation qu'il veut bien dire. La semaine dernière j'ai eu occasion de connaître un peu le sentiment de la population. Et je n'ai pas entendu parler de l'affaire du Yukon une seule fois. L'honorable député qui est assis en arrière de mon honorable ami, et qui aurait pu le renseigner, m'a avoué que si l'opposition n'avait pas tenu sur cette affaire une ligne de conduite aussi folle, le gouvernement d'Ontario aurait été battu. Plus l'honorable député essaie de prouver, moins il prouve. Si M. Smith et ses associés sont appuyés sur tant de capitaux et de millions qu'il le dit, pourquoi n'ont-ils pas eu assez le sens des affaires pour faire une offre ?

M. MACDOUGALL : Ils n'ont pas pu pénétrer dans la salle d'encan, la porte était fermée.

M. FRASER : S'ils n'en connaissent pas assez long pour savoir qu'il y a un ministre et un gouvernement, des bureaux de poste et d'autres moyens de communication, je leur conseillerai de s'adresser à l'honorable député du Cap-Breton (M. Macdougall) qui les renseignera. Songez-y donc ! M. Smith qui a tant de millions derrière lui, et qui ne fait même pas d'offre.

La preuve qu'il n'en a pas faite est irréfutable. Nous avons à lui opposer le témoignage de deux

témoins, et partant de là, j'en conclus que M. Smith lorsqu'il se dit l'associé de toutes ces personnes, ne doit pas être cru. Quand il est démontré qu'un homme a faussé la vérité une fois—et il est évident qu'il l'a faussée—

Quelques VOIX : Non, non.

M. FRASER : Les honorables députés disent, non, mais je ferai remarquer à l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) que le ministre de l'Intérieur déclare que sir Wm Van Horne lui a annoncé que M. Smith irait le voir. Avec ce système, quelle fortunes nous ferions, nous les avocats. Quelqu'un dirait à l'un d'entre nous : un riche client va aller vous voir demain ; mais le client n'a pas le bon sens de venir. Tout ce qu'a dit sir Wm Van Horne, c'est que M. Smith devait aller voir le ministre. Le sens légal de l'honorable député de Halifax (M. Borden) lui a fait voir, du premier coup, la difficulté du cas. La discussion était sur la question de savoir si M. Smith avait une offre ou non, et l'honorable député de Halifax a vu tout de suite qu'il n'avait aucune chance d'argumenter sur ce terrain. Alors il a prétendu que le gouvernement aurait dû courir après lui.

M. BERGERON : Pourquoi pas ?

M. FRASER : C'est peut-être la manière de l'honorable député de faire les affaires. M. Smith avait-il intérêt à obtenir l'entreprise ? Etait-ce une bonne affaire pour lui d'avoir un million d'acres de terrain ? Dans l'affirmative, il aurait dû être assez intéressé pour se rendre auprès du gouvernement. Après sa conversation avec sir William Van Horne, il devait savoir à qui s'adresser. Pourquoi, alors, n'y est-il pas allé ? L'honorable député de Halifax (M. Borden) prétend-il sérieusement que le gouvernement aurait dû courir après lui, après que sir William Van Horne eut annoncé sa visite à l'honorable ministre de l'Intérieur ?

M. BORDEN (Halifax) : La conversation telle que rapportée par le ministre de l'Intérieur, se réduit à ceci : Sir William Van Horne a informé le ministre de l'Intérieur, que M. Hamilton Smith se proposait d'aller le voir. Or ma prétention est que si le ministre savait que M. Smith se proposait de lui faire une offre de cette nature, son devoir était de se mettre en communication avec lui.

M. FRASER : Cela rend la position du gouvernement encore plus forte. Si M. Smith se proposait d'aller voir le ministre, il n'a pas d'excuse pour n'y être pas allé. S'il était prêt pourquoi ne s'est-il pas rendu le lendemain matin ? Ce qu'il y a de surprenant c'est que sir William Van Horne n'a pas dit : je suis prêt à vous l'amener immédiatement si vous voulez le recevoir.

Quand j'entends parler de tous les capitaux dont cet homme peut disposer, de tous ces millionnaires qu'il traîne à sa suite, je me demande s'ils étaient sérieux ou s'ils n'avaient pas assez de confiance en M. Smith pour l'autoriser à faire une offre. Supposons, par exemple, que quelqu'un dise au chef de l'opposition qu'une délégation est prête à venir le rencontrer pour lui demander de prendre une certaine attitude sur une affaire d'intérêt public, l'honorable chef de l'opposition se mettrait-il à la recherche de cette délégation ? Si elle était sérieuse elle se rendrait d'elle-même. Le point en litige était de savoir si M. Hamilton Smith avait fait une offre avant que le gouvernement eut signé le contrat actuel. Le contraire est amplement prouvé et toute la question est en dehors de la compétence de la Chambre.

M. BELL (Pictou) : Le grand point soulevé par l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) c'est que M. Hamilton Smith, dont il est tant parlé, n'est pas allé trouver le gouvernement, et ne lui a pas fait d'offre. Il voudrait savoir pourquoi il n'est pas allé voir les ministres. C'est une question intéressante, mais elle soulève beaucoup d'autres questions subsidiaires. Pourquoi, par exemple beaucoup d'autres personnes n'ont-elles pas fait d'offres ? On prétend que dans le Canada seul il y a au moins vingt entrepreneurs et peut-être plus, capables de se charger de cette entreprise ; et que dans le Canada, l'Angleterre et les Etats-Unis, il y en a des centaines qui pourraient la mener à bonne fin. Pourquoi ces personnes qui ne refuseraient certainement pas une bonne affaire, si elles avaient la chance de l'avoir, ont négligé de s'adresser au gouvernement ? Dans l'intérêt du pays l'honorable député ferait mieux de poser sa question autrement et de s'informer pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas demandé de soumissions. Pourquoi M. Maitland Kersey, qui était venu à Ottawa pour faire une offre et qui représentait suffisamment de capitaux pour se charger de l'entreprise, est-il reparti bien désappointé et sans avoir réussi à avoir une entrevue avec les ministres ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Ce n'est pas ce que dit sa lettre.

M. BELL (Pictou) : C'est ce que disent les rapports qui ont été publiés.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a-t-il lu cette lettre ?

M. BELL (Pictou) : En réalité, personne n'a eu la chance de pouvoir communiquer avec le gouvernement. Ce dernier a même informé la Chambre que son intention bien arrêtée était de ne fournir cette occasion à personne.

Dans le discours qu'il a prononcé pour proposer la première lecture de ce bill, le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré que vu l'urgence, le gouvernement avait décidé de ne pas demander de soumissions, de ne permettre à personne de faire des offres, et de se borner à négocier avec MM. Mackenzie et Mann. Et plus tard, au cours du débat, il a été constaté que MM. Mann et Mackenzie n'avaient pas fait de proposition définitive. Un ministre qui représentait le gouvernement a avoué que plusieurs entrevues non officielles avaient eu lieu et qu'après beaucoup de discussion le gouvernement avait réussi—s'il faut en croire le ministre des Chemins de fer et Canaux—à amener MM. Mann et Mackenzie à consentir aux conditions stipulées au contrat qui a été fait avec eux.

Il n'est donc pas surprenant de voir que le gouvernement, ayant de propos délibéré, refusé de demander des soumissions, se soit borné à négocier avec la compagnie Mann et Mackenzie, qu'il avait choisi, pour des raisons qu'il n'a pas fait connaître à la Chambre.

Il était donc décidé à refuser l'offre de M. Hamilton Smith, s'il en avait faite une. Ceci est un des points en litige, mais non un des plus importants.

La discussion a pris naissance dans le refus de l'honorable premier ministre de produire devant la Chambre et de porter à la connaissance du public une dépêche qu'hier soir il avait promis de nous communiquer. Il devait savoir hier soir, s'il était de l'intérêt de l'Etat d'obtenir le renseignement qu'il nous refuse aujourd'hui. Comment peut-on juger de l'à-propos de la réponse de lord Strathcona, si on ne connaît pas la question que le gouvernement lui a posé? Libre au premier ministre de se prétendre, dans cette affaire, libre d'agir à sa guise. Mais c'est une étrange manière de conduire les affaires publiques que de dire que la communication qu'il a adressée au haut-commissaire était confidentielle quand la réponse ne l'est pas.

Nous pourrions faire comme l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) et perdre notre temps dans des suppositions plus ou moins ingénieuses sur la nature de ce câblegramme et son contenu, que le gouvernement croit important de tenir secret, si important que le premier ministre n'hésite pas à se mettre et à mettre le gouvernement dans une position assez extraordinaire en refusant de le faire connaître.

Voilà, à mon sens, le point le plus important de toute la discussion, qui en a été, en même temps le point de départ. De nombreux discours ont été prononcés, on a lancé beaucoup d'accusations et d'insinuations pour tâcher de jeter du discrédit sur M. Hamilton Smith. Le ministre de la Marine et des Pêcheries s'abritant derrière son immunité parlementaire, est allé jusqu'à porter une accusation qu'il n'oserait pas, je crois, risquer en dehors du parlement ou à titre de simple citoyen.

Sir CHARLES TUPPER: Il n'oserait pas le faire.

M. BELL: Les renseignements que nous a fournis l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) sur la réputation et la position financière de M. Smith et de ses associés, nous fournissent la preuve qu'ils ne sont pas des hommes contre lesquels on pourrait dans la vie privée, adresser des remarques aussi insultantes que celles que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'est permises à leur adresse, à l'abri de la protection que lui offre son titre de membre du parlement.

On a aussi beaucoup insisté sur le fait que sir William Van Horne a nié catégoriquement les affirmations de M. Hamilton Smith. D'après ma manière d'interpréter les mots qui ont été employés, je considère que cette thèse n'est pas soutenable. On a commencé par discuter assez longuement sur la signification des mots "offre" et "proposition." Le ministre de l'Intérieur a émis l'étrange doctrine que le mot "proposition" comporte un sens plus étendu que le mot "offre", que la proposition comprend l'offre, pendant que l'offre ne comprend pas la proposition. D'après ce que je connais de la signification des mots et de leur acception ordinaire, je crois que le mot "offre" est l'expression la plus générale dont on pouvait se servir, tandis que le mot "proposition" implique des détails, des particularités, des définitions tels qu'il n'est généralement employé que dans les communications strictement d'affaires. Ce mot est couramment employé pour définir et spécifier une certaine classe d'offres qui par leur nature, leur précision, et par le fait qu'elles sont limitées et d'un caractère spécial, tels que ceux qui les font sont tenus de s'y conformer sans pouvoir s'en départir.

Il s'est produit aussi plusieurs malentendus. Le ministre de l'Agriculture, par exemple, prétend que le ministre de l'Intérieur dans l'aveu qu'il a fait aujourd'hui que sir William Van Horne est allé le voir, n'a pas contredit la déclaration contenue dans son discours sur le bill du chemin de fer du Yukon. Si je ne me trompe pas c'était à propos de sa déclaration catégorique qu'aucune proposition n'avait été faite au gouvernement par les Rothschild et il est clair qu'il n'y a pas là de contradiction.

Mais lorsque le ministre de l'Intérieur admet que sir William Van Horne est allé le voir au nom de M. Hamilton Smith et lui a dit que ce dernier était prêt à aller lui faire une offre, cela ne contredit pas ce qu'a dit le ministre de l'Intérieur, quand il a déclaré que les Rothschild n'avaient pas fait d'offre.

Rien n'est plus évident, ces déclarations se rapportent à deux faits entièrement différents, et loin de jeter du doute sur la conduite de M. Smith, cela rend un nouveau témoignage à sa véracité, puisqu'entre autres choses dans sa lettre M. Smith dit expressément que l'offre qu'il a faite n'était pas faite au nom des Rothschild.

Dans l'intérêt du pays, il vaudrait mieux que le gouvernement, au lieu de s'être enfermé dans sa dignité et d'avoir refusé de courir après M. Hamilton Smith, pour lui demander de faire une offre, fut en état de dire: Nous sommes allés trouver M. Smith pour savoir ce qu'il était disposé à faire. Cela vaudrait beaucoup mieux pour le pays, si le gouvernement pouvait nous dire qu'il est allé trouver tous ceux qu'il croyait en état de mener cette entreprise à bonne fin et leur avait demandé de faire des offres.

Nous sommes aujourd'hui en présence de cette offre de M. Smith faite la semaine dernière, et qui, si elle avait été acceptée, aurait épargné à l'Etat 3,000,000 d'acres de terrains miniers; et n'en déplaise à l'honorable député de Guysborough, cette question intéresse vivement notre population.

Il n'est pas probable que nous finissions par nous entendre sur ce qui aurait dû être fait. L'opposition prétend que le gouvernement aurait dû recevoir toutes les offres qu'il aurait pu avoir pour la construction d'un chemin allant au Yukon; de son côté, le gouvernement déclare que son but était d'empêcher qui que ce soit de parvenir jusqu'à lui, et il en donne la raison. Tout le discours prononcé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsqu'il a présenté ce bill à la Chambre, tend à démontrer qu'en faisant ce qu'il a fait, le gouvernement avait pris le meilleur parti possible.

Si le gouvernement s'en était tenu à ce plaidoyer, s'il avait dit: à strictement parler, M. Smith ne nous a pas fait d'offre, il n'est pas venu nous voir et n'avons pas couru après lui, il ne convient pas à un gouvernement de se mettre à la recherche d'un entrepreneur pour faire faire ses travaux à bon marché, s'il s'en était tenu à cet argument qu'il y avait plus à gagner à ne pas demander de soumissions, s'il avait persisté à plaider le cas d'urgence, on pourrait comprendre la position qu'il prend aujourd'hui.

Mais au lieu de cela, le gouvernement cherche à jeter du discrédit sur l'offre de M. Smith, en attaquant soit sa véracité, soit sa solidité financière,

deux choses dans lesquelles il ne réussira pas. Plus il travaillera à mener cette entreprise à bonne fin, plus il éveillera de soupçons dans le pays. On se demandera toujours comment il se fait qu'un homme appuyé sur des capitaux considérables, associé à de puissants capitalistes n'a pas pu obtenir une entrevue du gouvernement. Il n'y a pas le moindre doute qu'il a essayé à voir les ministres; il a eu recours, dans ce but, aux services d'un ami commun ; mais après avoir fait savoir au gouvernement qu'il était prêt à faire une offre, il semblerait qu'on ne lui a jamais fourni l'occasion de le faire, et le résultat a été qu'il a été forcé de faire son offre au dernier moment.

L'offre que le gouvernement a acceptée ne supporte pas la comparaison avec celle de M. Smith, et le gouvernement ne réussira pas à faire croire au peuple que cette offre est simulée, qu'elle ne doit pas être prise au sérieux, parce que M. Smith a été convaincu de mensonge. A mon sens, il y a plutôt lieu de soupçonner que celui qui a servi d'intermédiaire entre les parties avait intérêt à ne faire connaître qu'en partie, les projets de M. Hamilton Smith. Il n'y a pas à nier que sir Wm Van Horne a transmis au ministre de l'Intérieur les intentions de M. Smith ; mais rien ne prouve qu'il ait fait plus que cela. Il est possible aussi que sir Wm Van Horne fut à cette époque, sous la même impression que lorsqu'il a écrit la lettre qui nous a été lue aujourd'hui, dans laquelle il dit qu'il n'était pas autorisé à faire l'offre. Sir Wm Van Horne est le meilleur juge de l'autorisation qu'il pouvait avoir, et il sait mieux que personne jusqu'où il pouvait se permettre d'aller sur la foi d'une conversation avec M. Hamilton Smith.

Mais le fait qu'il ne se croyait pas autorisé, ne contredit en aucune manière la déclaration de M. Smith qu'il a fait savoir au gouvernement qu'il était prêt a faire une offre. Il n'y a pas du tout de contradiction là dedans.

Dans toute cette discussion, les mots mêmes dont on s'est servi jouent un grand rôle, et il est très important de bien examiner ceux que sir Wm Van Horne emploie. Il dit qu'il " n'était pas autorisé." Il est très naturel que dans une conversation une personne dise à son interlocuteur ; vous me feriez plaisir en communiquant cela à une tierce personne ; plus tard, cet interlocuteur serait parfaitement admis à dire : je n'étais pas autorisé à faire aucune proposition. Il n'aurait même pas besoin de dire qu'il n'était pas autorisé par écrit ; il lui suffirait de dire qu'il n'avait aucune autorisation verbale, qu'il n'avait pas d'autorisation expresse de faire une proposition.

A mon sens, le résultat de toute cette discussion, c'est qu'il est prouvé : premièrement, que M. Hamilton Smith a dit la vérité, lorsqu'il a écrit qu'il avait communiqué avec le gouvernement, par l'entremise d'un ami commun ; deuxièmement, que cet ami commun, sir Wm Van Horne, a, en réalité, transmis le message au ministre de l'Intérieur. Que veut-on de plus pour corroborer tout ce qu'ont dit M. Smith et ses amis ? Pas un mot. Tout ce qu'a dit M. Smith est prouvé soit sous la signature de sir William Van Horne, soit par les aveux du ministre de l'Intérieur.

M. McMULLEN : J'ai quelques remarques à faire avant la clôture du débat. Il est évident que l'opposition cherche à créer l'impression dans le pays que M. Hamilton Smith a offert de construire ce chemin de fer. Si l'on désire aller au fond de toute l'affaire, je conseillerais à un député de la gauche de donner un avis de motion pour la production de toutes les offres que le gouvernement a reçu pour la construction d'un chemin de fer au Yukon. L'offre de M. Hamilton Smith sera alors produite avec les autres, s'il en a fait une.

Il est évident que le chef de l'opposition a déployé un zèle plus qu'ordinaire pour créer des obstacles au gouvernement dans cette affaire. Grâce à sa longue expérience parlementaire, il a cru que ce serait un grand point de gagné s'il pouvait décider quelqu'un à faire une offre beaucoup plus favorable que les conditions consenties entre le gouvernement et MM. Mackenzie et Mann ; et M. Hamilton Smith a consenti à ce qu'on se servît de son nom. Il a consenti à servir d'instrument pour permettre au chef de l'opposition de mettre à exécution ce qu'il croyait être une excellente affaire pour son parti.

M. Smith s'est prêté à cela pendant un certain temps, mais malheureusement pour le parti conservateur, il n'est pas allé assez loin. Lorsqu'est arrivé le temps de mettre sa proposition en blanc et en noir, il ne l'a pas fait ; il n'est pas même allé jusqu'à avoir une entrevue avec le ministre de l'Intérieur. Il a fait dire par un grand personnage qu'il désirait rencontrer le ministre, mais sans dire s'il avait l'intention de faire une offre ou non ; cela du moins, n'a pas été communiqué au ministre de l'Intérieur.

M. Smith s'est prêté à la comédie pendant un certain temps ; il n'y a pas de doute que si le chef de l'opposition avait été à sa place, il serait allé jusqu'au bout ; mais lui a reculé et n'a pas voulu compromettre ses amis, les financiers anglais, lorsqu'il n'avait aucun droit de le faire.

L'honorable chef de l'opposition s'est habilement servi de lui, tant qu'il a voulu se laisser faire. L'opposition cherche à démontrer que M. Smith a offert de construire le chemin et que 2,000,000 d'acres de terrains auraient été épargnées à l'Etat si son offre avait été acceptée. Le plus borné des électeurs percera à jour cette duperie montée par l'opposition. On a consacré toute l'après-midi à chercher quelque prétexte pour accuser le gouvernement d'imprévoyance, parce qu'il a signé le contrat sans donner à M. Smith l'occasion de faire une offre ; et on cherche aussi à établir qu'il voulait sérieusement entreprendre la construction du chemin à des conditions plus favorables. Mais M. Smith n'a pas eu assez d'estomac pour aller jusqu'au bout et faire une offre positive. Il en est résulté que l'opposition s'aperçoit aujourd'hui, à son grand déplaisir, que le ballon est crevé, ou, comme disait un membre de cette Chambre, dans une circonstance restée célèbre, ça ne vaut rien.

L'opposition s'est donnée beaucoup de mal pour créer cette impression dans le public, mais devant les électeurs, lorsqu'on voudra faire blâmer le gouvernement, et prétendre que ce bill n'aurait pas dû être adopté, on n'y réussira pas.

M. TAYLOR : L'honorable député qui vient de nous adresser la parole est un homme d'affaires, et l'honorable premier ministre prétend que son gouvernement est un gouvernement d'affaires. Examinons un instant, au point de vue des affaires, la conduite du gouvernement dans ses rapports avec Mackenzie et Mann et avec M. Hamilton Smith. Supposons trois administrateurs d'une grande pro-

priété qui chargent un agent d'en disposer. Le peuple a confié à ce gouvernement d'affaires l'administration des terres du Nord-Ouest, du Yukon, et toutes les terres fédérales du Canada. Ces administrateurs emploient le ministre de l'Intérieur comme leur agent. Dans les affaires privées, les administrateurs emploient des agents pour la vente de leurs propriétés. Si un acheteur se présente et fait une offre pour une certaine étendue, l'agent considère l'offre et il peut être disposé à l'accepter. Cependant une tierce personne se présente et dit : Je connais quelqu'un qui est prêt à faire une offre plus avantageuse. A qui, dans ce cas là, appartient-il d'aller trouver ce nouvel acheteur ? Si l'agent acceptait la première offre, qu'est-ce que les adminsstrateurs penseraient de lui ? Ils soupçonneraient qu'il a reçu un pot-de-vin et décideraient de ne plus lui confier la vente de leurs terrains. Que dira le peuple quand il apprendra que les administrateurs auxquels il a confié toutes les terres du pays ont fait comme cet agent ?

L'honorable ministre reçoit une offre pour construire un chemin de fer moyennant une certaine subvention en terre. On l'informe que d'autres sont prêts à faire une offre plus avantageuse. N'est-il pas du devoir du ministre, tout comme celui d'un agent, de se mettre en communication avec ces dernières personnes et leur demander si elles ont une offre à faire ?

Le gouvernement a-t-il agi en gouvernement d'affaires ? Non, il s'est conduit de manière à donner au peuple le droit de croire que cette affaire à l'air louche, pour dire le moins ; et des particuliers ou les administrateurs d'une succession congédieraient un agent qui ferait les affaires comme l'honorable ministre de l'Intérieur conduit celles du pays.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (nº 29) concernant la Compagnie d'Assurances sur vie, La Fédérale d'Ontario, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'Assurances sur la vie, La Fédérale du Canada.—(M. Macpherson.)

Bill (nº 30) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit.—(M. McGregor.)

Bill (nº 31) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer et de tramway du lac Bennett au Klondike.—(M. Haggart.)

Bill (nº 32) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ontario à la rivière La Pluie.—(M. Tisdale.)

Bill (nº 33) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer, de navigation et de mines du Pacifique et du Yukon.—(M. Sproule.)

Bill (nº 34) concernant la *Columbia and Western Railway Company*.—(M. Bostock.)

Bill (nº 35) acte constituant en corporation la Compagnie du tramway du Cañon de Miles au Cheval Blanc.—(M. Bostock.)

M. TAYLOR

CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN —PROPOSITION DE M. HAMILTON SMITH.

M. POPE : M. l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue, nous étions engagés dans un débat très intéressant, sur une motion d'ajournement. Les honorables membres de la droite, ou du moins ceux d'entre eux qui n'étant pas ministres ont consenti à défendre la fausse position dans laquelle se trouve l'honorable premier ministre, se sont fait les champions d'une mauvaise cause. Il est vrai que ces champions ont été peu nombreux parmi les membres indépendants de la droite, mais l'honorable député de Guysborough (M. Fraser), s'est montré à la hauteur de la circonstance. Mais je suis certain qu'il reconnaît lui-même que depuis les dernières élections, il n'est guère indépendant. Immédiatement après l'élection, à l'arrivée de son parti au pouvoir, il aspirait à un portefeuille, mais n'ayant pu l'obtenir, il devait, m'a-t-on dit, aller tenir les délicates balances de la justice dans sa province natale. Maintenant, la rumeur veut qu'il aille bientôt occuper un château de lieutenant-gouverneur dans le Nord-Ouest.

Quoi qu'il en soit, j'espère qu'il n'a pas fermé la porte de cette confortable résidence à l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), car presque tous les membres de cette Chambre se seraient fait un plaisir d'aller lui rendre visite à Régina. Je regrette que l'honorable député de Wellington-nord nous ait annoncé l'autre jour qu'il n'avait pas l'intention de devenir lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest ; dans ce cas, je l'avertis qu'il viole le pacte intervenu entre nous, car il avait déjà pris ses dispositions pour avoir des cigares de première qualité, etc., pour le jour où j'irais visiter cette partie du pays. J'espère qu'il tiendra ses engagements et m'offrira l'occasion d'aller le voir dans l'hôtel du gouvernement.

Les honorables membres de la droite ont fait remarquer—en insistant beaucoup sur ce fait—qu'il n'y a pas d'offre écrite, nous n'avons pas de document qui ait été adressé au gouvernement par M. Hamilton Smith au début des négociations. Pour ma part, j'attache peu d'importance à cela.

Si M. Smith a appris que des négociations étaient ouvertes entre le gouvernement et les entrepreneurs pour la construction de ce chemin, il a dû l'apprendre par quelque source de renseignements fermée au public en général. Il a dû être averti que ces négociations étaient privées et secrètes, et que le marché serait conclu sans que le public en eut connaissance. Voyant cela, il a dû comprendre que l'affaire demandait à être traitée très délicatement, et il n'y a rien de surprenant que, connaissant sir William Van Horne, il lui ait demandé de s'informer si le gouvernement serait disposé à recevoir une offre venant de lui. Voyant que M. Smith n'a pas reçu de réponse que le gouvernement était prêt à discuter son offre, et voyant de quelle manière ce marché a été conclu, et par quels moyens on cherche à l'imposer à la Chambre et au pays, il aurait été étonnant de voir M. Smith faire une offre, car il n'avait pas avec le gouvernement du jour, les rélations directes et amicales que paraissent avoir certaines personnes intimement liées au contrat actuel.

Lorsqu'il a présenté le bill, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit que lui et tout le cabinet avaient mis tout en œuvre pour

amener MM. Mackenzie et Mann à composition et leur faire rabattre de leurs prétentions. Après cet aveu, nous sommes tenus de croire, que dans la coulisse, le gouvernement a fait des efforts désespérés pour faire consentir Mackenzie et Mann à signer le contrat qui nous est soumis, et si cela est vrai, il me semble que le gouvernement aurait pu faire quelque chose de plus pour obtenir un contrat plus favorable au pays. Personne—qu'il soit premier ministre, dernier ministre, ou pas ministre—personne n'osera dire que M. Hamilton Smith ne représente pas des capitaux considérables, personne ne dira qu'il y a aujourd'hui dans le pays un homme ayant constamment autant de capitaux disponibles à placer dans des entreprises raisonnables. Or, pendant que le gouvernement faisait de si grands efforts dans l'intérêt du pays, puisqu'il savait que M. Hamilton Smith était disposé à faire une offre ou prêt à rencontrer les ministres, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas essayé d'avoir une entrevue avec lui, bien qu'il fut lié à Mackenzie et Mann, bien qu'il fut décidé à éloigner tous les concurrents pour des raisons que nous ne connaissons pas, et que l'histoire future aura à découvrir ? Je ne comprends pas pourquoi l'honorable ministre de l'Intérieur n'a pas fait demander à M. Hamilton Smith de soumettre sa proposition, n'eut-ce été que pour amener Mackenzie et Mann à consentir à des conditions moins onéreuses pour le pays.

Le débat actuel a surgi d'un fait dont il sera longtemps question. Hier le premier ministre a promis de nous communiquer aujourd'hui un télégramme qu'il a lui-même envoyé à lord Strathcona et Mount-Royal et tous ceux qui croient à l'intégrité et à l'honorabilité du premier ministre s'attendaient à ce que cette promesse fût tenue et à ce que le télégramme fût produit. L'honorable premier ministre a donné sa réponse et le télégramme n'est pas produit. Pourquoi ? La tête sage du parti a été consulté. Un autre vaillant chevalier qui siège à ses côtés et qui est l'esprit dirigeant du cabinet a été consulté et il a dit : Ne produisez pas cette dépêche ; sa rédaction evanterait la mèche ; sir Wilfrid, n'allez pas vous compromettre. Alors l'honorable premier ministre, en acteur consommé qu'il est, a cru que son honneur et la dignité de sa position étaient en jeu, et se retranchant derrière l'avis de son collègue, il refuse de rendre la dépêche publique.

L'honneur et la dignité du premier ministre du Canada sont ce que le peuple les font. Ce qu'il disait un jour "je suis foncièrement démocrate", est aussi vrai aujourd'hui que le jour où ces paroles ont été prononcées, et s'il s'imagine que parce qu'il est premier ministre, il possède des immunités dont ne jouit pas le commun des mortels, le peuple pourra bien le détromper un jour. Le peuple est toujours fidèle à ceux qui n'oublient pas leur position ; mais il jalouse les serviteurs du public—quel que soit le rang qu'ils occupent—qui, même pour venir en aide à leur gouvernement ou à leur parti, cessent d'être francs et honnêtes et violent le lendemain les promesses de la veille. Quand un gouvernement en est rendu là le jour n'est pas éloigné où le peuple l'en fera repentir.

Puisque cette dépêche nous est refusée, nous en sommes réduits à des conjectures et à nous demander ce qu'elle peut bien contenir de si dangereux pour le gouvernement qu'il refuse de la rendre publique. J'ai autant de droit qu'un autre de faire des suppositions, et je suppose qu'il y a dans ce message quelque chose disant que si ce M. Hamilton Smith est un homme digne, financièrement, de la confiance du gouvernement, ce dernier s'occupera de son offre même à cette phase avancée. S'il en est ainsi et si ce télégramme a été montré au véritable chef du gouvernement (sir Richard Cartwright) il a dû répondre immédiatement : "Ce serait une mauvaise affaire pour vous de lire ce télégramme. Si vous le produisez devant la Chambre, si vous le portez à la connaisance de l'opposition on dira qu'il est encore temps de revenir sur ce marché, et nous serons inondés de propositions d'entrepreneurs de toutes les parties du monde, nous offrant de nous donner tout et plus que ce que nous donne le contrat actuel et cela moyennant une subvention beaucoup moins élevée,—pour le quart de la subvention que nous donnons." Hier soir les honorables ministres ont été plongés pendant quelques instants dans une profonde méditation.

On parlait dans une certaine partie du Canada et les honorables messieurs ne goûtaient pas le son des voix qu'ils entendaient. Ceux qui parlaient avaient lu et écouté et ils essayaient de parler ; mais écrasés comme des électeurs n'ont encore jamais été écrasés, écrasés sous le patronage et la tyrannie, à votre gré, de deux gouvernements, il leur fallait parler sous un poids terrifiant et pourtant ces messieurs savent qu'ils ont parlé. Ils ont parlé catégoriquement et il en est même qui murmurent encore ; tant qu'ils murmureront ces messieurs de l'autre côté de la Chambre ne se sentiront pas sûrs de la position qu'ils occupent. Dans ces conditions, dis-je, nous devons nous en tenir aux conjectures. Serait-il possible que lord Strathcona eût reçu quelque message de ce genre : "Offre de Hamilton Smith fatale pour les élections d'Ontario ; Hamilton Smith se donne pour l'agent de Rothschild ; télégraphiez moi immédiatement sans quoi mon bras droit va être amputé." Un message ainsi conçu aurait-il pu se glisser sous les flots profonds de l'Atlantique et arriver ponctuellement aux mains de notre ancien ami et collègue de cette Chambre, lord Strathcona ? Tous ceux qui connaissent la nature absolument originale et versatile de la carrière politique de l'honorable monsieur, connaissent ses dispositions aimables à l'égard de tous les partis. C'est justement l'homme à qui l'on peut confier un message délicat comme celui-ci. Je ne connais personne nulle part plus désireux ni plus empressé que lord Strathcona de servir ceux qui le tiennent en place. Ce n'est pas qu'il tienne à sa position, mais c'est un homme d'affaires. Pour lui, en dépit de son vieil âge "les affaires sont les affaires" et, M. l'Orateur, comme il siège là-bas dans ses somptueux salons, savourant les loisirs et la dignité de sa position de représentant d'un pays qui n'est plus une colonie mais bien une nation, il sait que son nom sera mentionné dans les télégrammes qui seront déposés ou qu'il sera refusé de déposer suivant le cas sur le bureau de la Chambre, il sait que son nom reste vivace dans l'histoire, mais il n'ignore pas que s'il lui fallait quitter cette position, sa vie future—qu'elle soit longue comme je l'espère ou courte comme je me désolerais de la voir—sa vie future serait close du moins au point de vue de la carrière diplomatique et politique.

Ainsi avec lui est-ce toujours : "Les affaires sont les affaires." Dans ces circonstances, jouissant de sa position là-bas—et tous ceux qui ont eu le plaisir de recevoir l'hospitalité du haut commissaire connaissent parfaitement les jouissances que lui apporte sa haute position—il était bien

l'homme à qui l'on pouvait confier semblable message. Peut-être bien un message a-t-il volé sur le câble, moins soigneusement rédigé, car ce ne sont pas tous les membres du gouvernement qui nous fait face qui prennent autant de soin de leur vocabulaire, ils ne manient pas tous l'anglais comme notre premier ministre, il y en a qui ont deux bras et qui frappent des deux bras et de l'épaule encore. Il se peut que lord Strathcona eût reçu par câble le message qui suit :

Télégrapiez moi immédiatement que Hamilton Smith est universellement reconnu dans le monde entier comme un colossal, un incomparable et un absolu prévaricateur.

Le câble est solide et composé d'un métal spécial, aussi, ce message, si fort qu'il soit—bien qu'il ne représente pas, je l'avoue, la force de l'honorable ministre qui aurait sans doute dicté un message plus fort que ma faible imagination ne peut le concevoir—ce message aurait pu traverser et arriver à destination ; et si vous songez à l'âge avancé du haut commissaire, vous pouvez songer dans quelle nervosité ce message a dû le plonger et vous le voyez se frottant les mains, courant partout, appelant ses serviteurs et leur disant : "Il faut faire quelque chose tout de suite" Voilà comment la réponse arriva aussitôt. Ou bien, M. l'Orateur il aurait encore pu recevoir un autre message, un troisième, car il y a de l'autre côté de la Chambre un autre monsieur qui est—je ne dirai pas matériellement mais spécialement interressé à la question—ce monsieur, c'est le ministre de l'Intérieur. Il est le second père, car je suppose, dans les circonstances que nous devons dire que le ministre des Chemins de fer et Canaux est réellement le père légitime de ce bill. Il a un père nourricier dans le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), c'est lui qui s'en occupe et il n'a pas beaucoup de scrupules, mais il dit, supposons-nous, dans son message :

L'offre d'Hamilton Smith, au nom des Rothschild, de construire le chemin de fer du Yukon pour 1,000,000 d'acres de terre produit une influence perturbatrice sur l'esprit public. Télégraphiez-moi immédiatement qu'il ne représente pas les Rothschild.

Ainsi il nous faut mettre notre imagination à contribution, et certainement quelques-uns de ces messieurs de l'autre côté, sinon de ce côté-ci, ayant une imagination plus vive que moi pourraient nous fournir des messages éclipsant peut-être ceux que j'ai mentionnés, car je commence à croire dans les circonstances que nous avons un gouvernement imaginaire et, par suite, c'est de l'autre côté de la Chambre que nous devons pouvoir trouver plus d'imagination que de ce côté-ci.

Cependant, comme les honorables messieurs pourraient croire que ces télégrammes imaginaires ne reposent sur aucun fondement et sont fabriqués de toutes pièces, je vais appeler l'attention de la Chambre sur certains faits et documents historiques qui servent de base à mes suppositions. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), qui joue dans ce gouvernement un rôle si important, n'a pas été toujours ministre des Chemins de fer. Il n'a pas toujours siégé dans cette Chambre, mais tout le monde sait qu'il a été premier ministre de la province du Nouveau-Brunswick. Il y avait des élections au Nouveau-Brunswick, et les sentiments auxquels il avait à faire face là-bas étaient à peu près les mêmes que ceux au milieu desquels il faut manœuvrer dans cette province.

M. POPE.

Des occasions se sont présentées autrefois dans le Nouveau-Brunswick où le gouvernement a dû faire appel aux fidèles—où l'imagination a été mise en jeu, ou des télégrammes ont été envoyés et reçus et entre autres nous trouvons ce télégramme qui fut envoyé lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux était premier ministre du Nouveau-Brunswick. Ce télégramme était envoyé à l'honorable David McLellan, secrétaire provincial, Saint-Jean.

Je suis heureux d'apprendre par mon agent que le gouvernement a signé un contrat avec moi pour subventionner la cale sèche. Les autres travaux que je suis préparé à faire dépendent du peuple de Saint-Jean, suivant qu'il appuiera les candidats du gouvernement de façon a m'aider à obtenir un autre subside. J'ai déjà dépensé $20,000 à acheter des terrains dans votre ville pour les travaux projetés et tout est prêt pour marcher de l'avant immédiatement, aussitôt que le subside supplémentaire aura été obtenu. Je vous souhaite à vous et à votre liste plein succès.

J.-D. LEARY.

Ceci est daté : New-York, 17 janvier. Et dans l'enquête qui suivit, M. Pugsley qui était alors solliciteur général de la province du Nouveau-Brunswick dont le ministre des Chemins de fer et Canaux était premier ministre, reconnut sous serment qu'il avait préparé lui-même ce télégramme, qu'il l'avait envoyé à M. Leary, en lui demandant de le renvoyer pour le bénéfice des électeurs. Ainsi, lorsque ces messieurs de l'autre côté se sont trouvés dans de tels embarras et de telles difficultés, il n'y a rien d'étonnant que le monsieur qui avait dénoué un nœud—pas le nœud gordien, car il a été tranché par un autre membre du gouvernement—mais un plus petit nœud, là-bas, à Saint-Jean, soit venu au secours du chef du gouvernement en lui disant : Suivez l'exemple qui m'a si bien réussi comme premier ministre du Nouveau-Brunswick et envoyez un message à lord Strathcona. Ne vous fiez pas à lui pour la réponse mais dictez-la vous-même—les affaires sont les affaires—dites-lui la réponse que vous voulez avoir. Ainsi, en traçant ce petit tableau, je n'ai rien tracé de surnaturel mais bien quelque chose qui avait un certain fondement.

Mon honorable ami de Lincoln (M. Gibson) disait cette après-midi dans son discours que nous essayions de mettre le gouvernement dans une impasse. M. l'Orateur, c'est impossible. Ils s'y sont mis eux-mêmes dans l'impasse. C'est indiscutable. L'opposition n'aurait jamais pu mettre ces messieurs dans une position aussi triste que celle qu'ils occupent. Ils savent qu'ils n'osent pas renseigner la Chambre sur ce point qu'ils connaissent parfaitement et qu'ils ont promis hier de nous faire connaître. Vais-je retourner dans mon comté et dire à mes électeurs que le premier ministre de ce pays, qui derrière le bouclier de sa dignité devrait être la personnification du point d'honneur, promet une chose un jour et la refuse le lendemain ? M. l'Orateur, cela peut paraître fort bien à l'honorable ministre qui a derrière lui un parti puissant, de croire qu'il peut se lever dans cette Chambre et dire au peuple : je vous donnerai ce que je voudrai, je ne tiendrai pas parole, je ne remplirai pas mes engagements. Je refuse de tenir parole à vos représentants. Mais j'avertis le très honorable monsieur que tous les gouvernements ont leurs jours de rétribution et que ce jour-là arrivera pour ce gouvernement aussi sûr que le soleil nous éclaire.

Il n'y a personne, quelle que soit sa position qui puisse s'élever si haut qu'on ne puisse le faire descendre et plus haut il est monté plus dure est sa

chute, lorsqu'il touche terre comme cela doit lui arriver fatalement. Le très honorable premier ministre a déjà eu des avertissements de sa perte de force. Il le sait. Il sait qu'aujourd'hui un de ces bras est paralysé et flétri—et c'est le bras droit. Je ne sais pas si l'honorable chef du gouvernement est gaucher ou droitier, mais s'il est droitier, je lui conseille de commencer à pratiquer de la main gauche.

Maintenant, M. l'Orateur, le pays a un intérêt direct à obtenir de l'honorable député une réponse à cette question. Si cela n'intéresse pas le public, pourquoi l'honorable ministre donne-t-il le message qu'il a reçu et refuse-t-il de donner celui dont il est la réponse ? Le premier ministre nous a promis cette information et je le répète, quelques honneurs dont il eut été récemment comblé, quelle qu'élevée qu'ait été sa position de l'autre côté de l'océan, comme notre représentant, quelques médailles qu'il ait reçues, quand il revient ici c'est un Canadien, rien de plus, rien de moins. Il redevient un des nôtres et n'a pas le droit de s'abriter derrière la déclaration qu'il a faite: mon honneur est à moi.

Je ne veux pas me mêler de son honneur particulier ni de ces affaires privées. Mais quand il se lève en parlement et promet de nous fournir certains documents, puis lorsque ces documents font défaut le jour où nous les demandons, sa position devant la Chambre et devant le peuple n'est pas agréable. Il est bon qu'il le sache une fois pour toute. Je considère la chose comme sérieuse. Si le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) eut agi de la sorte, personne ne s'en serait occupé. Nous n'aurions rien demandé, personne n'en aurait fait grand cas. Par exemple nous aurions fait plus attention s'il s'était agi du ministre des Travaux publics (M. Tarte).

Ce côté-ci de la Chambre porte un intérêt spécial à ce monsieur. C'est notre représentant dans le cabinet. Le premier ministre l'a choisi comme échantillon de ceux qui siègent de ce côté-ci. Ainsi s'il nous refusait, notre chagrin serait énorme. Ce serait accablant, cela briserait le cœur de se faire refuser par l'honorable ministre des Travaux publics. Mais c'est sérieux quand cela vient du principal facteur—en dehors du chef de tout le cirque—de ces artistes et de ces savants qui aplanissent tout en refusant de fournir des informations. Il faut se rappeler que c'est la personnalité du très honorable ministre, que c'est sa parole et ses promesses répétées sur plus de cent tribunes—mais toutes violées une à une dans cette Chambre qui l'ont amené au pouvoir et lui ont assuré la place qu'il occupe aujourd'hui.

Aussi attachons-nous plus de poids et d'importance à ses déclarations que nous ne le faisons dans d'autres conditions. Naturellement, M. l'Orateur, nous nous serions attendus à une réponse évasive de la part du député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright). Il pratique la chose depuis des années et est devenu expert en la matière. Nous ne nous attendrions certes pas à voir l'honorable monsieur se mettre dans une position semblable. Jamais il n'aurait mis les deux pieds dans le plat comme le premier ministre. La connaissance qu'il possède des malicieux députés de ce côté-ci de la Chambre l'aurait prévenu du danger au moment même où la question était posée aussi fidèlement et aussi sûrement qu'il a prévenu aujourd'hui l'honorable premier ministre de ne pas livrer le télégramme. Mais le premier ministre ne jouit pas de la sagacité de son fidèle collègue, et peut-être aussi celui-ci n'était-il pas en Chambre, ce qui empêchait de le consulter, c'est pourquoi il a répondu : " Certainement, je vais déposer le télégramme sur le bureau avec le plaisir et toutes les délices possibles, et alors le peuple pourra constater si cette offre est *bona fide* ou non. Il est important et absolument essentiel que nous sachions si le contrat est *bona fide* ou non et à cette fin le contrat doit être déposé sur le bureau. Je ne connais pas personnellement ce nommé Smith. Je ne suis pas attaché au cordon de son tablier. Je suis prêt à exprimer mon opinion carrément, indépendamment, sur cette question ; et si l'homme n'agit pas de bonne foi, s'il n'a pas le capital requis pour construire la ligne à aussi bon marché et aussi bien que les messieurs auxquels a été donné le contrat nous le lâcherons et nous essaierons de retoucher le contrat actuel. Car ces messieurs doivent comprendre, sans que nous le leur disions, que leur contrat doit être retouché avant de pouvoir passer devant les deux Chambres de ce parlement. Il faut que cela se fasse et nous ferions aussi bien de le faire tout de suite. Nous avons le droit de savoir et il est important pour nous de savoir si cette proposition est *bona fide* ou non. En conséquence, je prétends que le très honorable premier ministre ne rend pas justice au peuple et ne se fait pas honneur en promettant hier une information et en la refusant aujourd'hui.

M. CLANCY : M. l'Orateur,....

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CLANCY : Ces messieurs de l'autre côté ont évidemment l'esprit dérangé. Je ne peux pas laisser passer l'occasion sans appeler l'attention de la Chambre sur un point ou deux de la grave question qui nous occupe. Dans les quelques moments pour lesquels je demande votre attention, je ne discuterai pas les mérites prétendus ou réels des deux contrats. Je désire seulement appeler l'attention de la Chambre sur la position prise par le très honorable premier ministre et sur une assertion faite subséquemment par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Le pays se demandera certainement : quel était le but du premier ministre en envoyant ce télégramme dont on a déjà tant parlé ? Je suis sur que la Chambre est intriguée jusqu'à maintenant de savoir pourquoi ce télégramme a été envoyé, si ce n'est pas qu'on attachait une importance quelconque à l'offre faite formellement par M. Hamilton Smith. Autrement, je demanderai à l'honorable premier ministre de quelle utilité aurait été un pareil message d'enquête. Pourquoi demander si Hamilton Smith représentait Rothshild ou n'importe qui ? La Chambre doit avoir ce renseignement, particulièrement depuis que le gouvernement juge à propos de le refuser.

Maintenant que l'honorable premier ministre s'est servi de ce télégramme pour des fins publiques, la Chambre et le pays ont le droit de savoir ce qu'il contenait. Je dis qu'il est manifestement déloyal pour la Chambre de le tenir dans l'ombre. Laissez-moi vous montrer quel espèce d'argument ces messieurs ont voulu échafauder. D'abord, le premier ministre dit que ce télégramme était personnel. La question qui se pose naturellement est celle-ci : pourquoi avez-vous envoyé ce télégramme ? Alors

l'honorable ministre dit : le télégramme était personnel mais il était envoyé à l'égard d'affaires publiques du plus haut intérêt pour le pays ; par suite, dis-je, le pays a le droit de le connaître.

Maintenant, s'il n'y avait pas de proposition, il n'était pas nécessaire d'envoyer le télégramme. Le ministre de l'Intérieur nie obstinément qu'aucune proposition d'aucune nature ait été faite par Hamilton Smith ou en son nom. L'honorable ministre a fait cette déclaration aussi catégoriquement qu'elle peut être faite. Par conséquent, je laisse la question à régler entre le premier ministre et le ministre de l'Intérieur. N'ayant devant lui aucune proposition, le premier ministre se sent près du besoin d'envoyer une lettre ou un câblegramme à lord Strathcona pour savoir si M. Hamilton Smith agissait au nom des Rothschild. Il me semble que la Chambre à le droit de savoir à quoi s'en tenir sur la question. Il est parfaitement clair que sir William Van Horne s'est rendu auprès du ministre de l'Intérieur, et autant que nous savons de la part du ministre de l'Intérieur a discuté la question de la part de Hamilton Smith. Eh bien ! dans ce cas, M. Smith n'avait pas tort de dire qu'il avait, par l'entremise au moins d'un ami commun, fait des propositions au gouvernement. La Chambre n'a pas pu savoir cette après-midi si sir W. Van Horne a discuté en détail le caractère de cette proposition. Mais je poserai au ministre de l'Intérieur cette question et je verrai s'il a l'obligeance de me répondre à cette occasion : la route de Teslin-Lake ou toute autre route ont-elles é é discutées entre lui et sir W. Van Horne ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Autant que je me souviens, lorsque sir W. Van Horne m'a dit que M. Hamilton Smith allait venir ou se préparait à venir discuter avec moi la question d'un chemin de fer au Yukon par la route de Chilkat, —autant que je me souviens.

M. CLANCY : Je suis heureux d'avoir une réponse parce que je vois dans la lettre lue par le premier ministre dans ce débat que M. Hamilton Smith est cité comme ayant dit :

La réponse que j'ai reçue a été que le gouvernement pouvait bien préférer la route Stikine-Teslin.

Maintenant, examinons tout cela ; sir William Van Horne se rend auprès du ministre de l'Intérieur, l'honorable ministre admet que la question des deux routes a été discutée. Puis, il revient et dit que la réponse est qu'il faut absolument passer par la route de Teslin. Alors M. Smith ne fait pas d'offre. Il est absolument clair maintenant que M. Smith a été absolument bloqué, pour employer une expression vulgaire, en d'autres termes, il était inutile pour lui de voir le gouvernement, puisque le gouvernement était décidé pour la route de Teslin. Maintenant, je crois qu'il n'était pas équitable de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries, cette après-midi, de mettre en doute la véracité de M. Hamilton Smith. Il me semble que le gouvernement devrait pouvoir étayer sa cause sur un meilleur terrain. Laissez chacun examiner à fond la correspondance, telle que nous la possédons. Il n'y a absolument aucune divergence dans ce que contient la lettre de sir William Van Horne, lue par le premier ministre—il n'y a pas de divergence dans cette assertion et ce que contient la lettre de M. Hamilton Smith. Toute la question consiste à savoir si l'on a dit à sir William Van Horne lorsqu'il discutait la question avec le ministre de l'Intérieur : nous ne pouvons prendre en considération absolument qu'une seule route. L'offre était alors basée uniquement sur cette route et par suite des autres propositions que M. Hamilton Smith entendait faire faire par l'ami commun, n'avaient plus lieu d'être discutées. S'il n'a pas tenté par la suite d'avoir d'autres entrevues avec le gouvernement, c'est simplement pour les raisons qu'il a données dans sa réponse, c'est-à-dire, parce que la route de Teslin avait été choisie et qu'il n'y avait pas apparence que le gouvernement consentit à en discuter une autre.

Je ne veux pas discuter cette question au long, je répète simplement que la Chambre devrait être mise en possession de ce télégramme. Il a servi à des fins publiques et il me semble que le premier ministre devrait au moins nous faire connaître les raisons qui l'ont poussé à envoyer ce télégramme après qu'on eut affirmé à ce côté-ci de la Chambre qu'il n'y avait pas de proposition de contrat.

M. QUINN : Je n'avais pas l'intention de parler ce soir sur cette question. Je m'attendais que nous aurions, après l'ajournement, quelques explications de la part du gouvernement ou de quelques-uns de ses partisans. Malheureusement, ils ne l'ont pas jugé à propos. Nous restons simplement en face de trois propositions. La première, présentée par le premier ministre qui découvre dans l'espace d'hier soir à ce matin, que le message qu'il avait promis de nous soumettre avait un caractère tellement privé qu'il ne pouvait pas être produit devant cette Chambre. Naturellement, nous mentionnons entre parenthèse, que la réponse de lord Strathcona à ce télégramme privé devait être considérée comme tout aussi privée, mais on ne parait pas se croire tenu à respecter l'inviolabilité de la réponse. La deuxième proposition est l'explication du ministre de l'Intérieur, disant que si M. Hamilton Smith eût été un homme d'affaires il ne se serait pas contenté de l'explication ou de la conversation verbale que sir Wm. Van Horne avait eue avec lui, ministre, mais aurait fait une offre par écrit. De fait, nous n'avons rien devant la Chambre qui nous montre que Mann et Mackenzie aient jamais fait d'offre par écrit. Il est vrai que nous connaissons le résultat de plusieurs entrevues verbales entre ces messieurs et le ministre de l'Intérieur, mais il n'y a pas que je sache de document devant cette Chambre que l'on puisse considérer comme une proposition de la part de Mackenzie et Mann, autre que le contrat actuellement soumis ; si bien qu'en admettant qu'une proposition d'affaires ait été faite, elle l'a été par le gouvernement et non pas par Mann et Mackenzie.

Et nous avons le droit de considérer que si le gouvernement avait voulu agir dans cette question avec équité, droiture et honnêteté, il aurait dû faire ces propositions d'affaires à plus d'une personne ou à plus d'un syndicat. Maintenant, nous avons une autre explication du député de Lincoln (M. Gibson) que je vois debout à côté du fauteuil de l'Orateur, et dont je suis heureux de constater la présence. Il dit que nous sommes très ennuyés de ceci, parce que nous regrettons probablement de n'être pas intéressé dans le contrat projeté que M. Hamilton Smith devait obtenir pour ce 1,000,000 d'acres de terres. Eh bien ! je crois que c'est là la clef de sa situation, en ce qui concerne les influences occultes. Ces messieurs de

l'autre côté, par la bouche du député de Lincoln, nous disent ici que l'opposition regrette de ne pas être intéressée dans le million d'acres de terre.

Le raisonnement de l'honorable député se réduit à ceci : nous ne pouvons pas dire comment il se fait que ce contrat accorde 4,000,000 d'acres de terres, mais une chose certaine, c'est que nous aurons ces 4,000,000 d'acres de terres. Le 1,000,000 d'acres de terres était un montant suffisant pour l'opposition, mais ne pouvait satisfaire l'appétit des partisans du gouvernement. Je crains bien, cependant, que le pays ne soit de mon opinion sur ce point. Je suis même de l'avis de mon honorable ami, le député de Compton (M. Pope), qui prétend qu'une bonne partie de la population envisage la question de cette manière, et qu'elle a manifesté hier sa désapprobation de cette affaire d'une façon incontestable. Cependant je diffère d'opinion avec l'honorable député de Compton, lorsqu'il prétend que c'est le ministre du Commerce qui a dicté cette ligne de conduite au premier ministre.

Je crois plutôt que celui qui l'à dirigé dans cette affaire occupe un siège en arrière du premier ministre et s'y trouve actuellement, parce que nous avons un précédent dans sa conduite pour nous guider relativement à cette lettre. Nous nous souvenons qu'une certaine lettre, d'un caractère plutôt privé que public, devait être publiée dans les journaux si un certain honorable monsieur avait voulu y consentir. Cette lettre avait été volée, et l'on avait eu l'intention de la publier dans les journaux. Lorsque le ministre constata que son bureau avait été enfoncé, son coffre de sureté forcé et qu'il était impossible de retrouver la lettre, car elle avait été volée et était passée entre les mains de cent personnes différentes, alors il déclara qu'il n'avait pas la moindre objection à ce qu'elle fut publiée. Mais lorsqu'il fut connu que cette lettre existait encore et qu'il ne l'avait plus en sa possession, le ministre se refusa à la laisser publier sous prétexte que cela aurait été encourager le vol des correspondances privées, ce doit être ce ministre qui a enseigné au chef du gouvernement le moyen de ne pas publier ce documen privé. Toutefois, je ne crois pas qu'il soit nécessaire que nous nous attardions bien longtemps sur cette question. Le premier ministre possède toutes mes sympathies dans la position humiliante qu'il occupe, et nous devons pour sauver l'honneur du premier ministre du Canada et celui du pays abandonner immédiatement la discussion de cette question. Je vois que les honorables membres de la droite ont honte de leurs ministres et je puis les assurer que tous les honorables membres de l'oppositien sont eux aussi profondément humiliés de voir dans quelle position se trouve le gouvernement.

La motion est rejetée.

RÉCLAMATION NON RÉGLÉE DU MANITOBA.

M. LARIVIÈRE : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du gouvernement une motion que j'ai faite à la dernière session, conformément à laquelle ordre a été donné de produire le rapport suivant :

Copie de tous mémoires, états, et autres documents du gouvernement de la province du Manitoba au sujet d'une réclamation non réglée résultant du fait que les frais de construction d'édifices publics ont été mis à la charge de cette province; et copie de toute correspondance à ce sujet.

Je voudrais savoir pour quelle raison ce rapport n'a pas été produit, et si le gouvernement se propose de déposer ce rapport sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je vais m'adresser immédiatement au département de l'Intérieur ou au département du secrétaire d'Etat pour obtenir les renseignements voulus relativement à cette affaire.

CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Blair,—Que le bill (n° 6) Acte ratifiant une convention intervenue entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann et constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien,—soit maintenant lu la seconde fois.

M. McDOUGALL : Lorsque j'ai été obligé à six heures, hier soir, d'interrompre les quelques remarques que j'avais à faire sur cette question, je suis bien persuadé que le débat n'a pas été ajourné pour me faire plaisir, mais bien pour permettre aux honorables membres de cette Chambre d'examiner les bulletins qui étaient affichés hier soir dans les rues. Cette soirée offrait de l'intérêt pour tous les honorables membres de cette Chambre, et l'ajournement du débat leur a permis de suivre les divers résultats de la lutte électorale qui s'est terminée hier dans la province de l'Ontario.

Avant de pousser plus loin mes remarques je désire appeler votre attention, M. l'Orateur, ainsi que celle des honorables membres de cette Chambre sur le fait que certains journaux ont représenté sous un faux jour les paroles que j'ai prononcées hier dans cette Chambre, et voici comment cela est arrivé. J'avais calculé la quantité du fret et le nombre de passagers qui pouvaient être transportés dans des conditions ordinaires au moyen de bateaux à vapeur, par voie du lac Teslin jusqu'à la ville de Dawson, en prenant pour base une moyenne de 100 passagers par jour et 100 tonnes de fret, ou 250 tonnes de fret et 250 passagers pour chaque steamer. Voilà quels étaient les moyens de transport que, suivant moi, il était possible à cette compagnie ou à toute autre compagnie d'établir sur le lac Teslin et la rivière Hootalinqua pour se rendre à Dawson. Je considérais ces chiffres comme étant la plus forte somme de trafic qui pouvait se faire sur cette route durant la saison de navigation qui dure cinq mois. Mon calcul était aussi basé sur le transport de tous ces voyageurs et de cette quantité de fret à travers le chemin de voiture qui s'étend de Telegraph-Creek au lac Teslin. J'avais placé à ce chiffre le nombre de voyageurs et la quantité de fret qui pourraient être transportés durant ces cinq mois, car dans mon opinion, c'était là tout ce que la compagnie pourrait transporter en employant tous les moyens de transports imaginables du lac Teslin à la ville de Dawson. Certains journaux au lieu d'interpréter mes paroles de cette manière—et les honorables membres de cette Chambre peuvent se convaincre de la vérité de ce que je dis, en consultant les *Débats* dont

j'ai ici l'édition non revisée, et où ils trouveront les paroles que j'ai prononcées à ce sujet, lesquelles sont conformes à ce que je viens de dire —certains journaux, dis-je, on voulu faire croire que l'état que j'avais préparé du nombre de voyageurs et de la quantité de fret qui seraient transportés du lac Teslin à la ville de Dawson, devait s'appliquer à la période qui s'étendrait du premier septembre, date à laquelle le chemin de fer doit être terminé, à la fermeture de la navigation, ce qui donnerait d'après les calculs soumis à la Chambre et que j'accepte comme vrais, environ un mois ou six semaines.

J'ai cru devoir expliquer à la Chambre la fausse interprétation que les journaux avaient donnée à mes paroles relativement à cette question.

J'ai fait allusion aux raisons qui ont amené la Chambre à lever la séance à six heures hier soir. Ces raisons intéressaient tous les honorables membres de cette Chambre, mais en particulier les honorables membres de la droite ; et quel qu'ait été l'effet du résultat pour le parti conservateur, on me dit que ce résultat a affecté à un tel point les honorables membres du gouvernement et leurs partisans, que certaines personnes à Ottawa en ont conçu de l'inquiétude. La vue des bulletins qui étaient affiché, hier soir, leur a causé un tel chagrin, et ils avaient la figure tellement longue ce matin qu'il n'y avait pas un barbier dans la ville qui voulut consentir à raser un libéral sans exiger double prix. Cependant, cette déception ne me surprend pas, car il y a à peine quelques jours j'ai entendu l'honorable premier minis[illegible]faire un appel aux électeurs de la ville d'Ottawa [illegible]e la province de l'Ontario, en faveur du gouvernement Hardy, qui était le bras droit du gouvernement de l'honorable chef de la droite. Ce dernier a alors dit : si vous voulez appuyer mon gouvernement, vous devez supporter M. Hardy, et vous ne permettrez pas que le bras droit du gouvernement fédéral soit coupé le jour de la votation. Cependant, M. l'Orateur, si le gouvernement de l'honorable premier ministre n'a pas complètement perdu le bras dans la bataille d'hier, il en est sorti brisé et mutilé et il est forcé aujourd'hui de le porter en écharpe. Mais ce n'est pas tout. La veille de l'élection, à un heure avancée de la nuit, il était minuit, nous avons assisté dans la ville d'Ottawa à une scène extraordinaire faite probablement dans le but de sauver le bras droit du gouvernement fédéral, nous avons vu des hommes et des voitures employés à charroyer de la neige, qu'ils prenaient aux alentours des bâtisses du parlement, et cela sous la protection du bras gauche du gouvernement. C'était un dernier effort de la part du gouvernement pour sauver son bras droit.

Mais tous ces efforts ont été inutiles, la population de l'Ontario a fait ce qu'elle croyait être son devoir dans les intérêts de son pays, et voilà comment il se fait que le bras droit du gouvernement est aujourd'hui paralysé.

Au cours de mes remarques, hier soir, j'ai fait allusion aux choses extraordinaires que le gouvernement accorde dans ce bill à MM. Mackenzie et Mann, pour la construction de 150 milles de chemin de fer, et je vais maintenant signaler à la Chambre, l'importance et la valeur des terrains miniers qui sont inclus dans cette subvention. Le gouvernement veut laisser entendre que le choix des blocs devant appartenir à MM. Mackenzie et Mann, sera fait de manière à ce que le gouvernement conserve la propriété de tous les blocs alternants et puisse

M. McDOUGALL.

les vendre aux mineurs libres et autres prospecteurs. Or, conformément aux règlements miniers, actuellement en vigueur, je comprends que l'on exige $15 pour chacun de ces blocs, des personnes qui veulent entreprendre d'exploiter les mines qui peuvent s'y trouver. Le gouvernement exige de plus $15 par année pour la location de chacun de ces blocs, et pour pouvoir en conserver la possession durant une année, le propriétaire ordinaire d'un claim est obligé de l'exploiter, qu'il y trouve de l'or ou non. On donne 3,700,000 acres de terres à Mann et Mackenzie pour la construction des 150 milles de chemin, et si tous les blocs alternants ceux de Mann et Mackenzie qui appartiennent au gouvernement étaient vendus à des mineurs libres et à des prospecteurs, le gouvernement recevrait de chacun des mineurs une somme de $30, et $30 pour chacun des 3,700,000 acres de terres s'élèverait à $111-000,000. En d'autres termes, l'équivalant de ce que le gouvernement se propose de donner et ce que le contrat accorde réellement à Mann et Mackenzie, rapporterait au trésor public $111,000,000, si cette quantité de terrains miniers était vendue à des mineurs libres au même prix que celui qu'on exige d'eux aujourd'hui.

Mais ce n'est pas tout. A part le montant considérable que le gouvernement réaliserait de la vente de ces lots et de leur location durant douze mois, les mineurs libres, contrairement à ces entrepreneurs favorisés, sont obligés de payer 10 pour 100 sur chaque quantité d'or valant un dollar qu'ils extraient de ces claims. Il est vrai que l'on ne commence à percevoir ce montant qu'une fois qu'il a amassé $2,500, mais une fois ce montant déduit, le mineur est tenu de payer 10 pour 100 sur tout l'or qu'il peut extraire. Voyons un peu ce que cela veut dire. Prenons comme moyenne la somme de $100, ce qui n'est certainement pas trop, qui devra être extraite sur chacune des 3,700,000 acres, si le gouvernement percevait 10 pour 100 sur ce montant, il réaliserait une somme de $37,000,000. Voilà ce que nous devrions nous attendre que le trésor public percevrait conformément aux règlements auxquels les mineurs et les prospecteurs sont soumis ; si nous ajoutons à cela les $111,000,000 que j'ai déjà mentionnés, nous constatons que nous donnons à Mackenzie et Mann l'équivalant de $148,-000,000 pour la construction de ce chemin de fer à voie étroite.

Ce que je viens de dire peut être sujet à correction, mais s'il y a un honorable membre de la droite qui puisse déclarer que je me trompe en disant que le prix de la concession est d'abord de $15, qu'il en coûte encore $15 pour en conserver la possession, et enfin qu'il faut payer un droit régalien de 10 pour 100 sur l'or extrait, dans ce cas je serais heureux d'entendre cet honorable député m'indiquer les erreurs que j'ai commises.

Maintenant qu'obtiennent Mackenzie et Mann ? Le gouvernement va être obligé d'encourir des dépenses considérables pour protéger ces entrepreneurs et leur entreprise, et cependant tout ce que le gouvernement peut s'attendre à retirer de Mackenzie et Mann, est simplement un droit de 1 pour 100 sur ce qu'ils pourront extraire de leur terrains, ce qui équivaudrait, en prenant pour base de mon calcul les montants déjà indiqués, à $3,700,000, tandis que les mineurs libres, les prospecteurs et tous ceux qui s'engageront dans l'exploitation des mines dans cette région devront payer $148,000,000 pour obtenir l'équivalant de ce

qui est donné à Mackenzie et Mann. D'après moi, les privilèges accordés à ces entrepreneurs, à part les 3,700,000 acres de terrains miniers, devraient être suffisant pour les engager à entreprendre la construction de ce chemin. Une compagnie d'hommes entreprenants, qui seraient en possession de tous les renseigements qui sont maintenant connus de tout le pays relativement à la richesse minière de la région du Yukon, et avec la perspective de voir une foule de gens se diriger de ce côté, devrait être disposée à entreprendre la construction de ce chemin, pour la subvention qui est ordinairement accordée pour la construction de chemins de fer dans d'autres endroits du Canada, c'est-à-dire de $3,000 à $6,000 par mille. A mon avis le monopole qu'obtiennent MM. Mackenzie et Mann, en empêchant tout autre personne d'obtenir un subside du gouvernement pour la construction de tout autre chemin de fer dans cette région, durant dix ans, est par lui-même un privilège important.

Cette subvention que nous donnons à ces entrepreneurs devrait être suffisante pour construire un chemin de fer d'Edmonton, Prince-Albert, Calgary ou autre endroit important le long du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au Yukon ; et si ce district répond aux espérances que l'on fonde, et démontre qu'il renferme des terrains aussi riches que les preuves fournies par le gouvernement semblent le faire croire, c'est là le tracé par où un chemin de fer doit être construit pour satisfaire le peuple du Canada ; et comment pourrons-nous le construire si nous donnons 3,700,000 acres de nos meilleurs terrains aurifères à Mackenzie et Mann pour la construction de 150 milles de chemin ?

Pour montrer le danger de la route choisie, permettez-moi de citer un extrait du rapport de M. Jennings :

En soumettant le résultant de mes observations relativement à la construction d'un chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin, C. A., je parlerai d'abord des moyens de communication entre la mer et un point quelconque de débarquement sur la rivière, en disant que des steamers naviguent sur la rivière Stikine, de Glenora à Telegraph-Creek, endroit situé à une distance de 140 à 150 milles de la mer, depuis 1870, alors que la fièvre de l'or était à son comble au sujet des mines du lac Dease et de Cassiar, bien qu'elle soit navigable durant la saison d'été, c'est-à-dire du 1er mai au 20 octobre, le trajet a toujours été considéré comme se faisant très lentement, et comme ennuyeux et non sans danger, en partie à cause du type inférieur des steamers qui font le service, et aussi à cause de l'état variable de ses eaux. De temps à autre, la rivière est trop basse pour pouvoir y naviguer avec une cargaison raisonnable, ou il est possible qu'elle soit très haute, et qu'il soit difficile d'avancer contre les petits rapides, sans compter le danger qu'offrent le bois flottant ou les troncs d'arbres qui viennent embarrasser le gouvernail ou la roue. Ce dernier danger est très à craindre lorsque le chenal de la rivière est rétréci comme au Petit Canon et au canon de Klootchman, où, s'il arrive un accident aux machines du vaisseau, il sera immédiatement poussé contre les murailles de roche raboteuse par les eaux tourbillonnantes, et sombrera, car les bordages en seront brisés. Un puissant steamer peut parcourir en une journée la distance de 96 milles qui sépare Wrangel du Petit Canon, tandis qu'en raison du courant rapide et difficile que l'on rencontre en amont, il faut deux jours de plus pour atteindre Telegraph-Creek, qui n'est qu'à une distance de 54 milles de là, soit à 150 milles de la mer ; en conséquence, vu ces faits, il semble raisonnable que lorsque l'on se propose d'établir une route sûre et rapide, il vaut mieux commencer le chemin plus bas dans la vallée, à un endroit qui pourra être déterminé en aval du Petit Canon, sur la rive gauche de la rivière à 96 milles de la mer.

Voilà un témoignage qui doit être accepté par la Chambre relativement aux dangers qu'offre ici la navigation de la rivière Stikine ; et ce rapport sera pris en sérieuse considération par un grand nombre de ceux qui étaient disposés à braver ces dangers qu'ils sont exposés à rencontrer dans ce chenal. Dans d'autres parties de ce rapport il est question des rivières Hootalinqua et Lewes, et des difficultés de toutes espèces que rencontre la navigation par suite des hauts-fonds, des bancs de sable, des troncs d'arbres, des éboulis de terre et autres obstacles. Nous avons au moins cinq ou six cents milles de cette navigation à partir du terminus du chemin de fer qui doit être construit pour atteindre Dawson. Connaissant ces faits et sachant de plus qu'après tout nous n'obtiendrons pas un bon chemin malgré les privilèges extraordinaires, les subventions en terres et autres avantages qui sont accordés à la compagnie, je considère que la Chambre, en appuyant une mesure de cette nature, commettrait une grave erreur et agirait contre les intérêts du pays. Le gouvernement est incapable de nous fournir un état approximatif de la valeur des concessions qu'il fait à MM. Mackenzie et Mann. Ce peut être $3,700,000, ou $10,000,000, ou $40,000,000, ou $50,000,000 ou même $500,000,000, et le gouvernement n'est pas en mesure de contester aucun des chiffres que j'ai cités, au moyen d'état ou de preuve qu'il peut placer devant la Chambre.

J'ai fait allusion hier au cours de mes remarques à la position prise par le très honorable premier ministre relativement au contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique, lorsqu'il a été soumis à la Chambre durant la session de 1880-81. L'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron), a alors exposé sa manière de voir sur la question, et voici entre autres choses ce qu'il a dit :

Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit que c'est le meilleur contrat que le parlement pouvait en toute possibilité conclure. Comment sait-il cela ? Comment la Chambre le sait-elle ? A-t-il donné au pays l'occasion de juger s'il en est ainsi ou non ? A-t-il donné aux entrepreneurs l'occasion de soumissionner l'entreprise, ou de venir dire au gouvernement ? " Nous nous chargeons de son exécution ! Faites nous connaître vos propositions, vos concessions." Pas le moins du monde, secrètement, à l'insu du parlement, et des représentants du peuple, l'honorable monsieur signe le contrat et appose son sceau officiel sans l'autorisation et la sanction du parlement, il se contente de nous dire que c'est le meilleur contrat qui ait jamais été soumis au parlement et le meilleur que le gouvernement puisse conclure. Qu'en savons nous ? Le gouvernement a refusé aux représentants du peuple et au peuple lui-même, l'occasion de se prononcer sur la nature des autres propositions et des autres projets.*** Le gouvernement a refusé de la soumettre au peuple. Il a refusé de soumettre son projet à la concurrence publique. Il n'a pas dit au public ce qu'il aurait dû lui dire : " Nous voulons construire ce chemin de fer, voici nos concessions ; donnez-nous une soumission pour le contrat." Non, l'honorable monsieur passe un contrat secret avec la compagnie et ensuite il demande hardiment à la Chambre de ratifier sa conduite, etc.

Voilà quel language tenait dans cette Chambre, en cette circonstance, l'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron), et maintenant que j'ai présent à l'esprit les remarques qu'il a faites alors, je serais curieux de l'entendre parler au sujet de ce contrat, il pourrait peut-être nous expliquer comment il se peut qu'il soit aujourd'hui disposé à justifier le gouvernement actuel d'avoir signé secrètement un contrat avec Mackenzie et Mann pour une entreprise dont la construction n'a jamais été autorisée par le parlement, pour lequel ce dernier n'a jamais voté aucun subside et dont le gouvernement a entrepris la construction sans demander de soumissions. Ce sont là des explications que j'aimerais à avoir de la part de l'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron), lui qui a critiqué si sévèrement le con-

trat du chemin de fer Canadien du Pacifique, signé par le gouvernement de sir John Macdonald pour la construction de travaux autorisés par le parlement. Car sept ans auparavant, par un acte qui avait été adopté par le parlement et mis dans nos statuts, par le même parti politique qui est aujourd'hui au pouvoir, le gouvernement était autorisé à construire ce chemin de fer. Lorsque le chef actuel de l'opposition (sir Charles Tupper) proposa la deuxième lecture du bill renfermant ce contrat, un honorable député, qui ne siège plus dans cette Chambre (M. Robertson) de Shelburne, N.-E., parla comme suit :—

Depuis nombre de jours le parlement s'est trouvé engagé dans une discussion sur le contrat actuellement soumis à la Chambre. On a annoncé cette après-midi à cette Chambre que le gouvernement avait reçu une propositien d'autres messieurs pour la construction du chemin de fer du Pacifique.

" Nous n'avons aucune information quant aux conditions de cette proposition. Nous ne nous appuyons que sur les rumeurs,*** Je pense qu'il serait injuste de demander au parlement de continuer la discussion de cette question avant de connaître les termes de l'offre, et de savoir s'ils sont plus favorables au pays que ceux du contrat. Soutenant cette opinion, qui, je pense, est partagée par cette Chambre, j'ai l'honneur de proposer : "

Que vu que le gouvernement a reçu une autre proposition pour la construction et l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique, et afin de lui permettre de déposer la dite proposition sur le bureau de la Chambre, le débat soit ajourné.

Ces remarques et cette motion de M. Robertson furent suivies d'un discours de M. Blake, qui prononça entre autres choses les paroles suivantes :

Le gouvernement a maintenant devant lui une autre proposition pour la construction de ce chemin de fer, dont une copie est entre mes mains, signée par, je n'hésite pas à le dire, la plus forte réunion de capitalistes canadiens qu'on ait jamais vu. Les conditions de ce contrat, que je vais faire connaître maintenant, sont infiniment préférables à celles de l'autre, car elles font disparaître plusieurs des objections que l'on y a signalées ; et il n'est pas juste que les honorables ministres proposent à leurs amis d'adopter dans ces résolutions en présence de cette nouvelle proposition, etc., etc.

Voilà quel était l'argument employé par l'honorable Ed. Blake, lorsqu'on sut qu'il y avait une deuxième offre et qu'elle fut déposée sur le bureau. Les honorables messieurs qui siègent aujourd'hui aux banquettes du trésor prétendaient alors que le contrat signé avec le Pacifique Canadien devait être mis de côté et que le contrat qu'ils considéraient le meilleur devait être adopté. Ils soutenaient énergiquement qu'il était très honorable pour le parlement de rejeter le contrat alors soumis à la Chambre et d'accepter la soumission présentée par les autres personnes. M. Blake appuya cet argument d'un amendement à la motion pour deuxème lecture. Cet amendement se lisait ainsi :

Que la dernière administration demanda des soumissions pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Canadien Pacifique, sous l'autorité de l'acte de 1874 ;

Qu'aucunes soumissions ne furent reçues en conséquence de cette demande ;

Nous avons ici de la bouche de l'honorable M. Blake l'aveu que le gouvernement de sir John Macdonald demanda des soumissions et n'en reçut aucune. A cet égard le contrat actuellement soumis à la Chambre est d'une nature absolument différente de celui qui fut soumis à la Chambre en 1881 :

Que le programme du gouvernement actuel, approuvé par cette Chambre pendant la session de 1879, était d'obtenir l'aide des autorités impériales pour l'exécution des travaux ;

Que le programme du gouvernement actuel approuvé par cette Chambre, pendant la session de 1880, était de construire le chemin de fer comme entreprise du gouvernement ;

Qu'il paraît que pendant les vacances, le gouvernement a décidé de conclure un contrat pour la construction et l'exploitation du chemin de fer à des conditions tout à fait nouvelles :

Que le gouvernement n'a pas demandé de soumissions basées sur les dites nouvelles conditions, ou n'en a pas demandé du tout ;

Que le gouvernement n'a fait connaître ces nouvelles conditions à aucune époque antérieure à la passation du contrat, ni avant la nuit du 10 décembre dernier, alors que le contrat a été déposé sur le bureau de la Chambre :

Que les dites nouvelles conditions non autorisées ou prévues par l'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique, sont d'une importance majeure, et que parmi ces conditions se trouvent les suivantes :—

Aux termes du contrat, une grande latitude est laissée aux entrepreneurs pour choisir les terres.

Aux termes du contrat le gouvernement perd le contrôle de la vente des deux tiers des terres données en octroi.

Aux termes du contrat, les dits biens et capital social sont exempts à perpétuité des taxes fédérales, provinciales et municipales.

Aux termes du contrat, le pouvoir du gouvernement de réduire un tarif établi se borne au cas où la compagnie obtiendra un profit net n'excédant pas 10 pour 100 sur le capital consacré à la construction du chemin de fer.

Aux termes du contrat le gouvernement n'a pas le pouvoir de prescrire, de temps à autre, quelles seront les facilités de transport ni les trains que devra fournir la compagnie.

Aux termes du contrat le gouvernement n'a pas le pouvoir de se rendre acquéreur du chemin de fer.

" Que le parlement est libre de rejeter un pareil bill.

" Qu'il est maintenant proposé que le parlement légalise le contrat.

" Que cette Chambre n'est pas obligée de le faire, et qu'il est de son devoir de s'y refuser, à moins qu'elle ne soit convaincue que l'intérêt public exige cette démarche.

" Que les conditions du contrat sont extrêmement onéreuses et désavantageuses au pays.

" Qu'il est évident que l'on peut obtenir des termes beaucoup plus avantageux pour le pays.

" Que le 14me jour de janvier courant, cinq semaines seulement après que les nouvelles conditions furent connues, la proposition maintenant déposée sur le bureau a été faite au gouvernement canadien par des capitalistes canadiens haut placés, riches et possédant les moyens, le crédit et l'habileté voulue pour compléter les parties du chemin qui doivent être construites en vertu du contrat, pour équiper, entretenir et exploiter tout le chemin de fer du Nipissing à l'Océan Pacifique et de remplir toutes les obligations encourues par les entrepreneurs à des conditions beaucoup moins onéreuses pour le pays au point de vue suivant, etc., etc."

Voilà les points sur lesquels l'opposition d'alors entreprit de critiquer la mesure soumise au parlement et de donner des conseils au gouvernement pour ce qu'il devait faire à l'égard des deux contrats. Dans cette résolution, M. Blake déclare que les entrepreneurs obtenaient des pouvoirs considérables ? Eh bien ! quels pouvoirs recevaient-ils ? Je l'expliquerai tout à l'heure plus au long en citant les paroles des honorables messieurs qui siégeaient alors aux banquettes du trésor et étaient responsables du contrat. Mais je dirai immédiatement que les pouvoirs conférés à la Compagnie du Pacifique Canadien étaient ceux que le parlement avait permis au gouvernement d'octroyer pour la construction de la ligne.

Le contrat avait cette force de plus, que le gouvernement avait non seulement le pouvoir d'accorder le contrat conformément aux soumissions demandées par les annonces, mais avait reçu ensuite

du parlement l'autorité nécessaire pour construire le chemin de fer comme entreprise du gouvernement. Cela fut essayé mais on s'aperçut que c'était impraticable ; on reconnut que ce n'était ni à l'avantage ni dans l'intérêt du pays et par suite, le gouvernement adopta le plan d'engager les entrepreneurs à accepter un contrat sur les bases un peu modifiées qui avaient été décidées. M. Blake se plaint dans sa résolution de l'exemption de taxes accordée à la compagnie. Comment, l'arrangement justement conclu avec Mann et Mackenzie contient l'exemption pour leur propriété des taxes fédérales, municipales et provinciales, sauf dans le cas de villes ou citées incorporées qui pourront s'élever dans ce pays. Supposez un pauvre mineur ou prospecteur pénétrant dans ce pays et prenant un claim auquel il travalle dur pour en arracher la richesse qu'il contient. Il lui faut faire de grosses dépenses pour pénétrer dans le pays ; il lui faut payer son claim. Il est soumis aux taxes, taxes fédérales, provinciales, municipales, taxes de ville et cités incorporées. Mais les entrepreneurs sont exempts de presque toutes ces taxes-là. M. Blake s'opposa aussi au contrat d'alors, parce qu'il ne contenait pas de garantie à l'égard des tarifs de la compagnie.

On peut dans certaines parties du pays se plaindre des tarifs de transport de la compagnie, mais les gens qui connaissent les conditions d'exploitation de ce chemin de fer, le trafic qui s'y fait et les frais énormes de fonctionnement ne trouvent pas grand'chose à reprocher au tarif qui existe virtuellement depuis la construction de la ligne. Mais quels pouvoirs obtiennent Mann et Mackenzie en vertu de ce contrat ? On leur concède le pouvoir presque absolu dans l'établissement d'un tarif de transport. J'admets qu'au début, il est soumis à l'approbation du gouvernement. Mais, comme on nous l'annonce, en raison des grandes difficultés qui se présentent et doivent se présenter dans la construction et l'exploitation du chemin, Mackenzie et Mann vont faire un tarif très élevé. Alors, que va-t-il advenir, que pouvons-nous attendre du favoritisme dont on a déjà donné tant de preuves à l'égard de ces messieurs les entrepreneurs ? Après que le tarif est établi, le gouvernement ne peut pas intervenir pendant quatre ans. Le gouvernement ne peut pas même alors faire rentrer cette ligne dans l'Acte ordinaire des chemins de fer. Le gouvernement peut réduire le tarif de 25 pour 100, mais le tarif reste encore inattaquable ainsi trois ans et jusqu'à la dixième année d'existence le gouvernement ne peut pas intervenir dans le tarif de transport et le ramener aux bases posées dans l'Acte général des chemins de fer. C'est un avantage immense pour les entrepreneurs si l'on considère les calculs que l'on a faits sur le nombre énorme de personnes que l'on s'attend à voir passer par ce chemin et la quantité considérable de marchandises qu'il aura à transporter.

Comment, M. l'Orateur, vous n'avez qu'à vous reporter aux chiffres cités dans mes calculs relativement au trafic probable d'un simple chemin de voitures. Comme j'ai pu le montrer, un tarif de $20 la tonne pour le fret transporté sur 150 milles par attelage et $10 par voyageur représenterait, en prenant pour base cent voyageurs et cent tonnes de fret par jour pendant cinq mois, un revenu de près d'un demi-million de dollars pour cette période de temps.

Maintenant, avec les facilités que, suivant la promesse du gouvernement, MM. Mann et Mackenzie vont nous donner sur cette route, à la fois sur celle de la rivière Stikine et du lac Teslin, quel trafic ne pouvons-nous pas espérer ? Quel revenu n'en découlera-t-il pas ? Mais là, M. l'Orateur, le gouvernement a les mains liées. Quel que soit l'argent que Mann et Mackenzie retirent de leur entreprise, quels que soient les bénéfices qu'ils fassent avec les terres du gouvernement, quels que soient les profits énormes que prévoient les membres de cette Chambre et le peuple tout entier, bien que ces profits et ces bénéfices proviennent des terres et du chemin de fer, le gouvernement a les mains liées par ce contrat qui l'empêche d'intervenir d'une façon notable dans les taux de transport ; pendant dix ans, il doit laisser le tarif intact, du moins en ce qui regarde l'Acte général des chemins de fer. Maintenant, M. l'Orateur, M. Blake, dans ses résolutions, faisait allusion à la faute commise par le gouvernement en n'imposant aucune prescription à l'égard des arrangements de trains que le Pacifique Canadien devrait faire pour le service des voyageurs. Mais y a-t-il quelque chose dans le contrat Mann et Mackenzie qui les oblige à faire circuler sur leur ligne, même un seul train par jour ? Je ne vois même rien qui les oblige à exploiter la ligne.

Lorsqu'ils auront complété le chemin et informé le gouvernement de ce fait, quand celui-ci aura envoyé ses ingénieurs pour l'examiner et que ceux-ci auront reconnu que la construction est conforme aux termes du contrat, alors les entrepreneurs toucheront leur concession de terre, ils pourront même à leur gré la toucher immédiatement en entier et le gouvernement n'aura pas le droit, en vertu du présent contrat, de confisquer une partie quelconque de la concession de terre ou de toute autre concession si la compagnie refuse de faire marcher le chemin de fer ou de mettre dix trains ou même un seul train par jour sur la ligne. Il n'y a aucune garantie qu'il y aura un certain nombre de trains sur la ligne et rien n'indique de quelle catégorie devront être ces trains. Nous ne savons absolument pas quel service sera donné sur ce chemin de fer ou sur ce tramway. M. Blake se plaignait aussi qu'aucune disposition ne donnait au gouvernement le pouvoir d'acheter la ligne. Je ne suis pas disposé à croire que c'est là une bonne idée. Il me semble que c'est un propriété d'une exploitation difficile pour le gouvernement. Mais je vois que dans le contrat soumis à la Chambre, il n'y a aucune disposition permettant au gouvernement d'acheter en tout temps ces 150 milles de chemin, s'il le juge à propos pour pouvoir le relier à un autre ligne ou le prolonger. Par exemple, il n'y a aucune disposition, ni aucune restriction dans ce contrat pour empêcher Mann et Mackenzie de livrer leur chemin de fer une fois terminé à qui il leur plaît, fut-ce à un Américain ou à un autre étranger.

M. l'Orateur, pour ce qui est de l'offre de Hamilton Smith qui a longuement occupé la Chambre cette après-midi, je ne fatiguerai pas la Chambre d'autres remarques que celle-ci : d'après ce que nous avons déjà appris de la position que doit occuper M. Smith dans les cercles financiers, par suite de ses relations avec les personnages importants que nous avons entendu nommer et dont les références ont été données à la Chambre aujourd'hui, je ne crois pas qu'il puisse subsister

dans l'esprit du peuple canadien de doute que M. Hamilton Smith est capable d'accomplir tout travail qu'il entreprendra au Canada, avec un contrat raisonnable du gouvernement. Rappelons-nous aussi que les honorables ministres prétendaient alors, quand ils étaient dans l'opposition en 1881, qu'il n'y avait rien dans le contrat conclu entre le Pacifique Canadien et le gouvernement qui empêchait d'accepter la soumission subséquente faite après la signature du contrat. Ils prenaient alors cette position, pourquoi ne la prennent-ils plus aujourd'hui? Les raisons pour adopter aujourd'hui cette position sont, comme je l'ai déjà dit, beaucoup plus fortes dans le contrat actuel. Le présent contrat a été conclu en dehors de la connaissance préalable du peuple canadien.

Le peuple ne savait pas que le gouvernement se disposait à faire un contrat; il ignorait absolument, même, qu'il fût question de contrat de ce genre. Le gouvernement gardait pour lui ses intentions; il a pris bien soin de n'inviter personne dans le pays ni au dehors à soumissionner pour l'accomplissement de ces travaux avant que ce contrat fût signé en secret, à huis clos avec Mann et Mackenzie. Maintenant, M. l'Orateur, dans ces circonstances, vu que le gouvernement n'avait reçu du peuple ou du parlement aucune autorité qui le justifiât de faire un contrat de ce genre, surtout huit jours avant la réunion du parlement, je dis que le devoir s'impose à ces messieurs d'abandonner leur position et d'accorder à l'offre de Hamilton Smith la considération qui lui est due. S'ils n'agissent pas ainsi, ils vont faire grand tort au pays, ils vont violer un principe cher au peuple de ce pays, parce qu'il le juge important dans son propre intérêt. En indiquant la position prise par ces messieurs en 1881, je demande l'indulgence de la Chambre pendant que je lirai quelques extraits des discours prononcés par les membres du gouvernement d'alors pour défendre les conditions du contrat qu'il avait signé avec le Pacifique Canadien.

Avant de commencer la lecture de ces extraits pour défendre la conduite des membres du gouvernement d'alors, j'aimerais à citer le discours prononcé à cette époque par le ministre de l'Industrie et du Commerce actuel (sir Richard Cartwright) et je regrette que cet honorable monsieur ne soit pas à son siège. Voici comment il s'exprimait dans son discours :

Eh! bien, si l'excuse avait quelque chose de plausible, elle ne l'a plus aujourd'hui, nous trouvons que des capitalistes d'égale position, d'égale expérience et d'égale richesse, viennent de l'avant et disent: "Nous ferons pour vous cet ouvrage" et à des conditions, qui, je n'hésite pas de le dire, si vous estimez les exemptions à leur juste valeur et à une valeur modérée, les énormes privilèges du monopole qui leur est accordé, sont de $40,000,000 au *moins meilleures* que les conditions contenues dans le contrat qui a été auparavant déposé sur le bureau. Il y avait quatre voies d'ouvertes, comme je le pense, bien et favorablement ouvertes à ces honorables messieurs. Ils auraient pu retirer entièrement le premier contrat, et s'ils l'avaient trouvé à propos, continuer comme ils nous l'avaient proposé il y a neuf mois, et construire le chemin comme ouvrage du gouvernement, ou ils auraient pu accepter *cette offre nouvelle* qui est une chose parfaitement légitime et parfaitement raisonnable à faire, ou ils auraient pu dire: "Dans ces circonstances, nous sentons que c'est notre devoir, dans l'intérêt du peuple dont nous sommes les protecteurs.....

Je voudrais bien savoir quels sont aujourd'hui les protecteurs du peuple?

....de voir si nous ne pouvons trouver de meilleures conditions que celles que nous offrent les deux contrats, ou

M. McDOUGALL.

ils auraient pu soumettre les propositions au peuple, le vrai et digne arbitre,....

Quels sont aujourd'hui les vrais et dignes arbitres?

. et le laisser dire s'il préférait garder au pouvoir ces honorables ministres et le contrat de $40,000,000 plus élevé que le prix de la dernière offre qui est faite ou recommandée par ce "démagogue aristocrate," mon honorable ami de Durham-ouest (M. Blake) Ces honorables députés parlaient de sacrifices en leur honneur. Des millions doivent, si besoin est, être donnés en leur honneur. Cela me rappelle ces vers du poète non pas de l'honorable député de Niagara:

"Their honor rooted in dishonor stood,"
And faith unfaithful keeps *them* falsely true."

Quelle est la vraie position de cette Chambre? Ces messieurs sont-ils les despostes du Canada? Selon ma manière de voir, les députés de cette Chambre sont les agents de la population du Canada, et ces honorables messieurs sont les agents des agents de la population du Canada. Je comprends très bien que des personnes qui sont dans l'embarrassante position où se trouvent ces honorables messieurs, peuvent dire et sentir qu'il était de leur devoir de se soumettre à des sacrifices considérables, afin d'exécuter un contrat qu'ils avaient consenti, et si c'étaient leurs terres qu'ils proposaient de sacrifier,....

Quelles sont aujourd'hui les terres qu'on sacrifie?

....si c'était leur agent qu'ils proposaient de donner, si le prix de ces exemtions de taxes devait venir de leur poche, si les monopoles devaient les affecter et qu'eux seuls, alors je pourrais comprendre pourquoi ils nous disent que leur honneur défendait le sacrifice. Mais devront-ils perdre un sou en tenant au premier contrat? Souffriront-ils en aucune façon? C'est la population du Canada qui aura à souffrir; c'est l'héritage de la population canadienne que vous proposez de donner; c'est l'argent de la population du Canada que vous proposez de sacrifier: c'est encore l'argent du peuple canadien qui paiera ces exemptions de taxes; c'est le peuple, ce sont nos enfants et nos petits enfants qui devront souffrir si vous créez ce monopole si exorbitant. Le devoir d'un agent diffère dans un tel cas, du devoir de son principal. Son devoir n'est pas de sacrifier les droits et l'argent du principal, mais si l'agent est fatalement compromis, le moins qu'il puisse faire, si c'est un homme honorable, c'est de référer le fait au principal et de s'en tenir à sa décision.

Quel est aujourd'hui le mandant dans cette affaire? C'est absolument le même que dans ce contrat—c'est le peuple du Canada. Le ministre du Commerce et de l'Industrie veut-il en passer par le principe qu'il a posé pour la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à cette occasion, maintenant qu'il a devant lui l'offre d'accomplir le travail pour le quart du montant que le gouvernement se propose de donner à Mackenzie et Mann?

Si ces honorables messieurs désirent conserver le nom d'hommes honorables, c'est ce qu'ils devraient être disposés à faire, et ne pas nous parler de leur honneur engagé à l'exécution d'un contrat qu'ils ont imprudemment signé.

Un contrat qu'ils ont imprudemment signé. Est-il quelque chose de plus imprudent que l'acte du gouvernement s'engageant et se liant à une convention comme celle que contient la mesure soumise à la Chambre, une entreprise embrassant un montant d'argent et une étendue du domaine public presqu'illimitée? J'ai dit que le prix de ce contrat était 3,750,000 acres de terre, mais rien n'empêche dans ce contrat MM. Mann et Mackenzie de réclamer 5,000,000 d'acres au lieu de 3,750,000. Ils n'ont qu'à commencer les travaux et à trouver des excuses satisfaisantes à leur point de vue pour porter la ligne à 200 milles, et nous avons devant la Chambre la preuve qu'il sera probablement nécessaire de construire 208 milles de voie au lieu de 150 milles. Dans ce cas, si le parlement sanctionne cette mesure, Mann et Mackenzie recevront virtuellement plus de 5,000,000 d'acres. Voilà com-

ment nous faisons à Mann et Mackenzie des concessions illimitées encore à cet égard.

Le ministre de l'Industrie et du Commerce continue ainsi :

Je dis que s'il y a jamais eu un gouvernement sur la terre tenu de conduire ses négociations de manière à ne donner aucune cause légitime de soupçon, c'est la majorité des membres du cabinet actuel. Et qu'ont fait ces honorables messieurs ? Sachant qu'ils étaient soupçonnés, sachant que leur passé ne pouvait supporter une enquête, même s'ils n'avaient eu souci de leur honneur et réputation, ils étaient tenus de s'assurer de l'effet de leur conduite sur leurs amis. Et cependant, il leur faut conduire leurs négociations en secret ;

Où donc Mann et Mackenzie négocient-ils avec le présent gouvernement? En secret, à huit clos.

....il leur faut absolument refuser à cette Chambre et au pays les informations qu'ils ont le droit d'avoir ;....

Quelle est cette après-midi la position du premier ministre ? On lui demandait hier une information importante, il a promis de déposer cette information sur le bureau et aujourd'hui cet honorable monsieur nous refuse l'information promise.

....il leur faut cacher ces conditions avec tant de soin que, jusqu'à ce que j'eusse lu ce contrat, je n'avais pas la moindre idée, qu'audacieux comme ils le sont, ils commettraient un acte aussi insensé et aussi ridicule que ce marché : connaissant tout cela, qu'ont-ils fait quand le contrat a été soumis à la Chambre? Nous les voyons désespérés, pressés de terminer la discussion, avec une précipitation réellement désespérée ; ils auraient voulu, en moins de dix jours, décider une question qui, de leur propre aveu, est la plus importante que le parlement du du Canada ait jamais eu à examiner et la faire adopter sans donner la moindre chance ou possibilité de faire un appel au peuple ou d'obtenir d'autres personnes des offres qui pourraient remplacer celles qui sont maintenant devant nous, et lorsque la nouvelle soumission nous fut faite de la part d'hommes de la plus haute position—soumission de bonne foi comme cela a été prouvé jusqu'à l'évidence,—qu'est-il arrivé à ces soumissionnaires ? Ils ont été accueillis par des injures et reproches les plus grossiers.

Comment M. Hamilton Smith a-t-il été traité cette après-midi même dans cette Chambre, M. l'Orateur ? Quel accueil cette offre a-t-elle rencontré de la part des ministres cette après-midi ? M. l'Orateur, elle a été traitée plus injustement que ne l'a jamais été dans aucun pays une offre publique ou privée.

Puis l'honorable ministre (sir Richard Cartwright) continue :

Non seulement de la part des organes des honorables députés ministériels, par des membres de cette assemblée. Qu'est-ce que ces messieurs proposent ? Ils proposent d'épargner au Canada plusieurs millions de piastres et de terres et mettre de côté ces monopoles que ces honorables messieurs voudraient créer. Est-ce un crime ? Considérera-t-on comme un crime, dans le pays, le fait que plusieurs capitalistes canadiens viennent de l'avant et disent : " Vous avez fait un mauvais marché : nous entreprendrons de construire ce chemin à un prix bien moins élevé que celui spécifié dans le contrat qui a été soumis. Nous vous délivrerons de nombre de ces clauses et de ces restrictions embarrassantes que vous avez malheureusement placées dans votre contrat." L'honorable monsieur a osé insinuer que ce contrat était une tromperie, un programme basé sur l'hypocrisie, une ruse politique. Tout ce que je puis dire est ceci : Que lorsque nous considérons ces deux offres, lorsque nous considérons comment les négociations premières ont été conduites, lorsque nous entrevoyons le secret extraordinaire qui, du commencement à la fin, a été observé dans toute cette affaire, nous disons que si tout a été honnêtement et franchement fait, relativement au premier contrat, toutes les circonstances qui l'accompagnent ont été des plus heureuses.

" With every feature of a knave complete,
If it be honest 'tis a devilish cheat."

Quelle est la conduite des honorables messieurs envers leurs amis dans cette affaires ? Je ne pense pas qu'un parti ait jamais été conduit comme l'ont été ces messieurs en cette occasion.

J'aimerais savoir quelle méthode les honorables ministres ont employée pour raccoler leurs partisans en faveur de cette mesure. Ce serait curieux pour tout le monde de connaître les faits relatifs aux moyens employés pour obtenir des députés qui siègent en arrière des ministres leur support en faveur de la mesure que nous examinons maintenant.

Toute discussion a été empêchée et toute remontrance défendue. Le gouvernement a eu recours à sa majorité de 70, au dernier et triste argument auquel a recours un gouvernement poussé au pied du mur. Les ministres ont dit à leurs amis que s'ils osaient prêter l'oreille à de meilleures offres ou les sanctionner lorsqu'elles seraient présentées, ils auraient à choisir entre le renversement du gouvernement ou une dissolution probable, et l'acceptation du contrat.

S'il faut en croire les rumeurs qui circulent dans les couloirs de la Chambre et même dans les comtés, il se passe actuellement quelque chose de semblable. On va trouver les députés libéraux et on leur dit : Si vous n'appuyez pas le gouvernement et si le bill est rejeté, il faudra en appeler au peuple et vous aurez une autre élection à subir ; mais si vous appuyez le gouvernement, les élections générales n'auront lieu que dans trois ans et les électeurs auront oublié la manière dont vous aurez voté. Voilà les arguments dont on se sert auprès de ceux qui éprouvent des scrupules à voter pour ce monstrueux projet. Sir Richard Cartwright continue :

Je n'ai pas entendu un seul membre de la droite, même parmi les ministres qui ait osé dire que ce contrat est exactement ce qu'il désirerait qu'il soit.

Je suis bien certain, qu'à part les ministres, très peu de membres de la droite sont prêts à dire qu'ils ne préfèreraient pas appuyer un autre contrat que celui qui est soumis à leur approbation.

Ont-ils la prétention de nous dire qu'un monopole est une chose recommandable, que des exemptions sont des choses recommandables, que c'est une chose recommandable de priver le Gouverneur en conseil du droit de réduire les taux de péage ?

Dans le cas actuel, le gouvernement se prive du droit de toucher aux péages pendant quatre ans, et après ce délai il ne pourra les réduire que de 25 pour 100. Le contrat lui défend aussi d'appliquer à ce chemin de fer l'Acte concernant les chemins de fer avant dix ans. Les extraits que je viens de citer sont pris d'un discours prononcé le 18 janvier 1881, par l'honorable ministre actuel du Commerce.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Il y a longtemps de cela.

M. McDOUGALL (Cap-Breton) : Il y a longtemps, mais nous ne devons pas l'oublier, car durant les 17 années écoulées nous avons eu l'occasion de voir jusqu'à quel point les prédictions des chefs libéraux se sont réalisées. Qu'est-ce que le pays a eu a souffrir des concessions que les libéraux trouvaient si exorbitantes accordées au chemin de fer Canadien du Pacifique ? Je ne vois pas que le pays en ait souffert, mais je constate que depuis que ces territoires sont ouverts à la colonisation le Canada a fait de grands progrès et a atteint une possition à laquelle il ne serait jamais parvenu sans ce chemin de fer.

Lors de la révolte du Nord-Ouest que serions-nous devenus sans le chemin de fer Canadien du Pacifique? Comment pourrait-on se rendre à la rivière Stikine aujourd'hui sans le chemin de fer Canadien du Pacifique? Sans le chemin de fer canadien du Pacifique comment les gens du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest à l'est des montagnes Rocheuses et de partout jusqu'au Cap-Breton, pourraient-ils se rendre au Yukon? Ils seraient obligés de voyager à travers les Etat-Unis jusqu'en Californie pour revenir ensuite sur le territoire canadien. Sans le chemin de fer Canadien du Pacifique comment les gens de l'Ontario pourraient-ils envoyer leur farine et leurs produits sur la côte du Pacifique et de là dans le Yukon?

La construction de ce chemin de fer par le gouvernement conservateur place le Canada dans la plus belle position qu'un pays puisse occuper. Pour réfuter les arguments des libéraux le chef actuel de l'opposition prononça un discours dont je citerai quelques extraits, ainsi que d'autres qui ont été prononcés à la même occasion. Je considère que ces citations viennent très à propos pour mettre le public à même de comparer les circonstances qui ont accompagné la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, avec celle qui accompagnent l'entreprise que nous discutons en ce moment. L'honorable chef de l'opposition en réponse à sir Albert Smith et autres libéraux disait :

Qu'a fait l'honorable député? Lorsqu'il se trouva dans le cabinet, arrivé au but de son ambition, il fit insérer dans nos statuts un acte qui y est encore et qui possède toute l'autorité d'une loi. Il veut savoir où nous avons pris l'autorité nécessaire pour dresser ce contrat; qu'il jette un coup d'œil sur la loi, à la rédaction de laquelle il a pris part. Qu'il lise l'acte de 1874, et il verra que son honorable chef, fidèle à l'opinion qu'il entretenait depuis des années et qu'il n'hésitait pas à exprimer, que $30,000,000 en espèces et 50,000,000 d'arpents de terres étaient tout à fait insuffisants pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, demanda à son ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, de venir à son aide afin d'insérer dans les statuts un acte autorisant le gouvernement, tant que le statut serait loi, d'assurer la construction du chemin de fer du Pacifique, au moyen de $10,000 en espèces et de 20,000 arpents de terres par mille. Si vous calculez le nombre de milles du chemin de fer, y compris les embranchements, vous avez un octroi de plus de 56,000,000 d'arpents de terres.

L'honorable député a voté en faveur de cette loi, lorsqu'il était membre du ministère, et malgré cela, dans l'année 1881, relégué par la population de ce pays sur les bancs de l'opposition, il s'aperçoit que l'entreprise est effrayante et qu'il n'y a pas d'autorité qui permette de l'exécuter. A quoi pourvoit cet acte? Il pourvoit à ce que tant qu'il sera en force, le gouvernement ait le droit de conclure des contrats avec toute personne, société ou compagnie, constituée ou devant l'être, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cet acte, tant qu'il sera en force, autorise le gouvernement du jour quel qu'il soit, à dépenser $10,000 par mille en espèces et 20,000 arpents de terres et à accorder une somme supplémentaire égale à celle demandée par la plus basse soumission, conformément aux autres clauses de la loi.

L'honorable monsieur peut trouver convenable d'oublier tout cela, mais puisqu'un acte de ce genre figure dans les statuts du pays, il ne fera pas croire à la population du Canada que ce gouvernement ne possède pas l'autorité nécessaire pour conclure un contrat. Mais qu'ont fait les honorables députés de la gauche au moment où le revenu du pays n'était nullement en rapport avec les dépenses, au moment où le ministre des Finances de ce gouvernement venait demander, de session en session, d'imposer pour $3,000,000 de taxes additionnelles sur lesquelles, disait-il lui-même, $2,000,000 devaient être consacrées à la construction du chemin de fer du Pacifique? Ils ont adopté dans cette session même l'acte qui figure actuellement sur les statuts. Lorsqu'ils se sont présentés une année plus tard ils ont dit: "Nous n'avons pas assez des $3,000,000 que nous avons demandées la session dernière, il nous faut un demi-million de plus par année." Ont-ils alors reculé et ont-ils dit: nous devons arrêter les travaux de la construction du chemin de fer du Pacifique? Non; ils ne se sont pas arrêtés-là et le ministre des Finances est venu déclarer à la Chambre des déficits, jusqu'à ce que l'excédent des dépenses sur les revenus se soit élevé à $7,000,000 dans l'espace de quatre ans. Et dans cet état de choses....

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Non! non!

Sir CHARLES TUPPER: Oui. Si l'honorable monsieur n'avait pas été chassé du poste qu'il occupait par un public indigné, il se serait trouvé, le 1er juillet 1879, avec un déficit de plus de $3,000,000. Et dans cet état de choses, avec une différence entre les recettes et les dépenses augmentant chaque année, qu'ont-ils fait? Au lieu de dire: "Arrêtons-nous, n'accordons pas de nouveaux contrats," ils sont venus, de session en session, demander le pouvoir de conclure de nouveaux contrats.

L'honorable chef du gouvernement a déclaré que c'était son intention de construire le chemin de fer des bords du lac Supérieur à ceux du Pacifique. Qu'a fait de plus le gouvernement dont l'honorable député de Westmoreland était un des membres, en vertu de cet acte et en face de déficits énormes et annuels? Il a annoncé dans le monde entier pour demander à quelles conditions on pourrait trouver des entrepreneurs qui se chargeraient de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai appris quel était le coût des annonces dans mon département. Je ne pense pas qu'on puisse citer un cas où il s'y soit dépensé plus de $10,000 en trois mois. Je pense que nous en arriverons tous à la conclusion que puisque cette dépense n'a pas produit un résultat plus satisfaisant, il aurait été tout aussi bien de consacrer cet argent à un autre usage.

Quoi qu'il en soit, les faits établissent que jusqu'à la fin de 1878 les honorables ministres ont fait publier des annonces afin de savoir à quelles conditions des entrepreneurs se chargeraient de la construction de ce chemin des bords du lac Supérieur aux côtes du Pacifique.

Maintenant je mets au défi tout membre de cette Chambre de dire,—ce que l'honorable chef de l'opposition n'a pas voulu prétendre,—que nous avons outrepassé les pouvoirs que le parlement nous a accordés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'honorable monsieur, au contraire, dit que tout est changé et que 25,000 arpents de terre valant $3.18 l'arpent.

Voilà ce que disait le chef de l'opposition en cette circonstance, et je considère que c'est une réfutation complète de l'attitude prise par ceux qui blâmaient la conduite du gouvernement dans cette affaire. Je ne voudrais pas fatiguer la Chambre, mais je vais citer un court extrait d'un discours prononcé par feu sir Leonard Tilley, dans cette même circonstance :

Voyons quelle était la position à cette phase de l'entreprise. Lors de la formation du gouvernement dont le chef actuel de l'opposition faisait partie, les honorables chefs de la gauche avaient une belle occasion d'agir. Ils en appelèrent au pays et déclarèrent formellement que ce programme serait mis à exécution. Ils firent passer une loi accordant 54,000,000 d'acres et $27,000,000 pour l'achèvement de la ligne. Ils s'engagèrent, en outre, à payer $1,400,000 et $13,000,000 plus tard; ces différentes sommes ajoutées donnent $41,500,000 et 54,000,000 d'acres. De plus, ils s'engagèrent à construire une ligne télégraphique au prix d'un million de dollars, en sorte que le total des dépenses, aux termes de l'acte de 1874 et en vertu des contrats adjugés subséquemment par ces honorables messieurs, s'élève à $96,000,000. Cette proposition était donc plus onéreuse que celle de 1873, et dépasse de $20,000,000 celle qui est actuellement déposée sur le bureau de la Chambre.

Voilà ce que répondait sir Leonard Tilley aux critiques de l'honorable ministre du Commerce et de ceux qui blâmaient la conduite du gouvernement dans cette affaire. J'ai déjà dit que nous avions les prédictions que faisaient les libéraux à cete époque et nous avons eu l'occasion de vérifier jusqu'à quel point elles se sont réalisées.

Il suffit de rappeller qu'à la première occasion après la signature de ce contrat, les électeurs ont réélu le gouvernement qui l'avait signé, et l'a réélu à toutes les élections subséquentes pendant 18 ans. On ne peut pas exiger une plus grande approbation de la position prise par le gouvernement.

Je ne retiendrai pas la Chambre beaucoup plus longtemps, mais je désire faire quelques remarques à propos du discours prononcé l'autre jour par l'honorable ministre de l'Agriculture. Il est venu au secours de ceux de ses collègues qui sont plus particulièrement concernés dans cette affaire,—et je crois avoir le droit de citer ici ce qu'un journal indépendant de Montréal, le *Star*, dit du discours qu'il a prononcé. Mais avant de citer cet écrit je dois dire qu'en ma qualité de représentant d'un comté du littoral de l'Atlantique et connaissant les difficultés de la navigation, je me suis fort amusé en l'entendant exposer un projet au sujet des moyens de navigation de Victoria, de Vancouver, de Port-Simpson à Fort-Wrangel. Il propose de construire des barges qui iraient de Vancouver à Fort-Wrangel et remonteraient la rivière Stikine jusqu'au terminus du chemin de fer à Glenora ou Telegraph-Creek. Il prétend qu'elles peuvent être construites de manière à pouvoir être remorquées tout le long du voyage entre Victoria ou Vancouver et Wrangel et de là à Telegraph-Creek, de manière à éviter un transbordement. Nous avons entendu parler des dangers de la navigation entre Victoria et Fort-Wrangel et des difficultés que présente la Stikine jusqu'à Telegraph-Creek. L'eau est très basse justement à l'époque où il y aura le plus de trafic. Dans les documents officiels je vois que durant les mois d'automne, il n'y a pas plus de 26 pouces d'eau à un ou plusieurs endroits. Tous ceux qui connaissent quelque chose dans le remorquage des barges, ou de la navigation sous voiles, dans des parages comme le détroit de Dixon, savent qu'il est impossible d'avoir des barges suffisamment grandes et construites de manière à naviguer dans ces eaux, et qui pourraient en même temps être d'une utilité quelconque dans une rivière aussi peu profonde que la Stikine. Il est même douteux qu'on puisse construire des barges ou des bateaux à vapeur capables de remonter jusqu'à Telegraph-Creek, d'où l'on veut faire commencer le chemin de fer.

En entendant parler le ministre de l'Agriculture de remorquer des barges de Vancouver à Telegraph-Creek, je pensais malgré moi à la position qu'il occupe dans le cabinet et je me disais qu'il devait ne savoir quoi faire de ses vaisseaux à crème. Comme vous le savez tous, une épidémie de tuberculose s'est déclarée à la ferme expérimentale, il y a quelque temps, et les vaisseaux à crème de l'honorable ministre se rouillent et il faut croire que son projet avait pour but de les utiliser entre Victoria et Telegraph-Creek pour le transport des marchandises dans le Yukon. Voici ce que dit le Star de ce projet de l'honorable ministre :

CELA RESSEMBLE À UNE BALEINE.

Le projet de M. Fisher pour prolonger jusqu'au Canada la route toute canadienne au moyen d'une ligne de barges en forme de baleine (whale-back) entre Wrangel et Victoria est de nature à décourager les troublefête de Washington. Comme originalité et comme audace, il n'y a jamais rien eu de pareil depuis le remarquable voyage des Sages de Gotham. La seule chose qui s'en rapproche, c'est la ligne rapide de M. Dobell, avec ses navires en forme de goulot de bouteille, munis de tous les inconvénients modernes, qui devaient paraliser le commerce des Etats-Unis à raison de 20 nœuds à l'heure. C'était un beau rêve, mais où est la flotte de navires en forme de bouteille? Elle est allée s'échouer sur les récifs d'un marché monétaire brutal et dépourvu de sentiment; elle lutte en vain pour doubler le cap du Désespoir; ou peut-être est-elle à la recherche de ce refuge fabuleux connu des anciens sous le nom de "Nouveau havre de Tarte." Nous ne verrons probablement jamais ni Carcassonne, ni le havre de Tarte, ni les navires de Dobell, mais nous ne verrons jamais une bouteille vide sans songer à Dobell.

Oh! Andrew Blair, Andrew Blair! Si nous pouvions lire au tréfonds de votre cœur pour voir ce que le ministre des Canaux pense de cette extension en forme de baleine de l'absortion pan-américaine connue sous le nom de "route toute canadienne?"

Loin de nous l'intention de dire qu'une barge *whale-back* ne pourrait pas par un temps favorable et la fortune qui sourit aux fous, être remorquée sans accident de Victoria à Fort-Wrangel. Mais après avoir échappé aux dangers de la mer comment éviterа-t-elle les écueils de la douane américaine? L'amendement du sénateur Frye décrète que tout navire venant d'un port canadien et entrant dans la rivière Stikine devra faire une déclaration au percepteur des douanes et se conformer aux règlements qui de temps à autre seront décrétés à Washington.

Il est vrai qu'avec des barges *whale-back* on éviterait le transbordement à Wrangel, mais le gouvernement qui prétend avoir le haute-main sur le transbordement dans la Stikine découvrira probablement "de temps à autre" le moyen de mettre des obstacles aux cargaisons qui ne sont pas transbordées. A quoi servira aux barges en forme de baleine de Fisher d'avoir échappé aux vagues du Pacifique et aux récifs de la côte de l'Alaska, pour venir se faire harponner dans la rivière Stikine par un douanier américain!

Mais nous avons un gouvernement fertile en ressources, et il nous reste encore plusieurs ministres à entendre. Qui sait si le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas un plan pour perfectionner le système des *whale-backs*? Que dirait-on d'un service ballons d'un point du littoral, juste au delà des trois milles des Américains, d'où les *whale-backs* seraient transportés directement à Glenora au moyen de navires aériens en forme de goulots de bouteille?

Sous le rapport du pittoresque et de l'originalité, la route "toute canadienne" promet de décrocher la timbale. Le projet fait des progrès remarquables à mesure qu'il avance. Chaque fois qu'un ministre prend la parole il ajoute ou retranche quelque chose. Lorsqu'ils auront tous finis de parler, cette route comprendra sans doute des transports par chemin de fer, par des barges en forme de baleine, par des bateaux de rivière, par tramway, par traineaux, par tobagan, par chûtes, par bêtes de somme, et peut-être aussi par ballons, sans oublier le passeport américain. Quoi qu'il en soit ce projet promet d'être le plus beau produit de notre gouvernement en forme de goulot de bouteille et de dos de baleine.

C'est un portrait assez fidèle de la position dans laquelle se trouvent les honorables ministres à propos de ce projet.

Avant de terminer, je dirai un mot de l'attitude prise par l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) dans cette affaire. Quand je considère l'énormité des concessions et privilèges accordés à MM. Mackenzie et Mann, je ne puis m'empêcher de croire qu'il a dû mettre la main au contrat. Il était le premier ministre dans la Nouvelle-Ecosse d'un gouvernement qui, il y a quelques années, a livré à un monopole étranger l'exploitation, la gérance et la propriété de vastes terrains houillers appartenant à la province.

Inutile d'entrer dans les détails de cette affaire. Il suffit de dire qu'il y a quelques semaines le ministre des Finances a été obligé de quitter Ottawa pour aller en compagnie du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse en mission à l'étranger, à Boston, dans les Etats-Unis, pour avoir une entrevue avec ce monopole et lui demander de renoncer à des privilèges dont il s'était emparé en vertu d'une loi passée par le gouvernement dont le ministre des Finances était le chef. Ce voyage a été déterminé par le fait que quelques-unes des plus riches mines de houille, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, étaient fermées par ce monopole qui doit son existence au gouvernement Fielding-Murray. En vertu des pouvoirs que la loi lui conférait cette compagnie a fermé deux des meilleures mines qu'elle possède, la mine Victoria, et la mine Gower, privant d'ouvrage des ouvriers

qui faisaient vivre une population d'environ 3,000 âmes. Beaucoup de ces ouvriers avaient placé leurs économies sur des maisons qu'ils espéraient habiter pendant le restant de leur vie, ne se réservant que tout juste de quoi vivre au jour le jour.

La fermeture des mines les a privés d'ouvrage et les a empêchés d'occuper les maisons qui leur avaient coûté tant de sacrifices, sans qu'ils pussent même s'en défaire en aucune manière. Ce n'est qu'à ce moment que l'honorable ministre des Finances a compris la nature du tort qu'il avait causé par cette législation imprévoyante. Il se rendit à Boston et quelques jours après ces malheureux ouvriers apprirent qu'on leur faisait des offres injustes.

M. l'ORATEUR : Je ne voudrais pas interrompre l'honorable député, mais depuis quelque temps je suis à me demander comment ces arguments peuvent se rapporter au débat sur la seconde lecture du bill du Yukon. Si l'honorable député prétend donner cela comme un exemple à l'appui de ses prétentions, j'aimerais voir quel rapport il y a entre les deux questions.

M. McDOUGALL : Mon but est de donner un exemple des conséquences que pourra avoir le projet monstrueux qui nous est soumis. Dans la Nouvelle-Ecosse nous avons fait l'expérience de ce système imprévoyant de mettre les ressources et les propriétés de l'Etat entre les mains de monopoleurs. Ce qui a eu lieu à la Nouvelle-Ecosse est un exemple frappant de ce que produira le contrat qui est maintenant devant la Chambre, s'il est sanctionné.

Ces mines de houille ont été mises en exploitation au prix de centaines de milliers de piastres, fournies en partie par nous et en partie par des capitalistes anglais, et aujourd'hui elles sont sans aucune valeur pour notre population ; ces mines qu'on considéraient autrefois comme l'héritage commun des habitants, sont fermées.

Autrefois, ces mines ne pouvaient pas être louées pour plus de vingt ans, et devaient être exploitées, sous peine de confiscation. Leur exploitation était dans l'intérêt de la population. Mais grâce à la loi passée par le ministre des Finances, que je vois avec plaisir à son siège, un monopole a été constitué pour s'emparer de ces mines pendant une période de 99 ans, et non 20 ans, comme autrefois, et sans la peine de la confiscation.

L'humble prospecteur ou mineur du Yukon se trouvera vis-à-vis MM. Mackenzie et Mann, pour l'exploitation des terrains aurifères, dans la même postion que les mineurs de mon comté vis-à-vis ces monopoleurs.

D'après le présent contrat, MM. Mackenzie et Mann peuvent détenir ces propriétés et les exploiter ou ne pas les exploiter. Le gouvernement accorde-t-il le même privilège au pauvre mineur ou prospecteur qui va là pour faire quelqu'argent et gagner sa vie ? Il perd tous ses droits, s'il ne paie pas une certaine redevance chaque année, s'il ne fait pas une certaine somme de travail, qu'il extraie du minerai ou non. Cela ne ressemble-t-il pas exactement au sort qui est fait aux pauvres mineurs du Cap-Breton qui sont aujourd'hui sans foyers, disséminés par tout le pays, sans amis, sans moyens de subsistance, grâce à la loi votée par la législature de la Nouvelle-Ecosse ?

Avec les anciennes lois ces mines ne pouvaient pas être fermées. Ceux qui les avaient louées devaient les exploiter ou les remettre à la Couronne, qui pouvait les relouer à d'autres disposés à les exploiter. Tout cela est disparu avec le monopole qui a été institué.

C'est pour cela que je me trouve obligé, pour faire profiter la Chambre de notre expérience et pour faire mieux comprendre aux électeurs les conséquences d'un projet comme celui-ci, de citer cet exemple ; et j'espère, M. l'Orateur, que si vous pesez toutes les circonstances, vous serez de mon avis.

M. l'ORATEUR : Je n'ai aucune objection à ce que l'honorable député cite cet exemple, mais je ne voulais pas le laisser discourir sur une foule de questions étrangères au débat. Son exemple est assurément bien choisi.

M. McDOUGALL : Je considère ce marché, M. l'Orateur, comme étant imprévoyant. Je le considère comme un marché ridicule, parce que le gouvernement n'a pas demandé de soumission pour construire ce chemin, et n'était pas revêtu de l'autorité nécessaire pour conclure un pareil marché. Je vais plus loin ; je dis que ce marché est une affaire de spéculation, parce que le gouvernement est incapable de nous dire si ce qu'il donne pour payer le coût de ces travaux vaut cinq ou cinquante ou cinq cents millions. Il ne peut citer aucun chiffre, bien que nous ayons devant nous le rapport d'ingénieurs compétent qui indique le coût de cette entreprise. L'honorable député de Québec (M. Dobell) a fait allusion hier, au cours de son discours, au fait que le gouvernement ne pouvait s'assurer de ce que coûterait ce chemin. Or, je prétends que le gouvernement a à sa disposition les mêmes moyens pour s'assurer du coût approximatif de ce chemin, que ceux dont il peut disposer quand il s'agit de savoir ce que coûtera la construction d'un ouvrage de cette nature dans toute autre partie du pays. Aucun gouvernement ne peut s'assurer de ce que coûtera l'exécution d'une entreprise de cette natûre dans n'importe quelle partie du Canada, autrement que par les estimations préparées par des ingénieurs compétents, et c'est ce qui a été fait dans le cas actuel. Ce marché est imprévoyant parce qu'il ne contient aucune garantie que ce chemin sera exploité dans l'intérêt public. Il est monstrueux, parce que le gouvernement y accorde des concessions telles qu'il ne peut lui-même en estimer la valeur. C'est un outrage à l'adresse du peuple canadien, en ce sens que ce contrat lui enlève quatre ou cinq millions d'acres des riches terrains aurifères du Yukon, sur lesquels sont aujourd'hui fixés les yeux, non seulement du peuple de ce pays, mais je pourrais dire sur lesquels sont fixés les yeux de toutes les nations de l'univers.

Ce marché est injustifiable, et voici pourquoi, il est destiné à mettre à la disposition de ceux qui désirent pénétrer dans cette région les moyens de transport nécessaires et il réalise ce projet, en leur procurant un chemin de fer qui a à peine 150 milles de longueur. Comme je l'ai expliqué hier, il faudrait environ vingt-deux jours à un homme qui partirait de la région du Canada que j'habite pour se rendre au Klondike, et cette gigantesque entreprise du gouvernement pour laquelle il sacrifie les plus riches terrains aurifères de cette région, n'offrira pour tout avantage à cet homme, d'après le calcul du ministre de l'Intérieur lui-même, qu'un trajet en wagon de cinq heures. J'avais

estimé que ce trajet durerait environ quinze heures et même en supposant qu'il en serait ainsi, voilà tous les avantages que procurerait cette entreprise monstrueuse, quinze heures à déduire de vingt-deux jours.

Etant donné ces faits, je croirais manquer à mon devoir à l'égard de mes électeurs et du peuple de ce pays, si je ne condamnais pas ce contrat.

Comme je l'ai dit hier, s'il s'agissait de mes affaires personnelles, je commencerais par construire un chemin de voiture pour répondre aux exigences du moment, parce que même si ce chemin de fer est construit pour le 1er de septembre prochain, nous ne pourrons l'exploiter que durant seize ou dix-sept prochains mois. C'est pour cela que, considérant la chose au point de vue des affaires, je me contenterais pour le présent de construire un bon chemin de voiture, établissant ainsi un moyen de communication dont on pourrait se servir durant cinq mois, à cette époque la saison tirerait à sa fin, et le gouvernement aurait suffisamment le temps d'adopter un meilleur mode de transports, s'il croyait la chose nécessaire. De la clôture de la navigation qui a ordinairement lieu en octobre jusqu'au mois de mai suivant, ou même jusqu'au 1er de juin, il n'y a pas de moyen de communication possible au delà de ces 150 milles de chemin de fer, soit que l'on veuille pénétrer dans cette région ou en sortir. S'ils essaient, en employant tous les moyens possibles de se rendre de la ville de Dawson jusqu'à la tête de ligne du chemin de fer au lac Teslin, où s'ils atteignent la rivière Stikine à Telegraph-Creek, ils peuvent arriver à un moment où il y a trop de glace dans la rivière pour permettre à aucun bateau de la descendre. La route est soumise à tous ces désavantages et à tous ces inconvénients, et par conséquent, de la fermeture de la navigation l'automne prochain jusqu'à son ouverture en 1899, nous ne pouvons espérer retirer de bénéfice de ce chemin de fer.

Même si le gouvernement était disposé à abandonner ce contrat et à chercher un autre moyen de résoudre la question, je ne serais pas prêt à appuyer la proposition de M. Hamilton Smith et à lui accorder une subvention aussi considérable que celle qu'il demande pour construire ce chemin; c'est-à-dire, que je ne serais pas disposé à aller jusqu'à déclarer, même avec les renseignements que nous possédons sur les bénéfices que nous devrons retirer de l'exécution de cettre entreprise, que j'approuvrais un contrat qui serait conclu avec Hamilton Smith et par lequel ce dernier s'engagerait à exécuter l'ouvrage pour un quart du montant qui est accordé par ce contrat à Mackenzie et Mann. Je crois que le meilleur moyen de relier les plus importantes régions du Canada à ce vaste territoire du Yukon, est de construire un chemin de fer qui partira d'un endroit quelconque dans les territoires du Nord-Ouest, et dont on pourra se servir durant toute l'année.

Je suis disposé à aller aussi loin que n'importe quel député de la gauche dans le but d'aider à la construction d'un chemin de fer qui se rendra dans cette région, et je serais prêt à appuyer de mon vote toute mesure du gouvernement qui accorderait l'argent nécessaire pour la construction du chemin. Pourquoi? Parce que ce chemin de fer nous mettrait en communication journalière avec cette région, et qu'il offrirait aux voyageurs venant de toutes les parties de l'univers les moyens de se rendre au Yukon, enfin parce qu'il permettrait à nos cultivateurs d'expédier leurs produits alimentaires dans cette région minière où des quantités considérables seront requises, et c'est là pour moi la raison la plus importante en faveur de ce projet.

On a besoin même actuellement au Yukon d'une quantité énorme de produits de cette nature. Qui va les expédier et comment va-t-on les envoyer par voie de la rivière Stikine? Dans ce cas, il faudra les transborder quatre ou cinq fois, augmentant ainsi les taux de fret et par suite le coût de ces produits alimentaires, et même après que le chemin de fer sera construit, tel que le veut ce contrat, les substances servant à l'alimentation ne seront guère à meilleur marché dans cette région qu'aujourd'hui. Je dis qu'il est du devoir des honorables membres de cette Chambre d'étudier cette question en se plaçant au point de vue des affaires, et de la traiter comme s'il s'agissait de régler leurs affaires personnelles. Ils sont chargés de défendre les intérêts des différentes classes de la société, les intérêts des cultivateurs, des fabricants, et de tous les producteurs en général, ils ne doivent pas oublier que cette région inculte doit obtenir du dehors toutes les choses nécessaires à son alimentation, et par conséquent ils doivent s'efforcer d'ouvrir ce marché au peuple canadien qui produit toutes les choses dont on a besoin dans cette partie du pays. Ayant cet objet en vue, il est donc du devoir des honorables membres de cette Chambre de chercher les meilleurs avantages possibles pour ouvrir cette région au peuple et aux producteurs canadiens, et en même temps réduire le coût des produits alimentaires dans cette partie du pays, dont les prix exorbitants font la ruine de ceux qui s'y rendent pour chercher fortune. Etant donnés ces faits, je ne puis faire autrement que de voter contre la mesure qui est actuellement soumise à la Chambre, ou toute mesure de cette nature qui pourra être présentée par le gouvernement, et en agissant ainsi, je crois m'acquitter de mon devoir, non seulement à l'égard de mes électeurs, mais à l'égard de tout le peuple canadien.

M. MACDONALD (Huron): Il y a déjà plus d'une demi-heure que l'honorable préopinant s'efforce d'en arriver à une conclusion et je le félicite d'y avoir enfin réussi. Je suis de plus convaincu que vous-mêmes, M. l'Orateur, ainsi que les honorables membres de cette Chambre, éprouvez la même joie que moi. Il me fait plaisir de rencontrer un homme actif, et de le voir se remuer lorsqu'il peut en retirer certains bénéfices, mais je n'aime pas a le voir dépenser cette activité à des choses inutiles.

J'ai l'intention de faire quelques remarques aussi brèves que possible sur cette question du Yukon, et en particulier sur la question du chemin de fer du Yukon. Ce n'est que tard l'été dernier que le mouvement vers cette région a commencé; et ce n'est pas avant la fin de juillet que nous avons entendu parler du Yukon. Nous savions, il est vrai, que de l'or avait été découvert dans cette région depuis 1880, mais le véritable mouvement n'a commencé que vers le mois de juillet de 1897, et par conséquent la saison était bien avancée lorsque le gouvernement a réussi à conclure certains arrangements. Je suis convaincu que le pays félicitera le gouvernement de l'énergie, de l'initiative et de la promptitude qu'il a déployées dans l'accomplissement des devoirs qui lui incombaient.

Il a d'abord commencé par adopter des règlement miniers applicables à cette région. La chose était nécessaire, et le gouvernement a agi sagement en établissant ces lois qui sont destinées à rapporter au trésor public certains bénéfices provenant de cette partie du pays. C'est aussi cet objet qu'il a eu en vue en se réservant la propriété de chaque bloc alternant, de façon que si une riche découverte est faite quelque part le gouvernement pourra s'attendre à être remboursé en grande partie.

En deuxième lieu, le gouvernement a pris les moyens nécessaires pour protéger la propriété, les personnes et la liberté dans cette région, et il a envoyé le major Walsh et un détachement de police pour y maintenir l'ordre et y faire respecter la loi. Plus tard, le ministre de l'Intérieur a traversé le continent et est allé se rendre compte par lui-même de la condition réelle de cette partie du pays, vers lequelle se dirigeait une si grande foule. Il se rendit à Dyea, Skaguay et à différents autre endroits, pour comprendre et connaitre les nécessités de la situation. Non seulement il s'est rendu jusqu'aux endroits que je viens d'indiquer, mais j'ai compris qu'il avait remonté la rivière Stikine, pour s'assurer autant que possible de la navigabilité de ce cours d'eau : et lorsque l'on résolut de se préparer à faire face aux besoins du mouvement général qui se dirigeait vers cette région, l'automne tirait à sa fin. Le gouvernement, une fois convaincu qu'un chemin de fer était necessaire, déploya toute l'énergie et l'activité que l'on peut raisonnablement attendre de tout groupe d'hommes. Il y a plusieurs points, sur lesquels je crois que les deux partis qui composent cette Chambre, sont d'accord. Nous admettons tous la nécessité qu'il y a de construire un chemin de fer. Je suppose que les trois quarts des honorables membres de la gauche sont convaincus qu'il est nécessaire de construire ce chemin de fer, afin d'obtenir le commerce de cette région pour le peuple canadien, et pour procurer des moyens de communication plus facile que ceux qui existent actuellement à ceux qui pénètrent dans cette lointaine région.

Le chef actuel de l'opposition a déclaré, alors qu'il était dans l'ouest, libre d'agir à sa guise, hors du contrôle des mesquineries de parti, occupant une position bien plus enviable que celle dans laquelle il se trouve aujourd'hui, et envisageant les questions au point de vue de l'intérêt du peuple canadien—il a déclaré, dis-je, en parlant de la nécessité qu'il y avait de construire ce chemin de fer, " la chose est d'une importance vitale." " Elle est absolument nécessaire dans les meilleurs intérêts du pays." Voilà ce qu'il pensait de ce projet, alors qu'il n'était pas contrôlé par les partis d'ici à cause des élections qui avaient lieu dans la province de l'Ontario.

L'honorable député (sir Charles Tupper), paraît-il, s'est rendu auprès du ministre de l'Intérieur et lui a fait sentir la nécessité de prendre à bref délai les mesures nécessaires pour assurer le commerce du Yukon aux marchands canadiens, avant qu'il soit détourné du pays et qu'il prenne un autre cours. L'honorable député (sir Charles Tupper) a dit au ministre de l'Intérieur que s'il prenait une décision sur-le-champ, il aurait l'appui non seulement du parti conservateur, mais du pays tout entier. Or, à son retour de l'ouest, et avant d'avoir rencontré les politiqueurs en question, l'honorable député, au cours d'une entrevue à Montréal, parla en véritable homme d'Etat, en vrai canadien, en un mot d'une façon digne de la position élevée qu'il occupe, à titre de chef de son parti ; et il se prononça en faveur de la construction immédiate de ce chemin de fer. Ce n'est qu'après le retour en Chambre de l'honorable député (sir Charles Tupper) qu'un cosmopolite, attaché à la rédaction du *World* le mit sur la sellette, pour avoir agi de cette façon.

Or, savez-vous, M. l'Orateur, la raison alléguée par ce cosmopolite, pour se justifier d'avoir condamné le chef de l'opposition ? Une raison de politiqueur, comme je le ferai voir, en citant un ou deux paragraphes du discours qu'il a prononcé en cette circonstance. Ce prétendu cosmopolite commence par déclarer que son chef a fait un faux pas, en ne consultant pas d'abord son parti, et disons ici, en passant, que son chef, en s'imaginant pouvoir élever son parti jusqu'à la hauteur de ses propres vues, s'est grandement trompé ; puis il fait une déclaration prouvant qu'il ne s'inspire ni des intérêts du Canada dans son ensemble, ni des intérêts des voyageurs qui luttent dans les défilés des montagnes, pour se rendre dans ce lointain pays, mais qu'il ne songe qu'aux intérêts du parti conservateur de la province de l'Ontario.

M. MACLEAN : Ecoutez ! écoutez ! Quarante-sept contre quarante-six !

M. MACDONALD (Huron) : L'honorable député admet donc lui-même qu'il n'est qu'un simple politiqueur, et qu'au lieu de se préoccuper des intérêts du Canada, il n'a qu'une seule mission à accomplir ici : celle de mettre à exécution le pacte scellé à Toronto, il y a quelques mois, à l'époque de la formation de l'union conservatrice, lorsque sir Charles Tupper et M. Whitney convinrent de se prêter mutuellement main forte, et que les conservateurs se montrèrent parfaitement disposés à sacrifier les intérêts de tout le pays, afin que les députés fédéraux travaillassent dans l'intérêt du parti conservateur dans la province de l'Ontario. Voici donc ce que dit le *World*, et il est facile de voir le but qu'il poursuit :—

Ce qui a le plus frappé les conservateurs de l'Ontario, c'est la hâte indécente qu'on a apportée, à la dernière session de la législature de l'Ontario, à voter deux subventions qui, comme nous l'avons appris depuis, tournent au bénéfice des entrepreneurs du chemin de fer du Yukon. Les conservateurs de l'Ontario sont découragés.

Ajoutons, entre paranthèses ici, que les conservateurs sont encore plus découragés aujourd'hui qu'ils ne l'étaient alors.

Ils comprirent qu'il existait une certaine relation entre les subventions votées à Toronto et le coup du Yukon à Ottawa et en perspective des élections qui se préparaient dans la province, ils (les conservateurs) s'attendaient à voir l'opposition à Ottawa dénoncer l'iniquité de toutes ses transactions. Au lieu de cela, cependant, ils virent le chef de l'opposition mettre tout l'empressement possible à approuver la politique de ses adversaires.

M. l'Orateur, si l'écrivain du *World* avait à cœur les intérêts du Canada, il aurait cherché à prouver que la politique de ses adversaires était condamnable et que le chef de l'opposition avait tort d'approuver cette politique. Or, il n'a nullement cherché à prouver cela, mais il s'est contenté de dire que le chef de l'opposition n'aurait pas dû suivre la ligne de conduite qu'il a tenue, et pourquoi cela ? Parce que les élections de l'Ontario approchaient et qu'en approuvant la politique du gouvernement libéral d'Ottawa, le chef de l'opposition prenait une

attitude de nature à jeter le découragement parmi ses amis de Toronto.

Voilà bien l'écrivain cosmopolite du *World*, incapable de s'élever au-dessus du niveau ordinaire. Manquant de l'envergure de l'homme d'Etat et ne travaillant que dans l'intérêt d'une certaine partie du pays, il a blâmé et réprimandé son digne chef—digne, au moins, cette fois-ci—pour avoir placé les intérêts du pays au-dessus de ceux du parti conservateur de la province de l'Ontario. Et remarquons ici, M. l'Orateur, que les libéraux de l'Ontario ont été portés au pouvoir, cette année, à une majorité absolue à peu près égale à celle obtenue par eux il y a quatre ans.

Quelques VOIX : Oh !

M. MACDONALD (Huron) : Les libéraux de l'Ontario furent portés au pouvoir, il y a quatre ans, à une majorité absolue de quatre voix, et aujourd'hui il reprennent le pouvoir à une majorité absolue de plus de quatre voix.

M. MACLEAN : Non pas.

M. MACDONALD (Huron) : Et avant deux mois ils auront une majorité absolue de dix voix.

M. MACLEAN : "Nous allons battre Whitney."

M. MACDONALD (Huron) : M. l'Orateur, il est une autre disposition du bill débattu, en faveur de laquelle il y a unanimité d'opinion : c'est que, dans la mesure du possible, la route doit être entièrement canadienne. La chose n'est peut-être guère possible en suivant la route qui a été choisie ; mais voici que ce qu'a déclaré le chef de l'opposition, alors qu'il pouvait parler en toute liberté sans subir la pression des personnes de son entourage qui, au lieu de bons conseils, ne lui en donnent que de mauvais :

Il n'y avait qu'une seule et unique route à choisir ; c'est celle suivant le cours de la rivière Stikine, puis partant de Telegraph-Creek pour se rendre au lac Teslin.

Plusieurs députés, je le sais, ne se rangent pas à cet avis, et disent qu'il existe probablement une meilleure route, et l'honorable préopinant (M. McDougall) a été jusqu'à dire que la navigabilité de la rivière Stikine était d'une nature fort problématique. J'ignore ce qui en est, et je dois m'en rapporter à l'avis de ceux qui ont voyagé par cette route, or, ceux qui ont fait l'historique de la navigation de la rivière Stikine, nous disent qu'elle est navigable depuis nombre d'années. On sait qu'à l'époque des découvertes d'or dans la contrée du lac Dease qui se trouve à quelques milles de Telegraph-Creek, des vaisseaux de fort tonnage ont souvent remonté et descendu cette rivière, dans le cours de l'année. D'après M. Jennings, elle est navigable, une grande partie de l'année pour des bateaux à vapeur de fort tonnage, et sauf deux où trois endroits qui auraient besoin d'amélioration, sa navigation est tout à fait praticable, pour des bateaux à vapeur construits dans le but de naviguer sur les rivières et plus solidement bâtis que ceux qui ont déjà fait le service sur cette route.

On nous dit que nous allons nous trouver, dans une large mesure à la merci des Etats-Unis, puisque cette rivière passe en partie à travers le territoire en litige, territoire dont les Etats-Unis sont actuellement en possession. S'il arrive qu'il faille nous soumettre à la réglementation du gouvernement des Etats-Unis, cela est dû aux bévues commises par le chef du parti conservateur, qui aurait dû donner les renseignements voulus aux commissaires réunis à Washington en 1871, et s'opposer à tout empiétement sur nos droits relativement à la navigation de la rivière Stikine.

Quant à savoir si nos droits à la navigation de cette rivière recevront quelque atteinte, c'est là une question laissée à la décision des hommes de loi ; toutefois, en comparant le texte des deux traités, j'en suis venu à la conclusion que depuis le traité de Washington, nous sommes plus sous la dépendance des Etats-Unis que nous ne l'étions auparavant. Lisons l'article du traité anglo-russe relatif à ce sujet :

Il est convenu que les sujets de Sa Majesté britannique, de quelque part qu'ils viennent, soit de l'océan ou de l'intérieur du continent, auront pour toujours le droit de naviguer librement et sans aucune restriction quelconque sur toutes les rivières qui dans leur course vers l'océan Pacifique traversent la ligne de démarcation sur la ligne côtière décrite dans la clause 3 de la présente convention.

Cet article du traité nous donnait certains droits de propriété, et nous jouissons de tous les droits que possédait le propriétaire même de ces rivières. Nous en jouissions sans entrave ; nous n'étions soumis à aucune réglementation quelconque ; nous avions autant de pouvoirs que si les rivières eussent été notre propriété. Or, en 1871, tout cela a été changé de façon à nous enlever les droits de propriété et à ne nous laisser que les droits commerciaux, ce qui, à mon avis, est fort différent. L'article 26 du traité de Washington contient la stipulation que voici :

La navigation des rivières Yukon, Porc-Epic et Stikine, en amont et en aval, jusqu'à la mer, demeurera à tout jamais libre et ouverte au commerce pour les sujets de Sa Majesté britannique et les citoyens des Etats-Unis, mais assujétie aux lois et règlements de l'un ou l'autre pays (pour la portion comprise sur le territoire respectif) qui ne sont pas incompatibles avec ce privilège de libre navigation.

Sir John Macdonald était notre représentant, lors de la négociation de ce traité. C'est lui qui aurait dû donner aux commissaires les renseignements voulus relativement au traité déjà existant et aux droits de propriété qu'il nous conférait. S'il n'avait nullement été fait mention de la rivière Stikine au traité de Washington, nous aurions aujourd'hui plus de pouvoirs relativement à sa libre navigation que nous n'en avons. S'il existe en ce moment des embarras, la responsabilité en retombe, non pas sur le gouvernement libéral, mais sur le parti conservateur, qui a failli à son devoir, dans ces circonstances.

M. l'Orateur, il est un autre aspect de la question débattue, sur laquelle il semble ne pas exister de divergence d'opinions : c'est que la construction de ce chemin de fer sera tres avantageuse au pays. Mes honorables collègues conviendront que, si nous tenons à tirer profit des richesses du Yukon, il nous faut avoir accès à ce pays et y transporter les produits de nos fabriques et de notre agriculture ; autrement, ce sont les Etats-Unis et les autres pays qui bénéficieront de ces avantages. Par conséquent, il nous faut construire ce chemin à bref délai, et établir une route nationale qui assurera à notre peuple le commerce de ce pays. L'honorable chef de l'opposition, dans ses moments de franc-

parler, a exprimé une opinion très logique et très sensée à cet égard :

J'ai cru de mon devoir, à titre d'homme public, d'adopter l'attitude que j'ai prise, car il y a certaines questions qui doivent primer sur toutes les considérations de parti.

L'honorable député d'York-est (M. Maclean) est d'avis, au contraire, que le parti doit tout primer. L'honorable chef de l'opposition ajoute :

Quand il s'agit de savoir si c'est Seattle ou quelque autre port des Etats-Unis, ou bien Victoria ou Vancouver qui serviront de base d'approvisionnement, le parti doit céder le pas à l'intérêt public.

Certes, voilà une sage doctrine ; voilà l'attitude qui s'impose à tout homme d'Etat ; voilà l'attitude que doit adopter tout député fédéral, ayant mission ici de représenter la nation dans son ensemble. Mais, il est fâcheux d'ajouter que l'honorable chef de l'opposition, après avoir pris son envolée vers de si sublimes hauteurs, est redescendu au niveau de ses partisans, impuissants à suivre son vol ; et après avoir été discipliné en caucus, le pauvre vieillard a dû revenir à résipiscence et se mettre à la remorque de l'écrivain du *World*.

On nous dit que le gouvernement aurait dû soumettre l'entreprise en question à la concurrence publique. S'il est une chose parfaitement connue de tout le pays, et que je savais moi-même, bien que je ne sois pas entrepreneur, c'est que le gouvernement se proposait, au cours de cette année, de construire un chemin de fer au Yukon ; et assurément tout entrepreneur, possédant ce renseignement, se serait mis en communication avec le gouvernement à ce sujet. Tous les entrepreneurs canadiens savaient tout aussi bien que Mackenzie et Mann qu'on allait construire cette voie ferrée. M. Hamilton Smith, le prétendu représentant des Rothschild, d'Angleterre, et qui avait, disait-on, l'appui de capitalistes éminents, jusqu'à concurrence de £20,000,000 sterling, ce monsieur, dis-je, savait qu'on allait construire ce chemin. Il est allé à Montréal ; il s'est même rendu à Ottawa, et, s'il eût désiré sérieusement obtenir l'entreprise, peut-on supposer qu'il ne se serait pas mis en communication avec le gouvernement, soit par correspondance, soit personnellement ! Tout entrepreneur, se trouvant dans la position où se trouvait M. Smith, tenant à obtenir cette entreprise, ne se serait-il pas mis en communication avec le gouvernement ? Ne lui aurait-il pas soumis, dans une certaine mesure, ses conditions, et annoncé, soit par lettre, soit personnellement, qu'il était prêt à entreprendre les travaux, et qu'il avait l'appui financier nécessaire pour l'exécution de l'entreprise. La supposition est tellement absurde, qu'on ne saurait raisonnablement supposer que ce monsieur fût sérieux et que sa proposition ait été faite de bonne foi.

Mais, dit-on, il aurait fallu stipuler au contrat le tarif du transport. Est-il jamais arrivé qu'en accordant une subvention à une voie ferrée quelconque, on y ait stipulé le tarif du transport ? Je défie les honorables députés de la gauche de m'en signaler un seul exemple. On nous a dit, aujourd'hui, que dans le contrat du chemin de fer canadien du Pacifique, l'on avait inséré une stipulation relative au tarif du transport ; or, le parti conservateur devrait rougir aujourd'hui d'avoir établi ce précédent, puisque cela permet à la compagnie d'imposer des taux que, sans cela, il lui serait impossible d'exiger. Il est stipulé au contrat en

M. MACDONALD (Huron).

question que, jusqu'à ce que la compagnie puisse gagner 10 pour 100 de ses capitaux engagés, il ne sera pas loisible au Gouverneur en conseil de toucher à son tarif.

L'écrivain du *World* en conviendra, j'en suis sûr : son parti a commis une grande faute, à cette époque. Il faudrait, nous dit-on, stipuler ce tarif au contrat ; mais, le gouvernement n'a-t-il pas ce tarif en mains ? Après avoir fait un calcul raisonnable, en tenant compte du volume du trafic dans ce pays, des difficultés et des frais d'exploitation du chemin, le gouvernement ne pourra-t-il pas établir d'une façon assez juste le tarif exigible, afin de permettre aux entrepreneurs de retirer un profit raisonnable des capitaux placés dans leur entreprise ? Nous pouvons espérer en toute confiance que le Gouverneur en conseil ne permettra pas à la compagnie d'imposer des péages exorbitants. Mais les entrepreneurs, s'écrie-t-on, vont réaliser des profits exagérés ! C'est l'honorable député d'York (M. Wallace), si je ne me trompe, qui s'est posé, ces jours derniers, un problème si vaste et si étendu, que tous les chiffres de l'arithmétique ne suffiraient pas à le résoudre. Les chiffres, dit-on, ne mentent jamais, mais il arrive souvent à ceux qui s'en servent de mentir. On peut tout faire dire aux chiffres, et à moins de travailler sur des données sûres, les calculs ne sont que pures conjectures.

L'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall) au lieu de dire qu'il se rendrait 200,000 personnes au Yukon, nous a déclaré que le chemin de fer ne pouvait transporter que 20,000 ou 30,000 voyageurs, cette année, or, si le calcul de l'honorable député d'York est exact, celui de l'honorable député du Cap-Breton doit être entièrement erroné, et je laisse à ces messieurs le soin de choisir la corne du dilemme qui leur ira le mieux.

Une autre objection soulevée contre ce contrat est que nous donnons trop de terres aux entrepreneurs. Les orateurs de la gauche ont répété à l'envie que nous donnons la moitié du pays. Mais en est-il un seul qui ait spécifié la quantité de terres qu'il faille, à leur avis, donner pour la construction du chemin ? Est-ce la moitié, ou bien les trois quarts de cette quantité ? Il est impossible d'apprécier la valeur de ces terres. Elles peuvent avoir une grande valeur, ou ne valoir rien du tout. Rappelons-nous ce qui s'est passé dans tous les pays producteurs d'or, en Californie, en Australie, en Colombie anglaise et partout ailleurs et l'on verra que ces riches terrains aurifères se réduisent à quelques poches dispersées ça et là, et ces poches une fois épuisées, le reste du pays ne vaut guère la peine d'être exploité. Par conséquent, une forte proportion de ces 3,750,000 acres de terres se trouve exactement dans la situation des terrains des autres districts miniers de la Colombie anglaise.

On soulève une autre objection : le gouvernement, dit-on, n'a pas adopté le meilleur mode de choisir les terrains. Mais est-ce qu'un seul de ces honorables députés a indiqué ou suggéré un meilleur système ? Nous avons adopté un double système. On peut établir une ligne de base, en suivant le cours des rivières et choisir les terrains le long de cette ligne, sur une étendue de trois milles de chaque côté de cette ligne. Puis, le gouvernement aura le choix de chaque section alternante. Alors, n'est-il pas probable que le gouvernement puisse choisir des terrains aussi riches que ceux de la compagnie ? Personne ne voudrait que la compagnie n'eût que des terrains non aurifères, et par

conséquent, le choix de terrains en suivant le cours des rivières est tout aussi juste pour l'un que pour l'autre, et voilà précisément le mode de partage que nous avons tenu à établir. En deuxième lieu, on peut prendre comme ligne de base une ligne commençant à un point quelconque et allant de ce point dans une direction franc nord, est, sud et ouest. On a dit, l'autre soir, qu'une semblable ligne de base comprendrait toute l'étendue de la rivière ou de la crique sur le parcours desquelles l'or se rencontre davantage. Or, peut-on supposer que la Providence soit venue en aide à Mackenzie et Mann et ait fait couler les criques dans une direction nord, sud, est ou ouest? J'ai toujours compris que les ruisseaux et les rivières dans les pays montagneux faisaient autant de détours que le serpent en fait en rampant sur le sol. Par conséquent, il est aussi probable que l'un de ces points se trouvera dans les limites de terrains choisis par le gouvernement que dans celles des terres des entrepreneurs.

Cet argument, à mon avis, n'est donc pas probant, et, en outre, les honorables députés de la gauche n'indiquent nullement de mode plus parfait pour le choix des terrains.

On sait que la compagnie doit être en mesure de réaliser de grands bénéfices, si elle veut se rembourser des capitaux engagés dans son entreprise. D'après l'estimation de M. Jennings, le coût du chemin de fer s'élèvera à près de $4,000,000. Je ne veux pas exprimer d'avis contraire au sien, mais, à mon avis, tout bien pesé, et le coût de la main-d'œuvre, et celui du transport des matériaux sur place, et la température qui règne dans cette région, l'on constatera que les dépenses excéderont de beaucoup l'estimation de M. Jennings dans son rapport. C'est là, sans doute, le secret de l'avenir, mais, outre le coût du chemin de fer, il faut se rappeler qu'il y a encore celui de l'établissement de tout un service de bateaux à vapeur sur le lac Teslin et sur les rivières Hootalinqua et Lewes, de sorte qu'aux $4,000,000 que coûtera la construction du chemin de fer, il faut ajouter $2,000,000 pour la construction des bateaux à vapeur, ce qui portera à $6,000,000 la totalité des capitaux engagés dans l'entreprise. Voici un autre fait qu'il ne faut pas perdre de vue : c'est que ces capitaux resteront improductifs pendant six mois de l'année, et que leur puissance de production ne dure que cinq mois, de sorte qu'il faut considérer le revenu de ces cinq mois comme l'équivalent de l'intérêt sur le placement pendant une année.

Puis, il faut bien convenir que cette fièvre ne s'éternisera pas. L'histoire de ce pays ne dérogera pas à celle des autres pays aurifères. Nous avons bien entendu parler, ces quelques derniers mois, des immenses quantités d'or découvertes au Klondike, dans les criques Eldorado et Bonanza. Nous avions déjà auparavant entendu et lu de semblables récits, et nous savons parfaitement qu'en 1858, lorsque la fièvre de l'or éclata à la Colombie anglaise, et qu'on trouva de l'or sur les rivières Fraser, Thompson et Colombie, il accourut des mineurs de toutes les parties du monde. Il ne s'y rendit pas moins de 30,000 personnes de la Californie, pendant un été, et Vancouver s'éleva en quelques jours.

Il vint du littoral du Pacifique assez de monde pour transformer la terre ferme en colonie, du jour au lendemain. Ces mineurs remontèrent le cours des rivières à la recherche de l'or, et, cependant, pendant ces trois années, les découvertes d'or s'élevèrent à peine à trois millions de dollars, et de fait, pendant les vingt ou trente années dernières, on a découvert dans ce voisinage fort peu d'or, et certainement pas en quantités rémunératrices. Cette histoire se répétera sans doute au Yukon, d'ici à quelques années.

Rappelons-nous encore l'excitation qui se produisit dans le district de Caribou en 1861, alors qu'il afflua dans cette contrée des centaines de mille personnes de toutes les parties du monde. Il s'y est rencontré des ruisseaux tout aussi remarquables par leur production d'or que le sont les criques du Yukon cette année. Il s'est découvert, dans les criques Lightning et Williams, autant d'or qu'on en a trouvé au Yukon jusqu'aujourd'hui, et il s'y trouvait d'autres criques tout aussi riches. Or, qu'est-il advenu de ce district aurifère de Caribou? Il n'en est plus question.

Il ne s'y trouve plus que quelques mineurs, et si nous avions construit un chemin de fer dans cette contrée, il n'aurait pas plus de valeur aujourd'hui que les vieux rails de la voie. Rappelons-nous encore l'histoire des découvertes d'or autour du lac Dease, à proximité du Yukon actuel, et qui est à la source de la rivière Stikine. En 1872, il s'est aussi fait une course à l'or dans cette partie du pays, et les voyageurs transportaient leurs provisions par la rivière Stikine. On y découvrit beaucoup d'or, environ 6 millions de dollars. Dans les montagnes Cassiar, le même fait s'est répété ; on en a extrait quatre millions de dollars, et la fièvre a disparu avec les mineurs. Et qui nous dit que la même chose ne se répétera pas au Yukon? J'en ai la certitude, en moins de dix ans, et même de cinq ans, toute cette fièvre aura disparu, et au lieu de voir affluer vers ce pays des milliers, des dizaines de mille mineurs, il n'y se trouvera plus que quelques centaines de mineurs à la recherche de l'or, comme cela se voit aujourd'hui dans le district de Caribou. La production totale de l'or des mines de la Colombie anglaise, ces trente-huit années passées, a été de $57,500,000, soit environ $1,500,000 par année. Voilà le résultat des travaux de milliers de mineurs dans ce pays. Je le dis encore, l'histoire du passé va se répéter au Klondike. Dans ces temps de fièvre, le langage se ressent de l'excitation des esprits. On est porté à décupler, à centupler les choses. La même chose s'est produite, il y a quelques années, relativement à la propriété foncière à Winnipeg. Il se vendit alors, au prix de $20,000 ou de $30,000, des propriétés qu'on aurait pu acheter depuis pour le dixième de ces sommes. Montréal et Toronto ont éprouvé à peu près la même chose. Et aujourd'hui, on exagère au delà de toutes les bornes la valeur de ce pays du Yukon. Depuis dix-huit ans que l'or a été découvert au Yukon, la production ne s'est guère élevée qu'à $4,100,000. Cette année, je suppose, la production a été plus forte que d'habitude, et elle pourra peut-être égaler celle de la Colombie anglaise, mais je doute fort qu'elle la surpasse.

Il ne faut pas oublier, non plus, que si nous donnons à Mackenzie et Mann, une grande étendue de terrains, ils n'auront l'or qu'après avoir exploité leurs claims, et on a constaté qu'il faut, en moyenne, dépenser $1.25 pour produire une piastre en or. Ils pourront faire de riches découvertes dans certains endroits et ne rien trouver dans d'autres, et la moyenne sera très modérée, et il serait déraisonnable de s'attendre à ce qu'ils réalisent des béné-

fices aussi considérables que l'ont prétendu certains orateurs de l'opposition.

Mon opinion est qu'on n'entendra plus parler du district du Yukon dans quinze ans, et alors, le chemin de fer qui aura été construit par ces entrepreneurs n'aura plus aucune valeur, et cette route sera abandonnée ; à peine quelques gens s'y rendront à pied comme cela se pratique aujourd'hui pour le Caribou. Nous voulons un chemin de fer immédiatement, avant que la fièvre soit calmée, afin d'attirer la masse des voyageurs par cette voie et de s'emparer du trafic et du transport des provisions.

J'en conclus donc que le gouvernement ne pouvait pas attendre, même jusqu'à l'ouverture des Chambres, car cela aurait retardé la signature du contrat et rendu impossible la construction du chemin pour cette année. Nous aurions perdu toute une saison, les voyageurs et les marchandises auraient été transportés par voie des Etats-Unis, et l'an prochain, les Américains auraient eu une ligne en exploitation et il aurait été impossible de détourner le commerce du côté des centres canadiens.

Tout en donnant ces terrains aux entrepreneurs, nous n'augmentons en rien les dettes de l'Etat. Nous voulons que le Yukon paie pour le Yukon et ne pas demander à la population des autres provinces de payer le coût de ce chemin de fer. Des milliers et des millions d'entre nous ne recueilleront jamais une parcelle d'or dans ces régions lointaines, et cependant, en prenant certaines dispositions pour diriger le commerce de notre côté, nous pouvons en faire bénéficier un grand nombre de ceux qui n'y iront pas. Nos industriels auront tout à y gagner, si nous agissons activement et promptement pour mettre à exécution le projet que nous avons en vue. Le fait est que nos manufactures se préparent actuellement en vue de cette éventualité. Elles sont prêtes à fournir tout ce qu'il faut pour cette contrée. Nos chemins de fer y gagneront aussi, car la plus grande partie des marchandises qui entreront dans le Yukon sera expédiée par les chemins de fer canadiens. Mais si nous voulons assurer ce commerce aux Canadiens, nous n'avons pas une minute à perdre. Si nous retardons de quelques semaines, nous nous exposons à perdre le trafic d'une année.

Cette route permettra aussi de réaliser de grandes économies. J'ai fait à ce propos un calcul qu'on admettra être au-dessous de la vérité. J'ai calculé ce que la construction de ce chemin de fer économisera à la population. Supposons que ce chemin transporte 20,000 personnes. Chaque voyageur épargnera au moins $100, en voyageant par ce chemin au lieu de franchir les montagnes à pied. On prétend que 150,000 ou 250,000 personnes se rendront dans la vallée du Yukon cette année ; mais en ne calculant que sur 20,000 cela fait une épargne de $2,000,000 pour ceux qui iront tenter fortune. On réalisera aussi une économie de $250,000 sur le transport de leurs provisions ; je ne crois pas ce calcul exagéré. De plus, le voyage se fera en trente jours de moins que par le mode actuel de transport. Le temps c'est de l'argent, et en ne l'évaluant qu'à $1.50 par jour, nous avons une autre économie de $900,000. Chaque jour d'épargne c'est autant d'argent dans la poche des mineurs.

Prenons aussi le coût de l'existence pendant ces trente jours dans les montagnes. Si nous mettons cela à $3 par jour, pendant 30 jours, pour 20,000 hommes, cela fait une autre somme de $1,800,000, que cette voie ferrée épargnera au public.

Toutes ces différentes sommes réunies s'élèvent à $4,900,000, et tout le monde admettra que mes calculs sont très modérés et que je mets le nombre des voyageurs à un chiffre très bas. On doit donc en conclure que ce chemin sera une source considérable d'économie pour ceux qui iront au Yukon. Pendant que ces économies pourraient être réalisées, nous perdons notre temps à nous chicaner pour quelques acres de terrains qu'on prétend être toutes des Eldorados et des Klondike.

Maintenant, permettez-moi, M. l'Orateur, d'exprimer un regret. Je regrette que nous ne puissions pas réserver une plus grande partie de ces richesses pour nous-mêmes. Ces richesses appartiennent au peuple canadien, au même titre que les concessions forestières à propos desquelles mon honorable ami de la gauche a fait tant de tapage, il y a quelques jours. Le bois croît sur les terrains, et l'or se trouve dans le sol. N'y aurait-il pas un moyen de réserver ces richesse pour l'Etat, au lieu de les abandonner au premier aventurier qui nous arrive de Chine, d'Italie, des Etats-Unis, d'Allemagne ou de n'importe quel pays étranger, qui vient ici avec un sac vide sur le dos et s'en retourne après avoir ramassé notre or, sans même dire merci ? Ne pourrions-nous pas trouver un moyen de faire rentrer, au moins, une partie de cet or dans le coffre public ? Si cela est possible, nous devrions le faire.

Il est vrai que le gouvernement a déjà adopté une ligne de conduite très sage, mais je ne crois pas qu'elle réussisse. On se propose d'exiger un droit régalien des mineurs. Si un mineur retire $500 par semaine, il lui faudra payer 10 pour 100 sur cette somme ; et 20 pour 100, je crois, lorsque ce chiffre est dépassé. Ce droit sera difficile à percevoir et de plus, il ne sera pas uniforme. Beaucoup ne vont pas là avec une pelle et un pic, ils y vont pour vendre du whisky, ouvrir des salles de danse et de jeu, et le pauvre mineur qui peine toute la journée, par une température de 40 degrés au-dessous de zéro, verse la plus grande partie de ses profits entre les mains de ces individus qui ne paient pas de droits régaliens. Un autre plan serait d'exiger le serment d'allégeance de tous ceux qui entreraient dans le pays ; on pourrait décréter que pour être possesseur d'un claim, il faut être Canadien. Mais nous savons trop bien que ceux qui ont enduré toutes les misères pour se rendre au Yukon et chercher de l'or, n'hésiteraient pas à prêter le serment et à embrasser la bible. Ils jureraient de tirer sur le président, et après avoir fait leur magot, ils traverseraient la frontière de nouveau et jureraient de tirer sur la reine.

Un autre moyen serait peut-être d'exiger une capitation de tous ceux qui entreront dans ce district. On pourrait les arrêter à la frontière et dire : Nous avons pris les moyens de vous protéger ; nous avons envoyé le major Walsh sur les lieux avec un détachement de police à cheval, afin que vous ayez toute la protection nécessaire ; nous avons construit un chemin de fer qui a coûté des millions de dollars et nous vous avons procuré toutes les facilités possibles ; maintenant, si vous croyez que cela en vaut la peine, si vous croyez faire fortune dans ce pays, ce n'est pas trop d'exiger de vous une somme de $25, pour tout ce que nous vous donnons. Exigeons cette taxe de tous ceux qui vont dans cette contrée, soit comme mineur, comme

hôtelier, soit comme danseuses, etc. Cette taxe nous donnerait un revenu considérable tous les ans ; si elle était prélevée sur 20,000 personnes, cela nous donnerait juste un demi-million. Pourquoi ne pas adopter ce plan ? Dans la Colombie anglaise, on impose une taxe sur les médecins et les avocats qui viennent se fixer dans la province. Un médecin ne peut pas aller exercer sa profession dans la Colombie anglaise sans payer $100, et plusieurs paient cette taxe pour s'établir dans la province et y gagner leur vie. Quelle différence y a-t-il entre cette taxe sur ceux qui vont au Yukon pour ramasser de l'or, qui se trouve presqu'à la surface ? Il me semble que cette question mérite d'être étudiée. Quoi qu'il en soit il est regrettable que le Canada ne retienne qu'une aussi faible partie de tout cet or, et qu'il aille presque tout aux Etats-Unis, en Italie et d'où que viennent tous ces mineurs.

J'ai lu l'autre jour dans les journaux qu'il en venait de la Chine. Ils sont envoyés par leurs maîtres, qui les traitent en esclaves, et ils amassent des richesses pour eux. Il serait donc bon d'adopter un plan pour qu'une partie de cet or revienne au Canada.

Comme il se fait tard, je vais terminer ici mes remarques, sans faire comme l'honorable deputé du Cap-Breton (M. McDougall), qui s'y est pris à cinq fois pour finir son discours.

M. MOORE : Je propose l'ajournement du débat. La motion est adoptée, et le débat est ajourné.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.10 a.m. (jeudi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 3 mars 1898.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 50) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Montréal et Baie de James.—(M. Fraser.)

Bill (n° 51) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.—(M. Clarke.)

LA REINE *vs* COULOMBE ET AUTRES.

M. CASGRAIN :

Le gouvernement sait-il que les défendeurs dans la cause de la Reine *vs* Coulombe et autres, pour avoir passé du whisky en contrebande, ont interjeté appel de la sentence rendue contre eux par Son Honneur le juge Chauveau ? 2. Le gouvernement sait-il que cet appel porté devant la cour du Banc de la Reine a été renvoyé pour audition au terme d'octobre ? 3. Pourquoi ce renvoi a-t-il été demandé et accordé ? 4. Les avocats de la Couronne ont-ils été autorisés à consentir à ce renvoi ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): Voici les réponses aux interpellations de l'honorable député. 1. Oui. 2. Oui. 3. Le renvoi a été accordé en raison de l'absence des avocats des deux parties que leurs devoirs parlementaires appelaient à Ottawa. 4. Oui.

DIRECTEUR DE LA POSTE À L'ARDOISE (EN BAS).

M. GILLIES :

1. Quel est actuellement le directeur de la poste à L'Ardoise (en bas), comté de Richmond ? 2. Quand a-t-il été nommé ? 3. Quel était son prédécesseur ? 4. Pourquoi et quand a-t-il été destitué ? 5. A la demande de qui ? 6. Des plaintes faites par écrit, ont-elles été portées contre le ci-devant directeur de la poste au gouvernement ou au département des Postes ? 7. Quelle est la nature de ces plaintes, et qui les a portées ? 8. A-t-on accordé une enquête au ci-devant directeur de la poste avant de le destituer ? Dans l'affirmative, par qui a-t-elle été faite ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : (M. Mulock) : Je demande que cette interpellation reste en suspens.

M. GILLIES : L'honorable ministre peut-il me dire quand il pourra me donner une réponse ? L'interpellation est sur l'ordre du jour depuis une dizaine de jours, et je tiens beaucoup à avoir une réponse.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je ferai mon possible pour répondre demain.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL.

M. CHAUVIN :

1. Y a-t-il eu des actes de mutinerie et de révolte commis par les forçats au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, dans ces derniers temps ? Et quelles mesures ont été prises par le gouvernement pour y mettre ordre ? 2. Quel est le nom de l'officier ou employé, chargé de l'administration du dit pénitencier à l'heure actuelle ? *a.* Quand le gouvernement entend-il nommer un préfet ? *b.* Entend-il nommer un préfet ou un préfet et un adjoint, et *c.* Quels sont les noms de ceux qui ont demandé cette position ? 3. Quand le gouvernement va-t-il publier le rapport des trois commissaires chargés de s'enquérir de l'administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, et quelle est l'époque à laquelle le dit rapport a été remis au gouvernement ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): 1. En septembre dernier il y a eu du tapage pendant deux ou trois nuits, mais l'ordre a été rétabli sans trop de difficultés. Depuis, un très petit nombre des détenus les plus incorrigibles ont tenté de recommencer le tapage, mais sans succès. Presque tous les rapports à sensation qui ont paru dans les journaux à propos de prétendues mutineries sont sans aucun fondement. Pour maintenir l'ordre, on a augmenté le personnel, temporairement, en y envoyant un détachement de la police fédéral et quelques fonctionnaires d'expérience des autres pénitenciers. 2. George-L. Foster. (*a.*) Prochainement. (*b.*) Tous les postes vacants seront remplis. (*c.*) Il n'est pas dans l'intérêt de l'administration de la justice de répondre à présent à cette question. 3. La publication du rapport est maintenant à l'étude ; il a été reçu le 5 février 1898.

KENNETH McKAY, ÉCLUSIER.

M. GILLIES :

1. Quand Kenneth McKay a-t-il été nommé éclusier sur le canal de Saint-Pierre ? 2. Quand a-t-il été remercié de ses services ? 3. McKay a-t-il été destitué ? 4. Dans le le cas affirmatif, pourquoi, et à la demande de qui ? 5. Des plaintes ont-elles été portées contre lui ? Dans le cas affirmatif, quelles plaintes et par qui ont-elles été faites ? 6. Une enquête a-t-elle été tenue ? Dans le cas affirmatif, quand et par qui ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. Kenneth McKay a été employé pour la première fois sur le canal de Saint-Pierre en avril 1892. 2. Il a été remercié à la fin de la saison de navigation, en 1896, et à l'ouverture de la navigation en 1897, il n'a pas été repris. 3 et 4. Il n'a pas été destitué, mais ceux dont les services n'étaient pas requis durant l'hiver, ont été congédiés, et au printemps, ils n'ont pas été repris. 5. Aucune plainte n'a été portée contre lui. 6. Aucune enquête n'a eu lieu.

CHEMIN DE FER DU LITTORAL DE LA COLOMBIE ANGLAISE À LA STIKINE.

M. MACLEAN :

1. Le gouvernement a-t-il quelque renseignement valable démontrant la praticabilité d'une route ou de routes pour fins de chemins de fer, depuis quelque port sur le littoral de la Colombie anglaise jusqu'à Glenora, Telegraph-Creek ou autre point sur la rivière Stikine, sur le sol canadien ? 2. Dans l'affirmative, quelle est, à son avis, la meilleure route à suivre pour un tel chemin, et quel en sera le coût approximatif moyen, par mille ? 3. S'il n'a pas de renseignements de cette nature sur une route pour une voie ferrée à partir du littoral de la Colombie anglaise jusqu'à Glenora ou Télégraph-Creek, se propose-t-il de prendre des mesures pour avoir ces renseignements ? 4. Quels arpenteurs (s'il en est) ont été chargés d'entreprendre ces travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le gouvernement ne possède aucun renseignement concernant la praticabilité d'un tel chemin de fer sur le territoire canadien. Il est impossible, par conséquent, de dire positivement s'il existe un tracé praticable, ni de dire ce que coûterait le chemin par mille ; mais le gouvernement a décidé de demander un crédit pour faire faire un relevé baronétrique d'un tracé de chemin de fer sur le territoire canadien, entre le terminus du chemin de fer Teslin-Stikine et un port approprié dans la Colombie anglaise.

BANQUES DANS LE YUKON.

M. FOSTER :

Le gouvernement a-t-il fait quelque arrangement avec la Banque du Commerce pour établir une succursale de cette banque dans le district du Yukon ? Dans l'affirmative, quel est cet arrangement ? D'autres banques ont-elles fait des propositions au gouvernement pour établir des succursales dans le district ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Des pourparlers ont eu lieu entre le gouvernement et la banque canadienne du Commerce, dans le but d'ouvrir une succursale de cette banque dans le district du Yukon. Les négociations ne sont pas terminées, et avec la permission de l'honorable député, je préférerais ne rien dire d'ici à une couple de jours. Quant à la deuxième partie de la question, aucune proposition n'a été faite au gouvernement par aucune autre banque, bien que j'aie entendu dire que d'autres parlent aussi d'ouvrir des succursales ; mais nous n'avons reçu aucune autre proposition.

M. FOSTER : Alors, nous aurons la réponse à la première partie de la question, dans une journée ou deux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, si l'honorable député le préfère.

COUR D'APPEL DE L'ONTARIO.

M. MACLEAN :

Est-il vrai que vu qu'un cinquième juge n'a pas encore été nommé à la cour d'Appel de l'Ontario, l'appel interjeté à cette cour dans une cause d'*habeas corpus* par un prisonnier renfermé (injustement, dit-on) dans le pénitencier de Kingston, ne peut pas être entendu ? Est-il vrai qu'il y a dix appels importants, dont quelques-uns ont été inscrits pour audition en mai 1896, qui ne peuvent être entendus parce que le cinquième juge n'a pas été nommé ? Le gouvernement se propose-t-il de nommer un cinquième juge ? Dans l'affirmative, quand ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : A la première partie de l'interpellation, je répondrai que le gouvernement ne possède aucun renseignement sur ces ces faits particuliers. Pour ce qui concerne la nomination d'un juge, le parlement à sa dernière session n'a pas pourvu au traitement d'un nouveau juge ; mais un crédit sera demandé cette année à cette fin.

BEAR-RIVER.—PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT.

M. MILLS :

1. Thomas-H. Miller a-t-il été destitué de la charge de préposé à l'engagement au port de Bear-River, N.-E. ? 2. Dans l'affirmative, pourquoi a-t-il été destitué ? 3. Albert Harris a-t-il été nommé à sa place ? 4. Dans l'affirmative, quel âge a Albert Harris ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : 1. Oui, par arrêté du conseil, en date du 13 janvier 1898. 2. Parce qu'il a été clairement établi à la suite d'une enquête sous serment, que M. Miller a pris une part active à la lutte électorale avant et pendant l'élection de 1896. 3. Oui, par un arrêté du conseil en date du 13 janvier 1898. 4. Soixante-huit ans. M. Harris est un marchand retiré des affaires qui nous est recommandé comme un homme capable, respectable et auquel on peut se fier. Ses fonctions ne sont guère ardues, et les honoraires reçus par le préposé en 1896 se sont élevés à $84.60.

DIRECTEUR DE LA POSTE À SAINTE-ANNE-DE-BEAUPRÉ.

M. CASGRAIN :

1. Albert Godbout, directeur de la poste à Sainte-Anne-de-Beaupré, a-t-il été destitué ? 2. Dans l'affirmative, une enquête sur sa conduite a-t-elle été faite avant son renvoi ? 3. Le commissaire enquêteur a-t-il fait rapport que les accusations étaient fondées ? 4. Quel est le motif de la destitution du dit Godbout ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : M. Albert Godbout, directeur de la poste à Sainte-Anne-de-Beaupré, a été destitué. 2. Une enquête a eu lieu avant la destitution. 3. Le fonctionnaire qui a conduit l'enquête s'est contenté

de nous transmettre les témoignages rendus sous serment. 4. Il a été destitué pour avoir pris une part active aux élections, comme le démontre l'enquête.

NAVIRES ANGLAIS SAISIS PAR LA RUSSIE.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

Où en sont rendues les réclamations formulées au sujet des navires anglais saisis par les autorités russes dans la mer de Behring?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : 1. La validité des réclamations au sujet des goélettes *Ariel* et *Willi-McGowan* saisies dans l'océan Pacifique nord en 1892, a été admise par le gouvernement russe, qui a payé $40,078.75 pour y faire droit. La somme qui doit être payée à chacune sera payée dès que certaines démarches préliminaires seront terminées et qu'une personne solvable, autorisée à toucher la réclamation au nom de chaque goélette, aura été désignée et acceptée.

2. La validité des réclamations relatives à la saisie des goélettes *Maria*, *Carmolite*, *Rosie Olsen*, et *Vancouver Belle*, et de l'avertissement aux goélettes *C. H. Tupper*, et *W. P. Hall* n'a pas encore été admise par le gouvernement russe ; mais les communications diplomatiques entre le gouvernement de Sa Majesté et celui de la Russie sont reprises à l'égard de ces réclamations depuis le règlement par la Russie des affaires de l'*Ariel* et de la *Willie McGowan* et il est à espérer qu'un arbitre sera nommé prochainement.

CONCESSIONS AU CHEVALIER DROLET.

M. FOSTER :

Quelle est l'étendue des concessions minières accordées au chevalier Drolet? Quelle somme a été payée et combien reste-t-il à payer? Quelles sont les conditions attachées à ces concessions et à leur exploitation? A-t-il le droit de louer ou de vendre ces concessions? Le gouvernement sait-il s'il a de fait disposé de toutes ou partie de ces concessions pour une forte somme d'argent?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : 1. Trente milles de lit ou de barre de rivière submergés dans la rivière Saskatchewan-nord. 2. Il n'a pas encore été fait de paiement, car le premier loyer annuel n'est payable que le 1er juillet prochain. 3. Les conditions de tenure et d'exploitation sont contenues dans un arrêté ministériel adopté à cet égard, et qui sera déposé sur le bureau de la Chambre si la demande en est faite de la façon ordinaire. 4. Oui. 5. Non.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudra-t-il déposer l'arrêté du conseil sur le bureau ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Si vous en faites la demande.

M. FOSTER : Sans motion ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui.

LIEUTENANT-GOUVERNEUR DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. FOSTER :

Qui est actuellement lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest? L'honorable M. Mackintosh a-t-il offert de se démettre de cette position? Dans l'affirmative, à quelle date? La position a-t-elle été offerte à quelqu'un? Dans l'affirmative, à qui, et avec quel résultat?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): M. Mackintosh est en ce moment lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest. Il a offert sa démission pour prendre date du 1er janvier, mais elle n'a pas encore été acceptée. En attendant l'acceptation de sa démission, je ne suis pas en mesure de donner d'information à cet égard.

M. FOSTER : Ce que je demandais, c'est la date de la démission, et non la date à laquelle elle devait prendre effet.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis pas donner à l'honorable député d'information précise sur ce point; j'ai compris qu'il désirait savoir quand elle prendrait effet. Je suis sous l'impression que la démission a été remise en décembre ou novembre.

BAUX POUR DRAGAGE DE L'OR.

M. FOSTER :

Quelle est la longueur totale, en milles, des concessions faites jusqu'à date pour le dragage de l'or dans les rivières du Nord-Ouest et du Yukon? Quelles rivières ou quels cours d'eau sont compris dans ces concessions, et à qui ont-elles été accordées?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): L'information demandée pourrait convenablement faire l'objet d'un rapport, qui sera soumis lorsque l'ordre en aura été obtenu de la façon ordinaire.

M. FOSTER :

Des concessions pour le dragage de l'or dans les rivières ou cours d'eau du Yukon ou des territoire du Nord-Ouest ont-elles été faites à John Connor, de Saint-Jean, N.-B.? Dans l'affirmative, pour combien de milles, où et à quel prix ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il n'a pas été fait de concession à M. J. Connor.

QUAI DE RED-POINT, I.P.-E.

M. MARTIN :

1. A quelle date le gouvernement s'est-il chargé du quai de Red-Point, lot 48, I.P.-E.? 2. Le gouvernement sait-il que depuis un assez long temps, le mauvais état dans lequel il se trouve a sérieusement affecté le transport maritime? 3. L'ingénieur du gouvernement a-t-il fait rapport sur son état ou sur la somme nécessaire pour le réparer? 4. Le gouvernement a-t-il décidé que ce quai sera réparé à temps pour les expéditions du printemps?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : 1. L'arrêté du conseil acceptant le transport fait par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard du quai de Red-Point est daté du 20 octobre 1897. 2 et 3. Le gouvernement a appris qu'une somme de $1,000 était nécessaire pour faire au quai les réparations nécessaires. 4. L'information sera fournie quand le budget sera présenté à la Chambre.

BRISE-LAMES DE TIGNISH—SOUMISSIONS.

M. MARTIN :

1. Combien de soumissions ont été reçues par le gouvernement pour la construction d'un brise-lames à Tignish, I.P.-E., en 1897, quels sont les soumissionnaires et les

montants stipulés dans chaque soumission? 2. L'entreprise a-t-elle été accordée au plus bas soumissionnaire? Dans l'affirmative, quel est son nom et quel est le montant de sa soumission? 3. Le département a-t-il nommé un inspecteur des travaux? Dans l'affirmative, qui est-il?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): 1. Dix; les soumissions sont les suivantes:

John Burns, Ottawa	$ 6,770
Félix Sauvageau, Montréal	7,320
J.-H. Myrick & Co., Tignish, I.P.-E	8,725
Hugh McDonald et C.-W. Moffatt, Sydney, C.-B	9,750
A.-J. McFadyen, Tignish, I.P.-E	10,450
John-P. Brennan et Richard Keeffe, Alberton, I.P.-E	11,775
John Heney et Henry Smith, Ottawa, Ont	12,061
J.-B. McManus, Memramcook, N.-B	12,500
J.-E. Simmons et D. C. Burpee, Gibson, N.-B	12,940
R. Fennell, Ch.-H. Chandler et Michael Eagen, Charlottetown, I.P.-E	17,445

2. Oui, à M. John Burns, d'Ottawa, pour $6,770. M. Burns a demandé au gouvernement d'accepter la cession qu'il a faite de son contrat à MM. James-H. Myrick et Cie, et, par arrêté du conseil du 14 février dernier, la cession a été acceptée. 3. Aucun inspecteur n'a encore été nommé.

AGENT DU DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE À CHARLOTTETOWN, I.P.-E.

M. MARTIN:

1. Quel était l'agent du département de la Justice à Charlottetown, I. P.-E., en 1897? 2. Recevait-il un salaire ou des honoraires? 3. Quel montant a-t-il reçu pour ses services pendant la dite année, à titre de salaire ou d'honoraires, ou les deux?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): 1. A.-P. Walker; 2. Payé par honoraires, ne reçoit pas de salaire; 3. Les honoraires pendant l'année précédente se sont élevés à $247.78.

QUAI DE WEST-POINT, I.P.-E.—SOUMISSIONS.

M. MARTIN:

1. L'entreprise de la construction de la jetée de West-Point, I. P.-E., a-t-elle été adjugée et à qui? Combien de soumissions ont été reçues pour ces travaux? Quels sont les soumissionnaires et le montant de chaque soumission?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): 1. Oui, à MM. McDonald et Moffatt. 2. Les soumissions suivantes ont été reçues.

Hugh McDonald et C.-W.-W. Moffatt, Sydney, C.-B	$ 9,500
Félix Sauvageau, Montréal	9,717
John Burns, Ottawa	9,770
Angus McKinnon, Coleman, I. P.-E.	11,456
J.-E. Simmons et D.-C. Burpee, Gibson, N.B	11,750
Heney et Smith, Ottawa	11,901
J.-P. Brennan et B.-H. Ramsay, Alberton, I.P.-E	13,891
J.-B. McManus, Memramcook	14,372

FRONTIERE ENTRE LE CANADA ET LES ETATS-UNIS.

M. McINNES:

1. Quelles mesures ont été prises pour déterminer la frontière entre le Canada et la partie de l'Alaska qui avoisine la Colombie anglaise? 2. Le gouvernement a-t-il protesté contre l'occupation par les Etats-Unis de Dyea, Skaguay et autres portions de l'Alaska que l'on dit appartenir au Canada? 3. Quelles mesures le gouvernement prend-il actuellement, ou se propose-t-il de prendre pour obtenir le règlement de la question de la frontière entre l'Alaska et le Canada?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): En vertu de l'article 1 de la convention conclue à Washington en 1892, MM. S.-C. Mendenhall et W.-F. King ont été nommés commissaires au nom des Etats-Unis et de Sa Majesté respectivement, pour faire un relevé concordant du territoire adjacent à la ligne frontière en question "en vue de s'assurer des faits et des informations nécessaires pour délimiter d'une façon permanente la dite ligne frontière, conformément à l'esprit et aux intentions des traités existant entre la Grande-Bretagne et la Russie et la Russie et les Etats-Unis." Des relevés ont été faits conformément entre le 54e degré et 40 minutes de latitude nord et le 141e degré de longtitude dans les années 1893, 1894 et 1895, et le 31 décembre 1895, un rapport a été signé par M. W.-W. Duffield qui avait remplacé M. E.-C. Mendenhall en qualité de commissaire des Etats-Unis, et M. King. Ce rapport et les cartes annexées ont été soumis au parlement en 1895. Les commissaires n'ont fait aucune détermination de la position, leurs devoirs se bornant d'après la convention à la vérification de faits et de chiffres. 2 et 3. Les questions dont il est parlé aux questions 2 et 3 occupent actuellement l'attention du gouvernement, qui considère qu'il n'y a pas de déclaration à faire à ce sujet pour le temps présent.

JUGE PRENDERGAST.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER:

1. Le gouvernement a-t-il pris en considération la nécessité de nommer une commission d'enquête dans l'affaire du juge Prendergast, juge de cour de comté dans la province du Manitoba? 2. Le gouvernement se propose-t-il de nommer une commission d'enquête à ce sujet?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Le gouvernement a étudié la question et en est venu à la conclusion qu'il n'y a pas lieu à une enquête.

MARCHANDISES SUR VAISSEAUX AMÉRICAINS.

M. KAULBACH: M. l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, et avec votre permission, je désire appeler l'attention du très honorable premier ministre sur une nouvelle qui a paru dans le *Toronto World* d'hier, et qui est d'une importance capitale pour la province à laquelle j'appartiens et pour le Canada tout entier. La présence dans le cabinet de quatre membres des provinces maritimes pour défendre notre cause me fait grandement douter de la véracité de la nouvelle. Mais si elle était vraie ce serait le coup de mort porté à la plus grande industrie du Canada et à sa plus grande source de richesses. Je veux parler de nos pêcheries de pleine mer, et je demanderais comme la chose la plus opportune dans les circonstances d'arrêter net le marché. La nouvelle est la suivante:

Washington, D. C., 1er mars.—Le secrétaire de la Trésorerie a été informé par la voie de l'ambassade anglaise que le gouvernement canadien permettrait à l'avenir aux vaisseaux américains de transporter des marchandises d'un port du Canada à un autre port.

Je demanderai au très honorable chef du gouvernement si cette nouvelle a quelque fondement.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je suis heureux de soulager les esprits de l'honorable député en lui disant que la nouvelle du *Toronto World* est absolument fausse et inexacte.

M. MACLEAN: L'honorable député qui a lu ce paragraphe aurait dû dire qu'il provenait d'une dépêche ordinaire de la presse envoyée de Washington.

Le PREMIER MINISTRE: Je regrette d'apprendre que l'honorable député puise ses inspirations à Washington.

RECOMMANDATIONS AU BUREAU DU TRÉSOR.

Sir CHARLES TUPPER: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du gouvernement sur le fait qu'une motion ainsi conçue a été adoptée par la Chambre à la dernière session:

Résolu,—Qu'une humble adresse soit présentée à son Excellence le Gouverneur général priant son Excellence de faire déposer devant cette Chambre copie de l'annexe B indiquant les recommandations du Bureau du Trésor, telles qu'elles ont été soumises par rapport du conseil à son Excellence le Gouverneur général les 6 et 7 juillet 1896, dans le but d'avoir son approbation, et qui ont été déposées sur le bureau de cette Chambre à la dernière session avec l'indication de la façon dont le gouvernement a agi pour chacune des nominations faites en vertu du dit arrêté ministériel approuvé par Son Excellence, ou lorsque la nomination n'a pas été faite, avec la raison pour laquelle cette ligne de conduite a été adoptée.

Cette motion a été adoptée à la dernière session de la Chambre, et je vois qu'on ne s'y est pas conformé. Je désire demander à mon honorable ami s'il me faudra faire une nouvelle motion, ou si l'on va se conformer à celle-ci et soumettre les documents.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je suis un peu surpris d'entendre dire qu'on ne s'est pas conformé à la motion. Si l'honorable député veut me faire voir le volume qui la contient, je vais m'occuper de cette affaire.

BROCHURE SUR LE KLONDIKE D'OGILVIE—TRADUCTION.

M. MONK: Avant l'appel de ordre du jour j'appellerai l'attention du gouvernement sur une question déjà signalée par l'honorable député de Champlain (M. Marcotte). C'est au sujet de la version française du rapport de M. Ogilvie. Je reçois fréquemment des lettres de mes électeurs français au sujet du Klondike, et je désirerais savoir du gouvernement où en est la traduction de ce rapport et quand nous pouvons espérer en avoir une version française. Il est regrettable qu'elle subisse un tel retard.

Le PREMIER MINISTRE: Il n'y a eu aucun retard. On s'occupe de cette traduction qui est poussée avec toute l'activité possible. Nous comprenons parfaitement l'utilité de faire circuler parmi la population française ce précieux rapport.

M. FOSTER: Puis-je demander si c'est M. Rose ou le gouvernement qui paieront les frais de la traduction?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: La maison Hunter, Rose et Cie paiera la traduction.

M. FOSTER: C'est bien ainsi que cela doit être.

L'OFFRE DE M. HAMILTON SMITH.

M. IVES: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire dire que beaucoup de personnes, même les plus grands sages du monde, ne prennent jamais de résolution définitive avant d'y avoir réfléchi pendant la nuit. Le très honorable premier ministre a eu une nuit entière depuis le refus qu'il nous a fait hier de déposer sur le bureau son câblegramme à lord Strathcona, et j'aimerais savoir si aujourd'hui il refuse encore aussi catégoriquement de soumettre ce message au parlement?

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Ordre du jour.

Sir CHARLES TUPPER: J'attendais que mon très honorable ami répondît à la demande qui lui était faite de ce côté-ci de la Chambre, mais comme il ne paraît pas désireux de répondre, je désire appeler l'attention du ministre de l'Intérieur sur le fait qu'une omission—accidentelle ou intentionnelle—a été commise évidemment dans le contrat soumis maintenant à la Chambre. Le ministre de l'Intérieur a livré au public le guide officiel du Klondike de M. Ogilvie, et il est daté du 27 janvier, soit deux jours après la signature du contrat fait avec MM. Mann et Mackenzie. Je trouve dans cet ouvrage cette indication officielle donnée au public par le ministre de l'Intérieur.

Des steamers de rivière feront pendant l'été le service de la Stikine jusqu'à Telegraph-Creek. On trouvera de Telegraph-Creek au lac Teslin, une route de voitures avec d'abondantes facilités de transport, et des steamers navigueront sur le lac et sur les rivières Hootalinqua, Lewes et Yukon.

Comme il n'est pas question dans le contrat du chemin de voitures dont le ministre de l'Intérieur dit qu'on pourra se servir aussitôt que la neige aura disparu, et comme cette question est très importante, j'ai cru possible que cette clause qui devait évidemment figurer au contrat tel que préparé primitivement avait dû, malheureusement, être omise par quelque inadvertance. Je désire appeler l'attention du ministre de l'Intérieur sur cette omission.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Je ne crois pas qu'il y ait d'omission accidentelle dans le contrat, et je crois que l'assertion contenue au guide officiel sera exacte.

M. WALLACE: Je crois que le ministre de l'Intérieur a oublié dans sa réponse un point essentiel: c'est de savoir si ce chemin sera construit aux frais du gouvernement, ou aux frais des entrepreneurs?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Le guide officiel dit simplement que l'on fournira là des facilités aux personnes qui s'y rendront. Il n'y a dans le guide officiel aucune indication portant que c'est le gouvernement ou les entrepreneurs qui construiront le chemin.

PRINCE-OUEST, I.P.-E.—VACANCE.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.): M. l'Orateur, je désire appeler votre attention sur le fait qu'il est survenu, dans cette Chambre, une vacance dans la division électorale de Prince-ouest, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, par suite de la mort de notre ancien collègue, Stanislaus-F. Perry, et j'espère que des brefs seront émis immédiatement pour que la dite division soit représentée au parlement le plus tôt possible.

M. l'ORATEUR: C'est la première déclaration officielle que je reçois de la mort du représentant de cette division. Avis m'est maintenant donné de la chose, cet avis sera entré aux minutes et le bref de l'Orateur pour une nouvelle élection va être émis immédiatement.

MAJOR WALSH, ADMINISTATEUR DU YUKON.

M. FOSTER: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du très honorable premier ministre que l'on a demandé, il y a une quinzaine de jours, au très honorable leader de cette Chambre s'il voudrait déposer sur le bureau la commission nommant l'administrateur Walsh et les instructions qui lui ont été données. Le très honorable monsieur a promis de déposer les papiers, et j'attire encore son attention sur la question, car il est très important que nous les ayons.

LE CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion proposée par M. Blair pour la deuxième lecture du bill (n° 6) confirmant un arrangement entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann, et pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien.

M. MOORE: M. l'Orateur, comme je représente un circonscription rurale riche, importante et intelligente, qui s'intéresse vivement à la discussion actuelle, je crois que je faillirais à la prosition que j'occupe, je pense que je ne remplirais pas mes devoirs à l'égard de mes électeurs, de mon pays et de moi-même si je n'exprimais pas mon opinion sur la question. Je ne mattends pas à jeter une lumière nouvelle sur cet important sujet, et je dis important, car je ne crois pas qu'il s'en soit présenté devant le parlement du Canada de plus important dans toute l'histoire de la confédération. Je n'ai pas la prétention de croire que je puis donner des aperçus nouveaux, ni des détails d'un intérêt spécial sur une question qui a été si complètement, si librement et si habilement traitée des deux côtés de la Chambre. Mon désir n'est pas de faire un grand déploiement d'éloquence, mais simplement d'avoir une discussion d'affaires, sur une question d'affaires, avec des gens d'affaires, et en homme d'affaires. La nouvelle de la découverte de l'or dans le district du Yukon a parcouru comme un choc électrique ce pays, le continent, et même, je dirai presque le monde tout entier.

Les yeux ne se sont pas seulement tournés sur ce vaste champ d'opérations, mais les pas se sont aussi dirigés vers cette terre où l'on espère—et je souhaite que ces espérances se réalisent—recueillir une abondante moisson. Il est donc de toute nécessité, et j'espère que tout le monde l'admettra avec moi des deux côtés de la Chambre, que l'on fournisse des moyens de transport plus rapides et à meilleur marché que ceux qui existent maintenant, afin de permettre l'accès du pays aux mineurs et à leur approvisionnement. Nous sommes d'accord sur l'importance d'avoir un chemin de fer. C'est la manière de bâtir ce chemin qui cause toute la discussion dans cette Chambre et dans le pays.

J'ai écouté avec plaisir hier soir l'excellent discours prononcé par l'honorable député de Huron-ouest (M. Macdonald), qui nous a démontré chiffres en mains quels seraient les bénéfices qui devraient résulter de la construction du chemin de fer du Yukon, et je suis d'accord avec lui sur presque tous les points. J'admets qu'il est important de construire un chemin de fer dans cette région, et que 20,000 personnes ou plus vont se rendre au Yukon. Je conviens qu'un chemin de fer épargnerait des millions aux pauvres mineurs qui s'efforcent d'atteindre les régions aurifères de ce pays inhabité. Mais je ne crois pas, M. l'Orateur, que les conclusions auxquelles en est arrivé l'honorable député soient logiques ou exactes. Bien qu'il puisse être vrai que 20,000 personnes vont réussir à pénétrer dans cette région, et que l'on pourrait épargner à ces gens des millions en agissant ici, je ne crois pas qu'il doive s'ensuivre de là que nous devons ratifier un contrat conclu en secret par le gouvernement quelques jours avant l'ouverture des Chambres, et par lequel on donne une immense étendue du domaine fédéral, et une étendue beaucoup plus considérable qu'il aurait été nécessaire de sacrifier, si des soumissions avaient été demandées et si l'on avait permis à d'autres personnes de faire des offres.

L'honorable député a ajouté qu'il en coûterait $1.25 pour extraire de cette région de l'or pour la valeur d'un dollar. Il a dit, de plus, qu'il était persuadé que dans dix ans, cette région serait sans valeur et désertée des mineurs. Mais aucune de ces déclarations ou prédictions de l'honorable député ne peut être considérée comme pouvant justifier le gouvernement d'avoir conclu un contrat injuste et peu pratique avec ces entrepreneurs.

Il a prétendu que les choses pressaient tellement que le gouvernement n'a pas eu le temps de demander des soumissions, ou d'avertir d'autres entrepreneurs. Mais je crois m'adresser à des hommes intelligents et bien renseignés; et si vous remontez cinq mois en arrière dans l'histoire de ce pays, vous trouverez difficilement un journal publié en Canada qui ne fasse pas mention de la région du Klondike, de l'excitation extraordinaire produite dans l'univers entier par les découvertes d'or qui y ont été faites, et de la foule de gens qui se préparaient à envahir cette partie du pays le printemps suivant.

Au Canada aux Etats-Unis et dans tous les pays du monde, cette question fait l'objet de toutes les discussions depuis neuf mois; et il me semble que depuis la dernière session, le gouvernement a eu pleinement le temps d'étudier cette question, et savait parfaitement qu'une foule de gens allaient prendre le chemin du Yukon. Malgré cela, nous voyons l'étrange spectacle d'un gouvernement, qui, quelques jours avant l'ouverture du parlement, conclut avec des entrepreneurs un contrat secret par lequel il accorde à ces derniers 25,000 acres de terre par mille, ou environ 4,000,000 d'acres de

riches terrains aurifères pour la construction d'un chemin de fer temporaire. Il peut exister quelques doutes relativement à la praticabilité de la route suivie.

Il ne m'appartient pas de discuter le côté légal de la question, tel que indiqué par les traités de Russie et de Washington. Mais, j'ai remarqué que certains honorables députés ont manqué à leur devoir en essayant de déshonorer le nom d'un des grands hommes d'Etat du Canada, le très honorable sir John-A. Macdonald, et en tentant de prouver qu'il a travaillé contre les intérêts de ce pays en aidant à faire adopter le traité de Washington. Permettez-moi de dire, M. l'Orateur, que dans toutes les transactions que nous avons faites avec les Etats-Unis, et dans tous les traités qui ont été conclus entre l'Angleterre et les Etats-Unis et dans lesquels le Canada était intéressé, les intérêts du Canada et de l'Angleterre ont toujours été sacrifiés pour le plus grand bénéfice des Etats-Unis, jusqu'à ce que sir John Macdonald les rencontrât et obtint d'eux le traité de Washington, qui nous accordait $5,000,000 et que le peuple de ce pays a reconnu comme étant un traité juste et honorable: bien que les honorables membres de la droite diffèrent d'opinion avec nous sur les questions politiques, cependant je crois qu'il est mal de leur part de poursuivre nos grands hommes d'Etat jusque dans leurs tombeaux et de déshonorer leur mémoire. Mais le nom du très honorable sir John-A. Macdonald est au-dessus de leurs attaques. Son œuvre existe aujourd'hui, comme un monument glorieux de son patriotisme et de sa loyauté au Canada et aux institutions canadiennes; son nom passera à la postérité qui l'entourera d'estime et d'honneurs, et son souvenir sera encore bien longtemps vivace dans les cœurs, lorsque les noms de ses détracteurs seront oubliés et que leurs corps reposeront inconnus dans la terre. Je regrette aussi que l'honorable député ait tenu un langage de nature à déprécier si fortement ce pays. Ce n'est qu'une prophétie qu'il a faite, basée sur l'expérience qu'il possède d'autres pays et d'autres parties de ce pays. Mais j'espère qu'elle ne se réalisera pas. Pour ma part, j'ai foi dans l'avenir de mon pays, et je ne puis croire qu'une de ses parties importantes, que nous avons toute raison de croire richement pourvue d'or, puisse être d'ici à quelques années abandonnée et sans valeur.

Je me souviens d'avoir entendu les honorables membres de la droite, il n'y a pas encore bien des années, condamner le gouvernement de cette époque pour avoir acheté les vastes territoires du Nord-Ouest pour $1,5'0,000. Ils disaient de cette région qu'elle était " une mer de montagnes " dont la possession et l'administration ne rapporteraient aucun bénéfice; ils désapprouvaient la construction d'un chemin de fer d'un océan à l'autre pour ouvrir à la colonisation cette vaste étendue de terres que nous avions achetée pour une si faible somme; en un mot, ils désapprouvaient le tout comme étant une transaction désavantageuse. Cependant, je me suis laissé dire qu'une seule mine de la Colombie anglaise avait produit pour $4,000,000 d'or, près de trois fois plus que ce que ne nous a coûté le Nord-Ouest, et je n'entreprendrai pas de parler des revenus que l'on retire des produits agricoles au Manitoba, ou des produits miniers de la Colombie anglaise, car ils sont vraiment extraordinaires, et les bénéfices que nous devons espérer de retirer de ce vaste district du Yukon, contribueront pour une large part à augmenter la prospérité, la richesse et la population de ce pays. Si, comme l'a prétendu l'honorable député de Huron-ouest, il en coûte $1.25 pour extraire de l'or pour la valeur d'un dollar, pourquoi cette discussion dans cette Chambre au sujet d'une région qui a si peu de valeur? Si, dans dix ans, cette partie du pays doit être encore une fois déserte, cela ne vaut certainement pas la peine d'entreprendre d'y ouvrir des voies de communication et d'y envoyer nos soldats pour maintenir l'ordre et faire respecter la loi, car tout cela coûtera très cher. J'espère toutefois que les prédictions de l'honorable député ne se réaliseront pas, et que cette région lointaine va devenir une des parties importantes de la confédération canadienne.

Il existe d'autres questions relativement à cette route du lac Teslin que je ne discuterai pas; je laisse ce soin aux honorables députés de cette Chambre qui sont plus versés que moi dans la connaissance de la loi, et qui, par conséquent, les exposeront mieux à la Chambre; cependant, de la discussion que nous entendons, il semble résulter qu'il existe certain doute sur le droit que nous possédons de naviguer sur la rivière Stikine sans tomber sous le coup des règlements douaniers et des lois relatives au cabotage établis par les Etats-Unis. Il existe aussi certain doute sur la possibilité de naviguer sur ces rivières en amont et en aval depuis le lac Teslin. On me dit qu'à certaines saisons l'eau est si basse dans ces rivières, que la navigation devient impossible. La navigation, paraît-il, serait aussi dangereuse dans les rapides Five-Fingers; de sorte que, prenant toutes ces choses en considération, il existe des doutes sérieux et bien des incertitudes relativement à cette route. Mais il n'existe aucun doute sur ce que le Canada est obligé de donner; nous donnons 25,000 acres de terres pour la construction d'un chemin temporaire, du type du chemin de fer de Kaslo et Slocan. En étudiant le rapport, vous constatez qu'il y a sur ce chemin de fer de Kaslo et Slocan des rampes de 171 pieds au mille et des courbes de 29 et 30 degrés. Nous allons donc avoir un chemin de fer à voie étroite, avec des rails pesant 45 livres à la verge, et vous pouvez juger tout de suite de ce que va être ce chemin de fer temporaire que ces entrepreneurs sont tenus de construire d'après ce contrat.

Nous pouvons en avoir une idée, quand nous savons que l'ex-gouvernement exigea de tous les entrepreneurs du chemin de fer canadien du Pacifique sur la section entre Montréal et les côtes de l'Atlantique que le chemin fût construit avec une rampe de 52 pieds au mille au maximum, et des courbes de six degrés au maximum. Mais si nous donnons 25,000 acres de terre par mille, avec tous les avantages, exemptions et privilèges et monopoles qui font partie du contrat, pour construire un chemin qui, au dire du très honorable chef du gouvernement, n'est que provisoire, je me demande combien le gouvernement paierait pour avoir un chemin de fer sûr et de premier ordre dans cette partie du pays.

Je vais maintenant attirer l'attention de la Chambre sur les privilèges que nous accordons à ces entrepreneurs, comparativement aux règlements auxquels les mineurs de cette région sont soumis.

J'ai déclaré que nous cédons à peu près 4,000,000 d'acres de terre, soit environ 6,000 milles carrés, et quand je dirai que ces 6,000 milles carrés représentent six Etats américains comme le Rhode Island et

sont autant que le Delaware et le Connecticut réunis, il sera plus facile de comprendre quelle est l'étendue de territoire que nous cédons en échange de ce chemin de fer provisoire à voie étroite.

Quant aux privilèges que nous conférons aux entrepreneurs comparativement à ceux accordés aux mineurs, nous constatons que tandis qu'un mineur doit se procurer un certificat qui lui coûte $10 par année, et que sans ce certificat, tous ses droits à un claim payent être annulés, les entrepreneurs ne peuvent rien. De plus, le mineur doit faire enregistrer son claim et payer au gouvernement $15 par année pour honoraires d'enregistrement, tandis que ces entrepreneurs n'ont rien à payer. Le mineur doit encore payer un droit régalien de $10 par chaque $100 en or qu'il produit, et les entrepreneurs ne paient qu'un dollar.

Une compagnie composée de plusieurs mineurs devra payer un honoraire de $50 si le capital nominal est au-dessous de $100,000, et $100, s'il est au-dessus, mais ces entrepreneurs si riches et si favorisés n'ont rien à payer. Une compagnie ne peut pas employer un mineur qui n'a pas obtenu un certificat et payé $10 sous peine de voir confisquer ses claims, tandis que ces entrepreneurs peuvent employer qui ils voudront sans aucune condition. Un mineur qui sera 72 heures sans exploiter son claim sera censé l'avoir abandonné et sera exposé à le voir confisqué, tandis que les entrepreneurs ne sont soumis à aucune restriction.

Ces privilèges importants que nous conférons aux entrepreneurs et que nous refusons aux mineurs, peuvent avoir de graves conséquences. Lorsque les mineurs verront la position avantageuse où sont placés ces entrepreneurs, il y aura grand danger de voir s'élever des contestations et des disputes. Ces hommes sont braves et vigoureux, ils risquent leur vie, ils s'en vont là pour faire fortune, et non pas pour se voir dépouiller de leurs droits, et s'ils sont gênés, il y aura lutte, et je ne serais nullement surpris de voir couler le sang, et le gouvernement se trouvera dans la nécessité d'augmenter considérablement le nombre de ses hommes pour pouvoir maintenir l'ordre et la paix dans cette région éloignée.

Au sujet du monopole accordé aux entrepreneurs, je vais lire la clause 4, qui stipule :—

4. Pendant une période de cinq années, à compter du 1er septembre 1898, le parlement n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer partant du bras de Lynn ou des environs, ou d'aucun endroit à ou près la la frontière internationale entre le Canada et l'Alaska et allant dans le district du Yukon ; et pendant une période de cinq années à compter de la dite date, il ne sera accordé d'aide en terres ou en argent à aucune personne ou compagnie autre que les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs pour aider à la construction d'un pareil chemin de fer.

La clause 5 leur confère de plus les privilèges suivants :—

5. Les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs auront le droit de recevoir, de préférence à toute autre personne ou compagnie, pendant dix années à compter du 1er septembre 1898, telle aide ou subvention en terres ou en argent que le gouvernement pourra être autorisé à donner ou jugera à propos de donner pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer allant de la rivière Stikine à un port de mer dans la Colombie anglaise, pourvu que les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs soient disposés à entreprendre la construction de pareille ligne immédiatement et son achèvement dans un temps raisonnable, sur avis reçu du gouvernement.

Un autre privilège important que ces entrepreneurs possèdent est qu'ils ne paieront qu'un droit régalien de $1, tandis que le mineur devra payer 10 pour 100. Qu'y a-t-il dans la loi ou dans ces règlements pour empêcher les entrepreneurs de dire au mineur : Prospectez sur nos terrains de préférence à ceux du gouvernement, et si vous trouvez un claim, vous pouvez l'exploiter en payant un droit régalien de cinq pour cent ; tandis que si vous découvrez un claim sur les terres du gouvernement, vous devrez payer 10 pour 100 ? De cette manière, ne payant qu'un pour cent au gouvernement, les entrepreneurs recevront des mineurs un bénéfice net de 4 pour 100. Rien ne les empêchera de faire cette concurrence au gouvernement au grand détriment du pays.

Et si nous songeons que ces entrepreneurs choisiront dans ce territoire les meilleures parties des terrains miniers, il ne faut pas s'étonner si l'on vient à croire dans le monde entier que les terrains les plus riches sont entre les mains des entrepreneurs, et que ceux-ci peuvent offrir de plus grands avantages que le gouvernement ne peut en promettre. En conséquence, non seulement nous conférons ces avantages et privilèges importants et cette immense étendue de territoire, mais nous mettons les entrepreneurs en mesure de faire la concurrence au gouvernement, et ce, au grand détriment du pays.

Nous avons entendu dans cette Chambre des observations très acerbes à l'adresse du chef de l'opposition. Un député a dit, il y a peu de temps, que la majorité du peuple demandait la ratification de ce contrat, et que si le gouvernement ne le ratifiait pas, le peuple, quand il aurait l'occasion de se prononcer sur cette question, se déclarerait en faveur de la ratification de ce contrat signé et déposé devant nous par le gouvernement.

M. l'Orateur, je ne suis ni prophète ni fils de prophète, mais quand j'entends faire des observations de cette nature à l'adresse de l'homme que nous avons chosi pour chef, je suis d'avis que si le gouvernement réussit à faire adopter ce projet de loi par le parlement, et si le peuple est appelé à rendre son verdict, le chef de l'opposition conduira ses partisans à la plus grande victoire qu'il n'a jamais remportée durant sa longue carrière si bien remplie.

M. CRAIG : Je n'avais pas l'intention de parler sur cette question, mais comme je crois que ce sujet doit être parfaitement élucidé, je ferai quelques observations. Nous reconnaissons tous la grande importance de cette question. On a accusé l'opposition de vouloir faire de l'obstruction, de ne pas comprendre l'importance de ce chemin de fer mentionné au présent contrat. M. l'Orateur, nous, députés de la gauche, comprenons tout aussi bien que les députés de la droite l'importance des mesures destinées à nous assurer le commerce du Yukon.

On a allégué que l'objet de ce chemin de fer et d'une route entièrement canadienne était, premièrement, de transporter dans cette région des provisions pour les gens qui s'y rendent, de manière à empêcher la famine d'y régner l'hiver prochain, et, secondement, d'assurer au Canada le commerce de cette région. Je déclare que nous désirons obtenir ce commerce pour le pays tout autant que les députés de la droite. De fait, en examinant le passé des deux partis, il est inutile que je fasse cette déclaration, car nous avons vu autrefois des députés de la droite préconiser le développement du commerce avec les Etats-Unis, se prononcer en faveur

de l'abolition des restrictions imposées à ce commerce, tandis que nous avons toujours demandé que le commerce du Canada fût pour les Canadiens.

Pour ma part, j'ai été disposé dès le commencement à examiner ce contrat sans parti pris. Mais, à en juger par la manière dont il a été soumis à l'attention de la Chambre, par la manière dont ce contrat a été passé avant la convocation du parlement, par le fait que le contrat a déjà été signé et que les travaux sont commencés, il est à craindre que les députés de la droite ne puissent pas accorder à ce projet une attention impartiale. Ils sont réellement forcés d'appuyer le gouvernement, et je crois que si la question leur était soumise en dehors des considérations de parti, plusieurs d'entre eux partageraient notre opinion. Je n'ai pas de doute que certains députés de la droite, s'ils étaient libres de voter suivant leur opinion, s'opposeraient absolument à ce contrat, et cependant ils l'accepteront pour que le gouvernement soit soutenu. A l'appui de cette assertion, je vais lire quelques extraits d'un journal qui, dans le passé, a été partisan du gouvernement, et qui l'est encore aujourd'hui, un journal qui est fort prisé par la classe commerciale de la province de l'Ontario—je veux parler du *Monetary Times*, de Toronto. Ce journal disait la semaine dernière :

L'urgence de la question du Klondike sera reconnue par tous les gens sensés. Il fallait absolument trouver, sans délai, le moyen de se rendre dans cette région aurifère.

"On peut se plaindre du fait que des mesures énergiques n'aient pas été prises plus tôt pour répondre à cette nécessité, mais l'affaire ayant été retardée jusqu'à une semaine avant la réunion des Chambres, on ne peut guère invoquer cette raison pour justifier la ligne de conduite suivie sans l'autorisation du parlement. Six jours plus tard, le parlement aurait exprimé sa propre opinion, et il ne valait pas la peine de dévancer sa décision par cet acte de volonté exécutive, quand il n'y avait rien à gagner, au point de vue du temps, par le contrat non autorisé. Si pareille conduite pouvait être justifiable, ce serait dans le cas où le parlement n'aurait pu être convoqué avant très longtemps, et qu'en agissant immédiatement, on aurait pu gagner du temps et avancer les travaux.

"Dans les circonstances, le parlement peut difficilement examiner le contrat d'après ses mérites ; virtuellement, tout ce qu'il peut faire c'est de consentir à un marché déjà conclu. En attendant, les entrepreneurs ne sont pas sûrs que le parlement ratifiera le contrat, et ce délai doit paralyser les efforts qu'ils font pour se procurer des fonds et construire le chemin."

Cela prouve, à mon avis, ce que j'ai dit.

Je dois dire que cette opinion est celle d'un journal indépendant, d'un journal qui n'examine pas la question au point de vue de parti. C'est un journal qui, ainsi que je l'ai dit, a toujours eu de la préférence pour les honorables députés de la droite; aussi, je sympathise avec eux, avec ceux surtout qui voteront en faveur de ce contrat, mais qui pensent, avec la majorité du peuple, que ce marché n'est pas avantageux pour le pays et qu'il doit être condamné.

Je vais maintenant énumérer quelques-unes des objections que j'ai à ce marché. Ces objections ont déjà été indiquées par quelques députés, mais je crois qu'elles ne peuvent pas être trop souvent répétées. Nous voulons que la population du pays comprenne bien ce contrat, nous voulons qu'elle sache qu'il n'est pas avantageux pour le Canada. Naturellement, les honorables ministres et leurs organes dans le pays ont maintes fois exprimé leur manière de voir sur cette question, et, quelquefois, leurs organes, pour aider leurs prétentions, ont faussement interprété les paroles des députés de la gauche. Mais je veux indiquer deux ou trois objections que je crois importantes et que j'ai à ce contrat et à la manière dont il a été conclu.

En premier lieu, je m'oppose à ce contrat, parce qu'on n'a pas demandé de soumissions. Or, il a été reconnu par le ministre des Chemins de fer et Canaux en présentant ce bill, que, généralement, il est utile et juste que des soumissions soient demandées dans des entreprises de cette nature. C'est ce que le ministre a déclaré, mais il a ajouté qu'il était impossible d'en demander pour la présente entreprise importante, parce qu'il y avait urgence. Il a invoqué cette raison d'urgence, et c'est à peu près tout ce qu'il a avancé. Il a prétendu que l'urgence était si grande, qu'il n'y avait pas de temps pour demander des soumissions, les recevoir et les examiner. Or, nous prétendons que cette urgence a été causée par le manque de diligence de la part du gouvernement. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit en présentant le bill :

Les honorables membres de cette Chambre se souviendront facilement que, dès avant la fin de la dernière session, nous apprenions tous les jours que d'immenses quantités d'or étaient découvertes dans la région du Yukon, et que des gens qui en revenaient nous faisaient des récits fabuleux sur ses gisements aurifères.

C'est l'énoncé fait par le ministre des Chemins de fer et Canaux lorsqu'il a présenté le projet de loi. Il déclare que dès avant la fin de la dernière session, nous apprenions tous les jours que d'immenses quantités d'or étaient découvertes dans cette région, et que les gens qui en revenaient nous faisaient des récits merveilleux au sujet de ces gisements aurifères. Je prétends que si tel était le cas, si ces renseignements étaient connus du gouvernement avant la clôture de la dernière session, il n'était pas justifiable de retarder cette entreprise. Il aurait dû étudier la question à cette époque, il n'aurait pas dû la laisser traîner tout l'été, et ensuite, au dernier moment, constater qu'il était tellement urgent de construire ce chemin, que le temps manquait pour demander des soumissions. Rien ne peut excuser ce retard. Bien que cette raison d'urgence puisse satisfaire ses partisans dans cette Chambre et dans le pays, je suis sûr qu'elle ne donnera pas satisfaction aux gens indépendants qui examinent cette question avec impartialité.

Le gouvernement a-t-il agi sans délai en attendant parler de ces découvertes ? Pas du tout. Il n'a rien fait, il a laissé traîner l'affaire de mois en mois. Je ne sais pas ce qu'il faisait, mais ses membres se promenaient dans le pays et n'ont pas eu le temps de s'occuper de la question avant qu'il fût trop tard pour la régler d'une façon convenable.

Ainsi, bien que le ministre des Chemins de fer et Canaux invoque l'urgence, je suis d'avis que ce n'est pas la véritable raison, ou l'unique raison qu'il a eue pour ne pas demander de soumissions. Je vais citer d'autres parties du discours de l'honorable ministre pour prouver mon assertion. Il a dit :

Ce n'est pas une entreprise au sujet de laquelle vous proposeriez de demander des soumissions. Nous ne l'avons jamais fait. Nos prédécesseurs n'en ont pas de-

mandé, et je présume que jamais un gouvernement responsable n'agira de la sorte.

Et il ajoute :

Ce ne serait pas un moyen efficace dans nulle circonstance.

Et plus loin :

Comment pouvions-nous demander des soumissions, quand il n'y avait pas d'argent à donner ?

M. l'Orateur, la seule conclusion qu'il me soit possible de tirer de toutes ces observations du ministre des Chemins de fer et Canaux, c'est que le gouvernement n'avait nullement l'intention de demander des soumissions. Même s'il en avait eu le temps, même s'il n'y avait pas eu urgence, il n'en aurait pas demandé.

Il y a encore une autre raison. Je crois que c'est parce qu'il avait décidé de donner l'entreprise à MM. Mackenzie et Mann. Il ne voulait pas autre chose, il n'avait pas besoin de soumissions, et, naturellement, il n'en a pas demandé.

Bien que cette raison d'urgence puisse réussir auprès de certaines gens qui ne comprennent pas toutes les circonstances, je suis convaincu qu'elle ne sera pas acceptée par le pays en général, parce que, dans le cas même où il y aurait eu peu de temps, il fallait peu de temps pour demander des soumissions. Il n'était pas nécessaire d'avoir bien du temps pour demander à certaines entrepreneurs de soumissionner cette entreprise, pour constater combien elle nous coûterait, et nul doute que nous aurions pu la faire exécuter pour un prix beaucoup moins élevé que celui qu'on nous demande aujourd'hui.

On nous dit que Mackenzie et Mann sont des hommes solvables et dignes de confiance. Il est inutile de dire cela, car personne ne le met en doute. Mais nous affirmons qu'il y a d'autres entrepreneurs dans le pays qui sont habiles et solvables, et nous disons qu'ils devraient avoir chance égale. Or, ont-ils eu cette chance ? D'autres entrepreneurs ont-ils eu l'occasion de soumissionner cette entreprise ? Nous avons entendu mentionner le nom de M. Hamilton Smith au sujet de cette entreprise. Quelques députés de la droite ont essayé de ridiculiser cet homme, ont voulu insinuer que son offre n'était pas sérieuse, ont cherché à prouver qu'il s'était rendu coupable de—j'allais répéter ce qu'ils ont voulu dire, mais l'expression est trop énergique pour être employée dans cette Chambre.

Or, comment M. Hamilton Smith a-t-il été traité ? On nous dit qu'un ami commun a informé le ministre de l'Intérieur qu'il était prêt à le voir et à parler de la construction de ce chemin de fer. Le ministre de l'Intérieur dit maintenant qu'il ne s'est pas présenté devant lui. Nous disons que le ministre de l'Intérieur aurait dû l'inviter à aller le voir, quand il était prêt à y aller et à parler de cette affaire. Mais on nous répond que le ministre de l'Intérieur n'avait pas le droit de courir après lui. Alors, je demanderai à quoi servent les ministres ? Doivent-ils rester assis dans leurs bureaux et attendre que les gens aillent s'incliner devant eux ? Je prétends qu'ils doivent agir comme des hommes d'affaires agiraient. Si j'avais des travaux à faire exécuter et que j'entendrais dire qu'un homme est prêt à les entreprendre à raison d'une certaine somme, et qu'il désire me voir à ce sujet, je lui écrirais de venir, surtout si j'en étais informé par un homme de la position de sir William Van Horne.

Nous avons demandé au ministre de l'Intérieur s'il s'était renseigné sur la position de M. Smith, et il dit qu'il ne l'a pas fait. S'il eût pris des informations, qu'aurait-il appris ? Non pas que M. Hamilton Smith était un homme de rien, un homme qu'on pouvait traiter avec mépris, un homme qui ferait des offres sans valeur ; mais il aurait constaté que c'était un homme ayant quelqu'un pour l'appuyer, que lui-même était de la plus haute respectabilité et que ses associés étaient capables d'exécuter tout ce qu'ils entreprendraient. La population du pays reprochera au gouvernement de ne pas s'être un peu plus occupé de M. Hamilton Smith, quand il consentait à aller voir le ministre de l'Intérieur et s'entretenir avec lui de cette question.

Il est temps que les ministres sachent que le pays ne leur pardonnera pas d'avoir négligé de voir un homme au sujet d'une question de cette importance. Si un ministre peut épargner deux ou trois millions d'acres de terre en s'adressant à M. Hamilton Smith, ou en prenant la peine de le prier d'aller le voir à son bureau, le peuple n'acceptera pas l'excuse que M. Hamilton Smith n'a pas été le voir, surtout quand il savait que sir William Van Horne avait dit que M. Smith était prêt à le voir et à discuter avec lui la question de la construction de ce chemin de fer. Le pays n'exemptera pas l'honorable ministre du blâme qu'il mérite dans cette affaire.

En présentant ce bill, le ministre des Chemins de fer a parlé d'autres hommes qui auraient été contents de construire ce chemin. Il a dit :

Je sais qu'il y en avait d'autres qui comprenaient qu'ils représentaient d'immenses capitaux, et qui avaient à leur disposition des moyens dont on ne parle pas et qui voulaient entreprendre la construction de ce chemin.

En lisant ces observations, je croyais que l'honorable ministre parlait de M. Hamilton Smith, parce qu'il avait dit qu'il était prêt à parler de chemin de fer avec le ministre de l'Intérieur. Mais le ministre des Chemins de fer et Canaux ajoute :

Mais aucune de ces grandes compagnies ne s'est présentée, et je n'ai pas vu de lettres de créance établissant qu'elles étaient prêtes à entreprendre les travaux et capables de les mener à bonne fin.

Je ne suis nullement surpris que le ministre n'en ait pas vu d'autres ; il ne voulait pas en voir, et il n'a pas pris la peine de demander à les voir. Il ne voulait pas voir M. Hamilton Smith, qui offrait de venir parler de la question avec lui, un homme qui a d'immenses capitaux à sa disposition, et il est évident que le ministre de l'Intérieur ne voulait pas le voir. Mais, ainsi que le ministre des Chemins de fer et Canaux l'a dit, il n'a pas vu de lettres de créance. Le gouvernement n'y tenait pas. Il avait la vue sur deux autres hommes auxquels il voulait accorder cette entreprise, et qui l'ont obtenue. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a ajouté :

Ils (Mackenzie et Mann) étaient les deux seuls hommes que nous connaissions qui voulaient et pouvaient exécuter l'entreprise.

Nul doute qu'il ne connaissait que ces deux hommes, parce que les ministres n'avaient pas voulu en connaître d'autres. Sir William Van Horne avait parlé de M. Hamilton Smith, et le ministre des Chemins de fer et Canaux a lui-même déclaré qu'il y avait d'autres hommes ; cependant, l'hono-

rable ministre a dit que Mackenzie et Mann étaient les seuls hommes qu'il connaissait et qui étaient capables d'exécuter l'entreprise.

Je suis convaincu d'après ce que j'ai lu des discours prononcés par les ministres que le gouvernement avait décidé d'accorder l'entreprise à ces deux hommes, et qu'il ne voulait pas connaître d'autres entrepreneurs. C'est une des objections que je fais au contrat, et je me suis efforcé d'établir que le gouvernement aurait dû demander des soumissions ; mais il ne l'a pas fait ; il a déclaré que c'était à cause de l'urgence qui existait, mais à mon avis, c'était parce qu'il avait pris la détermination d'adjuger l'entreprise à Mackenzie et Mann.

Une autre objection au contrat est la nature du chemin qui doit être construit. On l'a appelé tramway, un chemin à voie étroite, et dans tous cas, c'est un chemin qui ne pourra pas transporter un fort volume de trafic.

Les honorables membres de la droite lisent, je suppose, le *Witness*, un de leurs ardents partisans. Or, le *Witness*, discutant la question, exprime sa suprise au sujet de la nature du chemin pour le prix que l'on veut payer, et dit que pour ce prix élevé l'on devrait construire un chemin de première classe, et non un tramway ou une voie temporaire. D'après les déclarations du ministre des Chemins de fer et Canaux, en chambre, on croit qu'il faudra transporter rapidement dans cette région 50,000 personnes et 50,000 tonnes de fret. Je crains que la chose ne soit difficile sur un chemin qui ne sera en exploitation que durant 5 mois. Si le pays construit un chemin au Yukon, je maintiens que ce devrait être un chemin de première classe, et non pas un chemin temporaire, tel que celui projeté d'après le contrat, un tramway construit avec des rails légers, et tout à fait impropre pour le transport d'un grand nombre de personnes avec les approvisionnements.

La plus grande objection qui existe contre ce contrat, cependant, c'est le prix que le gouvernement va payer. Il a été répété dans tout le pays, par les partisans des honorables messieurs, et par les honorables députés eux-mêmes, que nous ne payons rien en espèces, et qu'il n'a jamais été construit un chemin de fer sans argent. C'est là un très pauvre argument. Nous pouvons parfois donner mieux que l'argent, et c'est ce que nous faisons dans le cas présent. Les honorables membres de la droite disent, cependant : nous ne donnons que quelques acres de terre dans un pays inhabité. Ces messieurs disent en outre qu'ils n'accepteraient pas le terrain comme un pur don, que le pays se fait en réalité construire un chemin pour rien ; et c'est en réalité ce qu'ils veulent faire croire au peuple.

Combien payons-nous pour ce chemin ? Combien le pays est-il appelé à payer d'après le contrat actuellement soumis à la Chambre ? Nous allons donner des terrains miniers, non des terrains qui ne valent rien, mais des terrains d'une grande valeur sur les marchés monétaires du monde.

Combien d'acres vont recevoir les entrepreneurs ? 25,000 acres par mille, soit 4,000,000 d'acres, ou 5,800 milles carrés. Il est difficile de saisir cette idée. Ces entrepreneurs vont recevoir toute une province taillée dans le district du Yukon. Plus que cela. Le gouvernement ne fait pas lui-même le choix des terrains qu'il donne à la compagnie, mais il permet à cette dernière de choisir ces terrains où elle voudra. Puis, on lui donne du temps pour faire ce choix, trois ans pour la première moitié, et six ans pour le reste. Les entrepreneurs peuvent aujourd'hui envoyer des prospecteurs par tout le pays chercher les terrains aurifères et les jalonner. Un des ministres a dit que les entrepreneurs ne pourraient commencer à choisir leurs terrains avant le 15 juin prochain, époque à laquelle les mineurs seraient répandus dans toute la contrée. On me dit que peu de gens pourront se rendre dans le pays avant le milieu de mai ; or, il n'y a aucun doute que les entrepreneurs, qui sont riches, auront des centaines de prospecteurs pour choisir les meilleurs endroits dont ils seront prêts à entreprendre l'exploitation dès le moment venu. Si nous tenons compte de l'étendue de ce pays, il est évident que les entrepreneurs choisiront la plus grande partie des terrains aurifères du district du Yukon, et ce qui restera pour les autres ne sera pas d'une grande valeur.

Mais je ne suis pas surpris que les entrepreneurs reçoivent 25,000 acres de terre par mille, ou 4,000,000, devant en faire le choix eux-mêmes, car ils ont fait leur propre prix. A-t-on nié cela ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit lui-même la chose en Chambre. On demandera peut-être, a-t-il dit, pourquoi nous avons consenti à donner 25,000 acres par mille. La réponse est très simple : c'est parce que les entrepreneurs ne voulaient pas accepter moins. On semblait croire que c'était trop, cependant les honorables membres de la droite disent aujourd'hui que les terrains ne valent rien. La vérité, c'est que les entrepreneurs n'ont pas voulu accepter moins et que le gouvernement a dû leur donner 25,000 acres par mille.

Les ministres étaient absolument entre les mains des entrepreneurs. C'est pour le gouvernement un grave aveu à faire devant le pays. Voici deux entrepreneurs prêts à construire ce chemin, ce tramway temporaire à voie étroite, et lorsqu'ils discutent la chose avec le gouvernement, ils imposent leur prix et disent : Nous accepterons 25,000 acres par mille. Nous croyons que c'est trop, dit le gouvernement. Mackenzie et Mann répondent : Nous n'accepterons pas moins que cela. Alors, le gouvernement est tenu de leur donner l'entreprise, et il dit : Fort bien, nous vous donnerons 25,000 acres par mille.

Voilà une étrange manière de faire un contrat pour le pays, et il est temps que le gouvernement se retire et donne le pouvoir à d'autres hommes plus capables de faire un arrangement dans l'intérêt public. Que penseriez-vous d'un homme d'affaires acceptant un prix qu'on lui imposerait alors qu'il pourrait obtenir ce qu'il veut à meilleur marché d'une autre personne ?

Nous croyons que le gouvernement aurait pu faire construire ce chemin à bien meilleur marché par d'autres entrepreneurs, et nous le blâmons de ne l'avoir pas fait. Des personnes compétentes disent que le chemin aurait pu être construit pour le quart du montant que le gouvernement va payer ; supposons la moitié du montant ; là encore le gouvernement a fait preuve d'incompétence dans cette affaire. Il a lui-même admis la chose. C'était un humiliant aveu de la part de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de dire dans cette Chambre : Nous avons voulu faire accepter moins aux entrepreneurs, mais, avoue-t-il, lorsqu'on lui demande pourquoi il n'a pas fait cela, ils n'ont pas voulu renoncer à leur prix, et le gouvernement a dû accepter leurs conditions.

Il y a une autre chose étrange dans les remarques du ministre des Chemins de fer Canaux, au sujet de cette transaction. Le gouvernement, nous dit-il, a voulu faire accepter aux entrepreneurs un nombre moins grand d'acres de terre, puis il poursuit : nous ignorons si ces terrains valent quelque chose. Après tout, dit-il, les entrepreneurs n'ont peut-être rien du tout, car le gouvernement ignore si ces terrains valent ou non quelque chose.

C'est un spectacle humiliant, M. l'Orateur, d'entendre un ministre de la Couronne faire une semblable déclaration en parlement, en face de ce que dit M. Ogilvie, à la page 92 de son rapport. Pour l'édification de la Chambre, je citerai ce que dit M. Ogilvie à ce sujet, car quelques honorables députés de la droite n'ont peut-être pas lu ce rapport, et peut-être aussi, après avoir entendu ce qui suit, seront-ils prêts à condamner le contrat, car ils ne sauraient admettre avec le ministre des Chemins de fer et Canaux, j'en suis sûr, que le gouvernement ignorait que ces terrains eussent quelque valeur. M. Ogilvie dit :

En plusieurs des endroits mentionnés, exploiter même dans les présentes conditions serait rémunérateur, et, en un grand nombre d'autres, l'exploitation rapportera de beaux bénéfices lorsque nous aurons les avantages que nous espérons avoir dans le cours de l'année prochaine pour entrer dans cette région et la développer. Il est bon de signaler le fait que tout ce vaste district doit la réputation universelle dont il jouit actuellement à la richesse des 140 claims de la division du Klondike. Il s'en trouve cent sur la crique Bonanza et environ quarante sur l'Eldorado. Dans le langage des mineurs, ces claims sont les "champions du monde," et si les indications actuellement connues ont quelque valeur, les claims réunis de ces deux ruisseaux représentent une valeur de soixante à soixante-dix millions de dollars.

Si l'on envisage cette division dans son ensemble, y compris les trois ruisseaux déjà mentionnés, affluents de la crique Indian, district de quelque trente-cinq milles de long et de vingt-cinq milles ou plus de large, si l'on peut ajouter foi aux indications, il y a cent millions de dollars en perspective dans ce territoire.

Et cependant, le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit que ces terrains peuvent ne rien valoir du tout. M. Ogilvie continue :

Personne ne saurait garantir l'exactitude de ce calcul, mais les prospections faites jusqu'ici indiquent d'une façon assez concluante ce résultat. Ce district est d'une richesse exceptionnelle. Jamais rien de semblable n'a encore été trouvé dans ce pays ; de fait, il y a fort peu de pays au monde où l'on ait fait de semblables découvertes, et bien qu'il soit impossible d'affirmer qu'il se fera d'aussi riches découvertes à l'avenir, il est tout à fait improbable que dans un pays où l'or est disséminé sur une si vaste étendue, on ne le trouve, en quantités rémunératrices, que sur un seul point formant la cent quarantième partie de ce territoire. Si nous ajoutons à cela une partie du territoire septentrional de la Colombie anglaise, nous augmentons l'étendue de près du double, et la superficie comparative du district du Klondike est très diminuée.

Voilà, M. l'Orateur, qui est assez concluant au sujet de la valeur de ces terrains. Il est regrettable que le ministre des Chemins de fer et Canaux et le gouvernement n'aient pas lu cela avant de conclure cet arrangement ; et, d'un autre côté, il est assez étrange que l'on ait fait un marché au sujet d'une chose que l'on ne connaissait pas, dont on ignorait la valeur.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit aussi qu'il ignorait si Mann et Mackenzie avaient fait là un marché avantageux ; qu'il l'espérait cependant. Je vais citer ses paroles, elles sont très remarquables, et je ne doute pas qu'elles ne représentent les vues du gouvernement sur cette question :

Leur avons-nous donné dans une de ces acres une Bonanza ou un second Eldorado, nous l'ignorons ; mais cela se peut, mais il peut aussi en être autrement.

M. CRAIG.

Cela se peut, et l'on croirait que le ministre des Chemins de fer Canaux ne savait rien de ce qu'il faisait ; mais je crois que Mann et Mackenzie en savaient quelque chose. Je suis persuadé qu'ils n'entretenaient pas autant de doutes que le ministre des Chemins de fer et Canaux sur la valeur de ces terrains. Mann et Mackenzie ne sont pas hommes à se lancer en aveugles dans cette entreprise, et ils croient avoir, j'en suis persuadé, une Bonanza ou un second Eldorado.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit encore :

C'est tout un hasard, mais, heureusement pour le gouvernement et le pays, un hasard où tous les risques sont pour les entrepreneurs. Il n'y a aucun risque de notre côté.

Quelle sotte déclaration lorsqu'un homme concède des terrains qui, de son avis, peuvent être une Bonanza ou un Eldorado ! L'honorable ministre nous dit que le gouvernement a pu donner à Mann et Mackenzie une Bonanza ou un second Eldorado, et il ajoute que les risques sont tous pour Mann et Mackenzie, aucun pour le gouvernement. Comme cela est absurde ! S'il arrive que ces terrains soient une Bonanza, un second Eldorado, comme le pense le ministre des Chemins de fer et Canaux, alors que pensera le pays de ce marché ? Il n'y a aucun doute que Mann et Mackenzie choisiront les meilleurs terrains ; il y a peu de doutes qu'ils en retireront des bénéfices. Alors, si ce dont parle M. Ogilvie se réalise et que ces terrains rapportent aux entrepreneurs $100,000,000, est-il quelqu'un qui puisse prétendre que le gouvernement a fait un bon marché ? Le peuple canadien croira-t-il avec le ministre des Chemins de fer et Canaux que Mann et Mackenzie ont couru tous les risques ?

Je vais maintenant citer le *Monetary Times*, et je ferai observer aux honorables membres de la droite qu'il s'agit d'un journal commercial et non politique. Voici ce que dit le *Monetary Times* au sujet de la déclaration du ministre des Chemins de fer et Canaux que ces terrains ne valent peut-être rien :

Aucun homme impartial ne peut sans étonnement considérer la dépréciation des terrains aurifères du Klondike concédés à la Compagnie du chemin de fer, vu surtout que ceux qui parlent ainsi sont des personnages officiels, dont l'objet est de défendre le marché, MM. Mann et Mackenzie sont considérés comme un peu mieux que des sots pour s'être lancés dans ce que l'on décrit comme la plus extravagante des spéculations.

Nous admettons cela, et le pays l'admet aussi, je pense.

Il y a assurément un fort élément spéculatif dans l'entreprise ; mais que devons-nous penser d'un marché dans la conclusion duquel une des parties contractantes agit comme si elle désirait voir échouer le projet ? Reconnaissant, comme nous l'avons dit, la nature spéculative de l'entreprise, nous croyons que les chances sont assurément contre le gouvernement.

Ainsi, il est bien évident que les entrepreneurs ne courent aucun risque. Le gouvernement doit savoir que si le contrat est ratifié par le parlement, les entrepreneurs pourront vendre ces terrains un prix beaucoup plus élevé que ne leur coûtera la construction de ce chemin, et réaliser ainsi des millions de piastres. Cela ne saurait être contesté. Ce que j'ai dit est parfaitement corroboré par cet article du *Monetary Times* Les entrepreneurs ne courent aucun risque, mais bien le pays, et par tout le Canada aujourd'hui, le gouvernement est condamné parce qu'il cède un domaine public

d'une aussi grande valeur. Si l'affaire est un coup de dé, le gouvernement est blâmable de se trouver du mauvais côté.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit que le bill pouvait subir une critique minutieuse. Eh bien, c'est ce que nous désirons faire. Je ne sache pas que les honorables députés de la droite en fassent une étude très sérieuse. Nous n'avons entendu aucun d'entre eux exposer ses vues sur la question. Les arguments invoqués à l'appui de la mesure n'auront, je crois, aucun poids auprès du public ; ils ne sont pas d'une grande valeur. Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit aussi : "Tout ce que nous désirons, c'est une étude franche du bill et qu'il soit bien compris." Prétend-il que les partisans du gouvernement peuvent juger ce marché sans s'inquiéter des intérêts du parti ?

Je crains que non. L'opposition s'efforce d'expliquer l'affaire au pays.

Il y a quelques jours, à Port-Hope, je parlais de ce bill du Yukon à un partisan des membres de la droite. C'est un assez mauvais marché, lui disais-je. Il était sous l'impression que les terres concédées à MM. Mackenzie et Mann étaient dans la Colombie anglaise. Lorsque je lui dis qu'il n'en était pas ainsi, mais que ces terrains étaient tous dans la région du Yukon, il témoigna une grande surprise, et tout en ayant soin de ne pas trop condamner le gouvernement, il admit avec moi que le gouvernement donnait trop pour ce qu'il recevait.

Nous voulons que le pays comprenne cette question et, si nous le pouvons, nous sommes résolus à la lui faire comprendre. Nous voulons d'abord que le public sache si nous allons avoir une route toute canadienne. C'est là un point très douteux jusqu'à présent. C'est cependant la base du plaidoyer en faveur de la construction de ce chemin ; mais je ne suis pas convaincu que nous aurons une route toute canadienne une fois ce chemin construit. De fait, les apparences nous portent à croire le contraire. Il est probable, ainsi, qu'à Wrangel nous serons à la merci des Etats-Unis, comme nous le sommes dans d'autres ports de l'Alaska. Le gouvernement aurait dû régler cette question hors de tout doute avant de présenter le bill. La question de nécessité urgente est son excuse, je suppose ; mais nous pouvons aller de l'avant, construire ce chemin et donner ces terrains et ne pas avoir après tout une route toute canadienne. Quelle excuse le gouvernement présentera-t-il alors au pays ?

Nous voulons ensuite savoir quelle espèce de chemin nous allons avoir pour le prix élevé que nous payons. Nous n'aurons pas un chemin de première classe ; cela est évident, je crois. Nous allons avoir un chemin à voie étroite avec des rails relativement légers. Cela pourra suffire au service pour quelque temps ; de fait, nous aurons un chemin temporaire.

Le public, j'en suis convaincu, ne comprend pas, et croit que nous allons avoir un chemin de premier ordre. Cela est assez naturel, lorsque l'on voit le prix élevé que nous payons. Ainsi donc, nous voulons savoir quel chemin nous allons avoir, et puis nous voulons que le peuple sache combien cela va nous coûter.

Des gens m'ont demandé si la Chambre des Communes allait adopter ce bill. J'ai répondu que je doutais peu de la chose. Les membres de la droite se croiront tenus de l'appuyer, car s'il n'était pas adopté par la Chambre des Communes, ce serait une défaite pour le gouvernement. Mais ce bill sera-t-il adopté par les deux Chambres, je ne saurais le dire. J'espère que non, dans l'intérêt du pays, car je considère que le contrat est mauvais sous tous les rapports.

Nous voulons que le peuple sache combien nous payons pour ce chemin. Il y a d'abord le choix de 5,800 milles carrés de terrains aurifères dans le district du Yukon. Il y a ensuite l'infime droit régalien de 1 pour 100 que les entrepreneurs devront payer, tandis que tout autre individu doit payer 10 pour 100. Puis un monopole de plusieurs années ; il ne sera permis à personne de construire un autre chemin de fer dans cette région. J'ai déjà dit que ce monopole par lui-même était un prix presque suffisant pour la construction de ce chemin. Personne ne pourra faire de concurrence à cette compagnie. Tous les voyageurs et tout le fret devront passer par ce chemin. Nul ne pourra construire ni obtenir de l'aide pour construire un autre chemin. Si ces entrepreneurs allaient construire un chemin de fer dans un pays sans trafic, sans public voyageur, où il leur serait difficile de gagner assez pour couvrir le coût de l'exploitation, nous pourrions leur venir en aide ; mais ils vont traverser une contrée où un commerce considérable les attend. Ainsi donc, je considère que le prix que l'on donne à ces entrepreneurs est exorbitant, tout à fait hors de proportion avec ce que reçoit le pays—beaucoup plus que nous n'aurions eu à payer en demandant des soumissions, ou si les ministres se fussent donné la peine de consulter M. Hamilton Smith ou quelques autres.

Mais on ne connaissait pas d'autres hommes ; on ne voulait pas en connaître. Les ministres se sont contentés de voir MM. Mackenzie et Mann. Ces messieurs ont fait leur prix, et si ce bill est adopté par les deux Chambres, il arrivera que le pays paiera beaucoup plus cher qu'il ne devrait payer. Tout en désirant la construction d'un chemin de fer, je n'en veux pas en vertu d'un contrat d'après lequel le pays court tous les risques en donnant aux entrepreneurs une autre Bonanza, un second Eldorado. Je crois que plus le public connaîtra ce contrat, plus il le condamnera, et c'est ma seule excuse pour avoir prolongé le débat sur cette question.

M. OLIVER : M. l'Orateur, je ne veux pas prendre le temps de la Chambre pour discuter longuement cette question, mais je prendrai la liberté de la discuter au point de vue de mes commettants plutôt qu'à celui du public en général. J'agis ainsi surtout pour la raison que mon comté, par sa position géographique et la nature de ses produits, a un intérêt spécial au développement du Yukon, tout comme il était intéressé au développement du district de la Kootanie.

La région agricole à l'est des montagnes Rocheuses a nécessairement les plus grands intérêts au développement de la région minière immédiatement à l'ouest, nord ou sud, de ces montagnes.

Le succès du cultivateur ne dépend pas uniquement des conditions avantageuses de la localité qu'il habite, mais aussi de la nature du marché qu'il assure à ses produits. Notre position dans l'extrême ouest est, jusqu'à un certain point, peu favorable à la vente de nos produits sur les marchés de l'est, mais elle l'est, en proportion favorable, par rapport au marché de l'ouest. Alors, étant en grande partie privés du marché de l'est, nous considérons

que le développement du pays à l'ouest des montagnes activerait assurément le développement de notre pays à l'ouest des montagnes. Ainsi donc, je le répète, nous sommes intimement intéressés au développement de toute région minière à l'ouest des montagnes, et la fièvre actuelle au sujet du Yukon fait que nous avons le plus grand intérêt au développement de cette région, étant, au Canada, le plus proche voisin agricole.

Tout en me plaçant à ce point de vue spécial pour discuter cette question, je dois dire qu'elle est cependant d'un intérêt considérable pour le pays en général.

C'est de la prospérité et du progrès des régions agricoles du Canada-central que doivent dépendre la prospérité et le progrès de tout le pays. Le Canada-oriental ne peut espérer une expansion considérable que par le plus grand développement du Canada-ouest, de sorte que, tout ce qui tend au développement des régions agricoles de l'ouest, tend directement et intimement au développement, à la prospérité, au progrès du Canada-oriental. Ainsi donc, si je profite de l'occasion pour discuter cette question du Yukon au point de vue des agriculteurs de l'ouest, je ne crois pas que l'on puisse m'accuser de perdre le temps de la Chambre ou celui des représentants de l'est, car ces derniers ont un intérêt direct dans la prospérité de cette partie du pays dont j'ai l'honneur d'être un des représentants.

Je veux discuter cette question du Yukon au même point de vue qu'on l'a soumise au public. On prétend, d'abord, que ce chemin est destiné à assurer au Canada le commerce du Yukon qui, autrement, tomberait entre les mains des Américains.

En deuxième lieu, qu'il assurera le développement du Yukon, et en troisième lieu, qu'il empêchera la famine qu'il faudrait s'attendre à voir se produire inévitablement sans ce chemin. Voilà les trois points invoqués en faveur du contrat, et je me propose de les discuter au point de vue de la localité que je représente.

Quant au fait que la construction de ce chemin conservera au Canada le commerce du Yukon, tout ce que je puis dire, c'est que, autant qu'on peut le voir dans notre région et que nos intérêts sont concernés, il ne semble pas destiné à atteindre cet objet. Le commerce du Yukon se compose en grande partie de produits alimentaires, et c'est le commerce de cette nature auquel nous, les gens du Nord-Ouest, sommes particulièrement intéressés. Si la construction de ce chemin de fer doit nous procurer ce commerce, il nous faut alors évidemment l'appuyer ; mais si, d'un autre côté, elle n'a pas cet effet, nous n'avons plus alors aucun motif de le faire. Le fait est que la possibilité d'approvisionner tout marché de produits agricoles ou autres est subordonnée, d'abord, au coût de la production, et ensuite, au coût du transport à ce marché. Si nous, les cultivateurs de l'Ouest, pouvions parvenir au marché du Yukon par le chemin de fer projeté, de manière à concourir avec succès avec le commerce rival des autres contrées, ce chemin de fer, alors, quel que soit son tracé, nous serait fort avantageux. Mais si les circonstances sont telles que nous ne puissions, par la voie de ce chemin, concourir avec nos rivaux de la république voisine, ce chemin, alors, pour ce qui nous concerne et dans cette limite, ne nous est absolument d'aucune utilité.

M. OLIVER.

Voici quelle est la situation géographique. Le point le plus rapproché du Yukon où l'on produit un surplus de produits alimentaires au Canada est la partie du pays où je demeure, c'est-à-dire la région qui environne Edmonton ; le point le plus rapproché, ensuite, est la région qui environne Régina et qui s'étend à l'est jusqu'à Winnipeg. Si donc l'on ne pouvait tirer de ces localités les produits alimentaires consommés dans le Yukon, on ne pourrait les faire venir d'aucune autre partie du Canada, mais il faudrait s'adresser à l'étranger. La distance par chemin de fer entre Edmonton et Vancouver ou l'océan est de 800 milles, et entre Régina et le même point, de 1,000 milles.

De Winnipeg, cette distance est de 1,200 à 1,400 milles. Sur le parcours de cette distance, il faut franchir les chaînes des montagnes Rocheuses et des Selkirk, et le voyage est coûteux en proportion. Tout point sur la côte se trouve d'un accès commun pour le commerce du Yukon par la voie du chemin de fer proposé. Nos concurrents dans l'envoi à cette contrée du Yukon de produits alimentaires sont les Etats de Washington, de l'Orégon et de la Californie. Ces Etats produisent un surplus d'articles alimentaires, de ceux-là mêmes dont a besoin une population composée de mineurs, et que nous produisons nous-mêmes. Ils sont, comme ils l'ont toujours été, nos concurrents sur les marchés de la Colombie anglaise. Les régions agricoles de ces Etats-là se trouvent situées à des distances de la mer, par chemin de fer, variant entre presque rien et 300 milles. C'est-à-dire que nos concurrents ont l'avantage d'une distance variant de quelques milles à 300 milles, contre une autre de 800 ou 1,000 milles. Dans ces circonstances, il est inutile de discuter un seul instant le fait que nos produits agricoles, par voie du chemin de fer du lac Teslin, ne pourraient nullement parvenir dans la région du Yukon pour y être consommés concurremment avec ceux de l'Orégon, de Washington et de la Californie. Je ne parle que pour la région à laquelle j'appartiens. Je ne discute pas en me plaçant sur le terrain des principes ou de la politique, j'expose simplement un fait patent à la Chambre, de manière à faire comprendre pleinement la position que nous prenons et la raison pour laquelle nous la prenons. Si nous, les cultivateurs de l'ouest, ne pouvons pas concourir avec nos rivaux de la république voisine pour le commerce du Yukon relativement aux produits alimentaires, lesquels forment de beaucoup la plus grande partie de ce commerce, il nous appartient alors de voir à adopter d'autres moyens par lesquels nous pourrions espérer obtenir ce commerce.

La position de l'est du Canada, telle que je la comprends, est celle-ci : Si nous pouvons vendre à des prix avantageux dans la région du Yukon les produits alimentaires dont elle a besoin, les manufacturiers et les marchands de cette partie-là du pays seront en état de faire plus d'affaires avec nous, car chaque dollar que nous gagnons signifie pour eux, je dois le dire, une recette de cinquante cents. D'un autre côté, les denrées que les cultivateurs des Etats de Washington, de l'Orégon et de la Californie vendent au Yukon ne rapportent rien à ces manufacturiers ni à ces marchands. Si j'ai prouvé ce que j'ai avancé, nous, les cultivateurs de l'ouest, ne pouvons pas concourir avec nos rivaux sur le marché du Yukon. J'ai établi que les intérêts du Canada, tant de l'est que de l'ouest, ne trouvent pas leur compte d'une manière

raisonnable et suffisante dans la construction du chemin de fer du lac Teslin.

On a prétendu en deuxième lieu, à l'appui de la proposition actuelle, qu'elle comporte le développement de la région du Yukon. Je veux bien l'admettre dans une certaine mesure. Mais je signalerai à la Chambre la différence qui existe entre l'intérêt que le pays a de voir le Yukon se développer, et l'intérêt qu'il a de se voir assurer le commerce résultant de ce développement dans cette région. Le développement du Yukon n'a aucun sens pour le Canada, s'il ne signifie pas une augmentation de commerce pour ce pays. Tout en étant peu désireux de m'opposer au développement par des moyens raisonnables d'une partie quelconque du pays, je trouve qu'il y a lieu de considérer sérieusement si nous sommes justifiables d'adopter des mesures, pour ainsi dire, afin de développer une certaine partie de notre pays, quand il ne doit pas nous être donné de jouir du bénéfice qui doit en résulter, quand nous aidons par là seulement nos adversaires, nos rivaux, ou, si vous voulez, nos ennemis commerciaux à récolter les fruits de ce développement. Je ne suis pas ce qu'on appelle un partisan de la politique nationale, en tant que ce système signifie un tarif élevé, mais j'aimerais être considéré absolument comme tel en tant qu'il est nécessaire de l'appliquer pour que tout ce que nous faisons dans nos limites soit fait pour le Canada, et si ce que nous nous proposons ne peut être fait pour le Canada, nous n'aurons nullement les moyens de le faire.

Cependant, tel n'est pas le point que je désire particulièrement traiter. Je désire, avec votre permission, M. l'Orateur, discuter quelques instants un certain côté de cette proposition, c'est-à-dire la concession d'une certaine étendue de terrains miniers. Je me permets de discuter cet aspect de la question, parce qu'il me semble que c'est là un sujet sur lequel les députés qui ont déjà fait leurs remarques n'ont pas été renseignés, peut-être, au même point de vue auquel je dois au hasard des circonstances de l'avoir été. Suivant les connaissances que j'ai obtenues de la bouche de mineurs pratiques, la proposition consistant à livrer une certaine étendue de terrains aurifères dans le Yukon d'après le système proposé, c'est-à-dire en abandonnant le choix de quatre-vingts morceaux de terre différents dans toute la région, n'est pas une proposition tendant en elle-même à favoriser le développement de cette région, ou, ajouterais-je, le développement de son commerce. En voici la raison. Le développement du Yukon et la valeur du commerce résultant de ce développement sont subordonnés au nombre de ceux qu'on emploie ou qui s'adonnent eux-mêmes à la recherche ou à l'extraction de l'or dans cette contrée Or, tout ce qui restreint de quelque manière l'énergie ou l'ambition, ou, si on le préfère,—puisque l'expression a été employée ici—la passion du jeu dont est animé le prospecteur, constitue un ralentissement d'autant du développement et du commerce de la contrée, commerce que nous voulons y faire.

Je n'ai pas de reproche à faire au sujet de l'étendue de la concession, car la différence entre trois millions et dix millions d'acres en ce pays-là ne signifie rien, absolument rien. Il ne s'agit pas de l'étendue, l'affaire est dans le droit de choisir. Je présenterai la chose sous un autre aspect, et je dirai qu'une concession de cent mille acres de terre dans le Yukon, accompagnée du droit de choisir, vaut plus pour celui à qui cette concession est accordée, que la concession de dix millions d'acres faite sans ce droit. Il ne faut pas comparer les terrains miniers aux terrains agricoles. L'or du Caribou—environ trente ou quarante millions de dollars—a été extrait dans une étendue moindre, je crois, que celle de l'un des blocs qu'on propose de donner à Mackenzie et Mann. Eh bien ! si un seul bloc de trois milles sur six, ou de six milles sur vingt-quatre milles, doit probablement contenir trente millions de dollars d'or d'extraction profitable, les compagnies même les plus rapaces au monde, n'ont pas besoin d'un bien grand nombre de ces blocs-là.

Il ne s'agit pas du nombre d'acres accordé, mais de la concession du droit de choisir ; et en donnant à une compagnie de chemin de fer le droit absolu de faire le premier choix de quatre-vingts blocs de terre, disons de six milles sur vingt-quatre, vous leur livrez virtuellement, à mon humble avis, tous les terrains aurifères du Yukon, à moins que celui-ci ne laisse loin derrière lui toutes les contrées aurifères existantes ou qui aient jamais existé sur terre. Voyez la Colombie anglaise, laquelle est beaucoup plus grande que ce que nous appelons la région du Yukon. On y a prospecté et exploité les mines pendant trente ou quarante ans, et il n'y a pas un homme qui ne sache, ici, s'il sait quelque chose au sujet de la Colombie anglaise, que donner à quelqu'un le droit de choisir quatre-vingts blocs de terre de l'étendue de ceux qu'on propose d'accorder à Mackenzie et Mann, serait permettre à celui-là de s'emparer de toutes les mines qui aient jamais rapporté des profits en cette province, qui en rapportent actuellement, ou qui, d'après toutes les probabilités humaines, en rapporteront jamais. En accordant ce privilège à une société d'hommes, vous placez certainement le prospecteur et le mineur dans une position désavantageuse ; et, comme je prétends que le développement et le commerce du pays sont subordonnés à l'énergie du prospecteur, vous nuisez au pays dans la mesure des entraves que vous imposez au prospecteur.

On a répété maintes fois en cette Chambre que la compagnie, recevant une immense étendue de terre, emploiera des hommes pour prospecter, et qu'ayant ainsi obtenu la possession de riches mines ; elle les exploitera pour en bénéficier, ce qui démontrerait qu'au lieu de signifier des entraves, cette concession de terres comporte un stimulant au développement du pays. Voilà ce que je désire examiner un instant. D'abord, Mackenzie et Mann n'ont pas besoin d'envoyer de prospecteurs dans la contrée. Il y a des milliers d'hommes dans le Yukon, ou qui s'y rendent, ou qui se préparent à y aller, et chacun d'eux, en vertu du contrat qui nous est soumis, est un prospecteur de ces messieurs. Si quelqu'un parmi ces gens-là découvre un bon claim quelque part dans le Yukon, durant les neuf années qui vont suivre, Mackenzie et Mann, en vertu du contrat, profiteront de la découverte. Il n'y a aucun doute à cet égard. Ces messieurs ne prennent pas le claim choisi mais ils peuvent s'emparer de tout le territoire environnant. Je dis donc qu'ils n'ont pas besoin d'employer personne, car tous ceux qui se rendent en cette région leur servent de prospecteurs ; et il n'y a pas lieu. par suite, de tenir compte, à titre de supplément au commerce du pays, des dépenses qu'ils feront dans le but de prospecter.

Supposons, maintenant, que Mackenzie et Mann aient choisi la terre qui leur est accordée, c'est-à-dire, leur moitié de six milles sur vingt-quatre, et

—pour les fins de l'argumentation—que cette terre soit située sur la rivière Klondike. Dans le cas où tout le terrain arrosé par cette rivière serait bon, 15,000 ou 20,000 mineurs, probablement, y compris les aides et autres, pourraient y travailler sur des claims de moyenne grandeur. Mackenzie et Mann, eux, en hommes d'affaires qu'ils sont, exploiteraient la partie de cette terre qu'ils trouveraient profitable, mais non pas le reste. Voilà ce qui constitue la différence entre le cas où ces messieurs posséderaient cette terre, et celui où elle serait affectée librement aux prospecteurs ordinaires. Que l'un de ceux-ci découvre un claim, et immédiatement des centaines d'autres envahiront le territoire environnant pour y faire des découvertes et des travaux. Mais en vertu du contrat, si un mineur découvre un claim, et si Mackenzie et Mann possèdent le bloc de terre qui l'environne, ceux-ci mettront leurs prospecteurs à l'œuvre, et s'ils trouvent l'endroit particulièrement riche, ils emploieront dix ou vingt hommes à l'exploitation de cette partie-là ; mais ils n'emploieront pas les centaines et les milliers d'hommes qui se jetteront alors dans cette région-là pour y travailler dans l'espoir d'y trouver quelque chose, s'il leur était laissé la liberté de le faire.

Cette contrée se trouverait ainsi à perdre la différence qu'il y aurait entre le commerce fait par les dix ou vingt hommes employés par Mackenzie et Mann, et le commerce fait par les milliers de francs prospecteurs.

Mais on peut dire qu'il n'est pas bon d'accorder à la population le privilège d'aller travailler là dans un cas comme celui-là. Si l'on ne doit pas y aller pour faire de l'argent, il vaut beaucoup mieux qu'on en soit empêché. Supposons que toute la localité soit composée de terrain aurifère, et que chaque pied de ce terrain rapporte une moyenne de $5 ou $10 par jour au mineur ; dans ce cas, le mineur ordinaire exploiterait ce terrain-là, pour en retirer un salaire, et il ferait bien. Mais si une certaine partie du territoire pouvait produire un million de dollars ou deux, et si le reste produisait seulement $10 par jour, Mackenzie et Mann exploiteraient le placer promettant les millions, et le reste continuerait à rester improductif, ce qui nous ferait perdre ici encore, comme tout à l'heure, une différence de commerce.

J'appuie particulièrement sur ce point, parce que je ne crois pas les membres de la Chambre fixés sur l'effet que les restrictions imposées à l'énergie du prospecteur produiront nécessairement sur le développement réel de la région du Yukon. Mettre une compagnie en possession du droit de choisir tout ce que cette contrée possède de bonnes terres serait opposer à son développement un obstacle plus grand que l'aide que la construction du chemin de fer pourrait lui apporter.

Un autre point que je veux signaler, c'est que cette concession ne comprend pas seulement les terres de la région du Yukon, mais qu'elle s'étend encore aux terres extérieures, jusqu'au fleuve Mackenzie. Au nom du territoire situé en deçà des montagnes Rocheuses, je prétends que cela est essentiellement injuste. Seule la contrée située à l'ouest de ces montagnes pourrait peut-être tirer profit du développement résultant de la construction du chemin de fer. Le développement de la contrée située à l'est, s'étendant entre le fleuve Mackenzie et les montagnes Rocheuses, doit nécessairement, par suite de la nature des choses, dépendre des communications, soit par eau, soit par chemin de fer,

M. OLIVER.

qui peuvent se trouver sur le seul versant est ; et il est essentiellement injuste, je le répète, que pour la construction d'un chemin de fer à l'ouest des montagnes Rocheuses, lequel peut bénéficier à la contrée située à l'ouest de ces montagnes seulement, l'on donne à Mackenzie et Mann le droit de choisir leurs terres tout aussi bien à l'est.

Le troisième point allégué en faveur du contrat soumis est, je crois, la nécessité pour des motifs philanthropiques d'établir des communications à une date rapprochée. On prétend que sans l'établissement d'une voie de communication à une date rapprochée par laquelle la population pourrait se rendre dans le Yukon et en revenir, il y aurait famine en cette région l'hiver prochain, et qu'on y constaterait un terrible état de choses dont le pays serait responsable.

Examinons cela un instant.

Rappelons-nous, M. l'Orateur, que s'il y avait, ou s'il devait y avoir vraisemblablement lieu de craindre la famine quelque part dans la confédération canadienne, il serait du devoir du gouvernement d'adopter les mesures nécessaires pour l'arrêter ou l'empêcher, peu importe que les citoyens intéressés soient de nos concitoyens, ou non. Mais il me semble que l'idée qu'il y aura nécessairement famine dans le Yukon l'an prochain est un peu forcée. Il y a eu course vers le Yukon l'an dernier, chose que nous avions été loin de prévoir, et nous pouvons être assurés qu'il n'y aura pas de famine cette année, pour la raison que ceux qui étaient exposés à la famine s'en sont allés, procédé fort naturel de leur part, et que, je crois, tout le monde devait s'attendre à leur voir adopter. Eh bien ! si c'est là ce qu'on a fait l'hiver dernier, je suppose que l'hiver prochain, on fera la même chose si l'on se trouve dans des circonstances défavorables pour rester dans la contrée. Même dans le cas où il n'y aurait pas lieu d'espérer voir bâtir un chemin de fer, ni voir améliorer les communications pour se rendre dans le Yukon l'été prochain, il n'est pas raisonnablement probable que les gens partiraient sans se munir de provisions suffisantes pour passer l'hiver. Ce qui est arrivé cet hiver les porterait à le faire. Je dis donc que, vu la nature des choses, il n'y a pas lieu de craindre, en laissant les gens s'occuper d'eux-mêmes, qu'il y ait famine dans le Yukon l'hiver prochain, surtout quand on sait qu'il n'y en a pas eu cet hiver.

Mais voici cette autre considération. Après avoir été averti de tous côtés que le gouvernement canadien prend le moyen d'empêcher la famine en construisant un chemin de fer, les gens seront induits par là à se rendre dans le Yukon sans apporter suffisamment de provisions pour eux-mêmes, et si le chemin de fer faisait défaut, si l'automne était hâtif, peut-être les promesses faites pourraient-elles causer alors la famine, ou bien les gens feraient ce qu'ils ont déjà fait : ils s'en iraient.

Ainsi, quelles que soient les raisons qu'on puisse invoquer en faveur de ce chemin de fer—et je ne veux pas les contester ni les discuter, pas plus que je ne veux discuter et contester les objections soulevées contre sa construction—je n'en vois aucune pour appuyer le contrat sur ces trois points, savoir : que le chemin assurera le commerce au Canada, qu'il développera le pays, et qu'il est nécessaire au point de vue humanitaire.

En outre, M. l'Orateur, j'ajouterai encore à ce que j'ai dit il y a quelques minutes relativement au développement national du pays ; s'il y a de

l'or dans la région du Yukon, c'est notre or ; s'il est là aujourd'hui, il y sera demain, il y sera dans dix ans, s'il n'est pas enlevé. C'est de l'argent à la banque pour la nation canadienne. Je me permettrai de dire que celle-ci ne devrait pas, je crois, s'engager dans la spéculation minière. Je ne suis pas d'avis que comme nation nous cherchions à faire de l'argent de cette manière avec le Yukon.

Mais la nation canadienne, comme nation, a le droit aujourd'hui, et c'est son devoir tout autant que son droit et son privilège, d'adopter tous les moyens raisonnables pour assurer au Canada tout bénéfice pouvant naturellement résulter du développement du Yukon dans le cours ordinaire du commerce. J'affirme sans hésiter que si les circonstances sont telles aujourd'hui, que le Canada puisse retirer un bénéfice du développement du Yukon, il est de notre devoir de veiller à ce qu'il le fasse, en notre qualité de représentants des intérêts du commerce en ce pays.

D'abord, nous devrions prendre des mesures pour assurer ce commerce, plutôt que pour obtenir simplement le développement du pays. Je pense que dans ce cas-ci, la charrue est mise devant les bœufs, et que notre première démarche devrait être de nous assurer le commerce du Yukon, pour pourvoir ensuite au développement ultérieur du Yukon. Mais si je comprends bien, nous pourvoyons au développement du Yukon, dont nos rivaux, nos adversaires, nos ennemis dans une grande mesure, doivent récolter le fruit, renvoyant à une date plus ou moins éloignée le soin d'obtenir une partie de son commerce. Il ne me semble pas que ce soit l'acte d'hommes d'affaires que de proposer le développement de notre pays pour le bénéfice de nos rivaux. J'ai foi dans le développement, mais à notre profit. Pour le motif qu'il est de notre devoir, d'abord, d'adopter les mesures nécessaires pour conserver au Canada et aux Canadiens le commerce du Yukon, plutôt que d'assurer le développement de cette région pour le bénéfice du commerce de nos rivaux ; pour ce motif, sinon pour d'autre, je n'aurais pas d'hésitation à voter contre l'adoption du bill en deuxième délibération.

M. ROCHE : M. l'Orateur, tout en étant nullement désireux de retenir cette Chambre longtemps, d'abord parce que la question ayant déjà été pleinement discutée, je ne puis espérer rien ajouter de nouveau ou d'original au débat, et ensuite, le pourrais-je, parce que, je l'avoue, ça ne changerait nullement la décision du gouvernement au sujet de cette question. Cependant, je suis d'avis que je ne remplirais pas tout mon devoir envers mes commettants ou envers la population de ma province adoptive, si je me bornais à voter silencieusement sur une question d'une importance aussi vitale, non seulement pour la population de l'ouest du Canada, mais pour le peuple canadien tout entier.

Lorsque, à la dernière session, on proposa dans les derniers jours l'adoption d'un contrat concernant la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, qui comportait la dépense ou plutôt l'abandon de millions d'acres de nos meilleurs terrains houillers de la Colombie anglaise, et qu'une grande partie de notre population considérait constituer une affaire fort extravagante, au sujet d'un chemin que, dans les circonstances, le gouvernement aurait été parfaitement justifiable de construire comme chemin de l'Etat ; lorsque, dis-je, on proposait l'adoption de ce contrat, vu ce plaidoyer d'urgence qui semble l'arme favorite du gouvernement pour arriver à faire adopter ses contrats, et vu la nécessité apparente où se trouvait cette partie du pays de posséder cette voie ferrée pour conserver au pays le commerce de cette contrée minière, on n'était pas disposé, malgré tout, à être fort sévère, et l'on s'est soumis à l'inévitable, bien que non sans protester beaucoup. Encouragé par son succès passé, le gouvernement est encore à la veille d'éprouver la patience inépuisable du peuple, en imposant au parlement et au pays un contrat qui, par ses défectuosités et son extrême mépris des ressources du pays, surpasse tout ce qui a été présenté dans le genre, jusqu'ici, par tout corps d'hommes ayant jamais été chargé du soin des affaires publiques au Canada.

Certains membres du gouvernement ont discuté cette question de manière à faire entendre qu'ils monopolisent toute la sagesse du parlement, et que nous, en réalité, à la gauche, nous ne savons pas ce dont nous parlons. Admettant, pour les fins de l'argument, que cela soit vrai, ces messieurs en sont maintenant arrivés à cet état où, pour me servir d'une parole de l'Ecriture, " Trop de sagesse les a rendus fous ".

Les censures les plus sévères et les plus énergiques de ce marché, à ma connaissance, ont été faites par les amis politiques des honorables membres de la droite, résidant dans la province que j'ai l'honneur d'habiter. On ne comprend pas dans le Nord-Ouest comment un corps d'hommes publics, et comment surtout les membres du ministère actuel, vu leurs anciennes déclarations, peuvent se présenter devant les Chambres et demander la ratification d'un pareil contrat.

Mais depuis leur avènement au pouvoir, les honorables membres de la droite ont si souvent renié les principes qu'ils proclamaient jadis, qu'il leur faut aujourd'hui une bien petite excuse pour essayer à justifier leurs actes ; et le peuple a perdu toute espérance de les voir adopter la législation promise par eux, excepté celle qui leur est imposée par les nécessités politiques.

L'urgence, l'inopportunité, l'opinion publique, et de nombreuses autres excuses, voilà les raisons que l'on a mises de l'avant pour expliquer la différence qu'il y a entre leurs anciennes déclarations et leurs actes d'aujourd'hui, et il convient mal à des ministres ou à des députés qui appartiennent à ce parti de girouettes politiques—s'il m'est permis de m'exprimer ainsi—d'accuser n'importe quel membre de la gauche d'avoir changé d'opinion sur une question d'intérêt public, quand eux-mêmes se sont montrés de si habiles acrobates politiques, et ont fait des sauts périlleux qui ont étonné non seulement leurs adversaires mais même leurs amis.

Qui ne se souvient du principe tant de fois énoncé par les libéraux ; quand ceux-ci étaient dans le désert, ils s'engageaient, s'il leur était permis d'entrer dans la terre promise, de n'accorder aucune entreprise sans avoir demandé des soumissions. Avec quelle éloquence ils dénonçaient l'ancien gouvernement, quand ils croyaient que celui-ci était prêt à faire exécuter des travaux publics quelconques, sans avoir ouvert le champ de la concurrence !

Mais comment ont-ils appliqué ce principe ? L'ont-ils mis en pratique ? Certainement non. Pourquoi ? Ils se sont rabattus sur leur vieille excuse : l'urgence.

Si le gouvernement n'avait pas le temps de demander des soumissions pour la construction de ce

chemin de fer, il pouvait, au moins, je crois, s'adresser, par circulaire ou autrement, aux personnes qui, au Canada, entreprennent la construction de voies ferrées, les appeler à concourir et les mettre tous sur le même pied que Mackenzie et Mann. En agissant ainsi, l'on aurait perdu bien peu de temps, le public aurait profité de la concurrence, et le gouvernement aurait fait le meilleur marché possible dans les circonstances. Je crois que la meilleure preuve que les ministres eux-mêmes considéraient comme extravagantes les conditions de ce contrat, c'est la déclaration du ministre des Chemins de fer et Canaux qui nous dit que le gouvernement a fait de son mieux pour faire démordre les entrepreneurs de leurs conditions, mais sans succès. Si le cabinet n'était pas d'avis que le contrat était d'une nature onéreuse, pourquoi a-t-il essayé d'induire les entrepreneurs à accepter une subvention moindre que celle qu'on pouvait raisonnablement leur accorder ? Le raisonnement des honorables membres de la droite n'est pas logique.

Le contrat actuel me rappelle celui que le gouvernement Greenway a fait, il y a quelques années, avec la Compagnie du chemin de fer du Northern Pacific pour la construction d'une voie ferrée. Ce contrat était tellement favorable à cette dernière compagnie, qu'un des magnats du chemin de fer du Northern Pacific, a dit, dans le temps, une phrase tellement vraie qu'elle passera à la postérité, savoir : "que le gouvernement était leur vache à lait." L'histoire se répète aujourd'hui, Mackenzie et Mann, qui savent où sont les bonnes choses, qui connaissent bien l'industrie qu'ils exploitent, et qui sont des hommes rusés et pratiques,—l'on peut en juger par les termes de ce contrat,—Mackenzie et Mann, dis-je, étaient bien au courant de la position du gouvernement qui plaidait urgence, et sachant bien aussi qu'ils étaient au Canada les seules entrepreneurs appelés à soumissionner la construction de ce chemin de fer, ont profité de la circonstance pour faire leurs prix, prix que nous, les membres de la gauche, considérons des plus exorbitants.

Mais est-ce que la question d'urgence est une raison suffisante pour accorder ces travaux à l'entreprise d'une façon aussi extraordinaire ? Nous disons, non.

Comme on l'a fait remarquer, le gouvernement avait en mains le rapport de M. Ogilvie depuis le mois de juillet dernier,—ou plutôt depuis le mois de mars, ainsi que le débat actuel l'a révélé. Et à ce sujet, laissez-moi dire que je ne partage pas l'opinion du ministre de l'Intérieur, quand il demande s'il existe un homme sensé qui, sur la foi de ce rapport, se serait imaginé que les gens se rendraient en foule au Yukon. Je crois que l'esprit des honorables membres de la gauche est aussi bien équilibré que celui de l'honorable ministre (M. Sifton) et, sans hésiter, je réponds dans l'affirmative ; le rapport de M. Ogilvie sur ces vastes champs aurifères et les ressources minières qui, suivant les probabilités, contenait ce district, suffisait à déterminer une forte immigration.

L'honorable ministre de l'Intérieur sait qu'il n'y a rien de plus contagieux que la fièvre de l'or. Y a-t-il quelque chose qui puisse attirer, des quatre coins du globe, plus de monde que la nouvelle de la découverte de mines d'or ? L'honorable ministre (M. Sifton) se repose, en grande partie, pour attirer les émigrants dans les plaines fertiles du Manitoba et du Nord-Ouest, sur les brochures qui nous dépeignent ces régions sous des couleurs flamboyantes. Combien plus d'effet doit produire le rapport d'un ingénieur aussi distingué que M. Ogilvie, découvrant au monde les richesses minières du Yukon, pour attirer, non pas deux ou trois cents mineurs, ainsi que nous le déclare le ministre de l'Intérieur dans la pessimiste interprétation qu'il fait des mots "surcroît de population,"—mais des milliers d'hommes, mineurs, spéculateurs, hommes d'affaires, hommes de profession libérale, des gens de presque toutes les classes enfin.

En ayant négligé d'agir plus tôt afin d'ouvrir une route vers ces lointaines régions, le gouvernement ne peut donc pas se considérer à l'abri de tout reproche. Il a temporisé, et il s'excuse maintenant en disant qu'il n'a reçu que récemment des rapports de ses arpenteurs au sujet de la navigabilité de quelques-unes des rivières de ce district. Le grand tort, c'est que le gouvernement n'a pas agi avec célérité, car autrement, il aurait pu se procurer ces renseignements assez tôt pour demander des soumissions.

Mais le paragraphe même que l'honorable ministre a lu (page 92 du rapport) dit que dans une zone d'environ 35 milles de long et 25 de large, on estime qu'il y a $100,000,000 en perspective ; cela suffit pour nous donner un aperçu des richesses du pays et pour induire des milliers d'hommes, venant de toutes les parties du monde, à se porter en foule vers ce district.

La tactique des membres du gouvernement et de leurs partisans semble évidemment être de tourner autour de la question, de l'aborder, non de front, mais par certains côtés seulement.

Le long discours prononcé, l'autre jour, par le ministre de l'Intérieur,—discours dont je le félicite volontiers, en ma qualité de citoyen de l'ouest—a été le meilleur exposé que l'on pouvait faire de la cause du gouvernement, dans les circonstances. Il n'y a pas à s'en étonner, car ce bill du Yukon est le premier-né du ministre de l'Intérieur, et comme presque tous les tendres pères, il en est nécessairement fier. Il lui voit des qualités que personne n'y découvre ; il l'a paré et habillé, et l'a fait aussi acceptable et aussi présentable que possible.

Quand je dis que ce bill est le premier-né du ministre de l'Intérieur, je veux dire depuis l'entrée de celui-ci dans le cabinet fédéral. Il est vrai que l'honorable ministre a une certaine expérience en ces matières ; il a déjà donné des chemins de fer à l'entreprise. Il est vrai qu'avant aujourd'hui, l'honorable ministre a déjà signé, de la part du gouvernement Greenway, un contrat pour la construction d'une voie ferrée, avec les mêmes entrepreneurs. C'est peut-être une simple coïncidence, mais c'est une singulière coïncidence. Peut-être que les rapports entre Mackenzie et Mann et l'honorable ministre (M. Sifton) sont si intimes et si mutuellement avantageux, que celui-ci n'a pu ignorer ses bons amis, et leur a donné la préférence sur tous les autres entrepreneurs du Canada, au sujet de la construction de cette voie ferrée.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. ROCHE : A six heures, lorsque la séance a été suspendue, je disais que ce marché était le coup d'essai du ministre de l'Intérieur dans des opéra-

tions d'une aussi grande importance depuis son entrée dans le ministère, car il a employé la plus grande partie de son temps à jouer du tomahawk et à décapiter de nombreux fonctionnaires conservateurs sous le plausible prétexte que c'étaient des partisans agressifs. Il n'a donc pas eu beaucoup de temps à sa disposition pour se lancer dans de gigantesques entreprises dans le genre de celle qui nous occupe.

Je disais aussi que l'honorable ministre n'est pas aussi naïf en ces matières que semblerait l'indiquer son apparence de jeunesse, mais qu'il avait acquis jadis une certaine expérience—et chose étrange,—en signant avec les mêmes entrepreneurs, un contrat pour la construction, dans le Manitoba, d'une voie ferrée que l'on appelle communément le chemin de fer du lac Dauphin, mais dont le nom véritable est "la Compagnie du chemin de fer et du canal du Lac Manitoba".

Comme les membres de cette Chambre se le rappellent, c'est là une ligne que l'on a subventionnée au taux de 6,400 acres par mille, et de $40,000 par année pendant vingt ans, soit en tout $800,000. Cela permettait aux entrepreneurs d'emprunter l'argent nécessaire à la construction de ce chemin, pour l'équiper et l'exploiter avec un profit très raisonnable. Mais non content de cela, le ministre de l'Intérieur, alors qu'il était procureur général du Manitoba, voulut tirer du trésor provincial encore quelque chose de plus pour ces entrepreneurs. Il réussit à leur faire faire un cadeau de $8,000 par mille sur un parcours de 100 milles, et a garanti le principal et l'intérêt des obligations de la compagnie, savoir $800,000.

La subvention fédérale aurait amplement suffi, selon les meilleurs experts en matière de chemins de fer, pour la construction, l'équipement et l'exploitation de cette voie ferrée, avec un profit raisonnable. Il n'était donc pas nécessaire pour le gouvernement provincial de venir au secours de ces entrepreneurs et de leur faire virtuellement un cadeau de $8,000 par mille, sans même prendre une hypothèque sur les terres concédées,—la seule garantie du gouvernement provincial était une hypothèque sur le chemin de fer lui-même, et cette hypothèque ne vient qu'après celle du gouvernement fédéral qui, pour les subventions qu'il a accordées, prime tous les autres créanciers hypothécaires.

Comme je l'ai dit, les rapports qui existent entre le ministre de l'Intérieur et MM. Mackenzie et Mann me paraissent bien étranges, puisqu'on les sent encore dans cette entreprise du Yukon.

Sans accuser de corruption le gouvernement Greenway ou le gouvernement fédéral au sujet de leurs rapports avec ces entrepreneurs—il serait insensé pour moi de porter des accusations que je ne pourrais prouver, et, vu que je ne sais pas ce qui s'est passé derrière le rideau, je ne pourrais les prouver—cependant, pour me servir des termes de l'honorable député d'Assiniboïa, il doit y avoir quelque anguille sous roche.

Je ne fais que relater les faits, et je laisse aux honorables membres de cette Chambre le soin de tirer les conclusions.

L'on a dit de plus que, outre les relations qui existent entre le ministre de l'Intérieur et MM. Mackenzie et Mann, il y a aussi des relations de famille. Je ne sais si cela est exact, ou non. Je me fais simplement l'écho de la rumeur publique ; l'honorable ministre de l'Intérieur est peut-être en position de démentir ces bruits, ou peut prendre cette occasion de le faire.

M. RUTHERFORD : M. l'Orateur, me serait-il permis de demander à l'honorable député (M. Roche) de répéter ce qu'il vient de dire, au sujet des relations de famille dont il vient de parler ?

M. BENNETT : Voyez les *Débats*.

M. RUTHERFORD : Je le demande à titre de faveur.

M. ROCHE : Je présume que l'honorable député pose cette question afin de pouvoir démentir cette assertion. Celle-ci est peut-être fausse, et si tel est le cas, je suis certain que les membres de cette Chambre préféreront la voir nier par la personne qui est directement intéressée dans la matière. Le ministre de l'Intérieur est parfaitement en mesure de se défendre lui-même, et il pourra certainement réfuter cet énoncé au cas où celui-ci ne serait pas vrai. Je me fais simplement l'écho des bruits qui courent ; je ne dis pas que c'est la vérité.

J'étais à dire que l'on pouvait construire cette voie ferrée,—et s'il m'était permis de divulguer le nom de l'expert en matière de chemins de fer de qui je tiens mes renseignements, la Chambre verrait que c'est une haute autorité—pour $6,586 par mille, ce qui représente une somme moindre que la subvention accordée par le gouvernement provincial ; et en faisant entrer en ligne de compte les travaux nécessités par la tête de ligne et le matériel roulant, le coût total de la voie aurait été de $750,000, ou une somme moindre que celle que le parlement fédéral a votée.

Le coût des travaux n'aurait seulement pas atteint ces chiffres, mais j'ai tout mis au plus haut. Par conséquent, la Chambre peut elle-même tirer la conclusion au sujet du contrat que le ministre de l'Intérieur a fait avec les mêmes entrepreneurs.

J'ai parlé du discours de près de cinq heures que l'honorable ministre de l'Intérieur a prononcé l'autre jour. Si l'on doit en juger par son débit, l'honorable ministre s'est adressé à ses amis politiques, et il nous a paru plus désireux de tenir ses partisans en ligne, que de convaincre les honorables membres de la gauche, car le bruit courait qu'il y avait mutinerie dans le camp ministériel.

Une grande partie de ce discours a consisté en de copieuses citations des rapports de M. Ogilvie et de M. Jennings, rapports que les membres de cette Chambre avaient en mains depuis une semaine et qu'ils connaissaient bien, sans aucun doute ; une grande partie de ce discours a consisté en extraits de journaux américains, extraits que l'on a puisés dans des articles sans doute fabriqués à Ottawa par quelques émissaires du gouvernement et destinés à aider ce dernier.

L'honorable ministre nous a aussi lu une description du pays et de ses cours d'eau, il nous a donné son interprétation des traités de Russie et de Washington, et nous a dit comment le gouvernement de sir John-A. Macdonald avait sacrifié les droits du Canada relativement à la navigation des eaux du Nord-Ouest.

Mais j'ose affirmer, et sans aucunement exagérer, que dans ce long discours de cinq heures, l'on n'a pas consacré quarante minutes à la discussion du contrat lui-même. L'honorable ministre a peut-être considéré que la prudence est la mère de la sûreté, et

c'est pour cela qu'il s'est éloigné du sujet autant que possible.

Comme fiche de consolation aux députés du Nord-Ouest qui sont venus ici jurant de tirer vengeance du gouvernement à cause de ce contrat, il leur découvre, pour obtenir leur appui, un avenir plein d'espérances, et il leur laisse entendre qu'un jour ou l'autre, on établira, pour faire raccordement avec le chemin de fer du lac Teslin, la route d'Edmonton par la vallée de la rivière la Paix. Le ministre de l'Intérieur sait que l'opinion publique au Nord-Ouest sans distinction de partis politiques est opposée au marché actuel et favorise la route d'Edmonton qui permettrait à nos villes et à nos cités, comme Edmonton, Prince-Albert, Calgary, Régina, Brandon et Winnipeg, d'obtenir une partie du commerce du Yukon, commerce qui est accaparé aujourd'hui par la république américaine. Mais je crains beaucoup qu'en dissipant ainsi notre patrimoine et en donnant, tel que le fait ce contrat, des millions des meilleurs terrains aurifères qu'il y ait au monde, s'il faut en croire le rapport de M. Ogilvie, je crains beaucoup, dis-je, que nous ne courrions une bien petite chance de voir établir l'autre route que nous désirons, laquelle serait, sous tous les rapports, une route entièrement canadienne et certainement libre des embarras et des tracasseries de règlements douaniers, des privilèges de transit et de plusieurs autres objections que présentent ces routes du littoral.

Les honorables membres de la droite semblent désireux de tourner autour de la question sans cependant l'aborder. Le gouvernement n'a aucunement justifié la concession de 3,750,000 acres de terrains miniers que par une seule raison,—mais il s'est contenté de répondre,—paroles bien puériles dans la bouche de gens qui se prétendent des hommes d'Etat,—que les conservateurs devraient être les derniers à se plaindre, puisque leur parti a accordé un monopole semblable à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour la construction de sa voie ferrée. Mais c'est la une politique que nos amis les libéraux ont condamnée pendant quinze ans, et ils ne sont certainement pas pour prétendre aujourd'hui que le tort des uns excuse celui des autres.

On a volé aux conservateurs tout ce qu'il y avait de bon dans leur politique, et l'on n'est pas assurément pour leur voler aussi ce qu'il y a de mauvais. Nous nous attendions à autre chose de la part de nos amis les libéraux, vu leurs anciennes professions de foi. C'est vrai, le gouvernement conservateur a concédé de vastes étendues de sol vierge pour l'établissement d'une route transcontinentale de 3,000 milles, afin de relier les provinces de la confédération et de remplir les engagements pris envers la Colombie anglaise. Mais dans cette affaire du Yukon, les libéraux ont renchéri sur les conservateurs et donnent des millions d'acres des plus riches terrains aurifères du monde entier, si nous en croyons le rapport de M. Ogilvie. Nous donnons ces terres pour la construction d'un chemin de fer, non pas de 3,000 milles de parcours, mais de 150 milles, un chemin qui ne sera que temporaire, suivant le très honorable premier ministre lui-même, en d'autres termes, un chemin que l'on a fort bien décrit en l'appelant un tramway d'une largeur de voie de trois pieds.

L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a dit que le district du Yukon devait payer pour le chemin de fer du Yukon; que les pauvres contribuables de l'est du Canada étaient assez taxés et s'opposaient à l'augmentation de la dette nationale afin de construire cette voie ferrée. Mais l'honorable ministre n'a pas toujours été aussi sensible à l'augmentation de la dette nationale. Il n'avait pas autant de sollicitude pour les pauvres contribuables de l'est du Canada, lorsqu'en sa qualité de membre du cabinet, il appuyait la proposition du gouvernement d'emprunter $7,000,000 pour la construction du chemin de fer du comté de Drummond. C'est un peu tard que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) devie t sensible aux fardeaux qui pèsent sur les contribuables de l'est du Canada, lorsqu'il a désiré taxer le pays pour la construction d'un chemin de fer destiné en grande partie à aider ses amis politiques, et plus particulièrement le très cher ami du ministre des Travaux publics (M. Tarte). Ce dernier, comme "Mme Macawber," de Dickens, n'abandonnera jamais cet ami qui lui a été fidèle dans les mauvais jours, surtout lorsqu'il peut lui rendre service pour service.

Si l'on eût voulu construire le chemin de fer du Yukon d'une manière pratique et conserver pour le profit du peuple nos terrains aurifères, si le gouvernement eût saisi l'occasion aux cheveux, et, après avoir obtenu tous les renseignements nécessaires, avait ouvert le champ à la concurrence, le district du Yukon serait capable, non seulement de payer pour son chemin de fer, mais l'exploitation des merveilleuses richesses minières de cette région aurait augmenté notre crédit à un tel point, que nous serions capables de payer même pour le chemin de fer du Comté de Drummond.

Le gouvernement n'a pas tenté, non plus, de défendre cette clause du contrat au sujet du droit régalien imposé sur les riches entrepreneurs. On exige 10 pour 100 du mineur, et 1 pour 100 seulement des entrepreneurs. Nous pouvons adopter le même cri de guerre des libéraux dans leurs combats contre le parti conservateur. Grâce à ce contrat, le pauvre devient plus pauvre, et le riche devient plus riche. Mais l'on n'entend plus le vieux cri de guerre de jadis, les chefs libéraux l'ont étouffé.

L'on n'a pas essayé de défendre le monopole que l'on a créé en nous liant les mains, et en obligeant le pays à donner la préférence à ces entrepreneurs dans le cas où l'on prolongerait ce chemin plus au sud, et aussi, cet autre monopole créé par la clause du contrat qui décrète que pendant une période de cinq années, le parlement n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer partant du littoral.

Et par-dessus tout, le gouvernement ne nous a pas expliqué pourquoi il avait virtuellement donné le droit aux entrepreneurs de percevoir les tarifs qui leur plairaient.

S'il est une chose qui aurait dû attirer l'attention du gouvernement d'une façon toute particulière, c'est bien la question des tarifs, car il connaissait l'effet pernicieux que des tarifs élevés ont eu sur le développement du Nord-Ouest pendant plusieurs années. Il est bien connu que la population du Nord-Ouest aurait prospéré bien davantage, sans les tarifs oppressifs d'un certain chemin de fer, et je dis que le gouvernement ayant cet exemple sous les yeux, aurait dû à ce sujet surveiller les intérêts du peuple d'une façon toute particulière.

Il est bien vrai que les taux sont sujets à l'approbation de l'exécutif, mais aussi longtemps que le gouvernement actuel tiendra les rênes du pouvoir, cela ne veut virtuellement rien dire. Cela veut

dire que les entrepreneurs pourront imposer les tarifs qui leur conviendront. Il est vrai que les tarifs doivent être réduits de 25 pour 100 après quatre ans, et de 25 pour 100 à l'expiration de trois autres années ; mais, même après ces sept ans, même après avoir effectué une réduction de 50 pour 100, pas un homme sensé ne peut douter que les taux ne soient, en moyenne, plus élevés que ceux des chemins de fer de l'ouest ; et pendant ces sept ans, les profits réalisés par les entrepreneurs sur le transport des voyageurs et des marchandises, seront deux fois plus considérables que le coût du chemin.

L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) quelque fort qu'il soit, physiquement parlant, a été singulièrement faible dans son argumentation de l'autre soir. Il nous a donné plusieurs exemples ; mais l'un de ces exemples était directement contraire à ce qu'il prétendait.

En discutant l'offre de M. Smith, il demande pourquoi cette proposition n'a pas été faite avant la signature du contrat. La réponse est bien simple, c'est que M. Smith n'en a pas eu l'occasion. L'honorable député nous dit qu'il est bien facile de se présenter après la signature d'un contrat et d'offrir de meilleures conditions.

Mais, dit-il, j'ai assisté à des ventes avant aujourd'hui, et j'ai vu des articles adjugés au plus haut enchérisseur, et, plus tard, j'ai vu d'autres personnes venir dire qu'elles consentaient à payer des prix plus élevés. A quoi se réduit l'argument de l'honorable député ? Il se réduit simplement à ceci : que l'acheteur avait un un tel avantage, qu'il y en avait plusieurs autres qui voulaient donner de plus haut prix pour les articles qui lui étaient adjugés. Mais ils n'avaient aucune raison de se plaindre, car il leur était donné d'enchérir. Dans ce cas-ci, cependant, l'entreprise n'a pas été soumise à la concurrence publique, de sorte qu'il n'y a aucune comparaison entre les deux. Ce à quoi nous objectons, c'est que l'on n'ait pas permis au public de faire des soumissions, et, que ces entrepreneurs privilégiés, Mann et Mackenzie, aient été les seuls à en faire.

Pour ces raisons et pour plusieurs autres que je pourrais donner pour combattre ce contrat, mais qui ont déjà été données par d'honorables membres de la gauche et que je n'ai pas besoin de répéter, je suis arrivé à la conclusion qu'il était de mon devoir de m'opposer à ce contrat par ma parole et par mon vote, et je suis sûr qu'en agissant ainsi, j'exprimerai les sentiments, non seulement de la majorité de mes commettants, mais du peuple de la province que j'ai l'honneur d'habiter.

M. RUTHERFORD : J'ai écouté, M. l'Orateur, les observations de mon honorable ami le député de Marquette (M. Roche), avec des sentiments quelque peu confus. Cet honorable député est mon proche voisin dans le Manitoba, et c'est un homme pour lequel j'ai beaucoup d'estime personnelle, et, sous ce rapport, je dirai que je ne suis pas le seul dans la province du Manitoba. C'est donc pour cela que j'ai entendu mon honorable ami s'abaisser en quelque sorte dans mon estime et dans celle de la majorité des membres de cette honorable Chambre, par quelques-unes des observations qu'il a jugé à propos de faire relativement à la question qui nous est soumise. Naturellement, les attaques qu'il a dirigées contre d'honorables ministres ne causent peut-être point une aussi grande surprise qu'on pourrait s'y attendre. En effet, les attaques dirigées contre d'honorables ministres, attaques venant d'une partie quelconque des sièges de la gauche, ne causent peut-être point de surprise lorsque nous songeons à la scène quelque peu pénible dont nous avons été les témoins, il n'y a pas longtemps, quand l'honorable député d'York-est (M. Maclean) a attaqué le chef de l'opposition et porté une accusation contre l'honorable ex-ministre des Finances (M. Foster), et j'aurais été heureux que ce dernier eût jugé à propos ou eût été capable de la réfuter. Lorsque vous constatez chez les membres de l'opposition des dispositions aussi peu amicales et un tel manque de respect pour leurs chefs, leurs attaques contre ces mêmes chefs ne sauraient nous surprendre, et peut-être devrions-nous être contents qu'il en soit ainsi, car cela indique qu'ils ne font pas de distinctions odieuses entre leurs propres chefs et les nôtres. Je ne sache pas que j'aie beaucoup à dire au sujet du contrat du Yukon.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. RUTHERFORD : Je ne doute nullement que cela ne soit de nature à satisfaire les honorables membres de la gauche. Ce que j'ai à dire, je vais le dire, avec leur permission, et j'espère que lorsque j'aurai fini, ils n'en seront point plus mal pour ce que j'aurai dit. La question relative à ce chemin de fer a été discutée assez à fond. Elle a été discutée à tous les points de vue imaginables, et nous avons entendu, à propos de ce contrat, les critiques les plus remarquables qu'il m'a jamais été donné d'entendre sur une question quelconque.

Il ne m'est pas nécessaire d'entrer dans des détails. Je vois que tous les autres orateurs font cette observation, et j'aime à suivre la mode. Les discours des honorables membres de la gauche ont été remarquables par ce caractère qui leur est particulier à tous, c'est que, bien qu'ils n'aient pas ménagé leurs critiques au présent contrat, aucun d'eux n'a rien suggéré de mieux. Le gouvernement était alors en présence d'un problème très complexe. Une contrée venait d'être ouverte au sujet de laquelle l'on ne connait quelque chose que depuis très peu de temps. C'est peut-être aller un peu loin, mais, en réalité, il en était ainsi.

Je suis porté à partager l'opinion de l'orateur que j'ai entendu, il y a quelques jours, adresser la parole en cette ville. Il disait qu'une providence bienfaisante avait conservé l'or du Yukon sous vingt pieds de terre jusqu'à ce qu'il y eût ici un gouvernement honnête. Je crois que cet orateur était inspiré en parlant ainsi, et je crois que nous ne pourrions avoir de meilleure preuve de cette providence bienfaisante que le contrat soumis à cette Chambre.

Avant de parler de ce contrat, je désire m'occuper d'une couple de questions amenées dans ce débat par l'honorable député de Marquette (M. Roche). Cet honorable député a fait allusion à ce qu'a fait dans la province du Manitoba, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton). M. l'Orateur, j'ai suivi avec un intérêt considérable ce qu'il a fait, et je sais que l'honorable député de Marquette et d'autres de sa couleur politique, l'ont fait avec beaucoup d'intérêt. Si j'ai bien compris, l'honorable député de Marquette a accusé l'honorable mininitre de l'Intérieur d'avoir travaillé à introdure dans la province du Manitoba le chemin de fer "Northern Pacifique."

La mémoire de l'honorable député doit être un peu défectueuse sous ce rapport, car l'honorable ministre de l'Intérieur ne faisait pas partie alors du cabinet du Manitoba et n'eut rien à faire avec l'introduction du chemin de fer "Northern Pacific". Je regrette que l'honorable ministre de l'Intérieur ne fût pas un de ceux qui ont directement contribué à amener le chemin de fer "Northern Pacific," car cette voie ferrée a été un grand bienfait pour les habitants de cette province.

Avant cette époque, nous étions, comme tous le savent, complètement à la merci du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'aimerais demander, si l'abolition de ce monopole et la construction du chemin de fer "Northern Pacific" n'était pas un avantage pour la population du Manitoba, pourquoi les amis de l'honorable député de Marquette, alors au pouvoir dans la confédération, ont-ils payé une somme si considérable au chemin de fer Canadien du Pacifique? Quels sont les faits qui se rattachent à cette affaire? Le "Northern Pacific" prolongé dans la province au moyen d'une subvention en argent—il n'y a pas eu de concession de terres—de $1,750 par mille pour la plus grande partie du chemin, et de $1,500 pour l'embranchement du Portage, soit une totalité de $532,000, disons un demi-million de dollars. Jamais chemin de fer n'a été construit dans une partie quelconque du Canada pour un subside en argent, aussi minime. La concession de terre faite aux embranchements du chemin de fer Canadien du Pacifique qui sont parallèles aux embranchements du "Northern Pacific", dans plusieurs cas, a rapporté $14,000 par mille. La construction du "Northern Pacific" a eu l'effet de réduire les tarifs par toute la province de trois cents pour cent durant le premier mois; cette réduction fut bientôt suivie par d'autres réductions, épargnant ainsi des millions de dollars au peuple de la province. L'augmentation en valeur des terres arables sur le petit embranchement de 54 milles du Portage est seule suffisante pour payer chaque dollar que le "Northern Pacific" a coûté aux habitants du Manitoba.

Puis, nous venons au chemin de de fer de Dauphin. L'honorable député de Marquette devient éloquent en parlant de ce chemin. Il n'ose pas aller dans sa circonscription électorale critiquer ce chemin de fer de Dauphin, comme il l'a fait ici ce soir. Je suis bien aise, pour une raison, qu'il ait agi ainsi. J'ai une grande affection pour l'honorable député, mais je ne l'aime pas politiquement. Je veillerai à ce que ses commettants de la partie nord de sa division aient le plein bénéfice de ce discours. Jamais le gouvernement du Manitoba n'a pris de mesure qui ait reçu une approbation plus cordiale et plus universelle que le contrat qu'il conclut avec MM. Mann et Mackenzie pour la construction de ce chemin de fer. Quels sont les faits? Je n'aime pas à accuser l'honorable député d'avoir fait de faux exposés ou d'avoir dénaturé les faits, mais je dois dire que, quoiqu'il soit très bon médecin, il ferait, peut-être un meilleur avocat. Il a une manière merveilleuse de présenter les arguments qui lui sont favorables et de cacher ceux qui sont en faveur de son adversaire. Un subside pour le transport de la malle fut accordé par l'ancien gouvernement à tout chemin de fer qui pourrait être construit à partir du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, ou de Portage-la-Prairie, pour les premiers cent milles, $40,000 par année, et pour les cent milles suivant conduisant à la Saskatchewan, une subvention supplémentaire de $40,000 par année. Ceux qui ont suivi les honorables membres de la gauche durant les dernières élections, savent que le chef actuel de l'opposition s'est rendu à Winnipeg et a promis que ce chemin de fer serait complété jusqu'à la Saskatchewan avant la fin de l'année 1898.

Une concession de terres de 6,400 acres par mille fut faite en sus du subside accordé pour le service postal. La législature du Manitoba, en 1893, a adopté une loi par laquelle elle a convenu de garantir l'intérêt sur les obligations de la Compagnie de chemin de fer et de canal du lac Manitoba jusqu'à $9,000 par mille, à 5 pour 100 pendant trente ans, et par laquelle elle a aussi donné à la compagnie le pouvoir d'émettre des obligations non garanties jusqu'à concurrence de $7,000 par mille, lui permettant ainsi de se charger d'une dette de $16,000 par mille garantie par obligations.

Pour ce privilége, elle prit une hypothèque sur la concession de terres. Or, que se passa-t-il? La Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui était,—je l'ai entendu dire—quelque peu l'amie de l'ancien cabinet, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, dis-je, aussitôt que cette loi eût été adoptée par la législature du Manitoba, fit arpenter un tracé, un tracé figurant sur le papier, un tracé apparent, à partir de Selkirk, à travers les passes du lac Manitoba, et en partie à travers le district de Dauphin, et elle s'empara de la concession de terres faite à la Compagnie de chemin de fer et de canal du Lac Manitoba, et se mit à vendre ces terres, et en vendit une grande partie. Elle n'était pas du tout autorisée à prendre ces terres; elle n'avait pas d'autre autorisatoin que celle reçue de l'ancien gouvernement. De fait, aujourd'hui, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique possède, ou prétend posséder, les terres et les vend et en dispose, tandis que ces terres sont en réalité les terres concédées à la Compagnie de chemin de fer et de canal du Lac Manitoba.

Un grand nombre de personnes, je ne sais pas si notre honorable ami de Marquette était du nombre, critiquèrent ce contrat; elles ont dit que c'était un contrat honteux. Elles ont dit, comme le col. Sellers, qu'il y avait là "des millions." "Mais la chose resta dans les statuts pendant plus de trois ans, et personne n'est jamais venu pour gagner les millions, personne ne voulait toucher au chemin, personne ne voulait le construire, et le grand district de Dauphin, la dernière grande réserve de bonne terre arable que les habitants de cette province possédaient fut déserté. Des gens s'y sont rendus, y ont pris des établissements, ils ont vécu là pendant trois, quatre, ou cinq ou six ans, puis ils ont perdu courage; leur espoir déçu leur mit la mort dans l'âme. Ils continuèrent à demander un chemin de fer, mais ils n'eurent rien d'autre chose que des promesses. Ils eurent des promesses de la Campagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson, ils eurent des promesses de la Compagnie du chemin de fer Winnipeg et Grand Nord. Et à propos de la législation relative aux chemins de fer de la province du Manitoba, est-ce que mon honorable ami, le député de Marquette, se rappelle la bande de rouille qui part aujourd'hui de la cité de Winnipeg? Une honte pour l'ancien gouvernement et une honte pour la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Ce chemin de fer a coûté à la province du Manitoba $256,000 en obligations,

qui ont toujours porté intérêt depuis. Cela a eu lieu sous le régime de feu M. Norquay, et jamais un train n'a passé sur ce chemin.

Les traverses ont été enlevées et brûlées par les cultivateurs, les rails sont employés en guise de poutres dans les étables et des arbres croissent sur cette voie à une hauteur de vingt pieds. Ce chemin de fer coûte $250,000 à la province du Manitoba, et cependant cet honorable député parle du chemin de fer de Dauphin et du chemin de fer Northern-Pacific.

Qu'est-il arrivé au sujet de ce chemin de fer de Dauphin ? Sa subvention en terre était de 6,400 acres par mille, mais une grande partie de cette étendue avait été hypothéquée par le chemin de fer canadien du Pacifique, et comme conséquence la Compagnie du chemin de fer de Dauphin ou la Compagnie de chemin de fer et de canal du Lac Manitoba, aurait été forcée de s'en aller dans d'autres régions.

M. MILLS : Parlez-nous donc du chemin de fer du Yukon.

M. RUTHERFORD : Ce n'est pas moi qui ai introduit cette question du chemin de fer de Dauphin dans le débat. Si les honorables députés n'aiment pas ma manière d'argumenter, je le regrette beaucoup, mais on ne peut pas me reprocher d'avoir introduit ce chemin dans la discussion.

Ainsi la subvention en terres est là, la subvention postale est là, et personne ne touche au chemin. L'honorable député dit qu'il y avait suffisamment pour encourager quelqu'un à construire ce chemin, et personne ne l'a construit, tout est abandonné et personne n'y touche.

La population de Dauphin s'est adressée à nous, des électeurs de son propre comté se sont adressés au gouvernement du Manitoba et ont demandé un chemin de fer. Et qu'a fait le gouvernement du Manitoba ? Quel est ce marché magnifique dont il parle ? Le gouvernement du Manitoba leur a répondu : nous vous donnerons une garantie du capital et intérêt sur $8,000 par mille pour 100 ou ou 125 milles de ce chemin de fer, suivant le cas. Ils ont eu 100 milles de chemin de fer, lequel coûte une garantie de $800,000, avec intérêt à 4 pour 100. Ensuite la compagnie a construit 25 milles de plus, pour lesquels elle a reçu la même garantie.

Or, quels sont les faits ? C'était une garantie de l'intérêt et du capital et comme sûreté le gouvernement se fit donner une première hypothèque sur le chemin de fer lui-même. La voie, je dois le dire, est une des meilleures du pays, il prit une hypothèque sur la voie, sur les têtes de ligne, sur les gares, les lignes télégraphiques, wagons, matériel roulant de toute description, et cela comme sûreté sur la garantie de $8,000 par mille.

Tout député qui connaît quelque chose en fait de construction de voies ferrées admettra que cette garantie donnée par la province du Manitoba, à cette compagnie de chemin de fer était suffisante. Mais ce chemin de fer qui est neuf, et qui, à notre avis, ne devait pas payer ses intérêts pendant au moins trois ou quatre ans, est exploité depuis un peu plus d'un an, et il a payé l'intérêt sur ses obligations et il n'a pas coûté et ne coûtera jamais une cent au gouvernement ni à la population du Manitoba. Un chemin de fer comme celui-là fait honneur à un gouvernement, et si le ministre de l'Intérieur y a mis la main, je l'en félicite.

Il sied mal à l'honorable député de Marquette, dont les pauvres électeurs souffraient depuis si longtemps de l'absence d'un chemin de fer, de critiquer dans cette Chambre la conduite du gouvernement du Manitoba. On me dit que l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) a parlé contre ce chemin de fer cette après-midi. Je prie la Chambre de pardonner à cet honorable député. La Chambre doit tenir compte du fait que cet honorable député réside à Edmonton, et il aimerait beaucoup comme la plupart d'entre nous, voir construire un chemin de fer d'Edmonton au Yukon. Mais l'honorable député se laisse aveugler par ses préférences.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. RUTHERFORD : C'est simplement mon opinion. L'honorable député n'a pas compris que la question de temps est l'essence de ce contrat, qu'il est absolument nécessaire que le gouvernement du Canada prenne sans délai les mesures nécessaires pour pénétrer dans cette région. Cette question a été clairement expliquée à la Chambre par des hommes beaucoup plus habiles que moi. C'est une question dans laquelle je suis sûr d'avoir l'appui cordial de l'honorable chef de l'opposition, bien que quelques membres de son parti puissent ne pas être d'accord avec lui. Le Le chef de l'opposition a déclaré que la route choisie par le gouvernement est de beaucoup la meilleure qu'il aurait pu trouver dans les circonstances. Je ne veux dire du mal d'aucun député de la gauche, parce qu'il est dans l'opposition. A chacun le mérite que lui est dû, et quand je trouve de l'intelligence—des qualités d'homme d'Etat et une connaissance du sujet bien supérieure à l'esprit mesquin de parti qui caractérise les observations de la plupart des députés de la gauche, je veux leur en donner le mérite.

Cela dit, je suis sûr que les honorables députés avoueront que l'opinion du chef de l'opposition est digne de considération, et quand il favorise cette route, je n'ai pas besoin d'insister davantage. Mais cette route ne donnera certainement pas au Canada tout le commerce du Yukon ; pas une route ne pourrait le faire. Vous ne pouvez pas tracer là la côte occidentale de l'Atlantique. Vous ne pouvez pas empêcher les Américains de transporter des provisions dans cette région, ils en transporteront quand même. Mais nous recevrons par cette route une part du commerce du Yukon, bien plus considérable que nous n'en aurions par une autre, sans excepter celle d'Edmonton, et je vais vous dire pourquoi. J'ai vu éclater bien des fièvres de spéculation, et je ne crois pas que cette fièvre du Yukon dure longtemps. Je crois moi-même que plus de 200,000 personnes chercheront à pénétrer dans cette région dans le cours de l'été, mais faisons un calcul modéré et disons que 50,000 hommes iront dans cette région. Quarante-neuf mille au moins s'en reviendront l'automne prochain, brisés, désespérés, et ils se disperseront dans le pays, et le résultat sera que les plus hardis, les plus aventureux seuls retourneront dans cette région. En conséquence, il nous faut cet été tout le commerce possible, et nous l'aurons.

De fait, les députés ne savent pas ce qu'ils disent quand ils parlent d'aller dans cette région par voie d'Edmonton. L'honorable député de Kent (M. McInerney) a parlé d'exemption de taxes. Sait-il en quoi consiste cette région ? Est-il sous l'im-

pression que les gens vont y aller pour y rester? Cela n'arrivera jamais. C'est un pays stérile, et bien que l'or ait été découvert en quantité durant la dernière saison le Klondike et les cours d'eau qui s'y jettent, il ne faut pas croire que toute la région se compose de Klondike.

Des prospecteurs sont là depuis seize ans, ils ont parcouru le pays dans tous les sens, ils ont cherché avec soin et n'ont trouvé qu'un seul Klondike et un seul Eldorado. De fait, bien qu'un homme puisse recueillir de l'or pour une valeur de $8, $10 et $12 par jour, dans le lit des rivières et des ruisseaux, il serait plus riche en travaillant à Ottawa ou à Hull pour $1.25 par jour et il ferait plus d'économies. Il en coûte très cher pour vivre et extraire l'or dans ce territoire.

Le chef de l'opposition a dit qu'il faut dépenser une $1 pour extraire de l'or pour $1. Ce calcul est basé sur des conditions ordinaires, mais dans cette région—et j'en sais quelque chose, car j'en suis rapproché plus que certains députés de la gauche, et j'ai été très loin au nord dans cette contrée déserte—on dépensera $3 pour extraire de l'or pour une piastre. Si les gens peuvent s'y rendre et nous donner leur commerce, la région se développera dans le cours du temps, mais les seuls hommes qui resteront là pour développer le pays seront des hommes comme Mackenzie et Mann, et d'autres capitalistes qui ont de l'argent à dépenser. Si nous pouvons obtenir le commerce de cette région, nous aurons pour le pays deux ou trois piastres pour chaque piastres en or extrait; et dans ces circonstances, je dis que le présent contrat est un marché avantageux pour le Canada. J'espère avoir clairement expliqué mes opinions sur ce point.

Quelques VOIX : Non.

M. RUTHERFORD: Je le regrette pour ces députés, et j'aurais mieux fait peut-être de donner des explications plus longues. Je veux émettre mon opinion honnêtement et sincèrement, et on la prendra pour ce qu'elle vaudra. Bien entendu, elle n'est pas à comparer avec celle de l'honorable député de Kent, surtout en ce qui concerne les terres à bois de cette région. Elle n'est pas à comparer avec celle de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), au sujet de la valeur du sol, qu'il a estimée à $18,000,000,000.

Je répète que les gens qui iront dans cette région et qui y resteront auront de l'argent, et chaque piastre en or qu'ils recueilleront équivaudra à mettre $3 dans la poche des habitants de notre pays. L'homme qui aura de l'or pour la valeur d'une piastre ne dépensera pas $3 pour l'obtenir, mais l'homme désappointé dépensera beaucoup, et cette exploitation sera avantageuse pour nous, en ce qui concerne le commerce.

Lorsque la région sera colonisée, si elle l'est jamais—mais si elle le devient comme toute région minière ordinaire, où les capitaux affluent pour pousser son développement, la population du Canada pourra compter sur une grande part de son trafic. Dès que cela arrivera, il sera temps de faire des arrangements pour construire un chemin de fer d'Edmonton au Yukon. En qualité de colon d'une expérience datant déjà de plusieurs années dans les plaines du Manitoba, je suis très en faveur d'une route intérieure, si on peut la construire; mais quand il est nécessaire de construire un chemin de fer pour établir une voie de communication immédiate avec cette région, y transporter les voyageurs et les provisions, et empêcher le territoire de tomber dans un état d'anarchie dangereux pour la vie des habitants, je désire, tout en voulant un chemin de fer par une route intérieure, je désire, dis-je, encore plus avoir cette voie de communication immédiate pour le moment.

Quelques-uns des honorables députés prétendent que nos produits de l'ouest ne seront pas admis sur ce marché. Pendant plusieurs années le Manitoba et le Nord-Ouest ont fourni le beurre, le fromage, le lard et les produits alimentaires aux marchés de Victoria et de Vancouver. Un grand nombre de bêtes à cornes ont été expédiées des plaines, à la côte. Juste avant mon départ, la Compagnie de Minoterie du lac des Bois, à Portage-la-Prairie se préparait à expédier au Klondyke une immense quantité de farine dans des sacs. Le coût du transport de Portage-la-Prairie à Vancouver est élevé, mais des représentations faites à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique par les membres du Board of Trade de Winnipeg lors de leur voyage dans l'est ont eu l'effet de réduire tellement le coût du transport de la farine, que sans doute la Compagnie de Minoterie du lac des Bois et Ogilvie et Cie et d'autres minotiers de notre pays, pourront entrer en concurrence avec les minotiers de l'Orégon, Californie et Washington. Le prix du blé est élevé dans le moment, mais celui du beurre, du lard, du fromage, des œufs et d'autres articles de cette nature a augmenté rapidement, et il s'élève encore à cause de la demande qui nous vient de Vancouver et de Victoria pour approvisionner le Klondike. Nous n'aurons pas tout ce commerce mais une bonne part, et les députés savent que les défilés de Dyea et de Skaguay sont déjà obstrués, et que la seule route disponible que nous pouvons utiliser avec chance de succès est celle de la rivière Stikine et du lac Teslin.

L'honorable préopinant (M. Roche) a discuté la valeur de la subvention en terre, et il en a parlé longuement. Qu'est-ce que cet honorable député connaît de la valeur de ces terres? Quand il a commencé son discours et qu'il est entré dans les détails, j'ai cru que nous allions enfin avoir des données sur cette valeur; mais il s'est embrouillé tellement qu'il n'a pas pu nous donner une idée de cette valeur. Il n'y a pas un député qui soit capable de donner la valeur approximative de ces terres. C'est une contrée montagneuse, aride; il y a des rivières et des ruisseaux qui contiennent de l'or dans leurs lits, et d'après M. Ogilvie qui s'y entend mieux que n'importe qui, ces rivières et ruisseaux ont 300 pieds de largeur en moyenne. Mann et Mackenzie ne peuvent pas accepter un seul terrain qui n'a pas au moins six milles de largeur, et dans ces six milles il y a plus de 31,000 pieds. En conséquence, même s'il y a un peu de poussière plus ou moins riche au milieu de ces 31,000 pieds, vous voyez quelle énorme étendue de territoire ces hommes devront se réserver et qui dans 99 cas sur 100 n'aura aucune valeur.

On nous dit, de plus, que ce contrat va appauvrir le pauvre et enrichir le riche. Je ne veux pas répéter de vieilles histoires, mais nous connaissons tous un parti politique dans le pays qui a parfaitement réussi, en agissant de la sorte pendant dix-sept ans, et au bout de ce temps le pauvre était plus pauvre et le riche plus riche. Nous ne croyons pas du tout que ce contrat ait un pareil résultat. Des centaines de pauvres gens sont partis pour cette

région l'automne dernier, emportant avec eux tout l'argent qu'ils avaient : des centaines d'hommes aveuglés par la fièvre de l'or ont hypothéqué leurs terres et leurs maisons et avec cet argent emprunté sont arrivés à Dyea et à Skaguay, cherchant à traverser les Pas de White et de Chilkoot, mais sans succès. J'en connais qui sont revenus dénués de tout, ayant perdu tout l'argent qu'ils avaient sans même arriver à la région aurifère. Cet état de choses sera encore pire cette année.

Aujourd'hui, il y a à peine un peu de place à Skaguay, et nous lisons dans les journaux que l'anarchie y règne. Quel serait l'effet sur l'esprit des peuples de l'univers si les Canadiens laissaient exister un tel état de choses sur le sol du Canada ? Nous nous sommes toujours vantés d'avoir maintenu l'ordre et la paix dans le pays, et comment pourrons-nous continuer à faire régner l'ordre et la paix si nous ne construisons pas un chemin de fer pour fournir à ces hommes des facilités de transport, et si le gouvernement canadien n'envoie pas de la milice ou de la police pour faire observer les lois dans cette région ? Quoi que puissent dire les députés de la gauche, le présent projet coûtera moins cher et donnera plus de satisfaction que tout ce qu'ils peuvent imaginer pour arriver à cette fin.

Mon *honorable ami* (M. Roche) a parlé *des pauvres* contribuables de l'est du Canada. Quand il est ici, il se sent pris d'un intérêt et d'une amitié extraordinaire pour ces pauvres contribuables, mais quand il est dans l'ouest, il nous en parle très peu. Il n'en dit rien à ses électeurs, mais il met cela en réserve pour le dire dans les discours qu'il prononce ici.

J'ai entendu avec surprise l'honorable député (M. Roche) critiquer le chemin de fer de Dauphin et le chemin de fer du Northern-Pacific, lesquels, de l'aveu de tous, ont été d'un immense avantage pour la population du Manitoba et qui ont été tellement approuvés par cette population que le gouvernement Greenway, qui a inauguré cette politique, a toujours réussi à rester au pouvoir, et aujourd'hui l'opposition dans la législature est si restreinte en nombre qu'il faut un microscope pour la voir.

L'honorable député (M. Roche) a en *même temps* critiqué l'entreprise du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau que cette Chambre a sanctionnée à la dernière session. Ce chemin de fer va économiser à la population du Manitoba au moins $750,000 par année. Les pauvres contribuables de l'est du Canada ne se sont pas *sérieusement opposés* à ce chemin de fer et il sied mal au *député de* Marquette (M. Roche) de venir *critiquer ce chemin* de fer qui est d'un avantage immense pour la province.

M. l'Orateur, je crois que la Chambre est fatigué d'entendre parler du chemin de fer du Yukon. Tout ce que l'on pouvait dire l'a été sur le sujet, et j'espère que les honorables députés ne m'en voudront pas si je ne prolonge pas beaucoup le débat.

Quelques VOIX : Continuez.

M. RUTHERFORD : Oui, je vais continuer jusqu'à ce que j'aie fini. Je dois dire que je regrette beaucoup de voir les députés de la gauche, à l'exception de leur chef, manquer si grandement de patriotisme dans cette affaire. Je regrette encore plus qu'ils aient retardé l'adjudication de cette entreprise. Ils ont peut-être eu une raison pour agir ainsi, mais il me semble que tous leurs discours ont été faits en grande partie pour soulever une opposition factieuse. Ces messieurs comprennent comme nous que ce contrat est avantageux.

Quelques VOIX : Non, ils ne le comprennent pas.

M. RUTHERFORD : Je ne fais jamais une assertion que je ne peux pas prouver. Ces messieurs de l'opposition comprennent que ce contrat est avantageux, ils le savent et ils avouent tacitement que c'est le meilleur contrat qu'il était possible de faire ratifier par la Chambre.

Quelques VOIX : Non ! non !

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. RUTHERFORD : Oui, ils l'avouent, parce qu'ils n'en présente pas un meilleur et ils n'ont rien recommandé de nature à amener la construction d'un chemin de fer d'un plus grand avantage que celui qui est mentionné dans le contrat que nous discutons.

M. ROSS-ROBERTSON : J'ai écouté avec attention ce que le ministre de l'Intérieur et d'autres membres de la Chambre ont dit en faveur de ce contrat. J'ai aussi écouté avec un vif plaisir le discours de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), dont l'opinion sur les compagnies de chemins de fer et sur les monopoles est fort respectée dans l'Ontario. Plus ce contrat est discuté, plus je suis mécontent de sa teneur. On nous dit qu'il a été modifié sur deux ou trois points importants, mais je ne pense pas qu'un marché de cette nature puisse être modifié avec un instrument aussi petit qu'une plume ; je voudrais employer une hache pour l'anéantir, et j'espère qu'il y a ici et ailleurs des mains assez vigoureuses pour faire cette besogne.

J'approuve beaucoup ce que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a dit au sujet de la nécessité qu'il y a de ne rien dire de nature à nuire aux relations amicales qui existent entre les Etats-Unis et le Canada. Je ne pense pas, M. l'Orateur, que ce parlement ait besoin des leçons de l'honorable ministre de l'Intérieur sur ce point. Je reconnais avec lui que les deux partis dans cette *Chambre sont tenus* de ne rien dire de nature à nuire à ces relations. Je voudrais pouvoir lui faire comprendre que le gouvernement est également tenu de ne rien dire qui puisse briser ces bonnes relations. Le gouvernement fait beaucoup pour nuire à ces relations en donnant une vaste étendue du Yukon pour faire construire un tramway qui marchera suivant le bon plaisir des Etats-Unis. Le gouvernement sacrifie des richesses plus que suffisantes pour construire un chemin entièrement sur le territoire canadien, du lac Teslin à Fort-Simpson, et tout ce que le pays reçoit c'est un tramway qui pourra être inutile chaque fois que les intérêts commerciaux de l'Etat de Washington ou de l'Orégon exigeront que nos droits acquis par traité soient mis en doute.

Si le gouvernement est réellement ce qu'il prétend être, l'ami de la paix et de la bonne entente, il s'efforcera d'éviter toutes complications internationales en rendant les Canadiens indépendants de tous droits conférés par traité. Le gouvernement ne peut pas assurer la tranquillité en ignorant le fait que des difficultés peuvent surgir à Fort-Wrangel. Le gouvernement pouvait supprimer toute

cause de mécontentement en laissant hors de la question Fort-Wrangel et le traité de Washington, et en établissant une route qui aurait obtenu tout le commerce du Yukon pour les habitants du Canada, sans parler d'embarras possibles à Fort-Wrangel ou ailleurs.

On a prétendu que de graves raisons internationales exigent que ce marché soit ratifié sans délai. Il serait injuste de demander au gouvernement de publier ces raisons. Pour ma part je veux qu'il garde bien ses secrets d'Etat. Je voudrais simplement lui faire comprendre qu'il lui faut garder avec autant de soin les richesses du pays.

Mon honorable ami de Guysborough (M. Fraser) a comparé cette affaire à l'enchère d'un individu qui veut enchérir après que l'article a été adjugé à un autre. Il parait prendre l'honorable ministre de l'Intérieur pour un commissaire-priseur. J'avoue que le ne vois rien qui ressemble à une vente. Je crois que s'il y avait eu mise aux enchères, il y en aurait eu plus qu'une et probablement de meilleures que celle-là. D'après toute la preuve qu'il y a devant nous, il me semble que l'honorable ministre de l'Intérieur a agi comme s'il avait mieux aimé passer un marché avec Mackenzie et Mann plutôt que de donner au public la chance de faire des enchères plus avantageuses.

Relativement à cette affaire Hamilton Smith, qui a causé une si longue discussion, il me semble que les circonstances exigent beaucoup d'explications de la part des amis de sir William Van Horne. A mon avis, le président de la Compagnie du chémin de fer canadien du Pacifique a compris le danger qu'il y avait de laisser M. Hamilton Smith se mettre entre Mackenzie et Mann et le ministre de l'Intérieur. Je crois que Mackenzie et Mann représentaient les intérêts de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et je suis en conséquence porté à croire que sir William Van Horne s'est chargé d'amuser M. Hamilton Smith jusqu'à ce que Mackenzie et Mann eussent terminé leur affaire avec le ministre de l'Intérieur.

En d'autres termes, les amis de sir William Van Horne ferait bien de se presser et de s'expliquer sans délai, car autrement le pays pourrait en arriver à la conclusion que le président du chemin de fer canadien du Pacifique a abusé de la confiance de Hamilton Smith, afin de l'empêcher de faire une offre qui aurait certainement gâté le jeu de Mackenzie et Mann.

Je n'ai jamais rencontré en ma vie Hamilton Smith et sir William Van Horne, et je ne connais rien personnellement qui puisse m'induire à ajouter foi à la parole de celui-ci plutôt qu'à la parole de celui-là, mais les circonstances qui entourent cette affaire me portent fortement à croire que M. Hamilton Smith dit la vérité, toute la vérité et rien autre chose que la vérité.

J'aimerais à vous entretenir de nouveau, avec toutes les réserves qu'il convient, des difficultés que suscitent la politique des Etats-Unis envers le Canada.

Je suis convaincu que si le gouvernement eut prévu que nos voisins nous créeraient des embarras, le peuple tout entier aurait soutenu ses gouvernants et aurait approuvé la construction d'une route entièrement canadienne à partir du lac Teslin jusqu'à Fort-Simpson. Pour protéger le commerce canadien, le pays aurait accordé sans murmure les quelques millions de dollars nécessaires à la construction d'une voie ferrée. Je suis bien prêt à croire que de graves raisons internationales exigent la construction de ce chemin ; mais je ne crois pas qu'aucune raison internationale exige la signature et la ratification d'un contrat de cette nature. Il y a assurément une différence entre construire un chemin de fer dans les intérêts du pays, et faire un marché pour le profit de MM. Mackenzie et Mann.

Le gouvernement en appelle à notre patriotisme et à notre avarice. Les ministres parlent comme des patriotes : ils nous disent que cette route est une bonne chose pour le pays et qu'il faut l'établir à n'importe quel prix ; ensuite comme des prêteurs sur gages, ils nous disent qu'il faut épargner les deniers publics et qu'ils nous donnent tout ce dont nous avons besoin sans qu'il en coûte un sou pays. J'avoue que cet argument à deux tranchants ne m'émeut pas. Je dis que si de graves raisons internationales exigeaient la construction de ce chemin, le gouvernement aurait dû élever son patriotisme à la hauteur des circonstances ; il aurait pu agir comme le gouvernement américain dans l'affaire du chemin de fer " Union Pacific ", à savoir, prêter l'argent nécessaire à la construction de la voie ferrée et prendre une hypothèque. Mais l'on répond que le pays ne doit pas s'engager dans des entreprises aléatoires. Quand une occasion favorable se présente, le gouvernement doit la saisir aux cheveux, car il n'y a que lui qui puisse le faire.

L'an dernier le pays a couru les chances de l'aventure, ou plutôt la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a tiré du trésor public $3,000,000 pour la construction de la ligne du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et les amis du gouvernement ont obtenu 3,000,000 d'acres de terrains houillers dans la Colombie anglaise. On voulait bien dans ce temps-là, laisser le pays courir les chances de l'entreprise. On ne voudrait certainement pas aujourd'hui exposer le pays aux hasards, s'il y avait de grands risques. Mais j'aime mieux voir le pays tenter une entreprise aléatoire que de voir MM. Mackenzie et Mann prendre tout ce qui peut leur tomber sous la main. Quelque député nous a dit que cette affaire du Yukon était une gigantesque spéculation et que le pays ne devait pas y prendre part. Je ne sais pas si celui qui a parlé ainsi croit que le pays ferait un acte immoral en se lançant dans une pareille spéculation, mais je ne vois pas bien comment l'affaire du Yukon est une spéculation et pourquoi le pays ne devrait pas y participer. Il serait mieux pour le pays de risquer son propre argent que de permettre à Mackenzie et Mann de risquer l'argent des autres.

Je me rappelle avoir entendu le ministre des Chemins de fer et Canaux déclarer, le jour qu'il a présenté son projet de loi, que les entrepreneurs seraient obligés de sortir leur bourse ; soyez convaincus qu'ils n'en feront rien, tant que le bon vieux public anglais aura un gousset à son habit. Ce n'est pas leur propre argent que les entrepreneurs placent dans cette spéculation. Ils se servent des ressources du pays pour obtenir les fonds dont ils ont besoin. Si l'entreprise est heureuse, ils gagnent et si elle échoue, c'est le public anglais qui perd, mais le crédit national est atteint. Si cette affaire tourne mal, Mackenzie et Mann ne perdront que les profits qu'ils ont en perspective et la perte réelle retombera sur l'innocent capitaliste qui a déboursé l'argent. Et à l'avenir, les lanceurs d'affaires qui traverseront l'océan sur les magnifiques palais flottants dont nous avons un modèle dans les couloirs de cette chambre, pour obtenir de l'argent en

Angleterre, frapperont en vain à la porte des banquiers des rues Lombard et Threadneedle, parce que les actionnaires auront eté pincées dans cette spéculation à laquelle le gouvernement ne veut pas participer.

Mais, à mon avis, les entrepreneurs ne perdront rien, s'il y avait un risque quelconque, Mackenzie et Mann n'y toucheraient pas.

William Mackenzie, de Toronto et Daniel Mann, de Montréal, ne sont pas des fous.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. ROSS-ROBERTSON : William Mackenzie, de Toronts et Daniel Mann, de Montréal ne sont pas précisément des enfants à la mamelle, quoique l'un des honorables membres de la droite ait semblé croire que leurs parents ou leurs tuteurs auraient dû les surveiller et les empêcher de dissiper tous les biens qu'ils possèdent sur terre.

On a essayé, de l'autre côté de la Chambre, de nous représenter le ministre de l'Intérieur comme une espèce de jeune David qui poursuit les Philistins et les abat avec sa fronde. Mais des Goliaths qui ont signé ce contrat n'en sont pas à leur coup d'essaie. Si j'ai bien compris mon honorable ami, le député de Marquette (M. Roche), dans le discours qu'il a prononcé cette après-midi, ce n'est pas le premier contrat que signent Mackenzie et Mann avec l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton, qui a représenté le gouvernement dans cette affaire.

Je me suis informé, et je dis que cette affaire du Yukon est une mine de renseignements d'une richesse tout à fait merveilleuse. Si je ne me trompe, le ministre de l'Intérieur, agissant autrefois en sa qualité de Procureur général du Manitoba, a eu charge des intérêts de cette province dans un marché antérieur à la construction du chemin de fer du lac Dauphin, dont mon honorable ami (M. Roche) nous a parlé. Je crois, moi aussi, que dans cette opération, Mackenzie et Mann n'ont pas négligé leurs intérêts.

Lorsque, l'autre soir, avant la suspension de la séance, le ministre de l'Intérieur nous a raconté son voyage d'affaires au Klondike, je m'attendais à lui voir produire une carte ; et il est réellement malheureux qu'il ne l'ait pas fait et qu'il ne nous ait pas indiqué en détail, ce que le gouvernement du Manitoba avait donné, sous forme d'obligations garanties, à Mackenzie et Mann pour la construction du chemin de fer du Lac Dauphin. Ensuite, il aurait pu nous montrer une autre carte, nous indiquant les terres divisées en lots, que ces entrepreneurs ont reçues. L'on me dit que, grâce à ce marché, Mackenzie et Mann ont construit un chemin de fer lucratif, sans qu'il leur en ait coûté un sou. Après avoir liquidé les affaires, il leur est resté quelques centaines de milliers de dollars, différence entre le produit des obligations et le coût de la voie ferrée, et cependant dans ces calculs, les terres concédées ne sont pas entrées en ligne de compte. Si je me trompe, c'est la faute de l'honorable ministre de l'Intérieur, qui aurait dû produire une carte et un état indiquant les énormes pertes de terres et d'argent subies par Mackenzie et Mann, indiquant aussi combien ces derniers avaient perdu dans ce marché fait avec le gouvernement du Manitoba, du temps que l'honorable ministre (M. Sifton) était procureur général de cette province.

Je désirerais être aussi certain que le gouvernement surveillera les intérêts du pays avec autant de soin que Mackenzie et Mann vont surveiller les leurs. Que la Chambre ne s'apitoie pas sur le sort de ces entrepreneurs. Ils peuvent parfaitement se tirer d'affaire, car en vertu de ce contrat ils ont obtenu à peu près tout ce qu'ils désiraient.

Relativement à la valeur des terres concédées à Mackenzie et Mann, j'ai été vivement frappé de la différence sensible qui existe entre les libéraux d'Ottawa et les libéraux de Toronto dans la manière d'estimer les terrains miniers. Je voudrais que les libéraux d'Ottawa vinssent estimer les meilleures terres du Yukon à un prix aussi élevé que les libéraux de Toronto estiment les plus mauvaises terres de l'Ontario.

Voici les prix :

(1) Le prix par acre de toutes les terres de la Couronne qui seront vendues comme terres minières où qui seront données à bail dans les districts d'Algoma, de la Baie du Tonnerre, de la rivière à la Pluie et dans cette partie du district de Nipissingue qui se trouve au nord de la rivière des Français, du lac Nipissingue et de la rivière Mattawa, sera :

(a.) Dans un canton non arpenté et à moins de six milles d'un chemin de fer..... $3 00
(b.) Ailleurs, dans un territoire arpenté..... 2 50
(c.) A six milles d'un chemin de fer, mais dans un territoire non-arpenté..... 2 50
(d.) Ailleurs, dans un territoire non-arpenté..... 2 00

(2) Le prix par acre de toutes les autres terres de la Couronne vendues comme terres minières ou données à bail, et se trouvant au sud des susdits lacs et rivières de :

(e.) Dans un canton arpenté et à moins de six milles d'un chemin de fer..... $2 00
(f.) Ailleurs..... 1 50

57 Vict. ch. 16, art. 4.

(3) Le prix par acre pour une licence de droits miniers sera de la moitié des taux ci-dessus mentionnés. (Arrêté ministériel du 21 mai 1897.)

Les terres du Yukon ne sont certainement pas moins riches que les terres encore vierges des districts de l'Ontario. Je suis convaincu que le nord-ouest de l'Ontario est une grande région minière, mais quelque fier que je sois de ma province, je suis bien obligé d'admettre que le Yukon a produit plus d'or que l'Ontario, et c'est vers le Yukon et non vers l'Ontario que les gens se précipitent en foule de toutes les parties du monde.

Si les terres comprises dans cette subvention eussent appartenu au gouvernement de l'Ontario, le prix de ces 3,750,000 acres, aurait été de $3 par acre. La quantité de terre que l'on prend n'est pas une raison pour obtenir une diminution de prix, dans l'Ontario. Même le fameux syndicat anglais a été obligé de payer le prix régulier pour chaque acre de terre arpenté qui lui a été concédé.

Mais ici, les honorables membres de la droite n'estiment même pas à $1 l'acre les 3,750,000 acres que l'on accorde dans une région qui, de l'avis général, est la plus riche qu'il y ait au monde. Et le gouvernement donne des terres à deux entrepreneurs pour faire construire un chemin de fer à voie étroite qui sera énormément lucratif si l'on réussit ; et si l'on échoue, toute la perte retombera sur les capitalistes anglais qui auront fourni les fonds. Et l'on me dit ce soir que l'on va se servir pour ce chemin de fer des rails mêmes que l'on a employées il y a trente-deux ans pour le chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.

Un autre point que l'on n'a pas, à mon avis, suffisamment élucidé, c'est que le pays perd la chance de percevoir $15 par année sur chacun des claims en exploitation dans les limites de ces 3,750,000 acres. Il est très probable que l'on choisira un grand nombre de claims dans cette étendue de territoire que l'on donne à Mackenzie et Mann,

et le pays perdra le revenu annuel qu'il pourrait retirer de ces claims.

Comme l'a dit il y a quelques instants, un honorable membre de cette Chambre, j'admets que l'on impose un droit régalien de 1 pour 100 sur l'or extrait des terres de Mackenzie et Mann, mais d'un autre côté, les autres mineurs paieront 10 pour 100, et la taxe annuelle de $15 suffira pour les dépenses à faire pour le maintien des lois et du bon ordre dans ce district. Et si je comprends bien le contrat, le gouvernement doit protéger les propriétés de Mackenzie et Mann, soit aux frais des contribuables de l'est, ou aux frais des autres mineurs du district du Yukon.

Je suis convaincu que la présence dans ces régions d'une corporation particulière, armée d'un vaste pouvoir territorial, sera une cause de trouble et de disputes inutiles, et il en coûtera cher pour régler les difficultés qui s'élèveront entre les mineurs libres et les agents de ces entrepreneurs. Pour protéger les prétendus droits de Mackenzie et Mann, il faudra plus d'hommes et plus d'argent que pour protéger les droits de tous les autres mineurs ensemble. Je suis convaincu, qu'au point de vue pécuniaire, c'est une mauvaise affaire que de donner à de simples particuliers des droits territoriaux que le gouvernement lui-même devrait seul exercer. Cette intrusion de certains individus constitués en corporation entre l'Etat qui devrait avoir la haute main sur tout le territoire et les mineurs qui vont à la recherche de claims, entrainera fatalement des troubles.

Je suis convaincu qu'il serait moins coûteux de payer l'intérêt de ce placement que de maintenir la police supplémentaire et les tribunaux qui nécessiront les privilèges excessifs que ce contrat accorde à deux particuliers.

Je ne prétends pas que les conservateurs, pendant leur administration, n'ont point fait quelques opérations d'un caractère peut-être un peu louche ; mais il m'est difficile de croire, que dis-je ? je suis convaincu, je suis positivement certain que jamais ils n'ont voulu faire ratifier une transaction aussi inique que celle qui nous est soumise. Dans tous les cas, si les conservateurs avaient présenté un pareil marché, à l'approbation du parlement, ils ne se seraient pas insolemment enveloppés dans le manteau de la vertu ; mais lorsque le gouvernement actuel fait quelque mauvaise action, même lorsqu'il jette aux quatre vents l'argent public, il veut que tout le pays l'admire. Lorsque les torys se rendent coupables de quelque méfait, ils cherchent à se soustraire aux atteintes de la police, tandis que les grits eux, ne peuvent faire un mauvais coup sans sonner la trompette et se couvrir de fleurs.

Je puis dire aux honorables membres de la gauche que ce marché du Yukon a fait perdre à leurs amis bien des votes, mardi dernier, dans la province de l'Ontario. Je suis convaincu que si l'opposition conservatrice avait pu lutter corps à corps avec le gouvernement, et les gens qui profitent de ce marché, c'aurait été un coup de balai d'un bout de la province à l'autre. Si le gouvernement de l'Ontario a échappé à la défaite, ses chefs doivent savoir que le mécontentement que cette mesure a soulevé dans cette province les a mis, après vingt-cinq ans de pouvoir, à deux doigts de la mort.

M. GANONG : Je n'ai pas eu le plaisir d'être présent lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a présenté son projet de loi. Mais quand je suis arrivé l'autre jour, j'ai été frappé de l'air abattu des honorables membres de la droite ; je ne parle pas des ministres qui sont probablement dans ce qu'on pourrait appeler le complot. C'est une manifestation de ce pouvoir psychologique qui, dans un moment de grande colère fait monter le sang à la tête d'un homme, et qui dans un moment de grande frayeur, le frappant en pleine poitrine, lui fait perdre l'équilibre,—ainsi qu'il est arrivé à plusieurs membres de la droite,—paralyse ses extrémités et fait même dresser ses cheveux.

L'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin) a dit un jour dans cette enceinte qu'il ne cherchait pas à frapper les membres du gouvernement à la tête, mais au cœur. Pendant un temps, nous n'avons pu faire parler les honorables membres de la droite, qu'en s'y prenant d'une certaine façon. Ils ressemblaient beaucoup à la poupée d'Edison. On était obligé de peser sur la poitrine de cette poupée pour la faire parler et alors elle ne disait que ces mots " Ma, Ma ! " De même l'on ne peut tirer des honorables membres de la droite que ces mots Mann, Mann !

L'honorable ministre de l'Intérieur a parlé,—et avec intention, je présume,—de "l'ouest sauvage et inculte." Je ne me serais pas servi moi-même d'une telle expression, mais puisque l'honorable ministre l'a fait, je ne puis que supposer qu'il parlait en connaissance de cause. Il est bien évident qu'il connaissait bien quelques-uns de ses partisans, car il a parfaitement réussi à leur mettre un bandeau de laine sur les yeux, et si l'on désire des preuves sur la nature étrange de cette région, je crois que nous pourrions aussi en fournir.

Pour bien leur attacher ce bandeau de laine sur les yeux, il a parlé de certaines faveurs ministérielles que le gouvernement accorderait, si le contrat que nous discutons était ratifié, et pour certains députés qui ne demeurent pas tout à fait aussi loin dans l'ouest, il a fait miroiter autre chose, à savoir une véritable flotte de bateaux à vapeur. L'honorable ministre (M. Sifton) n'aurait pu se servir de ce dernier argument si l'on n'avait conservé la politique nationale. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) nous a dit que la construction des navires était une branche de son industrie, et qu'il approuvait le contrat. Pourquoi pas, en effet ? C'est son intérêt d'en agir ainsi ?

Les honorables membres de la gauche peuvent dire que c'est une chose grande et glorieuse que d'avoir fait une nation, mais l'honorable député de Toronto-centre, s'il faut en croire ses paroles, a été le sauveur du pays. Si ce'a est vrai, c'est contre ses propres amis seulement que l'honorable député a sauvé le pays. Les derniers échos de la campagne électorale de Toronto étaient à peine éteints, l'honorable député avait à peine prononcé les derniers mots " Elisez-moi, je suis un sauveur," qu'une rafale que je pourrais appeler chilcotienne est venue de l'ouest. L'honorable député de Lisgar (M. Richardson) qui est, je crois, le propriétaire de la *Tribune*, de Winnipeg, a déclaré qu'il tenait de source certaine, que le programme de M. Bertram n'était pas celui du parti libéral. Deux ministres, représentant, nous le présumons, tout ce qu'il y a d'intelligence dans le parti libéral, ont déclaré dans Toronto-centre qu'ils appuyaient cette politique sans aucune hésitation. Si la politique Bertram n'est pas celle du parti libéral aujourd'hui,

M. ROSS-ROBERTSON.

quelle est donc la politique de ce parti? C'est la politique qu'ils ont proposée et fait triompher en cette Chambre?

Voilà donc encore une preuve à l'appui de l'assertion du ministre de l'Intérieur. N'est-ce pas en effet une étrangeté que de déclarer dans cette enceinte ou au dehors, dans les journaux ou autrement que la politique Bertram n'est pas la politique du parti libéral?

L'objet de ce bill est de ratifier un contrat fait entre le gouvernement et Mackenzie et Mann, pour la construction d'un chemin de fer, ou plutôt pour me servir d'une expression plus correcte et employer les mots mêmes du premier ministre,—d'un tramway temporaire à partir d'un point sur la rivière Stikine jusqu'aux eaux navigables du lac Teslin, prenant pour type général de cette voie ferrée le chemin de fer de Kaslo et Slocan.

Si le gouvernement est composé d'hommes d'affaires—je crois cependant que le pays a des doutes sérieux à ce sujet—le simple fait d'inscrire ce projet de loi sur le menu de cette session, nous porte à croire que les ministres sont parfaitement au courant des besoins et des ressources de ce district du Yukon, et de plus qu'ils ont confiance en l'avenir de cette grande région du nord, que l'on ne peut atteindre que par un chemin de fer qui pourra répondre à tous les besoins. C'est là un point qu'il ne faut pas perdre de vue; l'on ne doit pas oublier non plus qu'il faut construire ce chemin par la meilleure route possible.

Il faut se rappeler aussi que jusqu'à aujourd'hui la grande récolte de l'or s'est faite surtout dans les placers, dans des mines qui intéressent tout particulièrement les travailleurs de ce pays, car l'exploitation n'exige pas un capital considérable; et un homme fort et robuste, au moyen de quelques instruments peu coûteux, peut creuser la terre et s'emparer des richesses qu'elle contient.

Le gouvernement avait confiance en l'avenir de ce district et comment l'a-t-il prouvé? Par une chose qui lui fait peu d'honneur. Il a publié des annonces dans le Guide officiel du Klondike. Il a pris un guide officiel qui ne coûtait pas dix cents, l'a offert en vente, et afin de mettre de l'argent dans le gousset de quelques amis politiques, il a permis de vendre cette brochure 50 cents, quand on aurait dû la répandre gratuitement d'un bout à l'autre du pays. Plus que cela, le gouvernement a envoyé l'auteur de ce livre, auteur qui, de l'avis de tous, connaît mieux que qui que ce soit le district du Yukon, le gouvernement l'a envoyé, dis-je, donner une conference sous les auspices du Gouverneur général et du premier ministre du Canada. En agissant ainsi, le gouvernement a donné la meilleure preuve possible qu'il avait confiance dans les grandes richesses de ce territoire. Si les ministres ne croient pas à cette richesse ils agissent en bandits, ils trompent les hommes qu'ils conduisent à la misère et à la mort.

En passant, laissez-moi plaindre un peu le sort du ministre des Chemins de fer et Canaux. Je connais un peu l'histoire de l'honorable ministre; je sais quelles difficultés il a dû vaincre pour entrer en Chambre. Et une fois entré, la première chose qu'on lui demande, c'est d'accepter la paternité d'une affaire éclose depuis longtemps déjà. Il a rempli le rôle qu'on lui imposait, mais de fort mauvaise grâce, et non pas avec l'ardeur qu'il déployait jadis dans la législature de sa province. A peine a-t-il fini la besogne qu'on lui avait confiée qu'il lance lui-même un cerf-volant, je veux parler du chemin de fer de l'est. Ce cerf-volant est encore dans les airs et il ne descendra peut-être pas à l'endroit ou l'honorable ministre voudrait le voir. Et presque aussitôt, on lui jette sur les bras cet infâme projet. Sa situation était telle qu'il devait l'accepter ou démissionner. On lui a parlé très clairement, s'il faut en croire les bruits qui ont couru. Il a présenté ce bill en s'excusant, en s'excusant trop même pour un homme de sa valeur. Mais que les honorables membres de la droite prennent garde. On dirait que les mauvais jours sont arrivés pour le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Il paraît semer pour les autres, mais il pourra peut-être glaner quelques épis pour lui-même. Prenez garde qu'il ne récolte pour lui-même la plus grande partie de cette moisson dorée. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit tantôt qu'il connaissait bien la question et tantôt, qu'il ne la connaissait presque pas.

Cependant, il est clair que depuis un an au moins,—car nous avons appris dans le cours du débat que depuis le 15 mars 1897, le gouvernement avait en mains tous les rapports de M. Ogilvie—les ministres auraient parfaitement pu étudier la question, s'ils l'eussent voulu. Les rapports étaient certainement assez exacts et l'on aurait pu agir sur les données qu'ils contenaient. Et nous trouvons dans le discours que le ministre des Chemins de fer et Canaux a prononcé l'autre jour les paroles suivantes:

> Les honorables membres de cette Chambre se rappelleront parfaitement qu'avant la clôture de la dernière session, nous avons eu de nombreuses preuves des immenses découvertes de l'or qui avaient eu lieu dans le disirict du Yukon et les contingents qui en revenaient faisaient des rapports fabuleux au sujet des gisements miniers de cette région.

Et c'est sur la foi de ces renseignements et quelques autres qu'il a pu se procurer du dehors, que le ministre de l'Intérieur a entrepris de faire un voyage d'agrément sur les côtes occidentales du Canada. Y a-t-il quelqu'un qui croit que le ministre de l'Intérieur a voyagé pour sa santé? Si ce quelqu'un existe, il ne connaît pas le ministre de l'Intérieur.

Il ne s'est pas rendu là pour y examiner les mines alluviales, il avait un autre objet en vue. Non plus pour résoudre s'il y avait lieu de bâtir certain chemin de fer, ou s'il était bon que ce chemin de fer passât par un certain tracé: c'est ce qu'il avait déjà décidé, il n'y a aucun doute. Mais il n'a pas confié ses desseins au pays. Il s'est rendu là seulement pour jouer son rôle dans la grande comédie qui devait se dérouler en cette Chambre à la session suivante.

L'honorable ministre de l'Intérieur s'est rendu là, et il a gravi quelques-unes des montagnes qu'il faut franchir. Il a sans doute atteint les remarquables points de vue de ces montages, et erré dans les défilés pour voir seulement ce qu'on éprouverait à être un mineur du Klondike.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a encore déclaré que dans l'opinion du ministère, le Pas de Chilkat est l'endroit par où il y a lieu de faire passer le chemin de fer, au point de vue des affaires. Eh bien! il n'est nullement surprenant que MM. Mackenzie et Mann voulussent adopter ce pas. Ils avaient une bonne raison pour désirer le faire, car d'après la déclaration de l'ingénieur du gouvernement—et, soit dit en passant, quel que soit

ce qu'on peut dire au sujet de cette déclaration, on doit se rappeler que cet homme a au moins une réputation à ménager :—d'après dette déclaration, dis-je, la route aura 245 milles de long depuis le Bras de Lynn jusqu'à un point fixé à cinq milles en aval des rapides des Five-Fingers, sur le fleuve Yukon. Cet ingénieur déclare que la construction de cette route coûtera $5,635,000. Suivant le contrat qui nous est soumis, cette route donnerait à MM. Mackenzie et Mann, 6,125,000 acres de terre. Elle est parfaitement claire la raison pour laquelle ces messieurs voulaient faire passer le chemin par le Pas de Chilkat. Ils s'occupaient moins de déterminer un bon tracé, que d'acquérir de la terre.

Voici les paroles du ministre des Chemins de fer et Canaux à ce sujet :

La route de Chilkat coûterait beaucoup d'argent. De ces quatre routes, probablement, la route de Chilkat, bien que la plus longue, est la plus favorable au point de vue des affaires ; c'est une route qui, n'étaient les raisons nationales, pourrait être considérée fort favorablement.

Si la prétention des partisans du gouvernement est exacte, que ce contrat est onéreux, pourquoi ne s'en désistent-ils pas ?

Ces messieurs me paraissent très sympathiques à ces pauvres entrepreneurs, et ils leur ont fait déjà de nouvelles concessions. Ils ont concédé des points non seulement quant aux directeurs, mais à d'autres égards, et dans les couloirs de la Chambre nous avons vu le principal moteur de ce grand coup prêt à faire des concessions. Ces faits prouvent que les entrepreneurs sont en voie de s'emparer de lopins de terre.

Que représente ce petit tramway se dirigeant jusqu'au lac Teslin ?—La queue d'un rat.

On n'a pas besoin de demander aux entrepreneurs pourquoi ils préféraient adopter la voie du Pas de Chilkat. Ces messieurs sont assez avancés en sciences naturelles pour savoir que plus la queue est longue, plus est long le rat. Voilà pourquoi le Pas de Chilkat avait leurs prédilections, c'est qu'il leur aurait fait obtenir un octroi de terres plus considérable pour la construction du chemin de fer, et par suite des terrains aurifères plus étendus dans la rivière du Yukon.

Le ministre de l'Intérieur ne s'est pas rendu là pour sa santé, il s'y est rendu ouvertement pour arriver à une décision au sujet de la route, et ce ministre n'est pas novice dans l'exécution théâtrale. Il décida de construire le chemin de fer en question, mais il n'y a pas de doute qu'il en était arrivé à cette conclusion avant son départ pour l'ouest. Plus que cela, il en savait assez pour apporter tous les motifs possibles à l'appui de son projet. Qu'a-t-il fait ? Il a d'abord fait résonner le cri de loyauté. Il sentit, toutefois, qu'il ne pouvait pas faire adopter la voie du Pas de Chilkat, pour la simple raison que l'une des têtes de ligne se trouverait dans un pays étranger, dans un pays dont les intérêts commerciaux sont opposés aux nôtres ; mais il vit que s'il pouvait pousser le cri de route entièrement canadienne, il pourrait faire accepter cette route, car le peuple accueillerait ce cri d'une extrémité à l'autre du pays. Ce cri, naturellement, fut une surprise pour le peuple, parce qu'il n'était pas conforme aux traditions du parti que l'honorable ministre représentait.

Je ne veux pas faire entendre que je combats une route entièrement canadienne : au contraire,

je m'opposerai de toutes manières à toute autre route. Mais je veux une route, si nous en avons une, qui possède une certaine valeur pratique pour le peuple canadien, lequel est le plus intéressé à voir adopter la meilleure route possible.

Puisque l'honorable ministre a décidé de bâtir un chemin de fer, pourquoi n'a-t-il pas confié au public son projet ? Il n'était pas nécessaire de résoudre la possibilité de la route choisie. L'honorable ministre possédait le rapport de 1896-97. Bien plus, il avait le rapport du Dr Dawson en date de 1887, dans lequel il est dit :

On peut facilement établir des communications par chemin de fer depuis l'embouchure de la rivière Stikine jusqu'au centre de la région de Cassiar et au delà.

L'honorable ministre n'a pas fait ce voyage, non plus, pour constater la nécessité de cette route, car c'est lui, il n'y a aucun doute, qui a fait dire au ministre des Chemins de fer et Canaux :

Il devint évident à nos yeux que nous devions voir immédiatement à nous occuper de ces problèmes.

Et plus loin :

En présence d'une pareille probabilité, nous était-il permis de laisser perdre le moindre temps ? nous était-il permis de laisser s'écouler les mois ou même les semaines qu'il fallait utiliser pour satisfaire à la demande de facilités de transport immédiates ?

Alors, pourquoi la nécessite du secret de ce contrat ? Voilà une question qu'on se pose partout dans le pays, depuis Victoria jusqu'au Cap-Breton, et depuis la frontière américaine jusqu'à l'océan Arctique. On se la posait, et très hautement, le 1er mars. Cette visite de l'honorable ministre dans l'ouest formait seulement partie de la farce imaginée pour occuper l'attention publique pendant qu'on ourdissait des plans, ce qui a pris du temps. Ces messieurs ont été assez complètement épluchés, mais ils continuent de l'être encore davantage.

Ils ont eu affaire non à un novice mais à quelqu'un passé maître en la matière. Ou le gouvernement a consenti à l'introduction de certaines dispositions dans le contrat, ou elles y ont été insérées d'une façon si habile, que le gouvernement n'a pu en découvrir la nature, et qu'il a livré au monopole des richesses incalculables qui appartenaient à la population ouvrière du pays. Je suis convaincu, M. l'Orateur, qu'aucun des membres de la gauche ne voudrait faire entendre que le ministre de l'Intérieur ait confié ses desseins à un seul parti. Nous avons eu, il est vrai, depuis le commencement du parlement actuel, des preuves de nature à faire soupçonner que les ministres ont fait des confidences au public. Nous en avons eu la preuve lorsque le ministre des Finances voulut influencer l'élection de la Nouvelle-Ecosse. Nous en avons eu encore une légère preuve lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux désira donner à Kingston l'entreprise des machines destinées aux locomotives. Mais sans aucun doute, le ministre de l'Intérieur n'oserait pas donner des informations à un parti sans les communiquer également à l'autre. Il est certain que nul n'a été averti que la route de la rivière Stikine serait maintenue, parce que de son maintien dépend le plus grand coup qu'on ait jamais tenté d'opérer sur le domaine public ; ni qu'elle recevrait l'appui public pour le motif que le cri de route entièrement canadienne ferait oublier tout le reste.

Cependant, si le ministre n'a rien dévoilé, ce qui est arrivé a été pour le moins, une démonstration remarquable de cet état étonnant de l'esprit appelé

télépathie. Si l'on avouait que le ministre n'est pas lié par le sang avec M. Mann, ça ne ferait que prouver davantage que cette science de la télépathie n'est pas subordonnée à la parenté. La Chambre ne peut croire que M. Mann et son associé soient les seuls, dans un pays de 5,000,000 d'habitants qui puissent exécuter cette entreprise, pas plus qu'elle ne peut croire que ce soient les seuls qui puissent le faire parmi une population d'environ cent millions d'Anglo-Saxons, assez habiles, je suppose dans l'exécution de travaux publics de cette importance. MM. Mackenzie et Mann étaient les seuls, apparemment, à qui l'on pouvait confier autant de terrains aurifères. Et comme preuve que la télépathie ou quelque chose de ce genre a eu quelque chose à faire avec ce contrat, M. Mackenzie lui-même est devenu un peu expansif, car on rapporte qu'il a déclaré ce qui suit à Winnipeg :

Nous avons dépensé beaucoup d'argent avant .....

Avant quoi ?

..... avant d'obtenir l'affaire. Nous avons dépensé beaucoup d'argent avant d'obtenir l'affaire—cette affaire n'a pas été abandonnée à Mackenzie et Mann dans l'espace d'un quart d'heure—et tout esprit juste sera de mon avis quand je dirai qu'il aurait été insensé de laisser savoir ce que nous faisions à tout le monde.

Comment se fait-il que Mackenzie et Mann fussent autant au fait de ce chemin, qu'ils connussent si bien là où précisément il fallait aller pour en faire l'étude du tracé, qu'ils connussent le nombre de milles de chemin qu'ils leur serait possible d'avoir, ainsi que la mesure de la saignée qu'ils pourraient pratiquer sur le domaine public. Il est absolument clair que quelqu'un leur avait donné des renseignements, et nous en trouvons la confirmation dans les paroles mêmes de l'interprète des parties contractantes.

On est allé examiner les terres promises afin de constater combien de ces terres le gouvernement accorderait.

M. l'Orateur, s'il nous fallait d'autres preuves, nous avons encore la déclaration du ministre des chemins de fer et Canaux, disant :

Et les gens ignorant les difficultés dont la situation était entourée, ainsi que la nature de l'entreprise, n'auraient pas demandé à s'engager dans cette entreprise.

Comment le ministre des Chemins de fer et Canaux est-il arrivé à savoir que ces bonnes gens, ces amis du gouvernement, avaient parcouru toute la contrée ? Il nous déclare avec toute l'ingénuité possible que Mackenzie et Mann doivent avoir connu ce qui en était, car il parle de tous autres comme s'ils l'ignoraient.

Quelle sera l'impression reçue dans tout le pays ? Ce sera qu'il n'y a que deux personnes en cette affaire, savoir : Mann et Mackenzie ; que ces messieurs s'y sont trouvés tout d'abord, et qu'ils y sont toujours restés jusqu'à présent.

Ceux qui réfléchissent, resteront fort surpris, en vérité, lorsqu'ils auront eu le temps de lire et d'apprécier la remarquable diplomatie du discours du ministre des Chemins de fer et Canaux, dans lequel il a tenté de nous faire sentir les difficultés effrayantes auxquelles ces entrepreneurs auraient à faire face.

Laissez-moi vous citer un peu la suite des déclarations de l'honorable ministre (M. Blair). Il dit :

On peut nous demander, je suppose.....

Il avait très peu de courage au début. Il savait fort bien que l'esprit éclairé du peuple demanderait compte de cette conduite au gouvernement.

On peut nous demander, je suppose, pourquoi nous accordons jusqu'à 25,000 acres de terre, et pourquoi nous n'accordons pas moins, Eh bien ! j'avouerai franchement que la raison en est que les entrepreneurs n'ont pas voulu accepter moins. Nous avons trafiqué et négocié avec eux. Des membres du gouvernement, réunis en sous-comités du gouvernement—sous-comités comprenant à peu près tous les membres du gouvernement—ont insisté auprès de MM. Mackenzie et Mann, leur apportant tous les arguments imaginables pour leur faire réduire leurs conditions, et nous leur avons fait diminuer beaucoup ce qu'ils demandaient, je puis vous en assurer ; mais nous n'avons pu leur faire accepter moins de 25,000 acres par mille, ce qui explique pourquoi nous n'avons pas accordé moins.

Certes, voilà un argument fort singulier de la part d'un ministre de la Couronne. Je vous le dis, M. l'Orateur, la Chambre trouverait intéressant de voir désignée sur une carte géographique la quantité de terres demandée d'abord par Mackenzie et Mann, de manière à pouvoir constater de quel front d'airain ces entrepreneurs ont fait preuve. Je ne possède pas beaucoup la science légale, mais il existe, je crois, ce qu'on appelle "négligence commune", et si jamais il y a eu au monde un cas de négligence commune, en voici un aujourd'hui dont nous sommes saisis, concernant le gouvernement, lui qui, possédant le rapport de l'ingénieur durant un an, n'a pas laissé connaître au pays ce qu'il entendait faire relativement à l'entreprise qui fait l'objet de notre considération. Ces messieurs viennent ici s'écrier qu'ils n'avaient pas le temps, mais ils se heurtent chaque fois au cas de négligence commune.

Et quoi ! M. l'Orateur, voilà qui est tout à fait étonnant ! Voici des ministres qui ont eu joliment à prier auprès de ces entrepreneurs—et quelques-uns des ministres avaient su ce que c'est que prier, dans le cours de l'an dernier. Le ministre des Finances, accompagné de son assistant le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, a eu l'occasion de prier à Boston, au sujet d'un contrat auquel ces messieurs avaient eux-mêmes donné le jour, et l'honorable ministre (M. Fielding) a à peine fait disparaître, à l'heure qu'il est, la trace de la poussière dont ses genoux étaient souillés. Pourquoi priait-il ?—Pour conserver l'existence de deux villes de sa province natale, peuplées, l'une de 2,000 habitants, l'autre de 3,000, lesquelles étaient à la veille de devenir désertes par suite de la franchise même qu'il avait accordée quand il était premier ministre de la Nouvelle-Ecosse. Eh ! le ministre des Finances aurait pu fournir les lisses nécessaires à la construction de ce chemin de fer du Yukon, en les obtenant de M. Whitney, de Boston, probablement à meilleur marché que ces lisses vieilles de 36 à 40 ans qu'on entend faire entrer dans cette construction. Si c'est là la preuve de l'habileté de treize ministres de la Couronne, de deux ministres de l'Evangile, et de tous les profanes siégeant à la droite, pour arriver à réduire les prétentions de Mackenzie et Mann, relativement à la construction de ce chemin de fer, ces honorables ministres feraient mieux alors d'abandonner la tâche, et de laisser les conservateurs négocier avec les entrepreneurs.

M. l'Orateur, lorsque le pays aura l'occasion de saisir ce que cache le côté intime de cette affaire, il sera frappé de stupeur. Il est tout à fait étonnant, aux yeux de la plupart, que Mackenzie et Mann n'aient pas demandé un rayon de la lumière du jour qu'on a dans cette contrée du Yukon. Certainement qu'ils doivent avoir demandé une aurore pour s'en faire une auréole. Mais,

M. l'Orateur, si ce projet réalise l'idée de l'homme (*man*) dans la lune, ne vous y trouvez pas avec ce Mann, car l'homme (*man*) dans la lune brille d'une lumière empruntée, tandis que ce Mann du Yukon resplendira, lui, dans la gloire de ses propres possessions, bien que celles-ci n'en aient pas moins été volées aux honnêtes ouvriers canadiens, par un gouvernement nommé pour les protéger.

Je citerai encore le discours que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a prononcé en présentant ce bill. Il a dit :

Le gouvernement savait, ou, dans tous les cas, nous croyions savoir, ce qu'il fallait à cet égard.

Un bon nombre, aujourd'hui, sont d'avis qu'il ne le savait pas.

D'abord s'est présentée la question de savoir de quelle manière nous pourrions obtenir ce qu'il nous faut....

Veuillez remarquer ce que je lis là.

....et à quelles conditions nous le pourrions.

Eh bien ! M. l'Orateur, jusqu'à hier voilà une lecture qui était d'un agréable effet, mais depuis que le premier ministre a refusé de communiquer à la Chambre un télégramme relatif, non à ce contrat-ci, mais à la possibilité d'un autre autre contrat qui jettera le doute dans tout le pays, d'un océan à l'autre, au sujet de savoir si le gouvernement n'est pas lui-même intéressé dans ce contrat. Peut-être serait-il plus convenable de lire ce passage comme suit :

Alors s'est présentée la question de savoir de quelle manière nous pourrions obtenir ce qu'il nous faut. et à quelle condition nous le pourrions.

Continuant, l'honorable ministre dit :

Comment pouvions-nous demander des soumissions sur ces conditions ?

Eh bien ! il aurait mieux valu qu'il en courût la chance, ou bien qu'il eut prié plus longtemps et plus sincèrement, et qu'il eut diminué le chiffre de la subvention.

Il dit plus loin :

Nous n'entendions pas donner d'argent pour l'entreprise, nous voulions que le territoire supportât la dépense nécessaire à son avenir. Comment pourrions nous d re la valeur des terres de ce territoire ? Comment pourrions-nous dire d'avance la valeur d'une subvention en terres ?

Ils auraient mieux fait de le demander à Mackenzie et Mann, fort au courant de choses semblables. En outre, ils pouvaient aussi, à cet égard, s'adresser à certains des députés de la droite. Par exemple, ils auraient pu consulter l'honorable député de Vancouver (M. McInnes), qui, à la dernière session, a si vigoureusement attaqué certains partisans du gouvernement, parce qu'on s'emparait des terres houillères de la Colombie anglaise. Je m'étonnerais que l'esprit public de ce monsieur fut trop étroit pour combattre un coup plus abominable que celui dont il se plaignait. Entendrons-nous la voix, qui, dans la défense de sa province natale, foudroya l'oracle du parti libéral, le *Globe* de Toronto, tonner aussi fortement contre un outrage dont souffre le pays tout entier ? J'espère que oui, car il y a lieu maintenant de le faire.

Je désire maintenant attirer l'attention sur quelques chiffres fournis par l'ingénieur du gouvernement relativement à ce contrat. Cet ingénieur déclare qu'on pourrait bâtir pour $5,635,000 245 milles de chemin de fer sur la route de Dalton. Il dit qu'on peut bâtir pour $3,957,000 208 milles de chemin de fer sur la route de la Vallée de la Stikine, non compris les chemins en d'autres lieux. Cela constitue entre le coût de ces deux chemins une différence de $1,678,000. Mais s'ils obtenaient le même nombre d'acres de terres par mille, il y aurait une différence de 925,000 acres dans la concession de ces terres. Or, si cette différence de terres équivaut à $1,678,000, elle vaut 1·814 cent de l'acre. Au même taux, les 5,200,000 acres accordées pour les 208 milles du chemin de la Vallée de la Stikine, vaudraient $9,432,800.

Voilà des chiffres de nature à étonner un peu le pays, et pourtant ils reposent sur une base fort modérée. Et que prouvent-ils ? Fondés sur le rapport des ingénieurs du gouvernement et sur les offres de MM. Mackenzie et Mann relativement à la construction du chemin, ils établissent qu'on demande au pays de donner à ces entrepreneurs, ou à leurs cessionnaires, 208 milles de chemin de fer pourvues de facilités de têtes de ligne et de beaucoup de privilèges, et en outre une subvention en terres de la valeur de $5,500,000 ; et pourquoi, M. l'Orateur ? Seulement pour prévoir le cas fort douteux où il faudrait, suivant M. Jennings, transporter 12,000 personnes et leurs provisions aux régions aurifères du Yukon l'automne prochain. M. Jennings en faisant cette déclaration, savait le nombre de voyages que l'on pouvait faire sur la rivière Stikine, et comme sa réputation était en jeu, il n'a pas exagéré, mais il est resté dans des limites modérées, eu égard à l'état navigable et aux autres conditions relatives à cette rivière.

Quant à la valeur de ces terres, nous avons encore la preuve corroborative apportée par l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) ; et s'il est quelqu'un qui connaisse leur valeur, c'est lui à en juger par son journal. Il a dit aussi en cette Chambre, dans sa défense du contrat, qu'il serait presque impossible à Mackenzie et Mann d'avoir des hommes pour travailler sur ce chemin. Et pourquoi ? Parce que ces hommes pourraient se rendre dans cette riche contrée pour y pelleter de l'or. Nul ne contestera l'assertion de l'honorable député, car il est en état de connaître ce sujet mieux que la plupart des membres de la droite. Je ne combats point le chemin de fer à la région du Yukon, je le préconise. Je prétends qu'il doit être bâti par le gouvernement. Assurément, il ne peut être possible que le gouvernement manque de fonds, lorsqu'il n'a qu'à recourir aux mandats spéciaux qui attendent l'exercice de sa discrétion. Assurément, il doit y avoir des fonds quelque part pour bâtir ce petit chemin de fer ? Eh bien ! Non, M. l'Orateur. Mais cela ne faisait pas partie de la comédie. Tout avant cela avait été pantomime pour le public, n'avait été qu'une farce pour les membres du gouvernement. Qu'ont fait les ministres pour faire face aux exigences qu'ils savaient réclamer leur action et qu'ils savaient aussi être le résultat de leur propre négligence ? Ils n'ont pas cherché à faire quoi que ce soit. La farce était terminée, et le peuple, au lieu de payer suivant l'usage, au commencement de la pantomime, est requis de payer à la fin et quel prix ! Eh ! ce n'est pas comme dans la vieille chanson écossaise, qui dit : " Sifflez et j'accourrerai vers vous mon ami." L'ami était juste sur les lieux, prêt à siffler lui-même, ce qu'il a fait ; et d'après l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, il a fait entendre un sifflement sonore et prolongé, et le plus bas prix

auquel ce pays puisse obtenir un sifflement pareil à celui-là est de 5,200,000 acres de terres, valant $9,432,800.

Qu'en pensez-vous, M. l'Orateur? Qu'en pensera le pays? Comment! jusqu'à ces derniers temps tout se passait le plus tranquillement du monde. Nous avons eu à l'occasion du jubilé, des fêtes et des amusements de tous genres, croisées peut-être de quelques bombances, lorsque, ô spectacle! ce projet télépathique, qu'on avait mûri pendant environ douze mois, est venu éblouir le pays tout entier de son éclat. Ce projet, M. l'Orateur est évidemment assez brillant. Il surpasse en lustre même les Rothschild, qu'on présume posséder une bonne part des biens de ce monde.

Mais, M. l'Orateur, voici M. Mann, l'homme qui a été pendant un an le pilier du gouvernement; et que dit-il?—"Soyez tranquilles, ce chemin de fer ne vous coûtera pas un sou du trésor public." En outre, comme l'a dit l'honorable député de Marquette (M. Roche), il avait eu certaines petites entreprises auparavant; il avait un petit surplus; et il a déclaré aux messieurs qui procèdent à l'adoption du bill, qu'il était disposé à leur laisser avoir $250,000 pour assurer le bon fonctionnement des ressorts du gouvernement jusqu'à ce que ce bill soit voté. Ce n'est pas pour l'argent qu'il veut bâtir ce chemin de fer. On! non, le gouvernement ne veut pas qu'il le bâtisse pour de l'argent; ce qu'il veut, c'est qu'il le bâtisse par amour du pays. Par amour de quelle part du pays, pensez-vous? Nous ne saurons jamais, probablement à la gauche, la part que réclamaient Mackenzie et Mann, dans le projet primitif, mais nous savons aujourd'hui, de la part du ministre de l'Intérieur (M. Sifton), qu'ils auraient assez de 3,700 acres de terre canadienne pour bâtir un chemin de fer en échange.

L'honorable ministre de l'Intérieur dit que la subvention totale accordée aux entrepreneurs est de 3,750,000 acres, mais d'après l'ingénieur elle est de 5,200,000 acres de terres aurifères, déterminées suivant le second plan qu'ils possèdent.

Mais les ingénieurs disent: "N'oubliez pas une chose, c'est que la route est entièrement canadienne." Les ministres répètent derrière le rideau: "N'oubliez pas que la route est entièrement canadienne: c'est la seule chose qui va nous sauver au yeux du pays."

Eh bien! M. l'Orateur, non seulement les entrepreneurs désirent avoir ce petit morceau du Canada, c'est-à-dire ces 3,750,000 acres qu'ils aiment tant, mais ils font encore des demandes supplémentaires. Je n'énumérerai pas tout ce qu'ils ont obtenu, mais je mentionnerai en particulier une condition au sujet de laquelle ils ont insisté, savoir: que nous devons empêcher l'*oncle Sam* ou tout autre mauvais sujet de venir ici leur faire concurrence. Malgré la déclaration de l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford), que ce contrat est grand et glorieux, que ce bill ne peut être amélioré, cependant, depuis sa première lecture, ce même bill a changé de forme d'une façon très sensible, et plus particulièrement dans sa tendance à favoriser l'accaparement des terres. Peut-être l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a-t-il pu avoir à faire quelque chose là-dedans. Il peut y avoir apporté son aide, se rappelant les difficultés dans lesquelles ils s'est lui-même trouvé dans sa province natale.

Je ne prétends pas, en m'occupant de ce sujet, me poser en oracle du droit international, ni en homme qualifié à déterminer la portée des traités ou des droits internationaux, mais je déclare, en m'inspirant des faits, qu'il existe aujourd'hui un sentiment anti-anglais aux Etats-Unis, au point, en réalité, que l'an dernier ceux-ci ont rejeté un traité d'arbitrage que l'Angleterre leur avait signifié.

Etant admis, ce sentiment, surtout ce sentiment qui existe aujourd'hui dans les Etats de l'ouest contre l'Angleterre, à cause du refus d'accepter l'étalon d'argent, et aussi, en ce qui a trait à ce commerce d'approvisionnement du Yukon, le grand intérêt qu'ont les Etats de l'ouest. nous ne devons nous en tenir qu'à la stricte interprétation de la lettre du traité, pour me servir des paroles, je ne dirai pas d'un homme d'Etat, mais d'un politicien libéral, nous ne devons compter que sur la froide justice. Que penseriez-vous d'un douanier américain qui percevrait sur le poisson frais un droit qui n'est pas compris dans le tarif, sachant parfaitement que son rapport est sujet à modification? Ne serait-ce pas là une insulte? Je ne doute pas de l'opinion des honorables députés à ce sujet, mais c'est précisément ce qui a eu lieu dans la ville de Eastport, et la chose a été faite à l'instigation du parti libéral dans le comté de Charlotte. Dans le cours de l'élection de 1887, pour influencer les pêcheurs de la côte, en leur faisant croire que s'ils n'appuyaient pas de leur voix le parti libéral un droit serait imposé sur le poisson, un libéral influent de Charlotte s'entendit avec le percepteur des douanes qui imposa un droit pendant deux jours sur le poisson frais. Sans cela un conservateur occuperait un siège dans Chambre depuis 1887.

Qu'il me soit permis de poser une question à l'honorable ministre des Douanes. Supposons qu'il plaise aux expéditeurs de Seattle d'induire le percepteur de Fort-Wrangel de refuser le transbordement en douane des marchandises, dans quelle position se trouverait-il? Il faudrait des semaines pour négocier avec Washington, et avant d'arriver à un règlement la question de la navigation de la Stikine ne serait plus à l'ordre du jour. Je ne veux pas dire que cela arrivera, mais ce ne serait qu'une faible rétribution de justice. Il semble admis par un grand nombre de membres de cette Chambre que tout le monde est en faveur de cette route de la Stikine. Je veux qu'il soit compris que, pour ma part, je ne suis pas en faveur de cette route. Il faudra produire beaucoup plus de renseignements encore, je veux que cela soit bien compris, avant que j'approuve une subvention, en terres ou en argent, pour la construction de ce tramway. J'admets la possibilité de construire une bonne voie, mais cela à raison de $210,000, le parcours n'étant que de 150 milles, d'après le rapport de M. Jennings.

Quelques VOIX: Adopté.

GANONG: Si vous n'êtes pas satisfaits, venez sous un ciel pur où les gens s'en tiennent à leurs principes.

Je désire parler des déclarations du ministre de l'Intérieur (M. Sifton), relativement au trafic possible sur ce tramway. "On estime", a-t-il dit—et je ne vois rien d'extravagant dans cette estimation—"qu'il sera dépensé de $50,000,000 à $75,000,000 pour le transport des voyageurs et des provisions. Il me faudra peu d'arguments pour faire comprendre que l'importance de ce trafic mérite l'attention du public, lorsque nous pouvons l'assurer à

nos ouvriers et nos fabricants." Voyons l'estimation de M. Jennings, savoir qu'il faut à un mineur allant dans ce pays pour $400 de marchandises. Or, d'après cette estimation 125,000 personnes vont se rendre dans cette région par cette route de la vallée du Yukon. Le ministre de l'Intérieur croit savoir qu'il ne faut pas songer aux pas de Skaguay et de Dyea, qu'il y a là actuellement et qu'il y arrive plus de monde qu'il n'en peut être transporté par ces routes. Il doit croire alors que ces voyageurs vont prendre la route de la Stikine, du moins c'est l'impression qu'il veut créer dans le public, dans l'espoir d'aider au succès de l'entreprise. C'est la plus ridicule prétention de croire qu'il sera possible de transporter par cette route 125,000 hommes avec leur approvisionnement équivalant à 125,000 tonnes.

Mais, voyons ce que dit l'honorable ministre de l'Intérieur, lorsqu'il est devenu plus calme. Il dit que ce chemin aura pour effet d'amener au Canada, en moins de six mois, un commerce de 20 ou 25 millions de piastres. Ce qui signifie, d'après les calculs de l'ingénieur du gouvernement, qu'il sera transporté par cette route 50,000 hommes et 50,000 tonnes de provisions.

Tout cela est fait dans le but d'influencer le public en faveur de ce projet. Cette route ne saurait donner un semblable résultat cette année. Pensez-vous, M. l'Orateur, que l'honorable ministre croit la chose possible? Il n'en n'a pas eu la moindre idée, ni aucun des honorables messieurs de la droite. Mais son chemin ne peut être fait que tard; et puis vous avez les pluies de juin, de sorte qu'il sera impossible d'y faire le transport des marchandises. Ce tramway ne sera pas terminé avant le 1er septembre et il n'y aura plus que six semaines pour transporter cet immense trafic.

Pour avoir une juste idée des avantages possibles de cette route il faut tenir compte des conditions de la rivière Stikine. Je réclamerai donc votre indulgence pour vous lire une description de cette rivière, car la valeur de cette route dépend de la navigation sur cette rivière.

La largeur depuis Telegraph-Creek jusqu'au Canon de Klootchman, distance de 44 milles, est d'une moyenne de 500 pieds. Sur ce parcours se trouvent les Grands-Rapides, partie de la rivière au courant spécialement rapide. Au Canon de Klootchman la rivière coule entre deux murs de roc et prend une largeur de 300 à 500 pieds sur ½ de mille; puis, plus bas, au Petit-Canon prend une largeur de 100 à 150 pieds sur une distance de trois cinquièmes de mille. En bas du Petit-Canon la rivière s'élargit mais décrit plusieurs courbes et le lit est fréquemment divisé en chenaux creusés dans la formation de consistance molle pendant la saison de la crue.

D'après Dawson:

Les longues platières près de l'embouchure rendent l'entrée de la rivière nécessaire à marée haute.

Il dit aussi:

M. Hunter a constaté que le chenal à travers ces platières était de un à deux pieds d'eau seulement à la mer descendante.

Voilà la description qui nous est donnée, par l'ingénieur du gouvernement, de la rivière par laquelle on se propose de transporter 50,000 hommes et 50,000 tonnes de fret entre le 1er mai et le premier octobre cette année. Ce n'est rien autre chose qu'un cours d'eau pour les canots. Un des ingénieurs fait observer, dans son rapport, que les sauvages sont d'une habileté remarquable au maniement du canot à l'aide de la perche. Dans ces rapides, le courant est si fort qu'il leur faut se servir de la perche.

M. GANONG.

Il y a d'autres points à considérer à ce sujet. Dawson fait rapport que la plus haute crue des eaux a lieu en juin et juillet. C'est évidemment après que les pluies du printemps ont fait disparaître la neige des montagnes. Il mentionne aussi deux autres faits dont il faut tenir compte, au sujet de cette rivière. La chute des eaux à Fort-Wrangel est de 60 ponces. Aux pieds de la montagne, la chute est tellement insignifiante qu'il est absolument nécessaire de faire des canaux d'irrigation pour que le terrain produise quelque chose. Toutes ces choses ont un effet important sur la navigabilité de cette rivière. Il dit en outre que la région est en grande partie ravagée par les feux, et sans doute qu'on y coupera le bois si elle devient colonisée. Quiconque connait quelque chose en matière de terres boisées sait que pour ménager un certain approvisionnement d'eau il faut des terres boisées à la source de ces rivières. Examinons d'autres faits non moins décourageants. Remarquez que les cours d'eau qui se réunissent pour former la rivière sont de simples cours d'eau venant des montagnes. Comme la rivière, ils traversent des vallées étroites ou, par un effet naturel du pays, les rivières sont sujettes à des crues subites. La conséquence est que dans le cas d'orages subits, ce qui est très rare dans ces montagnes, d'après le professeur Dawson, vu la nature du pays, les eaux se précipite it dans le courant, ce qui explique la crue subite de ces cours d'eau. A un moment, vous aurez un ou deux pieds d'eau, à certain endroit, et en moins d'une heure une profondeur de 15 pieds. Il dit:

Par moment la rivière est trop basse pour permettre la navigation avec une cargaison raisonnable, ou la crue rendra le courant difficile, en outre du danger qu'offre le bois à la dérive. Ce danger est surtout à craindre là où le chenal est étroit, comme dans le Petit Canon et le Canon Klootchman. Dans le cas d'un accident aux machines, le vaisseau serait tout de suite jeté contre le roc et menacé de sombrer.

Voilà, d'après le rapport de M. Jennings, et c'est une bien pauvre perspective pour le transport des hommes et des marchandises de valeur. Il dit en outre que le niveau est quelquefois de 15 pieds au-dessous du niveau le plus bas à l'époque des eaux hautes et qu'il y a des risques considérables à traverser ce passage, et que les retards sont fréquents, vu que le bois flottant peut nuire au fonctionnement des roues ou des machines.

Au Petit et au Canon de Klootchman, il y a un courant d'environ 8 milles. A entendre plusieurs des messieurs de la droite parler de la chose, je crois qu'ils n'ont pas une idée très claire de ce que peut être un courant de 8 milles à l'heure. Pour avoir un exemple de la chose, qu'ils aillent sur la rue Sparks s'exposer à la résistance d'un wagon électrique faisant 8 milles à l'heure. Après s'être relevés, avoir secoué la poussière de leurs pieds et repris leur calme, ils auront une idée de ce que peut être le choc d'un vaisseau dans un courant de 8 milles. Je ne parle pas des meilleurs points de cette rivière. Ce n'est pas ce qu'il faut considérer. Ce qu'il faut faire, en hommes pratiques, c'est étudier les difficultés que présente la navigation. Le ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même la condamne, en voulant paraître en faire l'éloge, car, en réponse à l'ex-ministre des Finances, au sujet du transport des marchandises, il dit:

Assurément non; à moins que ce ne soit un bateau à fort petit tirant.

Et plus loin :

Le transit océanique se terminera à Fort-Wrangel ou dans le voisinage immédiat, près de l'embouchure de la rivière Stikine.

L'honorable ministre reconnaît comme tout à fait impossible la navigation sur cette rivière.

Maintenant, comme c'est là un point important, je parlerai des expériences faites sur cette rivière. En voulant établir le coût du transport, le ministre de l'Intérieur a lui-même donné un fort argument contre cette rivière. Il a cité, je crois, le *Colonist* de Victoria ; je ne citerai que ce qui a trait à ce point :

Tout ce qui est nécessaire pour la construction du chemin de fer, sauf le droit de passage et le ballast, doit être transporté par la rivière Stikine, et c'est ce qui va rendre l'entreprise exceptionnellement difficile.

Les gens du *Colonist* de Victoria, qui sont sur les lieux, disent clairement, et la chose est répétée par le ministre de l'Intérieur, que cela rendra l'entre*prise exceptionnellement difficile.*

M. Dawson dit que la rivière est navigable pour les steamers à hélice de faible tirant et de bon pouvoir jusqu'à Glenora, 126 milles depuis Rothesay-Point, à son embouchure, et dans des circonstances favorables jusqu'à Telegraph-Creek, 12 milles plus loin.

Il dit aussi :

Il est généralement nécessaire d'aborder à quelques endroits.

M. Ogilvie a dit, il est vrai, que le steamer de la Compagnie de la Baie d'Hudson n'avait fait que deux voyages de Fort-Simpson à la rivière Stikine et jusqu'à Telegraph-Creek, en 1896, et deux en 1897 ; mais il est regrettable que le ministre de l'Intérieur n'ait pas réussi à se procurer les registres de ces deux steamers. Nous pourrions alors savoir combien de temps ils ont été retenus à l'embouchure de la rivière avant de pouvoir traverser la barre ; nous pourrions savoir à quelle saison de l'année cela se passait, si c'était après les crues du printemps, alors que l'on pouvait naviguer sur cette rivière avec des bateaux d'un tirant de quatre pieds, où si c'était à une saison plus avancée. Le fait que ces informations ne nous sont pas données est une preuve que le gouvernement n'a pas fait une étude convenable de la possibilité de naviguer sur cette rivière.

M. Ogilvie dit encore :

Des crues subites font qu'il descend beaucoup de bois dans le courant, ce qui cause des retards.

J'aimerais, maintenant, à dire quelqus mots de Fort-Simpson. *M. Ogilvie dit :*

Si nous devons faire le trajet en entier sur des vaisseaux anglais, nous pouvons prendre un steamer de rivière à Fort-Simpson, et avec une occasion favorable pour traverser l'entrée Dixon (60 milles) un parcours de 170 milles nous conduit à l'embouchure de la rivière Stikine.

Mais voilà où se présente la difficulté, depuis l'embouchure jusqu'à Telegraph-Creek.

Le ministre de l'Intérieur déclare ensuite positivement que la Stikine est une rivière navigable. *Je n'aime pas à accepter l'opinion de l'honorable ministre.* Il dit ensuite :

Personne n'a jamais supposé, je crois, que la rivière fut navigable pour les steamers océaniques.

Vient alors son ingénieur. M. Jenninga, qui dit :

La rivière Stikine est d'habitude navigable pour les bateaux à vapeur de fort tonnage, jusqu'à Glenora.

Il se peut que le ministre de l'Intérieur ne fasse pas de distinction entre une rivière absolument navigable et une autre ordinairement navigable. Or cette rivière est ouverte à la navigation durant 5 ou 6 mois de l'année et si le mot " ordinairement " peut s'appliquer ici, il est probable que durant la moitié du temps aucun vaisseau d'un tonnage raisonnable ne peut naviguer sur cette rivière.

Nous avons ensuite les déclarations du ministre de l'Agriculture. J'ignore quels sont les grands cours d'eau qui traversent son comté, mais il semble parler en connaisseur. Voyons ce qu'il dit :

Nous avons, à quelques milles au sud de Fort-Wrangel, Fort-Simpson, où, si c'est nécessaire, nous pouvons transborder dans des allèges et que nous remorquerons depuis Fort-Simpson en remontant la rivière Stikine, et je crois qu'il a une autre proposition praticable, c'est-à-dire de construire ces allèges sur le modèle des bâtiments en forme de dos de baleine (*whaleback*) qui sont en usage sur les grands lacs, de sorte qu'une équipe composée de ces allèges pourrait être remorquée de Victoria ou de Vancouver tout le long de la route jusqu'aux eaux intérieures sans transbordement et sans arrêt, ou rien autre chose que d'entrer dans le premier port américain qu'ils trouveraient—Fort-Wrangel. L'honorable député branle la tête, et il dit que c'est impossible. Mais c'est une question que j'ai discutée avec des hommes du métier.

Pourquoi l'honorable ministre ne nous a-t-il pas dit quels étaient ces hommes ? Assurément, pour quiconque connaît quelque chose en matière de navigation il eût été intéressant de savoir les noms des hommes pratiques qui avaient fait cette absurde proposition :

Ils disent que la chose est parfaitement praticable, et je ne serais pas surpris du tout..

Tout expéditeur, connaissant quelque peu sa besogne serait surpris—

...de voir transporter jusqu'à Glenora, de la manière que j'ai dite, les matériaux nécessaires à la construction de ce chemin.

Pour cela, il leur faudrait mettre des roues à leurs embarcations. Le fait de soumettre un semblable projet dénote quelque chose d'anormal dans l'esprit des messieurs de la droite. A l'appui de cela nous avons la déclaration de l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram). Rien de surprenant dans ce langage de l'honorable député, car il dit qu'il est engagé dans la construction des navires :

Le ministre de l'Agriculture dit qu'après avoir étudié la question, et l'avoir discuté avec d'autres personnes il est porté à croire que les barges pourraient être remorquées de Victoria et Vancouver par voie de Wrangel et de la rivière Stikine jusqu'à Telegraph-Creek. D'après les renseignements que je possède, et j'ai étudié la question avec soin, j'ai même construit des bateaux pour la navigation sur la rivière Stikine, je ne pourrais affirmer positivement, mais je suis sous l'impression que la chose peut se faire. Dans ce cas, cette route serait beaucoup plus avantageuse pour tous, car cela permettrait d'envoyer directement les marchandises de Victoria ou Vancouver à Telegraph-Creek ; sans être obligé d'opérer aucun déchargement.

Il y a quelques années, alors qu'il s'efforçait de faire adopter sa politique d'union commerciale, le parti maintenant au pouvoir avait un ami qu'il renia à propos d'une légère difficulté. Il faut remarquer cependant que ce monsieur est encore vivant, il est à Londres, et le parti peut en avoir besoin aujourd'hui. Son projet favori est, je crois, de poser un fil de traction sur le canal Erié. Or si l'honorable député de Toronto-centre veut mettre des roues à ses bateaux et obtenir de M. Erastus Wiman qu'il pose un fil de traction, vous pourrez ré-

ussir à faire remonter un steamer jusqu'à Telegraph-Creek. Avant longtemps nous entendrons un des députés de Halifax et les députés de la ville et du comté de Saint-Jean proposer de faire remonter jusqu'à Telegraph-Creek, depuis un des ports de l'est, un bateau à dos de baleine. Cela serait aussi raisonnable que ce que nous avons entendu déjà dans cette Chambre et qui ne fait pas honneur aux provinces de l'Est. Que nous a-t-on dit, après tout? Nous avons sur une rivière une navigation difficile sur un parcours de 150 milles; des torrents de la montagne, des eaux trop hautes ou trop basses, des crues subites, un courant de 8 milles, et l'on nous demande d'accepter cela comme des eaux navigables pour le transport de $20,000,000 ou $30,000,000 de fret durant la saison de quatre mois. C'est ce qu'on appelle une grande route nationale par eau. S'ils veulent tenir compte des faits les honorables messieurs comprendront combien est incertaine la navigation à ces endroits. Il serait difficile, et même impossible, je crois, de prendre des assurances dans ces circonstances. Nous lisons ce qui suit dans un rapport des côtes du Pacifique, en date du 23 février.

La plupart des compagnies d'assurances maritime ont élevé les taux pour le trafic de l'Alaska. Le taux du fret sur les steamers approuvés a été mis à 1 pour 100 pour l'entre-pont et 3 pour 100 sur le pont, au lieu de 1 pour 100 et 2 pour 100. Le taux du fret sur les barges a été élevé de 4 à 5 pour 100, entrepont, et à 7 pour 100 sur le pont. Le nouveau taux sur les coques et l'équipement des barges est de 5 à 6 pour 100, augmentation égale à celle sur le fret.

L'augmentation sur les steamers approuvés est d'environ 15 pour 100 et de 30 à 50 pour 100 sur les autres steamers et barges. Cette augmentation est due au fait que le commerce n'est pas désirable à raison des dangers de la navigation dans les eaux du sud de l'Alaska comme le démontre le naufrage des steamers *Wilapa, Corona, Mexico, Clara, Nevada.* On met aux chiffres suivants les pertes des assurances sur les coques et l'équipement de ces vaisseaux: *Wilapa*, $20,000; *Mexico*, $80,000; *Corona*, $120,000; *Clara Nevada*, $20,000.

Voilà la route que le ministre de l'Agriculture croit pouvoir faire suivre à des vaisseaux à dos de baleine. Le fait est que l'on ne parle pas de ces difficultés, et l'on impose ce contrat au pays en invoquant le sentiment de loyauté, appelant cela une route toute canadienne, tandis qu'il s'agit d'une monstrueuse combinaison pour obtenir une immense concession de terrain. Je serais le dernier à combattre un projet praticable. Je crois que la seule route raisonnable est celle qui traverserait le centre du pays *via* Edmonton, et je prétends que les avantages qu'offre cette route détruisent le prétexte d'urgence que l'on a invoqué en faveur de la construction du chemin, et la route d'Edmonton est la seule qui méritait une importante subvention du gouvernement.

C'est une route qui, en tous cas, ouvrira un pays à la colonisation. Avec la route actuelle, dans quelle position se trouveraient les cultivateurs du Nord-Ouest? S'il leur fallait ajouter les frais de transport au coût de leurs produits pour les expédier au nord, ils constateraient que les cultivateurs du territoire de Washington et des Etats plus au sud peuvent payer le taux élevé du fret et expédier leur produit dans le Yukon en concurrence avec les produits de nos cultivateurs. Par la route d'Edmonton, nos cultivateurs pourraient expédier le bœuf et la farine dans ce pays, et si les honorables députés veulent examiner la liste préparée par M. Jennings, ils pourront voir que sur une totalité de $400 le cultivateur contribuera pour $200 peut-être.

M. GANONG.

Il est de l'intérêt du cultivateur de l'ouest que la route d'Edmonton soit adoptée. Par le tarif actuel on a réduit la protection accordée au cultivateur de l'ouest; et cela même sur la farine, dans l'intérêt peut-être de l'Etat de Washington qui peut fournir les provisions alimentaires à ce grand pays canadien. Il est bon de remarquer avec quelle adresse le ministre de l'Intérieur a su conduire son jeu pour capter les votes de quelques-uns de nos bons cultivateurs de l'ouest. Qu'a-t-il dit? Il a dit ouvertement à la Chambre qu'il mettait une enchère pour ces votes de l'ouest.

Quelques VOIX: Non.

M. GANONG: Que les honorables députés m'écoutent et ils comprendront. Voici ce qu'il a dit:

On a l'intention de le prolonger de Telegraph-Creek jusqu'à Alice Inlet, au goulet Observatory, ainsi qu'on le voit sur cette carte. La distance est d'à peu près 200 milles; et bien que nous n'ayons pas de rapport d'ingénieur sur ce territoire, nous nous sommes renseignés avec soin auprès des officiers de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et d'autres personnes qui connaissent bien cette région, et ils nous assurent que sans nul doute c'est une route praticable pour un chemin de fer entre ces deux points.

Maintenant, nous arrivons au point:

J'ai parlé de cette question se rattachant à l'entreprise afin que les députés, ceux de l'ouest en particulier, puissent voir que dans l'étude de ce projet nous n'avons pas perdu de vue leurs intérêts.

C'est en vue d'obtenir l'appui de l'ouest:

Les députés du Manitoba et du Nord-Ouest savent et comprennent parfaitement bien que dans tout projet de cette nature j'aurai toujours, pour ma part, le plus grand soin des intérêts du Manitoba et du Nord-Ouest, les régions fertiles que j'espère voir coloniser par une population beaucoup plus nombreuse que celle qu'on y voit aujourd'hui et qui deviendront pour les marchands et les manufacturiers de l'est un marché plus considérable et plus lucratif.

Il ajoute les explications suivantes:

En conséquence, c'est le projet que nous soumettons à l'approbation de la Chambre. En sus de ces avantages, c'est la seule route disponible et praticable que nous ayons dans le moment pour répondre à l'urgence des circonstances, et j'ajoute, avant de passer à un autre point, que quand ce chemin de fer aura été parachevé ce sera virtuellement la seule voie de transport pour le commerce du Yukon.

C'est le projet au moyen duquel l'honorable ministre veut s'emparer des suffrages de l'ouest.

Si l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) s'entend aussi bien dans la construction des chemins de fer que dans la préparation des tarifs, il doit favoriser la route d'Edmonton, que j'ai préconisée. C'est beau de voir un député satisfait, et cet honorable député doit l'être en pensant aux dividendes considérables que rapportera la construction des steamers. Cet honorable député a dit:

Mais quand le gouvernement construisait un chemin de fer à travers des terres toujours en culture, tout en créant une dette permanente il se procurait en même temps un actif permanent, et une dépense de cette nature était justifiable.

En ce qui concerne la population de l'est, je dois dire qu'elle a contribué généreusement au développementd e l'ouest. On ne peut pas repocher aux députés de l'est d'avoir combattu ces projets. Nous avons fourni de fortes sommes d'argent pour développer ces régions au moyen de chemins de fer et

de canaux, tandis que dans l'est nous n'avons pas reçu d'aide adéquate. La population de l'est est toujours prête à payer sa part pour développer le pays, mais elle n'entend pas que l'on vienne devant le parlement avec des projets accordant de fortes subventions à des spéculateurs. Elle ne veut pas que l'argent de l'ouvrier enrichisse les entrepreneurs.

Je ne veux pas parler longuement des clauses du contrat. Il y a certains points au sujet desquels les députés de la droite font beaucoup de bruit et qu'ils connaissent très peu. Nous avons demandé des informations au ministre de l'Intérieur et au ministre des Chemins de fer et Canaux, mais ces messieurs ont autant que possible supposé vrai ce qui était en question.

Nous devons présumer que les calculs de l'ingénieur commencent à Glenora, car c'est le seul point de la rivière Stikine qu'il mentionne. Il dit qu'une route pour voitures n'aura que 159 milles à cause de la rampe, 165 milles pour un chemin à wagons mûs par l'électricité, avec une rampe moindre, et 208 milles pour un tramway ou chemin de fer à rails d'acier avec une rampe moins raide. Vous voyez qu'il n'y a pas un endroit fixe pour le terminus de cette route. Le coût de ces 208 milles de chemin de fer est estimé à $3,957,000, y compris les docks, voies d'évitement, lignes télégraphiques et accessoires. La clause 1 du contrat dit :

Une distance d'environ 150 milles plus ou moins.

Et le dernier paragraphe de cette clause dit :

Pourvu, de plus, que le tracé de la dite voie ferrée entre les points mentionnés soit tel que les entrepreneurs puissent l'établir sans produire de plans avant son achèvement, et pourvu que la concession de terres prévue par le présent contrat ne soit pas accordée pour un parcours plus considérable que celui qui sera considéré comme raisonnablement nécessaire, par le ministre des Chemins de fer et Canaux, pour traverser la distance entre les points terminaux.

Il serait utile pour le ministre de l'Intérieur et quelques-uns des députés de la droite qui appuient cette spéculation, de bien lire ce paragraphe. Cette disposition doit comprendre le chemin de fer de l'Est du Canada, car ne stipule-t-elle pas que la concession de terres ne sera pas accordée pour un parcours plus considérable que le ministre des Chemins de fer et Canaux croira nécessaire. Le ministre des Chemins de fer et Canaux tient le gouvernement et les entrepreneurs sous sa main puissante. Il n'est pas probable qu'il y ait un parcours moins considérable que celui mentionné par l'ingénieur du gouvernement, et comme il a parfaitement le droit de construire le chemin jusqu'à la rivière Clear-Water, il y aura 22 milles de plus, formant 230 milles d'après son calcul.

Non seulement cela, mais il y aura une surprise bien plus grande quand la question reviendra plus tard devant la Chambre, car, sans aucun doute, lorsque le chemin de fer aura passé par toutes ces petites courbes, qui sont si faciles à suivre, vous verrez qu'au lieu de 150 milles, comme on le dit pour leurrer le peuple, ce chemin de fer aura 240 milles de longueur, et avec cela une concession de 6,000,000 d'acres de ces riches terres aurifères du Yukon. En estimant la valeur à $1.81 cents par acre nous avons une somme de $10,884,000.

Le ministre de l'Intérieur a déclaré d'une manière positive que la subvention est de 3,750,000 acres, et je lui demande si c'est bien tout ce que ces entrepreneurs recevront ? Pourquoi chercher ainsi à induire la Chambre et le pays en erreur ? Pourquoi ne pas dire franchement et bravement ce qu'il se propose d'accorder à ces entrepreneurs ?

Je demande encore une fois, au gouvernement si les 3,750,000 acres de terre sont tout ce que les entrepreneurs obtiendront ! Quelques députés semblent croire que c'est une bagatelle que ces 2,225,000 acres des plus riches terres aurifères qu'il y ait au monde et qui sont abandonnées.

Lisons la clause 2 du contrat, et nous apprendrons peut être autre chose :

Il y aura aussi une ligne de chemin de fer depuis les eaux du bras de Lynn jusqu'au Fort Selkirk ou aux environs, par voie du Pas de Chilkat.

Cela veut dire que le contrat autorise les entrepreneurs à construire une autre ligne de chemin de fer par voie du défilé de Chilkat, où devait être d'abord construit le chemin de fer, au dire du ministre des chemins de fer. Vous voyez, M. l'Orateur, que tout en refusant de permettre aux entrepreneurs de construire par voie du défilé de Chilkat, le gouvernement leur donne le pouvoir d'arranger la route à cet endroit de manière à ce que personne autre qu'eux ne puissent la construire. Attendez jusqu'à ce que la loyauté dont s'est affublé le parti libéral il n'y a pas longtemps soit éteinte ; attendez jusqu'à ce qu'il ait exécuté son intention de donner 6,000,000 d'acres de terre à ces entrepreneurs, et vous verrez la voie ferrée se diriger vers le défilé de Chilkat. Si vous avez besoin d'une autre preuve pour croire qu'un partisan a conçu ce projet, vous l'avez dans cette disposition qui autorise la construction d'une voie ferrée par voie du défilé de Chilkat, et dans la manière avec laquelle le gouvernement insère dans cette clause ce qui devrait être dans une autre. Voici la clause 3 qui parle de tout autre chose avec l'espoir de jeter de la poudre aux yeux du public, mais le gouvernement revient à ses intentions premières dans la clause 4, qui stipule :

4. Pendant une période de cinq années à compter du 1er septembre 1898, le parlement n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer partant du bras de Lynn ou des environs, ou d'aucun endroit à ou près la frontière internationale entre la Canada et l'Alaska et allant dans le district du Yukon ; et pendant une période de cinq années à compter de la dite date..

Voici la partie intéressante.

..il ne sera accordé d'aide en terres ou en argent à aucune personne ou compagnie autre que les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs pour aider à la construction d'un pareil chemin de fer.

Quel objet avait-on en vue en insérant cette clause dans le contrat ? Si c'est par négligence ou par erreur, c'est pour le moins étonnant. Non, M. l'Orateur, elle y a été insérée avec intention. Les entrepreneurs voulaient utiliser ce privilège en l'invoquant comme une aubaine pour l'avenir lorsqu'ils s'adresseraient aux capitalistes étrangers. Si ce projet patriotique, dérobé aux conservateurs, a pu prendre place parmi les principes libéraux, faites en sorte que le contrat se lise d'une façon différente. Et si le gouvernement adhère à ses principes que la clause stipule " que pendant une période de 99 ans d'aide en terres ou en argent ne sera accordée pour aider à la construction d'un pareil chemin de fer." Et s'il ne le veut pas, c'est que son intention est d'accorder d'autres terres plus tard.

D'après la teneur de la clause 5, dont je ne m'occuperai pas beaucoup, il y aura encore plus d'embarras que par la disposition primitive en ce qui

concerne les soumissions. Laissant de côté la question des péages et des exemptions, et les obligations des entrepreneurs, ou plutôt au transport du côté du nord, choses que l'honorable député de Kent, Nouveau-Brunswick (M. McInerney) a si bien discutées : et le dépôt qui, dit-on, est déjà entre les mains du gouvernement, nous arrivons à la clause 11.

Je ne lirai pas cette clause, mais je regrette infiniment qu'on en soit rendu à présenter une clause de cette nature aux yeux des ouvriers du pays. J'ai déjà prouvé clairement que cette concession de terres aux entrepreneurs vaut $10,884,000. A l'appui de cette estimation de la valeur, que font les entrepreneurs ? Ils offrent $25,000 par année à un homme pour aller explorer la région et déterminer les claims. Peut-on avoir une meilleure preuve de la valeur que les entrepreneurs attachent à ce territoire qu'on leur a donné pour construire un tramway ?

La clause 12 a trait au choix des terres. Un coup d'œil suffit pour comprendre toute l'habileté de sa rédaction. Mais disons à la louange du chef de l'opposition qu'il a pressé si vivement le ministre de l'Intérieur sur ce point que ce dernier à dû consentir à renoncer à la moitié des blocs de trois acres ; et qui sait si une autre pression de cette nature ne forcerait pas le ministre à changer la teneur du bill de façon à le rendre conforme à l'extrait du *Commercial Advertiser* de New-York, qu'il a lu. Jamais de ma vie, je n'ai vu un homme assez courageux pour se lever dans cette Chambre, en présence d'hommes intelligents, et lire un article comme celui publié par ce journal. Voici cet extrait dont je parle :

Mais sir Wilfrid Laurier et ses collègues sont restés inébranlables, et tout ce que les entrepreneurs recevront du gouvernement est une concession de terres le long de la route. On affirme que le marché est le plus avantageux que le Canada ait obtenu d'une compagnie de chemin de fer.

Peut-on ajouter foi à un journal que le gouvernement ne juge pas même digne d'occuper une place dans la salle de lecture ? Si le ministre de l'Intérieur a autre chose à citer au sujet des actes du gouvernement ce sera probablement un extrait de la *Police Gazette*, et d'après ce que nous avons entendu dire il s'est passé en caucus quelque chose qui est digne de figurer dans la *Police Gazette*. Le ministre des Douanes peut interdire l'entrée du pays à ce journal, mais il pourrait en laisser passer quelques exemplaires pour l'édification des députés de la droite.

Les entrepreneurs n'ont pas une acre de terre le long de la ligne de chemin de fer, excepté ce qu'il sera nécessaire d'avoir pour des facilité terminales, ce qu'ils auront en plus. Ils peuvent aller à leur gré le long des rivières, ruisseaux et ravins de cette région. Ils choisissent suivant leur bon plaisir le point de départ. Ils vont au nord, au sud, à l'est, à l'ouest pour faire leur choix. De plus, voici ce que dit le paragraphe 2 de la clause 12 :

Pourvu que, dans le choix des terres le long d'une de ces lignes, si la direction de ces lignes ne permet pas de tracer des blocs rectangulaires, ces blocs puissent être ajustés sur les angles voulus.

Quels sont ces angles voulus ? Cela donne encore aux entrepreneurs une chance de voler plus de terres aurifères. Il ne faut pas un John Gilpin pour se promener sur un terrain d'un bon rapport. Il faut seulement un de ces ingénieurs habiles qui

ont préparé ce contrat. Le dernier paragraphe de cette clause est le seul que l'honorable chef de l'opposition ait réussi à faire supprimer.

La clause 16 paraît acceptable, mais, avec le téléphone, le télégraphe, et les autres facilités entre les mains de ce monopole, je crains fort que le pauvre mineur qui est à dix milles d'un bureau d'enregistrement n'ait grande chance Il verra que cette ligne de base l'entourera avant qu'il ait le temps de faire enregistrer son claim, et même s'il le fait enregistrer, ils enlèveront tout ce qui est autour de lui.

La clause 17 suggère l'idée d'examiner les règlements actuels, attendu que cette clause les met de côté. Si ce n'était pas une chose grave, on rirait en la lisant. En ouvrant les règlements la première que nous voyons c'est l'interprétation de " mineur libre." Quelle comédie ! et qu'il faut donc aimer à jouer sur les mots ! Dans le vocabulaire du parti libéral vous trouvez les deux expressions, mineur libre et commerçant libre.

Les deux vont de pair, faites votre choix, et vous paierez pour les deux. Qu'est-ce que ce mineur libre ? C'est un homme qui n'ose pas mettre le pied sur un terrain du gouvernemet sans payer $10. C'est un homme qui, s'il a le malheur de perdre son permis, perdra son droit de chercher des claims et paiera $2 pour le faire renouveler. Que demande-t-on à cet homme après qu'il a trouvé de l'or ? S'il prospecte pendant trois, quatre ou cinq ans, il devra payer $10 chaque année, il s'il ne trouve pas d'or que lui demande-t-on ? Est-il un mineur libre ? Oui, c'est un mineur libre libéral. Il paiera $15 de plus pour avoir le droit de miner. On dit que quelque chose est gratuit dans cette région—le poisson est gratuit. La Providence dans sa sagesse a rempli ces eaux de milliers de poissons, et le gouvernement n'a pas encore songé à exiger une taxe. L'article 8 des règlements stipule :

8. Chaque mineur libre aura, pendant la durée de son certificat, mais pas plus longtemps, le droit d'entrer, déterminer, chercher et extraire de l'or et autres minéraux sur toutes terres dans le district du Yukon, qu'elles soient attribuées à la Couronne ou autrement, sauf sur les terrains réservés pour les emplacements de ville, ou qui sont occupés par des bâtiments, et tout terrain dépendant d'une maison d'habitation, et tout terrain légalement occupé pour des fins de mines alluviales, et aussi les réserves des Sauvages.

Pourquoi cette restriction des droits du mineur conférés dans ces règlements ? Simplement pour empêcher six millions d'acres des terres les plus riches, les terres du gouvernement, d'être choisies par les mineurs. Six millions d'acres de terre appartenant aux ouvriers du pays sont exclus de la location. Et puis si ce mineur libre n'a pas assez de terrain et s'il veut un petit claim de terrasse, il pourra, dans un délai de soixante jours, à sa demande, obtenir un agrandissement de son emplacement. Est-ce gratuit ? Oui, en payant seulement $100. Ainsi, ce mineur libre devra payer $125 pour le droit de miner. Voici l'article 39, qui mérite d'être lu :

39. Un emplacement sera censé être abandonné et susceptible d'être occupé et exploité par toute personne lorsqu'il restera soixante-douze heures * sans être travaillé les jours ouvrables par le concessionnaire même ou par quelque personne pour lui, à moins que ce ne soit par maladie ou autre cause raisonnable démontrée à la satisfaction du régistrateur des mines, ou à moins que le concessionnaire ne soit absent avec permission donnée par le régistrateur, et le régistrateur des mines, sur preuve satisfaisante que la présente disposition n'est pas remplie, pourra annuler l'inscription pour cet emplacement.

Ainsi, cet homme qui a payé $10 tous les ans pour avoir le droit de choisir un emplacement et qui a trouvé une valeur suffisante, à son avis, pour en choisir un, qui a payé $125 pour être appelé un mineur libre, pourra être chassé de son terrain s'il s'en absente pendant soixante-douze heures. C'est un règlement inique, et tout à côté de lui il y a un monopole auquel on donnera six millions d'acres des meilleurs terrains qu'il pourra choisir et enlever pour toujours des mains de leurs légitimes propriétaires—les enfants du Canada—pour être exploitées ? Oh ! non, mais pour en faire une spéculation, en ne payant qu'un pour cent.

Ce mineur libre, après un travail de plusieurs années, paiera ses $125 annuellement et son droit régalien de 10 pour 100, et n'osera pas discontinuer son travail sous peine de voir confisquer son emplacement. S'il discontinue pendant 72 heures, il pourra être chassé ; et pour lui témoigner son amitié, le gouvernement exige de lui un droit régalien de 10 pour 100. Et cela fait voir le cas que fait des ouvriers le gouvernement libéral, comparativement à son affection pour les monopoleurs.

Jamais encore dans l'histoire du pays on n'a fait un aussi grand pas vers le socialisme, que nous voyons régner chez nos voisins. Là, dans cette immense région septentrionale, surveillée seulement par les étoiles éternelles, sont cachés depuis des siècles des millions qu'on ne peut calculer. Des prospecteurs intrépides ont enfin réussi à en découvrir assez pour convaincre l'univers qu'il y en a davantage, et ces bonnes nouvelles se sont répandues d'un bout à l'autre du Canada et dans l'univers entier. La nouvelle que des mines d'une grande richesse, n'exigeant que peu de travail, avaient été découvertes, a excité l'ambition d'hommes qui pouvaient à peine vivre de leur métier. Les fils de pêcheurs robustes, des hommes brisés aux durs travaux de l'abattage du bois, des fils vigoureux de nos cultivateurs, tous comparativement jeunes, tous ces hommes se dirigent vers cette région pour avoir leur part d'héritage que leur origine leur assure, seulement pour se voir gêner par ce monopole monstrueux qui met la main sur chaque acre de terre minière disponible. Ce sont les monopoles comme celui-là qui volent les classes ouvrières, qui soulèvent le mécontentement qui crée le socialisme. Oui, et même l'anarchie. C'est à cette classe de la population à laquelle le gouvernement devra rendre compte. Le premier avis de cette reddition de comptes a été donné le 1er mars 1898, dans la province de l'Ontario.

Ces entrepreneurs ne sont pas des novices en affaires. Quand ce contrat a été passé, leur accordant cette immense étendue de terre, pourquoi ne leur a-t-on pas imposé certaines restrictions ? Pourquoi le gouvernement ne leur a-t-il pas appliqué quelques-unes des restrictions que la ville de Toronto a imposées à M. Mackenzie, relativement à l'établissement d'un service de tramways ? Dès que les recettes de cette compagnie de tramway excéderont un million de piastres, elle paiera à la ville 8 pour 100, et quand elles s'élèveront à $1,500,000, elle paiera 10 pour 100.

Si les honorables ministres avaient eu à cœur les intérêts du pays, des ouvriers et des citoyens en général, ils auraient inséré des restrictions dans ce contrat.

Je vais encore dire un mot du contrat. La clause 18 confère des privilèges extraordinaires aux entrepreneurs, et j'aurais une question à poser à l'honorable ministre de l'Intérieur, mais attendu qu'il est absent, le très honorable premier ministre voudra peut-être me répondre. Nous allons avoir des renseignements, si nous pouvons—c'est-à-dire si le gouvernement les a. Les entrepreneurs seront-ils libres d'équiper ce chemin pendant la première année avec les rails de 28 livres dont il a été question ?

M. SOMERVILLE : On vous a dit qu'ils le seront.

M. GANONG : J'accepte cette réponse. S'il est ainsi équipé, la compagnie après avoir construit et fait accepter par l'ingénieur du gouvernement dix milles de chemin, pourra-t-elle choisir 92,160 acres de terre ? Les honorables ministres ne veulent pas répondre à cette question. Si la compagnie choisit 92,160 acres de terre, aura-t-elle le droit de miner sur une partie ou sur le tout avant que le chemin soit achevé et accepté par le gouvernement ? Les prospecteurs à l'emploi de la compagnie devront-ils payer un honoraire de $10 ainsi que le paieront les mineurs libres ? Les honorables ministres paraissent être frappés de mutisme.

Si le chemin était complètement équipé au 1er septembre avec des rails de 28 livres ; les terres seront-elles transférées en toute propriété à la compagnie ? Je vous assure, M. l'Orateur, qu'il est difficile d'obtenir des renseignements de ces messieurs. La méthode est lente, soit à cause de leur ignorance coupable ou de leur répugnance encore plus répréhensible à faire connaître les faits, de façon à permettre au pays de pouvoir juger cette question. Chaque fait nouveau qu'on a apporté dans ce débat fait voir la nécessité de mettre cette entreprise à la concurrence, afin que tout intéressé puisse avoir la chance d'estimer la valeur à donner à la construction de ce chemin de fer. Maintenant la question d'urgence n'existe plus. Le gouvernement des Etats-Unis a constaté que c'était un leurre employé par notre gouvernement pour forcer le public d'accepter ce contrat honteux.

Il a constaté ce que cela signifie, et il ne se propose pas d'envoyer des provisions dans cette région, étant sûr que c'est inutile. Je n'ai aucun doute que, avec un avis comme celui que le gouvernement aurait pu donner, ayant en sa possession le rapport de 1897, il aurait reçu une soumission de la part des mineurs de cette région. Il est permis aux honorables députés de la droite de sourire. Quelquefois ils sourient d'une façon et quelquefois d'une autre. Je n'hésite pas à croire qu'ils riront à l'idée seule que des hommes qui, après des années d'un travail ardu, ont découvert cet or, peuvent avoir le droit de soumissionner, peuvent avoir le droit de dire quelle est la meilleure route à suivre pour arriver dans cette région, quel est le meilleur moyen à prendre pour y transporter leurs provisions. Rire ! Oui, M. l'Orateur, rire à l'idée de fournir une chance aux ouvriers, mais s'entendent secrètement avec ces entrepreneurs qui choisissent les meilleures parties du territoire ; rire, comme leur parti a toujours ri, s'est toujours moqué des ouvriers du pays.

Moquez-vous comme le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), alors ministres des Finances, s'est moqué des ouvriers qui, en 1878, sont venus lui demander de l'ouvrage, et auxquels il a répondu, en substance, de travailler plus et de manger moins, et que c'était là le seul soulagement qu'il pouvait leur offrir.

Je combats ce bill pour trois raisons. Premièrement, parce qu'il est contraire aux principes du gouvernement constitutionnel, de donner ainsi, par un contrat fait à la cachette, une grande portion du domaine public. Deuxièmement, parce que, même donnant une immense étendue de terre d'une grande richesse, pour la construction d'une voie ferrée, le pays n'en aura certainement pas pour son argent ; ou en d'autres termes, les avantages que nous pourrons retirer d'une ligne que, suivant les aveux que l'on a faits, ne sera qu'un tramway temporaire, et dépend d'un droit incertain de navigation dans la rivière Stikine, ces avantages éventuels, dis-je, ne justifiaient pas le gouvernement de signer un contrat aussi inique. Troisièmement, parce que—la question d'urgence étant écartée, car il est admis que l'on ne pourra transporter cette année aucunes provisions,—on ne devait accorder une subvention aussi considérable qu'à une route permanente, qu'à une route destinée à ouvrir à la colonisation une grande étendue de territoire, telle que la route d'Edmonton, par exemple. La paralysie du bras droit du premier ministre, le 1er mars, prouve bien clairement que le pays n'entend pas badinage sur cette question.

Il y a plusieurs années, grâce à une délimitation de frontière, nous avons perdu le Michigan.

Plus tard, grâce à la stupidité de certains délégués anglais qui ne connaissaient pas le pays, la province du Nouveau-Brunswick a perdu, par le traité d'Ashburton, la plus belle région agricole de l'Etat du Maine. C'est cet abandon de territoire qui oblige le chemin de fer canadien du Pacifique à traverser pour avoir une ligne directe, une contrée étrangère.

Mais aujourd'hui, M. l'Orateur, on présente dans cette Chambre dont les membres ont été élus pour protéger les droits et les intérêts de tous les citoyens, un projet de loi dont le principe et les dispositions immorales seraient de beaucoup plus désastreuses pour le Canada que ne le fut dans le temps, la perte de notre territoire. Et je serais infidèle au grand parti des ouvriers auquel je prétends appartenir, si je ne combattais pas par tous les moyens possibles un bill aussi monstrueux que celui que le gouvernement essaie maintenant d'imposer au pays.

M. MORIN : M. l'Orateur, je me lève pour dire quelques mots au sujet de ce contrat. Je crois qu'il est de mon devoir d'imiter mes collègues et de dire ma pensée. J'ai lu et assez voyagé pour savoir que tous les pays où il y a des chemins de fer sont des pays de progrès et que tous les pays où il n'y en a pas sont pauvres et continuellement exposés à être conquis et démembrés. Pour ces raisons, j'approuve hautement le gouvernement de construire un chemin de fer dans la Colombie anglaise, un chemin, non pas de 150 milles seulement, mais d'autant de milles que le gouvernement pourra le désirer. Et j'approuve la construction de chemins de fer, non seulement dans la Colombie anglaise, mais partout ailleurs.

Je désire expliquer ma position dans cette Chambre. Les électeurs du comté de Dorchester m'ont choisi pour représenter leurs intérêts et non pour faire de la politique. Il a été entendu entre mes commettants et moi, que je ne venais pas ici simplement pour le plaisir de faire de l'opposition et de combattre les mesures que le gouvernement pouvait présenter à la Chambre.

M. GANONG.

On m'a élu à la condition que je ferais de mon mieux, soit pour appuyer soit pour combattre le gouvernement. Voilà le mandat que m'a confié le peuple du comté de Dorchester, et il était de mon devoir de l'accepter. Je ne veux pas être un politicien, mais un homme indépendant. Je ne suis pas venu ici pour plaire ou déplaire à autrui, mais pour faire à ma guise. Je suis ici pour appuyer les mesures qui sont dans l'intérêt du pays en général, et non pour appuyer les mesures qui sont présentées dans l'intérêt de certains politiciens. Je suis ici afin de travailler non pas pour les politiciens ni pour moi-même, mais pour le pays en général. C'est pour cela que l'on nous paie.

Laissez-moi vous dire, M. l'Orateur, que je suis en faveur de la construction d'un chemin de fer dans la Colombie anglaise, mais tout en étant fortement en faveur d'un tel chemin, je m'oppose énergiquement aux méthodes que le gouvernement a adoptées pour en assurer la construction. Je crois que la population des côtes du Pacifique a droit à un chemin de fer, et il faut le lui donner, mais les honorables membres de la droite ne sont pas pour mettre ce pays en état de banqueroute pour l'amour de ce chemin.

Je crois que le gouvernement s'est trop pressé de signer le contrat pour la construction de ce chemin. Pourquoi tant se hâter? Je vais dire toute ma pensée : l'Orateur m'arrêtera peut-être, mais je parlerai jusqu'à ce qu'il me rappelle à l'ordre. Je crois qu'il faut parler carrément et sans ambiguïté.

Nous savons qu'un jour notre Seigneur a dit à ses apôtres : Je vais quitter cette terre, mais je vous enverrai le Consolateur. Eh bien ! quand MM. Mann et Mackenzie ont signé ce contrat, je suis convaincu qu'ils ont dit aux honorables membres de la droite qu'ils leur enverrait le Consolateur—non pas précisément le divin apôtre, mais des apôtres ayant des chèques plein les mains. C'est là, je pense, le mobile qui a fait agir le gouvernement avec autant de précipitation. Pour les ministres la construction de cette voie ferrée est une question d'affaires. Je suis aussi âgé que n'importe lequel d'entre eux, et j'ai fait probablement plus d'affaires que n'importe lequel d'entre eux. J'ai eu des ralations avec toutes sortes de gens et j'ai vu ce que les Américains appellent l'éléphant. Les honorables députés paraissent s'amuser, je ne sais pas s'ils comprennent ce que veut dire le mot éléphant. Eh bien ! de l'autre côté de la frontière, où j'ai vécu pendant trente-cinq ans, quand les gens disent que quelqu'un a un éléphant, ils veulentfaire entendre que cette personne a fait un acte de coquin.

Lorsque le gouvernement a entendu parler du district du Yukon, il a saisi aux cheveux l'occasion qui se présentait, il s'est mis à l'œuvre sans délai pour construire un chemin de fer, mais il a tenu la chose secrète jusqu'au 25 janvier dernier. Le premier ministre n'a pas dérogé à ses habitudes, il semble que c'est sa manière de faire les affaires, mais je dirai que c'est une bien étrange manière. Je connais les affaires aussi bien que lui, car il est certain que j'en ai fait beaucoup plus que lui, mais pas d'affaires de ce genre cependant.

Vous vous rappelez qu'en 1896, l'on a convoqué le parlement pour le 19 août, et que le 18 du même mois, un jour avant la rentrée des Chambres, le gouvernement dont il est le chef a obtenu du Gouverneur général des mandats spéciaux s'élevant à une somme de $2,300,000. Et le jour suivant le

parlement s'assemblait. Si l'honorable premier ministre veut tout conduire, sans l'assistance des membres de cette Chambre, pourquoi nous convoque-t-il ici ?

En faisant ce contrat avec Mackenzie et Mann, le gouvernement a agi absolument de la même façon. Après avoir signé le contrat, il assemble les Chambres. Le premier ministre agit comme une vieille femme de mon comté, laquelle après le mariage de sa fille, alla inviter les gens à assister à la cérémonie nuptiale.

Je veux savoir pourquoi le gouvernement a peur de mettre le parlement dans ses confidences. Quelle chose louche veut-il faire au moyen de ce contrat ? J'ai fait, en ma vie, des affaires pour des millions de dollars, mais jamais je n'ai été pincé dans une transaction de ce genre. L'honorable premier ministre sait probablement que sa conduite n'est pas suivant les lois du pays, s'il ne le sait pas, moi je le sais.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a présenté ce bill sous la pression de ses collègues,—nous en avons la preuve dans le discours qu'il a prononcé,—et il se lave les mains de toute l'affaire. Cela me rappelle Ponce-Pilate forcé de faire ce qu'il n'approuvait pas. Mais l'honorable ministre est venu ici et nous a lu l'épître de l'apôtre. Il n'a pas eu la même grâce que Judas Iscariote qui, après avoir trahi Notre Sauveur, est allé se pendre.

Où le ministre des Chemins de fer et Canaux est-il allé ? je l'ignore, mais ce n'est pas ma faute s'il n'est pas ici et je vais continuer. L'honorable ministre (M. Blair) a dit que nous devions construire ce chemin pour les Japonais, les Chinois, les Hongrois, les Russes et les Italiens qui nous arrivent armés de leurs couteaux. Que devons-nous donc aux Chinois, aux Japonais et aux autres peuples ! Sommes-nous obligés de construire une voie ferrée pour leur usage, de mettre le pays en état de banqueroute, afin de construire un chemin de fer qui les amènera ici, et leur permettra de s'en aller après avoir rempli leurs poches.

Le gouvernement devrait considérer la chose sérieusement, et ne pas s'empresser de construire un chemin de fer pour l'usage des étrangers. Le gouvernement a assez à faire s'il veut fournir de l'ouvrage aux habitants du pays. Personne ne travaille dans nos intérêts, il faut que nous travaillions nous-mêmes. Que les Chinois, les Japonais et les Yankees prennent soin d'eux : nous ne leur devons rien. L'on a découvert l'or en quantité considérable dans le district du Yukon, l'année dernière seulement, et le gouvernement s'est immédiatement empressé de conclure un marché secret avec Mackenzie et Mann ; un marché dont le gouvernement n'a pas osé livrer les détails au public. Il y a des mois que ce marché est sur le métier, mais on l'a tenu secret et encore aujourd'hui ce marché est un mystère. Le gouvernement a voulu faire croire à la Chambre qu'il avait agi de bonne foi ; il peut bien essayer à me convaincre de cela, mais je n'en croirai jamais rien. Le gouvernement a accordé aux entrepreneurs 25,000 acres de terre pour chaque mille de chemin de fer, et il nous dit aujourd'hui que cette concession ne vaut que $25,000. Il n'y a pas un homme dans cette Chambre, dans le pays et même dans le monde entier qui sache au juste quelle est la valeur de cette subvention. Les honorables membres de la droite savent-ils ce qu'ils donnent ? Ils donnent les richesses du pays ; ils donnent ce qui ne leur appartient pas.

Le traitement des membres de cette Chambre est de $1,000 par session, et celui des ministres est de $7,000 par année et leurs dépenses ; et ils n'ont pas droit de donner ce qui ne leur appartient pas ; ils ne sont rien autres choses que les mandataires du peuple, ils ne doivent pas travailler dans leur intérêt. Ils sont absolument sur le même pied que les hommes qui prennent leurs faux et se rendent aux champs pour couper la moisson ; si ces hommes font leur ouvrage fidèlement et consciencieusement, on doit les louer de remplir leur devoir. Les ministres sont dans la même position, et s'ils dépassent les bornes que leur assigne la constitution, ils ne font pas leur devoir. Si la propriété des terres qu'ils concèdent leur appartenait individuellement, au lieu de la donner, ils la conserveraient. Qu'ils suivent ce principe " ne faites pas aux autres ce que vous ne voudriez pas qu'on vous fît à vous-mêmes." Vous ne voudriez pas donner ainsi votre propriété.

M. l'ORATEUR : Je ne désire pas interrompre l'intéressant discours de l'honorable député, mais je lui ferai remarquer qu'il n'est pas régulier de s'adresser directement aux membres de la Chambre; l'honorable député devrait adresser ses remarques à l'Orateur.

M. MORIN : Je vous remercie de l'avis que vous venez de me donner, M. l'Orateur, et je vais essayer de m'y conformer. C'est la première fois que je prends la parole en cette enceinte, et je ne connais pas très bien tous les règlements de la Chambre.

Les honorables membres de la droite et l'un des membres de la gauche ont beaucoup de sympathie pour Mackenzie et Mann. Laissons ces entrepreneurs surveiller leurs propres intérêts, et s'il est de notre devoir de surveiller ceux du pays, remplissons notre tâche. Nous n'avons pas juré de prendre soin de Mackenzie et Mann qui peuvent parfaitement se tirer d'affaires eux-mêmes. Mais nous avons le droit de protéger la propriété du peuple. Voilà ma politique ; je ne sais si vous direz que c'est une politique libérale ou conservatrice, mais moi je dis que c'est une honnête politique.

On nous dit que les Américains nous arrivent en foule. Laissons-les venir et laissons-les s'en aller ; mais qu'est-ce qui peut nous obliger à construire un chemin de fer pour nos voisins quand ceux-ci ne veulent pas en construire un pour eux-mêmes ?

Est-ce que les Américains ne possèdent pas cette contrée depuis le détroit de Behring et la côte du Pacifique jusqu'à l'océan Arctique ? Est-ce qu'ils ne prétendent pas obtenir une partie de notre littoral de la Colombie anglaise ? Les Américains n'ont-ils pas autant de territoire que nous en avons, et n'ont-ils pas autant d'or que nous en avons ? Pourquoi alors construirions-nous un chemin de fer pour eux ? En 1847, ils ont trouvé de l'or dans cette région de la Californie qui appartenait alors au Mexique, et en 1848, ils ont conquis la Californie, mais ils n'y ont construit un chemin de fer qu'en 1867. Pendant vingt ans, ils ont fait le voyage par l'isthme de Panama. Il y avait une voie ferrée en Californie, mais aucun chemin de fer ne traversait les montagnes.

En 1867, les Américains ont construit le chemin de fer " Union Pacific " et, sous forme d'impôts, j'ai payé ma part de cette voie ferrée.

En 1867, les Américains ont acheté l'Alaska, de la Russie, il n'y a aucun chemin de fer dans ce territoire, et il serait insensé de leur en construire un.

Le ministre de l'Agriculture nous a exhibé une petite carte noire d'une largeur d'un pouce environ, et il nous a indiqué la petite portion de territoire que nous donnions à Mackenzie et Mann. C'était un petit point noir sur cette carte. Nous allons faire un calcul à ce sujet et voir ce qui en est. Le gouvernement offre à Mackenzie et Mann 3,750,000 acres de terre qu'ils pourront choisir. Cela représente 5,846 milles carrés, et une fraction, et si vous extrayez la racine carrée, cela donne presque 77 milles carrés; une superficie beaucoup plus étendue que celle de l'Etat de Rhode Island, beaucoup plus étendue que l'Etat du Connecticut et l'Etat du New-Hamphire; et presque trois fois plus grande que l'Ile du Prince-Edouard.

Est-ce qu'il y en a un parmi vous qui ose nier cela? Ce n'est pas là de la politique, c'est du sens commun. Rappelez-vous que la Colombie anglaise a une superficie de 407,000 milles carrés et une population de 80,000 âmes, et rappelez-vous que vous donnez trois provinces comme l'Ile du Prince-Edouard à Mackenzie et Mann, pour commencer seulement. Et qu'est-ce que l'on vous donne en retour? Un véritable tramway.

J'ai vu, dans la Pensylvanie, ces tramways sur lesquels nous nous servions de mules pour traîner des billes, et ces tramways avaient des rails d'acier pesant 28 livres.

Si le gouvernement connaissait aussi bien que moi les chemins à voie étroite et les tramways, il renoncerait immédiatement à son projet. J'ai vu le chemin de fer "Pensylvania Central" essayer toutes sortes de rails, de 42, 50, 76 et 95 livres: pensez-vous que vous allez pouvoir construire une voie ferrée depuis Telegraph-Creek au lac Teslin, avec des rails de 28 livres sur une voie étroite? Mais vous n'oseriez pas mettre sur ce chemin une locomotive pesant plus de dix tonnes. Je ne suis pas un homme politique, mais je sais par expérience aussi bien que qui que ce soit parmi vous, que les affaires sont les affaires. J'ai quitté la maison paternelle à l'âge de quinze ans, après avoir emprunté $20, j'ai traversé les Etats-Unis et les territoires mainte et mainte fois. J'ai marché depuis le Wisconsin jusqu'à la rivière Rouge, avant que le Minnesota fut constitué en Etat, et j'ai flotté le bois depuis le lac Itasca jusqu'à la Nouvelle-Orléans. J'ai fait des affaires avec des hommes qui valait des millions de dollars, et s'il y a parmi vous, messieurs, des hommes qui puissent m'enseigner la politique, il n'y en a pas un qui puisse m'enseigner les affaires. Je déclare ici dans cette enceinte, je ne craindrais pas de le répéter ailleurs, que les politiciens ne sont rien auprès des hommes d'affaires. Il n'est pas besoin de faire de beaux discours pour la galerie. M. l'Orateur, nous devons travailler ferme: c'est là l'essentiel. Mais un pauvre homme crèverait de faim avec la politique, un mendiant mourrait avec la politique.

Veuillez bien retenir ce que je vais vous dire. Qui a développé Buffalo, New-York et Détroit? C'est la province de l'Ontario, quels que soient ceux qui, dans le temps étaient à la tête des affaires. Je dis que ce fut là une mauvaise politique. Peu m'importe que ce soit les conservateurs ou les libéraux. Dans ce temps-là, les affaires n'étaient pas conduites sur le système actuel; tous les chemins de fer aboutissaient à Buffalo et à Détroit, et ces deux villes ont bu la sève même de la province de l'Ontario. Ce qui est arrivé une fois, peut arriver encore, surtout avec ce chemin de raquette que voulez-vous ouvrir,—peu m'importe que ce projet soit l'œuvre d'un gouvernement libéral ou conservateur. Le chemin que l'on se propose d'établir est un chemin de raquette et pas autre chose. Il ne sera d'aucune utilité, excepté pour ceux qui veulent voler le gouvernement. L'on nous dit qu'on va construire un chemin de fer, mais qui l'exploitera? Les entrepreneurs ne pourront l'exploiter. Je vais vous le prouver immédiatement; j'ai ce qu'il faut sous la main. Oui, les entrepreneurs vont construire une voie ferrée, mais après, qu'en feront-ils? Ils diront: "Au diable le chemin!"

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: Je considère que le langage dont se sert l'honorable député n'est pas tout à fait parlementaire.

M. MORIN: Je retire ces paroles immédiatement et je fais mes excuses.

Que feront du chemin les entrepreneurs? Ils donneront cinq cents à un homme pour les en débarrasser. Ils veulent avoir de l'or, et pas autre chose.

Quelques membres de cette Chambre nous disent qu'ils sont pleins de sollicitude pour Mackenzie et Mann. Mais examinons la situation à un point de vue sensé et pratique. Supposant que ce chemin soit construit, nous avons droit de naviguer dans les eaux de la rivière Stikine; mais nous n'avons aucun droit sur ce territoire avoisinant, et comment allons nous faire pour construire une voie ferrée depuis Telegraph-Creek jusqu'à Fort-Wrangel? Nos amis les Américains attendent, pour agir, que nous nous soyons mis à l'œuvre. Lorsque nous voudrons nous servir du territoire avoisinant, ils nous le défendront.

Supposons que l'entreprise soit menée à bonne fin, d'où viendront les provisions nécessaires à l'alimentation de la vallée du Yukon? De la province du Manitoba,—d'Edmonton, de Régina et de Calgary. Très bien, mais alors que ferez-vous? Vous serez obligés d'expédier les produits à Vancouver par chemin de fer, à quatre, cinq ou six cents milles; et là transborder les marchandises dans des steamers; puis les envoyer à Fort-Wrangel, décharger de nouveau et recharger sur des allèges; leur faire remonter ensuite la rivière Stikine où il n'y a que 26 pouces d'eau. Je n'ai pas moi-même pris la profondeur de cette rivière, mais c'est ce que nous a déclaré le ministre de l'Intérieur. Et lorsque vous avez atteint Telegraph-Creek, il vous faut encore opérer le transbordement des marchandises de vos bateaux légers aux wagons du chemin de fer et arrivés au lac Teslin, vous êtes encore obligés de décharger et de recharger.

Quel sera le coût des produits que l'on sera ainsi forcé de transporter du Manitoba jusqu'à Dawson-City, ou à un autre point sur la rivière Yukon? Et qu'est-ce que feront nos amis les Américains? Si vous l'ignorez, nous le savons, nous, et moi je le sais par expérience. J'ai parcouru tous les Etats et tous les territoires de la république voisine. Je connais les Etats-Unis mieux même que le Canada. Au point de vue agricole, il n'y a pas d'Etat plus

riche que l'Orégon. Au point de vue de l'exploitation minière, la Pensylvanie est à la tête de tous les Etats de l'Union. Au point de vue agricole, l'Illinois tient le second rang, mais pour le maïs seulement ; mais l'Orégon fournit des pommes, des potirons, de l'avoine, de l'orge, du maïs, du blé et toutes sortes de fruits et de viande. On les expédie de l'Orégon à Chicago ; et qu'est-ce qui arrivera quand ce chemin sera construit ? Les gens de l'Orégon chargeront leurs vaisseaux à Portland, Orégon, et expédieront leurs produits à Fort-Wrangel, à 600 ou 700 milles, tandis que nos agriculteurs du Manitoba seront obligés d'envoyer leurs marchandises par chemin de fer à 1,400 ou 1,500 milles. Les Américains expédieront par eau, et tout le monde sait que ce moyen de transport est moins coûteux que par terre, nous minerons, vendrons à meilleur marché et aurons la haute main sur le commerce de ce district. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi ? Mes honorables amis de la droite ont fait décréter, l'an dernier, que le maïs entrerait ici en franchise, peuvent-ils nier cela ? Nous savons tous que l'Orégon est un Etat agricole, et nous savons tous aussi que le maïs vaut mieux que l'avoine. Tout homme qui peut se servir du maïs, l'emploie de préférence à l'avoine. Si les honorables députés ne le savent pas, je le sais moi, car j'ai nourri pendant vingt-deux ans de quarante à soixante chevaux, et j'ai appris ce qu'il en coûte à mes dépens. Lorsque mes amis, les Américains, peuvent nous expédier leur maïs sans payer de droits, ils seraient bien fous de nous envoyer de l'avoine sur laquelle ils paieraient des droits. Nous savons tous, que, règle générale, un boisseau de maïs vaut deux boisseaux d'avoine. Si vous désirez engraisser des cochons, ou nourrir des bestiaux ou des chevaux, le maïs est ce qu'il vous faut. Les Américains nous enverront du maïs, et ils approvisionneront la Colombie anglaise et la vallée du Yukon, de maïs, de céréales et de viande.

Si vous désirez avoir un chemin de fer entièrement canadien, une voie qui ne soulèvera pas de difficultés internationales, vous devriez construire ce chemin par la voie d'Edmonton. Là vous seriez chez vous et vous ne seriez jamais exposés a être troublés. Vous auriez une voie ferrée sur le territoire canadien, vous traverseriez les rivières Saskatchewan, Athabasca et aux Liards, et vous atteindriez la rivière Yukon, et de là vous pourriez descendre aussi loin qu'il vous plairait. Vous auriez alors un chemin central et lorsque vous atteindriez le versant oriental des montagnes Rocheuses, vous découvreriez certainement de la houille. Je parle ainsi par expérience, et je ne tiens pas mes renseignements de Tom Dick ou Harry. J'ai possédé des milliers d'acres de terre à certains endroits, et je puis dire à la seule vue des couches terrestres s'il y a de la houille ou s'il n'y en pas. Quand j'atteins une couche qui contient cequ'on appelle une couche continue, je sais qu'il y a de la houille à cet endroit.

En construisant un chemin de fer par la route d'Edmonton, vous développeriez la vallée du Yukon et la vallée de la rivière Mackenzie ; mais si vous choisissez le tracé de Mackenzie et Mann, dans quelle position et comment vous trouverez-vous ? j'aimerais à le savoir.

Rappelez-vous bien ceci : "le pays ne rêve qu'à l'or ; je n'ai jamais fait profession de chercher le précieux métal, mais je suis engagé dans l'industrie du bois, et je vous dis à tous, députés et ministres, que quand vous découvrez une région couverte de bois, elle ne vaut rien tant qu'il n'y a pas un chemin qui en favorise l'exploitation ; mais construisez une voie ferrée et ce bois vaudra, en planches, $2 et $3 par mille pieds. Supposons que les entrepreneurs, sur la rivière Yukon ou ailleurs dans ce district, puissent couper mille pieds de bois, en planches, par chaque acre ; c'est presque rien, et cependant il en auraient suffisamment pour payer tous les terrains concédés, sans compter l'or qu'ils y recueilleront. Lorsque vous découvrez une région boisée de 40,000 ou 50,000 acres, cela représenteen planches, 10,000 pieds par acre ; et c'est très peu. On considère que 15,000 pieds par acre est médiocre, 20,000 pieds, assez bon, 25,000 pieds, bon, 30,000 très bon, et 50,000 excellent. Veuillez ne pas oublier, M. l'Orateur, que je parle par expérience, et je ne tiens pas mes renseignements de Tom, Dick ou Harry ; et ce que je sais, je l'ai appris à mes dépens. J'ai fait le commerce de bois pendant plusieurs années. J'ai acheté 600,000,000 pieds que j'ai payés moi-même, et je connais assez bien le sujet dont je parle. Quoique je n'aie jamais vu les terres que l'on concède, je suis certain que Mackenzie et Mann peuvent réaliser un dollar sur chaque acre que nous leur donnons, et ils auront de plus un chemin de fer et les terrains.

Si mes honorables amis de la droite sont disposés à leur donner l'entière propriété du chemin de fer et de ces immenses étendues de terrains forestiers et aurifères que leur accorde ce contrat, qu'ils le passent, je ne puis pas les en empêcher, mais je les combattrai. Je vous demande pardon, M. l'Orateur, si j'ai pu manquer à l'étiquette parlementaire et je ne vous retiendrai pas plus longtemps.

Quelques VOIX : Continuez, continuez.

M. MORIN : Attendez à une autre fois et j'aurai occasion de vous reparler de l'affaire du chemin de fer du comté de Drummond. C'est la première fois que je prends la parole dans cette Chambre et l'on ne dira pas que je parle trop souvent ; mais je vous avertis que je parlerai encore. Si mon ami Ponce-Pilate est à son siège, je lui rendrai le service de m'occuper de lui. Ponce-Pilate, c'est le ministre des Chemins de fer et Canaux. C'est à lui que je m'attaquerai et j'aurai mon franc parler ; tout se passera publiquement et sans cachoterie. Tout le monde pourra entendre, car j'ai ici mes renseignements en blanc et en noir.

Avant de reprendre mon siège, M. l'Orateur, je vous prie de me pardonner les écarts que j'ai pu faire, vu que c'est la première fois que je me lève dans cette Chambre et si j'ai dit quelque chose qui ne vous fut pas agréable, je vous prie de m'excuser.

M. BELL : Je propose l'ajournement du débat.

Quelques VOIX : Continuez, continuez.

M. FOSTER : J'espère que mon honorable ami le chef du gouvernement ne s'oposera pas à l'ajournement du débat. Je lui demande de me répondre.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami (M. Foster) admettra avec moi que nous n'avons pas été exigeant, et que l'opposition a eu toute la latitude nécessaire. Si nous voulons en finir, nous pourrions continuer encore quelque temps. Nous n'avons pas fait beaucoup de progrès ce soir.

M. FOSTER : Je me permettrai une ou deux remarques. Mon honorable ami comprend aussi bien que qui que soit l'importance de ce débat. Ni lui, ni d'autres s'attendaient à ce qu'il ne fût pas passablement long. Beaucoup de députés de la gauche qui représentent des divisions importantes désirent prendre la parole et il ne serait pas juste....

Une VOIX : Parlez à présent.

M. FOSTER : Tous les membres de cette Chambre ont des droits et un de ces droits que personne ne contestera, c'est qu'on doit nous donner tout le temps raisonnable et nécessaire pour la discussion des questions importantes. Il est contraire à l'hygène et à la morale de nous tenir ici jusqu'au matin pour discuter une question comme celle qui nous occupe ce soir. Je soumets cette proposition au bon sens de la Chambre et je puis ajouter qu'on ne hatera pas la solution par des moyens rigoureux. J'ai moi-même l'intention de parler assez longuement et la chose me serait physiquement impossible ce soir.

Une VOIX : Laissez-en parler un autre.

M. FOSTER : Il y a sur les banquettes de la droite un honorable député qui représente, je ne sais quel comté. Il ne nous l'a jamais fait connaître par ses discours, mais lui-même se distingue par des interruptions que je m'abstiens de qualifier. Je ne m'adresse pas à lui, mais à un personnage plus important, le chef du gouvernement, et je désire lui faire comprendre, en toute sincérité, qu'on ne gagnera rien en nous imposant des conditions déraisonnables.

Encore une remarque. Il y a un peu plus d'une semaine l'honorable premier ministre ne considérait pas le cas si urgent puisqu'il proposait l'ajournement pendant toute une semaine. Ce ne serait pas juste de sa part de chercher à rattrapper le temps perdu en obligeant l'opposition à continuer le débat à cette heure indue. En mon nom et en celui d'un grand nombre de mes collègues, je déclare que nous avons l'intention de prendre la parole dans l'intérêt du pays et de nos électeurs. L'honorable premier ministre a la force de son côté et il peut en faire parade s'il le désire. Nous nous soumettrons s'il le faut, mais ce ne sera pas de bonne grâce et nous ferons la discussion, même s'il nous faut le faire dans des circonstances défavorables. J'espère qu'on ne nous poussera pas à cette extrémité, et que mon très honorable ami, après réflexion, donnera libre cours à ses moyens conciliants dont on a tant parlé, et ne nous obligera pas de continuer ce débat à cette heure de la nuit.

Le PREMIER MINISTRE : Je serais le dernier à vouloir abuser du pouvoir dont la droite dispose dans cette Chambre et je ne crois pas qu'on puisse m'adresser ce reproche. Je ne crois pas que depuis l'avénement du présent gouvernement, on puisse lui reprocher d'avoir abusé de sa majorité en aucune circonstance. Je ne répondrai pas aux menaces de l'honorable député. Je laisse cela de côté, et je suis convaincu qu'en y songeant de nouveau il admettra qu'il aurait mieux fait, lui aussi, de les laisser de côté.

Jusqu'à présent il n'a pas fait preuve d'un désir assez sincère d'arriver à une solution pour se permettre de dire que nous ne devrions pas siéger un peu plus tard, pour récompenser le temps qui a été si peu utilement employé ce soir. Je crois que ni la question, ni la députation n'ont profité de la discussion de ce soir.

M. FOSTER : C'est une question d'opinion.

Le PREMIER MINISTRE : C'est mon opinion ; je ne cherche pas à exprimer celle de mon honorable ami. Mais pour les raisons que j'ai données, je crois que nous devrions siéger encore une heure, ou du moins une demi-heure.

M. FOSTER : L'honorable premier ministre nous prête l'intention de vouloir faire perdre le temps de la Chambre. Je repousse cette accusation catégoriquement et énergiquement.

Pas un seul député de la gauche n'a pris la parole sans avoir la conviction qu'il était de son devoir de parler. L'honorable député qui vient de reprendre son siège sous une forme spirituelle et originale a dit des choses intéressantes. Chacune de ses phrases était marquée au coin du bon sens qui le caractérise.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne doit pas faire deux discours.

M. FOSTER : Je n'ai qu'une remarque à ajouter, et comme je sais que M. l'Orateur est exigent, je serai bref.

M. l'ORATEUR : Je demande à l'honorable député de ne pas faire deux discours.

M. FOSTER : L'honorable député de Charlotte (M. Ganong) n'a certainement pas pris plus de temps qu'il ne fallait.

M. TAYLOR : Avant que la motion soit mise aux voix je demanderai à l'honorable premier ministre, vu qu'il est une heure du matin, de consentir à la demande bien raisonnable de l'opposition et de nous permettre d'aller nous reposer. J'ai entendu dire dans les couloirs que nous étions pour passer la nuit ici. Je n'ai pas voulu le croire. Après les explications données par l'honorable député (M. Foster) qui dirige l'opposition, j'espère que l'honorable premier ministre n'obligera pas mon honorable ami (M. Bell) qui a proposé l'ajournement, de parler immédiatement. Dans la demi-heure dont parle le chef du gouvernement, il n'a pas le temps de prononcer le discours qu'il a préparé. Il a passé une longue semaine ici à payer ses dépenses, et à ne rien faire. Non seulement les députés des provinces maritimes, mais tous ceux qui ne viennent pas de l'Ontario ont été retenus ici, à ne rien faire, pendant qu'ils auraient pu prononcer leurs discours, sans la motion d'ajournement proposée par le premier ministre.

J'ai donné au principal *whip* du gouvernement les noms de plusieurs députés qui auraient occupé le temps de la Chambre durant toute la semaine des élections dans l'Ontario ; mais l'honorable premier ministre voulait permettre à ses partisans d'inonder la province et prêter main-forte à son bras droit et il a ajourné la session pendant une semaine.

Ce n'est pas raisonnable de nous demander, à cette heure de la nuit, de continuer ce débat. La discussion sur cette motion d'ajournement va occuper la demi-heure que l'honorable ministre

voulait accorder à mon honorable ami (M. Bell) pour prononcer son discours.

Ce projet est un des plus importants que nous aurons à discuter cette année et nos électeurs s'attendent à ce que nous protestions, non seulement par nos votes, mais aussi par nos discours. Les honorables députés des provinces éloignées ont surtout le droit de demander au chef du gouvernement de leur permettre de se retirer à cette heure avancée.

Le PREMIER MINISTRE : Je me lève pour donner une explication qui me concerne personnellement, vu que je n'ai pas le droit de prendre la parole de nouveau. L'honorable député dit que j'ai consenti à l'ajournement durant lequel les honorables députés des provinces maritimes sont restés ici à ne rien faire. Il sait parfaitement que si j'ai consenti à cet ajournement, c'est après avoir consulté l'honorable chef de l'opposition et avoir obtenu son consentement. J'ajouterai qu'après une conversation avec le chef de l'opposition, j'ai compris que le débat se terminerait ce soir. Il n'a pas compris exactement la même chose que moi. Dans tous les cas, c'est ce que j'ai compris et je lui ai dit que je m'attendais à ce que le débat se terminât ce soir.

M. TAYLOR : Je me lève aussi pour donner une explication en mon nom et celui de l'honorable chef de l'opposition, qui n'est pas à son siège. Le principal whip du gouvernement est venu me trouver dans le courant de la journée d'hier et m'a dit qu'il avait compris que le débat se terminerait ce soir. Pendant qu'il est resté ici je suis allé consulter le chef de l'opposition et lui demander s'il avait pris ses dispositions pour clore le débat ce soir. Pas du tout, m'a-t-il répondu. J'ai rapporté ce message au *whip* du gouvernement. Plus tard, je me suis encore consulté avec mon chef pour savoir d'où venait cette rumeur. Il m'a dit que le premier ministre lui avait demandé quand il croyait pouvoir clore le débat et il répondit que la plupart des membres de l'opposition avaient parlé. Le premier ministre a alors demandé : croyez-vous que nous puissions terminer jeudi ? Cela est possible, a répliqué le chef de l'opposition. C'est tout l'arrangement qu'il y a eu.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas ce que j'ai compris.

M. TAYLOR : D'après ce qu'on m'a dit, il n'y a pas eu d'arrangement. Quant à la prétention de l'honorable premier ministre que le chef de l'opposition s'est entendu avec lui pour ajourner pendant huit jours, mon chef m'a rapporté que le premier ministre était allé le trouver et a émis l'idée que la Chambre pourrait ajourner pendant une semaine et l'honorable chef de l'opposition s'est rendu à cette invitation, croyant que c'était le désir du premier ministre.

M. FOSTER : Je demande aussi la permission de donner un mot d'explication, car, avant le départ du chef de l'opposition, j'ai eu une courte conversation avec lui. Il n'avait certainement pas compris que le débat devait se clore ce soir, il m'a même dit que cela était impossible. Il n'y a même pas de possibilité de terminer cette semaine. Si le vote peut être pris vers le milieu de la semaine prochaine l'honorable premier ministre devra s'estimer heureux vu qu'il y a encore beaucoup de discours à prononcer du côté de l'opposition. Je demande de nouveau à l'honorable premier ministre de ne pas pousser les choses à l'extrême et de nous permettre de nous retirer.

M. McINERNEY : Un mot à l'honorable premier ministre. L'honorable député de Pictou (M. Bell) qui a proposé l'ajournement du débat a été bien malade tout dernièrement. Il a gardé la chambre plus d'une semaine et il s'attendait à ce que le gouvernement consentît à ajourner le débat. Je signale ce fait à l'attention de l'honorable premier ministre avec l'espoir qu'il acceptera cette proposition.

Le PREMIER MINISTRE : Ceci est une tout autre question.

Si l'honorable député de Pictou (M. Bell) est malade, je ne l'obligerai certainement pas à parler à cette heure de la nuit. Dans ces circonstances je ne m'oppose pas à la motion pour ajourner le débat.

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 1 h. du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 4 mars 1898.

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

PRIÈRE.

SIÈGE VACANT.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que l'honorable député de King, I. P.-E., ayant, de son siège, appelé mon attention sur le fait du décès de Stanislaus Francis Perry, député du district électoral de Prince-ouest, Ile du Prince-Edouard, j'ai adressé un mandat au greffier de la Couronne en Chancellerie, conformément à la clause 8, chapitre 13 des Statuts revisés du Canada, lui enjoignant de préparer un nouveau bref d'élection pour le dit district électoral.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 52) concernant la Compagnie de chemin de fer Nakusp et Slocan. (M. MacPherson.)

AGRICULTURE ET COLONISATION.

M. BAIN : Je propose—

Que le premier rapport du comité d'agriculture et de colonisation soit adopté,

Je dois expliquer à la Chambre qu'il ne s'agit que de la motion ordinaire demandant l'autorisation d'employer un sténographe.

La motion est adoptée.

COMMISSION DU MAJOR WALSH.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je produis la commission du *major Walsh*.

M. FOSTER: Cela contient-il les instructions qui ont été données au major Walsh?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): *Non, je n'ai que la commission et non les instructions.*

M. FOSTER: Quand aurons-nous *les instructions*?

Le PREMIER MINISTRE: En l'absence du ministre de l'Intérieur, je ne puis dire *quand, mais* sans doute prochainement.

DÉBITS DE LIQUEURS DANS LE YUKON.

M. DAVIS: Avant qu'on passe à l'ordre du jour je désire signaler à l'attention de la Chambre un article qui a *paru dans le Times*, de la Saskatchewan, un journal conservateur publié à Prince-Albert, dans le district de *Saskatchewan*. Cet article est reproduit du *Nor'-Wester* de Winnipeg, et se lit *comme suit*:

La calomnie lancée par certains partisans sans scrupule que sir Charles Tupper avait obtenu un permis pour faire entrer 50,000 gallons de whiskey dans le Yukon, a été promptement et catégoriquement démentie. Sir Charles ne s'occupe pas du colportage des boissons et il n'est pas probable qu'il obtienne les faveurs du gouvernement à cet effet. Le gouvernement réserve ses faveurs, sous ce rapport, pour ses partisans. Jusqu'à présent le seul monopole pour le trafic et le débit des liqueurs spiritueuses, est celui dans lequel M. T.-O. Davis, le député libéral de la Saskatchewan, est intéressé.

Je déclare que pour ma part je ne me suis jamais adressé à un membre du gouvernement pour obtenir un permis pour introduire des boissons dans le Yukon ou ailleurs; je n'ai nou plus aucun rapport avec une institution quelconque qui a pu demander un pareil permis. Je n'ai aucun intérêt quelconque dans le Yukon, ni directement, ni indirectement, et je nie énergiquement cette calomnieuse accusation.

TARIFS DE CHEMINS DE FER.

M. SPROULE: Avant de passer à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention de la Chambre sur une question qui, suivant moi, est d'une grande importance, et afin de me conformer aux règlements, je déclare que j'ai l'intention de proposer que la séance soit levée. Toute la population de ce pays et en particulier celle de l'Ontario, sait aujourd'hui que le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand-Tronc se font actuellement une guerre tout à fait inconvenante. Les relations commerciales qui ont existées jusqu'ici entre ces deux compagnies, et les arrangements relatifs au trafic, pour l'exploitation des affaires dans la région qui se trouve située entre Toronto et North-Bay sont virtuellement suspendues. Le public voyageur qui se sert du chemin de fer Canadien du Pacifique pour aller au Nord-Ouest, ou pour venir du Nord-Ouest au centre, à l'ouest ou au sud-ouest de la province de l'Ontario, souffre beaucoup de cet état de choses. Autant que nous pouvons en juger, parce qui a eu lieu jusqu'ici, il ne semble pas y avoir de possibilité que ces deux compagnies puissent en venir à une entente pour rétablir les arrangements qui existaient auparavant, relativement au trafic, et par conséquent le public est obligé de supporter des inconvénients qu'entraîne cette malheureuse affaire. Autant que je puis me rappeler ce qui s'est passé dans cette Chambre, la charte primitive accordée pour cette partie du chemin situé entre Gravenhurt et North-Bay et les modifications qui furent faites plus tard à cette charte n'avaient qu'un objet spécial en vue, qui était que cette partie du chemin située entre Gravenhurst et Callander—parce que Callander était considéré *alors comme* étant le point visé—devait être considérée comme étant une route indépendante, dont pourraient se servir tous les *chemins venant de* l'ouest canadien, pour les fins du trafic, afin de se raccorder avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et où le commerce de l'ouest, de London, de Hamilton, de Toronto et de la partie sud-ouest de l'Ontario devrait passer pour atteindre le Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise. Et pour démontrer que c'est bien là ce qui est arrivé, je puis dire qu'alors on s'opposa fortement à la subvention accordée par le gouvernement pour la construction du chemin.

Je me rappelle m'être rendu moi-même, avec une ou deux députations auprès du gouvernement, pour nous opposer à ce qu'aucune subvention importante fût accordée par le gouvernement à la compagnie, à moins que cette section du chemin de fer ne fut considérée comme étant une ligne indépendante dont pourraient se servir tous les convois qui atteindraient l'une ou l'autre des extrémités. Le premier subside accordé fut de $6,000 par mille, et certains amendements furent alors insérés dans la charte afin de réserver indéfiniment à tous les autres chemins de fer des droits de circulation sur cette partie du chemin. Plus tard on constata que le chemin ne pouvait pas être construit aussi rapidement qu'on l'avait supposé au début, et quelques années après une nouvelle subvention de $6,000 par mille fut accordée, et l'acte adopté à cet effet, garantissait ce que nous considérions comme étant les droits de l'ouest de l'Ontario.

La première charte fut accordée par le 44 Vict., chap. 45, Acte à l'effet de constituer la Compagnie du chemin de fer du Nord, du Nord-Ouest et du Sault-Sainte-Marie. La compagnie se composait d'un grand nombre de personnes, parmi lesquels se trouvaient Banhart, Morris, McCarthy, Cumberland, Stuart, Wood, Turner, Gurney et autres. Cet acte renfermait des clauses portant que cette compagnie devait construire le chemin de fer, et afin d'être bien certain qu'il serait utilisé pour le but auquel il était destiné, les articles suivants furent insérés dans l'acte: Après avoir déclaré que la compagnie pourrait recevoir de l'aide des municipalités, du gouvernement ou de certaines sources, l'acte ajoute:

La compagnie pourra recevoir soit du gouvernement du Canada, soit du gouvernement d'aucune des provinces, ou de tous particuliers, ou de corporations municipales, ou autres qui peuvent avoir le droit de le faire ou donner, des deniers ou des valeurs pécuniaires à titre pour la construction, l'équipement et l'entretien des dits chemins de fer, et pont, et cette aide pourra être donnée sous forme de boni, de dons ou de prêt. Et de la même manière et pour les mêmes fins, la compagnie pourra recevoir, prendre et posséder des concessions de terres des uns ou des autres des dits gouvernements, ou d'aucun d'eux, ou des particuliers, ou des corporations municipales ou autres qui auront droit de le faire; et en acceptant cette aide de quelqu'un des dits gouvernements, elle pourra convenir de donner des droits de circulation à toute autre ou toutes autres compagnies de chemins de fer, ou de faire

tels arrangements de trafic avec elle, que le dit gouvernement pourra exiger qu'elle donne ou fasse comme condition de cette concession : mais rien de contenu au présent n'autorisera la compagnie à faire aucun arrangement par lequel une compagnie pourrait obtenir quelque avantage sur aucune autre compagnie.

La clause 32 se lit comme suit :

La compagnie fera des arrangements de circulation avec toute autre compagnie, ou toutes autres compagnies de chemin de fer en Canada, (qu'elles soient incorporées par le parlement fédéral ou par quelqu'une des législatures provinciales), actuellement situées ou qui pourraient être à l'avenir situées sur la ligne ou les lignes par le présent autorisées, ou qui y toucheront ou le croiseront, ou toute ligne ou lignes se raccordant avec quelqu'une des dites lignes, et leur donnant droit de circulation aux termes et conditions qui seront convenues ; et ces droits de circulation comprendront toutes les facilités nécessaires et convenables sur les voies de garage pour obtenir du combustible et de l'eau et généralement pour faire passer et manœuvrer les trains de la compagnie ou des compagnies qui les exerceront, et les facilités à donner ainsi seront égales pour toutes les compagnies qui exerceront ces droits, de manière qu'aucun avantage injuste ne soit donné à aucune compagnie sur une autre dans l'usage des dites lignes ; et tous les pouvoirs mentionnés dans le présent acte seront ainsi donnés sur paiement d'une indemnité raisonnable ; et toute compagnie ou toutes compagnies de chemins de fer comme susdit qui pourra ou pourront réclamer ou exercer les droits de circulation et les facilités sur la ligne ou les lignes de la compagnie telles que par le présent autorisées, fera et donnera les mêmes arrangements et droits sur toute ligne ou sur toutes lignes de chemin de fer que cette compagnie pourra posséder ou contrôler, et qui peuvent être actuellement ou seront à l'avenir situées sur toute ligne ou toutes lignes qui se raccorderont avec ces lignes, ou qu'elles pourront toucher ou croiser, et tous ces droits seront ainsi donnés et exercés sur paiement d'une indemnité raisonnable.

L'autre mesure s'appliquant au cas actuel se trouve dans l'article 34 :

Dans le but d'offrir des facilités raisonnables à toutes autres compagnies dont les lignes de chemin de fer peuvent se raccorder, sur un point ou des points, médiatement ou immédiatement, avec le chemin de fer de la compagnie par le présent constituée, pour la réception, l'expédition, la livraison, l'échange et l'exploitation du trafic sur les différents chemins de fer appartenant à ces compagnies ou exploitées par elles respectivement, la compagnie par le présent constituée devra, pour le service de tout trafic quelconque, soit des voyageurs et de leurs bagages, y compris l'espace ordinaire pour les effets de messagerie (express), soit du fret de toute espèce, y compris le animaux vivants et les minéraux, et soit que ce trafic commence ou se termine sur le réseau des chemins de fer de ces compagnies ou de quelqu'une d'entre elles, ou vienne ou soit à destination d'un autre ou d'autres chemins de fer ou d'autres voies de transport reliées médiatement ou immédiatement à elles, en tout temps recevoir, donner des lettres de voiture et des factures, et expédier le trafic sur son chemin de fer depuis tel point de raccordement jusqu'à ou vers sa destination et livrer tout tel trafic tel que consigné, soit à quelque autre voiturier pour transmission ultérieure à sa destination, suivant la lettre de voiture, l'envoi ou la facture ; et de la même manière elle recevra, donnera des lettres de voiture et des factures et expédiera le trafic à destination ou par voie de tel chemin de fer en correspondance et le livrera ponctuellement à tel point de raccordement à tel chemin de fer en correspondance avec le sien ; et la compagnie par le présent constituée donnera à toutes autres compagnies dont les chemins de fer seront en correspondance avec le sien comme susdit, tout l'espace, les facilités et les commodités nécessaires, à ses stations et par des trains et autrement, et par une tarification des lettres de voiture et des factures d'entiers parcours, pour favoriser leurs affaires et l'échange mutuel de ce trafic :

2. Et la compagnie par le présent constituée ne donnera ou ne tolérera directement ou indirectement, aucune préférence ou faveur au trafic ni au chemin de fer ou portion de chemin de fer d'aucune autre compagnie ou à aucune autre voie de transport formant partie d'une route continue, qu'ils soient possédés ou exploités, directement ou indirectement, par la compagnie par le présent constituée, ou de consert avec elle, ou autrement, sur tout chemin de fer en correspondance avec le sien, ou sur son trafic ; et il sera illégal pour la compagnie par le présent constituée d'exiger, et elle n'exigera aucun prix plus élevé pour le transport du trafic ou aucun service se rattachant au trafic faisant à tout tel chemin de fer en correspondance avec le sien, ou venant de ce chemin de fer, que le prix le moins élevé qu'elle exigera pour un service semblable ou identique sur toute partie de son propre chemin de fer, ou qu'elle exigera sur aucune partie d'un chemin de fer exploité par ou de concert avec elle, et elle ne fera ou ne permettra aucune distinction, préférence ou forme entre aucun de ces chemins de fer, en correspondance avec le sien :

L'article 35 stipule que :

Si les compagnies ne peuvent s'entendre sur l'étendue ou la manière de mettre en pratique ou à effet quelqu'une des dispositions contenues dans les trente-deuxième et trente-quatrième sections, ces questions en contestation seront réglées par trois arbitres nommés de temps à autre, l'un par chacune des dites compagnies de chemins de fer entre lesquelles le désaccord aura lieu, et le troisième par l'un des juges d'une cour supérieure de l'Ontario ; et dans le cas ou quelqu'une des dites compagnies refuserait ou négligerait de nommer cet arbitre pendant dix jours après avoir été invitée ou notifiée de le faire par l'autre compagnie, alors le dit juge nommera cet arbitre pour la compagnie qui refusera ou négligera de le faire : et les décisions et sentences des dits arbitres, ou de la majorité d'entre eux, seront finales et obligatoires pour les dites compagnies, et pourront être mises à exécution par toute cour de droit ou d'équité ayant juridiction dans ces matières.

Puis l'annexe qui suit pose les conditions :

Et considérant que dans le cours de la discussion qui a eu lieu sur l'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique il a été soulevé certaines questions que les entrepreneurs présents à Ottawa ont cru devoir régler en consentant à ce que cette compagnie prendrait certains engagements avec le gouvernement du Canada aussitôt qu'elle serait organisée, et qu'il est à propos de pourvoir à la conclusion de ces arrangements : A ces causes, il est unanimement résolu que cette compagnie est prête à conclure une convention avec le gouvernement fédéral à l'effet suivant, savoir : si quelque compagnie autre que la compagnie du chemin de fer du Canada Central construit une ligne de quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près la rivière Wharnapit, et allant à quelque point du lac Huron ou du lac Supérieur, ou sur la rivière Sainte-Marie, cette compagnie aura droit de circulation sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du point de jonction jusqu'à la station de Callander, à condition que cette compagnie donnera à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique des droits de circulation semblables et réciproques sur son chemin de fer à l'ouest de son point de jonction. Dans le cas où la compagnie achèterait, acquerrait, fusionnerait, affermerait ou posséderait et exploiterait le chemin de fer du Canada Central, la dite station de Callander continuera d'être un point neutre ou de réception et de distribution commun au chemin de fer du Canada Central et à tout chemin de fer de la province de l'Ontario, se dirigeant au sud à partir de la dite station de Callander, et dans ce cas tout le trafic à destination ou venant de l'ouest ou du nord-ouest par ou pour un tel chemin de fer de l'Ontario, sera transporté à ou de la station de Callander au même taux par mille que le trafic semblable à destination ou venant du même point par ou pour le dit chemin de fer du Canada Central ; et ce taux par mille ne sera pas plus élevé que le taux moyen par mille exigé pour le trafic identique depuis le point de chargement sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au point de destination sur le chemin de fer du Canada Central, ou depuis le point de chargement sur le chemin de fer du Canada Central jusqu'au point de destination sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, selon le cas. Et pour les fins de la présente section le mot "trafic" comprend non seulement les voyageurs et leurs bagages, les marchandises, animaux, et choses transportés par chemin de fer, mais aussi les wagons, plates-formes et voitures de toutes sortes adaptés à la circulation sur un chemin de fer, s'ils sont offerts au transport comme fret. Mais cette convention ne sera pas interprétée comme étant un consentement à des droits de circulation par aucun chemin de fer sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette convention sera sujette aux conditions, quant aux taux spéciaux pour les acquéreurs de terrains, ou pour les immigrants, ou ceux qui se proposent d'émigrer, qui sont contenues dans la vingt-quatrième section de la charte de cette compagnie. Si en aucun temps le chemin de fer du Canada Central était acheté, acquis, loué à perpétuité par cette compagnie ou fusionné avec son chemin de fer, cette fusion ou acquisition, cet achat ou bail seront subordonnés

aux obligations légales existantes de la dite compagnie créées par sa charte, ou tout amendement à sa charte, à l'égard des droits de circulation ou des conventions de trafic, ainsi qu'à l'égard des matières et choses mentionnées dans les lettres patentes constituant cette compagnie.

C'était là l'acte primitif. Plus tard lorsque cette compagnie incorporée fut autorisée à construire le chemin de fer et reçut une subvention du gouvernement fédéral, les articles 32 et 34 furent insérés dans l'acte afin de conserver ces droits et pouvoirs. Le paragraphe 3 de l'acte actuel, acte modifiant de nouveau l'acte constituant en corporation le "Northern and Pacific Junction Railway," nom sous lequel ce chemin est maintenant connu ; le paragraphe 3 contient ce qui suit :

Attendu que le contrat passé entre Sa Majesté la Reine et la compagnie, lequel est contenu dans l'annexe B du présent acte, il est convenu que si certain événement prévu arrive, le parlement du Canada pourra rés lier le bail y mentionné et prendre possession de cette portion du dit chemin de fer qui est situé entre Gravenhurst et Callander libre de toute hypothèque..

Cette partie du chemin de fer située entre Gravenhurst et North-Bay, parce qu'il atteignit plus tard North-Bay au lieu de Callander :

..en se chargeant de la dette par bons ou débentures de la compagnie, jusqu'à concurrence de huit mille piastres par mille de cette section du chemin de fer, et en payant, en sus de ce montant de huit mille piastres par mille pour la dette contractée ainsi par bons ou débentures, et de la subvention versée à la compagnie, toute autre somme d'argent représentant la valeur que pourrait avoir alors le dit chemin de fer et qui devra être constatée de la manière indiquée au contrat.

Il est facile de comprendre par ce paragraphe qu'ils devaient payer les obligations de $8,000 par mille contractées par la compagnie et tous frais supplémentaires que serait obligé d'encourir la compagnie pour construire ce chemin de fer à part la subvention que le gouvernement leur accorde. Finalement ils reçurent une subvention de $12,000 par mille, et ce montant joint aux obligations de $8,000 par mille étaient censés couvrir ce qu'il devait coûter jusque là ; cependant, s'il existait d'autres frais à part cela, le gouvernement devait en prendre possession et leur remettre la différence entre les $20,000 par mille et ce que le chemin coûte réellement. Ils devaient prendre possession de ce chemin à un prix à être déterminé en la manière indiquée, c'est-à-dire par voie d'arbitrage. Voilà dans quel but ce contrat a été conclu. Maintenant, le bail qui a été passé à cet effet entre le gouvernement et la compagnie de chemin de fer qui était alors en possession du chemin est contenu dans l'annexe "B" comme suit :

Considérant que par un acte passé en la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre quatorze, il a été décrété qu'il serait loisible au Gouverneur en conseil d'accorder une subvention n'excédant pas six mille piastres par mille, ni excédant en tout six cent soixante mille piastres, à titre d'aide pour la construction d'un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province de l'Ontario—cette subvention devant être accordée à telle compagnie qui serait approuvée par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elle était en mesure de terminer le dit chemin de fer dans un délai raisonnable qui serait fixé par arrêté en conseil, et en conformité de plans et devis qui seraient approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiée dans une convention qui devait être conclue entre la compagnie et le gouvernement, et payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada, en la manière particulièrement mentionnée au dit acte.

Et considérant que par un autre acte passé en la quarantesixième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre vingt-cinq, il a été décrété qu'il serait loisible au Gouverneur en conseil d'accorder en sus une subvention n'excédant pas six mille piastres par mille, ni n'excédant en totalité six cent soixante mille piastres, à titre d'aide pour la construction du même chemin de fer, devant être accordée à telle compagnie qui serait approuvée comme susdit, et devant aussi être payée à même le fonds du revenu consolidé en la manière particulièrement mentionnée au dit acte en dernier lieu cité.

* * * * * *

Et considérant que, en conformité des actes du parlement précités, le Gouverneur en conseil a accordé à la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, à titre d'aide pour la construction du chemin de fer susdit, les subventions complètes autorisées par les dits actes, s'élevant en totalité à douze mille piastres par mille du chemin de fer, mais n'excédant pas en tout un million trois cent vingt mille piastres.

* * * * * *

A ces causes, la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique s'engage et convient avec Sa Majesté la Reine, en considération des subventions accordées ainsi que ci-dessus et ci-après mentionné.

Je dois déclarer pour quelle raison ceci a été fait. On avait soulevé en parlement la question de savoir comment on s'y prendrait pour maintenir ce chemin comme ligne indépendante. Ce chemin n'a que 130 milles de longueur, et il était destiné à servir de ligne de raccordement entre les chemins de fer venant du sud et du sud-ouest de l'Ontario et le chemin de fer Canadien du Pacifique, et par lequel le commerce de cette partie du pays pourrait se faire sans interruption et sans être affecté par des taux de fret injustes. On disait que ce chemin était trop court pour être exploité par une compagnie distincte, et il s'agissait de savoir quelle serait la compagnie qui en aurait le contrôle. Ce devait être soit la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique ou la compagnie qui exploitait le chemin de fer à l'autre extrémité. Les deux chemins de fer qui venaient du sud et aboutissaient à Gravenhurst étaient le Hamilton, et North-Western et le Northern.

Ces deux chemins de fer étaient exploités par la même compagnie, et l'on décida de placer cet embranchement sous son contrôle. Ils étaient tenus d'entretenir le chemin, de l'exploiter, et d'accorder aux chemins, dont les lignes venaient aboutir à chacune de ses extrémités, les facilités nécessaires de circulation pour le trafic, sans aucune interruption ni obstacles, et cela dans le but d'obtenir à perpétuité le droit des chemins de fer de l'ouest de l'Ontario, d'exploiter leur commerce avec le Manitoba et le Nord-Ouest et *vice-versa*. Cet arrangement pourvoit de plus à la mise à exécution des conditions contenues dans les trois paragraphes que je viens de lire, comme suit :—

4. Le dit bail contiendra une clause stipulant que les locataires du dit chemin de fer en se conformant aux différentes dispositions contenues dans les articles trente-deux, trente-quatre et trente-cinq de l'Acte spécial constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique sous le nom de Compagnie du chemin de fer du Nord, du Nord-Ouest et du Sault Sainte-Marie.

5. Un tarif d'entier parcours sera arrêté et convenu entre les locataires et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de temps à autre, pour le transport des marchandises et des voyageurs entre tous les points du chemin de fer Canadien du Pacifique à l'ouest du point de raccordement avec le chemin de fer projété et tous les points des chemins de fer des locataires, et les taux et prix de ce tarif seront partagés (le charriage lorsqu'il sera compris dans le taux, devant être d'abord déduit en faveur de la compagnie qui le fera) sur la base de la distance parcourue, excepté lorsque ce partage deviendrait injuste par suite de ce que l'une des lignes de chemin de fer aurait un bien plus grand nombre de milles de parcours, dans lequel cas la division des taux et prix de transport se fera sur une base juste et équitable, de consentement mutuel, et, à défaut d'entente, par arbitrage. Si les parties peu-

vent s'entendre sur le nomination d'un arbitre unique, il n'y aura qu'un seul arbitre; autrement, chaque partie nommera son arbitre, et les deux arbitres ainsi nommés en choisiront un troisième, et la décision de la majorité sera obligatoire: mais si les deux arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix du troisième, il sera nommé par un des juges de la Haute Cour de Justice de la province de l'Ontario; mais la présente clause n'aura aucun effet à moins que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'ait, dans les six mois à compter de cette date, conclu un contrat avec les locataires, acceptant pour sa part les conditions de cette clause;

Ce qu'elle a fait plus tard:—

Et le dit contrat stipulera que le fret d'entier parcours sera transporté dans des wagons d'entier parcours sans transbordements, de la manière et aux conditions ordinaires entre les chemins de fer en correspondance; et dans le but de faciliter et développer les affaires des deux parties, il pourvoira aussi à ce qu'il soit fait, de temps à autre, par arrangement mutuel, une correspondance exacte et convenable des trains, aux points de jonction, pour les voyageurs d'entiers parcours;

Ce qu'elle n'a pas fait et ce qu'elle ne fait pas.

En tenant compte des correspondances des chemins de fer des deux compagnies avec les autres lignes qui s'y raccorderont, et aussi pour l'expédition des chars-dortoirs d'entier parcours pour ce transport, et que ces trains de correspondance seront conduits par les locataires sur leurs propres chemins de fer et sur le dit chemin de fer loué, et par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur son propre chemin de fer avec toute l'expédition voulue et raisonnable, et que chaque compagnie expédiera le fret qu'elles échangeront entre elles avec toute la célérité ordinairement apportée dans l'expédition du fret d'entier parcours par les lignes de chemin de fer en correspondance.

6. Dans le but d'assurer le libre échange du trafic à destination ou venant du chemin de fer à construire, entre les chemins de fer des locataires et les chemins de fer en correspondance avec lui, en tant que cet échange sera sous le contrôle des locataires, le dit bail stipulera aussi que dans le cas où le parlement du Canada serait, en aucun temps de l'année, d'avis que le trafic du réseau de chemins de fer des locataires venant ou à destination du chemin de fer projeté, et échangé avec des lignes en correspondance avec le réseau de chemin de fer des locataires, n'est pas ainsi échangé sans préférence ou désavantage pour aucune de ces correspondances, alors étant de cet avis, le parlement du Canada pourra, s'il le juge à propos, ré-ilier le dit bail et prendre possession du dit chemin de fer, libre de toute redevance, en se chargeant des dettes en obligations ou débentures de la compagnie bailleresse, jusqu'à concurrence de huit mille piastres par mille du chemin de fer, et sur paiement de telle autre somme d'argent en sus de la dite dette de huit mille piastres d'obligations par mille et de la dite subvention, que pourra alors valoir le dit chemin de fer.....

C'est-à-dire qu'il déduisait les $8,000 par mille de dettes garanties sur obligations et les $12,000 de subvention par mille, et il payait ce que le chemin valait en sus des dites sommes.

....dont la valeur sera établie, dans le cas où le gouvernement et la compagnie ne pourraient s'entendre, par arbitrage, les arbitres devant être nommés, un par le gouvernement et l'autre par la compagnie, et le troisième par les deux arbitres ainsi nommés, et s'il y a désaccord à propos du tiers arbitre, il sera nommé par un des juges en chef de la Haute Cour de Justice de l'Ontario, en vertu des dispositions de l'Acte de judicature de l'Ontario à cet effet, et la sentence ou décision de la majorité sera obligatoire.

7. En considération de ce qui précède et aux termes et conditions ci-dessus mentionnés, Sa Majesté convient d'accorder et par le présent accorde à la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, une subvention de douze mille piastres par mille du dit chemin de fer ainsi à construire, mais ne devant pas excéder en totalité un million trois cent vingt mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada.

Cet arrangement est signé par Adam Brown au nom de la Compagnie de chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest; Charles Tupper, ministre des Chemins de fer, pour le gouvernement du Canada, et A.-P. Bradley, secrétaire. C'est là l'arrangement qui fut alors conclu pour atteindre le but que j'ai mentionné—c'est-à-dire pour faire de cet embranchement une ligne perpétuellement indépendante, que pourraient utiliser les chemins de fer du centre, de l'ouest et du sud-ouest du Canada pour exploiter leur commerce—avec le Manitoba, le Nord-Ouest par voie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais actuellement ces deux compagnies de chemin de fer ne s'accordent plus, et le chemin de fer Canadien du Pacifique fait tout passer son trafic par les lignes qui lui appartiennent, le fret et les bagages venant de Toronto jusqu'à Carleton-Place, endroit situé à 228 milles de cette ville, puis les ramène à North-Bay, distance de 216 milles. Les voyageurs et le fret sont donc obligés de faire 444 milles, tandis que s'ils pouvaient passer par cette ligne de raccordement, comme la chose était convenue, ils ne seraient obligés de faire que 232 milles. C'est le public qui souffre de cette querelle entre ces deux compagnies, et elles ne sont guère disposées à un arrangement. Aucune d'elle n'a nommé d'arbitre, elles n'ont fait aucune tentative raisonnable, autant que j'ai pu m'en assurer, pour régler leurs difficultés.

Je considère donc cette question comme étant suffisamment importante pour justifier le gouvernement de faire une enquête à ce sujet, afin de constater s'il ne devrait pas agir conformément aux pouvoirs qui lui sont accordés par cet acte que j'ai lu, et prendre le contrôle de cette partie du chemin de fer entre Gravenhurst et Callander ou North-Bay, afin que de nouveaux arrangements puissent être conclus, alors si un autre tronçon de chemin de fer était construit de Toronto à Gravenhurst, une distance de 111 milles seulement, le commerce des grandes villes de Toronto, Hamilton et London pourrait se faire sans interruption et sans être soumis aux inconvénients auxquels il est actuellement exposé par suite de difficultés qui existent entre ces deux compagnies. Je prétends que pas une compagnie de chemin de fer n'a le droit d'entraver le trafic du public par suite de ses petites querelles, et à obliger ce même public, sans aucune raison valable, à voyager 212 milles de plus que la distance qu'il a réellement à parcourir. Nous avons accordé à ce chemin de fer un subside de $12,000 par mille, parce que $6,000 par mille n'était pas suffisant, et aussi parce que l'on avait l'intention que ce chemin pût servir à perpétuité de ligne de raccordement pour tous les autres chemins de fer qui pourraient aboutir à l'une ou l'autre de ses extrémités.

Toutes ces garanties n'existent plus réellement et il faut que des mesures soient prises pour remédier à cet état de choses. J'ai remarqué que dans une lettre adressée, il y a quelques jours, par le président du chemin de fer Canadien du Pacifique à la chambre de commerce de Toronto, ce dernier déclarait que le seul moyen de remédier à cela était de construire une autre ligne de Toronto à North-Bay ou à Sudbury. Cette ligne est inutile si le gouvernement fait son devoir, parce qu'il a le droit de prendre possession du dit chemin de fer entre Gravenhurst et North-Bay, et alors si la chose est absolument nécessaire un embranchement pourra être construit de Toronto à Gravenhurst et le réseau sera complet, et le commerce de la grande ville de Toronto auquel nous sommes si vivement intéressés, ne serait pas paralysé par la préférence que le commerce du Manitoba et du Nord-Ouest accorde à

Montréal et aux autres villes de l'est, telle que la chose existe actuellement.

J'appelle l'attention du gouvernement sur cette question avec l'espoir qu'il va la prendre en sérieuse considération, et soit forcer ces compagnies d'avoir recours à un arbitrage pour régler leurs différends, de façon que le commerce de l'Ontario puisse bénéficier de l'avantage de cette distance plus courte que nous devions avoir lorsque le gouvernement fédéral accorda la forte somme de $12,000 par mille pour construire ce chemin, ou bien décider, si dans les circonstances, il n'est pas à propos pour le gouvernement de prendre possession du chemin et de l'exploiter comme un chemin de fer indépendant, et conclure les arrangements que le gouvernement jugera convenables, dans les intérêts du public voyageur et du commerce de l'Ontario.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : J'ai essayé de suivre aussi attentivement que possible, l'honorable député dans les remarques qu'il vient de faire, j'ai compris la conclusion à laquelle il en est arrivé, ainsi que la ligne de conduite que le gouvernement devrait suivre, d'après lui, relativement à cette question. Mais je dois avouer que la question étant nouvelle pour moi, je n'ai pu me rendre un compte exact du contenu des divers articles du statut qu'il a lus, et qui dans son opinion, justifieraient le gouvernement de prendre les mesures qu'il indique. Je ne puis donc pour le moment, lui faire connaître mon opinion sur cette question avant de l'avoir étudiée, et je ne puis lui dire quelle sera la conduite du gouvernement à cet égard qu'après avoir bien compris tous les faits qui s'y rattachent. Pour faciliter la tâche et atteindre encore plus sûrement le but désiré, je suggérerais à l'honorable député de vouloir bien venir me rencontrer à mon bureau, je me ferais alors un plaisir de repasser avec lui tous les détails de cette affaire et nous pourrions discuter ensemble cette question sous tous ses aspects.

CHEMIN DE VOITURES AU YUKON.

Sir CHARLES TUPPER : Avant de passer à l'ordre du jour, M. l'Orateur, je désire poser une question au gouvernement. Je regrette que presque toutes les banquettes ministérielles soient pour ainsi dire dépourvues de leurs occupants. Mais je vois avec plaisir que l'honorable premier ministre vient de prendre son siège, parce qu'il n'y a rien de plus incommode que l'absence des membres du gouvernement durant les séances. Il y a deux questions très importantes et d'urgence sur lesquelles je désire appeler l'attention du gouvernement. L'une se rattache au département de l'Intérieur et l'autre au département des Douanes, et le ministre des Douanes (M. Paterson) de même que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ne sont pas à leurs sièges. Je ne crois pas que ce soit là une conduite de nature à favoriser l'intérêt public.

Mon honorable ami le premier ministre doit se rappeler que j'ai appelé hier l'attention du gouvernement sur une question de la plus grande importance et très urgente. La question de la construction d'un chemin de voiture qui a été annoncée par le département de l'Intérieur et publié sous la signature de M. Ogilvie le 27 janvier dernier. Voici ce que contenait cet avis :

Des steamers de rivières feront le service durant tout l'été, de l'embouchure de la rivière Stikine à Telegraph-Creek. Un chemin de voitures pourvu de moyens de transports nombreux, pourra être utilisé de Telegraph-Creek au lac Teslin, et des steamers feront le service sur le lac et les rivières Hootalinqua, Lewes et Yukon.

Cette question est très importante. J'ai cru que cette clause du contrat avait échappé à l'attention du gouvernement lors de la rédaction du bill qui est actuellement devant la Chambre, et j'en ai fait la remarque à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et voici quelle réponse j'ai obtenu de l'honorable ministre :

Je ne crois pas qu'il y ait eu aucune erreur ou omission de faites dans le contrat, et les renseignements contenus dans le guide officiel seront trouvés exacts.

Est-ce là la réponse que doit donner un ministre de la Couronne au parlement, lorsque l'on appelle son attention sur un fait dans lequel des milliers de personnes sont profondément intéressées? Voyez ce qui a eu lieu l'année dernière sur les routes de Skaguay et de Dyea—quatre milles chevaux ont trouvé la mort dans les passes, les souffrances endurées par les voyageurs et les pertes subies sont incalculables, tout cela par suite du manque de moyens de transports convenables, et voyageurs et animaux durent patauger dans la boue.

Le public a été officiellement informé par le ministère de l'Intérieur qu'il doit y avoir un chemin de roulage construit depuis Telegraph-Creek jusqu'au lac Teslin, et le gouvernement a traité cette question, non pas avec le soin et la courtoisie qu'il doit à chacun des membres de cette Chambre, qui s'adressent à lui d'une manière respectueuse, relativement aux affaires publiques, mais de la façon la plus cavalière, comme on peut le voir en consultant le rapport de la séance d'hier. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), après que le ministre de l'Intérieur eut répondu à ma question, a dit :

Je crois que le ministre de l'Intérieur a omis un détail important dans sa réponse, savoir : si ce chemin doit être construit aux frais du gouvernement ou à ceux des entrepreneurs.

Il est certainement très important de savoir comment cette entreprise, qui doit nécessairement coûter une très forte somme d'argent, doit être exécutée, et s'il a été pris des mesures pour qu'on puisse travailler convenablement à la construction de ce chemin aussitôt que la neige aura disparu et que le chemin à traîneau sera devenu impraticable.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je dois rappeler mon honorable ami à l'ordre. Je n'ai pas d'objection à répondre à toute question qu'on peut me poser, mais à cette phase de l'affaire il ne peut s'engager dans un débat.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne m'engageais pas dans un débat.

M. l'ORATEUR : J'ai peur que l'honorable député ne fasse un discours. J'espère qu'il voudra bien se borner à poser une question.

Sir CHARLES TUPPER : Il m'était impossible d'exposer la gravité de cette affaire à mon très honorable ami en moins de temps. Je ne veux pas empiéter sur la procédure de la Chambre un seul instant ; je veux seulement, dans une matière de la plus grande importance, que le gouvernement condescende à apprendre au parlement s'il a prévu de quelque manière la construction de ce chemin,

et si l'on doit s'occuper de ce chemin d'une façon pratique, ou si, d'ici au premier septembre, date à laquelle on s'attend à voir en exploitation le chemin de fer projeté, il doit se trouver encore dans l'état déplorable qui l'a distingué en dehors de la saison d'hiver. Ceux qui se fient à la déclaration du gouvernement affirmant que ce chemin-là doit être construit, doivent-ils se trouver dans la même position que ceux qui ont entrepris de faire le voyage par là l'an dernier ? Voilà une matière d'importance grave, à laquelle des milliers de gens sont profondément intéressés, et cette matière mérite le respect et la considération du gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis enchanté de voir que l'honorable chef de l'opposition désire stimuler l'expédition des affaires de la Chambre. Il ne m'a pas été donné jusqu'à présent de constater ces dispositions de l'honorable monsieur. Quant à la question qu'il a posée, je regrette que mon honorable collègue, le ministre de l'Intérieur, ait dû nécessairement s'absenter de la Chambre aujourd'hui ; mais je lui signalerai l'affaire, et si l'honorable chef de l'opposition veut bien répéter sa question demain, je suis sûr qu'il obtiendra la réponse qu'il désire.

REGLEMENTS DOUANIERS DES ETATS-UNIS AU FORT-WRANGEL.

Sir CHARLES TUPPER : Sans vouloir nullement mettre obstacle à l'expédition des affaires publiques, je désire, avant l'appel de l'ordre du jour, signaler au ministre des Douanes, que je suis heureux de voir à son siège, une nouvelle très importante publiée dans le *Daily Witness* de Montréal sous le titre de "Nouvelle de Vancouver", datée de Toronto, le 2 mars, et ainsi conçue :

G.-F. Beard, de cette ville, qui organise une brigade de voyageurs pour aller au Klondike, a écrit récemment au ministre des Douanes au sujet de la situation douanière à Fort-Wrangel. Il a reçu une réponse de M. John McDougald, commissaire des douanes, qui déclare comprendre que les douanes des Etats-Unis ne permettent pas encore le transbordement sans droits, à Wrangel, des marchandises canadiennes expédiées à la rivière Stikine.

Si cette nouvelle est exacte, c'est-à-dire que le 2 mars on devait percevoir des droits sur les marchandises canadiennes, voilà un sujet qui requiert l'attention immédiate du ministre des Douanes.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je m'occuperai de l'affaire. Si je comprends bien l'honorable chef de l'opposition, la lettre qu'il mentionne est signée par M. McDougald.

Sir CHARLES TUPPER : C'est ce que dit la nouvelle.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ferai des recherches au sujet de cette affaire.

Sir CHARLES TUPPER : Je ferai parvenir ce journal à l'honorable ministre (M. Paterson).

DEMANDE RELATIVE À CERTAINES NOMINATIONS.

M. GILLIES : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler au très honorable premier ministre un télégramme que je trouve dans les colonnes d'un journal très influent, très répandu et assez exact, c'est-à-dire le *Star*, de Montréal, et qui est ainsi conçu :

QUÉBEC, le 3 mars.—Il circule dans les cercles libéraux la rumeur apparemment sérieuse qu'aussitôt après la session, M. Choquette, M.P., doit être nommé juge à Arthabaska, le juge Lemieux transféré à Sherbrooke, et M. Carroll, M.P., nommé juge en remplacement du juge de Billy, décédé.

A ce propos, comme la nouvelle s'est fort répandue au sujet de l'honorable député de Guysborough qui, dit-on, a frappé à la porte du cabinet, il y a quelque temps....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! L'honorable député (M. Gillies) ne doit pas profiter de mon indulgence pour transgresser les règles de la Chambre. Sans doute, certains articles de journaux, se rapportant aux affaires publiques, sont souvent fort utiles à la Chambre, mais je doute que des articles concernant la position des députés individuellement puissent être cités par un membre de cette Chambre sans que celui-ci en garantisse l'exactitude. Ainsi, quant à la première partie de ses remarques, je ne crois pas que l'honorable député soit tout à fait dans l'ordre. Quant à sa tentative de faire allusion à certain autre membre de cette Chambre, je crains qu'il ne soit hors d'ordre, s'il n'a rien à demander simplement touchant les affaires de la Chambre.

M. GILLIES : J'ai une question à poser au très honorable premier ministre. Je veux savoir quel degré de foi il faut ajouter à la déclaration que j'ai lue, énonçant que deux des membres de cette Chambre doivent être nommés juges ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Si je possédais quelque renseignement à ce sujet, je ne me croirais pas tenu de le fournir à mon honorable ami (M. Gillies). Je dois lui dire que, pour ma part, j'attache fort peu d'importance aux rapports de journaux. En général, les journaux, s'il faut les en croire, sont mieux renseignés que moi-même sur les affaires du gouvernement. Ils publient beaucoup de choses qu'ils attribuent à l'œuvre du gouvernement, ou à ses intentions, que celui-ci n'a pas faites ni prévues. J'ignore, par exemple, que le juge de Billy soit mort....

M. GILLIES : Je ne demande pas cela.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député m'a demandé s'il est vrai que M. Carroll doit être nommé juge en remplacement du juge de Billy. Eh bien ! il nous faut attendre que ce juge descende dans la tombe avant de commencer à discuter quel sera son successeur.

CHEMIN À TRAINEAU DE LA RIVIÈRE STIKINE AU LAC TESLIN.

M. FOSTER : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'ai une question importante à poser. Une bande de voyageurs en route pour le Klondike a passé ici hier, composée en grande partie de gens venant de la ville et du comté que je représente. Ayant pris communication des termes du contrat, et se fiant aux discours des membres du gouvernement, ils sont partis pour la rivière Stikine sous l'impression qu'en arrivant là—vers le 8 ou le 9 mars—ils trou-

veront un chemin complété sur la passe, ainsi que les abris stipulés. Ils ne veulent croire rien autre chose. Ces gens-là seront terriblement désappointés —car n'eussent été les déclarations qu'on a faites dans ce sens, ils auraient pris la route d'Edmonton —si, en arrivant là, ils constatent que le chemin n'est pas terminé. J'ai promis de leur télégraphier si ce chemin sera complété dans le délai mentionné au contrat, et si les abris et les hangars à provisions seront construits suivant que stipulé à ce contrat, et je demanderais à mon très honorable ami de vouloir bien me le dire.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): J'ai tout lieu de croire, mais en réalité je l'ignore, que les entrepreneurs font tous leurs efforts pour compléter ce chemin à traineau vers le 8 mars. Il est tout à fait possible, vu la tactique de l'opposition et les difficultés qu'on leur suscite, qu'ils ne puissent terminer l'entreprise dans le délai prescrit. Voilà tout ce que j'ai à dire.

WHISKY POUR LE KLONDIKE.

M. GUILLET: Je désire signaler au gouvernement une dépêche de la presse associée télégraphiée de Liverpool, annonçant qu'une bande considérable de voyageurs en route pour le Klondike se sont embarqués, pour faire le trajet, sur le vaisseau, *Mamanse*, chargé de 150 tonnes de whisky. Je ne lirai pas la dépêche, mais je demanderai au gouvernement s'il entend laisser admettre ce whisky dans la région du Yukon?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Voilà un autre rapport de journal qui peut reposer sur bien peu de chose en réalité. S'il est vrai que ces messieurs apportent avec eux tant de whisky, je trouve qu'ils se sont plus que précautionnés. Nous attendrons que ce whisky soit arrivé ici, et alors nous saurons ce qu'il faut faire.

CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre continue le débat ajourné sur la motion de M Blair proposant la deuxième lecture du bill (n° 6) demandant la confirmation d'un arrangement intervenu entre Sa Majesté la reine et William Mackenzie et Donald-D. Mann, et constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon canadien.

M. BELL (Pictou): M. l'Orateur, le débat qui dure maintenant depuis quelque temps, et que mon très honorable ami le premier ministre pense, évidemment, se prolonger sans nécessité, a donné lieu à certains incidents de nature à plaire aux membres de la gauche. Je me suis senti des plus heureux, hier et en d'autres occasions, durant ce débat, d'entendre les membres de la droite parler de l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) en termes d'une bienveillance dont ils n'ont pas toujours fait preuve dans leur langage.

Il est parfaitement vrai que certains de ceux qui se sont laissés aller à ces remarques élogieuses, l'ont un peu fait pour déprécier les partisans de l'honorable chef de l'opposition et qu'ils lui ont distribué ces éloges de manière à établir entre lui et ses partisans en contraste fort désavantageux pour ces derniers. Malgré tout, cependant, nous sommes enchantés de constater que les partisans du gouvernement reconnaissent maintenant que dans le chef de l'opposition nous possédons un homme d'Etat, un grand homme d'Etat.

M. GIBSON: Le meilleur homme de la bande.

M. BELL (Pictou): J'entends quelqu'un dire: "Le meilleur homme de la bande." Je suis heureux de l'entendre dire cela, car en certaines occasions je crois l'avoir entendu faire des remarques dans un sens différent, de nature plutôt désobligeante. Et comme je ne peux croire que le chef de l'opposition s'est beaucoup modifié dans un intervalle aussi court, je suis content de pouvoir complimenter l'honorable député (M. Wilson) de ce qu'il se décide à mieux apprécier le caractère et la destinction du chef de la gauche.

La question de pourvoir le Yukon de communications par chemin de fer est discutée en grande partie en cette Chambre relativement à une ou deux impressions que l'on maintient. La justification que le gouvernement s'est arrogée, ou qu'il a cherché à s'arroger, quant à lui-même, quant au contrat et quant à la route qu'il a choisie, roule en grande partie sur une ou deux questions, ou, pourrais-je dire plus justement peut-être sur une ou deux impressions, qu'on pourrait appeler impressions populaires.

L'opportunité de l'action du gouvernement et la sagesse du choix qu'il a fait de la route sont grandement subordonnées, d'après lui, au degré de l'affluence qu'il pouvait raisonnablement prévoir dans le Yukon, à l'époque où il pouvait s'attendre à voir cette affluence se produire, et à la date à laquelle, pour la première fois, il a appris que le chose devait vraisemblement arriver.

La date de l'origine de cette question du Yukon, l'époque où l'on a commencé à s'intéresser à cette région, peut assez exactement se fixer. Je pense que c'est le 15 ou le 16 juillet 1897 que le peuple canadien commença d'abord à constater l'emploi populaire du mot Yukon; il commença certainement alors à entendre prononcer le nom du Klondike. Vers le 15 ou le 16 juillet, à Victoria, il m'arriva accidentellement de rencontrer les membres de la première bande de mineurs qui s'était rendue dans le Yukon, et qui rapportaient de cette région le récit de la richesse étonnante de ces gisements aurifères.

Eh bien! le gouvernement a prétendu qu'il n'avait pu apprendre de bonne heure ces riches découvertes, et qu'il n'était pas parfaitement informé de la probabilité de la grande affluence qui devait se rendre dans le Yukon; mais certainement le 15 ou le 16 juillet dernier le monde commençait à entendre parler du Yukon, et le 18 ou le 19 un officier du gouvernement, l'inspecteur Strickland, revenait à Ottawa et y parvenait probablement vers le 22 du même mois, rapportant de cette région de très intéressants échantillons des pépites qu'on pouvait y trouver, ainsi que des détails précis sur la richesse et sur l'étendue des découvertes qu'il avait constatées dans ce pays de l'or. Et puis, aussitôt que ces découvertes furent connues, vu leur nature étonnante, on en télégraphia la nouvelle dans toutes les parties du monde, du monde, et certainement vers le 18 ou le 19 juillet, partout où le télégraphe distribue les nouvelles dans l'univers, on discutait sur le Yukon ou l'on parlait du Klondike, et l'on commençait à organiser des bandes pour s'y rendre. Dès le 17

juillet on a déclaré, et très exactement, je crois, que toute la population de Seattle était dans un état d'excitation produit par l'idée de se rendre dans le Yukon ; et en réalité, le 17 juillet, un dimanche, si je me trompe, on vit partir de Seattle un vapeur croulant sous le poids des voyageurs se rendant dans le Yukon, pour y chercher fortune dans les mines d'or.

Maintenant, la question qui intéresse à un si haut degré le pays en ce moment—car c'est celle dont la solution doit déterminer si le gouvernement est dans la bonne voie ou non,—la question qu'on devait décider d'abord, c'est celle-ci, savoir : où se trouve la région aurifère du Yukon ? Celle qui s'impose ensuite est celle-ci, savoir : comment peut-on parvenir dans le Yukon ? Telles sont les deux questions que le gouvernement a considérées lorsqu'il a adopté sa décision au sujet de la route qu'il a choisie pour se rendre dans cette région.

La région aurifère du Yukon, comme presque tout le monde, probablement, le sait maintenant, est située, près de la frontière internationale, vers le 64me parallèle de latitude nord, et les gisements aurifères s'étendent, autant qu'on peut le dire, du côté sud, jusque dans le voisinage du lac Teslin, quelque part, ou jusqu'à environ le 56me parallèle de lattitude nord. Elle se déploie parallèlement à l'océan Pacifique, en s'en tenant éloignée d'une distance variant de 100 à 200 milles. Le trait particulier de la localité, celui qui en a fait une question embarrassante pour le pays, c'est la manière dont on peut y parvenir ; et la difficulté éprouvée par le gouvernement, peut-être, dans la décision de la meilleure route par où faire passer son chemin de fer, consiste dans le fait que la frontière, c'est-à-dire la côte de l'océan Pacifique, sur presque toute la longueur de la région, ne fait pas partie du territoire britannique, mais qu'elle est occupée par les Etats-Unis. Mais quand les gens commencèrent à se dire : "Comment pouvons-nous nous rendre dans le Yukon ?" nous commençâmes à entendre prononcer les noms de Saint-Michel, de Juneau, de Dyea, de Skaguay, noms aujourd'hui bien connus dans le monde entier, mais dont il n'était pas alors question en dehors du voisinage des lieux qu'ils désignent.

Il fut immédiatement découvert par ceux qui songeaient à aller dans le Yukon qu'il y avait deux espèces de routes, ou plutôt qu'il y avait une seule route existant entièrement par elle-même, savoir : la route par voie de Saint-Michel, à l'embouchure du Yukon, en se rendant jusque-là par vapeur océanique, puis en remontant ce fleuve sur un parcours de 2,000 milles pour atteindre le territoire canadien, ce qui constitue un voyage de 4,000 milles ou à peu près. Les autres routes sont celles par voie de Dyea et Skaguay, ou par Juneau, par le Goulet de Taku et par la rivière Stikine. Le caractère de ces routes est absolument le même. Par chacune d'elles la première partie du voyage commence à Victoria ou Vancouver, ou à l'un des ports américains qu'on peut préférer. Puis il faut franchir en traîneaux, ou à pied, cette chaîne de montagnes qui longe la côte, et le voyage était continué, ensuite, par les premiers aventuriers, au moyen d'un système de communications par eau se dirigeant généralement, depuis le lac Teslin, vers le nord ou le nord-est, jusque dans le territoire de l'Alaska.

Maintenant, le gouvernement a proposé un bill pour autoriser la construction d'un chemin de fer, et il l'a fait d'une manière très singulière. Il a fait ce que, à la gauche, nous regardons comme un contrat imprévoyant, et il l'a fait en violation de certains principes qui, a-t-on considéré d'ordinaire, devraient s'appliquer à tous les contrats faits par le gouvernement, c'est-à-dire qu'il a omis de s'assurer les avantages qu'il y aurait obtenus en demandant des soumissions, ou en invitant à concourir autant d'entrepreneurs et de personnes disposées à s'engager dans l'entreprise qu'il était possible d'en trouver, de manière à obtenir l'exécution de cette entreprise à bas prix. Le gouvernement a résolu, dans ce cas-ci, de ne pas agir de la sorte ; et il a tenté de se justifier par toute une variété de raisons, pas très nombreuses, mais qu'il nous faut considérer en détail dans l'examen de ce contrat. La première raison qu'il donne est celle d'urgence. La justification du gouvernement pour conclure ce contrat avec Mackenzie et Mann écait qu'il y avait grande urgence, qu'il était pressé, tellement pressé, qu'il n'était pas libre de prendre les mesures qu'un homme d'affaires ordinaire prendrait, et qu'il lui a fallu conclure un contrat à la hâte.

J'ai lu avec soin les deux discours de la droite qui expliquent cette question. Je parle des discours de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et de l'honorable ministre de l'Intérieur. Le premier s'attendait évidemment à beaucoup d'opposition au sujet du bill. D'après la manière dont il l'a présenté, il est évident qu'il était sous l'impression qu'il ne s'adressait pas à un auditoire sympathique. Tout son discours, c'est clair, constituait une réplique à une critique prévue. Les raisons qu'il a apportées pour induire la Chambre à accepter ce bill sont d'abord l'urgence, ensuite l'avantage, par la construction du chemin suivant le tracé choisi par le gouvernement, de posséder une route entièrement canadienne. Après lui, le ministre de l'Intérieur a discuté fort longuement le bill. Dans une grande mesure son discours fut consacré, non à l'examen soigneux du bill, non à l'énonciation des raisons pour lesquelles on devrait l'appuyer, mais à faire ressortir, comme justification, le fait que l'urgence du cas obligeait le gouvernement à se départir de la coutume ordinaire de demander des soumissions. En outre, il a appuyé sur le fait que la route suivie est entièrement canadienne. Virtuellement, les raisons apportées en faveur du bill par les membres de la droite, y compris les membres du gouvernement, sont au nombre de deux, savoir, d'abord, qu'il y a fortement urgence et qu'il doit être disposé de l'affaire très expéditivement ; ensuite, que la route choisie est entièrement canadienne.

D'abord, relativement à la question d'urgence, le ministre de l'Intérieur n'a pas fait croire à la Chambre qu'il y eût fort urgence relativement, du moins, à la nécessité de pourvoir au transport d'un très grand nombre de voyageurs, car il a déclaré, en faisant allusion à ce qu'il avait appelé l'affluence probable de peuple en cette contrée, que par "affluence" il entendait parler de centaines d'hommes seulement.

Si c'est là l'opinion que l'honorable ministre s'est formée à l'époque même où le rapport de M. Ogilvie a été rendu public, cette opinion était bien extraordinaire de sa part, car dès le 20 ou le 22 juillet, certainement dès la fin de ce mois, il devait savoir que dans le monde entier on s'intéressait à cette région, et tous ceux qui voyageaient dans le pays n'ignoraient pas qu'il se formait alors dans presque

toutes les villes et presque tous les villages des bandes de voyageurs pour aller dans le Yukon. Du moment même que s'ébruitèrent les découvertes merveilleuses qui furent faites dans le Yukon ou dans les environs, et que la population commença à reconnaître que ces découvertes dépassaient tout ce qu'on avait ouï jusqu'alors, on s'est dit: "Allons-y!" et nécessairement la population du Canada et celle des Etats-Unis discutaient partout la question concernant la meilleure route pour aller dans le Yukon. La question même que le gouvernement canadien avait à décider lorsqu'il se disposa à choisir la route à suivre, était celle que les populations du Canada, des Etats-Unis, ainsi que les hommes d'affaires, pour qui cette question était vitale, avaient déjà décidé à leur égard, savoir: quelle est la meilleure route pour se rendre dans le Yukon?

Eh bien! quelle est la meilleure route?

Adressons-nous à la décision de l'opinion publique. Il est hors de doute que celle-ci a opté pour la route qui passe, non par la rivière Stikine, mais par Dyea. En 1887, lorsque le gouvernement a envoyé M. Dawson visiter cette contrée pour faire un rapport à son sujet, il s'y rendit par voie de Dyea.

Lorsque le lieutenant Schwatka est allé visiter le Yukon, il est passé par Dyea. De même M. Ogilvie, lorsque le gouvernement l'a envoyé dans cette région; et celui-ci déclare, dans son rapport, que virtuellement tous les mineurs se rendant dans le Yukon à cette époque adoptent la voie de Dyea ou passent par le bras de Lynn. Ainsi, cette question a été décidée par des gens des plus intéressés, par des hommes qui voulaient se transporter rapidement dans la région, par ceux qui avaient décidé d'y aller pour faire fortune, par ceux qui avaient besoin d'y parvenir à bon marché, sûrement et rapidement. Tous ces gens-là qui ont décidé de se rendre dans le Yukon, et tous les mineurs qui y sont actuellement, ont décidé, par leurs actes, que la meilleure route est celle qui passe par le bras de Lynn et par le Pas de Dyea.

Alors pourquoi le gouvernement a-t-il décidé de prendre une autre route? et l'on peut se demander s'il a eu tort ou raison. Si l'on peut démontrer que la route choisie n'est pas bonne, les partisans du gouvernement admettront que c'est un terrible argument contre l'adoption du bill. Les seules raisons données en faveur de l'adoption de cette route *via* la Stikine, sont les deux dont j'ai parlé. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a d'abord invoqué la question d'urgence, et le fait que cette route seule pouvait être construite cette année; et en second lieu, il a déclaré, avec le ministre de l'Intérieur, que c'est la seule route toute canadienne. Voilà heureusement des déclarations très explicites. Sont-elles exactes? Certes il ne serait pas difficile pour les membres de cette Chambre de s'assurer si la route *via* la Stikine est la seule qui puisse être construite en 1898, et si c'est la seule route toute canadienne: mais je prétends que ces deux propositions manquent complètement de fondement; l'on ne saurait en démontrer la vérité.

D'après M. Jennings, l'ingénieur du gouvernement, la route *via* la Stikine n'est que de 27 milles plus courte que la route *via* le bras de Lynn.

Il dit que la route *via* Pyramid-Harbour jusqu'à Fort-Selkirk est de 235 milles et l'autre de 208; soit une différence de 27 milles. Le ministre des Chemin de fer et Canaux peut-il se présenter devant le public canadien et tenter de lui faire croire qu'une route de 27 milles plus longue seulement que la route qu'il a choisie ne pourrait être construite en 1898, après avoir admis comme possible la construction d'un chemin de fer par la route de la Stikine? Il ressort de plus des déclarations de M. Hamilton Smith et du rapport de M. Jennings que la route *via* le bras de Lynn, quoique plus longue, est la plus convenable pour la construction d'un chemin de fer.

Dans sa lettre, M. Smith dit, et la chose n'a pas été contredite, que sur la route de Dalton, il n'y a pas de rampe excédant 2 pour 100, ce qui est une pente douce pour un chemin de montagne. D'un autre côté, M. Jennings, dans son rapport, établit que sur la route de la Stikine il y a des rampes de 4 pour 100. D'après les termes du contrat, il y a des rampes de 171 pieds au mille, ce qui équivaut à 3½ pour 100. Un autre fait indiquant la fausseté de la prétention allant à dire que la route de la Stikine est la seule où il soit possible de construire un chemin de fer en 1898, c'est que M. Hamilton Smith, dans sa lettre au gouvernement, offre de construire un chemin *via* le de bras Lynn, en 1898. Le gouvernement aurait pu s'assurer de la position financière de ce monsieur qui, sans doute, eut été prêt à déposer un quart de million pour garantir la construction du chemin cette année. Ces faits détruisent, à mon avis, la raison d'urgence invoquée par le ministre des Chemins de fer et Canaux et le ministre de l'Intérieur. Je crois qu'une juste considération des faits et arguments exposés par les deux côtés de la Chambre établira qu'il n'y a rien de fondé dans cet argument, et que si toutefois il peut être invoqué c'est en faveur de la route *via* Pyramid-Harbour et du Pas de Chilkat. Etudions cette question d'une route toute canadienne. Cette route se terminerait à Pyramid-Harbour, à la mer, et aux pieds des Rapides Rinks sur la rivière Yukon, dans l'intérieur. Tout le monde admet qu'une route toute canadienne est une route dont le parcours entier et les termini sont sur le territoire canadien, et si le gouvernement recommande une route toute canadienne, il lui faut se soumettre à ces conditions.

Faisons un rapprochement entre ces deux lignes; celle du Pas de Chilkat, proposée par M. Hamilton Smith, et celle de la Stikine préconisée par le gouvernement. Nous savons que le terminus nord de ces deux lignes est sur le territoire britannique; mais où se trouve le terminus sud? Il est reconnu que le terminus du chemin de fer de la Stikine est à Wrangel, sur le territoire américain. Quant au terminus de la route *via* le Pas de Chilkat, à Pyramid-Harbour, c'est une question en litige que j'espère voir décider en faveur des prétentions anglaises. Lorsque la délimitation des frontières sera réglée, on constatera que Pyramid-Harbour se trouve sur le territoire canadien; ce n'est qu'une juste interprétation du traité. Dans ce cas, la route du Pas de Chilkat serait toute canadienne, tandis que la route de la Stikine—par sa navigation sur la Stikine—ne peut être une route toute canadienne pour la raison qu'il faut transborder les marchandises à Wrangel et se soumettre aux règlements américains. Mais il y a d'autres choses à considérer, si nous admettons qu'il est du devoir du gouvernement de construire un chemin depuis les côtes du Pacifique jusqu'au district du Yukon.

Une autre raison invoquée par le gouvernement en faveur de la construction de ce chemin, c'est que

pour ces communications l'on prévindra de sérieux désastres que pourraient causer des émeutes et la famine. Il m'a fait plaisir d'entendre mon ami d'Alberta (M. Oliver) traiter cette question. Pour ce qui est des émeutes et de l'effusion de sang, le peuple canadien peut regarder avec satisfaction l'histoire du développement des intérêts miniers dans le Nord-Ouest canadien et la Colombie anglaise. Nulle part au Canada la loi n'a été mieux respectée que dans les districts miniers de la Colombie anglaise. A Rossland, une ville bâtie en quelques jours et peuplée d'un grand nombre d'individus des plus indisciplinés de la frontière, ne venant pas seulement du Canada, mais aussi des Etats-Unis, il n'y a eu aucun désordre. Il a été démontrée partout qu'un ou deux fonctionnaires appuyés de l'autorité du gouvernement canadien suffisaient pour maintenir l'ordre même parmi la population la plus indisciplinée.

Les membres de la droite nous ont longuement parlé de la nécessité urgente de construire ce chemin, et le pays est appelé à le construire à grands frais, parce que, dit-on, s'il n'est pas construit la population là-bas est exposée à mourir de faim. Voilà une déclaration extraordinaire et qui a été parfaitement réfutée par deux orateurs de la droite, l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) et l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford). Naturellement, dit l'honorable député d'Alberta, si les gens rendus au Yukon, constatent qu'il n'y a pas assez de provisions, ils reviendront. L'autre honorable monsieur, qui semble attacher beaucoup d'importance à son opinion, nous dit que si 50,000 personner vontau Yukon cet été 49,000 en reviendront l'automne prochain. Cela règle la question de famine et de misère. Je crois, M. l'Orateur, que nous devons laisser à ceux qui vont au Yukon le soin d'apporter leurs provisions. Nous avons à Montréal 300,000 habitants qui sont nourris chaque jour sans l'intervention du gouvernement. Ils ont tout ce qu'il leur faut, car ce sont des gens d'affaires, et nous pouvons en toute sûreté laisser aux négociants de la Colombie anglaise, ou ceux de l'extrême nord le soin d'approvisionner tous ceux qui ont de l'argent. Il y a, depuis des années, deux compagnies importantes faisant affaires dans le Yukon, l'*Alaskan* et la *North American Transportation and Trading Companies* qui peuvent fournir des approvisionnements à tous ceux qui ont le moyen de les payer.

Dès les premiers temps de la découverte de l'or dans cette région, la question d'alimentation a été soulevée et quelques-uns craignaient la famine. L'an dernier, j'avais l'occasion de demander au commissaire de la Compagnie de la Baie d'Hudson, à Winnipeg, si ce danger était à craindre dans le Yukon. Ce monsieur, riant de cette idée, me dit que sa compagnie était bien organisée et pouvait approvisionner tout le monde dans ce district.

Laissons maintenant de côté ces questions d'urgence, de danger de famine et de route toute canadienne et voyons si le gouvernement a choisi la meilleure route.

La route de Victoria *via* la Stikine jusqu'à Dawson est de 1,770 milles, si nous pouvons nous fier aux chiffres publiés, et, sur ce parcours, 770 milles, ou 45 pour 100, de navigation. La route *via* Pyramid-Harbour est de 1,370 milles, dont 900 milles, ou environ 70 pour 100 de navigation. J'aimerais savoir si l'homme qui se propose d'aller au Yukon préférerait expédier ses provisions par une route de 1,770 milles, dont 770 milles seulement par eau et 1,000 milles par tramway (un tramway étroit et mal équipé), ou s'il préférerait une route de 900 milles par mer et 470 seulement par rivière et voie ferrée. Quelle route choisirait-il? Pour faire comme le public, il choisirait évidemment la route *via* le Pas de Chilkat. Dans ce cas, il aurait l'avantage de voyager à bon marché et avec confort sur un steamer bien équipé.

S'il adoptait le projet de M. Hamilton Smith, le gouvernement aurait, non pas un tramway, mais un chemin de première classe de 288 milles jusqu'à un point de raccordement avec la navigation pour des bateaux tirant au moins cinq pieds d'eau.

A Pyramid-Harbour, le terminus océanique du Pas de Chilkat, il y a eau profonde et des facilités de débarquement pour les gros steamers comme dans les ports océaniques du Canada et plus grandes qu'à New-York. La même chose pourrait se pratiquer à l'autre extrémité du chemin, à la rivière, où il y a 5 pieds d'eau. Les bateaux pourraient venir près des quais où les trains déposeraient les voyageurs et le fret.

Voyons si M. Hamilton Smith a raison lorsqu'il dit qu'aucun capitaliste anglais désireux de faire un placement avantageux ne considérerait un instant la route *via* la Stikine comparée à celle *via* Pyramid-Harbour et du Pas de Chilkat. S'il devait y avoir de la concurrence entre ces deux routes pour le commerce dans ce district quelles chances aurait cette route de la Stikine? Il faudrait nécessairement transporter les voyageurs et le fret aux mêmes taux, et comment alors pourrait-on réaliser des bénéfices sur une route de 400 milles plus longue et comprenant cinq transbordement au lieu de quatre sur l'autre, ces transbordements augmentent beaucoup les dépenses.

C'est assurément une question très intéressante pour les gens de l'est du Canada. Un homme de l'est qui veut se rendre au Yukon doit d'abord prendre un chemin de fer transcontinental, puis, à Vancouver ou à Victoria le steamer océanique pour prendre à Wrangel, s'il suit cette route, un bateau de rivière pour le chemin de fer jusqu'au lac Teslin et là un nouveau bateau de rivière. Après cela, il court le risque d'avoir à faire un ou plusieurs portages en descendant la rivière Hootalinqua.

Il y a ainsi cinq transbordements au lieu de quatre sur l'autre route où l'on évite la difficulté des portages. Dans ce cas pourquoi demander au pays de construire ce chemin *via* la Stikine? Ce chemin n'est pas d'une nécessité d'urgence. D'après le contrat soumis à la Chambre nous savons que ce chemin ne peut être construit pour le mois de septembre prochain. La question d'urgence, c'est le commerce pressant dans le moment. Rien ne presse de s'occuper du commerce de 1899. Le prétexte d'urgence aurait sa raison d'être, si nous devions nous occuper du commerce de 1898 qui, nous dit-on, ne peut être fait par ce chemin. Pourquoi alors choisir la plus mauvaise route? Le ministre des Chemins de fer et Canaux ou le ministre de l'Intérieur ont-il expliqué pour quelle raison l'on demandait au pays de payer un prix reconnu libéral pour la plus mauvaise route? Les honorables députés ont-ils expliqué d'une manière satisfaisante pourquoi, en vertu du pouvoir accordé par l'article touchant le monopole, il mettrait les Américains et les Canadiens dans l'obligation de se rendre au Yukon par la route la plus coûteuse, la plus dangereuse, et sous tous les rapports la plus

mauvaise? A-t-on donné des raisons pour cela? Je maintiens que non.

Il y a une autre raison qui demande peut-être considération, et c'est peut-être la moins soutenable quand on vient à l'étudier. C'est que le gouvernement désire garder pour le Canada le trafic du Yukon. Comment cela? En forçant le commerce à passer, autant que possible, par la Stikine, la route la plus lente, la plus dangereuse et la plus coûteuse.

C'est un fait reconnu que le cours du commerce suit beaucoup le cours des rivières.

Vous ne pouvez pas plus faire suivre au commerce un cours peu profitable que vous ne pouvez faire remonter le courant vers sa source. Le commerce suit naturellement le courant le plus avantageux. Plus vous rendrez votre commerce facile plus vous ferez d'affaires. Ainsi, comment le gouvernement canadien va-t-il conserver le commerce du Yukon pour le Canada, en lui faisant suivre une route de 400 milles plus longue, au moins deux fois aussi coûteuse, comme l'a dit l'honorable député d'York (M. Foster), une route qui n'est ouverte que cinq mois dans l'année, au lieu d'une route plus courte, plus commode et qui est ouverte toute l'année? Voilà une énigme que je désirerais voir expliquer par quelque membre du gouvernement. Si, au lieu de la plus mauvaise route, nous avions la plus courte, la plus avantageuse et sous tous les rapports la meilleure, et si au lieu d'être la propriété d'une compagnie, elle appartenait au gouvernement, comment cela contribuerait-il à retenir pour le Canada le commerce du Yukon? Le gouvernement n'a pas expliqué cela, et je crois que le public serait heureux d'avoir une explication. On ne saurait douter de l'échange de procédés courtois entre les Etats-Unis et le Canada. Les deux pays s'accordent le privilège de transit, pour faciliter le commerce, et sous plusieurs autres rapports nous jouissons de relations amicales avec les Etats-Unis. Nous voyons parfois dans leurs journaux des rapports à sensation et alarmants, et la chose se voit également dans nos journaux; mais à mon avis, rien ne justifie ces rapports et nos relations amicales ne sont pas en danger. Or si nous avions la meilleure route au Yukon, comment pourrions-nous empêcher le peuple américain de s'en servir?

Quels sont ceux qui font aujourd'hui concurrence aux Canadiens dans le commerce du Yukon? Ne sont-ce pas les Américains des Etats du nord et du nord-ouest? Ils sont en position de venir nous dire: nous voulons passer nos marchandises en entrepôt par la route de Stikine.

Supposons que ce soit la meilleure route et que nous soyons obligés de leur permettre d'y passer leurs marchandises, ils jouiront ainsi de tous les avantages et de toutes les facilités que le gouvernement canadien aura créés avec nos propres deniers, puisque nous ne pouvons pas leur refuser de jouir de ces droits, en commun avec nous.

Comment peut-on prétendre sérieusement que la principale raison pour construire ce chemin par la route de la Stikine, est de conserver le commerce du Yukon pour les Canadiens et leur donner l'avantage sur leurs concurrents américains? Cette prétention est déraisonnable et insoutenable.

Avec les droits de douanes, tels qu'ils sont repartis actuellement, les états du nord-ouest sont en position d'éliminer les Canadiens du Yukon sur beaucoup de choses. Prenons par exemple, les produits alimentaires et surtout la nourriture pour les animaux—les produits volumineux dont il se fera un grand commerce — et dans quelle position nous trouverons-nous vis-à-vis nos voisins? Les produits canadiens devront être pris de ce côté des montagnes Rocheuses; il nous faudra leur faire traverser les montagnes et les transporter sur une distance de 600 à 800 milles pour atteindre la côte; de là ils seront mis sur des navires à destination de Fort-Wrangel, où il faudra les transborder de nouveau pour remonter la rivière Stikine, et à Telegraph-Creek, il y aura un nouveau transbordement pour atteindre le lac Teslin, et il y aura peut-être un portage avant d'arriver à Dawson-City. Comment veut-on faire venir ces produits volumineux de si grandes distances, dans des conditions si désavantageuses, et lutter avec des gens qui expédient leurs produits directement de la côte du Pacifique?

Les droits qui ont été imposés à la dernière session, nous permettront-ils de retenir ce commerce? Je ne le crois pas. Le droit sur la farine est de 60 cents par baril de 200 livres. M. Jennings évalue le coût du transport de la farine et de toutes autres marchandises par la route Stikine-Teslin, à 9 cent la livre, soit $18 le baril, plus 60 cents de droit. Sur les fèves, le droit est de 15 cents le boisseau ou ¾ de cent par livre. Voilà des produits qui seront d'une grande consommation dans le Yukon, et le droit ne comptera pour rien, comparé aux énormes frais de transport. Le maïs ne paie aucun droit, et les gens d'Edmonton n'auront pas la moindre chance d'envoyer leurs céréales au Yukon; ils ne pourront même pas lutter contre leurs rivaux. Le droit sur le foin est de $2 par tonne, soit un dixième de cent par livre. Quelle protection nous donnera un droit d'un dixième de cent par livre sur un article qui doit être transporté à raison de plusieurs cents par livre? Aucune. Il sera plus avantageux pour les consommateurs du Yukon d'acheter aux Etats-Unis et de payer les droits que de prendre des produits canadiens qu'il faudra faire venir de l'autre côté des montagnes Rocheuses, jusqu'à la côte du Pacifique—car la Colombie anglaise ne produit pas assez pour sa propre consommation—et de là les transborder pour les expédier au Yukon.

Il est donc insensé de prétendre que cette route va conserver ce commerce aux Canadiens. Si elle pouvait avoir ce résultat, je m'en réjouirais, mais rien ne nous permet d'y croire; tout, au contraire, nous démontre que cet argument, comme tous les autres de la droite, est futile et faux.

Au cours de cette discussion, il a été beaucoup question des traités, et à ce propos on ne s'est guère gêné pour jeter le blâme sur un homme d'Etat éminent, malheureusement décédé. Ces traités ont été disséqués; et on a consacré beaucoup de talent, de connaissances et de temps à les discuter, et avec quel résultat? Je suis convaincu que pour la masse de la population, ces traités ne comptent pour rien du tout dans la question. Quelle que soit la source de nos droits, ils sont indiscutables. Nous avons le droit de navigation sur les rivières Yukon et Stikine. On a prétendu qu'on pourrait nous créer des difficultés à propos du transbordement à l'embouchure de la Stikine. Je ne vois pas comment cela pourrait être possible. La position est exactement la même à l'entrée du Yukon. Notre droit de navigation sur la rivière Yukon, est absolument le même, et provient de la même source, que notre droit de navigation sur la Stikine. Sur le Yukon, le gouvernement des Etats-Unis a désigné Saint-

M. BELL (Pictou).

Michel, comme port de transbordement et les transbordements s'y font régulièrement et continuellement et il n'est pas question de nous priver de ce droit. Nous jouirons des mêmes droits et privilèges, sans molestation et sans intervention à Fort-Wrangel. A l'heure qu'il est, nous avons à Dyea et à Skaguay, les mêmes facilités de transit en entrepôt qu'à Boston et Portland. Le fait est qu'en vertu des traités nous jouissons des mêmes privilèges de transit dans les ports du Pacifique, que dans les ports de l'Atlantique, pour expédier nos marchandises à travers le territoire américain, tout comme les Américains lorsqu'ils franchissent notre propre territoire. Tout le temps qu'on a employé à discuter les obstacles ou les inconvénients qui pourraient nous être suscités sous ce rapport, a été du temps perdu. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, nos droits ne sont nullement en cause et sont parfaitement définis. Jusqu'à présent nous en avons toujours eu la libre jouissance, et il n'est pas probable que nous soyons molestés.

Je désire maintenant traiter un peu plus au long une question ayant trait à la route nationale, et sur laquelle ont fortement appuyé certains orateurs qui ont pris la parole en faveur du bill; c'est la question des privilèges dont nous jouissons relativement au transport des marchandises à travers le territoire des Etats-Unis. S'il y a quelque chose à gagner en établissant une route nationale, s'il est de l'intérêt du peuple canadien d'accorder dans ce but une généreuse subvention en terres ou en argent, assurément, il devrait être possible aux honorables députés de la droite de nous démontrer où se trouve cet avantage. A quel point de vue nous est-il avantageux d'établir une route passant entièrement sur le territoire canadien ?

M. PRIOR: L'avantage sera pour la côte du Pacifique.

M. BELL : Je préférerais que la réponse me vint de l'autre côté de la Chambre. L'honorable député prendra sans doute la parole au cours du débat et il pourra me démontrer où se trouve cet avantage, mais je dois lui avouer que jusqu'ici je suis dans les plus profondes ténèbres à cet égard. En ce moment, je ne saurais voir quel avantage le peuple canadien va retirer de cette dépense insensée, effectuée pour la construction d'un chemin de fer, afin d'établir une route nationale. Nous avons déjà une route nationale, par voie de l'Intercolonial jusqu'à Halifax, mais le trafic de ce chemin est fort peu considérable. Ce chemin de fer a été construit pour des raisons militaires et il n'offre aucun avantage aux provinces de l'Atlantique, quelque avantageux que puisse être aux habitants de la côte du Pacifique l'établissement d'une route entièrement canadienne partant du Pacifique. Il n'y a aucun doute que le chemin de fer Intercolonial donnerait des résultats plus rémunérateurs au point de vue commercial, s'il ne passait pas entièrement à travers le territoire canadien. Il serait alors en mesure de soutenir la concurrence du chemin de fer Canadien du Pacifique ; il pourrait faire des affaires avec les villes du littoral de l'Atlantique et transporter le fret de l'ouest. Précisément parce que c'est une route toute canadienne, ce chemin de fer ne donne pas de profits. C'est une route d'absolue nécessité, qui a coûté cher au pays et sans laquelle la Canada n'existerait pas ; mais, comme route commerciale, c'est un fiasco. Affirmer que le pays doit payer un prix insensé pour un chemin de fer, parce que c'est une route toute canadienne, voilà, à mes yeux, une idée tout à fait surannée.

M. DAVIN : Et ajoutons, surtout lorsque nous n'obtenons pas une route toute canadienne.

M. BELL (Pictou) : En outre, comme le fait observer l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, ce n'est pas une route canadienne. Voyons maintenant l'avantage que nous assurerait la construction de ce chemin. Nous avons actuellement le droit de pénétrer dans le bras de Lynn, parce que c'est un bras de mer, mais nous n'avons pas le droit de remonter la rivière Stikine, parce que c'est une rivière. Nous avons bien droit de pénétrer dans les ports au fond du bras de Lynn, parce que nous pouvons les atteindre par voie de navigation maritime. Mais, rendus là, nous touchons au territoire des Etats-Unis. Que nous reste-t-il à faire, alors ? Tout ce qu'il reste à faire à celui qui veut transporter des marchandises, est de payer au percepteur les droits de la douane des Etats-Unis et de se faire donner un reçu. Puis il n'y a qu'à poursuivre sa route à travers le territoire canadien, jusqu'à ce qu'il atteigne le bureau de douane canadien, au point de partage, et là son argent lui est remboursé par le gouvernement canadien. On ne lui crée pas d'embarras ; on lui facilite la transaction de ses affaires et il s'en tire à meilleur marché, parce que c'est une meilleure route à suivre. En ce qui concerne le caractère national de cette route, je ne vois donc pas pourquoi nous sortirions du sentier ordinaire, n'envisager la chose qu'au point de vue des intérêts financiers du peuple canadien.

Il est une autre question qu'il est juste d'aborder, en dépit de ce que peuvent penser quelques-uns, car elle intéresse un grand nombre de mes honorables collègues. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) l'a discutée ici même et j'ai été fort heureux de l'entendre se prononcer si carrément à ce sujet. Quels avantages les habitants des territoires à l'est de la Colombie anglaise vont-ils retirer de cette route ? Il se peut, comme l'a fait observer l'honorable député de Victoria (M. Prior), que la Colombie anglaise en bénéficie, mais de quelle utilité sera-t-elle au reste du pays ? Ainsi, quel profit les commettants de l'honorable député d'Alberta vont-ils en retirer ? Cet honorable député demeure à une distance de six à sept cents milles de la côte du Pacifique.

Mais, à mesure qu'on s'éloigne, à l'est de la Colombie anglaise, vers la partie du pays où nous demeurons pour la plupart, l'avantage à retirer de ce chemin de fer diminue de plus en plus et devient pour ainsi dire infinitésimal, microscopique, problématique, invisible à l'œil nu, relativement aux provinces de l'est. Voici donc la situation : le gouvernement canadien est en frais de construire un chemin de fer par la route la plus dispendieuse, route dont le commerce de la Colombie anglaise, à mon avis, ne pourra jamais retirer davantage, et dont le reste du Canada ne bénéficiera pas le moins du monde. Pourquoi donc, en pareilles circonstances, le gouvernement irait-il payer pour la construction de ce chemin un prix réellement exorbitant, de l'aveu de tous ? Pourquoi irions-nous donc voter une subvention de 3,750,000 acres de

terres situées dans la région minière censée la plus riche du monde entier, pour la construction d'un chemin dont personne ne bénéficiera et dont le tracé est mal fixé.

Quelle raison le gouvernement allègue-t-il à l'appui de la proposition qu'il nous demande de sanctionner par notre vote? Il existe une route qu'on pourrait choisir, s'il était absolument nécessaire de faire un chemin de fer pour pénétrer jusqu'au Yukon. A mon avis, toutefois, on n'a pas démontré cette nécessité ; car, s'il faut en croire l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford), ceux qui se rendent dans ce pays auront peut-être à s'en repentir ; sur les 50,000 qui vont aller au Klondike cet été, il y en a 49,000 qui seront bien aises d'en revenir l'automne prochain.

La vie des mineurs sera en danger dans ce pays, nous affirme-t-on, et il est possible qu'il y ait effusion de sang, révolte et qu'il s'y commette des crimes, choses dont je n'admets point la probabilité. Toutefois, s'il faut prévenir ces désordres, pourquoi, en construisant ce chemin de fer, ne pas adopter dès maintenant le tracé qu'il faudra suivre plus tard, et qui aiderait davantage au développement du Canada, encouragerait la colonisation, en passant à travers un territoire fertile, pour se rendre au Yukon? En suivant le tracé que je préconise, il deviendrait possible aux habitants des vieilles provinces du Canada d'accaparer le commerce de ce pays. Quel est le tracé qui nous assurerait ces avantages?

Il n'y a qu'une seule route et c'est celle d'Edmonton. Il serait possible de la construire maintenant et d'aller ainsi au devant de la dépense que le peuple canadien devra s'imposer à brève échéance. Quand on voyage dans le nord-ouest de la Colombie anglaise, on s'aperçoit bientôt que l'artère de circulation qui rend la colonisation possible, est le raccordement des chemins de fer. Actuellement, il y existe une grande ligne, le chemin de fer canadien du Pacifique, qui passe à travers le pays ; et, elle a eu pour effet d'ouvrir ce pays à la colonisation sur une étendue de huit ou dix milles de chaque côté de la voie. Pour coloniser la partie nord du pays, il faudrait construire des embranchements ou des routes parallèles. Dans la belle contrée où se trouvent situés Edmonton, et plus à l'est, Prince-Albert, et s'étend jusqu'au pied des montagnes Rocheuses, il se rencontre des pâturages et des terres agricoles en abondance. Il faudra, tôt ou tard, que l'on ouvre ce pays à la colonisation au moyen d'un chemin de fer, si l'on veut qu'il se remplisse de travailleurs, de contribuables, qui nous aideront à supporter les fardeaux publics. Pourquoi ne pas entreprendre ce chemin maintenant? S'il nous faut donner 3,750,000 acres, soit à $2 l'acre, $7,500,000, pour construire un chemin de fer destiné à relier la côte de la Colombie anglaise avec le territoire du Yukon, chemin qui ne desservira qu'une infime partie du peuple canadien, pourquoi ne pas choisir une route à la portée de tout le monde, et par laquelle on pourrait transporter avantageusement tout ce qui vient de l'est? Même s'il n'était pas praticable, en ce moment, d'y construire un chemin de fer, pourquoi ne pas construire un chemin de roulage qu'on pourrait utiliser plus tard pour la construction du chemin de fer? Le coût d'un semblable chemin serait relativement peu élevé, et il remplirait un double but, en ouvrant la route du Yukon et en aidant la colonisation du district au delà d'Edmonton.

M. BELL (Pictou).

Si je ne me trompe, la longueur de cette route ne dépasserait guère 900 mille, pour atteindre les eaux navigables de la rivière Pelly. Je ne connais pas assez le pays pour garantir l'exactitude de ces chiffres, mais je crois mon évaluation assez juste. D'après l'estimation de l'ingénieur du gouvernement, le coût de ce chemin s'élèverait à $1,400 par mille, soit une totalité de $1,260,000.

Un chemin de ce genre, à mon avis, serait d'une grande importance. On pourrait le continuer de façon à ce qu'il pût transporter un grand nombre de voyageurs, même dans le cours de cette année. Il donnerait accès au pays du Yukon, et aiderait à l'établissement et au développement de la belle contrée agricole autour d'Edmonton ; et indubitablement, il faciliterait à ce pays, relativement peu boisé, et où le bois est si cher, l'accès des vastes cantons de terres boisées qui se trouvent au nord-ouest d'Edmonton à proximité des montagnes, et il permettrait en outre, le transport de ce bois sur les marchés étrangers. Si le gouvernement demandait au peuple canadien l'autorisation de construire cette route par Edmonton, au coût d'un million de dollars, ce serait là une proposition raisonnable et pratique ; mais je maintiens qu'il n'est pas raisonnable de proposer de construire au coût de $7,500,000 un pauvre petit tramway, tout à fait insuffisant, et dont le tracé est mal fixé.

M. l'Orateur, il serait inutile de m'étendre longuement sur les différentes clauses du contrat en discussion. Ce sont là des questions de détail, et jusqu'ici, dans le cours de mon argumentation, je me suis efforcé de m'en tenir au fond de la question ; me plaçant aux points de vue larges auxquels il convient de se mettre pour l'étude du bill en deuxième délibération. Il est inutile, à mon sens, de se laisser entraîner à discuter les détails de la mesure à l'étude, car c'est là un travail qu'il nous faudra faire, si toutefois il y a lieu de faire, en comité général de la Chambre, c'est en comité, en effet, que l'opposition peut signaler avec plus d'utilité et d'avantage les défectuosités et les lacunes des différentes parties du contrat. Je me bornerai en ce moment à faire une simple observation.

Admettant que c'est l'intention du gouvernement d'apporter de très fortes restrictions aux pouvoirs qu'il a ccorde aux entrepreneurs dans le choix d'étendues considérables de terrains miniers au Nord-Ouest, je dois dire que la stipulation qui les oblige à choisir 72 milles carrés dans chaque bloc, n'est pas assez rigoureuse pour être de quelque valeur. Cette clause donne aux entrepreneurs le pouvoir de choisir à peu près 81 blocs. Ils peuvent donc choisir des propriété minières de prix, dans 81 localités. Or, se trouve-t-il 81 centres miniers de prix soit au Nord-Ouest, soit dans le district du Yukon? En accordant aux entrepreneurs le pouvoir de choisir 81 blocs, ne leur donne-t-on pas probablement tous les centres miniers importants découverts aujourd'hui tant au Nord-Ouest que dans le district du Yukon? Ne serait-ce pas leur donner, en outre, probablement tous les centres miniers d'importance de la Colombie anglaise? Un seul bloc de ce genre, de trois milles sur six, comprendrait tous les filons de prix connus au Rossland? Si je ne me trompe, toute la zone minière de Rossland dont on a pu constater la valeur dans un seul bloc, de trois milles sur six. Toutes les criques qu'on rencontre dans le district du Yukon, le Klondike, l'Eldorado et autres, d'une valeur reconnue, pourraient rentrer dans un ou deux blocs. A mon avis, cette restric-

tion apportée par le gouvernement aux pouvoirs des entrepreneurs, par le fait qu'elle se limite à 81 blocs, ne suffit pas pour les mettre sur un pied d'égalité avec les mineurs qui s'en vont dans ce pays à la recherche de l'or.

Il est un autre argument, qui, à mon sens, doit peser d'un grand poids auprès des électeurs du pays, quand il s'agit de décider du mérite de la mesure à l'étude ; et c'est un argument que l'honorable député de Charlotte (M. Ganong) a fort bien développé hier soir, quand il a mis en contraste la sévérité outrée des règlements imposés par le gouvernement aux francs-mineurs, et le laxisme, la libéralité exagérée dont il fait preuve à l'égard des entrepreneurs. Obliger le franc-mineur à payer $25 par année pour l'usage d'un terrain aurifère où il puisse faire des fouilles, outre dix pour cent de droit régalien sur l'or qu'il extrait au delà de $2,500, c'est là, à mes yeux, établir une distinction souverainement injuste et déraisonnable au détriment du mineur isolé.

Il me semble également injuste de permettre aux entrepreneurs du chemin de fer de garder leurs terrains miniers sans les exploiter, aussi longtemps qu'ils le jugeront à propos. D'autre part, le franc-mineur, qui n'exploite pas son terrain minier, se voit confisquer, au bout de 72 heures, une propriété sur laquelle il a peut être fait beaucoup de travaux, et qu'il s'est donné beaucoup de peine à acquérir.

Il est un autre aspect de cette question qui me paraît d'un grotesque achevé. A l'époque où ils étaient dans l'opposition, les honorables députés de la droite accusaient sans cesse le parti conservateur d'être favorables aux coalitions commerciales et aux monopoles ; il n'est pas un sujet sur lequel ils se soient davantage mis en frais d'éloquence persuasive et touchante, et sur lequel ils aient insisté avec plus de ténacité. Aux dernières élections, ils créèrent un mot, pour exprimer tout le mépris que leur inspirait la prétendue alliance du parti conservateur avec ces monopoleurs ; mais ce mot *Combinéster*, créé pour les besoins de la lutte, le parti libéral n'en fit usage que pendant les élections, n'en ayant plus désormais besoin. A les entendre, c'était uniquement des politiciens et des gouvernements libéraux, que les ouvriers pouvaient s'attendre à recevoir justice. Quant aux créateurs de coalitions commerciales, de monopoles, quant aux amis des monopoleurs, toujours prêts à aider les millionnaires, à enrichir davantage le riche, à appauvrir davantage le pauvre, c'est invariablement chez les conservateurs, disait-on, qu'on les trouvait. D'autre part, à l'avènement des libéraux au timon des affaires, prétendaient-ils, le soleil de la prospérité allait se lever et répandre ses bienfaisants rayons sur la classe ouvrière, en même temps qu'il allait renverser, anéantir à tout jamais ces créatures d'une atmosphère malsaine, tous ces monopoleurs et leurs projets habilement conçus. Or qu'arrive-t-il aujourd'hui ? Ce cabinet, composé de ceux-là même qui allaient jadis par tout le pays tonnant contre le monopoleur, se déclarant hautement l'ami de l'ouvrier et ennemis jurés des monopolisateurs, voilà, dis-je, ce même cabinet en train de créer en ce moment le plus gigantesque monopole que le Canada ait jamais vu. Les voilà en frais de donner à deux individus, probablement sinon certainement la moitié des meilleurs terrains de la région aurifère censée la plus riche du monde, et cela, à des conditions qui forment un contraste frappant avec celles régissant le choix d'un claim par le simple citoyen, par le simple travailleur. Voilà une clause du contrat que nombre de députés de la droite, opposés aux monopoles, aux coalitions, aux privilèges exceptionnels, ne trouveront guère de leur goût, tout décidé que soit le gouvernement, pour son compte, à avaler cette clause. Je le demande à mes collègues de droite, à tous ces honnêtes libéraux qui croient sincèrement que les coalitions commerciales sont vicieuses, illégitimes, hostiles à la libre concurrence de tous les citoyens du pays, comment peuvent-ils voter pour un bill contenant de semblables clauses ? Il est possible qu'ils votent pour ce bill, mais alors, cela prouvera au peuple canadien qu'il n'existe pas plus de sincérité dans les rangs du parti libéral qu'il ne s'en trouve parmi ses chefs, qui sont totalement dépourvus de cette qualité.

Disons maintenant quelques mots de la valeur de la concession faite à la compagnie, sujet d'un haut intérêt et qui a été développé par nombre d'orateurs au cours de ce débat. Comme nous l'avons clairement démontré, le gouvernement n'obtient que fort peu de chose en retour de ce qu'il donne. Rappelons-nous que ce chemin de fer est tout ce que le gouvernement reçoit en retour de ce qu'il donne aux entrepreneurs ; et, la chose nous est parfaitement connue, c'est un chemin de fer à voie étroite, un tramway, à rails fort légers et par conséquent de faible équipement, à courbures de faible rayon, à grandes rampes, un chemin, en un mot, de 150 milles de parcours, à peu près de la longueur du chemin de fer de l'Etat, dans la petite province de l'Ile du Prince-Edouard ; et c'est pour la construction de ce chemin de fer que le gouvernement canadien donne un territoire quatre fois plus étendu que toute l'Ile du Prince-Edouard ! Or, je le demande, que diraient les provinces de l'est si le gouvernement venait leur proposer de construire un chemin de fer dans l'Isle du Prince-Edouard et de donner aux entrepreneurs de ce chemin, non seulement l'Isle du Prince-Edouard mais en outre, une étendue trois fois aussi grande, de terres fertiles, qu'ils pourraient choisir à leur gré même dans la province de la Nouvelle-Ecosse ?

Voilà un exemple qui s'applique au contrat à l'étude. Quelle est la valeur de ces 3,750,000 acres ? On a prétendu, à bon droit, qu'elles valaient $7,500,000 ; et il faut se rappeler que le chiffre de 3,750,000 est le minimum. En nous basant sur les calculs de l'ingénieur Jennings qui estime à 165 milles la longueur du chemin, cela donne 4,425,000 acres ; si le chemin a 208 milles de parcours, cela donne au delà de 5,000,000 d'acres ; et par conséquent, en évaluant ces terrains à $2 l'acre, estimation fort modérée, nous arrivons aux chiffres que j'ai plus haut donnés.

Il serait facile à la compagnie d'aller vendre sur les marchés monétaires $2 l'acre le privilège d'exploiter ces terrains. Mais on objecte avec beaucoup d'à propos, que ces terres, à l'heure qu'il est, n'ont pas de valeur connue pour le gouvernement canadien. Elles sont là, cependant, possédant indirectement une grande valeur. Elles attirent l'immigration au pays. Le seul fait que ces terrains miniers sont là inoccupés a probablement attiré plus d'immigrants au pays que les efforts collectifs de tous les agents du ministère n'ont réussi à le faire.

Le fait d'avoir transporté à la compagnie concessionnaire 3,750,000 acres de ces terres, va-t-il stimuler davantage l'immigration ? Pas le moins

du monde. Que le gouvernement passe avec les entrepreneurs un contrat supplémentaire, en vertu duquel les franc-mineurs pourront obtenir les terres de la compagnie à deux ou même trois ou même quatre dollars l'acre, aux conditions imposées par le gouvernement, alors il serait possible que ces terres eussent autant qu'aujourd'hui le pouvoir d'attirer les immigrants.

Ne serait-il pas sage d'essayer de négocier avec les entrepreneurs un contrat stipulant qu'aussitôt que ces terres seront données à bail par la compagnie à des mineurs isolés, la compagnie recevra du gouvernement deux dollars l'acre et même plus ? Ne serait-ce pas là un marché avantageux au Canada ? A l'heure qu'il est, le gouvernement a cédé toutes ces terres ou il est à la veille de le faire, si nous ne réussissons pas à faire rejeter par la Chambre le projet de loi dont elle est saisie, et qui est tout à fait injustifiable.

Il existe une autre objection très sérieuse contre ce projet de loi, mais comme cette thèse a déjà été développée fort au long, je n'ajouterai que quelques mots: c'est que la conduite du gouvernement relativement à la négociation de cette entreprise donne lieu à de graves soupçons. Il a lancé tout à coup comme une bombe dans le public la nouvelle de la négociation de ce contrat. Combien de personnes savaient, avant la fin de ces négociations, que le gouvernement avait entamé des négociations avec les entrepreneurs ?

Une VOIX : Quatre.

M. BELL (Pictou): Environ quatre. Il a été impossible aux capitalistes, intéressés à cette entreprise, et tenant à soumissionner les travaux de ce chemin de fer, de faire ouvrir l'oreille au gouvernement, et de lui faire de proposition ; la conduite du cabinet, en pareilles circonstances, donne donc lieu aux plus graves soupçons, puisqu'il a tenu à faire ces négociations dans l'ombre et le secret, lorsque cela n'était nullement utile. A quoi a-t-il servi au gouvernement, au point de vue des intérêts du Canada, de négocier toute cette affaire dans le plus strict secret ? S'il faut ajouter foi aux paroles du ministre des Chemins de fer et Canaux, il a fait tout son possible pour conclure un marché avantageux au pays ; il a déployé les plus grands efforts, et mis en œuvre toutes les influences pour conclure le marché le plus avantageux possible au Canada. S'il avait réellement à cœur d'obtenir ce résultat, pourquoi donc se priver du plus grand avantage que possède toute personne qui négocie un marché, celui de le soumettre à la concurrence publique ? Puisqu'il voulait faire un marché, pourquoi éliminer toute concurrence ? Avons-nous entendu sortir de la bouche des ministres ou de leurs partisans une seule raison justifiant la conduite du cabinet, en cette circonstance ? Il faut l'avouer cependant, si le cabinet a fait preuve d'une grande imprévoyance en négociant cette entreprise dans le plus profond secret, il a, d'autre part, fait preuve de grande sagesse en gardant un mutisme absolu depuis que l'entreprise est débattue en Chambre.

Quelques-uns de leurs partisans ont tourné tout autour de la question, mais pas une seule voix autorisée parmi eux n'a produit une défense satisfaisante de la conduite tenue par le cabinet en négociant cette entreprise, et l'opposition est parfaitement dans son droit, en dénonçant au tribunal de l'opinion publique, la conduite insensée,

si non criminelle du gouvernement, dans ces circonstances. Si jamais marché soumis au parlement a mérité la condamnation de la Chambre et de la nation, c'est, à coup sûr, celui contenu dans la mesure actuellement soumise à nos délibérations, et qu'on nous demande, en ce moment, d'adopter en deuxième lecture.

M. MARCOTTE : Je ne m'attendais pas d'avoir l'occasion de prendre maintenant la parole sur ce sujet, vu le manque de renseignements français sur la question qui nous occupe, et vu qu'il m'a été impossible de puiser nulle part des informations française complètes sur ce qui fait l'objet de ce débat. Je n'ai pas pu obtenir ces renseignements malgré mes recherches. En premier lieu, j'ai demandé à l'honorable premier ministre s'il se proposait de procurer aux membres de cette Chambre qui parlent la langue française l'avantage de pouvoir étudier dans une traduction le rapport préparé et publié par M. Ogilvie sur la région aurifère du Klondike et du Yukon. L'honorable premier ministre a promis de nous procurer cette traduction française aussitôt que possible ; or, bien qu'il se soit écoulé plus de dix jours depuis que j'ai fait cette demande au chef du gouvernement, nous n'avons pas encore eu cette traduction, du moins elle ne m'est pas encore parvenue. Mais ce n'est pas tant pour moi que je me plains que pour mes compatriotes qui vont se diriger et qui se dirigent aujourd'hui vers le Klondike. Un grand nombre de Canadiens-Français partent pour cette région aurifère, et ils n'ont pas de renseignements suffisants pour les guider.

Je proteste contre un tel état de choses parce qu'il a pour conséquence de priver ces personnes des renseignements qu'elles devraient avoir au moment d'entreprendre un voyage qui, certainement, exige de grandes connaissances sur tout ce qui se rapporte à ce territoire, inconnu au grand nombre, sinon à la totalité de ceux qui s'y en vont.

J'ai essayé ensuite de prendre des renseignements ailleurs dans les *Débats* de la Chambre, et là encore je vois que la version française ne va plus loin que le 14 février. Je constate par là même que le français est beaucoup négligé. J'espère qu'avec un premier ministre français ces choses ne se continueront pas plus longtemps, car je le répète, le rapport de M. Ogilvie est plus important qu'on ne le croit pour la population française, et il est nécessaire de le faire traduire au plus tôt, ce qui devrait être fait à l'heure présente.

Je ne parlerai pas longuement sur le sujet qui est devant la Chambre, car il a été traité avec avec beaucoup de développements, surtout par les honorables membres de ce côté-ci de la Chambre, Leurs discours ont jeté beaucoup de lumière sur tous les points de cette question, et je n'ai aucun doute que cette lumière suffira amplement pour élucider ce sujet et faire comprendre aux honorables membres de l'autre côté les vrais intérêts du pays.

Cette question est importante car elle intéresse non seulement les gens qui se dirigent vers le territoire du Klondike, mais elle intéresse aussi l'opinion publique à un très haut degré.

Le gouvernement a voulu faire quelque chose pour faciliter les moyens de communication avec cette région aurifère ; il a voulu assurer la construction d'un chemin de fer en donnant un contrat à MM. Mann et Mackenzie. Suivant moi, ce contrat pèche sous plusieurs rapports. D'abord, il

sacrifie l'intérêt privé en même temps que l'intérêt général du pays, et il sacrifie aussi les attributions de ce parlement.

Il n'y a aucun doute que l'intérêt privé est sacrifié. Plusieurs personnes souffrent dans leur intérêt privé parce que l'on a fait ce contrat avec messieurs Mann et Mackenzie sans que le gouvernement actuel ait demandé de soumissions. Il n'y a pas de doute que d'autres compagnies solides et solvables auraient évidemment soumissionné pour cette entreprise, et cela aurait été avantageux, non seulement pour elles-mêmes, mais aussi pour le pays en général. Nous voyons aujourd'hui que ces compagnies qui avaient droit à la protection du gouvernement n'ont pas été traitées comme elles auraient dû l'être ; si on se place au point de vue de l'intérêt général. Car il est certain que les intérêts privés ont aussi le droit de compter sur la protection du gouvernement dans des cas comme celui-ci par exemple. Dans cette circonstance-ci on aurait dû leur donner l'avantage de faire prévaloir leur influence et montrer ce qu'elles étaient capables de faire ; cela aurait été en même temps dans les intérêts du public en général. Je crois que ces compagnies devront demander compte au gouvernement actuel pour ne pas les avoir consultées à ce sujet.

Je ne puis voir quelles raisons valables le gouvernement peut apporter pour se justifier de ne pas avoir demandé des soumissions.

Il faut que cette raison soit bien grave, car demander des soumissions pour un gouvernement c'est non seulement un moyen de protéger les intérêts privés mais c'est aussi un excellent moyen pour protéger le Trésor public. En demandant des soumissions, le gouvernement se serait trouvé à l'abri de tout reproche, et le Trésor public aurait été en même temps favorisé par la concurrence des soumissionnaires. Ainsi, je crois qu'il a fallu une raison bien grave, une raison majeure pour avoir engagé les ministres à ne pas demander des soumissions pour un contrat aussi important que celui-ci. Pourtant, chose étrange, on ne nous a pas encore fait connaître cette grave raison et le gouvernement n'a agi que dans l'ombre.

Quelle a été la conséquence de cette décision formelle et calculée de la part du gouvernement de ne pas demander de soumissions ? Il en est résulté que l'on a donné 3,750,000 acres de terrains aurifères dont nous ne connaissons pas exactement la valeur.

Quand ce contrat a-t-il été donné ? Il a été donné dix jours avant la convocation des Chambres. Eh bien ! je prétends que les attributions du parlement ont été méconnues sur ce point. Comment ! on donne des terres publiques, on donne ce que nous avons de plus précieux et cela dix jours avant la convocation des Chambres. Pourquoi a-t-on agi de la sorte ? il n'y a qu'une seule raison qui soit plausible ; c'est qu'on était certain de recevoir l'appui des honorables députés de la droite, advienne que pourra et quelles qu'en soient les conséquences.

M. CHOQUETTE : C'est correct.

M. MARCOTTE : Avec un système comme celui-là, système d'un genre nouveau, qui crée un précédent tout à fait déplorable, je crois que la liberté des honorables députés de la droite se trouve lésée ; je crois qu'elle est entravée par un semblable procédé.

Le gouvernement donne, comme cela, sans soumissions, une partie du domaine public, dont il ne connait pas la valeur. Si ces messieurs de la droite veulent que le gouvernement reste debout, ils sont obligés de le supporter parce que c'est une mesure du gouvernement et ils vont le supporter, j'en ai nul doute. Mais auront-ils fait leur devoir envers leur province et envers leur pays ? Je n'ai nul doute qu'ils vont manquer à leur devoir en accordant un contrat qui, certainement, devrait être rejeté.

Le rôle de la Chambre, M. l'Orateur, le rôle des députés en particulier peut devenir et va devenir si on continue tout à fait inutile sinon nuisible.

M. CHOQUETTE : Les députés de l'opposition.

M. MARCOTTE : Je dirai à l'honorable député qui vient de m'interrompre que s'il veut avancer un petit peu en grade, il devra être le premier à enregistrer son vote en faveur du gouvernement, quand même ce contrat serait dix fois plus mauvais qu'il ne l'est. Lui et ses amis sont obligés de suivre le gouvernement et d'adopter cette mesure, et ils se sont trouvés liés dix jours avant la convocation des Chambres.

Heureusement que nous, députés de la gauche, avons la liberté de le critiquer. Il est vrai que nous sommes dans l'opposition ; mais nous pouvons dire ce que nous en pensons et prendre les moyens nécessaires pour faire modifier ce contrat si nous ne pouvons pas le faire rejeter tout à fait.

M. l'Orateur c'est sacrifier les intérêts généraux du pays que d'accorder 3,750,000 acres de terre à ces contracteurs, terres dont on ne connait pas la valeur ou du moins qu'imparfaitement. Mais si on s'en rapporte aux renseignements donnés par M. Ogilvie, je crois que nous faisons un joli cadeau à MM. Mackenzie et Mann, et je ne doute pas qu'ils aient grande crainte de perdre ce contrat, si par malheur il allait être arrêté quelque part.

J'ai dit aussi que ce contrat sacrifiait les intérêts de la généralité des citoyens. Il a été prouvé ici même par M. Haggart, ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux, que jamais dans aucun pays on avait accordé des subsides en terrains miniers. Je crois que c'est là un fait qui doit attirer notre attention. De plus, jamais on a vu encore une personne donner une propriété dont elle ne connait pas la valeur. Or, si nous connaissons la valeur de la propriété que nous donnons à ces entrepreneurs, nous la connaissons d'après un rapport qui fait voir que cette valeur est vraiment exorbitante, que ces terrains possèdent une richesse extraordinaire.

J'aurais préféré que le gouvernement eut pris l'initiative et se fut chargé lui-même de cette entreprise, plutôt que de la voir donnée à des particuliers à des conditions comme celles qui nous sont soumises. Cette conduite requiert des explications de la part du gouvernement.

Le gouvernement dispose du rouage nécessaire ; avec des employés publics qui sont compétents, avec ses ingénieurs civils, enfin, avec tous les moyens qu'il possède, il aurait pu facilement entreprendre lui-même les travaux nécessités par ce chemin de fer et établir une voie à partir de la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin. Cela aurait certainement été préférable.

Il est vrai que peut-être ces travaux auraient coûté plus cher au pays qu'à une compagnie privée, mais nous n'aurions pas donné, comme on pro-

pose de le faire, notre domaine public, représentant une grande valeur, et nous aurions eu un chemin de fer tout à fait national.

Mais ce n'est pas tout ce que l'on accorde à MM. Mann et Mackenzie. On leur donne beaucoup plus que cela. On leur assure une préférence qui constitue par elle-même une richesse incalculable. On leur accorde le droit exclusif pendant dix ans de faire des embranchements, de construire des lignes télégraphiques et téléphoniques, etc. En un mot on crée un monopole en leur faveur. Si on en croit le rapport de M. Ogilvie, on crée un monopole tellementpuissant que ces messieurs se trouveront a avoir avant longtemps plus de richesses et plus de revenus que le gouvernement lui-même.

Mais ce n'est pas tout. Il y a une injustice criante contre laquelle je dois m'élever de toutes mes forces, et c'est celle-ci : d'après ce contrat le gouvernement impose à cette compagnie l'obligation de ne payer qu'un pour cent sur l'or qu'elle trouvera, tandis que les pauvres mineurs, ceux qui ont découvert le Klondike, qui sont allés explorer cette région depuis 1885, en courant les plus grands périls, seront obligés de payer un droit de dix pour cent. C'est là une injustice criante, une injustice que rien ne saurait excuser. Je le demande, pourquoi en avoir agi ainsi ?

Suivant moi, c'est cette compagnie qui devrait payer dix pour cent, tandis que le mineur canadien, qui a dû abandonner sa femme et ses enfants, et courir les plus grands risques, ne devraient, lui, ne payer qu'un pour cent, ou même rien du tout.

J'ai eu aujourd'hui même l'occasion de rencontrer un homme arrivant du Klondike, et il m'a dit que ce droit de dix pour cent était pour les mineurs une véritable ruine. J'espère que le gouvernement tiendra compte de la position de ces hommes, qu'il tiendra compte de leurs intérêts et supprimera ce droit de dix pour cent que les mineurs canadiens sont obligés de payer aujourd'hui.

Il y a encore un autre fait bien important, c'est celui qui se rapporte à la route choisie. Le tracé que l'or a adopté n'est pas tout à fait recommandable, puisqu'il aboutit sur le territoire américain. D'ailleurs, je vois qu'aujourd'hui même les voyageurs, par suite des moyens de communication facile avec l'Etat de Washington, favorisent déjà largement le commerce de nos voisins de préférence au nôtre. Ceux qui se dirigeront vers cette région continueront à prendre la voie du Grand Tronc et s'en iront à Seattle, dans l'Etat de Washington. Là, ils achèteront leurs provisions avant d'aller prendre la route canadienne. Cela arrivera toujours avec la voie projetée puisqu'elle offrira l'avantage d'arriver sur le territoire américain. Avant de prendre notre voie canadienne, et de cette façon, ils n'auront qu'un seul droit de douane à payer qui sera dans ce cas, le droit canadien.

Le but pour lequel on veut faire cette route est d'accaparer le commerce. Eh bien ! ce but ne sera pas atteint, et pourquoi ? Je le répète, parceque les gens qui iront à Seattle prendront leurs provisions à cetendroit pour se rendre au Klondike. Nous n'aurons qu'une petite part de ce commerce, tandis que les Américains, que mes honorables amis de la droite ont toujours traité avec tant de considération en auront la plus grande part. De fait ils font tous leurs efforts pour nous empêcher d'accaparer ce commerce, et ils réussiront malheureusement avec cette voie de l'ouest.

M. MARCOTTE.

Il y a une route, M. l'Orateur, tout à fait canadienne qui s'impose : c'est la route d'Edmonton. Par cette voie tout le commerce de ce district sera à nous. Cette route aura plusieurs avantages. En premier lieu, elle aidera puissamment à la colonisation, puisqu'elle passera à travers les vallées de la rivière la Paix, de la rivière Nelson, de la rivière Liard et de la rivière Pelly avant de se rendre au district du Yukon.

Eh bien ! je crois que cette route ne doit pas être négligée, et j'ai vu récemment sur les journaux qu'une délégation s'était rendue auprès du premier ministre pour lui demander que des communications soient ouvertes de ce côté-là. C'est une idée nouvelle et c'est une heureuse idée. J'espère donc que cette route sera bientôt ouverte et que le pays tout entier en retirera des résultats avantageux.

Au cours de cette discussion, M. l'Orateur, l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) a fait une observation qui mérite d'être relevée. Il a dit que les députés conservateurs de cette Chambre auront honte de la ligne de conduite qu'ils ont tenue sur cette affaire du Yukon, comme ils ont honte de la conduite qu'ils ont tenue sur la question des écoles.

M. CHOQUETTE : Ecoutez ! écoutez !

M. MARCOTTE : Nous n'avons aucunement honte de la ligne de conduite que nous avons adoptée sur la question des écoles, parce que cette ligne de conduite était appuyée sur la constitution ; nous avons respecté la constitution. Nous avons présenté un bill réparateur, ainsi que le voulait le jugement du Conseil privé, le plus haut tribunal de l'Empire. Nous avons toujours tenu nos promesses. Ceux qui doivent avoir honte, ceux qui doivent craindre, ce sont ceux qui ont voté contre ce bill lorsqu'il était suffisant et qu'il reconnaissait à une minorité catholique et française son droit aux écoles séparées.

Je n'en dirai pas plus long, M. l'Orateur, sur ce sujet. Je remercie la Chambre de l'attention qu'elle m'a portée. J'espère qu'un grand nombre de députés voteront contre ce bill du Yukon, comme je dois le faire moi-même, si je veux remplir mon devoir ; si je veux être utile et, en même temps, agréable aux électeurs du comté de Champlain qui, certainement, ont fait leur devoir à la dernière élection par le verdict qu'ils ont donné sur la question scolaire, en rejetant le règlement Laurier-Greenway, règlement que nous savons aujourd'hui être condamné par la plus haute autorité religieuse.

Nous voyons donc que le comté de Champlain, que j'ai l'honneur de représenter ici, a donné un verdict intelligent, confirmé par les faits. [Texte.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 40) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Pacifique et de l'Est. (M. Fraser, Guysborough).

Bill (n° 41) concernant la *Dominion Building and Loan Association*. (M. Clarke).

Bill (n° 42) concernant la Compagnie d'assurance des chemins de fer canadiens contre les accidents. (M. Belcourt).

Bill (n° 43) concernant le Board of Trade de la cité de Toronto. (M. Osler).

Bill (n° 44) à l'effet de ratifier un contrat passé entre la Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen à Milltown et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. (M. Macpherson).

Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer Méridional de la Colombie anglise. (M. Morrison).

Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. (M. Morrison).

Bill (n° 47) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest. (M. Morrison).

Bill (n° 48) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Cowichan. (M. McInnes).

Bill (n° 50) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Montréal et la Baie de James. (M. Fraser, Guysboroug).

Bill (n° 51) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton. (M. Clarke).

CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

M. DAVIN : M. l'Orateur, à titre de réprésentant d'un grand collège électoral du Nord-Ouest, je croirais manquer à mon devoir en laissant clôturer ce débat sans me faire l'interprète des opinions que j'estime être celles non seulement de mes commettants, mais encore de tous les citoyens du Nord-Ouest. Une autre raison me fait un devoir de ne pas laisser clôturer ce débat sans prendre la parole ; c'est que je veux me rendre au désir exprimé dans ce sens par mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ; or, le simple désir d'un si haut dignitaire est pour moi un ordre auquel je m'empresse d'obéir.

M. McDOUGALL : Le ministre n'est pas ici en ce moment.

M. DAVIN : Je regrette son absence de la Chambre, surtout si elle est motivée par la maladie. Cette absence est d'autant plus regrettable que je me verrai dans l'obligation de faire allusion à son discours. M. l'Orateur, tout est extraordinaire, dans cette affaire du Klondike depuis ces négociations secrètes entamées par le gouvernement pour la dépense de millions de dollars, jusqu'aux dépêches secrètes que le premier ministre a promis de produire et qui restent toujours cachées. Toute cette affaire donne donc prise aux soupçons, et force nous est bien de faire part à nos commettants et au pays de notre pensée ; telle que nous croyons devoir l'exprimer au sujet de ce marché sans pareil, de cette concession du Yukon à deux heureux mortels. Loin de ma pensée de jeter du blâme sur ces entrepreneurs, si le gouvernement fait rouler les flots d'or du Pactole à leurs pieds, car, après tout, c'est là leur métier, mais on ne saurait s'attendre que le reste du pays ne diffère pas d'avis sur cette question. M. l'Orateur, le ministre de l'Intérieur a fait un de ces discours que je serais heureux de pouvoir louer, si je le pouvais. C'est virtuellement son premier discours en Chambre ; mais l'honorable ministre est citoyen du Nord-Ouest et a fait preuve de combativité, et je serais heureux de pouvoir le louer, si la chose m'était possible. Je puis, toutefois, lui faire un compliment ; c'est que son discours a réveillé les honorables députés de la droite et a rendu le cœur et la voix à certains collègues qui avaient été muets jusque-là. En son absence, je dois présenter mes excuses au ministre des Chemins de fer et Canaux, pour lui avoir fait tort. C'est un spectacle fort étonnant que nous a présenté le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), lui qui est l'une des parties contractantes, car voici ce que dit le contrat :

Considérant qu'il est nécessaire, dans l'intérêt public du Canada, qu'il soit établi à bref délai des communications par voie ferrée et par le moyen de bateaux à vapeur avec le district du Yukon ; et attendu, que Sa Majesté à ce représentée par le ministre des Chemins de fer et Canaux, a passé d'une façon subordonnée à l'approbation du Parlement, un contrat—

Eh bien ! c'est en effet un spectacle bien étonnant de voir le ministre des Chemins de fer et Canaux, représentant de Sa Majesté, faire preuve de si peu de savoir au sujet du projet de loi dont il a saisi la Chambre, ou, s'il était parfaitement renseigné, de l'avoir si peu expliqué. De fait, le contrat a été signé par un autre, en son nom. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a prononcé deux discours que la Chambre a trouvés d'une extrême platitude. Et il fallait voir le désordre, la consternation qui ont régné dans les rangs du gouvernement, et à bon droit. Puis est venu le ministre de l'Intérieur, le véritable auteur du projet de loi, et quel genre de discours nous a-t-il fait ? Nous a-t-il donné sur son projet de loi les éclaircissements qu'on a droit d'attendre d'un ministre proposant l'étude d'un bill en deuxième délibération ? Nous a-t-il prouvé que son projet de loi est justifiable au point de vue économique, en ce qu'il contribue au développement des ressources et des richesses du pays ? Pas le moins du monde. Il n'a guère parlé de son projet de loi, il s'est contenté d'injurier l'opposition, cinq heures durant, au cours de deux séances de la Chambre. M. l'Orateur, vous n'ignorez pas, puisque vous êtes avocat comme l'honorable ministre, le proverbe qui dit : " Quand vous êtes à bout d'arguments, injuriez la partie adverse." L'honorable ministre était à bout d'arguments, je ne doute point que s'il avait une bonne cause à plaider, il la ferait valoir avec talent devant le tribunal ; mais, ici, devant cette haute cour du parlement, il a échoué, parce que sa cause était mauvaise ; et je vais prouver qu'il n'a nullement réussi à justifier aux yeux du parlement et du peuple canadien le bill en discussion, au sujet du chemin de fer du Yukon. Quelle est, M. l'Orateur, la première question à décider ? A mon avis, la voici : un gouvernement est-il justifiable au point de vue économique, de construire un chemin de fer pour le développement d'une contrée minière ? De l'avis de plusieurs profonds penseurs, il est douteux que l'Etat soit justifiable de construire lui-même des chemins de fer.

A mon avis, il existe sans doute, d'excellents arguments en faveur de la construction de chemins de fer destinés à ouvrir à la colonisation une contrée agricole ; mais l'argument apporté en faveur de la construction de voies ferrées, passant à travers un pays miniers, n'est pas aussi probant, et les orateurs ministériels auraient dû débattre cette

question au point de vue de l'économie politique, et justifier la ligne de conduite tenue par le cabinet. Quoi qu'il en soit de la construction d'un chemin de fer à travers une contrée minière, ce n'est pas à dire pour cela qu'il faille le faire au prix de dépenses insensées. C'est surtout au point de vue de l'urgence que s'est placé le ministre de l'Intérieur pour se justifier, et s'il ne réussit pas à justifier cette entreprise au point de vue du besoin urgent, tout l'échafaudage sur lequel il a élevé son argumentation, coule par la base. M. l'Orateur, vous ne l'ignorez pas et la Chambre le sait aussi parfaitement, par le fait d'une décision trop précipitée relativement à des territoires peu connus dans certaines parties du continent appartenant autrefois au Canada, nous avons perdu des millions d'acres de terre qui sont aujourd'hui englobés dans les Etats les plus florissants de la république voisine. La Grande-Bretagne verrait aujourd'hui son empire affermi dans une mesure inconcevable sur ce continent, si l'on avait gardé les territoires arrachés au Canada d'abord par la folle imprévoyance d'un certain Onslow, ce diplomate bonace toujours prêt à faire du bien, que Franklin tournait en ridicule, et subséquemment par l'impéritie de lord Ashburton. Voilà donc des faits historiques fort probants contre l'argument avancé en pleine Chambre par certains orateurs qui prétendent, dans leur suprême ignorance, que les territoires en question, n'ont aucune valeur. Voilà des députés qui viennent nous dire, tout d'une haleine, pour ainsi dire, qu'ils ne connaissent absolument rien de ces terrains, puis ensuite qu'ils n'ont aucune valeur; plus tard, voilà le ministre de l'Intérieur nous donnant l'étonnant spectacle d'un ministre cherchant à prouver à la Chambre qu'il s'est montré fort habile dans le marché qu'il a négocié avec Mann et Mackenzie; puis l'un de ses partisans vient nous dire que le pays ne vaut absolument rien et que quatre-vingt-dix-neuf sur cent personnes qui se rendraient au pays seraient bien aises de s'en revenir l'année prochaine.

Un honorable député des provinces maritimes nous a prouvé aujourd'hui, au cours d'une argumentation fort élaborée qu'il n'y avait nullement urgence. Dans ce cas, le plaidoyer du ministre de l'Intérieur croule de fond en comble.

Pour en venir au contrat lui-même, ce à quoi j'objecte tout d'abord, est qu'on se moque du parlement. Le contrat stipule qu'il est subordonné à l'approbation du parlement; or quelle est l'attitude du ministre à l'égard de la majorité des députés sur lesquels ils comptent comme sur des intruments dociles à leurs volontés? Quelle est leur attitude à l'égard de cette Chambre, et vis-à-vis l'autre Chambre? Comment! M. l'Orateur, l'un des ministres n'est-il pas allé jusqu'à menacer l'une des Chambres du parlement, si le parlement osait dire sa façon de penser au sujet de ce bill, et si, dans la conviction où il est que ce contrat est subordonné à son approbation, il osait le mettre au rancart. Mon honorable ami, le député de Québec (M. Dobell), fait un signe de dénégation. M. l'Orateur, je pourrais emprunter à O'Connell une observation banale et dire à l'honorable député que s'il hoche la tête, c'est que son cerveau est vide, mais je me contenterai de lui dire qu'il se trompe grandement, car nous nous rappelons tous qu'à la fin de sa harangue, le ministre de l'Intérieur nous a dit que le peuple canadien demanderait à l'autre Chambre un compte sévère si elle rejetait ce bill.

M. DAVIN.

M. DOBELL: Il n'a jamais dit cela.

M, DAVIN: Mon honorable ami secoue encore la tête. Je lui prouverai bientôt que le ministre a prononcé ces paroles, et quand on les rapproche du texte général de son discours, la chose est fort caractéristique.

Au sujet de ce discours, je me contenterai de dire pour me servir d'un euphémisme, que le ministre est sorti de la question, et qu'en outre il a manqué de décorum, dans ses allusions à certains hommes éminents qui sont encore au milieu de nous ou qui vivent dans la mémoire de cette Chambre. J'userais d'un langage plus énergique, si le ministre était présent; mais son absence m'impose certaines restrictions de rigueur en pareille occurrence. Si je voulais être outré dans mon langage, je pourrais fort bien imiter l'exemple que l'honorable ministre lui-même m'a donné, en parlant du traité de Washington, négocié par sir John Macdonald et autres plénipotentiaires. Qu'a-t-il fait? Il a raillé la mémoire du plus grand homme d'Etat, du plus grand avocat en droit constitionnel que le Canada ait jamais produit, en nous déclarant que sir John Macdonald n'avait jamais lu le traité de Saint-Pétersbourg. Une telle affirmation serait un acte de présomption dans la bouche du premier venu, mais elle l'est davantage dans la bouche d'un jeune homme, d'un jeune ministre, et d'un membre du barreau.

Il a dit en substance que sir John Macdonald n'avait certainement pas lu le traité russe, car autrement il n'aurait jamais souscrit aux conditions du traité de Washington.

Les hommes de loi qui, de ce côté de la Chambre, ont traité cette question, ont fait remarquer ce qui est parfaitement vrai, que par le traité de Washington, nous avions dans une assez bonne mesure tous les avantages dont nous jouissions sous le traité russe.

Non seulement mon honorable ami a montré peu de science légale, mais encore—ce qui sied bien mal à un homme de son âge et de son talent—il a manqué de respect à la mémoire d'un grand homme.

Le discours de l'honorable député a cependant produit un gros effet sur les honorables membres de la droite, mais c'est l'effet du contraste. Nos amis qui siègent sur les derniers bancs de la droite étaient muets, découragés et abattus, et ils ont eu une véritable révélation en voyant un ministre avoir le courage de défendre cette mesure extraordinaire. Mais lorsque nous lisons et étudions le bill, il n'est pas étonnant de voir le ministre qui en est l'auteur, le ministre qui a rédigé le contrat, ouvrir ses ailes et, comme la poule qui défend ses poussins contre l'épervier, essayer à repousser du mieux qu'il peut les attaques de l'opposition.

Mais, M. l'Orateur, les critiques de l'opposition ont non seulement ému les membres de la droite, mais ont aussi vivement remué le pays. Ceux qui nous arrivent de la mêlée électorale qui vient d'avoir lieu dans l'Ontario, où le parti conservateur, luttant contre des chances dix fois supérieures, a remporté une grande victoire morale et probablement une victoire politique, ont eu la preuve que les critiques que l'opposition a faites de ce projet de loi ont profondément impressionné le Canada tout entier. Et l'une des choses qui a le plus contribué à cette victoire, c'est l'impression que nos critiques de ce malheureux bill a créée dans l'esprit public. Et je dis ce que je pense, en

déclarant que j'aurais été heureux de voir le premier ministre insister pour le retrait de ce bill, lorsqu'il en a connu le véritable caractère, car je suis convaincu que mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) n'est pas le père de cette mesure.

Mon honorable ami a révoqué en doute l'exactitude de mes énoncés au sujet des paroles que j'ai attribuées au ministre de l'Intérieur, et pour qu'il n'y ait pas d'équivoque, je vais citer les *Débats*.

Cette entreprise fera disparaître le danger qu'il y a que cette partie du pays échappe à notre juridiction et passe aux mains d'une population étrangère. Je considère ces choses comme très importantes Que les honorables membres de la gauche comprennent bien que si l'on fait de l'obstruction à ce projet ....

Remarquez bien l'extraordinaire spectacle que nous offre un homme qui, en proposant la deuxième lecture d'un bill, prend des airs belliqueux tout à fait hors de saison, et conclut par la menace suivante :

Si l'on fait de l'obstruction à ce projet, s'il est arrêté dans cette Chambre ou ailleurs, et si ce territoire échappe à la juridiction du parlement du Canada, par suite du manque de communication par chemin de fer, le peuple du Canada demandera un compte sévère aux hommes qui en seront la cause.

N'est-ce pas une menace ? Mon honorable ami fait signe que non. Dans ce cas, il ne donne pas à ses paroles la même portée que j'y attache, car je considère que c'est là une menace très prononcée.

Qu'est-ce donc qui, dans le discours du ministre de l'Intérieur, a remonté le courage des honorables membres de la droite ? C'est simplement l'argument *ad nominem* qu'il a fait. Au lieu de prétendre que le bill était bon, l'honorable ministre se met les poings sur les hanches à la manière de la fille de madame Angot, et nous dit : Vous avez fait tout aussi mal.

M. LEMIEUX : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIN : Nous avons vu l'honorable député qui m'interrompt et tous les membres du gouvernement, souligner cette menace de leurs applaudissements, mais, est-ce que cela justifie, devant le peuple canadien, la conduite du ministre de l'Intérieur ? Dans le Nord-Ouest et dans tout le pays, j'en suis convaincu, on demandera au parti ministériel un compte sévère des professions de foi qu'il a faites dans l'opposition. Dans la vieille procédure légale on appellerait le discours de l'honorable ministre (M. Sifton) " un aveu et une échappatoire."

En réponse aux accusations que l'on fait contre lui, il se contente de dire : " Vous avez fait pis," et il produit une carte, une carte trompeuse, comme je l'ai démontré, une carte qui ne présente pas les choses sous leur véritable aspect. L'exposé qu'il a fait de la question n'est pas digne d'un ministre de la Couronne, et est une véritable comédie parlementaire.

L'honorable ministre de l'Intérieur a voulu nous donner des leçons de tenue parlementaire, et il m'a fait l'honneur de critiquer mon style. Il nous a parlé du chien qui se laisse conduire par sa queue. L'honorable ministre s'y connaît bien en ces matières, car dans deux circonstances, et cela fait peu d'honneur au parti libéral, nous avons vu la queue conduire le chien. Par exemple, au Manitoba, où l'on a renié l'engagement sur la foi duquel on avait gagné une élection ; et ici, où l'on a vu un grand ministre ramener à des opinions qui devaient lui être chères, et violer des promesses qu'il avait faites publiquement et solennellement. Par conséquent, le ministre de l'Intérieur pouvait nous parler en pleine connaissance de cause de la queue qui conduit le chien.

Le première chose que l'honorable ministre a considérée, lorsqu'il en est arrivé à discuter le fond même du sujet, c'est le coût de la voie ferrée ; et, à l'exemple du ministre des Chemins de fer et Canaux, il a commencé par déprécier M. Jennings. J'ai l'intention de disséquer ce discours, de démontrer qu'il manque de sincérité et qu'il est rempli de contradictions. Voici comment il a tenté de déprécier M. Jennings. Celui-ci calcule qu'on peut construire cette ligne pour $3,485,000, ou $24,034 par mille, mais l'honorable ministre nous dit que c'est là une erreur complète. Pourquoi ? Parce que, dit-il, des personnes qui s'y connaissent aussi bien que M. Jennings, que le chef de l'opposition et que quelques autres, ne peuvent croire que ces calculs soient exacts.

Bien que mon honorable ami, le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), ait été pendant plusieurs années ministre des Chemins de fer et Canaux, à mon avis, il ne déclarerait pas, sans examen, qu'un calcul fait en ces matières par M. Jennings manque d'exactitude. J'ai fait partie d'une grande commission d'enquête institué, pour s'enquérir de tous les faits pouvant se rattacher au chemin de fer canadien du Pacifique. Nous avons dû interroger M. Jennings et examiner son travail, et nous avons constaté que cet homme était non seulement un ingénieur de chemin de fer de premier ordre, mais était de plus d'une honnêteté à toute épreuve. Nous avons constaté qu'il avait résisté aux plus pressantes tentations de certains entrepreneurs qui voulaient lui faire signer de faux rapports au sujet de certains travaux. Il n'y a pas au monde d'ingénieur plus éminent que M. Jennings. Et cependant l'honorable ministre de l'Intérieur nous dit que personne n'accepterait les calculs de cet homme sur le coût probable du chemin de fer projeté. Il a ensuite essayé de déprécier la valeur des terres que l'on accorde pour la construction de cette voie ferrée. Il nous informe que M. Ogilvie dit que l'or ne se trouvait dans un cours d'eau que sur une largeur de 300 pieds. Mais l'honorable chef de l'opposition nous a démontré qu'en vertu du présent contrat, les entrepreneurs pouvaient diriger leur ligne de base de façon à pouvoir accaparer tous les placers. Et le chef de l'opposition a si bien prouvé la chose, qu'après avoir entendu ses remarques, un ministre nous a déclaré que le gouvernement avait fait subir à son bill une très importante modification.

J'aimerais voir à son siège l'honorable ministre de l'Intérieur, car j'ai une remarque à faire à ce sujet. Suivant l'honorable ministre, j'aurais déclaré que les conservateurs avaient l'instinct de gouvernement, et il ajoute " quelleque soit la signification de ces paroles." Bien, si l'honorable ministre ne sait pas ce que ces paroles signifient, je suis prêt, en tout temps, et gratis à lui accorder une audience particulière et à les lui expliquer. S'il ne comprend pas ce que signifient ces paroles, son éducation serait imparfaite, chose que je ne crois certainement pas. La modification faite à la suite des remarques du chef de l'opposition, a démontré qu'il existe chez les membres de la gauche un instinct de gouvernement que l'on ne trouve pas chez les membres de la droite.

D'un bout à l'autre de son discours, le ministre de l'Intérieur rend hommage à cet instinct de gouvernement, car le seul argument qu'il fasse valoir pour justifier la conduite du gouvernement, c'est de dire: Vous avez fait la même chose. Mais le ministre de l'Intérieur ne peut s'échapper ainsi par la tangente. Je vais lui citer les déclarations de ses chefs, des membres du parti libéral, et lui prouver que les principes qui l'ont guidé dans cette affaire, sont contraires aux principes libéraux, et assurément aussi aux principes conservateurs.

Le ministre de l'intérieur se glorifie du fait que le pays ne débourse pas d'argent. Mais en donnant des terres en aussi grande quantité, il n'était pas nécessaire de fournir de l'argent. Outre les terres, les entrepreneurs ont un monopole. Je vais lire le paragraphe 4 de ce bill, sans faire aucun commentaire, et je vous laisserai à juger, M. l'Orateur, je laisserai le pays à juger si l'honorable ministre, en interprétant cette clause comme il l'a fait, n'a pas été coupable d'effronterie. Je serais en droit de me servir de cette expression, si c'était là un langage parlementaire. L'honorable ministre a dit à maintes reprises que cette clause ne créait aucun monopole. Voici comment se lit cette clause :

Pendant une période de cinq années à compter du 1er septembre 1898, le parlement n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer partant du bras de Lynn (*Lynn Canal*) ou des environs ou de tout endroit à ou près de la frontière internationale entre le Canada et l'Alaska et allant dans le district du Yukon, et pendant une période de cinq années à compter de la dite date, il ne sera accordé d'aide en terre et en argent à aucune personne ou compagnie autre que les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs pour faciliter la construction de pareil chemin de fer.

Je ne puis me servir d'un langage assez énergique pour caractériser d'audacieux un homme qui dira qu'il n'y a point là un véritable monopole.

Que dit ensuite le ministre de l'Intérieur au sujet du tarif du chemin de fer? En parlant de cette question, il est devenu mélodramatique. Dans sa personne, la Chambre a un bon comédien. Il a levé les bras, et ensuite s'est mis les points sur les hanches et s'est écrié : Les tarifs ? Vous dites que nous ne déterminons pas de tarifs. Je vous lance un défi. Oui, je vous défie de me citer un seul cas où vous avez, du temps que vous administriez les affaires publiques, déterminé d'avance les prix à percevoir sur un chemin. Est-ce là la manière d'envisager la question? N'est-ce pas faire acte de saltimbanque, pour un membre du gouvernement libéral, que de tenir un pareil langage ?

Je vais vous lire la doctrine énoncée par le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Je cite les *Débats*, 17 décembre 1880 :

Je dis que le gouvernement élude complètement la question la plus importante, la question des tarifs sur laquelle mon honorable ami a très judicieusement attiré l'attention de la Chambre.

L'honorable ami était l'honorable Edward Blake. Que fait là le ministre du Commerce ? Il pose un principe, à savoir, que le parlement devrait, dans un projet de loi, déterminer les tarifs. Il proclame que ce principe est un des articles du programme libéral. Voila les doctrines que l'on a prêchées à tous les libéraux du pays, et il est raisonnable de supraposer que, dans les dernières élections, ces déclarations ont induit plusieurs personnes à donner leur vote en faveur du parti libéral. Cependant lorsque nous demandons aux membres de la droite de déterminer les tarifs,—c'est là, je crois, un excellent principe que nos amis auraient dû autrefois mettre en pratique, mais nous avons certainement fait des progrès depuis,—le ministre de l'Intérieur se tourne vers nous et dit : " Indiquez-nous un seul cas où vous avez déterminé les tarifs. Je ne puis indiquer un tel cas, mais je vais vous rappeler le temps où vous demandiez de déterminer les tarifs.

A la page 146 du volume que je viens de vous citer, je lis ce qui suit :

Cinquièmement, je déclare énergiquement que l'on n'aurait pas dû omettre d'établir un tarif convenable, pour soustraire la population future du Nord-Ouest à ces monopoles écrasants et terribles qui ont été si préjudiciables au progrès du pays de l'autre côté de la frontière.

Et j'attire spécialement l'attention sur ceci :

Les honorables membres de la droite nous disent que cela ne doit pas nous inquiéter le moins du monde, parce que, ajoutent-ils, le gouvernement peut fixer tel tarif. Le gouvernement doit déterminer le tarif dans la première période d'exploitation du chemin de fer, et à un taux très élevé. Je crois que tout homme raisonnable admettra cela. Mais, aux termes de ce contrat on enlève pour toujours au gouvernement le droit de revision.

Et ainsi de suite. Quand un des chefs du gouvernement actuel a proclamé de tels principes, le peuple canadien n'a-t-il pas le droit d'en demander l'application ; et si les libéraux n'agissent pas après avoir parlé ainsi, n'avons-nous pas le droit de les considérer comme des hâbleurs politiques ? Voilà vos professions de foi, mais arrivés au pouvoir, vous ne voulez pas les mettre en pratique.

Je reviens maintenant à la concession de terres et aux calculs du ministre de l'Intérieur. Celui-ci a calculé que sur les 3,750,000 acres que l'on donne, il n'y a que 37,500 qui seraient aurifères. Eh bien ! un claim est d'environ une acre, et l'on a souvent extrait d'un seul claim $30,000,000. Si vous avez 37,000 claims productifs, supposant que chacun donne $10,000 ou $30,000, vous voyez ce que cela représente. Mais j'ai ici une autorité que je suis très heureux de pouvoir vous citer sur la matière. Hier soir, mon honorable ami, le député d'Alberta, a prononcé un discours et il a vertement condamné — les membres de la gauche ne se sont pas servi d'un langage plus énergique—le ministre de l'Intérieur et le gouvernement.

J'attire l'attention sur ce qu'a dit mon honorable ami, non pas parce qu'il a censuré le gouvernement, mais parce qu'il a parlé le langage d'un mineur pratique. Voici comment s'est exprimé l'honorable député d'Alberta, un homme qui a vécu dans un territoire minier et qui s'y connaît en placer :

On a répété maintes fois en cette Chambre que la compagnie, recevant une immense étendue de terre, emploiera des hommes pour prospecter, et qu'ayant ainsi obtenu la possession de riches mines, elle les exploitera pour en bénéficier, ce qui démontrerait qu'au lieu de signifier des entraves, cette concession de terres comporte un stimulant au développement du pays. Voilà ce que je désire examiner un instant. D'abord, Mackenzie et Mann n'ont pas besoin d'envoyer de prospecteurs dans la contrée Il y a des milliers d'hommes dans le Yukon, ou qui s'y rendent, ou qui se préparent à y aller, et chacun d'eux, en vertu du contrat qui nous est soumis, est un prospecteur de ces messieurs.

Des hommes qui ne connaissent nullement l'exploitation des placers, se sont moqués de nous parce que nous avions dit la même chose. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a fait une déclaration semblable, et le parti ministériel s'en est presque moqué. Un homme pratique, un homme qui a presque toujours vécu dans les dis-

triets aurifères, un mineur lui-même, l'honorable député d'Alberta s'exprime comme suit :

Si quelqu'un parmi ces gens-là découvre un bon claim quelque part dans le Yukon, durant les neuf années qui vont suivre, Mackenzie et Mann, en vertu du contrat, profiteront de la découverte. Il n'y a aucun doute à cet égard. Ces messieurs ne prennent pas le claim choisi mais ils peuvent s'emparer de tout le territoire environnant. Je dis donc qu'ils n'ont pas besoin d'employer personne, car tous ceux qui se rendent en cette région leur servent de prospecteurs ; et il n'y a pas lieu, par suite, de tenir compte, à titre de supplément au commerce du pays, des dépenses qu'ils feront dans le but de prospecter.

Je veux vous citer un autre passage que, j'en suis certain, le parti ministériel écoutera avec plaisir et déférence, car il n'y a pas un membre de la droite qui connaisse les mines aussi bien que l'honorable député d'Alberta. Voici ce qu'un bon libéral, qui s'y connaît en mines, est forcé de dire de votre précieux contrat :

Il ne s'agit pas de l'étendue, l'affaire est dans le droit de choisir. Je présenterai la chose sous un autre aspect, et je dirai qu'une concession de cent mille acres de terre dans le Yukon, accompagnée du droit de choisir, vaut plus pour celui à qui cette concession est accordée, que la concession de dix millions d'acres faite sans ce droit. Il ne faut pas comparer les terrains miniers aux terrains agricoles. L'or du Caribou—environ trente ou quarante millions de dollars—a été extrait dans une étendue moindre, je crois, que celle de l'un des blocs qu'on propose de donner à Mackenzie et Mann.

" Moindre que l'un des blocs." Faites votre calcul, et vous verrez que cela représente des millions. Mais qu'est-ce que des millions? Les ministres disent, à l'exemple d'Onslow, d'Ashburton, " Nous ne connaissons rien de ces terres, mais elles sont sans valeur, nous ne donnons rien à Mackenzie et Mann." Ils essaient ainsi de tromper leurs partisans mais laissez-moi vous dire que le pays sait parfaitement à quoi s'en tenir :

Eh bien ! si un seul bloc de trois milles sur six, ou de six milles sur vingt-quatre milles, doit probablement contenir trente millions de dollars d'or d'extraction profitable, les compagnies même les plus rapaces au monde, n'ont pas besoin d'un bien grand nombre de ces blocs-là.

Maintenant, M. l'Orateur, je vais vous prouver que le ministre de l'Intérieur lui-même confesse son incompétence. Voici d'abord ce qu'il dit :

" Nous connaissons tous parfaitement les renseignements que nous avions à la dernière session, il n'y a pas de doute à ce sujet. Si je me rappelle bien, nous n'avons pas eu le rapport imprimé avant la prorogation des Chambres." Mais il nous dit que le rapport a été publié quelque temps après. Et le ministre de l'Intérieur nous affirme qu'il n'y avait dans ce rapport, rien qui put faire croire qu'un aussi grand nombre de personnes iraient au Yukon.

Quels sont les faits, M. l'Orateur? Nous avons reproché au ministre des Chemins de fer et Canaux de n'avoir pas lu les rapports. Je puis faire le même reproche au ministre de l'Intérieur. De deux choses, l'une, ou il a lu les rapports, ou il les a oubliés fort à propos.

J'ai sous la main le rapport de M. Ogilvie, en date du 6 novembre 1896.

Nous pouvons conclure de tout cela que nous avons un district qui donnera 1,000 claims d'une longueur de 500 pieds chacun. Il faudra au moins 3,000 hommes pour exploiter ces 1,000 claims avec avantage et comme les salaires des ouvriers mineurs sont de $3 à $10 par jour, sans nourriture, nous avons toute raison de croire que dans un an ou deux, cette partie de notre territoire contiendra au moins 10,000 âmes. Car la nouvelle des découvertes s'est répandue sur les côtes du Pacifique et il faut s'attendre, le printemps prochain, à un courant d'immigration sans précédent.

En novembre 1896, le ministre de l'Intérieur avait ces renseignements sous la main et cependant il nous dit qu'il n'y avait dans le rapport de M. Ogilvie, rien qui put faire croire à une augmentation rapide de la population dans le district du Yukon. Puis, l'honorable ministre se rappelle vaguement qu'il doit y avoir quelque chose en ce sens-là dans le rapport, mais il se demande si dans le cas même où M. Ogilvie qui était sur les lieux et connaissait bien cette région, eut prédit un courant d'immigration sans précédent vers ce district, il se demande, dis-je, si un ministre de la Couronne eut été justifiable d'agir sur ces prévisions. Pourquoi pas, M. l'Orateur? Est-ce qu'un ministre compétent n'aurait pas été justifiable de se mettre à l'œuvre immédiatement? Connaissant ce qui est arrivé en Californie et en Australie, est-ce que d'après le rapport de M. Ogilvie il n'était pas évident pour tout homme sensé que dix mille personnes se rendraient à cet nouvelle Golconde?

Le ministre de l'Intérieur a dit qu'il est nécessaire de construire ce chemin de fer à la hâte, parce que les gens s'en vont en foule vers ce territoire. Il était tellement pressé qu'il n'a pu s'informer s'il ne pourrait avoir de meilleures offres ; il était tellement pressé qu'il a dû traiter l'affaire en secret.

Si l'honorable ministre avait été un bon administrateur, s'il avait été digne de la position qu'il occupe, il aurait agi auparavant. En novembre 1896, il avait la preuve que ce territoire serait inondé, de monde, cependant il n'a pas bougé. Quelle raison donne-t-il pour expliquer son inertie? Voici :

C'est un rêve que personne n'a fait....

Savoir que tant de gens se dirigeraient vers le Yukon. Cependant nous avons ici la preuve que les Américains rêvaient de s'y rendre, même au commencement de 1897.

L'honorable ministre continue.

Il est facile d'être sage après l'événement.

Ce n'est certainement pas pour entendre un pareil langage que nous payons à un ministre de la Couronne $7,000 par année. Un traitement de $700 par année serait suffisant pour un homme qui se peint sous de telles couleurs.

Et s'il est permis à l'honorable député de fouiller ainsi le passé et de tenir les gens responsables des faits qu'ils n'ont pu prévoir, il pourra mettre beaucoup de choses à la charge de ses adversaires. En vérité, ce serait là un argument politique des plus commodes.

J'affirme, M. l'Orateur que dans les mesures, qu'il nous incombait de prendre pour le développement du Yukon, le gouvernement n'a pas perdu une minute. Que l'honorable député fouille les annales de son parti, qu'il lise l'histoire du développement des grandes plaines de l'ouest, et il constatera que le gouvernement conservateur n'a rien fait quand il fallait agir.

Et ainsi de suite. Cet argument est simplement pour prouver que pendant que les conservateurs étaient au pouvoir, ils ne faisaient pas mieux que les membres de la droite. Est-ce une justification?

Le langage dont il se sert, peint bien le ministre de l'Intérieur et nous prouve qu'il n'est pas à la hauteur de ses fonctions.

Je désire maintenant aborder un sujet très délicat. L'honorable ministre a consacré beaucoup de temps à mon ami, le major Walsh. J'ai félicité ce dernier, lors de sa nomination, tant j'approuvais

le choix que l'on avait fait. Dans ma lettre, je disais que c'était probablement le seul acte qui me plairait, dans la carière politique du ministre de l'Intérieur, mais que je savais que celui-ci ne pouvait jamais mieux choisir.

L'honorable ministre a consacré beaucoup de temps au major Walsh ; mais qu'a donc fait celui-ci ? L'honorable ministre nous a dit,—cela n'était pas nécessaire et prouve bien son peu de sincérité—que non seulement le major Walsh était éminemment apte à remplir le poste qu'on lui a assigné, je tombe d'accord avec lui à ce sujet,—mais il a ajouté, —il a dû parler en connaissance de cause, car le major est son ami intime, —que le major Walsh avait fait un grand sacrifice en acceptant $5,000 par année, pour aller au Yukon. Je déclare ici, sans crainte d'être contredit, que non seulement cela n'est pas exact, mais qu'il est presque impossible que l'honorable ministre ne sut pas que cela était inexact.

Je n'en dirai pas davantage à ce sujet, je n'ai touché ce point que pour démontrer le manque de franchise qui caractérise tout le discours du ministre de l'Intérieur.

Au commencement de la session, j'ai fait inscrire à l'ordre du jour une interpellation au sujet de la route d'Edmonton, et de la route de Prince-Albert, mais la réponse que j'ai reçue n'est pas bien satisfaisante. Cependant la désinvolture, la méprisante désinvolture avec laquelle le ministre de l'Intérieur a parlé de la route d'Edmonton ne m'a pas beaucoup déconcerté. Voici tout ce qu'il a dit à ce sujet :

On peut se rendre au Yukon par voie d'Edmonton. Avant mon départ pour l'ouest, j'ai envoyé, par cette route, un contingent de la police à cheval, et ce n'est que l'autre jour qu'il a franchi le sommet des montagnes.

La véritable route est celle qui passe par Prince-Albert et Edmonton ; c'est la seule qui justifie aux yeux du pays la construction d'un chemin de fer par le gouvernement et la seule qui permette en même temps d'ouvrir à la colonisation la magnifique vallée de la rivière de la Paix. Combien faudrait-il de temps pour construire un chemin de fer d'Edmonton au Yukon ? Au sujet de la route de Prince-Albert, je dois dire qu'il existe un point où la ligne de Prince-Albert se raccorderait avec celle d'Edmonton, pour se prolonger de là, par voie de la rivière de la Paix jusqu'au Yukon ; par conséquent, quand il s'agit de la route de Prince-Albert, c'est entendu qu'il s'agit aussi de celle d'Edmonton. Voilà la véritable route canadienne, qui nous aurait permis de garder le commerce de ce pays pour notre propre population et dans les limites de de notre propre territoire, comme l'a fait observer hier soir, l'honorable député (M. Oliver). Il n'aurait pas été possible, je suppose, de construire la voie ferrée en question aussi rapidement que ce tramway boiteux ; mais je ne vois pas que sa construction eût rencontré d'obstacles insurmontables.

On nous a parlé de la famine qui pourrait sévir au Yukon. L'honorable député d'Alberta qui connaît le pays aussi bien que moi, sait que ces craintes sont parfaitement absurdes. S'il y avait le moindre danger de famine, les gens quitteraient le pays, tout comme ils l'ont fait dans le cours de l'année. Cette rumeur est aussi dénuée de fondement que la plupart des nouvelles lancées dans le but de justifier le vote des députés ministériels en faveur des concessions exorbitantes et insensées de la charte. La route que je préconise permettrait au Canada d'accaparer tout ce commerce et de bénéficier de l'argent dépensé par les mineurs ; il contribuerait au progrès du Nord-Ouest, du Manitoba et surtout de Winnipeg, le grand centre de la province manitobaine, le vestibule du Nord-Ouest. Au lieu d'une population de 30,000 âmes, Winnipeg verrait ce chiffre doubler à brève échéance. L'honorable député de Winnipeg (M. Jameson) que je vois à son siège en ce moment, a fait preuve d'un grand zèle à son arrivée de l'ouest, et j'espère que les charmes de la capitale n'auront pas refroidi son ardeur.

Espérons que les délices d'Ottawa ne l'auront point hypnotisé, et qu'il a conservé intacte à la distance de 1,500 milles de Winnipeg, la vertu qu'il pratiquait là-bas. Si sa vertu a subi quelque avarie, ce ne saurait être que dans la capitale, car je sais par expérience ce que peuvent faire les délices d'Ottawa. Je suis fier, toutefois, de l'honorable député d'Alberta, qui nous a prouvé qu'il est d'étoffe plus solide et qu'il ne s'est pas laissé influencer par les délices de la capitale. J'ai sous la main un plan de la route que je préconise et je désirerais pouvoir le mettre sous les yeux de mes collègues ; mais je me contenterai de dire que ceux qui ont parcouru les deux routes en question déclarent que, comme route partiellement fluviale, il n'en existe pas de meilleure que celle de Prince-Albert. Il existe aussi une bonne route d'Edmonton jusqu'au point de jonction avec celle de Prince-Albert. Sur le parcours de ces deux routes on rencontre non seulement une contrée agricole mais encore un territoire aurifère, que la construction d'un chemin de fer aiderait à développer, outre que le volume considérable du trafic sur cette route serait plus rémunérateur, sans compter que l'essor imprimé à la colonisation du Nord-Ouest ferait tomber dans la caisse de nos marchands l'argent qui s'en va actuellement chez les marchands au delà de la frontière. Nous l'avons prouvé, la prétendu route canadienne choisie par le gouvernement, n'est pas ce que les honorables députés de la droite prétendent, et cette prétention, comme presque toutes leurs autres prétentions, est dénuée de fondement. Sans doute, ce chemin de fer va faire réaliser certains profits à nos marchands canadiens ; mais peut-on supposer un instant que les mineurs du Colorado ou de l'Orégon et ceux qui arrivent de Seattle et autres ports américains iront acheter les articles nécessaires à leur équipement dans les villes canadiennes ? Non, ils feront leurs achats de voyage au point de départ. Il existe à Chicago, à Seattle et dans presque toutes les grandes villes des Etats-Unis, des compagnies fournissant aux mineurs tout ce qu'il faut pour leur équipement et qui envoient au Klondike des gens tout équipés, et c'est là que les voyageurs font leurs achats de voyage.

Au cours du débat, le ministre a fait une allégation que je ne sais trop comment caractériser ; c'est un pauvre et misérable argument, indigne d'un homme de sa position ; il nous a dit que si le chemin de fer ne se construisait pas cette année, le Yukon échapperait peut-être à l'autorité du gouvernement. Et pourquoi donc ? Si l'on se rend dans ce pays sans chemin de fer, est-ce que l'on n'en pourrait pas sortir sans moyens de communication par voie ferrée ? Le chemin de fer doit se terminer vers le premier de septembre. Or, d'après le rapport de M. Ogilvie et autres, il ne pourra s'exploiter que pendant un mois après cette époque, puisque la navigation de la rivière se clôture le

premier octobre. Et c'est pour construire une ligne, qui ne s'exploitera que pendant un mois, que le gouvernement se lance dans une dépense insensée de plusieurs millions, et qu'il fait un marché imprudent et tout à fait injustifiable ! Que la Chambre retienne bien mes paroles : cette affaire va imprimer au front de l'administration libérale le sceau d'une honte indélébile ; et les députés libéraux qui voteront en faveur de cette mesure porteront au front un stigmate ignominieux qui amènera fatalement le châtiment qu'ils méritent, quand ils brigueront de nouveau les suffrages de leurs électeurs. M. l'Orateur, si les principes du libéralisme sont éteints au cœur des députés libéraux, et s'il ne reste plus dans cette Chambre que le spectre du libéralisme, eh bien ! en dehors des murs du parlement, au sein du pays, les principes du libéralisme vivent encore et sont parfaitement compris de la masse des libéraux.

Voici l'argument du ministre de l'Intérieur ; la construction de cette ligne est d'urgence, et demande la concession de 3,750,000 acres de terres aurifères. Et pourquoi cela, je le demande ? C'est, dit-il, pour nous permettre de porter des provisions aux mineurs rendus dans ce pays.

Il est possible, ajoute-t-il, que le Yukon échappe à notre Empire, car il y aura là une population étrangère ; et ainsi, d'après sa propre hypothèse, pour desservir une population étrangère, qui emportera hors du pays les grandes richesses du Klondike, il faut nous lancer dans cette dépense insensée et nous rendre coupables de cet acte répréhensible. M. l'Orateur, toute cette affaire est marquée au coin de la plus folle imprévoyance ; elle trahit la plus grande incapacité. Ce n'est pas seulement de l'incapacité que révèle ce contrat, mais l'insincérité et l'indécision du gouvernement s'y trahisant aussi, et si l'entreprise s'exécute, au lieu de voir les millions du Yukon affluer dans la caisse publique et nous aider à payer notre dette publique, nous allons nous trouver en présence de nouvelles dettes à solder. Grâce à l'habileté politique des grands hommes d'Etat, aux mains desquels l'administration des affaires du Canada est tombée, nous avons perdu une chance exceptionnelle d'ajouter à notre richesse nationale. Nous avons tout à gagner en procédant avec lenteur dans cette affaire. Puisque j'ai parlé de l'insincérité dont a fait preuve le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), je vais signaler à la Chambre une injustice qu'il a commise à l'égard de l'ingénieur, M. Jennings. Voici comment il dénature les faits :

J'ai à peine besoin de dire à la Chambre que M. Jennings n'a pas fait, à proprement parler, un tracé de la route du chemin de fer, car il n'a pas eu le temps de faire un semblable travail.

Consultons maintenant le rapport de M. Jennings et voici la première chose qu'il nous dit, s'adressant au ministre lui-même, auteur de l'allégation que je viens de citer :

M. le ministre, suivant le désir que vous m'en avez exprimé, je vous transmets mon premier rapport contenant l'examen que j'ai fait du pays, pour l'établissement d'un chemin public ou d'une voie ferrée entre la rivière Stikine et le lac Teslin, etc., etc.

M. Jennings nous dit qu'il a fait un tracé de chemin de fer ; ainsi donc, voici le ministre qui discrédite le rapport de son propre ingénieur, et qui donne le démenti à la première affirmation de ce rapport. Voilà qui est fort grave, et je ne sache pas qu'un ministre ait jamais fait preuve à ce point, d'insincérité et d'incompétence. J'accuse d'abord le ministre (M. Sifton) d'incompétence, pour me servir d'un euphémisme. Mais il y a plus qu'incompétence et j'accuse également le gouvernement d'incompétence en absolvant le ministre de sa faute, et ici encore c'est par euphémisme que j'emploie le mot incompétence. Plus on approfondit cette transaction plus elle nous paraît condamnable : et le contrat lui-même, avec ses circonstances concomitantes, le soin qu'on a mis à éviter toutes les négociations qui auraient pu nous épargner cette affaire désastreuse, la conduite du cabinet au cours de ce débat. Le cabinet n'ose pas défendre son projet ; et il fait une sortie de temps à autre, puis perd tout courage. Lorsque quelque député de la gauche avance un argument écrasant, un député quelconque de la droite prend la parole, fait mine de combattre puis prend la fuite. C'est ainsi que les choses se passaient autrefois sous les murs de Troie. Comme les guerriers timides fuyaient devant Achille aux pieds légers, ainsi les combattants timides du côté du gouvernement prennent la fuite devant notre héroïque chef, qui dirige le débat de notre côté. Ce qui se passait jadis à Troie se répète ici ; l'un des assiégés fait mine de combattre, puis joue de l'épée à deux jambes, dès qu'il aperçoit la puissante armure et la vaillante épée de son redoutable adversaire.

La situation politique actuelle me remet en mémoire un autre souvenir. Ces siècles derniers, les pirates infestaient toutes les mers et la puissance qui les glaça d'effroi fut d'abord l'Espagne, puis l'Angleterre, plus tard. A bord de ces écumeurs de mer il y avait ceci de remarquable que le capitaine n'était pas le maître absolu. Ainsi, il n'avait pas sur son équipage l'autorité dont jouit le capitaine d'un vaisseau de guerre, car quelquefois il se trouvait à bord du corsaire, un ancien capitaine, plus audacieux que le commandant, et qui servait sous ses ordres, à titre de second. Règle générale, le capitaine entendait mieux la manœuvre du vaisseau, mais quelquefois il avait à son bord des gens qui se prétendaient meilleurs marins que lui, ou qui se croyaient doués de plus de force de caractère. Il me semble que de l'autre côté de la Chambre, la situation est à peu près analogue à celle qui régnait à bord des corsaires. Voici d'abord le premier lieutenant, de Québec, et depuis que le deuxième lieutenant, du Manitoba, est entré dans l'état-major, ils ont hissé le drapeau noir et ils semblent conduire l'équipage et même le capitaine, comme bon leur semble. A mon avis, le capitaine de l'équipage de l'autre côté, au début, était animé des meilleurs intentions, car je ne puis croire qu'il eût permis, primitivement, à son équipage de naviguer à bord de ce magnifique galion—avec lequel ceux en partance de Cadiz autrefois n'auraient pu soutenir la comparaison au point de vue de la richesse,—s'ils devaient finir par le piller.

Un rêve que je caresse et que j'espère voir réaliser avant longtemps, M. l'Orateur, c'est de voir le pays animé d'assez d'esprit public pour armer une frégate ou un vaisseau de guerre, qui à l'instar du vaisseau libérateur des anciens jours arborant le drapeau anglais, courra sur ce corsaire, le fera prisonnier avec sa prise, et les traduira tous deux devant la justice britannique, afin que les pirates se tiennent désormais a la place qu'ils méritent, qui n'est certainement pas celle de gouvernants d'un pays.

M. LEMIEUX : M. l'Orateur, il serait oiseux de prolonger plus longtemps ce débat après les nombreux arguments qui ont été présentés de part et d'autre sur l'importante mesure dont le parlement est saisi ; mais comme représentant de l'une des grandes provinces de l'est, je croirais faillir à mon mandat si je n'exprimais hautement mon opinion, dans une circonstance comme celle-ci, où les plus chers intérêts du pays sont en jeu.

Et tout d'abord, M. l'Orateur, il est un fait qui semble admis de tous, à savoir : l'urgence d'ouvrir, sous le plus bref délai, des moyens de communications rapides avec ces vastes régions aurifères, comprises dans la vallée du Yukon. Sur ce point, je ne sache pas qu'il y ait un seul dissident dans cette Chambre. Nous serions, en vérité, les artisans de notre ruine, si dès maintenant, nous ne prenions des mesures énergiques, non seulement pour faciliter l'émigration dans le territoire canadien, mais si nous n'assurions en même temps la répression prompte et efficace des troubles et des désordres qui se produisent si souvent dans les régions minières. Nous manquerions d'esprit public si nous allions de gaîté de cœur, sacrifier par notre inertie, l'immense commerce que la découverte de ces riches gisements aurifères va infailliblement activer.

Des pessimistes ont dit et ont écrit dans les journaux, dans les quelques jours qui ont précédé la réunion des Chambres, que le parlement avait abdiqué sa liberté, ou plutôt que le cabinet avait foulé aux pieds les franchises et les privilèges du parlement, parce que le contrat Mann Mackenzie avait été signé sans notre concours.

M. l'Orateur, si mes notions de droit parlementaire sont exactes, si mes notions constitutionnelles sont justes, je comprends que le cabinet est un comité de la Chambre ; c'est nous qui lui déléguons nos pouvoirs. Or, le cabinet a cru devoir agréer les propositions qui lui ont été faites par Mann-Mackenzie pour des motifs que j'apprécierai tantôt. Qui peut l'en blâmer ? Croit-on que les hommes distingués qui siègent dans le conseil, auraient de propos délibéré, sanctionné un mauvais marché ? Ce serait absurde de le croire. D'un autre côté, si le cabinet, composé d'hommes honnêtes, a cru devoir, dans un moment d'urgence, accepter les propositions qui lui ont été faites, qu'y a-t-il d'étrange dans tout cela ? A quoi servirait un cabinet si, dans des circonstances comme celles-ci, où des milliers de mineurs vont s'enfoncer dans cette région, à la recherche de l'or et de la fortune, à quoi, dis-je, servirait un Conseil exécutif s'il ne savait prendre sur lui la responsabilité d'une telle initiative, s'il ne pouvait élaborer une mesure comme celle-ci ?

Mais cette sanction donnée au contrat par le cabinet est, à tout événement, sujette à la ratification du parlement. Les reproches sanglants adressés au ministère, avant la session, n'ont donc plus leur raison d'être. Le pays sait maintenant que ses représentants peuvent accepter ou rejeter cette mesure, suivant qu'elle sera jugée bonne ou mauvaise.

Avant de discuter le mérite du contrat, avant de disséquer les termes de la convention, permettez-moi, M. l'Orateur, d'exprimer ici une opinion toute personnelle. Cette opinion, je le sais, peut être discutée, mais elle sera respectée, j'en suis convaincu, même par ceux qui ne la partageront pas. Il ne m'est pas permis, dans un moment comme celui-ci d'oublier que ce sont mes compatriotes de la province de Québec qui ont ouvert ces territoires de l'ouest à la civilisation. Ce sont les missionnaires de la province de Québec, les trappeurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, les bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest et les anciens *voyageurs* qui, les premiers traversèrent les prairies et plantèrent leurs tentes sur les côtes de l'océan Pacifique. Plus tard, ce sont encore mes compatriotes qui, poussés par l'esprit d'aventure, vont explorer la région du Yukon et du Klondike. Les nombreux noms français que l'on rencontre sur la carte géographique : Juneau, Laberge, Mercier, Ladue, attestent hautement ce fait. La mesure présentée par le gouvernement, quoique revêtue d'un caractère purement commercial—puisqu'elle a pour objet de relier ces régions de l'extrême nord avec le reste du pays—me paraît être aussi la consécration officielle du courage et de l'héroïsme déployés par ces pionniers de l'ouest.

La construction de ce chemin de fer, M. l'Orateur, étant non seulement nécessaire mais urgente, il importait que le gouvernement fît le meilleur marché possible avec les entrepreneurs. Or, en examinant l'ensemble des dispositions du contrat, je crois qu'il est facile de se convaincre des avantages énormes qu'en retire le pays.

En premier lieu, la construction de ce chemin ne coûtera pas un rouge liard au trésor public. N'y aurait-il que ce fait, sans précédent dans nos annales politiques, qu'un chemin de fer peut être construit sans obérer nos finances, que ce serait déjà pour moi un motif suffisant, en dehors de toutes autres considérations, d'appuyer la mesure.

J'affirme qu'il aurait été injuste de taxer davantage les contribuables des vieilles provinces, et notamment Québec et Ontario, pour la construction d'un chemin de fer au Yukon, car, M. l'Orateur, vous admettrez avec moi que nous avons été prodigues à l'endroit du Nord-Ouest, depuis vingt-cinq ans. Nous avons non seulement dépensé largement pour le développement de ces provinces, mais nous nous sommes privés dans bien des cas des améliorations publiques les plus urgentes, toujours au profit de l'ouest.

Je parle ici en connaissance de cause. J'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre le comté de Gaspé, l'un des plus vieux comtés du pays, dont la population se chiffre dans les vingt-cinq mille âmes. Et cependant la Gaspésie est privée d'un chemin de fer. La rive sud du Saint-Laurent, dont les ressources agricoles sont inépuisables, peuplée des plus riches et des plus vieilles paroisses du Canada, est également privée de chemin de fer.

Il eut été manifestement injuste, je le répète, d'augmenter la dette publique, même pour la construction d'un chemin de fer au Klondike, quand nous avons déjà tant dépensé pour l'ouest au détriment des autres provinces. Aussi, je dois féliciter le gouvernement d'avoir résolu ce problème avec une économie aussi tangible, aussi réelle. Dans mon opinion, le Klondike doit payer pour le Klondike.

Cependant, M. l'Orateur, les honorables députés de l'opposition et la presse conservatrice font d'amers reproches au gouvernement, parce que certaines concessions de terrains aurifères auraient été faites à MM. Mann et Mackenzie. Je prends pour admis que la population des grandes provinces aurait condamné l'action du gouvernement s'il eut augmenté la dette et les charges publiques pour la construction de ce chemin de fer ; je prends également pour admis, eu égard à tous les faits qui nous

sont révélés par l'histoire du passé, par l'histoire des grands travaux publics exécutés sous les divers gouvernements qui se sont succédés....

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): Ecoutez! écoutez!

M. LEMIEUX:....je prends pour admis, dis-je, que cette entreprise aventureuse conduite par le gouvernement n'eut pas coûté moins de sept à huit millions de dollars au trésor public. Dans ces circonstances, n'était-ce pas le devoir impérieux du gouvernement d'indemniser les entrepreneurs au moyen de concessions aurifères?

Les honorables députés de la gauche ont tour à tour donné une évaluation plus ou moins exagérée des terrains concédés à Mann-Mackenzie, mais j'avoue que certains journaux conservateurs leur ont enlevé la palme dans l'estimation fantaisiste de ces terrains.

J'entendais tantôt mon honorable ami le député d'Assiniboïa (M. Davin) se livrer, lui aussi, à des calculs fantaisistes, relativement à ces concessions aurifères. La facilité avec laquelle l'honorable député se lance dans les exagérations ne m'étonne plus. C'est un littérateur distingué; c'est un esprit prime-sautier qui s'assimile parfaitement la littérature dont il fait ses délices. Il a lu, j'en ai la conviction, le roman célèbre d'Alphonse Daudet, roman superbe qui a fait la fortune de son auteur, qui a été traduit dans plusieurs langues et qui est l'un des chefs-d'œuvre de la littérature française. J'ai nommé: "Tartarin de Tarascon." C'est le type accompli du méridional bon enfant, dont l'imagination et le cerveau sont surchauffés par un soleil brûlant. Mon honorable ami, je dois le dire, a de forts liens de parenté avec le héros de Daudet. C'est le "Tartarin" du Nord-Ouest, et si l'on ne peut attribuer à l'influence du soleil sur son imagination son évaluation exagérée des concessions faites à Mann-Mackenzie, ce sont sans doute les rayons d'or du Klondike qui l'ont fait verser dans l'hyperbole.

Voici maintenant ce que je lis dans le journal *La Presse*:

AU YUKON—CE QU'ON Y TROUVE—RAPPORT DE M. OGILVIE.

Si les indications connues actuellement valent quelque chose, il y a dans ces deux criques (Bonanza et Eldorado) de 60 à 70 millions.

Prenant ce district dans son ensemble, y compris les trois criques mentionnées, tombant dans Indian-Creek, un district de trente-cinq milles de long, sur vingt-cinq au plus de large, si les indications sont justes, il y a cent millions de dollars dans ce district.

Ce qu'on donne à MM. Mann et Mackenzie, près de quatre millions d'acres de terres à choisir, soit plus de sept fois autant que le district qui, à première vue, doit donner cent millions de dollars.

Par conséquent, d'après l'évaluation de *La Presse*, le cadeau fait par le gouvernement à MM. Mann et Mackenzie s'élèverait à sept cent millions de piastres.

J'avoue que ces calculs me dépassent. Mais ce que *La Presse* omet de dire, afin de mieux soulever des préjugés contre le gouvernement, c'est que l'évaluation probable, faite par M. Ogilvie, ne se rapporte qu'à une région en particulier, et que déjà les terrains de cette région sont tous pris par les milliers de mineurs qui l'ont envahie.

Mann et Mackenzie vont donc se trouver sur un pied d'égalité avec les autres mineurs, dans ce sens qu'il y a autant d'aléa et de risques pour eux que pour tout autre. Quant à moi, j'espère que les brillantes perspectives qui attirent sur le Klondike les yeux de l'univers, se réaliseront, mais il n'est pas un homme éclairé qui n'admettra que, dans toutes ces découvertes d'eldorados il faut faire la part, la large part de l'imagination.

D'ailleurs, sied-il bien au parti conservateur de blâmer le gouvernement d'avoir fait des concessions de terrains à Mann et Mackenzie? De combien de millions de dollars le pays ne s'est-il pas saigné pour aider le Pacifique à construire sa voie ferrée à travers le continent? Combien de millions d'acres de terres l'honorable chef de l'opposition lui-même (sir Charles Tupper), n'a-t-il pas demandé à cette Chambre de livrer à cet ogre qui s'appelle le Pacifique, en 1881? J'affirme ici, M. l'Orateur, que nos adversaires, par leurs libéralités excessives envers cette compagnie, ont créé non seulement un monopole gigantesque, mais une vaste aristocratie terrienne, qui rappelle les plus beaux temps de la féodalité, aristocratie à qui chaque fermier du Nord-Ouest est tenu de porter foi et hommage.

Ces terres concédées au Pacifique s'améliorent constamment; elles constituent pour l'avenir une source de revenus permanente. Les concessions du Yukon, au contraire, peuvent tout au plus, accuser des traces aurifères. Mais quand l'or aura été extrait de ces terrains, ou plutôt de ces glaciers, on aura épuisé toutes les ressources de cette région.

On dit, M. l'Orateur, que Mann et Mackenzie vont faire une spéculation et qu'ils sont même sur le point de vendre leurs concessions sur le marché anglais. Cela serait-il vrai, le contrat serait-il moins avantageux pour le pays? J'ignore toutefois si telle rumeur est bien fondée. Je connais le peuple anglais, par son histoire et sa littérature. Je lis la presse anglaise. Je coudoie tous les jours des amis de langue anglaise, et je sais qu'il n'y a pas en affaires, de peuple plus circonspect, plus prudent et plus pratique. Les Anglais savent ce en quoi consiste le *Give and Take*, et je doute fort que MM. Mann et Mackenzie, puissent trouver à Londres des capitalistes qui achèteront leurs concessions, quand ils auront lu sur le contrat les conditions onéreuses qui leur sont imposées.

En effet, le contrat déclare qu'ils ne pourront choisir aucun des acres de terre concédés avant que dix milles du chemin de fer projeté soient en opération.

Quand les dix milles auront été construits, alors, et alors seulement, ils pourront localiser un certain nombre de claims. Et à chaque dix milles additionnels qui seront construits, ils auront le droit de choisir une autre proportion de leurs terrains. Au reste Mann et Mackenzie n'obtiendront de titres définitifs qu'au 1er septembre, pourvu que le chemin soit complété et accepté par le gouvernement. J'approuve en son entier,—et je suis fier de le dire, car je crois être l'écho de mes collègues de la province de Québec qui siègent de ce côté-ci de la Chambre,—la teneur de ce contrat, parce qu'il nous assure la construction de ce chemin de fer sur notre territoire. Nous créons une route exclusivement nationale, obligeant ainsi chaque mineur à passer par le Canada, à s'y approvisionner, permettant à nos manufacturiers, à nos artisans, à nos marchands de s'accaparer l'immense trafic que ne manquera pas d'activer un si grand mouvement de population pendant les années à venir.

Il n'y a pas d'exagération à dire qu'au moins cent mille mineurs prendront la route du Klondike d'ici à un an, et l'on peut facilement prévoir quelle expansion va prendre le commerce par cet exode au pays de l'or.

L'on a prétendu que le gouvernement des Etats-Unis nous créerait des embarras sérieux. L'on prédit de l'autre côté de cette Chambre que le gouvernement américain va faire surgir toutes espèces de difficultés pour nous empêcher de pénétrer sur la partie de la rivière Stikine qui coule sur le territoire américain. Je ne crois pas que ces craintes soient fondées.

Si ces prédictions de l'opposition se réalisaient, qui devrait en être tenu responsable ? Et combien n'aurions-nous pas raison de reprocher au parti conservateur d'avoir sans cesse fait parade pendant les quinze dernières années de sa loyauté devant le peuple canadien ! Combien n'aurions-nous pas raison de reprocher à nos honorables amis de la gauche, sans amertume mais avec vérité, la ligne de conduite de leurs anciens chefs politiques ? Nous serions en droit de stigmatiser, comme elle le mérite, la coupable indifférence de sir John Macdonald et des autres plénipotentiaires anglais, qui, lors du traité de Washington, négligèrent de faire revivre certaines des clauses du traité anglo-russe. Mais les prévisions de nos adversaires ne se réaliseront pas, j'en suis convaincu, et cela pour deux raisons : parce que suivant tous les auteurs du droit international, le droit de passage sur les rivières et les fleuves, comme moyen de communication et de commerce est basé sur la loi naturelle elle-même ; parce que rien n'indique dans nos relations avec la république américaine, que celle-ci veuille, de propos délibéré, manquer à ses devoirs de bon voisinage.

Si nous devons en croire les rumeurs qui circulent depuis le commencement de ce débat, le chemin de fer du Yukon doit plutôt craindre l'ennemi du dedans que l'ennemi du dehors. Le Sénat va, paraît-il, entraver la législation qui ne manquera pas d'être adoptée par cette Chambre en prenant sur lui la responsabilité d'empêcher la création de communications permanentes entre le Klondike et le reste du Canada. Si le Sénat refuse de ratifier cette mesure, nos marchands, nos manufacturiers et nos hommes d'affaires verront l'immense trafic du Klondike passer aux Américains. Si le Sénat, abusant de sa majorité allait ainsi s'insurger contre la volonté populaire, alors il ne répondrait plus à l'idée des pères de la Confédération, mais il constituerait plutôt un pouvoir absolu et despotique dont l'utilité aurait vite cessé.

Il semble que ce débat devrait se clore maintenant, car l'agitation qu'on a fait autour de cette question n'a plus sa raison d'être. L'agitation en effet ne devait durer que pendant la période électorale dans la province d'Ontario. C'est un fait bien notoire qu'elle n'a été continuée par mes honorables amis de la gauche que dans le but de soulever l'opinion publique contre le gouvernement Hardy. Mais cette période électorale étant terminée, je ne puis concevoir quel avantage il y a pour eux de l'éterniser.

L'attitude du chef de l'opposition (sir Charles Tupper) en ce moment, offre beaucoup d'analogie avec celle d'un autre chef de l'opposition aux Communes anglaises, qui vivait au temps de Palmerston, alors premier ministre de la Grande-Bretagne. A ceux de ses partisans de la Chambre qui le consultaient sur la manière d'attaquer le ministère, il répondait invariablement : "*Gentlemen, the time has come when we must advertise for a grievance.*" Messieurs, le temps est arrivé pour nous de chercher un grief.

Or, l'honorable chef de l'opposition a enfin découvert un grief. Il ne l'avait certainement pas trouvé au début de la session puisqu'il avait d'abord approuvé d'une manière formelle, en termes énergiques à ne pas s'y méprendre, la transaction soumise par le cabinet au parlement. Mais ses amis lui ont fait comprendre qu'à l'exemple de l'ancien chef de l'opposition anglaise : "*the time had come to advertise for a grievance.*" Il a trouvé ce grief, mais c'est un grief imaginaire, basé sur le dépit, et qui n'aura, assurément, aucun succès dans le pays. (Texte.)

M. WILSON : M. l'Orateur, à titre de représentant d'un district de la province de l'Ontario, je dois dire que le sentiment populaire sur les questions de cette nature est si fortement prononcé dans les parties les plus anciennes de la province que le candidat libéral, dans mon comté, s'est vu récemment obligé de déclarer en présence des électeurs qu'il s'opposerait à toute subvention proposée en faveur des voies ferrées, abstraction faite des conséquences qui en résulteraient pour le gouvernement du jour. Mon attitude sur cette question n'est pas aussi hostile que cela, car je comprends parfaitement qu'il importe quelquefois de construire des voies ferrées, pour ouvrir certaines parties du pays à la colonisation, et que, dans ces circonstances, il est légitime de subventionner ces entreprises ; mais, d'autre part, M. l'Orateur, à mon avis, il n'est pas légitime de donner presque toute une contrée, ou une très grande étendue de pays, pour la construction d'un chemin de fer de 150 milles. J'étais, l'autre jour, en Chambre, lorsque l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a présenté son projet de loi, et j'ai été fort étonné de l'attitude qu'il a prise en cette circonstance. Il a admis qu'avant la clôture de la dernière session, il avait appris de bonne source qu'il s'était fait des découvertes d'or fort importantes dans le district du Yukon ; et nous avons appris depuis que dès le 16 mars 1897, le ministère de l'Intérieur avait été informé qu'il avait été découvert de l'or en abondance dans le district en question. Or, il me semble tout à fait étrange, M. l'Orateur, que le gouvernement, puisqu'il était en possession de ces faits, ne s'en soit pas préoccupé davantage. Après la clôture de la session, le premier ministre est allé en Angleterre. C'était chose fort légitime, puisqu'il y allait à titre de représentant du Canada aux fêtes jubilaires de Sa Majesté. Mais, si je ne me trompe, trois autres ministres sont aussi allés en Angleterre pendant les vacances.

Le ministre des Finances (M. Fielding), a dû s'y rendre pour y effectuer un emprunt. Puis, le ministre de la Marine et des Pêcheries (Sir Louis Davies) a également dû traverser les mers dans le but de convaincre le peuple anglais que la clause de notre tarif relative au commerce privilégié ne s'appliquait qu'à l'Angleterre ; mais, il est revenu au pays, parfaitement convaincu que ce privilège s'appliquait à tout le monde, sauf aux Etats-Unis et à quelques autres nations. Plus tard, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) eut occasion de se rendre dans la mère-patrie, pré-

tend-on, dans le but d'échapper aux poursuites des chercheurs de places. Il était tellement harassé, obsédé par ces gens-là, qu'il a dû se soustraire par la fuite à leurs importunités.

Voici ce qu'il y a de plus étonnant dans toute cette affaire du Yukon : c'est qu'après avoir constaté la nécessité de construire un chemin de fer dans ce district le gouvernement ne s'est nullement préoccupé d'obtenir les renseignements nécessaires. A mon avis, aussitôt après avoir appris cette grande découverte de terrains aurifères, le gouvernement devait envoyer sur les lieux ses ingénieurs, afin d'obtenir une estimation du coût de l'entreprise, pour y fixer le tracé et obtenir, dans la mesure du possible, une estimation de la valeur des terres de cette contrée.

Le cabinet aurait encore fait acte de sagesse en communiquant au public les renseignements venus à sa connaissance, afin que ceux qui ont l'habitude de soumissionner les travaux de construction des chemins de fer fussent en mesure d'envoyer aussi leurs ingénieurs étudier sur place, de façon à pouvoir faire leurs offres au cabinet.

Cependant, M. l'Orateur, il paraît que ces renseignements n'ont été communiqués qu'à une seule société d'entrepreneurs. J'ignore comment ils ont pu se procurer ces renseignements. Toutefois, M. Mackenzie, au cours d'un interview donné à un journal de Winnipeg, a déclaré avoir eu des renseignements sur le district en question, ajoutant que cela lui avait coûté bien cher, et que personne, à son avis, ne songerait à le blâmer, lui ou son associé, s'il ne prenait pas le monde dans leur confidence.

Je crois qu'il avait raison ; mais le gouvernement a eu tort, suivant moi, en ne se procurant pas ce renseignement et en ne demandant pas de soumissions pour cette entreprise, afin d'inviter la concurrence et de courir la chance de recevoir plusieurs offres. S'il avait fait cela, il aurait eu une certaine raison pour se justifier devant le peuple ; lorsque les honorables membres de la droite étaient dans l'opposition ils reprochaient à leurs adversaires d'accorder des contrats sans demander de soumissions, et ils se vantaient qu'une fois au pouvoir ces choses changeraient. Je crois que ce principe est bon et que toutes les entreprises publiques doivent être autant que possible accordées par soumissions. Mais le ministre des Chemins de fer s'est moqué de cette idée. " N'est-ce pas oiseux," a-t-il dit, "de parler de demander des soumissions publiques pour exécuter une pareille entreprise dans de semblables circonstances?" Ce langage me surprend. Je ne crois pas que l'on soit surpris d'apprendre que le gouvernement a demandé à des entrepreneurs de soumissionner pour la construction d'un chemin de fer ou pour autre entreprise publique. Il donne ensuite la raison qui l'a porté à parler ainsi. Il dit: "Mais nous ne savions quoi offrir. Si nous avions offert 5,000 acres par mille, ce montant aurait peut-être été trop faible ; si nous avions offert 50,000 acres par mille, cela aurait été trop ; par conséquent nous ne savions que faire." Pourtant le simple bon sens nous dit que n'importe quel homme pouvait préparer une annonce à l'effet que le gouvernement était disposé à recevoir des offres pour la construction d'un chemin de fer, et qu'il accorderait une subvention en terres à cette fin.

S'il avait agi ainsi, je suis persuadé qu'il aurait reçu un grand nombre de soumissions. Si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux était incapable de demander des soumissions de cette nature, parce qu'il ignorait quelle quantité de terres offrir, dans quelle position s'est-il donc trouvé pour conclure un contrat avec les entrepreneurs lorsqu'ils sont venus le trouver? Il a prétendu qu'il ne connaissait pas la valeur de ces terrains, et par conséquent il s'est trouvé à la merci de ces hommes avec qui il a transigé secrètement ; et c'est là un des côtés les plus regrettables de cette affaire. Il dit simplement : "Oui, j'admets que ce n'est ni plus ni moins qu'un coup de dés." Cette déclaration, suivant moi, est bien extraordinaire dans la bouche de tout ministre de la Couronne. Je ne crois pas que ce soit de cette manière que le peuple de ce pays veut que l'on administre ses affaires. Nous voulons que les choses se fassent honnêtement, nous ne voulons pas que les ministres de la Couronne spéculent sur la propriété publique. Nous sommes disposés à payer un prix raisonnable pour ce que nous voulons faire faire ; mais nous voulons être en état de savoir ce que c'est qu'un prix raisonnable avant d'accorder le contrat ; et il me semble que le gouvernement avait assez de ressources à sa disposition pour pouvoir se renseigner avant d'agir.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a aussi déclaré qu'il n'avait vu aucune estimation de ce que pourrait coûter la construction d'un chemin de fer dans cette région ; cela ne l'empêche pas cependant de présenter à la Chambre un bill qui est destiné à accorder 25,000 acres de terres par mille pour construire un chemin de fer. Il dit: " J'ignore si nous donnons trop ou pas assez ; c'est un simple coup de dés, et c'est de cette manière que nous administrons les affaires de ce pays." Eh bien, M. l'Orateur, je désapprouve cette manière d'agir, et je ne crois pas qu'elle rencontre l'approbation de mes électeurs. Relativement au contrat, s'il y a une chose que le parti libéral a combattu dans cette Chambre, c'est bien le monopole qui a été accordé au chemin de fer Canadien du Pacifique dans le Nord-Ouest ; et cependant que font-ils aujourd'hui? Ils accordent un monopole à Mackenzie et Mann relativement à ce chemin de fer, durant cinq ans, et décrètent que durant cette période nulle autre personne n'aura le droit de construire de chemin de fer dans cette région. A part cela, ils établissent les prix pour dix ans. Ces derniers ne devront pas être réduits durant les quatre premières années ; alors ils seront réduits de 25 pour 100 ; au bout de trois autres années ils subiront une autre réduction de 25 pour 100. Et lorsque ce chemin de fer aura été exploité durant sept ans, ils transporteront le fret pour la moitié du prix qu'ils percevaient à son origine.

Ceci me paraît bien extraordinaire, et semblerait vouloir indiquer que la compagnie va réaliser durant les premières années de l'exploitation du chemin le double de ce qu'elle devrait obtenir, car autrement, il lui serait impossible, après une période de sept années, de transporter le fret sur ce chemin pour la moitié du prix. L'on dit de tout côté que dans les commencements ils vont avoir plus d'ouvrage qu'ils ne pourront en faire. Voilà encore une autre difficulté. Qu'est-ce qui pourra empêcher Mackenzie et Mann de dire : " Nous avons signé un contrat pour transporter du fret au delà de ce que nous sommes capables, dans ce cas nous faisons tout aussi bien de réaliser $100 sur une tonne de

fret que de le transporter pour $25 ou $50. Qu'est-ce qui pourra les empêcher d'en agir ainsi? Ils n'auront pas à craindre la concurrence, le gouvernement ne permettra à personne autre de construire un chemin de fer dans cette région, et le public tout entier va être à la merci de ce monopole. Or, je suis opposé à tout monopole. Il est bien certain que mes honorab es amis de la droite vont dire que cette prétention est quelque peu étrange de la part d'un partisan de la politique nationale, cependant il en est bien ainsi. Je constate qu'il y a autant de partisans de la politique nationale du côté de la droite de la chambre que de ce côté-ci, car il est bien évident qu'ils ont apparemment changé de tactique, mais les honorables députés qui siégeaient dans la Chambre à cette époque savent très bien quelle agitation a causé dans le Nord-Ouest l'annonce du monopole que l'on venait d'accorder au chemin de fer Canadien du Pacifique, et nous savons aussi dans quelle position embarrassante s'est souvent trouvé placé feu sir John Macdonald, parce qu'il ne pouvait pas se débarrasser de ce monopole.

Et comment nous en sommes-nous tirés? En faisant garantir par le gouvernement fédéral l'intérêt sur les obligations de chemin de fer Canadien du Pacifique s'élevant à $15,000,000, et nous avons eu de la chance, car nous n'avons pas eu à payer une seule piastre. Mais cela fut dû à la bonne administration et au tact du chef du gouvernement, sir John Macdonald, qui sût attendre le bon moment et profiter des circonstances.

Ensuite, ces entrepreneurs auront le droit de choisir à leur gré les terres de cette région. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) a fait l'autre jour un discours d'une grande logique, et il a bien saisi la question, quand il a dit que Mackenzie et Mann auront en vertu de ce contrat, toutes les mines d'or d'une importance quelconque dans cette région. Plus que cela encore, il a ajouté que non seulement ils auront toutes les mines d'or de valeur, mais qu'ils n'auront pas une piastre à dépenser pour envoyer des prospecteurs, car si 100,000 hommes s'en vont dans cette région cette année, ainsi que le disent les honorables ministres, ces gens seront tous des prospecteurs, ou dans tous les cas le plus grand nombre chercheront des mines, et dès que l'un d'eux en découvrira une, Mackenzie et Mann auront sur les lieux un agent qui s'en emparera. Cela est-il dans l'intérêt des pauvres mineurs qui travaillent pour gagner leur vie et qui vont dans ce territoire avec l'espoir d'atteindre un filon?

Ce n'est pas encore tout. Le mineur commencera par payer $10 pour obtenir un certificat. C'est la première chose qu'il devra faire pour pouvoir prospecter. S'il vient à perdre ce certificat, il aura $2 à payer pour un duplicata, ce qui fait $12 pour le premier certificat. De plus, il paiera une rente annuelle de $15 avant de pouvoir exploiter son claim, soit un total de $27, et il paiera ensuite un droit régalien de 10 pour 100, sur tout l'or qu'il trouvera.

Quelle est sa position comparativement à Mackenzie et Mann? Ces messieurs ont cette immense étendue de terre et ils ne paient ni rente, ni honoraires de certificat ni droit régalien de 10 pour 100. Ils n'ont à payer qu'un droit régalien d'un pour 100.

Je me rappelle le temps où les honorables ministres et leurs partisans se proclamaient les amis de l'ouvrier. Que de larmes n'ont-ils pas versées sur le sort misérable de l'ouvrier et combien de fois ne nous ont-ils pas donné à entendre que s'ils arrivaient un jour au pouvoir le public verrait ce qu'ils feraient en faveur des classes ouvrières. Ils supprimeraient les monopoles, ils ne permettraient pas au riche de pressurer le pauvre, ils n'accorderaient au riche ni droits ni avantages particuliers. Mais, M. l'Orateur, je dis avec regret qu'ils n'ont pas plus tenu cette promesse que les autres qu'ils ont faites.

L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), que je ne vois pas à son siège, semble avoir eu, plus que tout autre, à s'occuper de la politique du gouvernement. On dit qu'il a préparé le tarif, et si tel est le cas, il a bien réussi, car il n'a pas laissé le gouvernement s'éloigner trop des principes de la politique nationale. Cet honorable député dit que c'est une chose opposée à la politique du gouvernement que de donner des terres dans des districts agricoles pour construire des chemins de fer. Je ne vois pas la différence qu'il y a dans le principe, et je dois dire que les terres minières ont autant de valeur que les terres en culture, surtout quand elles sont riches comme celles dont on parle.

Mais ces messieurs ne tiennent pas toujours à donner des terres—quelquefois ils donnent de l'argent. Nous nous souvenons tous qu'à la dernière session le projet du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau a été présenté à la Chambre à la fin de la session. Nous savons aussi jusqu'à quel point ces messieurs, quand ils étaient dans l'opposition, déploraient l'injustice qu'il y avait de présenter durant les derniers jours de la session les résolutions accordant des subventions aux compagnies de chemins de fer, mais il paraît qu'en cela ils ont voulu suivre l'exemple de leurs prédécesseurs, et dans les derniers jours de la dernière session ils ont présenté à la Chambre et fait adopter une résolution accordant une subvention de $3,630,000 au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Il y a un grand mérite qu'ils attachent à cette route particulière, savoir: que c'est un chemin de fer tout à fait canadien. S'il l'était, je serais bien plus en sa faveur que je ne le suis, mais si c'est une route toute canadienne, pourquoi tous ces embarras à propos de transbordement à Fort-Wrangel et du chargement des marchandises sur les bateaux? Cela prouve, à mon avis, que ce n'est pas une route canadienne, et s'il faut croire ce que nous lisons dans les journaux, le gouvernement va se trouver très embarrassé pour faire transporter les marchandises de Fort-Wrangel en remontant la rivière Stikine. Pour ma part—mais je ne sais pas si mes collègues de l'opposition partagent cette opinion—je préférerais que le chemin de fer fût construit par voie d'Edmonton, et je vais vous en donner la raison.

S'il faut ajouter foi à ce que les honorables ministres disent, un grand nombre de gens, qui s'en vont dans cette région ne réussiront pas, ils perdront tout l'argent qu'ils emportent avec eux, et ils ne pourront pas rester dans ce territoire, parce que ce n'est pas un district agricole. Mais si ces gens passaient par notre Nord-Ouest, ils pourraient s'établir sur nos terres, ou travailler pour les habitants des villes et des villages, et de cette façon nous pourrions les garder dans notre propre pays, et les dépenses ne seraient pas faites en pure perte.

Je suis fortement d'avis que la route projetée n'est pas la plus avantageuse pour les intérêts du

pays, particulièrement si, comme le dit le gouvernement, ce chemin de fer avec une voie de trois pieds est simplement provisoire. Quelqu'un a dit que les rails seront ceux qui ont été en usage pendant trente ans et qu'on a enlevés pour les laisser ronger par la rouille. J'espère que ce n'est pas le cas, et que si nous avons un chemin de fer il sera meilleur que cela.

L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), est émerveillé de voir que le gouvernement ait fait un marché aussi avantageux. Sa surprise a été grande, dit-il, en voyant que les entrepreneurs avaient signé le contrat, sans avoir obtenu le droit de choisir les terres avant de commencer à construire le chemin de fer, parce que les gens vont arriver dans cette région et s'emparer des meilleures terres, et les entrepreneurs devront se contenter du reste.

Si cela avait eu lieu j'aurais éprouvé beaucoup de peine, car il est suffisant de payer un homme quand il a gagné son argent, au lieu de le payer d'avance. De plus, c'est contraire à tout ce que le parti libéral a toujours préconisé. Le ministre de l'Intérieur a exhibé une carte indiquant la quantité de terres accordées aux chemins de fer, et il a déclaré que cet usage avait éloigné les colons et avait été très désavantageux pour le Nord-Ouest. C'était une des raisons tenues en réserve par les honorables ministres quand ils étaient dans l'opposition. Ils tiennent aujourd'hui le même ligne de conduite qu'ils blâmaient autrefois.

On nous dit que Mackenzie et Mann ne pourront pas avoir ces terres avant que le chemin de fer soit achevé et accepté par le gouvernement. Mais, dès qu'ils auront construit dix milles de ce chemin, plus de 92,000 acres de terre seront mises à part pour eux. Ils n'en ont pas de titre, mais quelle est la différence ? Personne autre qu'eux ne peuvent aller sur ces terres, y chercher des claims ni en prendre possession.

Les honorables ministres, pour faire paraître le contrat plus acceptable, déprécient la valeur de cette région. Mais M. Dawson nous dit que l'année dernière elle a produit deux millions et demi de piastres en or.

Je vais maintenant dire quelques mots du rapport de M. Ogilvie, dans le seul but de faire voir que ce contrat n'est pas une affaire de pures conjectures, ainsi que le disent les honorables ministres.

M. Ogilvie dit que nous avons 1,400 milles de cours d'eau dans notre part de territoire, et sur toute cette étendue on trouve de l'or. Quatorze cent mille de terres aurifères sur les ruisseaux, et l'on dit cependant que ce contrat est une affaire de simples conjectures.

M. Ogilvie nous dit avoir rencontré un homme qui avait été mineur pendant vingt-cinq ans en Californie et dans la Colombie anglaise, et qui lui a dit qu'il n'avait jamais vu une région aussi riche en or. Non seulement cela, mais on a dit dans cette Chambre qu'il y avait de l'or en perspective pour $100,000,000 dans un certain circuit de 35 milles carrés. Cependant les honorables ministres consentent à donner 25,000 acres de terre par mille pour construire ce chemin de fer, qui sera d'un genre très ordinaire et qui ne sera que provisoire. Ils disent que l'entreprise coûtera 3,750,000 acres de terre. Mais ils ne peuvent pas le dire avec certitude, car ils ne savent pas quelle sera la longueur du chemin. On dit qu'elle sera de 208 milles, au lieu de 150. Pour ma part je suis parfaitement opposé à ce que l'on fasse des affaires de cette manière.

Le devoir du gouvernement, avant de passer un contrat comme celui que nous examinons, était de se mettre au courant de tous les faits. Il aurait dû connaître le coût du chemin. Il aurait dû profiter des circonstances au lieu de se promener l'été dernier. Il aurait dû avoir des rapports d'ingénieurs indiquant la nature de cette contrée et donnant une estimation du coût du chemin. S'il eût agi de la sorte, il n'aurait pas été à la merci de deux individus et réduit à dire qu'il ne pouvait pas trouver d'autres hommes. Jusqu'à ce que ce contrat fût signé, personne ne savait qu'il cherchait des offres. C'était un secret d'Etat. Quant à moi la première nouvelle que j'en ai eue a été en lisant le *Globe* qui annonçait qu'un contrat important avait été signé pour la construction d'un chemin de fer dans cette région, sans que le peuple eût à payer un sou, les entrepreneurs acceptant des terres qui étaient comparativement sans valeur, terres dont personne ne voulait.

Mais le gouvernement a une si haute idée de ces terres qu'il ne veut permettre à personne d'y aller, à moins de payer $10 pour un certificat ; il ne veut pas permettre au mineur de travailler, à moins de payer $15, tous les ans, et, de plus, il doit payer 10 pour 100 sur tout l'or qu'il trouvera. Et ce sont ces terres qu'il dit être sans valeur.

Si mon parti était au pouvoir et s'il eût fait un marché comme celui-là, avec cette immense concession de terres et ce monopole, avec ce manque de prudence et de soin pour l'intérêt public, je ne l'appuierais pas. Je dis que c'est une honte, et j'espère qu'il y aura assez de députés de la droite qui comprendront que le pays doit passer avant le parti, et qui empêcheront ce projet d'être ratifié. Justement comme dans le cas de la politique nationale, les honorables députés de la droite ont songé au pays et se sont exposés à se faire reprocher de ne pas tenir leurs promesses plutôt que de donner au pays le libre-échange qu'ils avaient promis. J'espère qu'il en sera de même dans le présent cas et que l'opinion de partisans du gouvernement le forcera de changer considérablement ce projet de loi.

M. SEMPLE : Je n'aurais pas parlé sur cette question si l'on n'eût pas fait circuler le bruit que le parti libéral avait perdu des suffrages dans l'Ontario à cause de ce contrat, qui est devant nous. Je crois qu'on constatera que le parti libéral aura autant de partisans dans la présente législature qu'il en avait dans la dernière. J'ai été à Wellington pendant deux ou trois jours durant la dernière campagne électorale. Dans une division électorale dont le représentant dans cette Chambre a été élu par une majorité de cent voix, le candidat libéral en a obtenue près de 400. Dans les autres divisions de Wellington il y a eu de grandes majorités. Dans le cours de cette campagne électorale je n'ai pas entendu dire un seul mot de ce bill. Je dirai à l'honorable député de Lennox (M. Wilson) que si le bill a été discuté à Lennox ça n'a pas été à l'avantage du parti conservateur.

M. WILSON : Puis-je corriger l'honorable député ? J'ai dit que le candidat du parti libéral avait dû déclarer qu'il était opposé aux subventions, avant d'entrevoir la chance d'être élu, et a fait cette déclaration.

M. SEMPLE: Je ne faisais pas allusion au discours de l'honorable député de Lennox, mais à celui d'un autre député.

M. WILSON: Vous avez mentionné mon nom.

M. SEMPLE: Il y a des gens habiles à examiner les questions en visionnaires. Ils ont deux sortes de lunettes, les unes grossissent et les autres diminuent les objets qu'ils voient. C'est à travers ces lunettes que les honorables députés de la gauche paraissent examiner les différents points de cette question.

Par exemple, l'honorable député de Kent, N.-B. (M. McInerney) a porté la valeur des terres boisées accordées à la compagnie à $400,000,000. Je sais que les terres agricoles de la riche province d'Ontario sont évaluées à $572,000,000. Les honorables députés de la gauche parlent du Klondike, et des millions et des centaines de millions comme s'ils parlaient d'unités. Quand un homme veut exagérer il peut se donner de la latitude.

Relativement à la construction de ce chemin de fer, plusieurs raisons me portent à croire qu'elle coûtera fort cher. Par exemple, je vois qu'une compagnie anglaise, dont le chef de l'opposition est le gérant général dans le pays, a annoncé qu'elle transportera des passagers de Vancouver où de Victoria, avec 400 livres de provisions, pour $500. Je vois aujourd'hui qu'on engage des journaliers pour $1.75 par jour pour aller travailler au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, se chargeant de les y conduire et de les ramener. J'ai appris de bonne source, d'hommes qui ont été au Klondike, que le salaire des journaliers travaillant dans les mines est de $10 par jour, et jusqu'à $15 par jour. Ainsi, si cette compagnie doit avoir de grands bénéfices, elle devra encore payer une énorme somme d'argent en salaires.

Supposons que la construction de ce chemin coûte $3,750,000, cela équivaut à vendre toutes ces terres à $1 par acre. Si le coût est de $7,500,000, ce sera $2 par acre; si le coût en est de $10,000,000, ainsi qu'il est raisonnable de le croire, ce sera presque $3 par acre, je crois que de une à trois piastres par acre, c'est un très bon prix pour ces terrains aurifères aux glaces éternelles.

Nous voyons par les rapports officiels qu'il y a 125,000 milles carrés, ou quatre-vingts millions d'acre de terre, dont les entrepreneurs recevront un vingtième, ou 5 pour 100, pour construire ce chemin de fer. Ils auront une part, et le gouvernement fédéral 19 parts, et le chemin de fer en plus. On sait que les Etats-Unis ont acheté le territoire voisin d'Alaska, qui est riche en or, en bois, en havres, pour le prix de $7,200,000, soit 2 1-10 cents par acre. Cette région est aussi riche en or, et vous voyez que sa valeur dépend entièrement de l'or. M. Ogilvie nous dit, dans son rapport, que le nombre de mineurs qui sont là savent où le trouver, mais avant d'avoir construit le chemin la compagnie ne peut pas choisir une seule acre de terre. Chaque fois que la compagnie choisira un bloc, le gouvernement aura le bloc suivant. En conséquence, si le marché est avantageux pour les entrepreneurs, il l'est également pour le pays. Plus le commerce sera considérable, plus il y aura de droits payés au pays. Le pays commence déjà à retirer des avantages de cette région, car je vois que les affaires sont bonnes sur la côte du Pacifique, et tout indique que si ce chemin de fer est construit il sera d'un grand avantage pour développer le commerce de cette région.

Ceux qui ont lu quelque chose au sujet des mines d'or savent que nulle part la fièvre qu'elles occasionnent n'a duré longtemps. Je me souviens d'avoir entendu parler des régions aurifères de la Californie, de l'Australie, de Caribou, de l'Afrique-ouest et de la rivière la Pluie.

Qui n'a pas entendu parler, il y a un an, des immenses richesses qu'il y avait à Rossland? Combien de milliers de piastres placées dans ces mines sont perdues, qui ne rapporteront jamais rien? L'or a quelque chose qui attire l'homme, des gens sont devenus fous en cherchant de l'or. On ne sait pas au juste si quelques-uns feront fortune au Yukon; nous le saurons avec le temps.

MM. Mackenzie et Mann courent de grands risques. L'honorable député de Toronto-est (M. Ross-Robertson) a été assez franc pour dire hier, qu'ils pourraient bien perdre leurs placements, mais il a ajouté que la compagnie serait garantie. Je dirai que durant l'ajournement, j'ai causé avec un grand nombre d'électeurs et tous étaient contents de voir que la dette publique ne serait pas augmentée.

Nous savons que durant la dernière session une somme considérable d'argent a été accordée au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau et à la région de la rivière la Pluie. Avec le bois et les mines qui se trouvent dans ces endroits, il y avait quelque chose pour justifier ces subventions, car nous savions que l'industrie minière de la Colombie anglaise se développait, que les mineurs se dirigeaient vers cette province, et il était nécessaire qu'un chemin de fer fut construit dans cette région pour opérer la fonte du minerai à meilleur marché. Tout en accordant une subvention considérable, le gouvernement stipulait que la houille de cette partie du pays serait soustrait au monopole qui la menaçait; il fut convenu qu'un certain prix serait exigé pour la houille.

Mais il est vraiment réjouissant d'entendre les honorables députés de la gauche parler de ce grand monopole. On nous dit que les entrepreneurs sont exemptés de la concurrence de tout chemin de fer qui viendrait du territoire américain pour s'emparer du commerce que nous aurons sur cette voie. Ces honorables députés qui parlent contre les monopoles, ont condamné leurs propres prédécesseurs.

Qui ne se souvient pas du monopole gigantesque du chemin de fer Canadien du Pacifique, monopole qui a été accordé pour exister pendant vingt années durant lesquelles on ne peut faire aucun changement aux péages exigés sur ce chemin? Il est vrai qu'un changement peut être fait, si les recettes s'élèvent à 10 pour 100, mais la compagnie s'arrangera de manière à ne jamais être gênée par le gouvernement. C'est un vrai plaisir d'entendre ces messieurs parler de monopole, eux qui ont favorisé pendant tant d'années le monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique, le monopole du sucre, et plusieurs autres qu'il serait trop long d'énumérer.

Il est bon d'observer que lorsque le chef de l'opposition a été interviewé par un représentant de la presse, il s'est clairement prononcé en faveur du contrat passé par le gouvernement, mais quand il est en présence d'hommes politiques, il dit que ça ne vaut rien, qu'il doit s'opposer au contrat, et c'est ce qu'il a fait. Il arrive souvent que le chef d'un grand parti mène ce parti, mais dans le présent cas c'est le parti qui mène le chef. Mais avec toute son habileté, il se trouve maintenant dans une

position humiliante. Quelle que puisse être sa propre opinion, il lui est enjoint d'exécuter les désirs que ses amis ont exprimés en caucus.

Dorénavant, quand le chef de l'opposition se prononcera sur une question, on pourra lui demander s'il n'y a pas de danger d'attacher trop d'importance à cette opinion. Si les honorables députés de la gauche n'eussent pas eu une mauvaise cause, ils n'auraient pas parlé aussi longtemps ; ils ont traité tant de sujets qu'ils ont erré à l'aventure, de côté et d'autre, ne sachant où s'arrêter. Naturellement, si leur cause avait été bonne ils auraient parlé brièvement, mais durant ce débat ils ont sauté sans cesse d'un sujet à un autre.

On a dit que les honorables députés de la droite ne peuvent pas approuver ce contrat. J'espère ne jamais être dans une position à ne pouvoir justifier un contrat comme celui-ci, et j'approuve certainement le gouvernement de faire construire ce chemin de fer et d'en payer le coût avec un vingtième des terres de la région qui retirera des avantages de ce chemin. Les honorables députés de la gauche ont discuté sans rien savoir, et s'ils avaient été renseignés le moindrement, ils n'auraient pas parlé aussi longtemps ; mais leurs paroles n'auront aucun effet dans le comté que je représente. C'est avec plaisir que je vois le gouvernement prendre cette mesure qui tend à développer le Yukon, à même ce qu'il rapportera et ne rien ajouter aux taxes déjà lourdes qui pèsent sur les contribuables du pays.

M. CAMPBELL : A cette heure de la soirée, je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre bien longtemps. Le sujet que nous discutons a été traité si à fond qu'on ne peut ajouter quelque chose de nouveau ; mais attendu qu'il est d'une grande importance, que je ne veux pas laisser passer l'occasion sans faire connaître ce que j'en pense. J'ai entendu avec surprise les assertions extraordinaires faites par des orateurs précédents et le langage extravagant employé pour décrire ce chemin de fer du Yukon. On l'a décrit comme étant une chose monstrueuse, unique dans l'histoire de tous les pays ; on a dit que ce contrat est sans précédent, que la subvention accordée est la plus considérable qui ait jamais été donnée. Un député a été jusqu'à dire que le devoir du gouvernement était non pas de faire construire le chemin tel que projeté, mais de le construire lui-même ; qu'il aurait dû contribuer généreusement à même le trésor du pays à la construction de ce chemin de fer.

Ensuite, le débat offre une particularité originale, à cause des sujets qu'on y a fait entrer. Il a été question du chemin de fer du Comté de Drummond, du chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau, du chemin de fer de Dawson, et on a même parlé de la question des écoles du Manitoba et des élections de la province de l'Ontario. Toutes ces choses sont étrangères au sujet que nous examinons. Mais le gouvernement mérite d'être félicité d'avoir si bien administré les affaires du pays, et j'ajoute, sans craindre d'être contredit, que jamais un gouvernement dans un pays quelconque a fait autant et de si grandes choses que celui-ci, depuis qu'il est au pouvoir. C'est un gouvernement de progrès, énergique et capable d'administrer les affaires du Canada.

En arrivant au pouvoir, les ministres se sont vus dans l'obligation de s'occuper d'une question que la Chambre avait discutée pendant une semaine entière et qui avait fait tomber l'ex-gouvernement.

Il s'en est emparé en gouvernement composé d'hommes d'affaires et d'hommes d'Etat, et il a réglé la question à la satisfaction de tout le monde en ce pays, et il n'est pas un membre de la gauche qui ose proposer ici une motion de censure sur la manière dont il l'a réglé.

Il a suscité une question qui aurait dû être réglée il y a dix ans, c'est-à-dire la question du prolongement du chemin de fer l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Il n'y a jamais eu de mesure présentée au parlement qui ait obtenu plus cordialement l'approbation de tous les membres pratiques, que celle proposant le prolongement de ce chemin de fer à Montréal. Si l'ancien gouvernement eût été composé d'hommes possédant l'esprit de gouvernement, il n'aurait jamais permis que ce grand chemin de fer qui coûte $50,000,000 au Canada, et dont les déficits pendant un certain nombres d'années, se sont élevés annuellement de $300,000 à $500,000, n'allait pas plus loin que là où il s'arrêtait, à peu de distance de la grande métropole, Montréal. Le gouvernement actuel, reconnaissant le besoins du pays et admettant les devoirs qui lui incombaient, a vu que le seul moyen de combler le déficit de l'Intercolonial était de faire ce qu'aurait fait toute compagnie de chemin de fer, c'est-à-dire assurer le prolongement de ce chemin à Montréal. Conséquemment, il a fait un arrangement qui, d'après moi, doit recevoir l'appui de tout le peuple canadien.

La Chambre peut comparer l'affaire à ce que font les autres chemins de fer, et dans chaque cas elle constatera que cet arrangement destiné à assurer le prolongement de l'Intercolonial était sage et prudent, favorable à l'intérêt général du pays. Voyez la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique: elle a voulu prolonger sa voie de Toronto à Buffalo, et elle a payé au Grand-Tronc $40,000 par année pour l'usage de 39 milles de la voie de celui-ci, afin de se rendre à Hamilton. Voyez la Compagnie de chemin de fer Wabash : elle a cherché à prolonger sa voie depuis Détroit jusqu'à Suspension-Bridge. Sa tête de ligne était à Détroit, et elle voulait avoir l'avantage d'aller jusqu'à Buffalo en passant par Suspension-Bridge. Naturellement, elle aurait pu bâtir un chemin indépendant ; cependant, pour le droit de faire usage de 229 milles du Grand-Tronc, elle a payé à celui-ci $229,000 par année. Plus que cela, elle lui a donné 75 pour 100 de toutes les recettes provenant du transport local des marchandises sur son chemin. C'est là encore ce que d'autres compagnies de chemin de fer ont fait.

Par l'arrangement soumis à la Chambre, à la dernière session, le gouvernement a obtenu le même droit que le Grand Tronc de parvenir à Montréal et d'y faire usage des facilités de la tête de ligne de celui-ci, et il a acquis le chemin du Comté de Drummond, le tout pour la somme de $210,000. Il n'y a jamais eu d'arrangement proposé en ce pays ou dans d'autres qui méritât une approbation plus cordiale que celui du prolongement de l'Intercolonial à Montréal. Avant cinq ans, les profits résultant de ce prolongement paieront ces $210,000, et rapporteront en sus $300,000 à $400,000.

Ce sujet a été évoqué dans la discussion actuelle, et la mesure qui s'y rapporte a été combattue un grand nombre de jours à la dernière session. La Chambre se rappellera la clameur soulevée par

l'opposition à raison de cet arrangement. On a vociféré en cette Chambre, et l'ex-ministre des Finances l'a fait à plein gosier, que d'un seul coup nous avions augmenté la dette publique de $7,000,000. Nous avions consenti à payer $210,000 par année pour circuler sur 176 milles de chemin de fer. Bien que ce prolongement, non seulement couvrirait les frais d'achat, mais rapporteraient encore $300,000 ou $400,000, cependant les membres de la gauche ont dit à la Chambre et au pays que ce gouvernement avait augmenté la dette publique de $7,000,000.

Ensuite, lorsque le gouvernement a constaté les promesses offertes par la région de la Kootanie, il a compris la situation, et il a poussé vigoureusement la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau et assuré ainsi aux voies canadiennes le commerce de cette grande région, lequel, autrement, aurait pris la direction des routes américaines. En gouvernement composé d'hommes d'Etat et d'hommes d'affaires, il a vu à la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et le Canada retirera de vastes bénéfices de cette entreprise.

Une autre phase nouvelle de développement s'est révélée cette année dans le Yukon, et le gouvernement a encore été prompt à formuler une politique de progrès. Si celui-ci n'eût pas adopté de promptes mesures pour assurer des communications par chemin de fer au Yukon, de désastreuses conséquences en seraient résultées l'an prochain, et le gouvernement aurait été accusé, et justement, je crois, d'avoir manqué à son devoir.

J'ai à peine besoin de discuter cet aspect du sujet, car le chef de l'opposition a admis la nécessité de prendre de promptes mesures pour assurer des facilités de transport pour communiquer avec le Yukon; et ce monsieur a encore admis que la route choisie par le gouvernement est la meilleure qu'on puisse utiliser à présent. Nous n'avons donc pas besoin de nous occuper de ces deux questions. Il ne nous reste, conséquemment, qu'une question à examiner, savoir: l'arrangement est-il un bon arrangement? En admettant que le chemin est nécessaire, et que la route choisie est la meilleure qu'on puisse utiliser, que devait faire alors le gouvernement? Devait-il bâtir le chemin lui-même ou passer un contrat comme celui qui nous est soumis? M. l'Orateur, si le gouvernement eût pris cinq ou six, ou dix millions de dollars dans le coffre public pour bâtir le chemin de fer du Yukon, je pourrais m'imaginer que le chef de l'opposition et ses amis élèvent les mains, frappés d'horreur d'un tel acte. Ces messieurs nous auraient dit alors, que nous allions plonger le Canada dans les embarras d'une énorme augmentation de la dette publique, et ils nous auraient reproché de ne pas faire payer par le Yukon lui-même l'avantage que doit lui apporter ce chemin de fer. Et l'opposition, M. l'Orateur, aurait eu raison de se placer sur ce terrain. Je prétends qu'en stipulant que le Yukon paiera lui-même pour ce chemin-là le gouvernement a agi sagement, dans l'intérêt de notre peuple.

Après la prorogation de la dernière session du parlement, des rumeurs nous sont arrivées concernant les riches découvertes du Klondike, et, comme ces rumeurs se sont confirmées nous avons vu de toutes les parties du pays des jeunes gens et des hommes robustes, les hommes les plus brillants et les plus meilleurs que nous possédions, se diriger vers ces champs arctiques de l'or. Il était absolument nécessaire que des mesures fussent prises pour pourvoir cette région de subsistances par une conduite prompte et sage, le gouvernement a immédiatement adopté les dispositions nécessaires à son développement. L'un des ingénieurs les mieux qualifiés, M. Jennings, a reçu instructions d'essayer de trouver une route à cette contrée, et le ministre de l'Intérieur n'a pas hésité à franchir cette passe difficile qu'il y a là, afin de se mettre lui-même personnellement au fait. Tout cela a pris du temps, et alors surgit l'urgence. Le gouvernement était forcé d'agir promptement. C'est ce qu'il a fait, et il a conclu un contrat que le peuple canadien approuvera, j'en suis convaincu, et qui recevra, sans aucun doute, l'appui de tous les honnêtes gens.

Le gouvernement a stipulé que les anciennes provinces, qui ont déjà contribué pour des millions à subventionner les chemins de fer, ne seront pas appelées à payer un seul sou au sujet de ce chemin de fer, bien que, cependant, elles doivent retirer d'immenses bénéfices de sa construction.

Les membres de l'opposition nous disent: " Mais vous avez abandonné 3,750,000 acres de la terre la plus riche même qui ait jamais été sous le soleil, et vous avez stipulé que les entrepreneurs pourront choisir ces acres de terre là où il leur plaira de le faire." Comment! on n'aurait jamais cru que ces membres de la gauche aient appuyé des années et des années un gouvernement qui avait donné non moins de 68,000,000 d'acres de la meilleure terre même du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, pour en investir à jamais une compagnie de chemin de fer. Malgré cela, cependant, M. l'Orateur, ils représentent la subvention de 3,750,000 acres accordée par le gouvernement actuel dans une région rocheuse, comme constituant un crime énorme, et comme quelque chose d'inouï dans l'histoire de tous les pays.

De quel défaut de sincérité ces messieurs ne sont-ils pas coupables!

Quels sont les faits?

Le gouvernement a pris toutes les précautions pour sauvegarder les intérêts du peuple canadien en cette affaire. Nous savons tous que Mackenzie et Mann acceptent de grands risques. J'espère qu'ils feront de l'argent dans cette affaire. J'espère qu'elle leur rapportera des millions, car plus elle leur sera profitable, mieux s'en trouvera tout le peuple du pays. Nous avons dans cette région de 75,000,000 à 100,000,000 d'acres de terre, et j'ose dire que des millions d'acres de cette terre ne valent pas 10 cents par mille carré. Une certaine partie de cette terre peut être riche en minéraux, mais le gouvernement a stipulé que chaque section alternante sera réservée pour le bénéfice de tout le peuple, et si la compagnie découvre une mine riche sur son bloc, ce que j'espère, le gouvernement possédera le bloc adjacent, et la population du pays partagera sa richesse.

Examinons maintenant la question relative à la création d'un monopole.

Comment! il n'y a pas de monopole dont il vaille la peine de parler, et quel que soit celui qu'on peut ainsi accorder aux entrepreneurs, c'est un monopole qu'il était nécessaire de leur donner, et le gouvernement aurait manqué à son devoir en ne le leur accordant pas. Nous ne voulons point d'un chemin américain depuis Dyea et Skaguay jusqu'au Yukon l'an prochain, lequel monopoliserait le commerce de la région au profit des Américains. Nous voulons garder ce commerce aux Canadiens,

et c'est là l'effet qu'aura la conduite du gouvernement. M. l'Orateur, le monopole que comporte la mesure consiste seulement en ce qu'aucun chemin de fer de la frontière américaine né sera subventionné par le gouvernement. Il existe déjà deux chartes, accordées l'an dernier, autorisant la construction dans cette contrée de tout chemin partant de l'océan, et vous pouvez, pour un chemin de fer partant d'Edmonton ou de tout autre point le long du chemin de fer Canadien du Pacifique, obtenir autant de chartes que vous le voudrez. Je prétends que c'est là un monopole favorable à l'intérêt du peuple canadien, et que le gouvernement a été sage d'accorder.

Encore une fois, M. l'Orateur, cette route, autant que nous sachions, est entièrement canadienne. Nous avons le même droit de passer par la rivière Stikine qu'ont les Américains de naviguer sur le Saint-Laurent; puis, après être parvenus à la source de cette rivière, nous avons une route entièrement canadienne par un magnifique cours d'eau canadien conduisant à la ville de Dawson. S'il se présente des obstacles, ce que je dois dire ne pas prévoir, nous pouvons aisément prolonger notre chemin de fer jusqu'à Fort-Simpson, et alors nous aurons une route traversant le territoire canadien depuis l'océan même jusqu'au centre du Klondike.

J'ai confiance, M. l'Orateur, que si l'on constate que cette contrée est aussi riche qu'on le dit, il y aura là beaucoup de chemins de fer. J'espère voir un chemin de fer partir d'Edmonton, mais comme le grand objet consistait à avoir tout de suite une communication par chemin de fer, la route d'Edmonton était impossible cette année. Il faut qu'un chemin de fer soit construit vers le 1er septembre, afin qu'on puisse transporter des subsistances dans le Yukon l'été prochain, avant la clôture de la navigation; et tout en étant en faveur de la route d'Edmonton, nous devons nous rappeler, toutefois, que cette route a mille ou mille quatre cents milles, et qu'il était impossible de bâtir un chemin de fer par là cette année.

Je n'ai aucun doute, M. l'Orateur, que la population du pays approuvera la conduite empreinte de l'esprit des affaires et de l'intérêt public que le gouvernement a suivie.

Voici une grande chose que nous, les partisans du gouvernement, pouvons signaler avec orgueil et admiration, c'est que, différemment de ce qui se passait sous l'ancien gouvernement, alors que les affaires de ce genre étaient entachées de corruption, de vol et de concussion, pas un sou d'argent n'a été volé dans aucune de ces affaires. Voilà qui est à l'honneur et au crédit du gouvernement, et les libéraux de cette Chambre approuveront le gouvernement et lui resteront fidèles dans la conduite pleine de sagesse et du sentiment de l'intérêt public qu'il a suivie dans les derniers dix-huit mois; et je suis convaincu que celui-ci continuera à marcher dans la voie où il s'est engagé, et qu'il se créera des états de services comme jamais gouvernement n'en a eus à son acquit jusqu'à présent dans le pays. Je déclare à l'opposition que le gouvernement actuel, composé comme il l'est d'hommes d'affaires, honnêtes, droits et habiles, a un long avenir en perspective, et je fais des vœux pour que les membres de la gauche vivent longtemps pour remplir le rôle qu'ils jouent maintenant si bien.

M. BORDEN (Halifax): Je propose l'ajournement du débat.

Quelques VOIX: Continuez.

Sir CHARLES TUPPER: Il n'y a pas d'espoir possible de clore le débat aujourd'hui, et dans les circonstances, je pense qu'il ne vaudrait pas la peine de continuer encore la séance à cette heure avancée. S'il y avait possibilité de finir aujourd'hui, ce serait différent, mais il n'y a pas à y songer. Dans les circonstances, j'espère que le très honorable premier ministre permettra l'ajournement du débat.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Il n'y a certainement pas à songer à finir aujourd'hui. J'ignore si l'on peut même espérer jamais clore ce débat. J'aurais cru que nous pourrions le faire hier. J'ai eu un entretien avec mon honorable ami à ce sujet, et j'avais compris que le débat se terminerait hier. Je crois, toutefois, que ce n'a pas été là l'entente de la part de mon honorable ami. Mais on ne m'a donné aucun avis de la fin prochaine de ce débat, qui dure depuis trois semaines, et il ne serait certainement pas juste, par conséquent, que nous levions la séance à onze heures aujourd'hui.

Sir CHARLES TUPPER: J'ai constaté qu'un grand nombre de députés désiraient continuer le débat, qui est de grave importance, et mon honorable ami, le leader de la Chambre, comprendra, j'en suis convaincu, que personne ne peut intervenir beaucoup pour empêcher de parler ceux qui le désirent le faire sur le sujet. Je ne crois pas qu'on ait gaspillé du temps jusqu'à présent, et je m'attends à ce que lundi, ou mardi le plus tard, nous puissions arriver à terminer le débat. Et je suis d'avis qu'on atteindra cet objet tout aussi promptement en ajournant à présent.

Le PREMIER MINISTRE: Si l'honorable chef de l'opposition me déclare que nous devrons voter mardi, je consentirai tout de suite à l'ajournement du débat.

Sir CHARLES TUPPER: J'assurerai mon honorable ami que je ferai tout en mon pouvoir pour obtenir ce résultat. Il sait qu'il y a des bornes soit à son pouvoir, soit au mien, dans une question de cette nature; mais je pense que nous pourrons voter mardi, et j'accorderai à mon honorable ami toute mon aide dans ce sens.

Le PREMIER MINISTRE: Par le passé, lorsque je siégeais à la gauche, il n'y a jamais eu de difficulté à en arriver à une entente de ce genre, lorsque le débat avait atteint une certaine phase. Si mon honorable ami déclare que le vote sera pris mardi, j'acquiescerai très volontiers à la motion.

Sir CHARLES TUPPER: Je ferai tout en mon pouvoir....

Le PREMIER MINISTRE: Ce n'est guère satisfaisant.

Sir CHARLES TUPPER: Et je n'hésite pas à dire que je crois très possible de pouvoir arriver à voter mardi.

Le PREMIER MINISTRE: Si l'honorable chef de l'opposition déclare cela—et il a la direction de son parti—je consentirai tout de suite à un ajournement.

Sir CHARLES TUPPER : J'emploierai tout le pouvoir que je possède.

Le PREMIER MINISTRE : Dans les circonstances, je crois que l'honorable chef de l'opposition ne devrait pas hésiter à en arriver à une entente, suivant ce qui a été pratiqué en plusieurs occasions ; à ma connaissance et à la sienne, c'est-à-dire à convenir qu'un jour soit fixé pour le vote. Et si mon honorable ami acquiesce à ce que le vote soit pris mardi, je consentirai à l'ajournement du débat.

M. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, je ne m'attendais pas à adresser la parole à la Chambre ce soir, mais comme les membres de la droite sont désireux de hâter le débat, je dois entamer maintenant les quelques remarques que je me propose de faire ici sur la question qui nous est soumise.

Il semble quelque peu étrange que le grand désir des membres de la droite de hâter le débat, désir que dénote leur refus de permettre l'ajournement à cette heure, ne se soit nullement manifesté quand ils ont décidé d'accorder des vacances d'une semaine, pendant que se faisait des élections de l'Ontario.

Sir CHARLES TUPPER : Je désirerais interrompre un moment mon honorable ami. Je veux qu'il n'y ait pas de malentendu. Si mon honorable ami, dans les circonstances et après ce que j'ai dit, est obligé de continuer ce débat aujourd'hui, je désire faire comprendre au leader de la Chambre que je ne m'engage plus à essayer, comme j'étais prêt à le faire dans la mesure de mes forces, à faire prendre le vote mardi. Je ne pense pas que la fin du débat se trouve hâtée par de déraisonnables exigences.

Le PREMIER MINISTRE : Qu'on me permette de dire ceci à mon honorable ami : C'est la première fois, à ma connaissance, que nous n'ayons pu en arriver à une entente. Ce débat a duré trois semaines, et voici qu'un membre de la gauche nous reproche d'avoir ajourné le débat à raison de l'élection de l'Ontario, lorsqu'il sait aussi bien que moi que la chose a été faite du consentement du chef de l'opposition.

M. BORDEN (Halifax) : Je suis très content de voir l'honorable premier ministre faire cette remarque. La Chambre doit-elle comprendre que l'honorable ministre, qui est le chef du gouvernement et qui est responsable de la besogne de cette Chambre, est tenu de consentir à tout ce à quoi agréent les membres de la gauche ? Se propose-t-il d'agir au sujet de la mesure qui fait l'objet de notre considération, en la manière dont ceux-ci croient qu'on dût le faire ? Dans ce cas, il est inutile de continuer le débat beaucoup plus longtemps, car on peut le terminer en quelques minutes.

L'honorable premier ministre est responsable des ajournements de la session, lui qui possède la majorité en cette Chambre ; quand il a résolu d'ajourner la session à raison de l'élection de l'Ontario, il s'est chargé de la responsabilité de déclarer que cette affaire urgente au point que le contrat avait dû être signé huit jours avant l'ouverture du parlement, avait cessé de l'être, afin que le travail de la session pût être suspendu une semaine, pendant que les membres de la droite parcouraient les hustings de cette province. Tel est l'état de choses à ce sujet. Cependant, comme les membres de la droite veulent continuer le débat aujourd'hui, nous tâcherons de le faire, mais l'expédition de la besogne publique, peut-être, pourrait bien ne pas s'en trouver fort avancée en définitive. Je n'entends nullement exprimer par là une menace, car le sujet a été traité si complètement par les deux côtés de la Chambre, que pour ma part je m'efforcerai de renfermer tout ce que j'ai à dire dans la forme la plus concise possible.

Je ne peux pas très bien comprendre dans ses détails les remarques tombées de la bouche de l'honorable député de la droite qui m'a immédiatement précédé. Mon honorable ami le député de Gaspé s'est exprimé dans sa belle langue maternelle et avec sa belle voix, mais malheureusement pour moi je n'ai pu comprendre d'une manière certaine ce que furent les remarques sans doute très éloquentes et très habiles qu'il a faites. J'écoute toujours, même alors que je ne puis très bien le comprendre, l'honorable député avec plaisir, à cause de sa manière éloquente de dire, de sa voix magnifique, et de l'aisance et la grâce avec lesquelles il s'adresse à la Chambre.

Je n'entends pas m'étendre longtemps sur la question à laquelle a fait allusion l'honorable député de Wellington-centre (M. Semple), concernant l'effet de la mesure sous discussion sur les élections de l'Ontario, car c'est là un sujet sur lequel je ne suis pas fort instruit ; et en ce qui concerne le reste des observations de l'honorable député, je les crois comprises dans celles de l'honorable ministre de l'Intérieur et d'autres membres de la droite, aux discours de qui j'entends consacrer quelque peu d'attention.

Quant à mon honorable ami le député de Kent (M. Campbell), j'ai été un peu surpris, après qu'il nous eut dit que la question scolaire du Manitoba, celle du chemin de fer de Drummond, et diverses autres questions n'étaient pas du tout pertinentes au débat, et après qu'il se fut plaint de ce que ces questions avaient été introduites dans la discussion par les membres de la gauche, j'ai été un peu surpris, dis-je, de le voir consacrer une partie considérable de son discours à s'en occuper lui-même, et à nous faire des démonstrations très étendues de l'excellence de la politique générale du gouvernement actuel. Il nous a appris que ce gouvernement avait une politique plus excellente que tous les gouvernements qui s'étaient trouvés dans le même cas, en ce pays ou tout autre, en aucun temps. Je ne prétends point posséder la connaissance générale et absolue de tous les gouvernements du monde qui semble du domaine de l'honorable député, et par suite je n'entreprendrai pas de contester sa proposition à cet égard, en tant que les gouvernements des autres pays sont concernés ; mais pour ce qui regarde le Canada, je ne serais pas tout a fait prêt à acquiescer à tout ce qu'il a dit. Cependant, voilà qui s'éloigne plus ou moins de la question principale, et je ne m'arrêterai pas davantage a ce sujet.

Membre de la gauche, je dois dire, d'abord, que je reconnais l'importance de développer, dans la mesure de nos forces et de la compatibilité de la chose avec l'intérêt public, les ressources du Canada—non seulement dans la région du Yukon, mais encore dans toutes les autres parties du pays ; et pour ma part, je suis prêt à accorder un appui franc et sincère à toutes mesures justes et raisonnables ayant ce développement en vue. Et quant au projet soumis à nos délibérations, je n'entends

nullement critiquer le gouvernement de prendre des mesures pour développer les biens et les ressources du Canada dans la région du Yukon. S'il a agi dans ce sens, il mérite notre éloge et notre appui.

Mais toute proposition du gouvernement ayant en vue le développement de la région du Yukon doit être examinée au fond. Que voyons-nous dans la proposition du gouvernement relative à ce projet? D'abord, comme je comprends qu'on l'a défini au commencement de cette session, ce projet est le suivant, savoir :

De construire un chemin pour communiquer sans délai avec la région du Yukon, afin de pourvoir à l'approvisionnement des centaines de mille hommes qui s'y trouveront cet hiver, l'unique objet du gouvernement étant d'établir une route provisoire, et non une voie permanente à perpétuité au lieu d'une autre qui pourrait être plus en harmonie avec l'intérêt du pays. Voilà ce dont on s'occupera plus tard.

En d'autres termes, ce que le gouvernement propose, c'est une mesure provisoire concernant le moyen de communiquer avec la région du Yukon. Alors quel est le but de cette mesure? Il s'agit d'abord d'établir une route toute canadienne, ce que l'on appelle la route de la rivière Stikine et du lac Teslin. Les entrepreneurs vont construire ce chemin qui sera leur propriété. On suppose qu'ils exploiteront ce chemin, mais il n'est rien dans l'arrangement ou dans le bill, comme je comprends la chose, qui les obligent de le tenir en opération. Si je me trompe, je serai heureux qu'on me reprenne, car j'ai examiné le bill et le contrat, et aussi l'Acte des chemins de fer, et je ne puis trouver dans aucun de ces trois documents aucune disposition obligeant la compagnie de tenir le chemin en exploitation après sa construction.

Que voulons-nous donner à ces hommes pour construire ce chemin? Nous voulons leur donner le droit de choisir dans toute partie de ce district au delà de 6,000 milles carrés de territoire comprenant les plus riches terrains miniers de l'univers, s'il faut en croire le rapport officiel que le gouvernement distribue dans tous les pays, pour encourager l'immigration. Inutile de répéter ce qui a été développé par les membres de ce côté-ci de la chambre. Si le guide officiel que distribue le gouvernement est exact, si l'on doit se fier aux déclarations de M. Ogilvie, qui a visité ce pays où il est resté au delà de deux ans, alors il y a des terrains d'une telle valeur dans cette région, qu'un petit district ne donnera probablement pas moins de $60,000,000 à $100,000,000.

L'éloquente argumentation faite dans cette Chambre hier par l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver) doit, ce me semble, convaincre tout le monde ici que ce droit de choisir donnera à ces entrepreneurs le pouvoir de s'assurer toute section riche de cette région. Mais supposons qu'il n'en soit pas ainsi, supposons qu'ils ne puissent en choisir qu'une seule partie—et assurément, avec 6,000 milles carrés, ce qui représente $\frac{1}{8}$ de l'étendue de la N.-E., s'il y a là-bas un district tel que décrit par M. Ogilvie, ces entrepreneurs l'auront—qu'en résultera-t-il? Il en résultera, ainsi que l'ont dit les honorables députés des deux côtés de la Chambre, que les mineurs ordinaires seront exclus de ce district. En second lieu cela retardera le développement du pays, ou si la compagnie procède à l'exploitation, comme elle le fera sans doute, alors le gouvernement donne aux entrepreneurs 9 pour 100 de tout l'or extrait. Si c'est un district tel que décrit par M. Ogilvie, l'expert du gouvernement envoyé pour apprendre les faits, et si l'on réalise 60, 70 ou 100 millions, le gouvernement perdra 9 pour 100 sur le montant total et MM. Mackenzie et Mann auront cet avantage en tant qu'ils soutiennent la concurrence avec d'autres mineurs du pays.

Je crois qu'un contrat de ce genre devrait reposer sur des raisons extraordinaires avant que cette Chambre soit appelée à l'approuver. Comment le gouvernement justifie-t-il cette mesure? On invoque d'abord la question d'urgence? La chose a été discutée par les membres de ce côté-ci de la Chambre et il a été établi à mainte et mainte reprise que cette question a été soumise à l'attention du gouvernement avant la fin de la dernière session. Il a été prouvé que le gouvernement a laissé écoulé plusieurs mois avant de prendre des mesures actives. Et il a aussi été établi, par les honorables messieurs de la droite, que s'il y avait réellement urgence, le gouvernement pouvait facilement convoquer le parlement une semaine, deux semaines, trois semaines et un mois même plus tôt pour lui soumettre le contrat de la manière ordinaire. Le gouvernement n'a rien fait de cela. Il a violé un des premiers principes constitutionnels en accordant un contrat sans demander de soumissions, sans avoir communiqué avec le pays, en agissant secrètement avec MM. Mackenzie et Mann. On donne une autre justification, c'est que, ainsi que l'ont dit deux ministres de la Couronne, l'opération est un coup de dé. C'est l'expression employée par l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Blair) pour justifier cette mesure, et aussi par le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright. Je ne sache pas que le gouvernement soit autorisé par le peuple à risquer ainsi les ressources ou les domaines du pays. L'honorable ministre peut-dire qu'il n'y a pas de risque de la part du gouvernement, mais de la part de MM. Mackenzie et Mann. Il me semble que s'il y a des risques d'un côté, il y en a de l'autre. Ces messieurs, dit-on, ignorent la valeur de la terre qu'on leur donne. Ils ont cependant l'assurance de l'expert officiel du gouvernement que ce sont là les plus riches terrains miniers de l'univers. S'il y a des risques pour MM. Mackenzie et Mann, il y en a également pour le gouvernement qui ignore s'il retirera beaucoup ou peu de cette opération. Le peuple aime à savoir ce que fait le gouvernement, il n'entend pas qu'il règle de cette façon les questions publiques.

Lorsque le gouvernement dit franchement qu'il ignore ce qu'il va retirer, qu'il ne connaît pas la valeur des travaux à faire par ces entrepreneurs, ou la valeur de ce qu'ils donnent, alors comment est-il justifiable de soumettre une semblable proposition à la Chambre?

Le principal plaidoyer en faveur de ce bill nous a été soumis par l'honorable ministre de l'Intérieur dans un long et savant discours à l'appui de la motion demandant la deuxième lecture de la mesure. L'honorable ministre, il me semble, a abordé plusieurs sujets ne se rattachant pas directement à ce bill, et tout en reconnaissant l'adresse dont il a fait preuve dans son discours, je crois voir dans ses observations autant de calcul politique que le désir de donner des renseignements à la Chambre sur la question. Il y a une ou deux de ses remarques qui, bien que ne se rattachant pas directement au sujet de la discussion, méritent, je crois, l'attention de ce côté-ci de la Chambre, venant dans un discours

aussi important de l'honorable ministre. L'honorable ministre a tenté d'attaquer l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper), et il nous a dit que l'honorable député s'était servi d'un langage extraordinaire au sujet de nos relations avec les Etats-Unis. Il nous a dit que le langage employé par l'honorable chef de l'opposition ressemblait à un discours d'élection adressé à une population inculte, ou quelque chose de semblable. Certaines observations de l'honorable ministre lui-même ne m'ont pas paru d'un genre très élevé, ou ce que nous pouvions attendre d'un membre du cabinet s'adressant à la Chambre sur une question aussi importante. Mais je désire citer à la Chambre les paroles de l'honorable chef de l'opposition à ce sujet :

Le moment est venu, je n'hésite pas à le dire, où, si nous voulons maintenir nos droits, nous devons, comme parlement et comme gouvernement, faire comprendre à cette grande république que tout en désirant faire tout en notre pouvoir pour conserver avec elle des relations commerciales et autres des plus amicales et harmonieuses, nous ne sommes pas prêts à lui sacrifier des droits canadiens.

J'approuve parfaitement cette idée, M. l'Orateur, et je suis sûr que tous les membres de la droite, du moins la majorité, seront de cet avis, et je suis sûr qu'il n'y a pas un canadien qui ne soit prêt à approuver ces paroles. Je condamnerais autant que qui ce soit dans cette Chambre toute tentative de prendre une attitude aggressive envers les Etats-Unis ou tout autre pays, mais cela est bien différent de l'attitude prise par le chef de l'opposition, déclarant que nous avions certains droits et que nous serions toujours prêts à les défendre.

Maintenant, si le ministre de l'Intérieur était ici je signalerais à son attention le fait que le jour même qu'il faisait son discours ici, le grand organe du parti libéral dans le pays employait à ce sujet un langage beaucoup plus fort que celui du chef de l'opposition. Je veux parler du *Globe* de Toronto, qui disait, le 15 février dernier :

Les dépêches d'Ottawa disent que certaines influences à Washington sont mises en jeu pour s'emparer du commerce du Yukon cette année, dit-on, par semblable procédé violer les traités et les compromis nationaux.

Le chef de l'opposition s'est-il servi d'un langage aussi fort? Je cite plus loin :

Tout règlement nuisant virtuellement à la jouissance de ce droit solennellement accordé par les traités, serait une violation de la foi jurée et ferait plus de tort à ceux qui s'en rendraient coupables qu'à nous.

Et plus loin :

La difficulté vient surtout de villes américaines des côtes du Pacifique qui veulent faire disparaître tout ce qui est de nature à les empêcher de s'assurer le commerce du Yukon, et elles croient que le Congrès et les autorités à Washington devraient tout faire pour neutraliser les avantages de la position canadienne. L'on se propose de profiter du fait qu'une lisière de territoire américain sépare le Yukon canadien de l'océan pour gêner le libre accès à nos territoires, mais on est pitoyablement aveugle si l'on croit que le Canada va se laisser jouer de cette façon. On ne saurait nous fermer notre propre territoire. Nous croyons émettre le sentiment général du pays en exprimant la détermination de ne pas laisser empiéter sur nos droits naturels dans cette région. Si le Congrès américain juge à propos de violer un traité pour soutenir le jeu de Tacoma et de Seattle, le gouvernement devra sans retard s'occuper de la chose.

Je crois que le ministre de l'Intérieur, en ce qui a trait à sa critique du chef de l'opposition trouve une réponse convenable dans la bouche de son propre organe qui fait, avec plus de vigueur que le

M. BORDEN (Halifax).

chef de l'opposition, des déclarations que presque tous, sinon tous les Canadiens approuvent.

Le ministre de l'Intérieur était disposé à la critique, sous d'autres rapports, et il a entrepris de citer le *Witness* de Montréal pour démontrer que le chef de l'opposition avait tronqué un article de ce journal qu'il citait à la Chambre. Or l'honorable ministre a fait précisément ce qu'il reproche à l'honorable chef de l'opposition. On lui a demandé de citer, et il n'a pas voulu, alors j'ose lire à la Chambre comme critique de certains termes du contrat, ce que l'honorable député avait refusé de lire dans cette occasion :

Il semble très probable, en tous cas, que s'il y a des grandes richesses dans le pays le syndicat n'aura aucune difficulté à en recueillir les premiers fruits. Il semble probable que les entrepreneurs acquerront pour eux-mêmes presque tous les terrains aurifères découverts, jusqu'à concurrence de leur concession. Avec le pouvoir d'établir une ligne de démarcation à leur avantage et le pouvoir de choisir un territoire ininterrompu de 24 par 3 milles, il semble que le syndicat pourra choisir les meilleurs terrains sans partager à conditions égales avec le gouvernement.

Il est vrai que depuis que l'honorable ministre a fait son discours le ministre de l'Agriculture nous a dit que cette disposition devait être modifiée, bien que nous ne soyions pas encore informés des termes exacts de cette modification, et pour ma part, j'attendrai avec intérêt une déclaration à ce sujet. Mais lorsque l'honorable député a laissé de côté cette partie de l'article, ce fait n'était pas connu de la Chambre, et j'ignore si le gouvernement avait alors décidé de prendre cette attitude. Nous lisons encore dans l'article :

Ils ont de si grands privilèges comparativement aux prospecteurs et aux mineurs que ces derniers auront toujours intérêt à former une espèce de société avec le syndicat, ou à travailler avec lui contre les intérêts du gouvernement, ou avec d'autres mineurs amis ou associés. Les prospecteurs découvront un riche filon, jalonneront de suite leur claim pour s'en assurer la possession et en même temps se protéger contre les pouvoirs du syndicat. Une fois cela fait il sera de leur intérêt d'avertir le syndicat de leur découverte et de s'entendre avec lui pour leurs intérêts mutuels. Le syndicat, avec son pouvoir de réserver un lit de cours d'eau n'excédant pas 24 milles de long et trois de large, ou divers cours d'eau séparés, en déterminant habilement ses lignes de démarcation peut donner de la valeur à la localité pour tout prospecteur ou toute compagnie. Le syndicat qui aura la propriété de plein droit pourra transporter à tout mineur, prospecteur ou à toute compagnie, ligué avec lui de plus grandes étendues du terrain riche que nul n'en pourrait obtenir du gouvernement.

Pour cette simple raison, il serait plus avantageux pour le prospecteur de s'entendre avec la compagnie plutôt qu'avec le gouvernement. S'il s'adresse au gouvernement, le prospecteur n'a qu'un bail, il lui faut payer $15 par année, puis un certificat de mineur et un droit de 10 pour 100. S'il prend un claim de la compagnie, il peut, à son avantage et à l'avantage de la compagnie l'avoir en libre propriété, si vous voulez, ou pour un long terme et à un loyer moins élevé. Ainsi, il sera donc de son intérêt de se liguer avec la compagnie plutôt qu'avec le gouvernement.

En prenant des terrains du syndicat, les mineurs, les prospecteurs ou les compagnies privées n'auront à payer qu'un droit de un pour cent....

C'est ce que j'ai déjà dit.

....au lieu de 10 pour 100. Dans beaucoup de cas, cependant, beaucoup de prospecteurs préfèreront probablement vendre de suite au syndicat ou à quelque riche compagnie liguée avec lui et les laisser libres de faire de nouvelles et riches découvertes. Ainsi le Yukon sera bientôt rem-

pli de prospecteurs qui ne seront rien autre chose que des agents du syndicat. Grâce à ce procédé on pourra disposer rapidement de toutes les terres au grand découragement des particuliers et au détriment des recettes de l'Etat.

Il est impossible de faire en aussi peu de mots une critique mieux appropriée des conditions auxquelles les terres seront données aux entrepreneurs. Le ministre de l'Intérieur n'a pas jugé à propos de citer cet article après avoir reproché au chef de l'opposition d'en avoir omis une partie et je n'ai encore entendu personne réfuter des arguments si concis et si à point de cet article. Il est vrai qu'un des défauts du contrat a été corrigé depuis, ainsi que je l'ai dit, il y a un instant ; la compagnie n'aura pas le droit de s'adjuger des blocs de 24 milles de terrains contigus. Mais s'il faut en croire l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver), dont les arguments me paraissent très raisonnables, cette modification n'aura guère d'effet et n'empêchera pas les entrepreneurs de s'approprier tous les bons terrains aurifères de ce district.

Le ministre de l'Intérieur a aussi traité assez longuement une question tout à fait étrangère au sujet et il n'a évidemment agi ainsi que par esprit de parti. Il a discuté la question de savoir si les droits de l'Angleterre et du Canada, en vertu du traité de Saint-Pétersbourg, avaient été ou non amoindris par le traité de Washington ; il est regrettable de voir qu'un ministre de la Couronne n'ait pas eu la décence de prendre une attitude analogue à celle de l'honorable député de Halifax (M. Russell). Il est regrettable de voir un ministre déclarer que les droits dont jouissait l'Angleterre, en vertu du traité de Saint-Pétersbourg, ont été amoindris par le traité de Washington. Il eut été préférable de défendre les droits du Canada en vertu de l'un ou de l'autre traité ; mais je dois admettre que je n'ai pu, sous ce rapport, suivre l'argumentation du ministre de l'Intérieur.

Je désire faire mention du langage dont il s'est servi. Il nous a dit d'abord que nous avions, en vertu du traité de Saint-Pétersbourg, un droit de propriété sur les rivières Yukon, Stikine, Porc-épic et autres se jetant dans l'océan Pacifique, un droit absolu ; mais que ce droit avait été perdu jusqu'à un certain point, en ce qui concerne la rivière Stikine, par le traité de Washington. Quelque honorable député voudra bien m'expliquer, je l'espère, quel droit le Canada possède sur la rivière Stikine en vertu du traité de Saint-Pétersbourg qu'il ne possède pas en vertu du traité de Washington ? Comment pouvons nous posséder en vertu d'un traité un droit qui ne nous soit garanti par l'autre traité ? Mon honorable collègue de Halifax (M. Russell) a dit, je me le rappelle, que peut-être, d'après le traité de Saint-Pétersbourg, nos droits n'étaient pas restreints au commerce comme ils le sont d'après le traité de Washington ; mais vous ne sauriez dire que nous avons, d'après un traité, un droit de propriété que nous n'avons pas d'après l'autre ; et j'aurais aimé trouver un langage plus exact chez l'honorable député, un membre de la même profession que moi, en traitant cette grande question comme avocat constitutionnel. Mais après avoir longuement argumenté sur la perte de nos droits, après avoir démontré combien nous nuisait la substitution—si substitution il y a eu—du traité de Washington au traité de Saint-Pétersbourg, l'honorable député nous dit que nous avons un droit absolu en vertu du traité de Washington. Ainsi, à l'entendre, nous avons perdu beaucoup de nos droits par la substitution du traité de Washington au traité de Saint-Pétersbourg, et cependant, nous occupons une position imprenable sur ce point, en vertu du traité de Washington. Je ne comprends pas comment cela peut être, et pour me servir d'une élégante figure soumise par l'honorable ministre, peut-être avons-nous vu Philippe ivre, à une certaine page des *Débats*, et, une douzaine de pages plus loin, Philippe sobre. C'est un rapprochement que l'honorable ministre a cru devoir faire avec le chef de l'opposition. L'honorable ministre aurait dû d'abord, je crois, étudier son propre langage.

En ce qui a trait aux traités de Washington et de Saint-Pétersbourg, je ne pense pas que nous ayons perdu quelque chose. Comme me l'a dit franchement mon collègue de Halifax, en réponse à une question que je lui avais posée, il est parfaitement évident qu'en ce qui a trait à la navigation sur la Stikine, pour le commerce, nous jouissons absolument des mêmes droits sous le traité de Washington que sous le traité de Saint-Pétersbourg, et personne dans cette Chambre n'a rien dit de nature à me convaincre du contraire. Il peut y avoir d'autres arguments pour me convaincre ; mais je désire cependant dire ceci à l'honorable député : En ce qui a trait aux règlements, il est parfaitement évident, comme l'a dit l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), que nos droits, d'après l'article 6 du traité de Saint-Pétersbourg étaient sujets à modification, que le droit de libre navigation dans ces rivières, pour tous sujets anglais est nécessairement sujet à modification bien qu'il ne soit spécifié dans le traité à se sujet. On a prétendu—et je ne dirai pas qu'on n'avait pas une certaine raison de le faire—que l'article 6 du traité de Saint Pétersbourg nous donnait plus que des droits de commerce, mais cela est, pour le moins, douteux et il est bon de comparer l'article 6 et l'article 7 de ce traité. L'article 6 dit :

Il est entendu que les sujets de Sa Majesté britannique de quelque côté qu'ils arrivent, soit de l'océan, soit de l'intérieur du continent, jouiront à perpétuité du droit de naviguer librement et sans entrave quelconque, sur tous les fleuves et rivières qui, dans leur cours vers la mer Pacifique, traverseront la ligne de démarcation sur la lisière de la côte indiquée dans l'article III de la présente convention.

L'article 7 se lit comme suit :

Il est aussi entendu que, pendant l'espace de 10 ans, à dater de la signature de cette convention, les vaisseaux des deux Puissances, ou ceux appartenant à leurs sujets respectifs, pourront réciproquement fréquenter, sans entrave quelconque, toutes les mers intérieures, les golfes, havres et criques sur la côte mentionnée dans l'article III, afin d'y faire la pêche et le commerce avec les indigènes.

Dans le premier cas, il n'est question que des sujets, l'autre article s'applique non seulement au navire appartenant aux sujets d'un Etat, mais aux navires appartenant aux sujets des deux Etats. Il est douteux que le cas cité par l'honorable député de Halifax (M. Russell) eut présenté les mêmes difficultés sous le traité de Saint-Péterbourg que sous le traité de Washington, parce qu'il y a une différence appréciable entre les navires de l'Etat concerné et ceux des sujets de cet Etat. Les navires de l'Etat jouissent à l'étranger des immunités diplomatiques, mais les navires des sujets sont, en toute circonstance tenus de se conformer aux lois du pays et aux règlements municipaux. Comme preuve

que je ne suis pas seul de cette opinion, je citerai ce que disait M. Lafiamme, en 1877, lorsqu'il était ministre de la Justice, à propos d'un message des jurisconsultes de la Couronne :

Même si les droits de libre navigation en vertu de la convention de 1825 existent encore, il est douteux que le transport d'un prisonnier par les eaux américaines rentre dans les termes de la convention.

Il cite dans cette assertion les paroles des jurisconsultes de la Couronne et par conséquent on peut au moins se demander si l'interprétation que j'ai risquée à l'égard des articles 6 et 7 du traité de Saint-Pétersbourg n'est pas exacte. Ceci soit dit à l'égard des droits du Canada en vertu de ces traités respectifs. Une autre remarque, qui est celle-ci : Quand le traité de Washington a été conclu, il ne faut pas oublier que les Etats-Unis prétendaient que la Russie avait vendu aux Etats-Unis le territoire entier de l'Alaska et les rivières qu'il contient, libres de toutes charges ou restrictions que, par suite d'ancien traité était une question entièrement entre la Grande-Bretagne et la Russie, que les Etats-Unis n'étaient pas liés et avaient le droit d'occuper l'Alaska sans les restrictions imposées par le traité de Saint-Pétersbourg. Ceci est exposé par les jurisconsultes de la Couronne dans la même dépêche dont j'ai déjà parlé :

Qu'au sujet des droits de la Grandre-Bretagne à la navigation de la Stikine, le gouvernement de Sa Majesté est d'avis que, par la clause 6 du traité du 30 mars 1867 entre la Russie et les Etats-Unis, qui déclarait la cession de territoire et d'autorité libre d'entraves et de réserves, la Russie a virtuellement révoqué la permission qu'elle avait donnée à la Grande-Bretagne, par la convention de 1825 à l'égard de navigation libre et sans entraves des rivières qui coulent sur ce territoire jusqu'à la mer ; et bien que la Russie ne pût pas, sans le consentement de la Grande-Bretagne, retirer le droit conféré par cette convention, ce droit, quelle qu'ait pu être sa nature, a été perdu par suite des négociations qui ont abouti au traité de Washington et par le traité lui-même.

Parfaitement, mais ce que je désire faire remarquer à ces messieurs de l'autre côté de la Chambre, c'est que à ce moment-là même avant que le traité de Washington fût signé, les Etats-Unis affirmaient que cette contrée leur avait été cédée en toute franchise et sans restriction, que le traité de Saint-Pétersbourg ne les engageait pas, et comme mon honorable ami de Halifax, (M. Russell) l'a parfaitement fait remarquer, lorsque vous en arrivez à traiter une question au point de vue du droit international, vous êtes de fait lié par les vues de la partie adverse. Comme les Etats-Unis, la partie adverse avaient alors adopté cette manière de voir, comment aurions-nous pu trouver autre chose à faire que de traiter ces rivières de la côte du Pacifique absolument de la même façon que nous traitions le Saint-Laurent ?

M. RUSSELL : Mon honorable ami n'entend certainement pas dire que j'ai prétendu que nous étions liés par la manière de voir de la partie adverse.

M. BORDEN (Halifax) : Je vais lire à mon honorable ami ce qu'il a dit, je l'ai ici :

En matière de droit international, l'opinion individuelle est sans importance. L'opinion et la conviction de celui avec qui vous faites affaires sont la question importante. Le droit international n'est pas du droit, c'est de la morale. Il n'a pas de sanction, comme l'ont déclaré à maintes reprises les plus hautes autorités en la matière.

M. BORDEN (Halifax).

M. RUSSELL : Je ne pense pas que mon honorable ami trouve dans les passages qu'il a lus la preuve de son assertion et voit que j'ai dit là que nous étions liés par la manière de voir de la partie adverse.

M. BORDEN (Halifax) : Si nous poussons jusque dans sa conclusion légitime l'argument de mon honorable ami, quelle est notre position ? Notre position est celle-ci : les Etats-Unis prétendaient posséder ce territoire sans les restrictions du traité de Saint-Pétersbourg ou d'aucun autre traité et à ce moment-là même ils insistaient sur ce que nous n'avions pas le droit de naviguer sur ces rivières et donnaient à leurs officiers instruction d'agir en conséquence. Ceci ressort parfaitement des débats de 1872. Si vous poussez l'argument de mon honorable ami jusqu'à ses conclusions légitimes vous vous obligés d'accepter l'opinion et la conviction de la partie adverse avec laquelle vous traitez.

M. RUSSELL : Pas du tout.

M. BORDEN (Halifax) : Si les paroles de mon honorable ami ne veulent pas dire cela, je me demande ce qu'elles veulent dire. Si elles ne signifient pas cela, elles ne signifient rien du tout. Maintenant, parlons de nos droits en vertu du traité de Washington et je suis aussi désireux, je crois, que n'importe qui au Canada de les voir maintenir dans la plus grande étendue possible. Nous avons le droit de naviguer librement pour les fins commerciales, sauf réglementation sur la portion de la rivière Stikine qui passe dans le territoire des Etats-Unis et ils ont le même droit à l'égard de la portion de la rivière Stikine qui passe sur notre territoire. Quant au canadianisme de cette route, elle ne peut certainement pas être appelée canadienne dans le vrai sens du mot, tant que la nature de cette réglementation n'aura pas été déterminée. Nous ne sommes pas seuls à faire ces règlements. Les Etats-Unis ont un mot à dire et je suppose même qu'ils voudront être les seuls à parler. S'il en est ainsi et si les Etats-Unis jugent à propos de faire des règlements qui à notre avis entravent la libre navigation de cette rivière, je ne sais pas exactement ce que nous aurons à faire, sauf à entrer en arbitrage ou à entamer des négociations avec eux pour arriver à un arrangement. Jusque là, je ne vois pas que dans le sens propre du mot, nous puissions dire que nous possédons une ligne entièrement canadienne par la rivière Stikine.

Pour revenir plus particulièrement à la question qui occupe la Chambre, je désire appeler l'attention de ces messieurs sur quelques-unes des dispositions du contrat et du bill. Le chef de l'opposition à déjà signalé au gouvernement une des dispositions que le gouvernement s'est déclaré prêt à modifier, avec le consentement des entrepreneurs, et personne dans cette Chambre ne niera que cette modification est assez considérable pour valoir dix fois le temps qui a déjà été consacré à la discussion de ce bill. Je fais encore remarquer au gouvernement qu'il n'y a aucune disposition dans ce bill, ni dans ce contrat, ni je crois dans l'Acte des chemins de fer—si je ne me trompe—qui oblige les entrepreneurs à exploiter ce chemin. Je ne vois à cet égard aucune disposition et si je fais erreur, je ne demande pas mieux que d'être corrigé immédiatement. C'est là une défectuosité du bill qui devrait être amendée, lorsque nous examinerons le bill en comité et si elle

n'est pas amendée, le bill conservera un vice grave dont voici la raison. Si les entrepreneurs peuvent exploiter le chemin avec profit, avec un profit qui les rembourse de leur mise de fond, il n'y a pas de raison pour que nous leur fassions des concessions en terre aussi énormes. De l'autre côté, si le chemin ne peut pas être une entreprise rémunératrice et que nous soyons obligés d'insister sur sa mise en exploitation, pour développer le pays, nous devrions avoir quelque disposition dans ce bill qui mette le pays en sûreté contre les entrepreneurs qui refuseraient d'exploiter le chemin. Je ne crois pas que personne de l'autre côté de la Chambre songe un instant à nier cela.

La seconde critique que je dois faire de ce contrat c'est que tout en constituant au dire du gouvernement une affaire d'urgence, une affaire qu'il fallait à tout prix faire passer huit jours avant la réunion du parlement, nous ne voyons nulle part que je sache, dans ce contrat, la disposition ordinaire qui indique généralement que la limite de temps d'exécution est l'essence même du contrat—disposition tellement commune qu'elle figure aux formules imprimées dont se sert le département des Chemins de fer et Canaux, disposition qui a été introduite l'année dernière dans le contrat de la ligne rapide. Ces messieurs peuvent insinuer que les termes du contrat impliquent que le délai accordé est l'essence même du contrat. On pourra discuter cela en comité. Je n'accepte pas cette manière de voir et je donnerai mes raisons en temps et lieu. Mais la disposition dont je parle est la première qu'un avocat aurait introduite puisque l'essence même du projet est que le chemin soit bâti pendant la présente saison et soit prêt à fonctionner le premier septembre prochain. A l'égard du dépôt qui devait être fait pour la ligne rapide, je trouve cette disposition dans la clause 13 :

Les entrepreneurs devront fournir des steamers conformément aux conditions de cet arrangement et au temps et aux époques y contenues, et dans ce but il est admis que le délai fixé constitue l'essence même de ce contrat.

Je demanderai à ces messieurs en toute franchise comment il se fait que si une disposition de ce genre était nécessaire pour le contrat de la ligne rapide elle n'a pas été introduite dans celui-ci qui, au dire de ces messieurs, est d'un caractère encore beaucoup plus urgent. Je connais l'habileté et les connaissances légales des membres du gouvernement qui appartiennent à la profession et je ne puis me faire à l'idée qu'ils ont omis accidentellement l'importance d'une disposition de cette nature. D'un autre côté, je trouve difficile de n'imaginer pourquoi ils l'ont laissée de côté, à moins qu'ils n'aient pas eu l'intention d'insister sur l'achèvement du chemin au 1er septembre 1898. On nous dit ensuite que nous avons dans le dépôt de $250,000 une garantie que la ligne sera achevée pour le 1er septembre 1898. J'aurais espéré trouver dans le contrat la même disposition à l'égard du dépôt que pour la ligne rapide, mais je ne la trouve pas. D'après la clause 14 du contrat de la ligne rapide :

Il est entendu et convenu qu'au cas ou les signataires du contrat manqueraient à leurs engagements en n'ayant pas deux steamers prêts à la date fixée ci-après à cet effet, le dit dépôt de dix mille louis sera confisqué au profit de Sa Majesté tel que convenu et comme dommages liquides provenant de tel manquement.

Pourquoi ne trouvez-vous rien dans ce contrat qui dise que la somme de $250,000 sera confiquée au profit de Sa Majesté, si le chemin n'est pas achevé aux conditions du contrat le 1er septembre 1898 ? Si ce contrat est fait dans l'intérêt des entrepreneurs, je comprends l'omission ; mais s'il est fait dans l'intérêt du pays, je dois dire que je ne la comprends pas. Les honorables messieurs vont sans doute dire que les termes du contrat peuvent aboutir à une conclusion différente de celle que j'avance. Je vais examiner la clause 10e qui traite de la question.

Les entrepreneurs, dans les dix jours qui suivront la signature des présentes devront déposer entre les mains du gouvernement en argent comptant ou en valeur acceptée la somme de deux cent cinquante mille dollars comme garantie que le chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin dont ceci est le contrat, sera achevé et équipé conformément aux présentes conditions et lorsque le dit chemin aura été achevé, équipé et accepté comme ci-devant spécifié la dite somme ou garantie sera remise aux entrepreneurs ou à ceux qu'ils désigneront.

Maintenant qu'arrivera-t-il si ce chemin n'est pas terminé le 1er septembre 1898 ? Le gouvernement acceptera ou n'acceptera pas le chemin. S'il n'accepte pas le chemin, ces messieurs vont-ils prétendre que la compagnie est tenue de l'exploiter ? Je ne crois pas. S'il l'accepte, quelqu'un va-t-il prétendre que cette somme de $250,000 peut-être confisquée et ne doit pas être remise aux entrepreneurs ? Il serait parfaitement clair si le contrat contenait une disposition analogue à celle de la ligne rapide, que si le chemin n'était pas achevé le 1er septembre 1898, le dépôt serait confisqué. Mais il n'y a aucune disposition de ce genre nulle part dans le contrat. Je n'hésite pas à dire que ces messieurs n'ont aucune garantie pour l'achèvement ou l'exploitation du chemin. Mais, oh, dit le ministre de l'Intérieur, nous obtiendrons des dommages. L'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) lui a demandé : " Sur quel principe vous basez-vous pour obtenir des dommages de ces entrepreneurs ? " L'honorable ministre n'a réellement pas répondu à cette question. Il a répondu comme n'importe qui aurait pu le faire, qu'il en obtiendrait de la façon ordinaire. Maintenant, je demande quels dommages le gouvernement de ce pays pourrait obtenir pour un an de retard dans l'achèvement de la ligne ? Quelle serait la mesure des dommages ? Quelqu'un dans cette Chambre va-t-il dire que le gouvernement pourrait obtenir des dommages du fait qu'un individu a été dans l'impossibilité de pénétrer au Yukon ? Comment, un étudiant comprendrait que le gouvernement n'obtiendrait jamais de dommages sur un tel motif.

Le gouvernement pourrait-il en obtenir pour perte de revenu ? Je crois que personne ne niera que des dommages de cette nature seraient trop incertains et pas assez immédiats. Par suite, lorsque l'honorable ministre de l'Intérieur entreprend de convaincre cette Chambre que son gouvernement peut obtenir des dommages réels de ces entrepreneurs s'ils ne bâtissent pas la ligne à temps, je crois qu'il prend une position dans laquelle il aura du mal à se maintenir. Il y a dans ce contrat une autre omission très étrange. Il est généralement usité dans les contrats de chemin de fer de prévoir que si les entrepreneurs ne procèdent pas aux travaux avec une activité qui assurent au gouvernement qu'ils seront achevés à l'époque fixée, le gouvernement doit avoir le droit de les lui retirer des mains et de les achever lui-même. Aucune disposition de ce genre ne figure au contrat. Les entrepreneurs peuvent marcher et mettre le gouvernement au défi, travaillant ou ne travaillant

pas, à leur gré. Ces messieurs diront peut-être qu'ils n'obtiendront leur concession en terre que s'ils achèvent le travail ; mais si le gouvernement ne peut ni confisquer le dépôt ni obtenir des dommages, le gouvernement, à mon avis, n'a aucune alternative. Si le chemin s'achève, disons, un an après le 1er septembre 1898, ou bien le gouvernement l'acceptera et le laissera exploiter, auquel cas la compagnie aura droit à la concession en terre, si je comprends bien le contrat.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

M. BORDEN (Halifax) : Je puis me tromper à cet égard, car je vois mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries sourire, et peut-être voudra-t il me remettre dans le droit chemin ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Non, je souriais de l'approbation qui vous vient du chef de l'opposition. Il n'a aucun doute à ce sujet. Vous en avez, mais il n'en a pas, lui.

M. BORDEN : Je comprends, je le repète, que si cette compagnie achève sa ligne le 1er septembre 1899, le gouvernement l'acceptera ou ne l'acceptera pas. S'il ne l'accepte pas, il se trouvera dans la même position qu'aujourd'hui, car il ne peut pas alors forcer la compagnie à l'exploiter. S'il l'accepte la compagnie a droit aux terres. Voici comment je comprends le contrat, si je me trompe, je ne demande qu'à être corrigé. Il y a un autre point de vue du contrat sur lequel je diffère—amicalement sans doute—de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, car je remarque qu'il a souri des recommandations faites à cet égard par les honorables députés de l'opposition.

Je veux parler de la clause 9.

Les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs fournira ou s'arrangera avec d'autres pour fournir le transport par vapeurs du fret ou des passagers entre le terminus du dit chemin de fer sur le lac Teslin ou l'autre terminus nord du dit lac et jusqu'à Dawson-City, aller et retour.

Je m'oppose à cette disposition pour ceci : D'abord on ne mentionne pas le délai dans lequel les entrepreneurs doivent fournir ces moyens de transport. On me répondra naturellement à cela qu'ils sont tenus de le faire dans un délai raisonnable. Oui, cela se peut, mais je demande pendant combien de temps la compagnie est-elle tenue de les fournir ? Supposons qu'ils en fournissent pendant six mois, puis qu'ils cessent. Que va faire le gouvernement ? Va-t-il poursuivre la compagnie en dommages, ou bien, que va-t-il faire ? Je ne connais pas quel remède le gouvernement tient entre ces mains et je désirerais en être informé par ces messieurs du gouvernement. Il y a encore quelque chose de curieux relativement à la question des dommages et je désire appeler l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries sur ceci. Une fois que le gouvernement accepte la ligne, les entrepreneurs sont déchargés de toute responsabilité personnelle. Supposons maintenant que le gouvernement accepte la ligne et que la compagnie ne l'exploite pas ou ne fournisse pas les bateaux ou bien, après les avoir fournis pendant un temps, cesse tout à coup, qui le gouvernement va-t-il poursuivre ?

Je suppose que c'est la compagnie, car dans ce cas la compagnie aura assumé les responsabilités des entrepreneurs. Mais la compagnie pourra avoir couvert par des hypothèques jusqu'au dernier dollar le plus mince morceau de sa propriété dans le pays et la responsabilité de la compagnie dans ce cas peut ne pas représenter plus qu'une chiquenaude. Dans quelle position sera le gouvernement ? Et je suppose que le gouvernement en traitant une affaire de ce genre est tenu de prendre toutes les précautions possibles pour protéger les intérêts publics. Je ne crois pas qu'il l'ait fait dans ce cas.

Maintenant, j'ai retenu la Chambre plus longtemps que je n'en avais réellement l'intention, et je vais m'efforcer d'abréger autant que possible les remarques qui me restent à faire. Le gouvernement, en passant le contrat avec Mann et Mackenzie, a violé le principe de l'établissement des contrats par soumissions. La question qui se pose est celle-ci : les circonstances justifiaient-elles le gouvernement de sortir de cette règle salutaire ? Nous avons la déclaration du ministre de l'Intérieur qu'entre son retour du Nord-Ouest et le 20 décembre 1897, il a été informé par sir William Van Horne que M. Hamilton Smith était prêt à faire une offre pour la construction de ce chemin de fer.

Je crois, en disant cela, exposer les faits d'une façon équitable. Nous savons aussi que M. Hamilton Smith s'était mis en communication avec sir William Van Horne et que sir William Van Horne dans ce qu'il disait, parlait de l'autorité de M. Hamilton Smith. Nous savons aussi—du moins, je crois savoir—que M. Hamilton Smith a derrière lui des hommes capables de faire les travaux que MM. Mann et Mackenzie se proposent de faire. Eh bien, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) nous dit que les négociations entre le gouvernement et Mackenzie et Mann ont duré pendant de longs jours. Il y a eu beaucoup de marchandage. Ils voulaient d'abord encore plus de terres, puis le gouvernement a triomphé et ces négociations ont pris beaucoup de temps, si bien que le contrat a été signé le 25 janvier. Eh bien ! si le gouvernement avait le droit d'éluder le principe ordinaire de traiter ces questions par soumission publique et par contrat, mêmes'il était justifiable—et je ne le crois pas—d'exclure de ces travaux les autres entrepreneurs canadiens, pourquoi, afin de donner de meilleures conditions à Mackenzie et Mann, ont-ils négligé de voir M. Hamilton Smith et d'avoir de lui l'offre qu'il a faite depuis ? Je n'ai entendu aucune explication de cette négligence et je ne crois pas qu'il en puisse être donnée aucune.

Pendant ces longues semaines, alors que le gouvernement essayait de faire avec Mann et Mackenzie le meilleur marché possible, le ministre de l'Intérieur savait que M. Hamilton Smith, appuyé par des capitalistes importants—quelques-uns, les plus puissants du monde—était désireux d'entrer en négociations pour la construction du chemin. Pourquoi n'a-t-on pas appelé ce monsieur ? Pourquoi n'a-t-on pas envoyé dans le Canada des circulaires aux entrepreneurs qui auraient été heureux de faire une offre pour la construction de la ligne ? Comment se fait-il que pendant tout ce temps le gouvernement n'a jugé à propos de traiter qu'avec une seule société ? Quelle est la raison ? Je n'ai pas pu comprendre aucune de celles qu'on a invoquées jusqu'à ce jour ; je crois qu'il y a dans cette Chambre d'autres députés que moi qui apprécient ainsi les raisons données et je pense que le pays

demande de meilleures raisons que celles qui nous ont été fournies jusqu'à aujourd'hui par ces messieurs.

M. McCLURE : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? Peut-il citer un exemple d'un contrat de ce genre donné dans le pays par soumission ?

M. BORDEN : L'honorable député peut-il me citer un autre contrat de ce genre passé dans le pays ?

M. McCLURE : Je vais alors poser la question sous cette forme : L'honorable député peut-il me citer dans l'histoire de ce pays le cas d'un seul contrat de chemin de fer donné par le gouvernement par soumissions ?

M. BORDEN : Eh bien. J'avouerai que je n'ai pas sous la main la liste des contrats, mais s'il veut se donner la peine de recourir aux sources d'informations que fournit la bibliothèque, je pense qu'il trouvera des douzaines de contrats de ce genre. Quant à cela d'ailleurs, je répondrai à l'honorable député de la même façon qu'il a répondu à un interlocuteur qui lui demandait une information, il n'a qu'à chercher.

M. McCLURE : J'ai cherché et je n'ai pas trouvé.

M. BORDEN : Je crois que c'est assez répondre à l'honorable député. Maintenant, M. l'Orateur, je n'hésite pas à prétendre que toutes les considérations soumises à la Chambre par ces messieurs du gouvernement, à l'égard de l'offre de M. Hamilton Smith, sont à côté de la question. Le ministre des Douanes a parlé de façon à donner à entendre que les offres faites maintenant ne pouvaient pas être honorables.

Je ne comprends pas cela. Je comprends que ce contrat est passé sujet à l'approbation du parlement. Je maintiens que cela signifie quelque chose. Si le contrat est fait sujet à l'approbation du parlement, c'est au parlement à dire s'il l'approuve et s'il doit être mis à exécution. Et si pendant la discussion la Chambre apprend qu'une autre offre de faire le même ouvrage, dans les mêmes conditions, mais pour un quart de la subvention en terrains que le gouvernement accorde à cette compagnie, je ne vois pas pourquoi le parlement ne déciderait pas d'accepter cette seconde offre plutôt que l'arrangement que le gouvernement a fait à l'insu du parlement et à l'insu de ceux qui possèdent des connaissances pratiques dans ces sortes d'affaires. Et tant que l'offre de M. Hamilton Smith sera devant la Chambre dans l'état où elle se trouve actuellement, je n'appuierai aucune proposition donnant à MM. Mackenzie et Mann quatre fois plus de terrains aurifères dans le district du Yukon qu'en demandent M. Smith et ses associés, pour construire ce chemin de fer. Tous ceux qui voteront pour donner près de 4,000,000 d'acres de terrains aurifères à MM. Mackenzie et Mann, sans avoir l'absolue conviction qu'il n'y a pas une offre *bonâ fide* de construire le chemin pour un million d'acres, et sans exiger du gouvernement plus de renseignements que ceux qui nous ont été fournis, auront beaucoup de difficultés à expliquer leur conduite à leurs électeurs.

Pour ma part, je ne veux pas que le gouvernement traite cette question comme une affaire d'agiotage. Ce n'est pas moi qui ai employé le mot agiotage ; ce sont les ministres eux-mêmes. Ils se disent eux-mêmes des agioteurs ; et le peuple ne permettra pas qu'on fasse ainsi de l'agiotage avec le domaine public.

On me dira peut-être que l'on a déjà agioté avec les principes politiques. Nous avons eu la réciprocité absolue, le libre-échange, l'union commerciale, et plusieurs autres choses, mais je n'avais jamais cru que les honorables ministres iraient plus loin et se permettraient de jouer avec les ressources du pays. Ils devraient savoir ce qu'ils donnent et ce qu'ils reçoivent.

Quoi qu'il en soit, je suis certain que le pays n'approuvera pas un gouvernement qui juge à propos, malgré l'offre qui a été déposée sur le bureau de cette Chambre, de confirmer ce contrat avec MM. Mackenzie et Mann. J'ai l'honneur, avec l'appui de M. Powell, de proposer :

Que tous les mots après "que" jusqu'à la fin de la motion soient retranchés et remplacés par les mots suivants : le bill (n° 6) à l'effet de ratifier un contrat entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald D. Mann et de constituer en corporation la Compagnie de chemin de fer du Yukon canadien ne soit pas lu une seconde fois, mais qu'il soit résolu :

Que cette Chambre, tout en reconnaissant la nécessité de fournir des facilités de transports convenables pour la région aurifère du Yukon canadien, regarde comme indéfendables les termes et conditions du contrat proposé, mais appuiera cordialement l'octroi d'un secours important pour aider à la construction immédiate d'un chemin de fer par la route la meilleure possible, à des conditions et avec les garanties qui empêcheront la création d'un monopole de chemin de fer ou d'exploitation minière.

M. MORRISON : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

LE PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit 36 minutes, (samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 7 mars 1898.

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

PRIÈRE.

ENQUÊTE SUR LE CHEMIN DE FER DU DRUMMOND.

M. MORRISON (pour M. LISTER) du comité spécial chargé de faire une enquête sur l'affectation des subventions accordées pour aider au chemin de fer du comté de Drummond, présente le premier rapport de ce comité :

Que votre comité recommande que la Chambre lui permette de se servir d'un sténographe pour prendre la preuve que le comité jugera nécessaire, conformément à la recommandation du dit comité, contenue dans son premier rapport.

La motion est adoptée.

M. MORRISON: Je propose—

Que votre comité recommande aussi que la preuve faite devant lui ainsi que les minutes de ses séances soient imprimées de jour en jour, pour l'usage de ses membres, et que la règle 94 soit suspendue à ce sujet, tel que recommandé dans le premier rapport du dit comité.

La motion est adoptée.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 53) pour constituer en corporation la Prudential Life Assurance Co. of Canada. (M. Bain).

CANADA ET ÉTATS-UNIS—PÊCHERIES DE L'ATLANTIQUE.

M. RUSSELL: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je désire interpeler le gouvernement. D'après une dépêche publiée dans le *Citizen* d'Ottawa, samedi, un bill a été présenté au Sénat américain donnant plus d'extension à la loi des *homesteads*, et pourvoyant au droit de passage des chemins de fer dans l'Alaska. Je vois par la dépêche, qu'il y a eu très peu de discussion, jusqu'à ce qu'on fût arrivé à l'article 13 accordant certaines concessions de transit au Canada en échange de certains privilèges que le gouvernement canadien accorderait aux États-Unis. Le rapport télégraphique continue comme suit:

M. Turner (Washington) propose de retrancher cette partie de l'article qui a trait à l'entrée des pêcheurs américains dans les ports canadiens. Il ne fait pas cette proposition par hostilité contres les pêcheries de la Nouvelle-Angleterre, mais parce qu'il ne croit pas juste de surcharger ce projet de loi d'un paragraphe demandant au Canada d'abandonner une prétention qu'il maintient depuis cent ans.

M. Hale (Maine) demande si M. Turner ne croit pas qu'il serait avantageux pour les États-Unis d'obtenir des concessions de pêche du Canada.

M. Turner répond que ce serait avantageux si elles pouvaient être obtenues, mis il ne croit pas la chose possible.

M. Hansbrough (D.N.) dit que le comité des Terres publiques est informé que le Canada accepterait les conditions imposées par cet article. Il est fortement convaincu que le gouvernement canadien céderait sur la question des pêcheries, en échange des concessions que lui accorde le bill.

Je voudrais savoir, M. l'Orateur, s'il y a eu des négociations qui autorisent la déclaration qu'on prête à M. Hansbrough.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Le débat dans le Sénat américain, dont parle l'honorable député a été signalé à l'attention du Cabinet. La déclaration de M. Hansbrough est que le comité des terres publiques est en possession de renseignements indiquant que le gouvernement canadien consentirait à renoncer à des privilèges qui lui appartiennent en vertu du traité de 1818. Il est difficile de se rendre compte des remarques qui ont pu être faites dans une assemblée législative, sur un rapport aussi sommaire que celui-là. Mais en supposant qu'on ait fidèlement rapporté les paroles attribuées à M. Hansbrough, tout ce que je puis dire, c'est que M. Hansbrough, commet une sérieuse erreur.

Il n'y a eu aucune négociations d'aucune sorte, officielles ou non officielles, entre le gouvernement et les autorités de Washington, autres que celles qui ont eu lieu quand, avec mon collègues, le ministre de la Marine et des Pêcheries, je suis allé à Washington, en novembre dernier. Ces négociations ont déjà été communiquées au public, mais pour plus de certitude, je prends la liberté de déposer sur le bureau de la Chambre toute la correspondance échangée. Elle consiste d'abord en une lettre adressée à moi-même par sir Julian Pauncefote, le 26 novembre dernier, contenant un état de certaines propositions faites par M. Foster avec le consentement du président des Etats-Unis; il y a ensuite ma réponse à M. Foster et sa réplique.

Je demande la permission de déposer cette correspondance sur le bureau de la Chambre.

J'ajouterai que dans la correspondance que je viens de produire, il n'y a rien qui puisse autoriser la déclaration faite par M. Hansbrough, comme on peut d'ailleurs s'en convaincre, à la simple lecture.

Sir CHARLES TUPPER: Puis-je savoir si ces documents renferment toutes les négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement canadien et le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique?

Le PREMIER MINISTRE: Absolument tout.

La motion est adoptée.

LE CHEMIN DE FER DU YUKON—L'ACTION DU SÉNAT AMÉRICAIN.

Sir CHARLES TUPPER: Avant de passer à l'ordre du jour, M. l'Orateur, je désire revenir sur l'incident soulevé par mon honorable ami, le député de Halifax (M. Russell). Je demanderai au très honorable premier ministre, s'il est informé que le Sénat des Etats-Unis vient de se prononcer de la manière la plus formelle et la moins équivoque, et si malgré cela il est toujours décidé à demander l'adoption du bill qui est actuellement soumis à la Chambre.

Il se rappelle que la première fois que cette proposition est venue devant le Sénat américain, j'en ai fait la remarque et sa réponse a été qu'il était impossible de supposer qu'un pays comme les Etats-Unis put adopter une proposition comme celle-là, et il s'est, en conséquence, refusé à discuter un projet de loi aussi extravagant.

Aujourd'hui, nous sommes en présence du fait palpable que le Sénat américain, loin de considérer cette proposition comme une violation des traités et un acte dont aucun gouvernement ne voudrait se rendre coupable, vient d'affirmer par un vote de 34 contre 16, son intention bien arrêtée de rendre impossible le chemin de fer du Yukon par la route de la Stikine.

M. l'ORATEUR: L'honorable député fait plus que poser une question.

Sir CHARLES TUPPER: Je terminerai par une motion d'ajournement, M. l'Orateur, car la question est de la plus haute importance et je ne doute pas qu'elle a été l'objet de la plus sérieuse considération du cabinet. Elle a maintenant atteint une phase où il n'est plus permis de la traiter légèrement.

Il y a quelque temps, l'honorable premier ministre se berçait de l'espoir qu'une pareille proposition qui s'attaque à la base même des arrangements internationnaux entre l'Angleterre et les Etats-Unis, ne pouvait pas être favorablement accueillie du Sénat américain; mais cet espoir a été trompé. Aujourd'hui, le Sénat—une partie, et une partie très importante du gouvernement américain, comme

mon honorable ami le sait—vient de décider, par un vote de 34 contre 16, de détourner le gouvernement canadien du but qu'il voulait atteindre en nous donnant une route toute canadienne.

Le Sénat des Etats-Unis nous a donné la preuve qu'il est déterminé, non seulement à empêcher que cette route soit toute canadienne, mais aussi à rendre absolument nulles toutes les dépenses que le parlement pourrait faire dans ce sens, à moins que le gouvernement et le parlement du Canada ne consentent à différentes demandes de la nature la plus extraordinaire.

Il exige que les points essentiels du bill soient modifiés ; il déclare que le privilège du transit en entrepôt nous sera refusé, à moins que nous ne l'accordions aux pêcheurs américains. Cette dernière exigence est une violation directe du traité de 1818, comme je l'ai expliqué, il y a quelque temps, et ce point avait été virtuellement réglé d'une manière définitive par les négociations qui ont eu lieu et les lois mises en vigueur par le Canada, depuis 1888.

La proposition du Sénat américain va encore plus loin : elle décrète que le gouvernement canadien accordera, comme cela se pratique actuellement, des permis miniers aux sujets américains, aux mêmes conditions qu'aux sujets anglais, et de plus que le gouvernement canadien accordera ces permis où et quand le gouvernement américain voudra.

Personne dans cette Chambre n'est disposé à faire plus que moi pour le maintien de relations les plus amicales entre la république des Etats-Unis et le Canada. Nous avons tout intérêt à conserver la plus parfaite harmonie entre les deux gouvernements et les deux pays. Sous ce rapport, je ne le cède à personne, et l'honorable premier ministre n'a pas oublié qu'à maintes et maintes reprises le parti libéral a accusé le gouvernement conservateur et ses représentants d'avoir lâchement sacrifié les plus grands intérêts de ce pays à ceux des Etats-Unis d'Amérique.

A maintes et maintes reprises le parti libéral a employé les forces dont il disposait dans cette Chambre à faire échouer des traités conclus entre l'Angleterre et les Etats-Unis, sur des questions affectant le Canada, sous prétexte que les représentants du parti conservateur, à la sommation des Etats-Unis, avaient lâchement sacrifié les intérêts du Canada.

Malgré cette attitude passée du parti libéral, celle du grand parti libéral-conservateur est encore ce qu'elle a toujours été. Notre politique est de faire tout ce qui n'est pas incompatible avec l'honneur et les intérêts du pays, pour maintenir les meilleures relations possibles entre les deux pays.

Mais la patience humaine a des bornes et il y a une limite qu'aucun gouvernement ne pourrait franchir sans encourir la réprobation du parlement et du peuple.

J'ai l'intime conviction que nous pouvons nous en rapporter au gouvernement actuel, comme à tout autre gouvernement qui jouirait de la confiance du parlement et du peuple, non seulement pour faire respecter les droits inattaquables au Canada, mais aussi pour prendre une attitude qui fera comprendre à la république voisine—toute grande et puissante qu'elle est—que le Canada ne consentira jamais à se laisser imposer des conditions qui saperaient la base même de son indépendance.

Le temps est aujourd'hui arrivé pour le très honorable premier ministre et ses collègues de considérer très sérieusement, si dans les circonstances, il doit persister à faire adopter ce bill, lorsqu'il est démontré, hors de tout doute, que le but que l'on se proposait d'atteindre, est devenu impossible. Je suis certain que le cabinet aurait l'appui cordial des deux côtés de la Chambre en prenant cette attitude courageuse et indépendante qu'il doit à la dignité du pays, et en adoptant un autre projet qui nous épargnerait l'humiliation qu'il y aurait pour nous de nous soumettre aux conditions que les Etats-Unis se proposent d'imposer au gouvernement et au parlement du Canada.

J'ai l'honneur, M. l'Orateur, de proposer que la séance soit levée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je partage entièrement les sentiments que vient d'exprimer mon honorable ami (sir Charles Tupper) sur l'obligation qui nous incombe de maintenir la dignité de notre jeune nation. Nous ne formons encore qu'une petite nation, et nous désirons conserver les relations les plus amicales avec nos puissants voisins, mais je dis avec le chef de l'opposition que nous ne devons rien sacrifier de notre dignité nationale.

Mais si je partage ses sentiments sur ce point, je regrette de ne pouvoir approuver les conclusions qu'il lui plaît d'en tirer. Je crois et j'espère qu'après avoir plus mûrement réfléchi, il en reviendra à l'opinion qu'il a déjà exprimée ailleurs et répétée ici, que la rivière Stikine était la seule route que nous pouvions choisir pour avoir accès au Yukon, si nous voulions profiter des avantages que nous donne le traité et éviter toute hostilité possible de la part des Américains, quant aux arrangements commerciaux.

Lorsqu'il s'est agi d'adopter une ligne de conduite et de choisir une route, pour donner à notre population et à notre commerce, accès à cette partie de notre territoire dans la vallée du Yukon, nous n'avions évidemment que deux routes entre lesquelles choisir. Il nous fallait adopter la route du bras de Lynn et de Dyea, ou celle de la rivière Stikine. Il fallait comparer les avantages de l'une aux désavantages de l'autre et *vice versa*. La route par le bras de Lynn offrait l'avantage d'être plus courte et plus directe que celle de la rivière Stikine. Mais si nous avions adopté la route du bras de Lynn, c'est-à-dire, si nous avions décidé la construction d'un chemin de fer entre Dyea et la rivière Yukon, à travers le pas de Chilkat, le terminus océanique du chemin de fer se serait trouvé sur ce qui est maintenant territoire américain.

Je partage l'avis de ceux qui prétendent que Dyea, si le traité était fidèlement interprété, se trouverait sur le territoire canadien. Mais nous savons aussi, même sans être avocat, que possession vaut titre ; et bien que d'après la lettre stricte du traité, Dyea soit sur le territoire canadien, il est bien connu que de temps immémorial, cet endroit était occupé par les Russes et en 1867, il est passé entre les mains des Américains, qui l'ont toujours gardé depuis.

Je ne veux pas faire de récréminations ; l'occasion d'ailleurs, serait mal choisie, mais autant que j'ai pu m'en assurer, personne n'a jamais protesté contre l'occupation de Dyea par les autorités américaines. Or, vu que les Américains sont en possession de cette partie du littoral où le port de Dyea est située, vu qu'ils ont succédé aux Russes qui l'occupaient depuis un temps immémorial, il est

évident que nous ne pouvions pas nous en emparer, et que ce point ne pourra être décidé que par le règlement des questions comprises dans de traité.

Dans ces circonstances, Dyea était virtuellement un port américain—a tout événement, un port en la possession des Américains, et si nous avions entrepris de construire un chemin de fer depuis Dyea jusqu'à la région du Yukon, nous aurions été à la merci des Américains quant aux privilèges de transit. Nous nous serions trouvés dans cette position qu'après avoir construit un chemin de fer, le terminus n'aurait pas été sur notre territoire, et nous n'aurions pas pu expédier une tonne ou une livre de marchandise par ce chemin sans la permission des autorités américains.

D'un autre côté, en construisant un chemin de fer par la route de la rivière Stikine, nous avions un chemin public—car une rivière est un chemin public—prenant naissance sur notre propre territoire et passant à travers le territoire d'un autre pays, jusqu'à la mer ; et sur ce chemin public, non seulement en vertu des principes généraux du droit international, mais en vertu d'un traité spécial signé par les plénipotentiaires de l'Angleterre et des Etats-Unis, nous avons le droit de libre navigation.

Or, ce droit de libre navigation sur la Stikine signifie quelque chose ou il ne signifie rien. Je regrette de ne pas partager l'opinion de mon honorable ami, lorsqu'il dit que le droit de navigation que nous garantit le traité de Washington ne signifie rien du tout. Je maintiens, au contraire, qu'en vertu du traité de Washington la rivière Stikine est un chemin public dont nous avons le droit de nous servir pour des fins de commerce, pour le transport des marchandises, sans avoir de droits de douane à payer à la frontière américaine.

Voilà la différence dont l'honorable député n'a pas tenu compte, entre la route de la Stikine et celle de Dyea. Si nous avions adopté cette dernière, en arrivant à Dyea, nous serions descendus dans un port américain et d'après la loi internationale, nous n'aurions pas pu faire entrer une tonne de marchandises ou une livre de provisions sans avoir eu à payer les droits, si les autorités américaines nous avaient refusé le privilège du transit en entrepôt.

Mais grâce au traité, nous avons droit de libre navigation sur la Stikine. Si nous n'avons pas le droit d'envoyer des marchandises par cette voie, je demande à tout homme de bon sens, à quoi nous servait de nous réserver, par traité, le droit de navigation sur cette rivière ? Ce traité ne vaudrait pas le papier sur lequel il est écrit.

Tant que nous occuperons cette position, tant que nous aurons le droit de nous servir de la Stikine comme d'un chemin public pour le transport de nos marchandises entre la mer et notre territoire, les autorités n'auront pas le droit de prélever des impôts douaniers, à l'entrée de cette rivière.

J'admets, comme tout le monde, que sans pouvoir imposer de droits, les Américains peuvent faire des règlements municipaux pour leur propre protection—pour empêcher la contrebande, etc. Mais je maintiens que si les Américains, en adoptant des règlements municipaux pour leur protection, allaient jusqu'à vouloir nous dépouiller des droits que nous confère le traité, ces règlements seraient nuls et seraient déclarés tels par leurs propres tribunaux. Quand une nation signe un traité, ce traité fait partie intégrante de la loi du pays, et ses dispositions ne peuvent être ni méconnues, ni mises de côté par l'autorité législative de ce pays. Or comme le traité de Washington fait partie intégrante de la loi des Etats-Unis, comme il fait partie intégrante de la loi du Canada, il n'est au pouvoir ni du peuple américain, ni du peuple canadien, de rendre nulles les dispositions de ce traité.

Sir WILFRID LAURIER.

Je regrette infiniment la loi qui vient d'être adoptée par le Sénat américain, qui nous refuse le privilège de transit en entrepôt ; et je dirai, en passant, que peut-être le Sénat l'a votée parce que les déclarations de M. Hansbrough l'ont mis sous l'impression que le Canada était prêt à renoncer à quelques-uns des privilèges qu'il possède sur la côte de l'Atlantique.

Mais même si ce bill devient loi, même s'il est sanctionné par le président, il pourra nous priver du privilège de transit à Fort-Wrangel, mais il n'affectera en rien nos droits ; et si l'on adopte des règlements qui nous mettent dans l'impossibilité de jouir des privilèges que nous donne le traité, nous devrons les revendiquer et faire savoir aux autorités américaines que leur loi est nulle comme contraire au traité. L'autre jour, mon honorable collègue le ministre de l'Intérieur a expliqué avec beaucoup de clarté que sur ce point notre position est inattaquable. Nous réclamons comme un droit incontestable, que le droit de libre navigation sur la rivière Stikine, nous donne aussi celui de nous en servir comme d'un chemin public,—d'y transborder nos marchandises, d'y mouiller,—c'est-à-dire que ce droit comporte avec lui, tous les autres droits accessoires nécessaires à son efficacité.

Voilà la position que nous avons prise et que nous maintenons, et il n'y a pas même lieu de discuter la proposition de mon honorable ami. Nous possédons, en vertu du traité, des droits qui ne peuvent être méconnus.

Je reconnais cependant que bien que nous ayons en vertu du traité des droits qui ne peuvent être mis de côté que par un autre traité conclu de la même manière, nous pouvons être gêné dans l'exercice de ces droits. Ce cas a été prévu dans le projet que nous demandons à la Chambre de ratifier. Nous avons eu la précaution, en prévision d'ennuis possibles, d'être en état de prolonger le chemin de fer jusqu'à un port canadien, sur le territoire canadien, et notre intention est de demander au parlement la plus prochaine occasion, de voter un crédit pour mettre ce projet à exécution, et à amener le chemin de fer jusqu'à un port canadien le plus tôt possible.

Qu'est-ce que l'opposition voudrait nous voir faire ? Il y a un instant, l'honorable chef de l'opposition demandait si nous allions retirer notre bill. Je demande à mon tour : Si nous ne le retirons pas qu'arrivera-t-il ? Il ne nous restera plus qu'à construire un chemin partant de Dyea, sur le bras de Lynn. Et cela améliorerait-il notre sort ? Au contraire, nous serions dix fois plus mal. Il n'y a pas de remède à attendre du bras de Lynn, parce que là nous serions tout à fait à la merci des Américains. Les traités ne nous accordent aucun droit à Dyea au lieu qu'ils nous en garantissent sur la rivière Stikine et s'il arrivait qu'ils fussent insuffisants, le parlement canadien n'aurait plus qu'une alternative, ce serait de prolonger le plus vite possible et sans perdre une minute, la ligne vers le sud jusqu'à un port canadien.

Je suis tout à fait de l'opinion de l'honorable chef de l'opposition, dans tout ce qu'il a dit de la

nature et du caractère de la loi présentée au Sénat américain et j'espère encore qu'il reconsidérera la question avant d'aller plus loin. Son action ne peut en aucune façon affecter nos droits, mais j'espère, néanmoins, qu'avant de décider définitivement à nous refuser le privilège du transit en entrepôt, à moins que nous ne fassions certaines choses, que nous ne nous laissions faire la leçon, que nous ne consentions, par exemple, à modifier notre propre législation, j'espère, dis-je, que les sénateurs et législateurs américains y réfléchiront.

Le peuple canadien ne désire pas autre chose que d'avoir les relations les plus amicales avec ses voisins, mais je n'admets pas du tout qu'ils aient le droit de nous dicter notre politique intérieure, ni de dire si nous exercerons ou n'exercerons pas les droits que nous garantissent les traités. Je n'admets pas du tout qu'il puisse être question des pêcheries de l'Atlantique à propos de ce que devra être la politique des deux nations sur la côte du Pacifique.

Nos amis les Américains se plaignent de ce que nous ne leur accordons pas le transit en entrepôt à cet endroit, parce qu'il n'y a pas lieu de l'accorder ou de le refuser. La position est celle-ci : d'après le traité de 1818, les pêcheurs américains n'ont pas le droit de débarquer leur poisson à Halifax. S'ils considèrent cela comme un grief, la faute n'en est pas à nous, c'est uniquement le résultat des dispositions du traité qu'ils ont signé eux-mêmes. Si à l'heure qu'il est, ils n'ont pas le droit de débarquer leur poisson à Halifax et ne jouissent pas de certains autres privilèges, je dois à mon honorable ami le chef de l'opposition la justice de reconnaître qu'il a fait tout son possible pour négocier un nouveau traité ; et dans ce nouveau traité que, de concert avec M. Chamberlain, il a cherché à négocier en 1888, ces restrictions contre les pêcheurs américains étaient abolies.

Si, en conséquence, cette suppression ne fut pas mentionnée dans un traité entre les deux nations, ce n'est pas la faute de mon honorable ami, car il était prêt à annuler ces restrictions, mais ce fut la faute du Sénat américain, qui préféra rejeter ce traité et s'en tenir au traité de 1818, maintenant ainsi les restrictions imposées sur ses propres pêcheurs américains. Dans ces circonstances, les Américains n'ont rien à nous reprocher. Si ces restrictions soulèvent des plaintes, il y avait un moyen bien simple à employer pour les faire disparaître. C'était de confirmer le traité négocié par mon honorable ami le chef de l'opposition et M. Chamberlain, et j'ajouterai, à l'honneur de ces messieurs, que pour aplanir les difficultés et établir des relations plus amicales entre les deux pays, ils consentirent à établir un *modus vivendi* qui a toujours été continué depuis, et sous l'empire duquel, en payant un faible honoraire pour un permis, les pêcheurs américains jouissent des droits à eux refusés par le traité de 1818. Aujourd'hui, tous les pêcheurs américains qui veulent profiter de notre système de permis peuvent débarquer leur poisson et jouir des privilèges à eux refusés par ce traité.

C'est la position où nous nous trouvons. En conséquence, je répète ce que j'ai dit, il y a un instant, que le bill auquel mon honorable ami a fait allusion, que le Sénat américain a adopté, n'affecte pas et ne peut pas affecter les droits que les traités nous accordent. Nul règlement établi par les autorités américaines, pas même une loi sanctionnée par le président, ne peut prévaloir contre nos droits conférés par un traité, confirmés par les plénipotentiaires et portant la signature de toutes les autorités intéressées. Dans ces circonstances, je n'hésite pas à dire que, sans avoir recours aux moyens diplomatiques, un tribunal américain déclarerait être *ultra vires*, nul et de nul effet, tout règlement ou loi qui affecterait nos droits.

Mon honorable ami m'a demandé, il y a un instant, si nous allons persister à faire adopter ce bill. A-t-il à nous offrir autre chose que ce bill ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : Même si l'acte du Sénat des Etats-Unis devait avoir l'effet indiqué ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien ! qu'est-ce ?

M. SPROULE : Construisez le chemin à partir d'Edmonton.

Le PREMIER MINISTRE : La distance à partir d'Edmonton est de 1,500 milles environ, dans une contrée qui n'a jamais été explorée, et la route devra traverser trois ou quatre chaînes de montagnes. J'ai eu l'occasion de dire dans une circonstance, et je répète ici, que la voie ferrée que nous voulons construire, et que nous construirons, jusqu'à la rivière Stikine n'est pas destinée, ni par nous ni par ceux qui connaissent la situation, à faire concurrence plus tard à la route d'Edmonton. J'avoue qu'il y a de puissantes raisons, peut-être des raisons urgentes, en faveur de la construction d'un chemin de fer à l'intérieur, mais je ne le considère pas comme étant opposé ou contraire à celui que nous voulons construire. La chose essentielle est d'avoir accès immédiatement à cette région, est d'avoir une ligne de chemin de fer qui sera terminée le 1er septembre. C'est l'objet que nous avons en vue, et le fait que nous avons fait des arrangements pour avoir accès aux eaux de la rivière Yukon vers le 1er septembre prochain, justifie ce que nous proposons. L'honorable député (sir Charles Tupper) a-t-il quelqu'autre chose à nous suggérer ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : Une ligne par Dyea, je suppose ?

Sir CHARLES TUPPER : Non ; si l'honorable ministre veut me le permettre, je vais lui soumettre une proposition.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai aucune objection.

Sir CHARLES TUPPER : Je dirai à l'honorable ministre, et je crois que tout homme sensé sera de mon avis.

Le PREMIER MINISTRE : J'espère que mon honorable ami (sir Charles Tupper) ne fera pas de discours. J'ai la parole maintenant.

Sir CHARLES TUPPER : Le seul motif allégué pour justifier le paiement de la somme énorme mentionnée au contrat qu'on demande à la Chambre de ratifier, c'est qu'il faut construire immédiatement un chemin de fer, un chemin qui sera livré à a

circulation le 1er septembre, et qui établira une voie de communication avec cette région. Ce motif n'existe plus.

Quelques VOIX : Non, non.

Sir CHARLES TUPPER : Un instant, s'il vous plaît. Ce point est très important. Si mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) veut bien me le permettre, je vais lui dire franchement ce que je pense de la situation.

Le PREMIER MINISTRE : J'aimerais mieux savoir quelle est l'alternative que l'honorable député a à m'offrir.

Sir CHARLES TUPPER : Je vais le dire à l'honorable ministre, je lui rappellerai le fait que le ministre de l'Intérieur a déclaré qu'il faudrait probablement six ans pour s'entendre avec les Etats-Unis sur la question Stikine. Or, attendu que le Sénat américain a pris une attitude qui nous empêche d'accomplir l'objet que le présent bill a en vue, je demande à mon très honorable ami de remettre toute la question à l'étude. Avant de dépenser une forte partie des deniers publics, je lui demande d'étudier la question de l'établissement d'un port océanique dans la Colombie anglaise, et si l'honorable ministre consent à cela—attendu que l'urgence n'existe plus, par le fait qu'il est impossible d'accomplir l'objet du bill—je me fais fort pour une somme beaucoup moins considérable que celle qu'il veut donner pour la construction de ces 150 milles de chemin, de lui faire construire, par des entrepreneurs de la plus solide solvabilité et de la plus haute respectabilité, toute la ligne en entier soit à partir du bras Alice ou du bras Kithmast, ou de tout port quelconque disponible, jusqu'au lac Teslin.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis heureux d'entendre l'honorable député faire cette déclaration. Je lui ai demandé clairement s'il avait quelque chose à offrir à la place de ce bill. Il n'a rien, mais il recommande simplement de faire la même chose que nous avons dit avoir l'intention d'exécuter. Nous avons passé ce contrat pour construire un chemin jusqu'à la rivière Stikine espérant que les Américains respecteraient leur traité. Mais, dans le cas même où ils refuseraient, nous avons proposé, par ce contrat même, que MM. Mackenzie et Mann, aient l'option....

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le PREMIER MINISTRE : ... de continuer la ligne jusqu'à un port canadien.

M. FOSTER : Dans dix ans.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, mais nous pouvons les y obliger en tout temps durant ces dix années, et s'ils ne la continuent pas l'été prochain, d'autres la construiront. Ainsi, l'attitude prise par mon honorable ami (sir Charles Tupper) justifie notre manière d'agir dans cette affaire. Il vient de déclarer que la meilleure chose à faire est de construire une ligne allant à un port de la Colombie anglaise. C'est cela même que nous faisons par ce contrat. Nous avons prévu qu'il pourrait y avoir des difficultés avec les Américains—bien que nos droits soient assurés par traité et ne puissent pas être niés—et nous avons cru qu'il fallait faire ce que nous avons fait.

Sir WILFRID LAURIER.

Permettez-moi d'attirer l'attention des honorables députés sur ce que j'ai dit, il y a un instant. Mon honorable ami (sir Charles Tupper) prétend il que le refus de nous permettre le privilège d'entrepôt sur la rivière Stikine peut affecter les droits qui nous sont conférés par le traité de Washington ? S'il est de cet avis, alors à quoi sert d'avoir obtenu par traité le droit de navigation sur la rivière Stikine ? Ce droit vaut-il quelque chose ou ne vaut-il rien ? S'il vaut quelque chose, il signifie que nous avons le droit d'utiliser la rivière Stikine comme grande route, et, en cela, on ne peut pas nous susciter d'obstacles.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il ne s'agit pas de savoir si on peut ou ne peut pas susciter des obstacles, mais si ces obstacles seront soulevés contre nous.

Le PREMIER MINISTRE : Voici toute la question : Ce droit existe-t-il ou n'existe-t-il pas ? Je n'ignore pas que dans le cas même où un droit existe, il est quelquefois difficile de l'exercer ; mais le fait qu'il est difficile d'exercer un droit n'empêche pas qu'il existe. Si nous constatons que nos droits ne peuvent être exercés qu'avec une trop grande difficulté, alors voici la clause insérée dans ce contrat :

2. Le gouvernement soumettra au parlement, à sa prochaine session, une mesure pour faire adopter la loi nécessaire confirmant cette convention et autorisant le gouvernement et les entrepreneurs à l'appliquer et la mettre à exécution, et constituant légalement en compagnie les entrepreneurs et tous autres particuliers qui pourront devenir actionnaires, sous le nom de Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien, ou autre nom approuvé par les entrepreneurs (ci-après désignée sous le nom de "compagnie des entrepreneurs"), avec pouvoir d'acquérir, exécuter et remplir la présente convention, et avec toutes les dispositions nécessaires à cette fin, et avec tous les pouvoirs de construire et d'exploiter le chemin de fer susmentionné, ainsi qu'un prolongement vers le nord jusqu'à la ville de Dawson ou les environs, et un prolongement vers le sud jusqu'à un point dans la Colombie anglaise devant être désigné par le gouvernement et susceptible de devenir un port océanique.

Et, tenant compte des difficultés probables qui seront soulevées pour nous empêcher d'exercer nos droits, le gouvernement a l'intention de demander le plus tôt possible au parlement de voter un crédit qui sera employé à faire faire sans délai les explorations nécessaires, de manière à nous débarrasser de toute entrave possible.

M. FOSTER : Pour deux motifs, je suis content que cette question ait été soulevée, et ces deux motifs affectent spécialement l'attitude prise par mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier). La discussion de ce sujet a permis à mon très honorable ami de bien définir son attitude devant le parlement et le pays sur un point important au sujet duquel sa manière d'agir depuis six ou sept ans, avait créé certains doutes. Elle lui a permis de dissiper, à cette date tardive, si c'est possible, les illusions que sa conduite et ses discours depuis huit ou dix ans, tendaient à créer à l'état d'idées fixes dans l'esprit des sénateurs et des représentants américains.

Si vous lisez les journaux qui publient la discussion qui a eu lieu au sujet d'un des articles du bill que le Sénat vient justement d'adopter, vous y verrez que, en réponse à certaines objections soulevées par quelques sénateurs alléguant qu'il ne fallait pas mêler la disposition relative aux pêcheries

du nord de l'Atlantique avec un projet de loi qui leur était étranger, d'autres sénateurs ont fait observer qu'ils avaient raison de croire que dans certaines hautes sphères politiques du Canada, on était disposé à accorder ces privilèges, et que, conséquemment, c'était aussi bien, et même mieux, de les insérer dans le bill.

Je présume que personne n'a de doutes à ce sujet. Où donc ces sénateurs ont-ils pu puiser cette impression qui est devenue presque une idée fixe dans leur esprit ? Cette impression a été causée par les discours et par la conduite de mon très honorable ami le chef du gouvernement.

Quelques VOIX : Non.

M. FOSTER : Non ! Les honorables députés de la droite ont-ils perdu la mémoire comme ils ont perdu leurs convictions et leur attachement à leurs anciens principes politiques ? Nous savons, et les députés qui voudront se reporter de quatre ou cinq ans en arrière, se souviendront que dans la ville de Saint-Thomas, il n'y a pas plusieurs années, pendant que le gouvernement conservateur cherchait à faire respecter les droits des pêcheurs canadiens, en conformité du traité de 1818, cet honorable ministre, en qualité de chef de son parti, blâmait le gouvernement conservateur de vouloir ressusciter ce vieux traité barbare de 1818, en plein dix-neuvième siècle, ce siècle de lumière, de liberté et de relations commerciales et autres entre les nations civilisées. Mon honorable ami s'en souvient.

Cette déclaration fit le tour du pays, et malheureusement, ce ne fut pas tout ; elle se répandit dans tous les Etats-Unis, et des sénateurs comme M. Hansbrough purent croire fermement qu'une fois lui et son parti arrivés au pouvoir, personne dans le pays n'insisterait sur des droits conférés par traité par les Etats-Unis.

Mon honorable ami a donné une autre bonne raison qui explique pourquoi le sénateur Hansbrough et d'autres sénateurs sont arrivés à cette conclusion. Car, M. l'Orateur, quand lui et ses collègues sont allés à Washington, avant leur départ et après leur retour, n'a-t-il pas lui-même déclaré dans une entrevue qu'il se proposait de discuter toutes ces questions en controverse et de les régler en bloc ?

La question de la mer de Behring, je suppose, n'était pas à elle seule une question de la plus haute importance nationale, reposant fermement sur un droit acquis, au sujet de laquelle nous avons non seulement les droits conférés par traité, mais les privilèges accordés par le droit international, mais les droits qui ont été réclamés pour nous pendant des années par les diplomates de la mère-patrie, et un droit qui a été plus tard conféré par le tribunal de Paris.

Les droits que nous avons en vertu du traité de 1818, sont aussi clairs et aussi indéniables que la lumière du soleil, et cependant mon honorable ami voulait mêler tout cela ensemble avant d'avoir pu régler la question de la mer de Behring, de réunir toutes les petites questions en dispute entre les deux pays, celle-ci avec les autres.

Lorsque les Américains l'entendirent tenir ce langage, ils furent induis à croire qu'il n'attachait pas grande importance à ces droits précieux, et qu'il était disposé, pour conserver la paix et l'amitié, à les supprimer tous, sans distinction.

Une autre raison encore les a amenés à cette conclusion. Ils avaient propablement lu le *Record* de Chicago, et le compte rendu de l'entrevue accordée par l'honorable ministre après les élections de 1896, lequel prouvait sur certains points une ignorance absolue des relations entre les deux pays, des droits du Canada, ou une disposition à traiter légèrement les droits du Canada et à tenir fort peu à ces droits, si seulement on pouvait faire exister l'amitié et la concorde entre les Etats-Unis et notre pays. Voilà les raisons. Mon honorable ami n'a pas besoin de feindre l'étonnement quand il entend dire que le sénateur Hansbrough et ses amis comptent sur lui pour que les droits du pays ne soient pas revendiqués avec fermeté.

J'ai dit que j'étais content que cette question ait été soulevée, parce que l'honorable ministre a été forcé de prendre cette attitude devant la Chambre et le pays, maintenant qu'il ne veut plus considérer les droits antiques de 1818, comme n'ayant aucune force ni valeur, qu'il se propose de les maintenir. Et c'est ce qu'il devra faire.

Sans responsabilité pendant qu'il était dans l'opposition, quand il est en mesure de parler comme il parlera, de promettre ce qu'il promettra, quand il arrive à être le premier ministre du Canada, la dignité et les droits du peuple canadien sont entre ses mains, et ni lui et ni un autre chef ne peuvent se permettre de reculer d'un pas, quand il s'agit de cette dignité et de ces droits. C'est pour cette raison, entre autres, que je suis content que la question ait été soulevée, et le sénateur Hansbrough pourra lire maintenant les déclarations qui ont été faites par les deux chefs de la Chambre, et il pourra estimer à leur juste valeur celles qui ont été faites par mon honorable ami avant d'être premier ministre.

Mais il y a encore autre chose. Nous discutons une question importante depuis dix, douze ou quinze jours, et nous n'avons pas encore réussi à faire sortir de sa réserve le très honorable premier ministre. Aujourd'hui, il a pris une attitude, mais il en a pris une demi-douzaine sur la question du Yukon. J'ai entendu dire que certains philosophes peuvent faire faire des choses qui semblent impossibles, mais je n'ai jamais vu un exemple plus frappant du pouvoir que possède mon très honorable ami de tirer de chaque défaite quelques indices de victoire. Nous avons entendu les assertions de ses propres ministres, dont trois ont déclaré dans cette Chambre, il y a dix et huit jours, qu'ils n'avaient aucun doute que le gouvernement et le peuple des Etats-Unis, les ayant traités avec beaucoup de courtoisie, continueraient à les traiter de la sorte jusqu'à la fin : et ils ont tourné en ridicule mon honorable ami, le chef de l'opposition, parce qu'il a osé dire que l'esprit dominant dans le Sénat américain n'était pas favorable à la réalisation de ces idées d'optimisme exprimées par les honorables ministres.

Le ministre de l'Intérieur, le ministre de l'Agriculture, le ministre des Chemins de fer et Canaux ont déclaré qu'ils n'avaient pas le moindre doute que l'on verrait exister la paix et la concorde au sujet de cette question sur la côte du Pacifique, et que le gouvernement des Etats-Unis aurait pour eux les plus grands égards.

Il est vrai que quand il a eu à parler différemment, le ministre de l'Intérieur a affirmé que, bien entendu, nous avions des droits, et que les Etats-Unis nous avaient toujours traités avec courtoisie et qu'ils continueraient à agir ainsi à notre égard ; mais, cependant, il a demandé si nous devions arrê-

ter la construction du chemin et attendre pendant trois, cinq ou six ans que cette question de la rivière Stikine fût réglée définitivement au moyen de négociations. L'honorable ministre est dans la même position que le très honorable premier ministre ; tous les deux s'en tiennent aux droits conférés par traité, mais tous les deux doivent en venir au fait pur et simple de savoir, qu'il y ait ou non des droits conférés par traité, si les Etats-Unis reconnaîtront ces droits et s'ils permettront les opérations commerciales sous l'empire de ce traité ?

Nous avons dit au ministre de l'Intérieur : Renoncez à ce chemin jusqu'à ce que vous ayez constaté si les Etats-Unis consentiront, oui ou non. Quelle réponse avons-nous reçu aujourd'hui ? Vous demandez d'attendre cinq ou six ans pour constater ! Quest-ce que cela signifie ? Cela veut dire que s'il est sûr que le droit existe, il n'est pas aussi sûr que l'exercice en sera permis, et qu'on pourra faire des opérations commerciales en vertu de ce droit. Mon très honorable ami n'en est pas plus sûr. Mon très honorable ami arrive maintenant à les conclusion qu'il est fort possible que l'exercice de ce droit ne sera pas permis, et, conséquemment, qu'il pourra cependant donner effet à cette clause privilégiée accordant dix années mentionnée au présent contrat, mais qui n'en fait pas partie en aucun sens impératif.

Mais l'honorable ministre est forcé de ne pas lâcher Mann et Mackenzie. Il va s'attacher à eux et ensemble ils s'attacheront au contrat qui va leur donner cette riche moisson d'or dans le Yukon. Pourquoi ? Pour avoir un tramway de 150 milles de longueur, lequel s'il est construit le 1er septembre ne pourra pas transporter une livre de produits canadiens sans la permission des autorités américaines à Wrangel.

L'honorable ministre de l'Intérieur nous a dit qu'il s'écoulerait cinq ou six ans avant de terminer les négociations. Pourquoi donc le chef du gouvernement nous dit-il qu'un traité est supérieur à la loi et que nous avons des droits indéniables en vertu du traité ? Voilà le défi lancé par le Sénat des Etats-Unis, qui vient, par un vote de 34 contre 16, attacher des conditions impossibles à ce droit conféré par traité.

Supposons que le bill soit adopté par la Chambre des représentants et que le président McKinley le signe. Allez ensuite faire valoir vos droits auprès des Etats-Unis, et à côté ils mettront les dispositions de cette loi. Qu'arrivera-t-il ? Allez-vous dire que vous utiliserez le chemin le 1er septembre ! Non, mais vous tirerez parti du nombre d'années mentionnées par le ministre de l'Intérieur avant de pouvoir expédier dans cette région une livre de marchandises par transbordement et en vertu des droits conférés par traité.

Qu'est-ce que l'honorable chef du gouvernement propose de faire ? Il vient devant la Chambre, et il reconnaît virtuellement que ce chemin de fer du lac Teslin de 150 milles de longueur, même s'il est construit le 1er septembre prochain, sera virtuellement d'aucune utilité si les Etats-Unis persistent dans leur prétention.

Quelques VOIX : Non.

M. FOSTER : Et cependant l'honorable ministre demande au pays d'exécuter ce marché extravagant et sans précédent, stipulant la construction de 150 milles d'un chemin inutile, et de laisser ce chemin inexploité, d'année en année, jusqu'à ce qu'il ait fait certaines recherches et qu'il soit arrivé à une conclusion et qu'il se soit décidé à construire jusqu'à un port de la côte du Pacifique.

Voici ce que le parlement désire : il veut connaître tout le projet du gouvernement, et il le veut maintenant. Il ne veut pas construire 150 milles de chemin, à raison d'une somme exorbitante et voir ensuite le gouvernement demander la construction d'un autre chemin et de le payer à même les deniers publics.

En notre qualité de membres du parlement nous demandons, si ce projet est maintenant avorté, que les honorables ministres nous soumettent leur projet en entier et qu'ils permettent aux députés de le discuter sans les gêner par des raisons de parti et sans menacer le parlement en mettant un contrat devant lui pour le ratifier sans pouvoir changer un vote. C'est ce dont nous nous plaignons.

Je suis heureux que cette question ait été soulevée. Le chef du gouvernement est en ce moment en présence d'une crise relativement à l'adoption de la législation présentée. Il est arrivé sur le Rubicon et il voit qu'il ne peut pas le franchir. Il le peut, en ce qui concerne la question des droits, et il ne le peut pas en ce qui a trait à l'acte du Sénat et aux complications possibles.

Sachons bien ce que nous avons à faire et envisageons le projet du gouvernement dans son ensemble et ne considérons pas seulement ce qui peut bien être qu'un faible tronçon de chemin de fer dans le district du Yukon. Examinons le projet, du commencement à la fin, et que le gouvernement mette les Chambres dans sa confidence.

Le débat actuel a prouvé que nous pouvions faire faire diligence à Mackenzie et Mann et que ceux-ci, à leur tour, pouvaient agir sur le gouvernement, de manière à ce que le chemin de fer fut terminé le 1er septembre ; mais il est évident que la voie ferrée ne pourra être mise en exploitation cette année. S'il en est ainsi, que les membres de la droite disent aux Chambres tout ce qu'ils entendent faire pour avoir des voies de communication dans le district du Yukon, nous étudierons alors les projets ministériels, et, s'ils sont bons, nous les approuverons. Quant à moi, quant à mon honorable ami (sir Charles Tupper) quant à tout membre du parti libéral-conservateur, nous ne lançons aucun défi et nous ne faisons aucune menace, mais nous défendrons tous et chacun de nos droits même contre les empiétements de nos puissants voisins, avec autant de fermeté et d'énergie que les honorables membres de la droite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je tombe d'accord avec la plupart des honorables membres de la droite pour déplorer le ton amer et la substance des discours prononcés par les deux chefs du parti conservateur.

M. LANDERKIN : Des agents salariés du gouvernement américain.

M. FOSTER : Je soulève une question d'ordre, M. l'Orateur. Je viens à peine de reprendre mon siège, et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries vient à peine de se lever, qu'un honorable membre de cette Chambre nous accuse d'être les agents salariés du gouvernement américain. Est-ce là le langage que l'on devrait tenir en cette Chambre ?

M. l'ORATEUR : Si quelque honorable député se sert d'un pareil langage, ce n'est pas parlementaire.

M. FOSTER : C'est là le langage de l'honorable député de Grey.

M. LANDERKIN : Je vais retirer mes paroles. Je ne croyais pas que l'on put faire tant de zèle, sans aucun salaire.

M. FOSTER : Je prétends que ce n'est pas là une rétractation.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit retirer ses paroles.

M. LANDERKIN : Dans les circonstances, je les retire.

M. FOSTER : Qu'en faites-vous ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ai commencé mes remarques en disant que je déplorais le ton et la substance des discours prononcés par les honorables députés qui dirigent l'opposition. Je me suis servi de ce langage, parce que nous ne discutons pas en ce moment, une question de politique purement canadienne. Dans la discussion d'un sujet qui touche aux droits politiques de l'un ou l'autre parti, ou aux droits des citoyens du Canada. Je comprends que l'on peut fortement différer d'opinion et se servir d'un langage aussi violent. Mais lorsque le gouvernement canadien est engagé dans une grande lutte contre une puissance étrangère, afin de maintenir les droits de la nation dans toute leur intégrité, l'histoire de la Grande-Bretagne m'a appris que, dans ces grandes occasions, la voix des factions devait se taire.

A peine le Sénat américain,—acceptant, pour le moment, l'interprétation que les honorables membres de la gauche donnent au traité de Washington,—vient de nous menacer de la violation des droits que des conventions solennelles assurent au Canada, que l'opposition et son chef crient " sauve qui peut " et déclarent qu'il faut nous rendre, que nous ne devons pas essayer de lutter, soit par la diplomatie ou autrement, pour maintenir les droits acquis du peuple canadien.

En ce moment l'opposition nous conseille d'abandonner le bill que son chef lui-même a approuvé, il n'y a pas bien longtemps, lorsqu'il a dit qu'il serait heureux d'en recommander l'adoption au parlement, que ce bill confiait la construction du chemin de fer à MM. Mackenzie et Mann, probablement les deux seuls hommes au Canada capables de mener à bonne fin une telle entreprise, et que lui (sir Charles Tupper) et son parti appuieraient patriotiquement le projet ministériel. Pourquoi l'honorable chef de l'opposition tenait-il ce langage ? Parce que, comme il le disait, la route que l'on a choisi est entièrement canadienne, parceque la construction de cette voie ferrée protégera les intérêts canadiens contre la concurrence que l'on nous fait sur les côtes du Pacifique. Parce que l'honorable chef de l'opposition oubliait pour un moment ses attaches politiques, et voulait seconder le gouvernement dans l'œuvre patriotique qu'il a entreprise, de conserver, pour le Canada, le commerce de cette grande région, commerce que les américains veulent nous enlever. Mais l'honorable député (sir Charles Tupper) a oublié ces sentiments patriotiques, il a oublié de prêter son concours au gouvernement, il a violé ses engagements et au premier indice que le sénat américain peut nous créer des obstacles, nous le voyons se lever lui et son lieutenant, oublier leurs sentiments patriotiques, et, dans l'espoir d'obtenir pour leur parti un mince avantage temporaire, nous demander de sacrifier les droits du peuple canadien.

Qu'il me soit permis de dire à l'honorable chef de l'opposition et à ses partisans, que les membres du gouvernement actuel ne sont pas des hommes à baisser pavillon au premier signe du danger, et qu'il serait mieux pour eux,—je parle en toute humilité,—avant de demander au gouvernement et au peuple canadien de se rendre, il serait mieux, dis-je, de s'assurer s'il y a quelque danger.

L'honorable député (sir Charles Tupper) nous a parlé du bill présenté au Sénat américain, et il a supposé que le but de ce projet de loi était de détruire certains droits que nous possédons en vertu des traités. Je défie l'honorable député de citer une ligne, une phrase qui touche directement ou indirectement aux droits à la libre navigation de la rivière Stikine, droits qui nous sont garantis par les traités. L'honorable député sait très bien que nous avons, en vertu des traités, le privilège d'expédier nos marchandises en transit à deux ou trois points dans le territoire des Etats-Unis. Il sait que nous n'avons, en vertu des traités, aucun privilège de transit à la ville de Wrangel, et il sait que le bill américain vise surtout le droit de transit à Wrangel.

M. DAVIN : N'est-ce pas ce qui rend le bill si dangereux ?

Quelques VOIX : A l'ordre.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Pour faciliter l'étude approfondie que, j'en suis certain, la Chambre veut faire de ce sujet, je désire poser une question. Si j'ai bien compris, le premier ministre a déclaré aujourd'hui, et avec raison, suivant moi, qu'aux termes du traité de Washington, nous avions non seulement le droit de libre navigation dans la rivière Stikine, mais aussi le droit de transbordement. Et maintenant, si j'ai bien compris, le ministre de la Marine et des Pêcheries nous dit que nous n'avons pas le droit de transbordement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Au contraire ; je donne au traité de Washington la même interprétation que le premier ministre, et mon honorable ami doit comprendre de plus que la concession ou le refus du droit de transit à Wrangel n'implique pas nécessairement la modification ou le refus du libre droit de transport.

Les honorables membres de la gauche se sont trop pressés de conclure. En supposant que ce bill soit sanctionné demain ; en supposant que l'article 13 soit adopté par le Sénat américain et ensuite par la Chambre des représentants, soit signé par le Président et devienne loi du pays, est-ce que cela nous privera de notre droit,—garanti par les traités,—à la libre navigation de la rivière Stikine ? Pas du tout. Est-ce que cela nous enlèverait le droit de transbordement qui est l'accessoire nécessaire du droit de libre navigation ? Pas du tout.

Je dis donc que le chef de l'opposition, en nous demandant de céder à la première menace de quelques membres du Sénat américain, a oublié,—je ne dirai pas de propos délibéré, car j'ai trop de respect pour lui pour avoir une telle pensée,—mais dans le but de retirer un mince avantage pour son parti, a oublié, dis-je, de lire l'article du bill qu'il a commenté.

L'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster), nous parle comme si l'action du Sénat avait été déterminée par certaines remarques faites par l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), il y a quelques années ; remarques qui auraient fait croire au peuple américain que le parti libéral était prêt à sacrifier les droits et les privilèges du Canada.

Est-ce que l'honorable député (M. Foster), se rappelle dans quelle occasion le traité de Washington a été négocié ? Se rappelle-t-il que sir Charles Tupper a proposé lui-même en cette Chambre, la ratification de ce traité ? Se rappelle-t-il qu'avant cette époque, il a été ministre de la Marine et des Pêcheries, et, en cette qualité, chargé d'administrer nos lois de pêche ; et se rappelle-t-il que, dans cette circonstance, il a reçu de sir Charles Tupper une sévère leçon? Jamais, à ma connaissance, dans aucun ministère un cadet ne s'était fait cogner sur les doigts aussi rudement par son aîné. Sir Charles Tupper n'a pas dit à l'honorable député (M. Foster) que c'était le langage de sir Wilfrid Laurier qui était la cause des relations tendues qui existaient malheureusement entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, mais au contraire sir Charles Tupper lui a dit que la cause était due à la manière déplorable dont nos règlements de pêche ont été appliqués.

Sir CHARLES TUPPER : Non, non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je crois exactement citer les paroles dont le chef de l'opposition s'est servi, en disant—

M. FOSTER : Puis-je demander à mon honorable ami. . .

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOSTER : Mon honorable ami a fait une déclaration qui est exacte ou inexacte Il s'est appuyé sur les *Débats* : Aurait-il la bonté de les lire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je me rappelle très bien les paroles que l'on a prononcées.

M. FOSTER : Pourquoi l'honorable ministre ne nous lit-il pas l'extrait du discours qu'il cite ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le chef de l'opposition a dit qu'il serait fâché de prendre la responsabilité de l'application de ces règlements pendant les quelques dernières années.

M. FOSTER : Citez-vous les *Débats ?*

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je cite un extrait du discours de l'honorable chef de l'opposition, et je crois rapporter fidèlement ses paroles.

M. FOSTER : Non.

Sir LOUIS DAVIES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, et l'honorable député (M. Foster) a courbé le front sous le fouet, en cette circonstance. La manière dont il (M. Foster) a appliqué les règlements a amené ce que le chef de l'opposition, qui a proposé la ratification du traité de Washington, a appelé un état de guerre commerciale. Et sir Charles Tupper a ajouté : Il est bien connu que la distance entre une guerre commerciale et une guerre réelle est purement imaginaire. L'honorable député a été accusé à cause de l'application qu'il a faite des règlements de pêche, d'avoir amené les deux pays à deux doigts d'une véritable guerre.

Je veux maintenant examiner de nouveau les droits qui nous sont garantis par le traité de Washington. Peut-on se demander un seul instant quels sont ces droits.

Sir CHARLES TUPPER : Ce n'est pas là la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député verra dans un moment quelle est la question.

Sir CHARLES TUPPER : La question est de savoir, dans quelle mesure et dans quel temps, l'on peut exercer ces droits

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je vais démontrer à l'honorable député qu'il n'y a aucun danger. Je dirai à l'honorable chef de l'opposition qu'il veut se rendre avant qu'il y ait danger, et je lui ferai remarquer aussi qu'il sera toujours temps de sacrifier nos droits quand il y aura danger et que nous ne pourrons plus les maintenir.

Nous disons, nous, les membres de la droite, d'abord que nous pouvons maintenir nos droits, et ensuite que l'opposition veut les sacrifier avant même qu'ils soit menacés.

Examinons maintenant l'article du traité de Washington.

La navigation des rivières Yukon, Porc-Epic et Stikine, en amont et en aval, jusqu'à la mer demeurera à tout jamais libre et ouverte au commerce pour les sujets de Sa Majesté britannique et les citoyens des Etats-Unis, mais assujettie aux lois et aux règlements de l'un ou l'autre pays (pour la portion comprise sur leur territoire respectif) qui ne seront pas incompatibles avec ce privilège de libre navigation.

Par conséquent, un traité,—c'est-à-dire la forme la plus élevée que je connaisse d'une convention internationale,—nous garantit la libre navigation de cette rivière, assujettie seulement aux règlements locaux que l'un ou l'autre pays pourra adopter pour protéger le revenu public. L'honorable député désire-t-il connaître l'interprétation que les Etats-Unis donnent à des traités de ce genre ? Dans ce cas, qu'il lise la controverse qui a eu lieu il y a quelques années, entre M. Evarts, secrétaire d'Etat de la République américaine et le gouvernement anglais, au sujet du traité accordant aux Américains le droit de pêche sur les côtes de Terreneuve. Les Américains avaient le droit, en commun avec les sujets anglais, de pêcher dans la baie de Fortune, à Terreneuve ; mais en se rendant là ils se sont heurtés à des règlements locaux, décrétant qu'ils ne pouvaient pêcher le dimanche, qu'ils ne pouvaient pêcher avec certains filets, et autres dispositions de ce genre.

Quelle attitude les Etats-Unis ont-ils prise sur cette question ? Ils ont dit : Nous ne pouvons admettre que des règlements municipaux puissent restreindre et encore moins annuler les droits qui nous sont garantis par un traité. Nous avons le droit de pêcher ici, en vertu d'un traité et vous ne pouvez nous enlever ce droit en décrétant que nous ne pêcherons pas le dimanche. Nous avons le droit de pêcher ici et vous ne pouvez amoindrir et restreindre ce droit en déclarant que nous ne devions l'exercer que d'une certaine manière.

Les Etats-Unis ont soumis leur proposition et en l'appuyant d'arguments puissants, ils ont forcé le gouvernement anglais à leur donner raison. Les deux gouvernements, américain et anglais, ont donc déclaré, dans le passé, qu'aucun règlement local ne pouvait amoindrir ou annuler des droits déterminés et garantis par un traité.

Personne ne nie que le principal droit que l'on ait voulu accorder par l'article que je viens de lire, ne soit le droit de libre navigation, pour des fins de commerce, dans la rivière Stikine et les autres cours d'eau y mentionnés. Quelle conclusion devons-nous en tirer, M. l'Orateur. Le point qu'il s'agissait de déterminer entre les deux nations doit nous guider dans l'interprétation du traité. Voici une rivière qui a, nous dit-on, une profondeur d'environ quatre pieds. Nous constatons qu'il y a, dans le traité, une disposition qui décrète que les vapeurs océaniques pourront transporter leur fret à l'embouchure de cette rivière et la remonter. Est-ce que le sens commun ne vous dit pas que des vapeurs océaniques tirant treize ou quatorze pieds d'eau, ne peuvent remonter une rivière qui n'a que quatre pieds de profondeur ? Par conséquent, le droit de transbordement est donc un accessoire nécessaire à la libre navigation de cette rivière. Or personne ne nie que le droit accessoire ne suive le droit principal ; et ce dernier nous étant garanti par traité ne peut-être restreint ou amoindri par un règlement local.

J'ai essayé d'expliquer à l'honorable député, que, dans son aveuglement peu patriotique, il a mal lu ou mal compris l'article 13 du bill américain. En effet, cet article ne fait aucune mention du transbordement et de la libre navigation, et n'attaque en rien les droits qui nous sont garantis par traité ; mais l'honorable député désire tellement sacrifier nos droits qu'il demande avec instance au gouvernement de les abandonner avant qu'on les attaque ?

Sir CHARLES TUPPER : Non, mais je veux que nous soyons indépendants de toute influence américaine.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député tend la main à l'ennemi dans un des moments les plus critiques de notre histoire nationale.

Sir CHARLES TUPPER : Comment se fait-il alors que le chef du ministre de la Marine et des Pêcheries ait déclaré qu'il approuvait presque tout ce que j'ai dit ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député a bien mal compris mon chef, comme il a bien mal compris l'article 13 du bill américain. Le chef de l'opposition sait qu'il y a actuellement une lutte commerciale entre les villes des côtes occidentales des Etats-Unis, et les villes des côtes occidentales du Canada ; et que le résultat de cette lutte peut avoir une importance vitale sur notre avenir. C'est une question de rivalité entre Tacoma, Seattle et San Francisco, d'un côté, et Vancouver, Victoria, Montréal et Toronto, de l'autre, et il s'agit de savoir si le commerce du Yukon va servir à l'agrandissement des villes américaines et canadiennes. Le commerce que va créer le développement du district du Yukon, représente des millions et des millions de dollars, et les deux nations se le disputent. Nous avons entrepris de construire une ligne entièrement canadienne, parce que nous croyons que ce commerce nous appartient et parce que nous croyons par ce moyen pouvoir le conserver, et l'honorable député, prenant une attitude sans patriotisme et sans dignité, s'efforce de faire échouer la politique du gouvernement, et fait le jeu du peuple américain en essayant à nous imposer une politique dont le résultat certain serait de livrer le commerce du Yukon à Seattle, Tacoma et San Francisco.

Sir CHARLES TUPPER : Tout au contraire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je laisse l'honorable député dans l'humiliante position qu'il occupe aujourd'hui. En me servant des mots " humiliante position." j'ai surtout dans l'esprit les engagements qu'il a pris à l'entrée des Chambres, à savoir, que non seulement ce bill, dont l'objet, disait-il, était de favoriser les intérêts canadiens, recevrait sa cordiale approbation, mais encore l'appui généreux et patriotique du parti qu'il conduisait ; et après avoir à la veille de la réunion du parlement, fait cette déclaration, il vient aujourd'hui demander au gouvernement de retirer ce projet de loi afin de favoriser les intérêts américains. N'ai-je pas raison de dire que l'honorable député occupe une humiliante position ?

M. DAVIN : M. l'Orateur....

Quelques VOIX : Oh !

M. DAVIN : J'entends crier " oh " de l'autre côte de la Chambre. Je me demande si c'est là le chant du rossignol du Klondike. M. l'Orateur, il a quelques jours j'ai attiré l'attention de la Chambre sur l'amas d'absurdité contenu dans le discours prononcé par l'homme qui occupe la haute position de ministre de l'Intérieur ; et ce qui vient de se passer au Sénat américain met en relief le caractère de ce discours. Après ce que nous avons entendu, je désire attirer l'attention sur une partie de ce discours. L'honorable ministre (M. Sifton) nous a affirmé qu'il était impossible de supposer de la part des Etats-Unis, un acte aussi absurde que celui que nous lisons dans les journaux de ce matin. L'honorable ministre était plein de confiance ; cette confiance ne lui était pas inspirée par le débat, mais par la défiance, une défiance presque agressive envers les membres de la gauche ; mais comme sur bien d'autres sujets, il a changé de ton, et voici ce qu'il a dit :

La seule question importante est celle du transbordement.

Bien, j'ai compris que l'honorable préopinant (sir Louis Davies) disait qu'une telle question n'existait pas ; mais, au commencement de son extraordinaire harangue,—je ne puis caractériser

autrement le discours qu'il a prononcé,—il a déclaré si je ne me trompe, qu'il y avait une question de transbordement.

Quoi qu'il en soit, voici comment le ministre de l'Intérieur s'est exprimé :

Au sujet de cette question nous ne pouvons rien affirmer car bien qu'on ait attiré son attention sur ce point, le gouvernement américain n'a pas encore exprimé son opinion. C'est une question qui, dans le cas de contestation, doit être réglée soit par négociations, soit par appel à un tribunal compétent.

Ce qui peut prendre six ans ; mais l'honorable ministre de l'Intérieur n'a pas même déclaré que cette question serait réglée en six ans.

Une VOIX : Plus haut.

M. DAVIN : J'essaie de prendre la voix de stentor du ministre de l'Intérieur et du ministre de la Marine et des Pêcheries ; permettez-moi de citer ces vers :

Once upon Afric's sultry shore,
An angry lion gave a dreadful roar ;
Another lion made another roar,
And the first lion thought the last a bore.'

Je ne puis rugir avec autant de force que le ministre de l'Intérieur ou le ministre de la Marine et des Pêcheries ; mais, avant de reprendre mon siège, je vais faire une chose qu'aucun membre du cabinet n'a osé tenter, je vais traiter cette question en peu de mots et d'une manière pratique. Le Ministre de l'Intérieur continue :

Mais il doit être évident que, dans les circonstances où nous nous trouvons, le gouvernement du Canada ne pouvait certainement pas songer à provoquer des négociations diplomatiques et attendre son règlement de cette question, avant de s'occuper de la construction de ce chemin de fer.

Au nom du sens commun, est-ce que la première chose à faire, avant de commencer la construction d'une voie ferrée, n'était pas de vous enquérir de la possibilité du transbordement ? Mais ce serait ridicule, nous dit le ministre de l'Intérieur qui continue comme suit :

Ils pourraient peut-être dire que nous avons droit au privilège de transbordement ; mais dans ces circonstances extraordinaires, ça nous prendrait probablement un certain temps pour le leur faire admettre. Dans les circonstances, les négociations pourraient se prolonger plusieurs années.

Si les négociations devaient se prolonger plusieurs années, suivant l'idée du ministre de l'Intérieur, et si cela ne devait d'aucune manière détruire l'utilité de sa route de 150 milles, comment se fait-il que le premier ministre nous dise aujourd'hui que le fait de ne pas dépendre de Wrangel, mais de prolonger le chemin à un port canadien, forme partie du système du bill ?

Puis l'honorable ministre de l'Intérieur continue, et réellement nous avons là un échantillon des fleurs de rhétorique du savant ministre :

Et les mineurs, ces pauvres gens, au sujet desquels la gauche s'est montrée si compatissante, s'ils devaient attendre pour manger que nous ayons fait un traité avec les Etats-Unis, il se pourrait bien qu'ils fussent dans un triste état d'inanition avant que ce traité fût signé.

Mais, M. l'Orateur, même si nous adoptons cette mesure, après ce qui s'est passé au Sénat américain, ces gens, en cas d'urgence, cas que je n'admets point, pourraient souffrir de la famine pendant longtemps.

Sir LOUIS DAVIES.

Un mot seulement, M. l'Orateur, relativement à la question de savoir s'il est d'autres routes. Mon très honorable ami, le premier ministre, comme son collègue le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), a suspecté l'idée de la route d'Edmonton et a parlé avec dédain de la route par voie de Prince-Albert. Je m'occuperai plus tard de cette question, mais pour le moment laissez-moi vous dire qu'une route plus pratique, pour parvenir au Klondike, que celle qui passe par la région de la rivière la Paix et qui a ses points de départ à Prince Albert et à Edmonton, n'existe pas au Canada. Cette route a l'avantage d'être entièrement canadienne.

Après avoir entendu débiter jusqu'à satiété des phrases sur une route entièrement canadienne, laquelle, disait-on, nous serait donnée par le bill, où trouvons-nous cette route aujourd'hui ? Afin de distraire l'attention publique de la position où se trouve le gouvernement—battu à plates coutures, —l'honorable ministre de la Marine (sir Louis Davies) a adopté la conduite qu'il a souvent tenue devant les tribunaux lorsqu'il avait une mauvaise cause : il s'est adressé au jury avec de grands éclats de voix, et il a parlé de tout excepté du sujet de la cause. Il a osé tenter d'éclabousser des hommes qui portent sur leurs poitrines les insignes d'honneurs qui leur ont été décernées par Sa Majesté la Reine, pour services rendus dans l'œuvre de l'édification de l'Empire ; il a osé accuser des hommes qui, différant de lui et de ses amis, qui pendant vingt-cinq ans ont trompé le peuple et le Sénat américains par leur éloquence séductrice, possèdent des états de services de toute une longue vie de fidélité à l'Empire ; il a osé dire qu'un soldat de la vieille garde comme le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) voulait trahir, alors qu'il voulait tout simplement sauvegarder la réputation, l'honneur et la dignité du peuple canadien. Je demanderais au très honorable premier ministre et à son subordonné....

Une VOIX : Tenons-nous bien !

M. DAVIN : Je croyais d'abord entendre l'aigle du Klondike, mais je vois que c'est le cri de l'âne du Yukon.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton), qui a parlé avec une certaine vigueur à l'appui du bill, a eu l'effronterie de dire que ce bill constituait la proposition de bâtir un chemin de fer qui ne coûterait pas un sou au peuple. C'était là l'un des plus beaux traits du bill. Mais les premières paroles qui tombèrent de la bouche du très honorable premier ministre aujourd'hui, lorsqu'il s'est levé pour répondre à l'honorable chef de l'opposition, furent que la demande immédiate d'un crédit pour continuer le chemin de fer directement à un port canadien formait partie de la politique du gouvernement. Eh bien ! M. l'Orateur, il fait évidemment partie de la politique du gouvernement, de prendre maintes fois une position pour l'abandonner ensuite ; et comme le dit mon honorable ami le député d'York (M. Foster), lorsqu'ils l'abandonnent, ils viennent se vanter d'avoir accompli un grand exploit.

La situation réelle nous force aujourd'hui à demander : à quoi sert-il d'adopter un bill qui accorde 3,750,000 acres de terre aurifère à Mann et Mackenzie pour la construction de 150 milles de chemin de fer, quand ce bill prévoit, suivant la déclaration du premier ministre, un prolongement

de 300 milles de chemins de fer, pour la construction desquels il faudra sans aucun doute accorder une subvention à ces messieurs. M. Jennings calcule que le chemin de la rivière Stikine coûtera $23,000 par mille. Le gouvernement subventionnera-t-il ce prolongement supplémentaire à raison de $23,000 par mille, malgré la déclaration, qui retentit encore à nos oreilles, affirmant que pas un sou ne serait payé par le peuple canadien pour bâtir les chemins de fer du Klondike? Evidemment oui, car nous possédons la parole du premier ministre que, malgré cette déclaration, nous dit que ce fut toujours la politique du gouvernement de bâtir ce prolongement. Nous vous demanderons, s'écrie-t-il, un crédit destiné à prolonger ce chemin de fer de 300 milles, vous aurez alors un terminus situé sur le territoire canadien, et nous vous faisons cette demande parce que nous sommes un parti de patriotes. Pendant vingt mois, ces messieurs ont formé un parti de patriotes et ont oublié leurs cris de vingt années. Fi de pareilles qualités d'homme d'Etat! et laissez-moi dire à l'honorable ministre de l'Intérieur, qu'il a là maintenant une démonstration vivante de la personnification de ce qu'est et de ce que n'est pas l'esprit de gouvernement.

M. McINERNEY: Il me semble, M. l'Orateur, que voici un moment quelque peu critique dans l'histoire du Canada, et qu'il est de notre devoir, comme c'est le devoir de tout citoyen patriote, de donner son avis au gouvernement dans ce moment critique, dans le langage sobre, solennel et consciencieux de la vérité. Il s'agit maintenant, M. l'Orateur, non pas de bredouiller, mais de dire sans fard au gouvernement quel est son devoir envers le pays, et ayant constaté quel est ce devoir, d'aider au gouvernement à l'exécuter. Telle est l'attitude que, pour ma part, je veux prendre, et c'est afin d'exprimer mon avis dans ce sens que je me lève en ce moment.

Il est clair pour tous que le ballon d'essai lancé il y a quelques jours, après avoir été gonflé par le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), est tombé dans un océan de misères, et qu'après avoir vainement cherché de tous côtés des appareils de sauvetage, les différents membres du gouvernement ont enfin demandé à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) de leur procurer assez de vent pour pousser leur ballon naufragé à la côte.

J'ai été enchanté de la position prise aujourd'hui par le très honorable chef du gouvernement, lorsqu'il a dit, en termes non équivoques, qu'à son avis nous possédons le plein droit de navigation, y compris, comme en découlant, le droit accessoire de transbordement à l'embouchure de la rivière Stikine, au Fort-Wrangel. J'ai été heureux de lui voir adopter cette attitude, bien qu'elle ne fût pas tout à fait logique de sa part. Je trouve qu'il a fait là acte de patriotisme, dans les circonstances actuelles, mais j'ai été humilié de lui voir déserter ce terrain le moment d'après. Si nous avons le droit de navigation dans la rivière Stikine, ainsi que le droit de transbordement à Wrangel, pourquoi ne pas consacrer ce droit par le bill et ne pas bâtir le chemin de fer jusque-là ou autant que possible jusqu'à proximité de cet endroit? Mais le très honorable premier ministre a abandonné aussitôt ce terrain, car il a proposé de prolonger le chemin jusqu'à Fort-Simpson. Les deux attitudes sont inconséquentes. S'il était d'avis que nous avons le droit de naviguer dans la rivière Stikine et de transborder à cet endroit, pourquoi ne pas s'en tenir là? Pourquoi déserter ce terrain aussitôt après, pour déclarer qu'il prolongera le chemin de fer de 300 milles jusqu'au Fort-Simpson?

Puis, discutant les avantages de la route d'Edmonton, il demandait immédiatement ensuite: Comment pouvons-nous éventuellement adopter la route d'Edmonton, c'est-à-dire bâtir 1,500 milles de chemin de fer depuis Edmonton jusqu'à la ville de Dawson? Mais, M. l'Orateur, il n'est pas nécessaire pour cela de bâtir 1,500 milles de chemin de fer. Un chemin de fer de 400 milles depuis Edmonton nous conduit à la rivière aux Liards, par laquelle nous pouvons nous rendre jusqu'à la ville de Dawson; et ce chemin ouvre en même temps à la colonisation une région agricole pleine de promesses.

Mais ce pourquoi je me lève surtout, en ce moment, c'est pour faire remarquer la différence qui existe entre l'attitude prise aujourd'hui par le très honorable premier ministre, au sujet de laquelle je le félicite, et l'attitude adoptée il y a quelques jours par son collègue l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et par l'honorable député de Halifax (M. Russell). Dans son discours prononcé à l'occasion de la deuxième lecture du bill, le ministre de l'Intérieur a dit très clairement, en réponse à la question de l'honorable député de Pictou (sir Charles Tupper), que nos droits avaient été sérieusement amoindris par le traité de 1871. Est-ce vrai ou non? A la page 662 des *Débats* (version anglaise), on trouve ce qui suit dans le discours de l'honorable ministre:

> Nous devons aux sublimes qualités d'hommes d'Etat de nos amis de la gauche l'amoindrissement, dans une grande mesure, des privilèges dont nous jouissions dans la rivière Stikine.

Et plus loin, l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper), lui fit cette question:

> Je me lève seulement pour demander une information. Je voudrais savoir de l'honorable ministre si je ne me trompe pas en comprenant qu'il prétend que nos droits découlant du traité conclu entre la Russie et l'Angleterre ont été amoindris par cette disposition du traité de Washington.

Ce à quoi le ministre de l'Intérieur a répondu:

> Je dois dire que oui. Si l'honorable député désire contester cela, je pourrai, je crois, l'en convaincre.
>
> Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je n'entends pas le discuter, mais je veux avoir la déclaration de l'honorable ministre.
>
> Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Voici ce que dit le traité: "La navigation du Yukon, de la Porc-épic et de la Stikine, dans leur parcours depuis, et jusqu'à l'océan." Chaque mot de cet article est important. Cela signifie que nous avons le droit de pénétrer dans cette rivière ou d'en sortir par la mer, non seulement par son embouchure—car un doute pouvait naître ici,—mais par n'importe quel point.

L'honorable ministre énonce un doute dans cette phrase, quand à savoir si nous avons le droit de pénétrer dans la rivière Stikine par son embouchure. En opposition à cette attitude, nous avons celle que le très honorable leader de la Chambre (sir Wilfrid Laurier) a prise.

L'honorable député de Halifax (M. Russell) a adopté, presque au même degré, l'attitude prise par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton). J'ai avancé, lorsque j'ai répondu à son discours, que pas un autre membre du gouvernement, pas un autre membre de la droite n'oserait dorénavant prendre pareille attitude en cette Chambre. J'ai tenté de démontrer quel était le devoir que le

patriotisme indiquait au gouvernement, et je suis heureux de voir que le très honorable leader de la Chambre, au moins, en est arrivé au sentiment parfait de ce devoir.

Le très honorable ministre, cependant, a été très illogique. Il a dit : " Nous avons préféré la route de la rivière Stikine parce que c'était la seule sur laquelle nous possédions des droits de navigation, parce que c'était la seule route entièrement canadienne ". Il doit pourtant avoir lu le traité de 1871, notamment la dernière partie de l'article 26 ainsi conçue :

Que les droits de navigation seront sujets à toute loi et à tout règlement de l'un ou l'autre pays concernant son propre territoire, non incompatible avec semblable privilège de libre navigation.

Eh bien ! il devait savoir, lorsqu'il a choisi la route de la rivière Stikine, que la navigation de cette rivière était sujette aux lois et règlements des Etats-Unis.

J'entends prétendre hardiment ici que le traité de 1871 n'a pas amoindri les droits qui nous avaient été assurés par le traité de 1825 ; car en vertu de ce dernier traité nous n'avions que des droits commerciaux, nous n'avions pas le droit de faire remonter le cours de la rivière Stikine à nos troupes, pas même à notre police. Ce n'étaient que des droits de navigation commerciale, et ces mêmes droits, garantis par le traité de 1825, ont été maintenus par le traité de 1871.

L'instant d'après, le très honorable premier ministre a déclaré que nous possédions Dyea. Si Dyea est à nous, s'il croit qu'il est à nous, pourquoi ne fait-il pas construire le chemin de fer à cet endroit, car la route de Dyea donnerait lieu à moins de difficultés que celle de la rivière Stikine ? Au lieu de cela, tout en n'en faisant pas la proposition formelle, il nous déclare implicitement qu'il est prêt à imposer au pays les frais supplémentaires de la construction de 200 milles de voie ferrée pour atteindre Port-Simpson, et cette proposition n'est qu'une conséquence de celle par laquelle il accorde à MM. Mackenzie et Mann pas moins de quatre millions d'acres des riches terres minières de cette région pour construire 150 milles de chemin. Après avoir donné ce qu'il faudrait pour construire le chemin de fer requis par la route d'Edmonton, il propose l'octroi d'une autre subvention pour bâtir ces 200 milles de chemin au sud de Port-Simpson. Ce qui a fait, ce qui fera toujours le sujet de nos protestations, c'est l'énorme subvention en terres publiques accordée aux entrepreneurs pour leur faire construire un petit bout de chemin sans valeur.

Je me lève surtout pour faire la protestation que je vais maintenant formuler. En ma qualité de député des provinces maritimes, j'ai à cœur les intérêts des pêcheurs de ces provinces. Je veux avertir le gouvernement, lui donner avis, le prévenir, qu'il ne doit pas, dans ses arrangements avec les Etats-Unis, troquer, échanger ou sacrifier en aucune manière les droits et privilèges dont les pêcheurs jouissent actuellement.

Quels sont ces droits ? Tous ceux qui connaissent tant soit peu le pays, savent que les pêcheurs du Cap-Anne et de Gloucester vont faire la pêche dans le golfe Saint-Laurent chaque année. Ils leur faut se munir de provisions et d'appâts pour une saison de pêche, ou payer une taxe de $1.25 par tonne. Leurs vaisseaux ont une capacité variant de 100 à 150 tonnes. Cette taxe leur pèserait, et ils ne l'a paient point. Nos pêcheurs vont exploiter leur

industrie dans les mêmes eaux, concurremment avec eux. Ils prennent le même poisson, ils puisent les mêmes richesses récelées dans le sein de l'océan, et lorsque vient le temps de la vente, nos pêcheurs constatent que le grand marché aux poissons se trouve aux Etats-Unis. Cependant, lorsqu'ils vont faire concurrence aux pêcheurs américains sur ce marché, ils se heurtent à un droit de 1 à 1½ par livre sur leur poisson tel que pêché. Ce contre quoi je m'élève, c'est que, pendant que les Américains imposent à nos pêcheurs ce droit de 1 cent à 1½ cent par livre sur leur poisson, il soit permis aux pêcheurs américains de jouir des mêmes droits et privilèges que nos propres pêcheurs dans les eaux de l'Atlantique qui sont les nôtres. Je demande au gouvernement d'être fidèle aux intérêts du pays, et particulièrement aux intérêts de ses hommes courageux du bord de la mer, les pêcheurs des provinces maritimes ; je lui demande d'être fidèle aux intérêts de ces pêcheurs, et de ne troquer pour aucune considération ce qui leur est échu en partage, en faisant des concessions que le gouvernement américain peut chercher à nous arracher.

J'ai dit il y a peu de temps que, vu la route choisie par le gouvernement, vu l'énorme subvention que nous accordons pour la construction du chemin de fer, et vu l'état d'esprit dans lequel se trouvait le peuple américain à cette époque, nous pourrions nous attendre à ce que ceux-ci tirent parti de l'avantage de leur position pour essayer d'arracher au gouvernement des concessions et des conditions défavorables au peuple canadien. J'espère—c'est là l'avis que j'ai à donner au gouvernement—qu'en gouvernement composé de patriotes, il ne sacrifiera les intérêts d'aucune partie du Canada ni d'aucune fraction de la population.

M. RUTHERFORD: Je me demandais quel pouvait être le motif qui poussait si fort l'honorable préopinant à nous donner son avis sur la question qui fait l'objet du débat, mais voici le mystère expliqué par les exhalaisons particulières à la pêche qui ont marqué la fin de ses remarques.

M. McINERNEY : Ce ne sont pas des exhalaisons d'écurie.

M. RUTHERFORD : L'honorable député est un orateur fort éloquent et fort agréable, et son apparence démontre qu'il a reçu une bonne éducation dans sa jeunesse, bien qu'il se soit écarté beaucoup de la voie qu'il devrait suivre. Il montre beaucoup de commisération pour les pauvres pêcheurs, déclarant qu'il ne voudrait pas voir troquer leurs droits dans aucune circonstance. Mais il oublie, peut-être, que son opinion a subi un changement depuis 1888, alors que le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), qui n'était pas alors son chef, j'en suis convaincu, relativement au mémorable traité de cette année-là, était prêt à abandonner les droits mêmes que l'honorable député défend avec tant de vigueur aujourd'hui. Bien que peut-être un peu fanfaron dans son langage, l'honorable préopinant est un membre de cette Chambre fort digne et fort respecté, et ses remarques sur le chemin de fer du Yukon et sur le contrat qui s'y rapporte mériteront beaucoup d'attention après qu'il se sera renseigné sur la géographie de cette région septentrionale.

Je suis bien certain qu'aucun de ceux qui ont pris part à ce débat jusqu'à présent, n'a déployé autant

de grossière ignorance que le préopinant au sujet de la partie nord-ouest du Canada, et je suis convaincu que ceux qui connaissent cette région-là, et qui en comprennent, au moins dans une certaine mesure, la géographie, trouveront la haute justification de cette opinion dans les remarques qu'il a faites aujourd'hui, relativement à la route d'Edmonton, lorsqu'il a parlé de la construction du chemin jusqu'à la rivière aux Liards.

Il a parlé, comme l'orateur qui l'a précédé, de l'énorme quantité et de la valeur des terres accordées à MM. Mackenzie et Mann, en raison de la construction du chemin de fer. Ces terres semblent constituer le cauchemor de cet honorable député. Eh bien ! j'aimerais faire une proposition. Je ne fais pas cette proposition officiellement, mais j'aimerais demander aux membres de la gauche si à leur avis il serait possible actuellement de trouver au Canada, un syndicat qui prendrait 3,750,000 acres de ces terres au prix de $1 l'acre, le choix de ces terres devant se faire de la même manière que dans le cas des terres qu'on propose de céder à Mackenzie et Mann, et le prix en devant être payé d'avance.

Quelques VOIX : Oui.

M. RUTHERFORD: Eh bien ! examinons l'affaire en hommes d'affaires. Je ne crois pas qu'on puisse former un syndicat comme celui-là au Canada aujourd'hui ; et pour ma part, j'aimerais avoir des garanties de la bonne foi des honorables députés qui disent que oui.

La construction de ce chemin, comme nous le savons, va être très coûteuse, et à $1 l'acre, les terres accordées aux entrepreneurs, produisant alors seulement $3,750,000, ou $25,000 par mille du chemin, constitueraient une estimation d'un montant peu élevé eu égard à ce que ce chemin va coûter. On a beaucoup parlé de la valeur de la terre de la région. A mon avis cette valeur n'est pas très considérable.

Je crois avoir assez bien répondu à toutes les remarques du préopinant, et je m'occuperai maintenant d'un sujet beaucoup plus sérieux.

Nous aimons tous à entendre l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin). Quand ce monsieur se lève, la Chambre immédiatement prend une attitude attentive. Çà me rappelle toujours l'histoire d'un petit garçon dont la maman se faisait dire à tout instant par un chef de gare qui bégayait l'heure à laquelle devait passer le train de midi. Ce dernier voulut enfin savoir pourquoi cette femme lui répétait si souvent la même question. " Oh ! dit-elle, ça n'a pas d'importance pour moi, car ça ne m'apprend rien du tout ; mais mon petit garçon aime à vous voir la bouche à l'œuvre ! " Eh bien ! voilà à peu près ce qui explique la popularité de l'honorable député d'Assiniboïa en cette Chambre : celle-ci aime à voir sa langue à l'œuvre.

L'honorable député parle très fort et très éloquemment ; de fait, comme il s'exprime lui-même, il vocifère, et il a vociféré beaucoup au sujet de cette route entièrement canadienne en question, ainsi qu'au sujet des difficultés que les Etats-Unis devaient nous susciter. Eh bien ! c'est un fait bien compris que nous n'avons nullement besoin de transborder à Wrangel. On a fait beaucoup de frais de discussion en cette Chambre sur le motif qu'on doit empêcher le transbordement de s'opérer à Wrangel, mais ce transbordement n'est nullement nécessaire. La Compagnie de la Baie-d'Hudson, durant la saison de la navigation, fait naviguer dans la rivière Stikine, depuis Port-Simpson des bâteaux à fond plat. Ceux qui sont bien au fait de la chose savent parfaitement bien que la navigation dans les eaux intérieures de ce littoral est absolument sûre, si ce n'est à l'embouchure du passage Dixon, là où la navigation est dangereuse dans les forts vents. Ainsi, il n'y a pas de très grandes difficultés. Nous possédons sans aucun doute une route entièrement canadienne. Maintes fois, nous avons demandé aux membres de la gauche s'ils avaient quelque chose de mieux à proposer, mais il n'y a rien de mieux qu'ils puissent offrir.

Cependant l'honorable député d'Assiniboïa-ouest s'est fort attardé sur ce sujet. Ce monsieur parle beaucoup en cette Chambre, et peut-être ferait-il aussi bien de comprendre un peu plus certaines des choses dont il parle, avant d'accaparer autant du temps de cette Chambre à leur sujet.

Maintenant, je ne veux dire qu'un mot ou deux relativement à une autre question qu'on a soulevée plusieurs fois en cette Chambre.

M. DAVIN : Mon honorable ami voudrait-il répondre à une question que je désire lui poser ?

M. RUTHERFORD : Si je le puis.

M. DAVIN : Voudriez-vous me trouver des connaissances aussi profondes et aussi exactes que celle de votre chef le ministre de l'Intérieur ?

M. RUTHERFORD : Eh bien ! à cet égard, je ne voudrais pas être tout à fait aussi positif maintenant que l'honorable député s'est levé pour parler. Je suis en réalité très heureux que l'honorable député ne soit pas doué d'aussi hautes qualités que mon honorable chef, le ministre de l'Intérieur. Il siège du mauvais côté de la Chambre, mais s'il devait amender son état et passer à la droite, je crois qu'alors, peut-être, il augmenterait ses connaissances sur un grand nombre de sujets. Ce monsieur est un très bel orateur, sa principale occupation fut de l'être. D'après ce que je comprends, il a fait peu ou rien autre chose dans sa vie, et par suite il excelle dans la chose. Mais il va parfois chercher loin ses comparaisons. Je l'ai entendu à la dernière session comparer au diable mon très honorable ami le premier ministre.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. RUTHERFORD : Naturellement, il avait choisi un diable fort distingué. Il était allé dans Milton chercher un Belzébuth, pour lui comparer le premier ministre. Et pour démontrer seulement comme ces messieurs de la gauche sont conséquents, c'était la veille même, je crois, que l'ex-ministre des Finances, avait comparé le même homme d'Etat à Marguerite. Eh bien ! l'on sait qu'il est assez difficile de garder son sérieux quand on est comparé par l'un à Marguerite et par l'autre à Belzébuth.

L'honorable député d'Assiniboïa-ouest semble s'être plongé profondément dans la littérature diabolique ; il semble avoir fait une étude approfondie du diable, avoir suivi toute sa vie, et, je n'en doute pas, non seulement sa vie, mais aussi ses œuvres. Ses œuvres ont reçu une attention considérable de la part du député d'Assiniboïa-ouest.

Toutefois, j'aimerais attirer l'attention de l'honorable député sur un autre diable poétique qui a paru ces dernières années ; c'est le diable créé par le célèbre auteur du chant "Our Lady of the Snows." Si l'honorable député veut parcourir les œuvres de cet auteur distingué, il y verra que ce dernier a aussi créé un diable après Milton et d'autres poètes qu'il a consultés dans ses recherches. Dans un de ses poèmes sur le diable, il a donné, à mon avis, la description la plus juste que j'aie encore entendue des discours de l'honorable député d'Assiniboïa, et je suis sûr que les honorables membres de la Chambre saisiront la similitude dès qu'ils entendront la citation. Le diable avait envoyé ses suppôts à la recherche d'un pauvre malheureux qui était arrivé aux portes de l'enfer. Ils revinrent en disant—et je suis certain que les honorables députés reconnaîtront la ressemblance après avoir entendu un des discours de l'honorable député :

We have threshed a stook of print and book,
And winnowed a chattering wind;
And many a soul from whom he stole,
But his we cannot find.

Je suis sûr que c'est là une très juste description de l'honorable député.

Je me suis levé cette après-midi, non pas tant pour discuter cette importante question qui nous a été soumise aujourd'hui, que pour attirer l'attention sur l'empressement que met l'honorable député d'Assiniboïa-ouest à prendre le temps de la Chambre. J'espère que nous n'entendrons plus de ces absurdités dans ce débat. Il y a trois semaines que nous gaspillons un temps précieux, non seulement pour cette Chambre, mais pour le pays, et nous sommes fatigués de la chose, et je suis sûr, que le peuple de ce pays en est aussi fatigué. A maintes reprises, l'on a demandé aux honorables membres de la gauche de suggérer quelque chose de mieux que ce contrat qui a été soumis à la Chambre, et j'aime à croire qu'ils vont le faire ou qu'ils vont nous permettre de prendre bientôt le vote, car nous sommes tous fatigués de ces discours en l'air, et j'espère que nous n'en entendrons plus parler.

Je demande pardon à la Chambre de lui avoir fait perdre son temps, mais, en même temps, je dirai que je n'ai pas pu m'empêcher de donner cette description excessivement juste de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest.

M. MONTAGUE : L'honorable préopinant nous a fait un petit sermon sur la manière dont nous devrions nous conduire dans les débats qui ont lieu en cette Chambre.

Il a parlé de la profonde ignorance de mon savant ami de Kent, N.-B. (M. McInrney) et de mon savant ami d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), puis il a continué son discours en faisant bénéficier le débat de sa grande connaissance de l'entreprise du Yukon, et nous donnant de précieux renseignements dont nous apprécions la valeur. Je n'ai pas l'intention de discuter aucun des points soulevés par l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford), mais je désire dire quelques mots sur le sujet discuté cette après-midi, et qui est peut-être accessoire à la grande question introduite dans la discussion, surtout par des membres de la droite, à l'appui des propositions soumises à la Chambre.

La Chambre a apprécié, cette après-midi, j'en suis sûr, la manière calme et judicieuse dont le ministre de la Marine et des Pêcheries a discuté cette grande question internationale. Pour ma part, en l'entendant, j'ai senti qu'il est un moment où tout esprit de parti doit disparaître pour s'unir autour de lui et l'appuyer dans tout ce qu'il propose, tant est grande sa loyauté, et tant ses actes s'accordent peu avec ses paroles.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit cette après-midi qu'il a été habitué, dès son jeune âge, à aimer son pays et à ne jamais prononcer, à un moment critique, un mot qui pût lui causer du tort ou être défavorable à sa cause aux yeux de l'étranger.

Depuis quinze ou seize ans, il a éparpillé à tous les vents les enseignements de sa jeunesse et chaque fois que l'occasion s'en est présentée, dans les moments les plus critiques de notre histoire politique, il n'a jamais manqué de dénigrer le gouvernement, d'affaiblir sa position, et de prêter main forte aux Américains sur les questions fiscales, à propos des pêcheries, et dans toutes les affaires internationales.

Le zèle dont il a fait preuve cette après-midi, a été employé des centaines de fois, lorsqu'il était dans l'opposition, à combattre l'ancien gouvernement qui, quelles qu'aient été ses fautes, a toujours fait de son mieux pour défendre et maintenir l'influence, les droits et privilèges de l'Angleterre sur ce continent.

Qu'a-t-il fait encore ? Dans son discours de cette après-midi il a cherché à rabaisser un homme d'Etat anglais, le chef de l'opposition dans cette Chambre. Mon honorable ami n'a pas besoin de certificat de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Pendant quarante ans mon honorable ami a été dans la vie publique en ce pays et s'est tenu au front de la bataille, et je défie le ministre de la Marine et des Pêcheries de trouver quoi que ce soit dans la carrière de quarante années du chef de l'opposition qui démontre que celui-ci n'ait pas combattu pour le maintien des droits anglais sur ce continent. Le patriotisme trouve bien peu sa récompense dans la politique canadienne, si un simple novice—j'emploie à dessein cette expression, —si un simple novice tel que le ministre de la Marine et des Pêcheries peut se lever ici pour attaquer la carrière d'un homme qui, malgré ses fautes —tout le monde a les siennes—n'a jamais été accusé encore, ni chez les Anglais, ni chez les Américains, d'avoir déserté le champ de bataille lorsqu'il s'agissait de défendre les droits anglais et canadiens sur ce continent.

Non seulement le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait cette attaque, mais il l'a faite sans être convaincu de la vérité des faits sur laquelle elle était basée.

Quel est la question soulevée en cette Chambre aujourd'hui ? Si je l'ai bien saisie, elle se rapporte aux obstacles apportés par le peuple américain à l'exercice de certains droits et privilèges qu'en vertu du traité de Washington nous croyons et affirmons posséder, relativement à la navigation de la rivière Stikine et d'autres rivières. On s'est demandé le pourquoi du sentiment hostile au Canada qui a été créé parmi le peuple des Etats-Unis, aussi la raison pour laquelle celui-ci essaie de gêner l'exercice de ce que nous considérons comme nos droits et privilèges inconstestables relativement à ce traité.

On a affirmé à la gauche, convaincu de la vérité de l'assertion, que le sentiment anti-canadien, ou

si vous le préférez, le sentiment anti-conservateur, le sentiment du peuple américain contre l'administration conservatrice, était créé, enflammé et excité par les ministres qui siègent sur les banquettes ministérielles à présent.

Je suis prêt à me corriger si je me trompe, mais je dis que l'existence du sentiment anti-canadien actuel, du sentiment que nous dépendons du bon plaisir des Etats-Unis, lequel est constaté dans le pays voisin, ne serait pas la millième partie aussi prononcé qu'aujourd'hui, n'eussent été les discours prononcés par le ministre du Commerce, par le ministre de la Marine et des Pêcheries et par le très honorable premier ministre, qui, bien qu'il fasse maintenant partie du Conseil privé d'Angleterre, était à cette époque, non l'avocat salarié, mais certainement l'avocat des prétentions américaines concernant les questions de droit international. D'un autre côté, le ministre de la Marine et des Pêcheries nous déclare que ce sentiment a été causé par la conduite arbitraire et très sévère du département de la Marine et des Pêcheries au sujet du traité de 1818. Voilà ce qu'a prétendu l'honorable ministre, d'après ce que j'ai compris, et ce ministre peut le nier si je fais erreur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je n'ai pas dit que c'en était là la cause. J'ai dit que l'honorable député d'York (M. Foster) fut sévèrement réprimandé par l'honorable chef de l'opposition lorsqu'il présenta un bill pour approuver le traité de Washington, et que l'honorable ministre a déclaré qu'il regretterait de prendre la responsabilité d'accepter ce règlement, attendu qu'il avait conduit le pays à deux doigts de la guerre.

M. MONTAGUE: Je suis heureux que l'honorable ministre ait fait cette déclaration, car le sujet est maintenant présent à l'esprit des membres de cette Chambre. L'honorable ministre me permettra peut-être d'en faire l'examen. Voici ce qu'il a dit virtuellement. Lorsque le chef actuel de l'opposition est revenu au Canada, après avoir agi comme l'un des plénipotentiaires qui ont négocié le traité de 1888 avec les Américains, au sujet des pêcheries, il a trouvé nécessaire de réprimander sévèrement son collègue actuel, l'honorable député de York (M. Foster), alors ministre de la Marine et des Pêcheries, parce que ce dernier aurait dirigé son département de façon à causer un vif sentiment d'irritation parmi la population des Etats-Unis, et c'est ce qu'il a déclaré dans son discours prononcé en cette Chambre. Eh bien ! M. l'Orateur, voyons à quel point cette assertion est vraie. L'honorable ministre, s'il le désire, peut envoyer chercher les *Débats* de 1888, volume I, et afin que l'honorable ministre ne puisse avoir de misère à trouver la page, je dirai que le discours de sir Charles Tupper à ce sujet se trouve à la page 673 (version anglaise).

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je l'ai.

M. MONTAGUE: J'en suis bien aise. Ou l'honorable ministre ne l'a jamais lu, ou il en a fait sciemment un exposé erroné. S'il avait ce discours par-devers lui, je le répète, ou il ne l'a pas lu, ou il a inexactement mentionné ce qu'il contient, après l'avoir lu.

Comme je l'ai dit, je défie l'honorable ministre de signaler un seul acte de sa vie publique de quarante années, qui démontre que le chef de l'opposition ait déserté le champ de bataille lorsqu'il s'est agi de défendre les droits anglais et canadiens sur ce continent d'Amérique, je le défie, en qualité de membre du gouvernement, de trouver dans ce discours de sir Charles Tupper un seul mot qui justifie l'assertion qu'il a faite de propos délibéré en cette Chambre aujourd'hui.

Eh bien ! je donnerai lecture à la Chambre de ce que dit le chef actuel de l'opposition, relativement à l'administration du département des Pêcheries, et je le ferai au bénéfice de l'honorable ministre (sir Louis Davies) et afin de lui permettre de tirer ses propres conclusions. Voici ce qu'il dit (*Débats*, page 676, seconde colonne, version anglaise):

Lorsque mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries se vit forcé d'adopter la même politique que celle qui avait été adoptée par l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) qui a organisé ce ministère avec une grande habileté et qui a rempli la charge de ministre de la Marine et des Pêcheries avec une aussi grande habileté durant un temps considérable. Je dis que, lorsque le ministre de la Marine et des Pêcheries retourna à la même politique que son prédécesseur avait adoptée dans des circonstances semblables, et qu'il prit telles mesures qui étaient absolument nécessaires et indispensables pour la protection des droits et des intérêts des pêcheurs canadiens, les Etats-Unis se plaignirent amèrement.

Y a-t-il dans ces remarques quelque chose qui comporte une condamnation? N'est-ce pas une déclaration, que les mesures prises par le ministre de la Marine et des Pêcheries étaient absolument nécessaires et indispensables pour la protection des droits et intérêts canadiens ?

Un peu plus loin, sir Charles Tupper ajoute :

Il en est résulté que, comme auparavant, les conflits survinrent. Ces pêcheurs violèrent la loi et il devint absolument nécessaire, comme je l'ai déjà dit, pour la défense des droits des pêcheurs canadiens de faire des exemples de ceux qui avaient ainsi violé la loi. Il en est résulté qu'une impression tout à fait erronée se fit jour d'un bout à l'autre des Etats-Unis.

Y a-t-il une condamnation dans ces remarques? Non, pas un mot, pas une ligne. Lisez ensuite les *Débats*, page 677 :

Quoique les commissaires canadiens n'aient pas du tout cherché à donner au traité une interprétation égoïste et extrême.....

Remarquez bien ces paroles :

...mais n'aient fait simplement que ce que mon honorable ami de l'autre côté a trouvé nécessaire de faire comme l'a fait d'ailleurs aussi son successeur, c'est-à-dire de défendre les justes droits des pêcheurs du Canada,—et un gouvernement qui hésiterait un seul instant, devant l'accomplissement de ce devoir ne serait pas digne du nom de gouvernement,—il en est résulté que parce que nous avons pris cette attitude, les hommes publics américains prirent feu et au lieu de songer, au lieu de chercher à étendre les relations commerciales des deux pays, ils ont eu recours à l'adoption de ce qu'on appelle "l'Acte de représailles."

Je demanderai à mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, où il trouve une condamnation dans ces paroles. Sir Charles Tupper dit ici que le ministre de la Marine et des Pêcheries de ce temps-là (M. Foster) ne faisait qu'exécuter les stipulations d'un traité et prendre les mesures absolument nécessaires pour la protection des droits des pêcheurs canadiens.

Sir Charles Tupper déclare de plus que pas un gouvernement au Canada ne pourrait se maintenir, ou ne serait digne du nom de gouvernement, s'i n'adoptait la même politique que l'ancien ministr des Finances (M. Foster) qui se trouvait alors mie

nistre de la Marine et des Pêcheries pour la protection des intérêts canadiens. Dans chaque phrase qu'il a prononcé à ce sujet, vous constaterez que l'homme qui a signé avec les Etats-Unis le traité de 1888, approuve et défend la conduite de mon honorable ami (M. Foster) dans ce conflit entre les pêcheurs canadiens et les pêcheurs américains.

Et en présence de ces actes, qu'est-ce qu'a déclaré la vieille mère-patrie ? Qu'est-ce qu'a dit le gouvernement de la Grande-Bretagne ?

Nous savons tous, M. l'Orateur, que la Grande-Bretagne désire les relations les plus amicales entre elle et sa fille, de ce côté-ci de l'Atlantique Le gouvernement anglais fait tout en son pouvoir pour conserver ces relations cordiales et si le gouvernement canadien eut agi d'une manière arbitraire, vile et méprisable, nous n'aurions pas simplement mérité les reproches de sir Charles Tupper, qui a agi, dans cette matière, comme notre plénipotentiaire auprès des Etats-Unis, mais aussi les réprimandes du gouvernement anglais lui-même. Mais loin de là, et l'honorable (sir Louis Davies) en sa qualité de ministre de la Marine et des Pêcheries, devrait le savoir,—le gouvernement du Canada a été félicité par le gouvernement de la mère-patrie sur la façon prudente, soigneuse et équitable avec laquelle il avait traité cette question débattue entre les Etats-Unis et le Canada, ou si vous l'aimez mieux, entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne.

Par conséquent, je dis que la déclaration que le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) a faite cette après-midi dans le but ou dans la tentative de démontrer au pays, que c'est le parti conservateur qui a tendu les relations du Canada et des Etats-Unis, est absolument fausse et sans aucun fondement.

J'ai prouvé, M. l'Orateur, qu'il n'y a pas, dans le discours sur lequel l'honorable ministre s'est appuyé pour faire cette déclaration, pas un mot, pas une phrase qui justifie cette assertion.

Laissez-moi faire quelques remarques supplémentaires au sujet du traité. Quelle est, sur cette question, l'attitude du premier ministre actuel ? Comme vous savez bien, toutes les parties au traité de 1888 l'ont confirmé, à l'exception du Sénat américain. Vous vous rappelez que ce corps législatif a rejeté le traité, et lorsque l'acte du Sénat était encore présent à tous les esprits, le premier ministre de ce pays, a déclaré à Saint-Thomas, que les Etats-Unis avaient eu droit, que nous avions eu tort, que nous avions traité le peuple américain d'une façon vile et méprisable.

Je demande alors, au sujet de ce traité, qui a fait naître ces sentiments contre le peuple canadien dans l'esprit des hommes d'Etat et des citoyens américains ? N'est-ce pas le premier ministre lui-même ? N'est-ce pas le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) qui, non content de répéter ces paroles viles et méprisables aux auditoires canadiens, est allé aux Etats-Unis, mettre à l'enchère notre liberté commerciale ?

J'ai entendu dire bien des choses étranges dans ce parlement, mais je ne me serais jamais attendu à ce que les honorables membres de la droite eussent pu accuser les membres du parti conservateur d'avoir créé un sentiment d'animosité dans l'esprit du peuple américain à l'égard du peuple canadien. Maintenant, M. l'Orateur, encore un mot et j'ai fini. J'étais présent dans cette Chambre lorsque la première lecture du bill du chemin de fer du Yukon a été proposée par le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), et je désire aujourd'hui demander au gouvernement comment il se fait que la difficulté sérieuse qui vient de surgir relativement à ce bill, n'a pas été prévue lors de sa présentation. Nous demandons à l'honorable ministre qui a proposé ce bill : avant de vous décider à construire le chemin de fer mentionné dans ce contrat, avez-vous constaté qu'il pourrait surgir certaines difficultés internationales, relativement à la nature de cette route entièrement canadienne ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux a été obligé d'avouer dans cette Chambre qu'il n'avait pas songé à se renseigner sur ce point, et que cette question n'avait pas été étudiée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je vous demande bien pardon, mais ce que vous dites là n'est pas exact.

M. MONTAGUE : Il est possible que les mots ne soient pas exactement les mêmes ; car bien entendu, je ne parle que de mémoire, mais j'ajouterai ceci : l'honorable ministre a dit qu'il ignorait si cette question avait été étudiée. Dans quelle triste position se trouve placé l'honorable ministre —il est un des membres dirigeant du gouvernement, il est ministre des Chemins de fer et Canaux, il parle au nom du gouvernement du Canada, et lorsqu'il s'agit de traiter une question dans laquelle on accorde plus de 3,750,000 acres de terres à des entrepreneurs, cet honorable ministre nous a déclaré, comme il l'a fait cette après-midi, qu'il ne s'est pas même donné la peine de voir par lui-même si une question importante concernant ce contrat avait été mentionnée ou étudiée. Mais ce n'était pas là la question. Ce dont il s'agissait avant tout c'était de faire adopter le bill au plus tôt, on ne s'occupait guère des difficultés internationales que cela pourrait soulever. L'honorable premier ministre nous a laissé soupçonner dans le discours qu'il a prononcé au commencement de ce débat, ce qui pourrait arriver et c'est tout. Il a dit que ce chemin n'était qu'une mesure temporaire ou quelque chose à cet effet. Et il avait raison de parler ainsi, parce que il a admis lui-même aujourd'hui dans cette Chambre que ce n'était là que le premier des projets relatifs au Yukon—et que le parlement pouvait s'attendre à en voir bien d'autres. Nous donnons 3,750,000 acres de terrains miniers dans le Yukon pour la construction d'un chemin de fer de 150 milles de longueur ; et il nous faudra ensuite construire, je crois qu'il a dit 250 milles de plus, avant d'avoir une route essentiellement canadienne. En d'autres termes il sacrifie certainement tout ce que ce pays peut donner de cette région aurifère du Yukon, et à ce prix il ne réussit pas même à obtenir un chemin de fer complet. A mon avis, jamais un gouvernement dans ce pays n'a pris une position aussi extraordinaire. On dirait que toute l'affaire a été conduite à la hâte et sans précaution aucune depuis le commencement. On ne s'est pas occupé de savoir ce que coûterait le chemin de fer, si la construction de cette route ferait naître des difficultés internationales, quelles seraient les grandes questions comprises dans la construction de ce chemin de fer, mais on n'a songé qu'à une chose, c'est que ce contrat devait être bâclé en quelques jours, et le pays est obligé de souffrir maintenant par suite de la négligence apportée par le gouvernement dans la solution de toutes ces questions.

J'ai pris la parole spécialement pour faire remarquer le point faible qui existait dans la déclaration de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et je vais maintenant terminer afin de permettre à cet honorable ministre de démontrer à la Chambre que l'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper) a fait des reproches à celui qui était alors ministre de la Marine et des Pêcheries, à cause de son traitement peu bienveillant à l'égard des Etats-Unis, relativement à la question des pêcheries.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): J'ai remarqué que l'honorable préopinant a exposé la question tel qu'il croyait qu'elle avait été soumise à la Chambre cette après-midi, mais durant tout le cours de ses remarques, il a évité avec soin de parler de la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Mon honorable ami veut-il m'accorder un moment? L'honorable député m'a demandé de lui donner connaissance de cette partie du discours de sir Charles Tupper à laquelle j'ai fait allusion. J'ai fait allusion à deux déclarations. Dans l'une, il déclarait que les deux pays avaient été conduits presqu'à une guerre commerciale, et dans l'autre qu'il s'en était peu fallu que cet état de choses produisit une véritable guerre. Voici ce qu'il dit à la page 711:

Après avoir passé en revue les diverses dispositions des traités, je suis heureux de n'avoir plus que quelques mots à ajouter, j'appelle l'attention de la Chambre sur les effets du présent traité. Je vous ai dit dans quelle position se trouvait le Canada à l'égard des Etats-Unis d'Amérique, avant les négociations qui ont abouti au présent traité. Je vous ai dit que nous nous trouvions en présence d'une résolution adoptée unanimement par le Congrès, et ratifiée par le président. Par cette résolution, le président pourrait rompre toute relation commerciale entre les Etats-Unis et le Canada. Je n'ai pas besoin de vous dire que cette résolution ne signifiait pas seulement une suspension ordinaire de rapports intimes entre deux pays; mais elle signifiait aussi une guerre commerciale. Si le bill passé par le Congrès américain à cet effet, eût été mis en vigueur par proclamation du président des Etats-Unis, je n'hésite pas à dire que nous nous serions trouvés en guerre commerciale avec ce grand pays, et d'une guerre de ce genre à une guerre réelle, il n'y a pas loin.

Voilà en quels termes l'honorable député décrivait la situation lorsqu'il est allé à Washington pour négocier un traité; les deux pays étaient sur le bord d'une guerre commerciale, et il y a peu de différence entre la guerre commerciale et la guerre réelle.

Sir CHARLES TUPPER: Pas par la faute du Canada. Vous parlez du bill signé par le président des Etats-Unis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je parle de la situation telle que l'honorable député l'a trouvée lorsqu'il est allé pour négocier un traité. Quelques pages avant, parlant de celui qui avait contribué, de la part du Canada, à amener cet état de choses.....

Sir CHARLES TUPPER: Non, non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: A quelle autre chose pouvait-il faire allusion? Il disait:

Il est inutile d'expliquer à la Chambre que dans les contestations diplomatiques, il est de règle, il est même bon, que les représentants d'un gouvernement prennent la position la plus avancée qu'ils peuvent raisonnablement soutenir, sur toutes les questions, et je n'aimerais pas, je l'avoue, être jugé par la Chambre sur le terrain choisi par mon honorable ami, le ministre de la Justice, et par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

Peut-on être plus explicite?

M. MONTAGUE: Les mots "ministre de la Marine et des Pêcheries" sont-ils là?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'honorable député doute que j'aie cité honnêtement un passage des *Débats*. Vu le nombre d'années que j'ai siégé dans cette Chambre....

M. MONTAGUE: J'accepte votre parole.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: J'espère que l'honorable député n'a pas voulu insinuer qu'en citant un passage des *Débats* je serais assez dégradé et assez malhonnête pour citer des paroles qui n'y sont pas.

M. FOSTER: L'honorable ministre croit-il en parlant ainsi se faire pardonner ses fausses représentations?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je crois, non seulement que c'était une bonne flagellation, mais je me rappelle la mine piteuse de l'honorable député pendant qu'il la recevait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Lorsque mon honorable collègue de la Marine et des Pêcheries s'est levé pour prouver ce qu'il avait dit précédemment dans ce débat....

M. MONTAGUE: L'honorable ministre de l'Agriculture voudra bien m'excuser un instant, pour que j'enlève à son collègue, jusqu'à sa dernière planche de refuge. Il est vrai que les paroles citées par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ont été prononcées par sir Charles Tupper, lorsqu'il a discuté cette question. Il a dit:

Il est inutile d'expliquer à la Chambre que dans les contestations diplomatiques, il est de règle, il est même bon que les représentants d'un gouvernement prennent la position la plus avancée qu'ils peuvent raisonnablement soutenir sur toutes les questions, et je n'aimerais pas, je l'avoue, être jugé par la Chambre sur le terrain choisi par mon honorable ami, le ministre de la Justice et par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. L'attitude qu'ils ont prise était parfaitement juste.

Sir CHARLES TUPPER: Voilà ce que j'appelle une flagellation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: En citant cet extrait l'honorable député croit avoir prouvé que le chef actuel de l'opposition n'a pas flagellé son collègue (M. Foster). Mais si la position prise était juste, si les ministres d'alors avaient le droit et la justice de leur côté, pourquoi le plénipotentiaire est-il revenu de Washington et a-t-il déclaré à la Chambre qu'il ne voulait pas être jugé d'après la position que ces ministres avaient prise?

Nous savons tous que le chef actuel de l'opposition est revenu de Washington après avoir constaté que le gouvernement d'Ottawa avait amené le pays sur le bord d'une guerre commerciale, à peine éloignée d'une guerre réelle, et qu'il a alors pris le gouvernement à la gorge et l'a forcé à changer de politique et de tactique. En sa qualité de plénipotentiaire à Washington, il savait que les autorités im-

périales n'étaient pas disposées à appuyer le Canada dans l'attitude prise par le gouvernement.

Il savait parfaitement que le gouvernement d'Ottawa avait pris une attitude insoutenable à l'égard des Etats-Unis, et il l'a obligé à changer de tactique.

L'honorable député de Haldimand (M. Montague) a consacré beaucoup de temps à discuter ce qui a été dit et cité par mon honorable collègue de la Marine ; il a aussi parlé quelque peu des détails du contrat, mais il n'a pas réellement abordé la question qui a été soulevée cette après-midi. Il nous a entretenu de l'ingérence de la législation du Sénat américain dans nos droits sur la rivière Stikine.

Nous maintenons que ce bill du Sénat des Etats-Unis, même avec son article 13, ne vient pas en conflit avec les droits que nous donne le traité sur cette rivière, parce que, en dehors du droit de transit, nous avons le droit de libre navigation sur la Stikine, pour des fins de commerce.

Nous maintenons que notre droit de naviguer sur cette rivière nous donne celui de transporter nos marchandises en amont et en aval sans payer de droits. Nous maintenons que nous avons le droit de transborder nos marchandises, si cela est nécessaire à l'exercice de notre droit de libre navigation pour des fins de commerce ; nous avons le droit de mouiller à l'embouchure de la rivière et de faire tout ce qui est nécessaire à la pleine jouissance des privilèges que nous confère le traité.

Les honorables députés de la gauche sont évidemment sous l'impression que si nos marchandises sont consignées pour le Klondike ou pour aucun endroit sur le territoire canadien, en haut de la rivière Stikine, elles doivent nécessairement être entreposées à Fort-Wrangel. Il n'y a pas de nécessité de supposer cela, et en parlant ainsi les honorables députés fournissent des armes à nos adversaires à Washington et les aident à nous priver des privilèges que nous garantissent les traités.

Un des orateurs de la gauche—je crois que c'est l'honorable député d'York, N.-B. (M. Foster)—a rapporté que M. Hansbrough avait reçu du Canada des renseignements qui le portaient à croire que le gouvernement canadien était prêt à se soumettre aux stipulations de l'article 13 du bill voté par le Sénat américain, et il a insinué que ces renseignements ont du être fournis par le gouvernement, ou par le parti libéral. Est-il raisonnable de supposer que si ces renseignements ont eté fournis à Hansbrough ou à qui que ce soit à Washington, ils l'aient été par le gouvernement ou le parti qui travaille aujourd'hui à faire ratifier ce contrat qui, au dire de l'opposition, n'a de valeur que si le bill du Sénat américain n'est pas sanctionné ? Il serait, au contraire, plus naturel de supposer que ces renseignements ont été fournis par ceux qui combattent le projet d'une route entièrement canadienne, et la libre navigation de la Stikine. S'il y a quelqu'un au Canada d'intéressé à nous dénier la libre navigation de la Stikine, ce sont les honorables députés de la gauche qui ont toujours soutenu que cette route n'était pas une route entièrement canadienne.

Avant le débat, l'honorable chef de l'opposition a approuvé la route et le contrat, sous prétexte que c'était une route entièrement canadienne, et aujourd'hui il déclare au pays et à nos ennemis aux Etats-Unis que le bill devrait être retiré, parce que le sénat américain a décidé que le droit de transit en entrepôt à Wrangel ne nous sera accordé que si nous l'accordons pour le poisson américain sur les côtes de l'Atlantique. Non pas parce que la libre navigation de la Stikine pour des fins commerciales nous est retirée, mais simplement parce qu'une question concernant le transit en entrepôt a été soulevée au Sénat des Etats-Unis, il demande au gouvernement canadien de retirer son bill qui ne dépend pas du tout de ce privilège, et qui n'a rien àfaire avec le bill du Sénat américain.

L'honorable député d'York (M. Foster) a dit, il y a un instant, que le très honorable premier ministre, lors de sa visite à Washington, avait proposé que tous les différends entre le Canada et les Etats-Unis fussent réglés tout d'un seul coup, et il en concluait que le premier ministre était disposé à accepter la proposition partielle contenue dans l'article 13 du bill du Sénat.

Le seul fait qu'il a proposé aux Etats-Unis d'instituer une commission pour le règlement d'un seul coup de toutes les difficultés qui peuvent exister entre les deux pays, est une preuve qu'il n'accepterait pas un seul instant cette proposition partielle concernant le droit de transit à Wrangel et sur la côte de l'Atlantique. Toute sa conduite fait voir qu'il est impossible qu'il puisse accepter cet article 13 du bill du Sénat et toutes les craintes de l'honorable député auraient dû disparaître devant les déclarations catégoriques faites par le premier ministre cette après-midi.

Le chef de l'opposition prétend que nous devrions retarder la construcion de ce chemin jusqu'à ce que nous nous soyons assurés de nos droits sur la Stikine. Il voudrait que nous en retardions indéfiniment la construction. Cela implique qu'il est prêt à nous priver de communication par chemin de fer avec le territoire du Yukon, du moins pour cette année ; qu'il est prêt à courir le risque de laisser mourir de faim les milliers d'individus qui se dirigent en foule vers cette région et où nous voulons les voir s'établir pour contribuer pour leur part aux charges que l'Etat s'impose pour créer et developper un commerce considérable dans ce pays.

A six heures l'Orateur suspend la séance.

Séance du soir.

L'Orateur ouvre de nouve la séance à huit heures.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : A la séance de l'après-midi, j'ai dit, M. l'Orateur, que l'honorable député de Haldimand (M. Montague) n'avait pas discuté la question principale qui nous occupe, c'est-à-dire le point soulevé par le chef de l'opposition, qui demande que, vu l'adoption d'un certain bill par le Sénat américain, concernant le droit de transit à Wrangel, nous devrions retirer le bill qui nous est actuellement soumis pour ratifier le contrat passé entre le gouvernement et MM. Mackenzie et Mann, et que nous devrions faire immédiatement de nouveaux arrangements pour trouver une autre route pour aller au Yukon.

Voilà la véritable question et je maintiens que le droit de transit à Wrangel n'a aucune relation avec la libre navigation de la Stikine pour des fins commerciales, et que le bill du Sénat, même s'il devenait loi, n'empêcherait pas la route Stikine-Teslin d'être une route toute canadienne, parce que nous prétendons qu'en vertu du traité de

Washington, les Canadiens peuvent expédier des marchandises par la Stikine sans les faire entreposer à Wrangel. Etant convaincu de cela, je suis donc surpris de voir le chef de l'opposition entreprendre une pareille démarche.

Une autre prétention de l'honorable député de Haldimand, c'est qu'avant de signer ce contrat, le gouvernement aurait dû nous informer si le gouvernement américain était disposé à nous accorder la libre navigation de la Stikine, ou avait l'intention de nous susciter des obstacles. Il est surprenant de voir un membre de l'opposition ou tout autre Canadien prétendre qu'avant de proposer au parlement du Canada, un projet de loi quelconque, nous devrions aller nous mettre aux genoux du Sénat Américain, ou du Congrès leur demander s'ils entendent respecter les obligations que leurs imposent leurs traités. Ce n'est pas ce que le Canada a l'habitude de faire. Je dirai même que ce n'est pas ainsi que l'honorable chef de l'opposition et ses collègues avaient l'habitude de traiter les affaires du pays. J'espère que l'opposition a agi ainsi sans réflexion, et que l'honorable député et ses amis vont chercher à dissiper l'impression que telle était leur intention.

L'honorable chef de l'opposition nous a fait connaître ce qu'il proposerait à la place du projet actuel. Il m'a dit qu'il prendrait immédiatement les mesures nécessaires pour construire un chemin sur le bras Alice ou le détroit de Portland, pour continuer ce chemin jusqu'à un port de mer ouvert toute l'année et situé sur le territoire canadien. Cela fait partie du projet soumis par le gouvernement, que nous discutons en ce moment. Le chemin de fer entre le lac Teslin et la rivière Stikine n'est qu'une partie du projet que, si la chose est nécessaire, sera mis à exécution plus tard. Mais l'honorable député voudrait que nous entreprenions ce nouveau chemin sans délai, sans donner aux Etats-Unis l'occasion de nous priver des droits que nous confèrent les traités.

Je suis surpris de le voir prendre cette attitude, car vendredi dernier encore, il appuyait et défendait un amendement au bill d'une nature toute différente, un amendement proposé par son lieutenant, l'honorable député de Halifax (M. Borden). Cet amendement ne s'accorde en aucune manière avec la proposition faite aujourd'hui par l'honorable chef de l'opposition.

Sir CHARLES TUPPER : Il s'accorde exactement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'amendement est rédigé de telle sorte qu'il est difficile de dire exactement ce qu'il signifie ; il n'engage l'opposition à aucune route en particulier ; il ne l'engage à aucun moyen en particulier d'assurer la construction du chemin.

Sir CHARLES TUPPER : L'amendement dit " par la meilleure route possible."

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela peut vouloir dire n'importe laquelle, nous avons entendu cette après-midi, des orateurs de la gauche prétendre que la meilleure route était celle d'Edmontou ; l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a déclaré que la meilleure route était celle de Dyea ; l'honorable Chef de l'opposition lui-même dit que la meilleure route est celle de Stikine-Teslin, et que c'est la seule praticable. Alors que veut dire " la meilleure route possible," et quel est le but de l'amendement auquel il applaudissait vendredi, quand aujourd'hui, il prétend que la route que nous devons choisir est celle de Stikine-Teslin, prolongée jusqu'au bras Alice.

Sir CHARLES TUPPER : Ou jusqu'au bras de Kitinat.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ou quelque autre port canadien.

Je dis que j'ai été surpris de lui voir prendre cette attitude, mais je ne devrais peut-être pas l'être, car il nous a habitué à des changements d'opinions sur cette question depuis que le débat est commencé. Mais ce qui m'a le plus surpris ça été de l'entendre renoncer aussi complètement à tous les droits que nous garantissent les traités. Je dois lui rendre la justice de dire qu'en ceci, il ne justifie pas la réputation de courage qu'il s'est acquise.

Jusqu'à présent, il a toujours vigoureusement défendu les droits du Canada. Il a toujours été dans une position qui lui permettait de commander ; mais aujourd'hui il est obligé de suivre ses partisans—je devrais peut-être dire ses chefs—absolument comme il y a quelques jours, après s'être déclaré en faveur du projet du gouvernement, il les a suivis et s'est déclaré contre.

L'attitude prise par les membres de la gauche sur cette question, depuis quelques jours, se résume à ceci : Ils ont prétendu que la route Stikine-Teslin n'était pas une route entièrement canadienne, parce que les Américains pouvaient nous susciter des obstacles et nous refuser la libre navigation de la Stikine à Fort-Wrangel, et aujourd'hui l'honorable député, obéissant à l'ordre de ses partisans, prétend que le gouvernement canadien doit retirer son bill, à la suite de la loi adoptée par le Sénat américain.

Je suis surpris de voir un homme de sa force de caractère, un homme ayant une si grande réputation de courage, un homme si habitué à faire triompher son opinion, s'abaisser aujourd'hui au point de demander au gouvernement de renoncer à toutes ses prétentions et à tous ses droits sur la Stikine, dès qu'il voit apparaître dans le Sénat américain un projet de loi qu'il croit hostile à cette route.

Je ne m'attendais pas à cela de lui, et je regrette qu'en agissant ainsi, il ait engagé son parti, autant que cela lui est possible, dans une voie aussi antipatriotique et aussi pusillanime que de demander au gouvernement canadien de retirer son bill, parce que le Sénat américain a voté un projet de loi qui viole nos privilèges de transit, d'autant plus que ces privilèges ne sont pas essentiels à la pleine jouissance de nos droits garantis par les traités, et à la libre navigation de la rivière Stikine.

M. POPE : L'après-midi a été assurément bien humiliante pour le parti ministériel. Je ne crois pas qu'un pareil spectacle se soit vu ici ni dans aucun parlement, et nos adversaires ont été soumis à une rude épreuve dans une tactique où ils sont pourtant passés maîtres, celle de tourner à angle droit pour aller de l'avant avec leur programme politique.

L'honorable ministre qui vient de prendre la parole, ne l'a pas fait parce qu'il connaissait quelque chose de particulier à propos de ce contrat, en dehors de la réserve des terres arables autour du pôle Nord, et en dehors de son aptitude à déterminer la quantité d'eau qui a été mêlée au lait de cet amendement.

Nous devions nous attendre qu'à titre de ministre de l'Agriculture il pourrait nous dire la proportion de lait et d'eau que contient l'amendement de l'opposition, mais nous ne pouvions pas nous attendre à autre chose. Mais tous les ministres qui ont déjà parlé sont obligés de parler encore une fois pour tacher de s'expliquer. Au commencement ils ont pris une position, et aujourd'hui ils en prennent une autre ; et c'est pour cela qu'ils se croient obligés de revenir à la charge pour expliquer leur nouvelle manière de voir.

L'honorable ministre de la Marine et Pêcheries, dans un discours calme et raisonnable, a prétendu avoir le droit de reprocher à l'opposition sa déloyauté. Il n'y a pas bien des années que j'occupe un siège dans cette Chambre et par conséquent, il ne peut pas y avoir bien longtemps que j'ai entendu l'honorable monsieur qui est aujourd'hui directeur général des Postes, proposer une résolution de loyauté, après une élection générale dans laquelle le parti libéral avait pris une attitude dont nous ne l'entendons guère parler à présent. Dans cette élection, le parti libéral avait été condamné par le peuple comme un parti déloyal, parce qu'il fraternisait avec nos voisins, parce qu'il avait imploré leur assistance, dans un temps où le nom de M. Wiman était dans toutes les bouches, dans un temps où le parti libéral ne pouvait pas faire un pas sans le consulter.

A cette époque, en ma qualité de membre de cette Chambre, j'ai pris part à cette lessive ; ce n'est pas que nous en avions besoin, personne, ici ni ailleurs, ne croyait que le parti conservateur eut besoin de faire adopter une résolution de loyauté ; mais afin de permettre aux libéraux de présenter une apparence décente et respectable, j'ai consenti a donner un coup de brasse et j'ai voté en faveur de résolution pour les rendre présentables devant le pays.

Après la part que j'ai prise à cette lessive, je trouve qu'il est bien ingrat de la part d'un honorable ministre qui arrive à peine d'un voyage dans la mère patrie, décoré d'un ordre de Sa Majesté, d'oublier nos bons procédés envers la minorité d'alors et de parler comme il l'a fait ce soir.

L'honorable ministre de l'Agriculture dans le discours qu'il a prononcé, il y a quelques jours, s'est servi du langage suivant :

> D'abord, le gouvernement veut avoir une route entièrement canadienne. Nous considérons cela comme le principe qui, à notre avis, devait nécessairement faire l'essence du contrat. Nous avons réussi en cela, et les honorables membres de l'opposition, bien qu'ils aient essayé de l'attaquer indirectement, n'ont pas encore osé dire que leur parti, ou eux-mêmes comme groupe, sont opposés à ce caractère particulier du contrat.
>
> La proposition suivante adoptée et posée comme principe, et formant l'essence du contrat, c'est que le Klondike doit payer le chemin de fer ; que la population de l'est du Canada, les ouvriers, les marchands et autres classes ne devraient pas avoir à supporter un nouveau fardeau ou une nouvelle dette en conséquence de la construction du chemin de fer pour favoriser l'exploitation des mines du Klondike.

L'honorable ministre prétend-t-il qu'ils sont capables d'exécuter ce contrat sans imposer un nouveau fardeau sur le peuple ? L'honorable premier ministre n'a-t-il pas déclaré que la première chose qu'il ferait aussitôt qu'il en aurait l'occasion, serait de demander à la Chambre de voter un montant amplement suffisant pour prolonger ce chemin jusqu'à la mer ?

Quelques VOIX : Non.

M. POPE : Oui, il a dit cela au cours de son discours cette après-midi.

Quelques VOIX : Non.

M. POPE : L'honorable premier ministre a certainement fait cette déclaration et elle sera rapportée dans les " Débats." Voilà la position que prend l'honorable premier ministre et en même temps, il dit que cette route est entièrement canadienne. Et bien, je ne suis pas avocat, mais lorsque je jette les yeux du côté des banquettes ministérielles, et que je vois le ministre de l'Intérieur, qui est avocat, le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui est avocat, le premier ministre, qui est avocat, le Solliciteur général, qui est avocat, et l'honorable député de Verchères (M. Geoffrion) qui est aussi avocat—lorsque je constate que le gouvernement est composé d'un si grand nombres de jurisconsultes habiles, et malgré cela ils réussissent pas même à interpréter les traités, comme ces honorables ministres l'ont fait depuis qu'ils sont au pouvoir, à commencer par les traités affectant l'Angleterre, y compris le traité des Postes, jusqu'aux traités avec les Etats-Unis, je remercie le Ciel de ne pas être avocat, et qu'il me soit permis d'interpréter ces traités à la lumière du sens commun.

Les honorables membres de la droite ont prétendu qu'un traité conclu entre les Etats-Unis et l'Angleterre est plus fort et plus impérieux que le droit commun du pays. Un traité avec les Etats-Unis, avant de devenir loi, doit être ratifié par le Sénat et signé par le président de la république. La loi que vient d'adopter le Sénat américain, si elle reçoit la sanction du président, et s'il surgit une contestation entre le Canada et les Etats-Unis, et que les tribunaux soient appelés à interpréter ce traité conformément au droit commun de ce pays, je dis que lorsque ces juges nommés à cette fin aux Etats-Unis, et qui sont chargés d'interpréter les traités et le droit commun du pays, lorsqu'ils auront rendu leur décision, cette dernière aura la préséance sur le traité, quelles qu'en soient les conséquences.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ecoutez ! écoutez !

M. POPE : J'entends l'honorable ministre qui dit ; " écoutez, écoutez." Mais après avoir entendu les opinions émises en sa qualité d'avocat, par l'honorable ministre qui vient de dire "écoutez, écoutez," ses paroles ont autant d'effet que s'il approuvait tout ce que j'ai dit sur son compte. Quand bien même tous les avocats qui composent le gouvernement déclareraient qu'ils approuvent la position que j'ai prise à ce sujet, cela ne m'affermirait pas plus dans mes convictions, que lorsque j'entends l'honorable ministre dire " écoutez, écoutez," J'espère que c'est là l'interprétation que l'on va donner à ces paroles. Les juges américains sont nommés pour interpréter la loi du pays, et dans le cas de violation des traités, c'est une question à régler entre les deux nations, et il vous faut ou déclarer la guerre ou accepter la décision. Voilà

à peu près dans quelle position se trouve placée la question. Lorsque les juges de ce pays seront appelés à rendre leur décision, voilà l'interprétation qu'ils donneront à la loi. Si cela est vrai, alors, de l'aveu même des honorables membres de la droite —parce qu'ils ont fait des aveux suffisants par le fait seul que, sur une question comme celle-ci, un homme d'une intelligence aussi supérieure que le ministre de l'Agriculture, a dû s'y prendre en deux fois pour résoudre ce problème—ils occupent aujourd'hui une position bien différente de celle qu'ils occupaient, il y a quelques jours, lorsque ce contrat a été expliqué par l'honorable ministre dans le discours qu'il a prononcé à cette occasion.

Le gouvernement se trouve en face d'une difficulté dont il est lui-même l'auteur, et il est obligé aujourd'hui d'admettre que le seul moyen de sortir de ce mauvais pas, est de prolonger ce chemin de Telegraph-Creek ou Glenora jusqu'à la mer à ou près Port-Simpson. Si c'est là le moyen de résoudre la difficulté, et l'honorable premier ministre a dit qu'il avait toujours songé à cette issue, et que dès le premier jour il avait préparé les moyens nécessaires pour éviter toute difficulté qui pourrait se présenter, en prolongeant le chemin jusqu'à l'océan je voudrais bien savoir comment il se fait que lors de la rédaction primitive du contrat, on n'a conclu un arrangement quelconque avec Mann et Mackenzie à cet effet et que l'on ne s'est pas assuré de ce que coûterait ce prolongement du chemin de fer. Si, comme l'honorable premier ministre l'a admis aujourd'hui, le gouvernement avait déjà songé à la construction de cette partie du chemin de fer, avant que ce bill fût soumis à la Chambre pour être discuté—si durant les dix jours qui ont suivi la signature du contrat, le premier ministre avait dit au peuple qu'à la première occasion favorable il demanderait au parlement de voter l'argent nécessaire pour prolonger le chemin de fer vers le sud, la discussion n'aurait-elle pas pris une autre tournure ? L'honorable ministre a fini par dire la vérité. Il a déclaré à la Chambre que le projet tout entier allait recevoir de l'aide du gouvernement et que le chemin allait aussi être prolongé dans la direction de la ville de Dawson.

Prenant le projet dans son ensemble, je demande pourquoi le gouvernement n'a pas traité cette question comme le font ordinairement les hommes d'affaires ? Pourquoi n'ont-ils pas révoqué cet arrangement à moitié conclu avec Mackenzie et Mann, payé les dommages encourus, quels qu'ils fussent, et traité avec ces entrepreneurs honorablement et sans détour ? et s'ils ont l'intention de construire un chemin de fer depuis l'océan, qu'ils en commencent la construction par le littoral et non par l'intérieur de ce pays de glace, où il en coûtera des milliers de dollars pour transporter le matériel sur le terrain même avant que la ligne soit commencée. J'ai vu une déclaration publiée dans les journaux, dans laquelle M. Mann dit qu'il va lui en coûter $8,000 pour rendre le matériel et les approvisionnements dans cette région, et je crois qu'il a raison.

Sir CHARLES TUPPER : Huit mille dollars par mille.

M. POPE : Oui, $8,000 par mille pour 150 milles. Le bon sens aurait dû indiquer au gouvernement de commencer la construction par le littoral, et lorsqu'un mille de chemin aurait été construit, ils auraient pu s'en servir pour transporter plus loin le long du chemin le matériel et les approvisionnements. Au lieu d'en agir ainsi le gouvernement prépare un contrat qu'il admet lui-même être irréalisable, mais il y insère une clause qui lui offre des échappatoires. Les honorables membres du gouvernement nous disent maintenant qu'ils avaient songé à tous ces arrangements, et cependant ils ont conclu un contrat pour la construction de ce chemin de fer de Glenora et lac Teslin. Que donne le gouvernement pour la construction de ce chemin ?

Personne ne peut dire ce qu'il donne : pas un seul des honorables membres de la droite ne peut établir la valeur de la subvention qui est accordée à ces entrepreneurs. Pas un seul d'entre eux ne peut dire que le gouvernement n'est pas en frais de sacrifier cent millions de dollars. S'ils avaient eu à construire le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau trois ans auparavant, au lieu de cette année, et avant que Rossland, ou Boundary-Creek, ou quelqu'un de ces endroits miniers qui existent aujourd'hui, fussent établis, ils auraient fait exactement ce qu'ils font aujourd'hui, et sacrifié les plus riches de nos terrains miniers.

Les honorables membres de la droite pouvaient très bien établir une comparaison entre la valeur extraordinaire que possèdent aujourd'hui les terrains avoisinants Rossland, et ce qu'ils valaient il y a deux ou trois ans. Cette comparaison s'appliquerait aux terrains de la région du Yukon, ces deux districts étant tous deux situés dans la partie occidentale du Canada, et je suis étonné, en présence de ces faits, que le gouvernement puisse donner ainsi de vastes étendues de riches terrains miniers, qui traversent les territoires de l'Orégon, du Washington, de la Colombie anglaise, et jusqu'au Klondike. Cette bande de terre renferme sur tout son parcours de ces riches gisements miniers, et partout où ils ont été exploités sur le territoire canadien, il a été établi qu'ils étaient bien plus riches que dans aucune partie des Etats-Unis, où le développement était rendu à peu près au même point. Dans les circonstances j'ose dire que jamais projet plus insensé, que celui que le gouvernement vient de présenter, n'a été soumis à ce parlement. Les honorables membres de la droite veulent-ils prétendre qu'ils n'auraient pas pu vendre ces 4,000,000 d'acres de terres au peuple en ce pays en émettant des scrips et en recevant $40,000,000 en retour ? Ils savent aussi bien que moi que cela aurait pu se faire.

Actuellement, le gouvernement exige $10 du mineur pour sa licence qui lui permet d'exploiter environ une acre de terre, et à part cela, il perçoit 10 pour 100 sur l'or qui est extrait. Croyez-vous que les gens n'aimeraient pas mieux acheter du gouvernement des scrips d'une acre d'étendue à être pris n'importe où dans le Klondike, durant les cinq années à venir, et de payer $10 pour cela ? Ce paiement remplacerait la licence de $10 et du droit régalien de 10 pour 100, la chose est claire comme le jour.

Il y a aussi un autre point que je voudrais élucider. J'aimerais voir quel délai il s'est écoulé entre l'émission des brefs pour les élections de l'Ontario et la date de la signature de ce contrat et si les deux choses n'ont pas marché de pair. Ces deux affaires ont été commencées en même temps, le contrat avait peut-être quelques jours d'avance, mais tous deux n'ont pu atteindre le but bien que partis ensemble du même point.

Je n'ai pas l'intention de discuter plus longuement le bill, avant d'avoir l'occasion d'étudier plus longuement la mesure elle-même. Heureusement, je ne me suis pas laissé tromper par les honorables ministres et je ne les ai pas crus aussi pressés qu'ils voulaient le faire croire, lorsqu'ils ont présenté ce bill devant la Chambre. J'ai alors dit au premier ministre qu'avant que ce bill soit adopté par la Chambre, il subirait des changements importants. Or, M. l'Orateur, un bon nombre de ces changements ont été faits jusqu'ici, nous n'avons pas encore fini de le modifier, et d'ici à ce que le gouvernement ait fait connaître toute sa politique sur cette question, nous aurons encore le temps d'en faire bien d'autres. C'est le ministre de l'Intérieur (sir Henry Joly de Lotbinière) qui devrait avoir le dernier mot à dire dans cette affaire.

D'après ce que nous connaissons de lui dans notre province, je crois que si le gouvernement voulait lui confier le soin de faire les derniers changements dans ce contrat, nous prendrions sa parole. En sa qualité de ministre suppléant du département des Chemins de fer et Canaux, il a signé ce singulier document, ce contrat entre Sa Majesté et Mackenzie et Mann, mais il est difficile de croire un seul instant qu'il en connaissait le contenu ou le comprenait. Personne ne pourra me faire croire que l'honorable ministre (sir Henri Joly de Lotbinière) toujours aimable et désireux de se rendre agréable à tous, a compris à quel document étrange il apposait sa signature en qualité de ministre suppléant des Chemins de fer et Canaux. Et je suis convaincu qu'après avoir entendu la discussion qui a eu lieu ici ce soir, après avoir vu la versatilité des opinions du gouvernement, dont il a le malheur de faire partie, ses yeux se sont ouverts à la vérité, il a compris toute l'iniquité de ce contrat et qu'il n'est pas disposé maintenant à dire que ce bill ne doit pas subir d'autres changements. Nous ne pouvons que difficilement blâmer le ministre des Chemins de fer et Canaux relativement à ce contrat, parce qu'il était absent lorsque le contrat a été signé. On lui avait demandé de présenter le projet à la Chambre, et il n'était guère avancé dans son discours lorsque nous nous sommes aperçus qu'il était possible qu'il eut déjà entendu parler du Yukon, mais il n'avait certainement jamais entendu parler auparavant du contrat entre Mackenzie et Mann et le gouvernement. Si la rumeur est vraie, et nous avons toutes les raisons de croire qu'elle l'est, le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est aperçu, lorsqu'il a rencontré ses amis en caucus, que ces derniers trouvaient qu'il n'avait pas fait son devoir. Il est resté quelques jours après cela sans paraître à la Chambre, et lorsqu'il est revenu il était quelque peu en révolte avec le gouvernement et avec son parti, et il a fait la paix avec eux seulement lorsque M. Mackenzie est venu à Ottawa le lundi qui suivit le caucus libéral.

Quelle puissance magique possède donc ce Mackenzie sur les honorables membres de la droite? Il leur fait faire tout ce que le peuple leur défend, et il les force à signer un contrat qu'ils sont obligés de désavouer en partie quelques heures après.

Il fut un temps où l'honorable ministre partageait nos opinions politiques, mais nous n'avons jamais constaté à cette époque qu'il était susceptible de se laisser ainsi influencer. Cette conduite du gouvernement qui donne ainsi des millions et des millons de l'argent du peuple pour la construction d'un tramway entre deux glaçons est une chose inexplicable. Il n'est pas en mon pouvoir d'expliquer ce mystère. Je puis faire des suppositions, et si je n'avais pas fait un si grand effort d'imagination l'autre soir pour télégraphier en Angleterre, je pourrais essayer de découvrir la raison pour laquelle MM. Mackenzie et Mann ont été préférés à tous les autres entrepreneurs du pays pour la construction de ce chemin de fer. Est-il possible qu'ils soient devenus les amis de cœur des honorables membres de la droite? Je connais quelques-uns des honorables ministres, et chez l'un d'entre eux, au moins, je n'ai remarqué aucun changement. Il paraît être quelque peu ennuyé, et il a l'air d'un homme fourvoyé dans une mauvaise compagnie, mais à part cela, il n'est pas changé du tout. Il a encore des principes tories, et il a réussi à ensorseler le premier ministre, ses collègues et leurs partisans. Ce gouvernement devait être animé des principes d'affaires, et composé d'hommes qui devaient administrer les affaires du pays comme elles ne l'avaient jamais été auparavant,—je suis forcé d'avouer, que cela est vrai, car nous avons jamais vu dans ce pays un exemple d'administration aussi extravagante des affaires publiques que celui qui nous est offert par le contrat qui est actuellement soumis à la Chambre.

Imaginez-vous un gouvernement qui donne des millions d'acres de riches terrains miniers. Pourriez-vous faire cela en Australie?

Quelques VOIX : Non.

M. POPE: Vous ne le pourriez certainement pas. Seriez-vous plus heureux dans le Sud Africain?

Quelques VOIX : Non.

M. POPE : Non, vous ne le pourriez pas. Dans aucune colonie de l'Angleterre vous ne pourriez sacrifier ainsi des millions d'acres de terres appartenant au peuple pour la construction d'un tramway entre deux glaçons. Il n'y a qu'un endroit où l'on puisse faire une semblable chose et c'est le Canada. Mais plus que cela, cette transaction du gouvernement est destinée à donner des communications par chemin de fer à une région où il règne un hiver de huit mois pour ne pas dire neuf mois de l'année, et où le combustible est aussi nécessaire à l'existence que le pain et la viande. Qui va posséder le bois et la houille dans cette région lorsque ce contrat sera signé? Ce sera MM. Mackenzie et Mann. Ils y posséderont le combustible, ils posséderont l'or qui se trouve dans la terre, et ils posséderont le chemin de fer qui est destiné à transporter les gens qui se dirigent vers cette région. Boss Krüger, président du Transvaal, dans ses plus beaux jours, n'aurait jamais songé à accorder un semblable monopole, ou à donner à ses amis des terrains va'ant des millions de piastres et appartenant au domaine public.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Pour toute réponse au discours de mon honorable ami le député de Compton (M. Pope), relativement à la politique imprévoyante du gouvernement en adoptant la route de la rivière Stikine et du lac Teslin, je renvoie l'honorable député aux nombreuses déclarations faites par son propre chef (sir Charles Tupper). Certaines personnes, qui n'étaient pas en très bons termes avec le gouvernement actuel, ont prétendu que la véritable raison du succès des libéraux aux derniè-

res élections était due à la complète incapacité de leurs adversaires, et je crois pouvoir dire, que les discours qui ont été prononcés cet après-midi et ce soir, donnent un semblant de vérité à cette prétention. Je doute, M. l'Orateur, que depuis l'existence de ce parlement, nous ayons jamais assisté à un pareil déploiement de couardise, de manque de qualité inhérentes aux hommes d'Etat, et de bons sens politique, tel que celui dont les honorables membres de l'opposition ont fait preuve dans les dernières heures de la discussion.

S'il y eut jamais une question qui, entre toutes, demandait à être jugée avec calme et sang-froid, non seulement par le gouvernement, mais aussi par tout le parlement du Canada et par les chefs responsables de l'opposition de Sa Majesté, c'est bien la question qui, au mépris des règlements de cette Chambre, nous a été jetée à la tête cette après-midi. Les honorables députés de la gauche veulent, vraiment, que nous fassions la courbette aux Etats-Unis au premier claquement du fouet, à la première occasion qu'une des branches de la législature américaine juge à propos d'adopter un bill quelconque. Or, ce bill avant de devenir loi doit passer par la Chambre des représentants et obtenir la sanction du Président pour démontrer qu'il est la volonté du gouvernement américain. Vu ces faits, sachant que cela est sous tous les rapports une question qui est encore à décider par cette législature, nous voyons les honorables députés de la gauche se lever et, en véritables patriotes, tendre la main et prêter l'appui de leur parole aux ennemis de notre pays. De quel droit le chef de l'opposition et ses partisans viennent-ils nous dire dans cette Chambre, dans les circonstances actuelles, que le gouvernement des Etats-Unis a décidé de propos délibéré de violer les obligations solennelles contenues dans le traité? De quel droit peuvent-ils supposer que la cour Suprême des Etats-Unis, un tribunal éminemment respectable, sera favorable à une législation de cette nature si, par hasard, elle acquérait force de loi? Je dis, M. l'Orateur, qu'ils ne font rien moins que d'inviter le Congrès à sanctionner ce bill et à lui donner force de loi. Tous les arguments qu'ils ont présentés, toutes les déclarations qu'ils ont faites, non seulement cet après-midi, mais depuis deux ou trois semaines, en un mot presque tout ce qu'ils ont dit était destiné à provoquer une conduite de cette nature de la part des Etats-Unis. Je ne dirai pas—parce que ce ne serait pas conforme aux règles parlementaires—que c'était là le but qu'ils voulaient atteindre ; mais je déclare que si c'eût été là leur intention ils n'auraient pas agi autrement pour atteindre un but de cette nature.

Je vais répéter à l'honorable député ce qui, je crois, lui a déjà été dit par d'autres ministres, c'est que le devoir du gouvernement canadien dans les circonstances est tout tracé, et qu'il ne peut faire autrement que de continuer à suivre la ligne de conduite qu'il avait adoptée, sans s'occuper de bills de la nature de ceux qui sont actuellement devant le Sénat des Etats-Unis. Si le gouvernement ou le peuple américain tentait de violer un traité solennel, ou de nous priver des droits qui nous ont été garantis, alors, il serait du devoir non seulement du gouvernement du Canada, mais aussi le devoir du gouvernement impérial, de prendre telles mesures qui seraient jugées nécessaires pour obtenir au peuple canadien les droits qui lui sont garantis, ou pour faire payer les dommages encourus par toute violation de ces mêmes droits.

La position prise par les honorables membres de la gauche sur cette question, démontre bien, comme ils comprennent peu la place que le Canada occupe aujourd'hui, et les progrès énormes qu'il a fait depuis dix-huit mois, cela prouve encore qu'ils ne comprennent pas que le parlement légifère, non pas seulement pour le peuple du Canada, mais aussi en vue de l'avantage et du profit de tout l'Empire britannique dont nous faisons partie. Si ce fait eut été présent à leur esprit, jamais ils n'auraient consenti dans de pareilles circonstances et à ce moment, à soulever un débat aussi inutile que dangereux.

Il est oiseux d'entrer dans la question de savoir si le privilège d'entreposage—qui est la seule chose, je crois, affectée par le bill en question—est essentiel au maintien du droit que nous avons à la libre navigation. Les causes qui ont été citées, dans lesquelles les Etats-Unis nous ont accordé des privilèges de transit sur des parties de leur territoire où nous n'avions aucuns droits garantis par des traités, diffèrent entièrement du cas actuel. Je ne crois pas qu'il y ait un avocat dans cette Chambre qui puisse dire que si les Etats-Unis devaient nous refuser le privilège de transit, il faudrait conclure de là qu'ils pourraient, en se basant sur cette loi, nous nier le droit que nous avons à la libre négociation de la rivière Stikine.

Je dois dire à l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) que notre devise en cette circonstance sera en tout cas "pas de capitulation." Je suis connu et j'espère que je continuerai à être connu, comme un homme désireux, par tous les moyens honorables à ma disposition, de favoriser l'amitié et les relations amicales entre toutes les nations de langue anglaise de l'univers, et particulièrement entre le peuple de l'Empire britannique et le peuple américain. Mais, malgré mon sincère désir de voir cette espérance se réaliser, je ne consentirai jamais, un seul instant, en ma qualité de député canadien à ce qu'aucun pouvoir étranger puisse nous dicter où nous devrons, ou l'endroit, où nous ne devrons pas construire nos chemins de fer. Je consentirai encore bien moins à ce qu'une puissance étrangère puisse juger à propos de nous indiquer quelle quantité de bagage les mineurs pourront apporter librement de n'importe quel pays sous notre juridiction, ou à quel endroit ces mineurs pourront obtenir leurs licences.

Je dis que le Sénat américain, ou les auteurs de ce bill ont commis une grave erreur. Ils se sont complètement écartés des droits qui leur appartiennent ; et le gouvernement du Canada ne se laissera pas intimider ni par les honorables députés de la gauche, ni par le Sénat ou le Congrès américain, au point de sacrifier aucun des droits du peuple canadien. Encore une fois, je regrette beaucoup que l'honorable chef de l'opposition, qui connaît mieux que cela, quelle que soit la conduite de certains de ses partisans, qui a montré dans d'autres circonstances qu'il pouvait s'élever au-dessus des erreurs et des bévues qui avait été commises par quelques-uns de ses anciens collègues. Je regrette, dis-je, qu'il ait donné lieu à ce débat. Je lui déclare que ceci est une question qui ne devrait pas être le sujet d'une discussion acrimonieuse entre les deux partis en cette Chambre. Cette question devrait être étudiée avec calme et sang-froid par le gouvernement et ensuite par le parlement avec les mêmes dispositions. L'honorable député était parfaitement dans son droit en faisant remarquer

au gouvernement la mesure qui a été adoptée par le Sénat américain. Je ne me plains pas de cela ; mais il n'aurait pas dû aller plus loin. Cette question est encore indécise, et il n'aurait pas du entrainer la Chambre dans un débat qui ne pouvait dans tous les cas faire aucun bien au Canada, mais pouvait au contraire lui causer beaucoup de mal.

M. DAVIN : L'honorable ministre sait-il qui a soulevé ce débat ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je sais qu'il a été soulevé et continué au grand détriment des intérêts canadiens par les honorables membres de l'opposition.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis persuadé que l'honorable ministre me sera reconnaissant si je lui dis que son absence de la Chambre aujourd'hui a été cause qu'il a commis une très sérieuse bévue. C'est l'honorable député de Halifax (M. Russell) qui a appelé l'attention de la Chambre sur cette question.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je sais aussi que l'honorable député de Halifax, comme c'était son devoir, a accépté la réponse qui lui a été donnée et n'a pas insisté davantage. Mais là où les anges craignent de mettre le pied, d'autres personnes s'y précipitent. Un débat inutile et de nature à nuire aux intérêts publics s'en est suivi. L'honorable chef de la gauche a bien voulu donner son avis au gouvernement et lui dicter sa conduite. Je crois qu'il a poussé la condescendance jusqu'à nous conseiller de retirer le bill. Or, je vais prendre sur moi de lui dire que le bill ne sera pas retiré.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre veut-il me permettre de lui dire que je n'ai pas donné de conseil qui ne m'était pas demandé. L'honorable premier ministre m'a demandé ce que je proposerais—ce que je ferais pour rencontrer ce cas.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Dans ce cas, tout ce que je puis ajouter c'est que, si l'honorable député, prenant en considération tous les faits qui se rattachent à cette affaire, conseillerait de retirer le bill, il faut remercier le Ciel qu'il ait cessé depuis longtemps d'être le conseiller de Son Excellence. Maintenant, si l'honorable député veut tirer une leçon de ceci, j'admets qu'il y en a même deux ou trois importantes à tirer. L'honorable chef de la gauche sait, sans doute, et si vous lisez son discours, il sera facile de vous convaincre qu'il savait parfaitement que par le traité de Washington nous avons perdu un grand nombre des droits qui étaient garantis au Canada par les traités antérieurs. L'honorable député qui siège en arrière du chef de l'opposition veut-il contredire les prétentions de son vénérable père ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je faisais simplement remarquer à mon honorable ami qui siège près de moi, que le ministre du Commerce est en frais de contredire ses collègues plus jeunes que lui, qui ont parlé sur cette question et l'ont interprétée d'une autre manière.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'étais à faire remarquer que l'honorable chef de l'opposition, dans plus d'une circonstance—et cela est en sa

faveur, parce que cela veut dire qu'il comprenait le sujet qu'il avait à traiter—ai-je besoin de recourir aux *Débats*, pour prouver ce que j'avance, ou bien l'honorable chef de la gauche nie-t-il ce fait ?—Dans plus d'une circonstance, dis-je, il a fait observer que nous avions perdu beaucoup par le traité de Washington par la substitution que l'on a faite de la clause en vertu de laquelle nous réclamons actuellement le droit de navigation sur la rivière Stikine, à la clause qui fut d'abord insérée dans le traité de 1825, et plus tard confirmée par le traité de Saint-Petersbourg. Et je suis persuadé que l'honorable député doit se rappeler parfaitement bien l'allusion qu'il fit en cette circonstance à un célèbre proverbe latin.

Je ne veux pas prolonger inutilement cette discussion, ni soulever les passions mauvaises des membres de cette Chambre. Mais je dirai à l'honorable chef de la gauche qu'il serait prudent et sage de leur part, tant que le peuple n'aura pas oublié leur conduite, de s'abstenir de faire allusion à leur loyauté plus qu'extraordinaire. Je me souviens parfaitement de leurs collègues et de leur passé. J'ai déjà eu occasion de faire allusion à ce sujet, et je ne m'en occuperai pas pour le moment. Mais relativement à la question qui nous occupe, c'est-à-dire à quoi est dû la mauvaise humeur que l'on a manifestée contre nous dans certaines parties des Etats-Unis, je dois dire à ces honorables députés que cela est en partie dû à la conduite qu'ils ont tenue durant les dix-huit années qui se sont écoulées, de 1878 à 1896. Ici encore j'en appelle au témoignage de l'honorable chef de la gauche, pour prouver que lorsque l'administration Mackenzie a perdu le pouvoir, nos relations avec les Américains étaient des plus amicales possibles. Il est vrai que nous avions obtenu un avantage important dans le jugement rendu à Halifax, et j'ai plus d'une fois rappelé aux honorables membres de la gauche, que cette occasion était la seule dans laquelle le Canada fût sorti victorieux dans une transaction avec les Etats-Unis ; mais dix ans plus tard, dans quelle position étions-nous ? N'avons-nous pas entendu l'honorable chef de la gauche dire, de la place qu'occupe maintenant le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies)—et ses paroles sont inscrites au journal de la Chambre—que la politique imprévoyante de ses propres collègues—car ces paroles équivalaient à dire cela, bien qu'il prit beaucoup de précautions pour s'expliquer—nous avait conduit à deux doigts d'une guerre commerciale, qui, avouait-il, n'était guère éloignée de la véritable guerre. Une fois dans sa vie, l'honorable chef de la gauche, a dit la vérité et rien autre chose que la vérité dans ce discours qu'il a prononcé en 1888, et que je conserve précieusement comme étant peut-être la seule preuve qu'il nous ait jamais donnée qu'il possède réellement quelques-unes des qualités d'un homme d'Etat.

M. BERGERON : Tout cela a été dit cette après-midi.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est une chose qui ne peut être répétée trop souvent, parce qu'elle est favorable à l'honorable chef de la gauche, et nous voulons le favoriser autant que faire se peut, en particulier pour augmenter sa force contre certains mécontents de son propre parti. L'honorable chef de l'opposition veut savoir ce que nous considérons comme étant la véritable ligne de

conduite à suivre. Je vais le lui dire. Je considère que notre devoir pour le moment est, non pas de prétendre sans motifs et inconsidérement qu'un gouvernement ami va violer les obligations qu'il a contractées par un de ses traités, mais plutôt d'insister et d'obliger le gouvernement anglais à se joindre à nous pour faire respecter les droits qui nous ont été solennellement garantis par un traité. Quant au reste, nous refusons carrément de nous laisser ennuyer ou conduire. Nous sommes chargés —que nous soyons ou non en état de remplir la position—de la tâche de gouverner le Canada pour le moment ; et si nous constatons que l'on persiste à suivre cette ligne ds conduite malheureuse, et qu'il ne nous reste pas d'autres moyens de faire respecter nos droits, nous saurons comment nous y prendre pour protéger et défendre les droits du peuple qui nous a confié l'administration de ses affaires publiques. Nous allons étudier la question puis nous déciderons, et je crois que même si l'opposition juge à propos de s'exténuer à attaquer inutilement cette politique, que l'honorable chef de la gauche, comme je l'ai déjà dit, a approuvée de tout son cœur dans une intervalle lucide,—s'ils préfèrent aider les ennemis de notre pays, dans le but de produire un état de choses de nature à causer un tort considéble à une partie de notre population, cette conduite de leur part ne modifiera en rien la résolution que nous avons prise de construire un chemin de fer sur le territoire canadien et d'avoir la haute main sur notre commerce pour le plus grand bien du peuple canadien.

M. QUINN : Il est plus que probable que si l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) ne m'avait pas fait l'honneur de faire directement allusion à moi cette après-midi, j'aurais continué d'écouter en silence le débat intéressant qui a lieu depuis trois heures ; mais puisqu'il a jugé à propos d'en agir ainsi, il ne serait peut-être pas mauvais, M. l'Orateur, de rappeler à votre mémoire les circonstances qui ont donné lieu aux remarques de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Vous vous souvenez sans doute, qu'il était en frais de lire une prétendue contradiction d'une déclaration faite par l'honorable chef de la gauche, lorsque l'honorable député de Haldimand (M. Montague) lui posa une question. Comme quelqu'un le fit remarquer, il se trouvait dans une position critique et un honorable député de la gauche lui dit : vous pourrez vous démener tant que vous voudrez, mais vous ne réussirez pas à sortir de là. L'honorable ministre quelque peu ennuyé, répondit : Eh bien! si vous voulez seulement me laisser faire, je crois que je vais essayer de me débattre vigoureusement. J'ai eu le malheur de rire de cette boutade et d'appeler ainsi sur moi l'attention de l'honorable ministre. J'ai toujours écouté avec plaisir tout débat auquel l'honorable ministre prenait part, et j'ai toujours essayé de le suivre dans le dédale de ses arguments, je n'y ai pas toujours réussi, mais je n'ai jamais cessé d'admirer le talent extraordinaire dont il fait preuve lorsqu'il s'agit de répliquer. Son discours d'aujourd'hui m'a remis en mémoire—et c'est là la cause de mon hilarité—ces paroles du vieux poète.

> He wriggled so long and he wriggled so fast,
> That he wriggled himself to the dickens at last.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) a évidemment étudié Voltaire, mais il va encore plus loin que lui, Voltaire disait qu'un mensonge qui est cru durant six jours est aussi bon que la vérité. Mais l'honorable ministre croit qu'un mensonge qui est cru durant une après-midi équivaut à la vérité. Malheureusement pour lui, il avait à peine repris son siège, après avoir démontré avec force arguments que le chef de l'opposition avait une fois tancé le ministre de la Marine et des Pêcheries de cette époque, pour quelque chose qu'il avait fait, que mon honorable ami de Haldimand (M. Montague) se levait et citait dans le journal de la Chambre, les propres paroles de l'honorable chef de la gauche, lesquelles démontraient qu'il ne s'était jamais servi du langage qu'on lui attribuait. J'ai donc raison de dire que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a voulu renchérir sur le principe posé par Voltaire de près de cinq jours et trois quarts.

Nous avons aussi entendu cette après-midi le ministre du Commerce, l'habile lieutenant du très honorable premier ministre, administrer une correction, si je puis me servir de cette expression, à l'honorable député qui a été la cause de ce débat, pour avoir eu l'audace de soulever une semblable question. Cette après-mini, ce langage dans la bouche de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) nous a paru bien terrible ; mais maintenant que nous venons de l'entendre encore une fois de la part du ministre du Commerce, nous savons que tout cela n'est que pure comédie.

Je ne dirai pas que toute l'affaire a été préparée d'avance au conseil des ministres, avant de venir ici, mais je dirai que cela y ressemble beaucoup. Au commencement de la séance, et avant que l'on ait appelé l'ordre du jour, l'honorable député de Halifax (M. Russell) à lu le télégramme qui annonçait l'adoption du bill par le Sénat américain. Immédiatement, l'honorable premier ministre lui répond avec toute l'éloquence qui le distingue comme orateur parlementaire. Nous constatons maintenant que tout cela n'était fait que dans le but d'empêcher l'opposition de discuter cette question. Mais le vaillant chef de l'opposition ne devait pas se laisser prendre par les belles paroles du chef du gouvernement. Le complot de cette après-midi avait été préparé d'avance, mais alors le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) s'est trouvé être le lieutenant du chef du gouvernement, à la place du ministre du Commerce qui venait de s'absenter. Il fut par conséquent obligé de prendre la place de ce dernier et de tirer les canons qui avaient été confiés aux soins de l'honorable ministre (sir Richard Cartwright). Dans quelle position se trouve maintenant placé le gouvernement ? J'ai suivi le débat attentivement, sans prononcer une parole, et avec beaucoup d'intérêt, afin de découvrir qu'elle était l'intention du gouvernement et s'il était sincère, au moins durant une heure, sur une des questions se rattachant à ce contrat. Il y a deux semaines que j'écoute ainsi la discussion. J'ai entendu les ministres déclarer un jour telle chose, et quelques jours après retirer tout ce qu'ils avaient dit.

De l'avis de l'honorable député de Compton (M. Pope), il semblerait que tous les honorables députés qui ont pris part au débat, relativement au contrat qui nous est soumis, seraient obligés de répéter aujourd'hui tout ce qu'ils ont dit en faveur du bill, par suite de la décision que vient de prendre le Sénat américain. Des choses bien extraordinaires

ont été dites sur cette question. Le premier ministre du Canada et le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui lui servait de lieutenant, ont déclaré, en leur qualité d'avocats et de membres du gouvernement, que le traité conclu avec les Etats-Unis comprend le libre usage de la rivière Stikine pour les besoins du commerce, et à part cela le droit de transborder et de rompre charge à Wrangel. Et un peu plus tard, nous avons entendu ces honorables ministres dire qu'au cas où le traité ne nous accorderait pas le droit de transborder et de rompre-charge, nous pouvions surmonter la difficulté en prolongeant le chemin de fer jusqu'à Port-Simpson.

La conduite actuelle du chef du gouvernement me rappelle la pièce appelée "Mighty Dollar." L'un des principaux personnages est un sénateur américain, dans la bouche de qui l'on met entre autres choses l'expression suivante: "Je suis disposé à voter pour toute mesure qui est de nature à entraîner une autre dépense." Le gouvernement, lui, dit: nous sommes disposés, pour favoriser la route de la rivière Stikine, à voter 3,750,000 acres de terre; et une fois que tout cela sera accordé, si le chemin ne peut être exploité, nous en construirons un autre et nous demanderons un subside à cet effet. De sorte que, une fois que le projet de l'honorable ministre aura été adopté par la Chambre, non seulement les quatre millions d'acres mentionnés au contrat auront été votés, mais probablement que huit ou dix millions d'acres de riches terrains aurifères auront été donnés à MM. Mackenzie et Mann.

Sir CHARLES TUPPER: Il n'y a guère plus de quatre millions d'acres de terrains miniers dans cette région.

M. QUINN: Nous allons nous trouver vis-à-vis du gouvernement dans la position du client d'un certain avocat qui ressemblait beaucoup à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Cet avocat fut consulté par son client, qui lui dit qu'un homme lui avait écrit une lettre dans laquelle il le menaçait de le faire arrêter et conduire en prison. Après avoir entendu l'affaire, l'avocat lui dit: Ils ne peuvent vous envoyer en prison pour cela, retournez chez vous, vous n'avez rien à craindre. Une heure plus tard, le client, revient et dit à son avocat: Mon ami, non seulement je suis menacé par lettre, mais cette homme est venu me voir et il me dit que si je ne le paie pas, il va me faire arrêter. L'avocat lui répondit: Ils ne peuvent pas vous mettre en prison pour cela. Le client s'en retourna rassuré, et les choses allèrent bien jusqu'à ce que ce dernier, malgré les paroles rassurantes de son avocat, se réveilla un bon matin en prison. Il envoya chercher l'avocat. Les premières paroles de celui-ci en voyant son client furent les suivantes: "Mon cher ami, ils ne peuvent pas vous envoyer en prison pour cela." "Mais," répondit le client, "j'y suis en prison." Les ministres ont prétendu que les Américains ne pouvaient pas nous empêcher de transborder et de rompre charge à Fort-Wrangel, ni empêcher nos marchandises de pénétrer dans l'intérieur. Mais le Sénat américain a déclaré et l'opposition ici a dit au gouvernement: Voilà dans quelle position vous vous trouvez et vous êtes incapable de sortir de là.

L'honorable chef de la gauche n'a pas fait preuve de couardise, comme le dit bien à tort l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Non seulement aujourd'hui mais depuis que le débat est commencé, nous ne cessons d'avertir le gouvernement qu'un bon jour il se trouverait dans la position dans laquelle il est aujourd'hui. Cet avertissement leur a été répété chaque jour, comme la dit l'honorable ministre du Commerce, et lorsqu'ils eurent donné pour réponse que les Etats-Unis ne pouvaient pas agir de cette façon là, nous avons une preuve certaine que le gouvernement américain va faire ce que redoutait l'opposition. Mais le gouvernement ne se rend compte de ce fait que juste assez pour essayer d'expliquer sa position en disant que l'opposition lui a fait faire ceci ou cela, ou a plus ou moins contribué à placer le gouvernement dans ce mauvais pas.

Je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat. Mais je considère que le gouvernement se trouve placé dans une très grave position, car persister à proposer la construction d'un chemin de fer, malgré la déclaration du Sénat américain démontre qu'il sera sans valeur, et que les Etats-Unis vont le rendre tel au moyen des mesures vexatoires qu'ils vont faire imposer par le Congrès.

La motion demandant que la séance soit levée maintenant, est rejetée.

SECONDE LECTURE.

Le bill (n° 52) concernant la compagnie du chemin de fer de Nakusp à Slocan.—(M. Macpherson).

DIRECTEUR DE LA POSTE À L'ARDOISE.

M. GILLIES (par sir CHARLES-HIBBERT TUPPER):

1. Quel est actuellement le directeur de la poste à L'Ardoise (en bas), comté de Richmond? Quand a-t-il été nommé? 3. Quel était son prédécesseur? 4. Pourquoi et quand a-t-il été destitué? 5. A la demande de qui? 6. Des plaintes ont-elles été faites par écrit, ont-elles été portées contre le ci-devant directeur de la poste au gouvernement ou au département des Postes? 7. Quelle est la nature de ces plaintes, et qui les a portées? 8. A-t-on accordé une enquête au ci-devant directeur de la poste avant de le destituer? Dans l'affirmative, par qui a-t-elle été faite?

Le DIRECTEUR GENÉRAL DES POSTES (M. Mulock): Le directeur actuel de la poste, Daniel C. Mathieson, a été nommé le 30 septembre 1897. Son prédécesseur était Roderick Ferguson. Certaines plaintes ayant été portées contre lui, elles lui furent communiquées, afin de lui permettre de pouvoir y répondre, ce qu'il fit, en s'avouant coupable de toutes ces accusations, moins une, qui n'était guère importante,—on ne jugea pas à propos de tenir une enquête.

MONTAGE DE LOCOMOTIVE—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER:

1. MM. Cleveland et Petersen ou l'un d'eux, ont-ils été autorisés à monter une ou des machines dans les usines de l'Intercolonial à Moncton et à quelles conditions? 2. Quelle somme de travail les employés au service du gouvernement ont-ils donnée sur ces machines, et quelle est sa valeur? 3. Quelle quantité de matériaux a-t-on mis en œuvre à ce sujet et quelle est leur valeur? 4. Quelle somme MM. Cleveland et Petersen ont-ils payée au gouvernement?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : MM. Cleveland et Petersen sont les propriétaires d'un cylindre pour locomotive breveté, qu'ils voulaient essayer d'adapter sur une des locomotives du chemin de fer Intercolonial. Le département avait raison de croire que cette invention était d'une certaine valeur, car elle avait été adaptée à une machine fixe et avait donné d'excellents résultats. Conformément à la coutume du chemin de fer d'essayer de temps à autre de nouvelles inventions qui paraissent être d'une certaine valeur aux yeux du département, la permission fut accordée d'essayer ce nouveau cylindre sur l'une des locomotives de l'Intercolonial, mais avec l'entente bien établie que les propriétaires de l'invention paieraient au chemin de fer toutes les dépenses que cela pourrait occasionner. Suivant ces conditions, le cylindre a été adapté à une des locomotives du chemin de fer Intercolonial dans les usines de Moncton et l'ouvrage est maintenant presque terminé. La main-d'œuvre a coûté $1,724.99, et des matériaux ont été fournis pour une valeur de $1,056.28. La compagnie qui est composée de gens capables de payer, a déjà donné un acompte de $250, et aussitôt que l'ouvrage sera terminé, ils seront mis en demeure de payer la balance due sur le coût du travail et des matériaux fournis.

LE STEAMER AMÉRICAIN *YANTIC.*

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

De quelle manière et en quelle qualité le steamer des Etats-Unis, le *Yantic*, a-t-il été déclaré à l'entrée et à la sortie dans aucun port du Saint-Laurent lors de son passage au Canada en 1897?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Le percepteur des douanes à Montréal déclare que l'arrivée de ce vaisseau n'a pas été déclaré régulièrement, mais une entrée a été faite à cet effet, et aucun congé de la douane ne lui a été donné. Le steamer est arrivé à Montréal, venant de Boston. Le 4 novembre, il a été ensuite conduit au dock Cantin, où on l'a réparé et placé sur des pontons, afin de pouvoir le transporter à travers les plus petits canaux du Saint-Laurent. J'ignore que le steamer ait déclaré son arrivée ou ait obtenu un congé de la douane dans aucun autre port du Saint-Laurent.

LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE—RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

M. CASGRAIN (par M. DUGAS) :

1. La construction de la ligne télégraphique sur le côté nord du Saint-Laurent est-elle faite à la journée ou à l'entreprise? 2. Quels sont les conducteurs ou les entrepreneurs? 3. Quels sont les prix payés par jour aux journaliers? 4. Sont-ils payés en argent ou en marchandises? 5. Le gouvernement a-t-il envoyé quelqu'un pour recevoir l'ouvrage et s'assurer que tout est bien fait? 6. Quels sont les montants d'argent qui ont été payés pour cette construction depuis mai 1896? A qui ces montants d'argent ont-ils été payés et pourquoi? 7. Quelle est la longueur en milles de broche télégraphique posée sur ce côté depuis 1896, et en quels endroits?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : 1. A l'entreprise. 2. L'entrepreneur est M. L.-P. deCourval. 3 et 4. Le département ignore de quelle manière l'entrepreneur paie ses employés. Tout ce qu'il sait, c'est que jusqu'à présent aucune plainte n'a été faite au département. 5. Oui, un examen attentif a été fait. 6. Etat des dépenses depuis mai 1896 jusqu'à aujourd'hui :

Ahearn et Soper, instruments télégraphiques et chose nécessaire aux batteries		$
Firstbrook frère		137 80
Lewis frère et Cie, fil métallique et isolateurs		2,208 56
Samson et Filion, carvelles		39 43
L.-P. deCourval, entrepreneur		9,003 75
Inspection des travaux—		
Frs Cormier	$ 13 00	
Fidèle Desjardins	13 00	
Israël Cormier	33 10	
Nap.-A. Cormeau	277 63	
		336 73
		$11,813 00

La ligne télégraphique sur la rive nord du Saint-Laurent, qui était rendue jusqu'à la Pointe aux Esquimaux en 1889, a été prolongée durant la saison de 1897 jusqu'à Piastre-Bay, une distance de 43 milles, et plus tard jusqu'à un point situé à 6 milles d'Aguanus, distance de 43 milles, en tout 86 milles.

PONT SUR LA RIVIÈRE BEAR.

M. RUSSELL (par M. FLINT) :

L'enlèvement des restes des piliers du vieux pont sur la rivière Bear, entre les comtés d'Annapolis et de Digby a-t-il jamais été pris en considération par le ministre des Travaux publics sous la dernière administration? Ce ministre a-t-il reçu quelque communication à ce sujet du ministre de la Marine et des Pêcheries? Dans l'affirmative, quel était l'objet de cette communication?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Sous le gouvernement précédent, des communications ont été échangées entre le ministère de la Marine et des Pêcheries et celui des Travaux publics. Le ministre des Travaux publics d'alors a reçu du ministre de la Marine et des Pêcheries une lettre dont voici un extrait :

J'ai reçu une lettre de l'honorable M. Dickey, écrite sans doute sous l'impression que cette affaire concernait ce ministère. Il dit dans cette lettre qu'il est informé, bien qu'il n'en sache rien personnellement, que cette dépense ne serait guère utile au public et il ne voit aucune raison particulière de la faire; il ajoute qu'il écrit cela afin que la question soit soigneusement étudiée avant de recommander la dépense.

Durant les exercices 1894, 1895 et 1896 des demandes ont été faites du Conseil privé pour un crédit de $1,000, mais elles ont été réfusées.

W.-E. PHIN—HAVRE DE TORONTO.

M. CLANCY :

1. Quelle somme d'argent a été payée à M. W.-E. Phin, ou à quelqu'un de ses associés, entre les 1er janvier 1897 et 1898? Quels montants sont encore dus pour travaux faits ou matériaux fournis en rapport avec l'amélioration du havre de Toronto? 2. Ces deniers ont-ils été payés conformément aux termes du contrat écrit? Dans le cas affirmatif, le département voudrait-il donner copie du contrat? S'il n'y a pas de contrat écrit, le département voudrait-il donner toute correspondance et information à ce sujet? 3. Quand, où et par qui M. W.-E. Phin a-t-il reçu instruction de poursuivre les travaux, et à quelles conditions les a-t-il exécutés? 4. Des soumissions ont-elles été demandées pour ces travaux? 5. Combien de soumissions ont été reçues? 6. Si d'autres soumissions n'ont pas été reçues, qui a recommandé M. Phin au département? 7. Avant que M. Phin ait obtenu les travaux, le département savait-il qu'il avait déjà fait du dragage ou qu'il avait un matériel de dragage? 8. Quelle

est la durée du contrat de M. Phin? 9. Le département se propose-t-il de demander des soumissions pour tous travaux à faire pour améliorer le havre de Toronto en 1898?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): 1. Il a été payé $5,310.26 à M. W.-E. Phin, pour dragage dans le havre de Toronto, entre le 1er janvier 1897 et 1er janvier 1898. Il n'y a rien de dû. 2. Un contrat par écrit a été passé avec M. Phin le 19 juillet 1897. Ce contrat sera produit sur une motion à cet effet. 3. M. Phin a reçu instruction de commencer les travaux à Toronto de M. E.-B. Temple, l'ingénieur en charge du port de Toronto, conformément à son contrat du 19 juillet, les prix convenus étant ceux que le gouvernement payait d'ordinaire, savoir, $8 par heure d'ouvrage. 4, 5 et 6. Aucune soumission n'a été demandée, comme c'est la coutume, pour ce genre de travail. M. Phin a été recommandé par des personnes dignes de confiance. Le ministère des Travaux publics n'a pas l'habitude de se livrer à de pareilles enquêtes; il ne s'occupe que de savoir si le matériel qui lui est offert est bon et si les prix sont raisonnables.

Le dragage, à mesure qu'il se fait, est soigneusement surveillé par l'ingénieur. 8. Ce contrat prend fin avec la saison de 1897. 9. Cela dépendra de la nature des travaux.

HOMESTEADS.

M. BERGERON:

La loi des "homesteads" sur les terres du gouvernement s'applique-t-elle au territoire du Yukon?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton): Non.

DÉPOT DE JOURNAUX A LA GARE DE LÉVIS.

M. GASCRAIN:

1. Quel est le locataire du dépôt de journaux à la gare de l'Intercolonial à Lévis? 2. Quand son bail a-t-il commencé et quand doit-il expirer? 3. Cette location a-t-elle été accordée après demande de soumissions? 4. Dans le cas contraire pourquoi? 5. Quel montant annuel est payé pour cette location? 6. Qui avait ce bail avant le locataire actuel? 7. Quel montant annuel était payé par le prédécesseur du locataire actuel? 8. Si le montant mentionné dans la question qui précède a été réduit, sur les instances de qui cette réduction a-t-elle été faite?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): 1. M. Pichette est actuellement le locataire du dépôt de journaux à la gare de Lévis. 2. Son bail a commencé le 31 décembre 1896 et se terminera le 31 décembre 1898, à moins qu'il ne soit continué pendant une autre année. 3. Cette location a été accordée après demande de soumissions. 4 et 5. Le loyer annuel est de $520. 6. M. C.-A. Demers était le locataire avant le locataire actuel. 7. Jusqu'en décembre 1896, le prix nominal et réel de la location était de $160 par année, mais depuis il est de $520. 8. Le prix n'a pas été diminué.

MATELOTS MALADES.

M. GILLIES:

1. Quels montants ont été payés pour traitement médical des marins malades aux ports extérieurs de L'Ardoise, Saint-Pierre et Rivière Bourgeois, depuis janvier 1897, et à qui ces montants ont-ils été payés? 2. Quels sont les noms des marins malades qui ont été soignés à chacun ou à quelqu'un de ces ports, et quels montants ont été payés, et à qui, pour traitement de chaque marin durant la période ci-dessus mentionnée?

M. CLANCY.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Je me ferai un plaisir de fournir à l'honorable député tous les renseignements qu'il demande. Je les ai tous ici, à sa disposition, mais comme ils couvrent cinq grandes pages d'écriture, il devrait en demander la production, au lieu d'exiger une réponse à une interpellation. Il est inutile de surcharger les *Débats* en faisant imprimer cette réponse.

CANAL DE SAINT-PIERRE.

M. GILLIES:

1. Le gouvernement se propose-t-il d'insérer dans le budget principal ou le budget supplémentaire, durant la présente session, un montant d'argent suffisant pour faire les réparations nécessaires à l'entrée du canal de Saint-Pierre, à l'extrémité de Bras-d'Or, et aussi au mur de l'est? 2. Quel montant le gouvernement se propose-t-il de demander au parlement pendant la présente session pour faire exécuter les réparations nécessaires?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Je n'ai pas oublié la question des réparations à Bras-d'Or, à l'extrémité du canal de Saint-Pierre, ainsi qu'au mur de l'est. La question est décidée par mon département, mais avec la permission de l'honorable député, je n'en dirai pas plus long avant que les estimations budgétaires soient devant la Chambre.

COMMERCE DES ANTILLES.

M. BORDEN (Halifax):

1. Le gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures pour étendre et augmenter le commerce entre le Canada et les Antilles, y compris les Bermudes? 2. Quelles mesures le gouvernement se propose-t-il de prendre à cette fin? 3. Depuis combien de temps le gouvernement a-t-il pris cette question en considération, et est-il probable qu'il en arrive à une décision sous peu?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Cette question est à l'étude. Le gouvernement apprécie toute l'importance du commerce des Antilles, grâce aux instances réitérées de l'honorable député ministériel de Halifax.

LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. JAMESON:

1. L'article du statut constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du canadien Pacifique, qui prescrit que les terres de cette compagnie seront exemptes de taxes pendant 20 ans à dater de leur octroi par la Couronne, signifie-t-il que les terres de la compagnie seront exemptes de taxes pendant 20 ans qui suivront leur choix et l'approbation de ce choix par le gouvernement, ou pendant les 20 ans qui suivront l'émission réelle des lettres patentes? 2. Est-ce la coutume de laisser écouler un long intervalle entre le choix par la compagnie des terres formant partie de sa concession et l'émission des lettres patentes se rapportant à ces terres? Le gouvernement actuel ou celui qui l'a précédé ont-ils jamais essayé de s'assurer du capital réellement dépensé pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique? 4. La clause de la charte de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui exempte cette compagnie du contrôle de ses taux jusqu'à production d'un profit de 10 pour 100 par année sur le capital réellement dépensé pour la construction du chemin de fer, signifie-t-elle que l'exemp-

tion subsistera jusqu'à production d'un profit de 10 pour 100 par année sur le capital réellement dépensé pour la construction du chemin tant par le gouvernement que par la compagnie? Ou bien le calcul est-il basé seulement sur le capital réellement dépensé par la compagnie sur les parties du chemin qui ont été construites par la compagnie?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : 1. Le gouvernement est d'opinion que l'exemption date de l'émission des lettres patentes. 2. Ça été l'usage de laisser écouler un long intervalle entre le choix des terres et l'émission des lettres patentes. 3. Il n'est pas à la connaissance du gouvernement que quelque chose ait été fait dans ce sens. 4. Cette question implique l'interprétation d'un statut par les autorités légales. Quand l'occasion s'en présentera elle sera soumise au greffier en loi du gouvernement, mais jusqu'à présent, cela n'a pas été fait.

CONSERVES DE HOMARD.

M. BETHUNE :

En égard aux conditions climatériques particulières qui existent au nord-est de l'île du Cap-Breton, le gouvernement permettra-t-il aux personnes qui se livrent à l'industrie de la pêche et des conserves de homard dans cette partie du pays, surtout dans le comté de Victoria, de prendre des homards sans tenir compte de leur taille, depuis le 1er mai jusqu'au 31 juillet, chaque année?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je n'ai pas pu trouver de bonnes raisons pour répondre dans l'affirmative. Il me semble et il semble au département que cette concession nuirait aux intérêts des pêcheries de homard.

HOTEL DES MONNAIES.

M. BERGERON :

Est-ce l'intention du gouvernement d'établir un hôtel des monnaies en ce pays? Dans le cas affirmatif, quand?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): La question n'a pas été mise à l'étude.

PONT D'EDMONTON.

M. DAVIN :

A qui l'entreprise pour la construction du pont d'Edmonton a-t-elle été donnée? Des soumissions ont-elles été demandées? Quels étaient les soumissionnaires et le prix stipulé dans chaque soumission pour l'exécution des travaux? Les devis ont-ils été changés au cours des travaux? Le temps alloué pour l'achèvement des travaux formait-il un article essentiel du contrat? La condition relative au délai a-t-elle été observée? Si non, devait-il s'en suivre confiscation dans l'espèce? Dans l'affimative a-t-on procédé à une confiscation?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Il est impossible de répondre à cette interpellation ; l'honorable député devra demander la production des documents.

RAPPORT.

Le rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux.—(M. Blair).

INSTRUCTIONS À L'ADMINISTRATEUR WALSH.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Je dépose sur le bureau de la Chambre l'arrêté ministériel contenant les instructions données au major Walsh, administrateur du district du Yukon. Il n'y a pas eu d'instructions écrites, autres que celles qui sont contenues dans l'arrêté ministériel.

CHEMIN DE ROULAGE PROJETÉ, AU YUKON.

Sir CHARLES TUPPER : Avant de passer à l'ordre du jour, je ferai remarquer à l'honorable ministre de l'Intérieur que durant son absence, le premier ministre a promis que dès qu'il serait de retour, il nous dirait quelles mesures il entend prendre pour assurer la construction d'un chemin de roulage, comme il est dit dans le rapport que l'honorable ministre a déposé sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Le gouvernement n'a pas l'intention d'assurer la construction de ce chemin. La déclaration en question a été faite parce que le gouvernement était convaincu que la construction d'un chemin de fer nécessiterait la construction d'un chemin de roulage, et il n'y a pas de doute que si l'opposition laisse adopter le bill dans un délai raisonnable, cela sera fait.

EXPLOITATION DU QUARTZ.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre de l'Intérieur me permettra-t-il de lui demander s'il a publié des règlements permettant l'exploitation du quartz dans le Yukon?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Ces règlements sont à l'étude et nous sommes à examiner certains amendements, c'est pour cela qu'ils n'ont pas été imprimés et publiés en même temps que les autres. J'espère cependant qu'ils seront prêts dans quelques jours et distribués aux membres de cette Chambre.

LE BILL DU CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Blair pour la seconde lecture du bill (n° 6) à l'effet de ratifier un contrat entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann et de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien, et sur l'amendement de M. Borden (Halifax).

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): M. l'Orateur, depuis le commencement de ce débat nous avons assisté à bien des scènes curieuses et je dirais même que nous avons entendu bien des déclarations étranges et contradictoires. Lors du débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, l'honorable chef de l'opposition, après avoir expliqué qu'il était allé voir le ministre de l'Intérieur, nous a dit :

Je fis part à l'honorable ministre du plan que j'avais arrêté. Je lui dis que d'après les meilleurs renseigne-

ments puisés aux sources les plus autorisées, j'en étais venu à la conclusion qu'il n'y avait qu'une seule route que le gouvernement, de toute nécessité, dût choisir et améliorer, et cette route est celle de la rivière Stikine, allant de Telegraph-Creek au lac Teslin, pour, de ce point, descendre par voie fluviale. J'insistai fortement sur ce point en vue d'obtenir, le plus promptement possible, des communications avec Dawson-City, car j'avais déjà débattu avec un fonctionnaire très compétent, au service du gouvernement, le major Walsh, la probabilité qu'il pût se rendre à cette ville, et connaissant les difficultés qu'il aurait à surmonter, j'étais d'avis qu'il n'y arriverait pas de sitôt.

Je dis au ministre de l'Intérieur qu'à mon avis, on trouverait praticable d'envoyer un steamer océanique à l'embouchure de la rivière Stikine, une fois la glace formée, et de se rendre sur la glace avec chevaux, traineaux, provisions et équipage de tout genre, jusqu'à Glenora ou à quelque autre endroit sur la partie supérieure de la rivière Stikine, puis, de descendre, par un sentier à traîneaux, sur la glace, jusqu'au lac Teslin, bien avant l'ouverture générale de la navigation. J'insistai très fortement et très énergiquement, disant au ministre qu'il avait le devoir, à titre de ministre de la Couronne, de ne rien épargner pour tâcher d'établir une communication de ce genre. Je lui appris que je m'étais rendu auprès du gouvernement de la Colombie anglaise, et que les ministres m'avaient assuré qu'ils étaient prêts à coopérer avec le gouvernement fédéral d'abord, en raison de l'absence de chemin de fer, à l'ouverture d'un sentier à traîneaux qui serait converti en chemin, aussitôt que la neige serait disparue. J'insistai davantage au près du ministre de l'Intérieur, lui disant : vous m'avez entendu me prononcer très fortement, la session dernière, en Chambre, contre les subventions aux voies ferrées : or, ajoutai-je, je suis prêt à rétracter tout ce que j'ai avancé, en tant qu'il s'agit de cette voie-ci. Je suis tellement convaincu de l'importance vitale, dans l'intérêt du Canada, de l'établissement de communications par voie ferrée entre la rivière Stikine et le lac Teslin que, dans la mesure de mes prévisions, si vous voulez adopter ce projet et le pousser vigoureusement, sans délai, comme entreprise de l'Etat, vous aurez, j'en ai la conviction, le cordial appui du parlement fédéral et du peuple canadien. Voilà ce que j'ai dit au ministre.

En effet, l'importance de ces travaux, M. l'Orateur, ne saurait s'exagérer, et je vais vous dire pourquoi.

Puis il nous dit pourquoi. Il y a à peine un mois que l'honorable député (sir Charles Tupper) a prononcé ces paroles en plein parlement.

Sir CHARLES TUPPER : Il s'est passé bien des choses depuis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ecoutez ! écoutez !

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Les dispositions du traité de Washington n'ont pas été changées depuis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Hamilton Smith est venu ici.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Cependant, malgré ces déclarations, nous voyons aujourd'hui le chef de l'opposition se lever et nous demander de renoncer entièrement à cette route et d'en adopter une autre pour pénétrer dans le territoire du Yukon. Quelle vision a-t-il eue depuis ? Quel changement s'est accompli dans son esprit ? Est-ce le *World* et mon ami l'honorable député d'York (M. Maclean) qui sont responsables de cette volte-face à propos de la route de la Stikine ?

Mais ce n'est pas tout, M. l'Orateur. Des orateurs de la gauche, comme l'honorable député de Pictou (M. Bell) sont d'opinion que nous ne pouvons pas prétendre avoir une route entièrement canadienne et ne voient aucune raison de sacrifier les ressources du Canada pour avoir accès au Yukon, parce que, disent-ils, il y a une route plus avantageuse par Dyea et Skaguay, à travers le pas de White et le pas de Chilkoot. Les honorables membres de l'opposition ne sont pas d'accord, les uns veulent une route canadienne, les autres une route américaine.

Dès le commencement du débat, nous les avons vus en révolte contre la direction de leur chef et refuser d'obéir à la généreuse inspiration qui lui avait fait d'abord avouer, comme un bon patriote, que la route choisie par le gouvernement était la meilleure dans les circonstances. Dès le commencement, les orateurs de la gauche se sont entendus pour contrecarrer les efforts faits par le gouvernement pour assurer le trafic de ce pays aux Canadiens, et ils ont même poussé la déloyauté jusqu'à aider aux Américains à susciter des obstacles au gouvernement canadien.

Nous voyons aujourd'hui qu'ils ont réussi, jusqu'à un certain point, et ils ont induit le Sénat américain à leur donner cette satisfaction après laquelle ils soupiraient. Ils ont réussi à obtenir du Sénat américain qu'il mette obstacle à la route toute canadienne et qu'il méconnaisse les privilèges dont nous jouissons en vertu du traité de Washington. Ils jubilent aujourd'hui, mais si au point de vue étroit du parti, ils trouvent en cela une occasion de réjouissance, au point de vue du patriotisme un jour viendra où ils déploreront cette action du Sénat américain, qui, je le répète, a été faite à leur instigation.

Passons sur ce côté regrettable de la question et examinons un peu les circonstances qui ont amené le contrat qui est actuellement soumis à la Chambre. Je suppose que les deux partis admettent que le Klondike est un pays riche en terrains aurifères, mais en même temps une région glaciale et inhospitalière qui dépend des autres parties du Canada ou des pays étrangers pour se développer. Non seulement il a fallu y importer le capital, mais aussi la main-d'œuvre, les machines et les moyens d'y faire parvenir des vêtements et des provisions de bouche pour ceux qui y étaient.

Personne n'a le monopole du patriotisme et je suis convaincu que toute la députation est unanime à désirer que la main-d'œuvre dont nous avons besoin pour exploiter les richesses du Yukon, soit canadienne, que l'outillage nécessaire, que les vêtements, la nourriture et l'éclairage de cette population soient des produits canadiens.

Comment ce désir pouvait-il se réaliser ? Cela n'était possible qu'en ayant une route entièrement canadienne, de nom et de fait ; une route partant d'un point sur le territoire canadien et allant au Yukon, sans quitter notre territoire. Voilà quel était notre idéal et je vous demande, M. l'Orateur, si nous l'avons réalisé.

Je suis prêt à admettre que nous n'avons peut-être pas réalisé cet idéal à la lettre, mais je prétends que nous nous en sommes rapprochés autant que le permettaient les circonstances et les conditions dans lesquelles nous nous sommes trouvés. Je rappellerai aux honorables députés que nous avions à envisager cette question, non seulement à un point de vue commercial, mais aussi au point de vue des nécessités politiques du pays, et à ce dernier point de vue il était absolument nécessaire d'avoir accès au Yukon, le plus tôt possible, par une route entièrement canadienne.

Un déplorable état de chose, existe aujourd'hui à Dyea et à Skaguay, et la situation serait encore dix fois plus difficile dans la région canadienne du Klondike, si nous n'avions pas pris les mesures nécessaires pour remédier à cet état de choses. Le

Citizen d'Ottawa publiait, le 3 mars courant, la nouvelle suivante :

Le steamer *Oregon* est arrivé hier de Skaguay et de Dyea, Alaska. Il avait à son bord un grand nombre de passagers qui regagnaient leurs foyers, dégoûtés de l'Alaska. Avant le départ de l'*Oregon* de Skaguay, on disait que seize personnes étaient mortes en vingt-quatre heures, à ce dernier endroit, de méningite.

Voilà l'état de choses qui existe actuellement dans ces endroits de la côte du Pacifique, qui sont relativement d'accès facile ; et s'il en est ainsi à ces endroits, que doit-il donc se passer dans la ville de Dawson ? Et qu'adviendra-t-il dans un an si nous permettons à 50,000 personnes de se rendre jusqu'à Dawson, sans nous occuper de pourvoir à des moyens de communications faciles ?

Abordant la question des moyens à prendre pour pénétrer dans cette région, il vaut mieux à mon avis que nous mettions de côté immédiatement et pour toujours la question des routes américaines conduisant au Yukon—par voie de Dyea, de Skaguay et du goulet de Taku. Il ne reste rien à ajouter, il me semble, aux paroles prononcées par le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), pour montrer tous les inconvénients qui résulteraient de l'adoption que nous pourrions faire de l'une de ces routes. Il est inutile pour moi de faire voir les inconvénients, qui, au point de vue politique, résulteraient nécessairement du fait que nous serions obligés de partir d'aucun point sur le littoral américain pour atteindre notre propre territoire dans l'intérieur. Tournons pour un instant nos regards vers Washington, et voyons ce qui se passe actuellement dans la capitale américaine. Si en violation des traités les plus sacrés, une tentative est faite par le Sénat de Washington, pour nous empêcher d'atteindre cette région par voie de la rivière Stikine, que serait-ce donc si ayant un semblant de droit de leur côté, nous tentions de pénétrer dans le Yukon canadien par voie de ces endroits située sur le territoire américain ? Je dis donc qu'au point de vue politique, il est absolument impossible de songer à passer par là. Mais je dis plus, prenons ces divers points en considération au point de vue de leurs conditions physiques. L'état dans lequel se trouve actuellement les pas de White et de Chilkoot, d'après les plus récentes informations que nous possédons, est tel qu'il est tout à fait inutile de songer à atteindre la région du Yukon, à travers ces pas, avant probablement la prochaine saison.

J'ai dit, il y a un instant, que la véritable route idéale, devrait être de toute nécessité une route entièrement canadienne, et ces routes entièrement canadiennes auxquelles il a été fait allusion au cours de ce débat, sont la route d'Edmonton, celle d'Ashcroft, et celle du bras Alice. Ces routes situées entièrement sur le territoire canadien seraient les routes idéales. Mais, voyons un peu ce que seraient la construction d'une de ces routes, si j'en excepte celle du bras Alice "Alice-Arm." Prenons par exemple celle d'Edmonton. Il faudrait faire les dépenses nécessaires pour construire au moins 800 milles de chemin de fer pour atteindre cet endroit situé sur la rivière Stikine, ou bien Telegraph-Creek, où doit se trouver la tête de ligne du chemin de fer proposé. Par la route d'Ashcroft il faudrait construire à peu près 775 milles de chemin de fer pour atteindre Telegraph-Creek. J'ai entendu dire que la construction d'un chemin de fer par voie d'Edmonton coûterait de $25,000,000 à $30,000,000. Si cette prétention est vraie, je demande à cette Chambre, je demande au peuple de ce vaste Canada, si dans de semblables conditions ce parlement serait justifiable ou non d'encourir une aussi forte dépense pour nous permettre de pénétrer plus facilement dans la région du Yukon. Voyons ce que cela veut dire. Nous dépenserions cette énorme somme d'argent pour pénétrer dans une région, dont les ressources et les avantages sont encore jusqu'ici virtuellement inconnus. Mais j'appelle tout particulièrement l'attention des honorables membres de cette Chambre sur le fait suivant : une fois que nous aurons construit ce chemin jusqu'à Telegraph-Creek, il sera alors nécessaire de le prolonger de Telegraph-Creek au lac Teslin. Que l'on construise un chemin de fer par une de ces routes, la ligne de Telegraph-Creek au lac Teslin est toujours un chainon important, qui doit de toute nécessité être construit. Aucune route conduisant à la ville de Dawson ne peut-être établie sans que l'on construise d'abord ce chemin de fer particulier. Maintenant, jusqu'à quel point le peuple de ce pays serait-il justifiable dans le moment de dépenser à cet effet $25,000,000 ou $30,000,000 ? Je suis d'avis que toute dépense que nous pouvons raisonnablement faire dans le but de construire des chemins de fer destinés à developper les ressources de ce pays, n'est jamais trop élevée, pourvu qu'elle produise le développement que nous avions raisonnablement droit d'en espérer. Mais, je dis que ce serait une négligence criminelle de la part du gouvernement du Canada à ce moment, avec la connaissance limitée que nous possédons du district du Yukon et de ses richesses, d'ajouter cette dépense énorme aux montants déjà considérables que nous avons dépensés pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique et autres chemins de fer dans différentes parties du Canada.

Nous ne pouvons pas faire cela, et tant que nous ne serons pas mieux renseignés sur les ressources et les avantages futures de cette région du Yukon, je dis que nous ne serions pas justifiables d'aller plus loin que nous ne l'avons fait, et d'ajouter une nouvelle dépense au fardeau déjà si lourd qui pèse sur les épaules du peuple canadien.

J'ai entendu l'autre soir mon honorable ami, le député de l'Alberta (M. Oliver), démontrer les avantages de la route d'Edmonton, et je dois avouer, que je partageais sincèrement son opinion sur un grand nombre des points qu'il a traités ce jour-là ; parce que je suis convaincu de l'importance du district d'Edmonton et de l'avenir brillant qui l'attend ; c'est à travers ce district que le chemin de fer canadien du Pacifique aurait probablement dû être construit, et les bénéfices qu'il en aurait retirés auraient été bien plus considérables que ceux que retire cette région bien plus aride du sud qu'il traverse.

Mais comme je l'ai dit il y a un instant, un coup d'œil sur la carte convaincra l'observateur le plus indifférent que même en construisant la route d'Edmonton pour se rendre au Yukon, le point que cette route atteindrait après avoir quitté Edmonton, serait Telegraph-Creek ; et une fois rendu là il serait nécessaire de prolonger cette route de façon à ce que l'on puisse atteindre Dawson-City. Par conséquent, si la route d'Edmonton est jamais construite, ce chemin indispensable se trouvera alors construit et exploité. Cependant, j'ai été quelque peu surpris d'entendre l'honorable député donner la raison pour laquelle il croit nécessaire de construire la route d'Edmonton.

Il a prétendu que la construction de cette route permettrait aux fermiers de la région d'Edmonton d'expédier leur blé directement au Yukon, au lieu d'être obligé de l'expédier par la côte du Pacifique. Il me semble que ce serait vraiment trop exiger des ressources du Canada que de vouloir nous obliger à construire 900 milles de chemin de fer pour atteindre Telegraph-Creek, et cela simplement pour permettre aux cultivateurs du district d'Edmonton de se servir de la région du Yukon comme d'un marché où ils pourraient vendre leur blé. Je ne crois pas que l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver)—que je connais comme un libre-échangiste trop convaincu pour s'arrêter à de sen blables politiques de clocher—ait réellement l'intention d'insister très fortement sur ce point devant la Chambre.

Si nous admettons qu'une route entièrement canadienne est nécessaire entre Telegraph-Creek et le lac Teslin, et que par suite du peu de renseignements que nous possédons, nous ne serions pas justifiables d'encourir la forte dépense que nécessiterait la construction d'un chemin d'Edmonton ou d'Ahscroft à Telegraph-Creek maintenant, et s'il est de plus admis qu'il est urgent pour des fins politiques et autres d'atteindre cette région le plus tôt possible, la seule question à décider est celle qui consiste à savoir si, prenant en considérations toutes les circonstances de l'affaire, nous avons choisi la meilleure route et la plus économique, celle qui est la plus favorable aux intérêts du Canada, comme à la région du Yukon. Voilà la question qu'il s'agit de décider. Par suite de la construction d'un chemin de fer entre Telegraph-Creek et le lac Teslin, et en utilisant la rivière Stikine, nous pouvons, en nous basant sur les renseignements qui nous ont été fournis par le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), atteindre Dawson-City dans l'espace d'environ treize jours. Si nous prenons l'île de Vancouver comme point de départ, un vaisseau partant de Vancouver remontera le long du littoral de la Colombie anglaise jusqu'à ce qu'il atteigne ce que l'on croit être le territoire américain, à l'extrémité méridonale de l'île dite Prince-of-Wales ; et de là, il se rend à Wrangel, qui est situé à l'embouchure de la rivière Stikine. Jusqu'à ce qu'il ait atteint ce point, il ne peut s'élever aucune difficulté sur le droit, que nous avons de naviguer librement, car jusque là, c'est la navigation océanique et côtière. Mais une fois rendus à Fort-Wrangel, nous avons atteint l'embouchure de la rivière Stikine et ici se présente la difficulté : Quels sont nos droits sur cette rivière depuis son embouchure jusqu'à Telegraph-Creek ? Relativement à ces droits, nous sommes obligés de nous en tenir aux termes de la clause 26 du traité de Washington, laquelle se lit comme suit :

La navigation des rivières Yukon, Porc-Epic et Stikine en amont et en aval, jusqu'à la mer demeurera à tout jamais libre et ouverte au commerce pour les sujets de Sa Majesté britannique et les citoyens des Etats-Unis, mais assujettie aux lois et règlements de l'un ou de l'autre pays (pour la portion comprise sur le territoire respectif) qui ne sont pas incompatilles avec ce privilège de libre navigation.

Il s'agit donc maintenant de savoir quelle est la véritable interprétation à donner aux termes du traité de Washington. Afin de pouvoir résoudre cette question, il faut d'abord se demander quels seraient nos droits sur la rivière Stikine, en l'absence d'un traité. Deuxièmement, de quels droits jouissions-nous lorsque ce traité a été conclu en 1871 ?

M. FITZPATRICK.

Je prétends, que, puisque nous sommes les propriétaires du territoire où la rivière Stikine prend sa source, et les propriétaires de plusieurs milliers de milles de territoire, dans l'intérieur, arrosé par les eaux de cette rivière et de ses tributaires, et les Américains ne possédant qu'une simple lisière de territoire à son embouchure et sur les côtes de l'océan—je prétends que, de droit naturel, par loi, indépendamment de tout traité, nous possédons le droit d'entrer librement de l'océan dans cette rivière. C'est là le droit commun, ce principe était reconnu par la jurisprudence romaine, et il l'est aussi par tous les auteurs qui font autorité en droit international—par Grotius, Puffendorf, Vattel. Ce principe a toujours été maintenu par les Etats-Unis et en particulier, lorsqu'il s'est agi du fleuve Mississipi, et plus que cela, c'est le principe qui a été reconnu par les traités de Vienne et de Berlin, et qui est généralement adopté en Europe.

Ce n'est pas dans le but de faire une vaine parade de mes connaissances, mais simplement pour établir ce que je crois être la position légale du gouvernement sur cette question, que je demanderai aux honorables membres de cette Chambre de vouloir bien prêter attention à mes paroles, tandis que je vais citer quelques autorités sur ce sujet. Je citerai d'abord " Wheaton on International Law ", qui dit :

Lorsqu'une rivière prenant sa source dans les limites d'un Etat se décharge dans la mer dans un autre Etat le droit international ne reconnaît à ceux qui habitent le haut de la rivière qu'une prétention morale, ou un droit imparfait à sa navigation Cette décision est basée sur les principes rigoureux du droit territorial, lequel ne tient pas compte des besoins de l'humanité, et des relations qui doivent exister entre les nations. Lorsqu'une rivière offre à un état situé dans l'intérieur....

Tel est notre cas.

... Lorsqu'une rivière offre à un état situé dans l'intérieur les seuls moyens convenables de se mettre en communication avec l'océan et le reste de l'humanité, son droit devient si puissant que conformément à la loi naturelle, la possession d'un territoire doit être considérée comme accordant des droits bien moindres.

Permettez-moi maintenant de citer Phillimore, qui est la plus grande autorité qui ait écrit sur le droit international dans la langue anglaise. Je ne prétends pas qu'il est égal à Grotius, Puffendorf et Vattel, les autorités dont j'ai mentionné les noms il y a un instant, car ces derniers, bien qu'ayant écrit leurs livres il y a déjà longtemps, sont encore sans rivaux dans cette branche particulière de la loi. Voici ce que dit Phillimore :

On a prétendu que le principe de cette loi avait été greffé sur le droit international, et que cette dernière loi reconnaît que l'océan est libre pour tous, et les rivières pour tous ceux qui habitent sur leurs rives. Ainsi donc la nation qui est en possession des deux rives d'une rivière à l'endroit où elle se jette dans la mer, n'est pas libre de refuser à la nation ou aux nations, qui possèdent en amont les terres qui bordent la rivière, l'usage des eaux de cette rivière pour le passage des vaisseaux se dirigeant vers la mer, et l'usage accessoire des berges pour les fins mentionnées ci-dessus, (*d*) Grotius (*e*) semble être de cet avis.

Je pourrais citer sur ce point Wheaton, Vattel, Puffendorf et Grotius. Mais j'ai ici une autorité encore bien plus forte que celles que je viens de mentionner, qui s'applique parfaitement à la question actuelle, et une opinion que l'on dirait avoir été préparée pour répondre à la difficulté que nous avons aujourd'hui à résoudre. J'ai dit il y a un instant que nous devions traiter cette question comme s'il n'avait jamais existé de traité. Je vous

ai cité l'opinion des plus hautes autorités légales des Etats-Unis ; je vais maintenant vous donner l'opinion de l'un de leurs plus éminents hommes d'Etat et publicistes. J'ai mentionné la cause du Mississipi. Vous vous rappelez sans doute que quelque temps après que les Etats-Unis eurent conquis leur indépendance, tandis que les sources du fleuve Mississipi se trouvaient situées sur le territoire américain, le fleuve se déchargeait dans le golfe du Mexique à travers un territoire appartenant à l'Espagne. Les Américains se trouvèrent donc dans l'impossibilité de descendre jusqu'au golfe du Mexique pour atteindre l'océan, et de pouvoir remonter la rivière jusqu'à leurs propres territoires. Il devint donc pour eux de la plus grande importance de savoir comment ils pourraient traverser le territoire espagnol, parce que ce dernier pays était disposé à faire exactement ce que les membres de l'opposition espèrent que les Américains vont essayer de faire—c'est-à-dire empêcher ceux qui habitent aux sources de la rivière d'atteindre son embouchure. Que disait à cette époque l'un des hommes les plus éminents que les Etats-Unis aient jamais produits—Thomas Jefferson?

Je vais faire allusion aux instructions qu'il donnait aux commissaires américains, à cette époque. Parlant de la loi naturelle et des principes qui doivent diriger les nations dans leurs rapports réciproques, il dit :

Si nous en appelons à ces principes, tels que nous les croyons gravés dans le cœur de l'homme, quel sentiment est plus profondément gravé dans son cœur que celui qui lui dit que l'océan est libre pour tous les hommes, et les rivières pour tous leurs riverains? Existe-t-il un homme, sauvage ou civilisé, non préjugé par l'habitude, qui ne ressent pas et n'est pas disposé à attester cette vérité? En effet, dans tous les territoires vivant sous un même système politique, nous voyons ce droit naturel universellement reconnu et protégé, en laissant les rivières navigables libres à tous leurs riverains. Lorsque les rivières qui traversent leurs territoires pénètrent sur le territoire d'une autre nation, si le droit de ceux qui habitent le haut de la rivière de descendre son cours est en quelque façon entravé, c'est là l'acte d'un peuple puissant à l'égard d'un peuple plus faible, qui est condamné par le jugement de l'humanité.

Voilà l'opinion de Thomas Jefferson, écrivant sur un cas absolument analogue à celui-ci. Mais, plus que cela, il a déjà été question dans notre pays de la nature et de l'étendue du droit dont jouissent les habitants de l'intérieur d'atteindre l'océan. Il s'agissait de savoir quels étaient les droits accessoires qui se rattachaient à ce droit de navigation. Sur ce point, supposant que nous voulions remonter la rivière pour atteindre la région du Yukon ou que nous voulions en revenir par voie de cette même rivière, nous transportons nos marchandises jusqu'à l'embouchure de la rivière Stikine en nous servant des moyens de transport qu'offre la navigation océanique, et une fois rendus à cet endroit nous pouvons y transborder nos marchandises à bord des bateaux de rivière et les rendre jusqu'à Telegraph Creek. Le droit de transborder serait donc ainsi accessoire au droit de libre navigation. Permettez-moi de citer ce qui est dit, non pas par des autorités européennes, traitant une question abstraite, mais une autorité américaine, qu'ils ne pourront nier ni contredire, et qui traite une question identique à celle qui nous occupe. Voici ce que disait Jefferson :

Parmi les droits accessoires....

—droits accessoires à celui de la libre navigation—

Se trouvent ceux d'avoir des pilotes, des bouées, des balises, des points de reconnaissance, des phares, etc., pour guider les navigateurs. Leur établissement à frais communs, et d'après des règlements communs, pourra faire le sujet d'une convention future. Mais en même temps, chaque partie sera libre d'avoir ses propres choses de cette nature et de refuser de se servir de celles de l'autre partie et de contribuer à leurs dépenses.

Ne dirait-on pas que Jefferson écrivait sur la question qui nous occupe actuellement ?

Les circonstances particulières dans lesquelles se fait la navigation du fleuve Mississipi, exige que le droit accessoire d'accommodement sur le rivage qui n'est requis qu'occasionnellement en d'autres rivières, doit être habituel et constant sur celui-ci. Les navires océaniques ne peuvent pas naviguer dans ce fleuve, et les bateaux qui servent à la navigation intérieure ne peuvent aller sur la mer.

Exactement notre cas.

La navigation serait donc inutile dans ce cas, sans un entrepôt où ces vaisseaux pourraient déposer leur cargaison en sûreté et y prendre celles laissées par d'autres, et où des entrepôts seraient construits, et des gardiens résideraient en permanence pour protéger les cargaisons.

Voilà quelles étaient les prétentions de Jefferson, lorsqu'il revendiquait les droits des Américains sur le Mississipi, les mêmes que nous revendiquons sur la rivière Stikine, ce sont là les droits qui, suivant lui, existaient même en l'absence d'un traité.

Je vais maintenant étudier la question de savoir quels étaient les droits dont nous jouissions en 1871, lorsque le traité de Washington a été conclu. A cette époque, nous jouissions des droits qui nous étaient garantis par le traité russe, comme suit :

Art. VI. Il est entendu que les sujets de Sa Majesté britannique, de quelque côté qu'ils arrivent, soit de l'Océan, soit de l'intérieur du continent, jouiront à perpétuité du droit de naviguer librement, et sans entrave quelconque, sur tous les fleuves et rivières qui, dans leurs cours vers la mer Pacifique, traverseront la ligne de démarcation sur la lisière de la côte indiquée dans l'article III de la présente convention.

D'après ce traité nous avions un droit absolu à la libre navigation des rivières mentionnées dans le traité. Quelles étaient ces rivières dont il était question dans le traité ? On a discuté la question de savoir si la rivière Yukon se trouvait comprise parmi celles-là. La chose a été discutée pour la première fois devant le tribunal de Paris, alors que la question fut soulevée par sir Charles Russell et sir Richard Webster, de savoir si d'après les termes de ce traité la rivière Yukon se trouvaient ou non comprise dans la nomenclature. Il ne faut pas oublier que ce traité a été primitivement rédigé dans la langue française, et dans cette langue il se lit ainsi : Les sujets de Sa Majesté Britannique jouiront à perpétuité du droit de naviguer librement, et sans entrave quelconque, sur tous les fleuves et rivières :

Qui dans leurs cours vers l'océan Pacifique traversent la ligne de démarcation sur la lisière de la côte.

C'est-à-dire, qu'à l'époque de l'arbitrage de Paris on prétendit que d'après ce premier traité les seules rivières sur lesquelles nous avions le droit de naviguer librement étaient celles dont le cours se dirigeait vers l'océan Pacifique, et au sud du Mont Saint-Elie. Cette question relativement au Yukon fut soulevée pour la première fois devant le tribunal de Paris. Certaines personnes s'intéressent à ce sujet et elles ont voulu prétendre que le traité de Washington avait augmenté nos droits en nous obtenant le privilège de naviguer librement sur le Yukon. Pour ma part, je crois que cette discussion

a eu un bon effet, et que nous devons de la reconnaissance à ceux qui ont soulevé cette question devant le tribunal de Paris. On n'y a jamais songé lors de la négociation du traité de Washington, en 1871. Toutefois, cette question découle du traité de Washington, et il est peut être bon de dire que pour ma part, en tant qu'il s'agit du traité de Washington, je prétends. . .

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Avant que l'honorable ministre abandonne la question du du traité russe, dois-je comprendre qu'il admet que la prétention émise à Paris était exacte, c'est-à-dire que le traité russe ne s'appliquait pas au Yukon?

Le SOLLICITEUR GÉNERAL : Je dis que pratiquement parlant il ne s'agit pas pour le moment de savoir si cette prétention était juste ou non.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Et l'honorable ministre n'exprime pas d'opinion.

Le SOLLICITEUR GÉNERAL : Cette question n'est d'aucun intérêt, mais comme elle a été discutée, j'ai cru devoir y faire allusion. Nous nous occupons des droits qui nous sont garantis par le traité. Cependant, j'ajouterai, qu'à l'époque où le traité de Washington fut négocié, on ne songeait pas à cette question ; je suis même porté à croire, d'après les documents que j'ai en ma possession, que ceux qui ont négocié le traité de Washington ont semblé ignorer l'existence du traité russe.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ils y mentionnèrent le Yukon.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : D'après ceux qui négocièrent le traité de Washington, ils croyaient que le Yukon était compris dans le traité russe.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Cela ne s'ensuivrait pas.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je vous dis simplement ce que semblait être leur opinion à cette époque. Cela ne nous regarde pas. Voici ce que disait sir John A.-Macdonald, dans une lettre qu'il écrivait au Dr Tupper, aujourd'hui sir Charles Tupper, en date du 27 avril 1871 :

Alors Donald-A. Smith fit remarquer à sir Stafford Northcote et à moi-même qu'il était de la plus grande importance pour le Nord-Ouest d'obtenir la libre navigation sur les trois rivières mentionnées dans l'item 8. Il dit que l'usage du Yukon est absolument indispensable. Que déjà des vaisseaux américains venant de San Francisco, transportent des marchandises par voie du Yukon jusque dans notre territoire à des taux bien moindres que ceux que l'on paie par toute autre route. La rivière Stikine, ajoute-t-il, coule à travers une région dont le sol est riche en or, et sa navigation est aussi importante. La rivière Porc-épic est un affluent du Yukon. Comme les Américains s'étaient toujours prononcés en faveur du principe général, ils durent consentir relativement à ces trois rivières.

Voilà tout ce qui est dit à ce sujet. Il semble ignorer entièrement l'existence du traité russe, et que ce traité nous garantissait dans tous les cas le droit de naviguer librement sur toutes les rivières, à l'exception du Yukon.

S'il y a des doutes au sujet du Yukon, nous n'en avions jamais entendu parler avant la conférence de ces messieurs à Paris, lorsque ce point-là fut soulevé par sir Charles Russell et sir Richard Webster.

Mais il y a plus. Après les négociations et la signature de ce traité, lorsque la question fût discutée dans la Chambre des communes, voici comment sir John Macdonald s'est exprimé à ce sujet :

Je sais que quelques journaux ont fait des gorges chaudes, parce qu'au sujet du dernier paragraphe de cet article qui accorde aux Etats-Unis le droit de libre navigation dans le Saint-Laurent, j'ai parlé de la navigation des rivières Yukon, Porc-épic et Stikine.

Que mon honorable ami (l'honorable Alexander Mackenzie) me permette de lui dire que la navigation de la rivière Yukon est d'une grande importance commerciale et que les Américains ont envoyé quelques navires et en préparent d'autres, afin de faire la navigation sur cette rivière. Je dirai à mon honorable ami qu'en ce moment les bateaux américains remontent le Yukon et vendent des marchandises à meilleur marché que les gens de la baie d'Hudson pouvait le faire dans leur propre territoire. (Ecoutez! écoutez!) Il est très important pour l'ouest que la navigation de ces rivières soit ouverte au commerce des sujets anglais et que nous ayons une voie de communication là-bas. Ainsi, l'interruption ironique de mon honorable ami est tout à fait hors de propos.

Je ne sache pas qu'en vertu d'un ancien traité entre la Russie et l'Angleterre cette dernière ait acquis le droit de libre navigation de ces rivières et de tous les cours d'eau de l'Alaska.

Il me semble que cela comprend le Yukon. C'est là l'opinion de sir John Macdonald, qui nous a représentés lors du traité de Washington.

Voici ce que disait le Dr Tupper :

M. McINERNEY : L'honorable député aurait-il la bonté de continuer la citation?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL :

Mais c'est là un traité entre la Russie et l'Angleterre, et celle-ci peut prétendre et prétendra que les Etats-Unis, en acquérant l'Alaska, ont accepté toutes les obligations de la Russie. Cependant cette question a deux aspects. Les Etats-Unis, jose l'affirmer, tâcheront d'en tirer un argument en leur faveur, et je dirai seulement à mon honorable ami que les autorités américaines ont promulgué certains règlements prohibitifs au sujet de ce territoire sous prétexte que ce qui a été stipulé entre l'Angleterre et la Russie ne les lie pas; que les Etats-Unis possèdent aujourd'hui ce territoire et l'administreront suivant leur bon plaisir, et que comme ce traité était fait dans le but d'apaiser les difficultés existantes et non d'en créer de nouvelles, il était bon de régler, entre l'Angleterre et les Etats-Unis, la question qui avait été réglée auparavant entre l'Angleterre et la Russie.

Quel est le point que l'on veut mettre en relief? J'aimerais faire remarquer à mon honorable ami que, dans le temps, les jurisconsultes de la Couronne, ont déclaré que, suivant eux, le traité de 1867, par lequel la Russie a cédé l'Alaska aux Etats-Unis, conservait ces droits.

M. McINERNEY : Mais les Etats-Unis ont prétendu le contraire.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je l'admets, mais cela ne prouve rien.

Sir CHARLES TUPPER : Le fait que les Etats-Unis ont prétendu le contraire prouve beaucoup, suivant l'honorable député de Halifax (M. Russell).

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Cela prouve simplement que les Etats-Unis ont exprimé un avis différent de celui que les jurisconsultes de la Couronne en Angleterre ont donné, mais nous devons nous en tenir au plus plausible, c'est-à-dire à l'avis des jurisconsultes de la Couronne.

Je crois avoir démontré qu'en l'absence de tout traité, nous avions le droit de descendre la rivière

Stikine jusqu'à l'océan, et aussi de la remonter, depuis son embouchure jusqu'à sa source.

Je crois avoir démontré de plus qu'en vertu du traité russe, nous aurions le droit de libre navigation dans la rivière Stikine, sur tout son parcours. Et les honorables membres de la gauche vont-ils prétendre que l'on a eu l'intention de restreindre les droits que nous possédions en vertu des lois internationales et des traités ?

Je remarque que, dans son discours, le député conservateur de Halifax (M. Borden), a reproché au ministre de l'Intérieur d'avoir prétendu que le traité de Washington restreignait les droits dont nous jouissions en vertu du traité russe. Il a reproché au ministre de l'Intérieur d'avoir prétendu que par le traité de Washington, l'on avait sacrifié nos droits. Mais il me semble que l'honorable député (M. Borden) a été, sans le vouloir, d'une trop grande sévérité, non pas envers le ministre de l'Intérieur, mais envers son propre chef. Lorsqu'il a reproché au ministre de l'Intérieur d'avoir dit que le traité de Washington restreignait et limitait nos droits, je crois que mon honorable ami (M. Borden) a été plus sévère que de raison, envers l'honorable chef de l'opposition. Ici encore, je suis obligé d'appeler ce dernier à venir rendre témoignage contre ses propres partisans.

Voici ce que l'honorable chef de l'opposition disait à ce sujet :

Malheureusement, par inadvertance, ce traité a été renouvelé avec les Etats-Unis qui savaient que la population du Canada et tout sujet britannique dans l'Empire, avait le droit d'aller et venir sur cette rivière, sans obstable et sans restriction,—ce sont les termes du traité,—et dans le nouveau traité ils ont stipulé que nous avions le droit de navigation libre sur cette rivière, sujets à tous règlements que l'on pourrait juger nécessaires.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Sur qui retombe le blâme ?

Sir CHARLES TUPPER: C'est là un point que je ne veux pas examiner. Un vieux proverbe classique, que mon honorable ami comprendra sans que je le lui cite, me ferme la bouche. Mais les Etats-Unis ont eu l'avantage sur nous dans l'interprétation de ce traité et ils sont en mesure de nous créer des embarras ; et, en conséquence, je dis que notre gouvernement, avant de donner cette immense étendue de notre territoire à deux entrepreneurs, était obligé de constater si nous pouvions utiliser avantageusement ce chemin après sa construction. C'est l'attitude que je prends et je la crois inattaquable.

Voilà ce que le chef de l'opposition lui-même a dit au sujet du traité de Washington. Alors pourquoi faire un reproche au ministre de l'Intérieur de s'être servi à peu près du même langage. Il n'y a pas de doute que le vieux proverbe classique auquel le chef de l'opposition a fait allusion est celuici : *De mortuis nil nisi bonum*, l'appliquant à l'homme qui, pendant toute sa carrière, a été son collègue.

Il me semble que l'on n'avait pas raison de reprocher au ministre de l'Intérieur le langage dont il s'est servi. Dans tous les cas, je considère que nous, le parlement du Canada, discutant aujourd'hui les droits de la nation, nous devons affirmer de toutes nos forces et jusqu'au dernier moment, les droits que le Canada peut posséder en vertu du traité de Washington. Et l'attitude que, suivant moi, le gouvernement doit prendre, c'est de considérer que les droits de souveraineté des Etats-Unis sur la rivière Stikine sont déterminés et restreints par le traité de Washington, dont aucun règlement local ne peut modifier ou changer les termes. Je dis que les Etats-Unis exercent un pouvoir souverain sur les eaux de cette rivière, mais que ce pouvoir est restreint par le traité de Washington, dont les termes ne peuvent être modifiés ou annulés par aucune législation américaine. Voilà le principe que je soutiens, et c'est aussi l'avis de M. Jefferson, avis dont je vous ai parlé il y a quelques instants.

Je vais vous démontrer maintenant que c'est aussi l'avis des plus éminents jurisconsultes des Etats-Unis. C'est l'avis de Caleb Cushing qui a écrit un livre admirable sur le traité de Washington. Il y a quelques jours, le député libéral de Halifax (M. Russell) vous a lu l'opinion de ce jurisconsulte.

Mais je vais encore plus loin et je dis que le principe que je soutiens est le principe que les Etats-Unis, en 1883, ont affirmé contre l'Angleterre qui en a reconnu la justice.

De plus, c'est le principe que les Etats-Unis ont affirmé lors du traité de Washington, et que l'Angleterre a reconnu à cette époque ; et c'est de ce traité que dérivent nos droits de navigation dans la rivière Stikine. Par conséquent, si ce principe a été proclamé par les Etats-Unis et accepté par l'Angleterre, les hautes parties contractantes, dans le traité, même que nous étudions en ce moment, ce principe doit nécessairement s'appliquer au cas actuel.

Laissez-moi vous citer un cas où l'on en a fait l'application ; c'est au sujet de la Baie de Fortune, à Terreneuve. Dans ce cas-là, on a appliqué le principe en vertu du paragraphe 18 du traité de Washington :

Il est convenu entre les hautes parties contractantes que, outre la liberté assurée aux pêcheurs des Etats-Unis par la convention entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, signée à Londres le 20 octobre 1818, de prendre, de saler et de faire sécher le poisson sur certaines côtes des colonies de l'Amérique Britannique du Nord désignées au dit traité, les habitants des Etats-Unis auront conjointement avec les sujets de Sa Majesté britannique pour le nombre d'années mentionnées à l'article 33 du présent traité, la liberté de prendre du poisson de toute espèce, mais non des coquillages, sur les côtes et les plages, dans les baies, havres et anses des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de la colonie de l'Ile du Prince-Edouard.

Par conséquent, les Américains avaient le droit de pêcher sur les côtes, dans les ports et les criques. Et comme accessoire, ils avaient le droit d'aborder au rivage pour prendre, saler et faire sécher le poisson. Ils avaient encore le droit d'aller sur le rivage, dans le but de se procurer du bois et de l'eau. Par conséquent aux termes du traité même, ils avaient le droit de pêcher dans les eaux de Terreneuve, et ils avaient accès au rivage pour certaines fins spécifiées et définies dans le traité.

La colonie de Terreneuve, exerçant un droit incontestable, avait adopté une loi décrétant qu'on ne pourrait pêcher le dimanche et durant certains mois de l'année, que, de plus, on ne pourrait pêcher avec des seines. Ces dispositions s'appliquaient à tous les habitants de Terreneuve ; et le gouvernement de l'île avait promulgué ces règlements, parce qu'il les jugeait nécessaires pour protéger des pêcheries auxquelles Terreneuve avait un droit, au moins aussi grand que les Etats-Unis. Eh bien ! qu'est-ce qui est arrivé ? Les Américains se sont rendus aux côtes de Terreneuve et là, en violation des lois promulguées par le gouvernement de la colonie, et applicables à tous les habitants de l'île, lois prohibant la pêche le dimanche et durant certains mois de l'année et défendant de se servir de seines, les Américains, dis-je, se sont

rendus sur les côtes de Terreneuve, ont pêché le dimanche, et durant la saison où la pêche était interdite et avec des engins prohibés. Les habitants de Terreneuve les ont chassés. Alors qu'est-ce qui est arrivé ? Les Etats-Unis se sont adressés à l'Angleterre, affirmant que le principe que j'ai soutenu, il y a quelques instants, à savoir, que le droit de souveraineté que l'Empire britannique possédait sur ces eaux, ces rivages et ces pêcheries, était limité et restreint ; et que Terreneuve, tout en ayant le pouvoir de faire des lois pour ses habitants, ne pouvait les appliquer aux citoyens des Etats-Unis, lesquels avaient le droit, nonobstant ces lois, d'aller là et d'agir virtuellement suivant leur bon plaisir.

Voila le droit que le gouvernement américain a procla é ; et l'Angleterre a reconnu ce droit, parce que suivant la mère-patrie, le peuple des Etats Unis est un peuple souverain aux termes du traité de Wa hington. Et le résultat fut que l'Angleterre, par l'entremise de Terreneuve, a payé une somme de £14,000 à titre de dommages-intérêts.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Quels étaient les dommages ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : D'avoir chassé les Américains qui pêchaient le dimanche.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Pour avoir aussi détruit les filets et le poisson. Ce fut là l'acte d'une populace anglaise.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Les Américains sont arrivés à Terreneuve dans le mois de décembre et ont attendu jusqu'au mois de janvier avant de commencer la pêche. Et on les a chassés. Il est vrai que l'on a détruit leurs filets. Quelques-uns des visiteurs ont pris la route du Maine et s'en sont retournés chez eux avec une cargaison. Mais la réclamation pour dommages-intérêts était basée sur le fait que des Américains n'avaient pu prendre de poisson pendant cette saison.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Mais cette violence ne fut pas l'œuvre du gouvernement de la colonie, ou d'un autre gouvernement, mais l'œuvre de la populace.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il serait long de donner tous les détails à la Chambre, cependant je vais rapporter tout ce qui est arrivé.

Le principe que les Américains soutenaient, et qui a été reconnu dans le règlement auquel en sont arrivées les deux nations, est celui-ci :

Le gouvernement de Sa Majesté admet sans peine, ce qui, en vérité, est évident, que la souveraineté britannique sur ces eaux se trouve restreinte par le traité de Washington dont aucun règlement ne peut modifier ou changer les termes.

Voilà le principe affirmé par lord Salisbury et reconnu par Evarts, secrétaire d'Etat de la république américaine, et c'est sur cette base que le règlement a été effectué.

On reproche au gouvernement d'avoir pris pour admis que nous avions le droit de navigation dans la rivière Stikine jusqu'à Telegraph-Creek, sans nous être au préalable, enquis, à Washington, des droits que nous avions sur ce cours d'eau.

Mais nous avons à ce sujet l'aveu des autorités qu'on ne peut récuser : nous avons l'aveu de Wheaton, de Wharton, de Woolsey et par-dessus tout,

nous avons l'aveu de l'homme d'Etat le plus distingué que l'Amérique ait produit dans le siècle dernier, Thomas Jefferson, que, en l'absence de tout traité, nous aurions le droit de descendre cette rivière jusqu'à l'océan, et de la remonter, depuis son embouchure, jusqu'à notre territoire.

Nous avons l'aveu de tous ces hommes d'Etat et de tous ces publicistes distingués, que non seulement nous avons le droit de naviguer sur cette rivière, mais aussi que nous avons le droit de nous servir des rivages et d'opérer le transbordement à un point où il est nécessaire de changer les bâtiments de mer pour les bâtiments de rivière.

Non seulement nous avons sur nos droits, l'aveu de ces hommes éminents, mais encore l'autorité du principe reconnu dans la cause des pêcheurs américains à la baie de Fortune. Je me suis servi, en parlant de cette cause, des termes même de la correspondance qui a été échangée entre le gouvernement anglais et le gouvernement américain, et je demande aux honorables membres de la gauche de me contredire, s'ils peuvent le faire.

Nous avons donc, pour nous appuyer, le principe proclamé par les Etats-Unis, dans la cause des pêcheurs américains de la baie de Fortune, et reconnu par l'Angleterre. En appliquant ce principe au cas actuel, on voit que la souveraineté des Etats-Unis sur la rivière Stikine, est restreinte par les termes du traité de Washington, et que les Etats-Unis ne peuvent faire aucun règlement de nature à restreindre nos droits à la libre navigation de cette rivière, pour des fins de commerce.

Connaissant, M. l'Orateur, comme nous les connaissions, les opinions de ces publicistes et jurisconsultes distingués, connaissant de plus le principe que les Etats-Unis ont soutenu dans la cause des pêcheurs de la baie de Fortune et que l'Angleterre a reconnu, que devait-on attendre de nous ? Devait-on croire que nous irions à Washington, demander aux Etats-Unis s'ils observeraient ou violeraient leurs traités, et si, en violation du traité de Washington et du principe soutenu par eux-mêmes, ils entraveraient notre droit à la navigation de la rivière Stikine ? En agissant ainsi, nous aurions fait preuve de bien peu d'intelligence, et, de plus, nous aurions insulté à la bonne foi du peuple américain. Nous n'avons pas le droit de supposer que les Etats-Unis vont violer leurs traités, mais, au contraire, il est de notre devoir de supposer que les Etats-Unis observeront loyalement leurs traités, qu'ils ne les violeront jamais, et que les hommes d'Etat américains se rappelleront toujours le précepte du livre saint entre tous :

Vous qui croyez, remplissez vos promesses.

Je prétends, M. l'Orateur, que sur ce sujet, le doute n'est pas permis un seul instant.

Après nous être reposés sur la foi des traités tels qu'interprétés par les écrivains et le peuple américain lui-même, après avoir pris pour admis qu'en vertu du traité de Washington, nous avons le droit de naviguer sur la rivière Stikine, si nous étions entrés en négociations au sujet de la construction de cette voie ferrée, et si, aujourd'hui, nous étions disposés à reculer, nous nous serions rendus coupables d'un acte de lâcheté que le peuple canadien ne nous eut jamais pardonné, d'un acte de lâcheté que nous n'aurions jamais pu expliquer.

Je dis, M. l'Orateur, que le Canada est, sur ce continent, la sentinelle avancée de l'empire britannique.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je dis, M. l'Orateur, que nous sommes tenus de conserver, comme un dépôt sacré, non seulement le territoire qui est confié à notre garde, mais encore de maintenir les droits qui nous sont garantis par les traités et que nous manquerions au devoir que nous avons à remplir, envers l'empire et envers nous-mêmes, si nous ne proclamions pas le principe que le drapeau anglais doit rester là où il a été une fois arboré, et que la puissance de l'Angleterre suffit pour maintenir, dans leur intégrité, les droits qui lui sont garantis par traité.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je désire maintenant, M. l'Orateur, examiner le principe du bill dont la Chambre est saisi ; les détails en seront discutés plus tard en comité. Il y a quelques modifications que nous nous proposons de faire à ce projet de loi, ainsi que l'ont déclaré quelques membres du gouvernement, dans le cours de ce débat, relativement au bureau des directeurs, à l'exploitation du chemin, et au mode de choisir les terres concédées.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Nous n'avons entendu parler d'aucune modification projetée au sujet de l'exploitation du chemin. L'honorable député pourrait-il nous dire quel changement on se propose de faire à ce sujet ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il est possible que nous insérions dans ce bill un article semblable à celui qui se trouve dans l'acte de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Certains membres de la gauche ont prétendu, M. l'Orateur, que ce marché est imprudent, que nous aurions dû demander des soumissions, et, en un mot, que nous avions payé trop cher notre hochet.

Mais examinons ce que nous obtenons en échange des concessions que nous avons faites. Nous obtenons un chemin à traîneau depuis la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : C'est un chemin pour un attelage simple.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je ne sais si c'est un chemin pour un attelage simple ou double, mais c'est assez bon pour nous, puisque nous avons eu l'approbation du chef de l'opposition.

Sir CHARLES TUPPER : Le fait n'était pas connu dans le temps, mais on a annoncé depuis que ce serait un chemin pour un attelage simple seulement.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je suppose que nous ne sommes pas fiers et si nous pouvons nous rendre au Yukon, même sur un traîneau attelé d'un seul cheval, nous serons satisfaits.

Nous aurons donc un chemin à traîneau depuis l'embouchure de la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin, avec des abris convenables et des postes d'arrêt pour les voyageurs à des intervalles de vingt-cinq milles au plus le long du dit chemin ; nous aurons une voie ferrée avec un terminus convenable, à partir des eaux navigables de la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin, et nous aurons une ligne de bateaux depuis Teslin jusqu'à Dawson-City.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ?

Quelques VOIX : A l'ordre.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je demande la permission à l'honorable député qui a la parole, et s'il le désire il peut refuser de me répondre. J'espère que je ne briserai pas le fil de son discours, en demandant à l'honorable député s'il sait si la disposition du contrat au sujet de l'établissement d'un chemin à traîneau sera exécutée. Le temps fixé expire demain.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je crois que ces questions viendront plus à propos quand le bill sera discuté en comité.

Pour aider à ce chemin, nous donnerons 25,000 acres de terre par mille de voie ferrée, ou en tout, 3,750,000 acres. Nous donnerons 3,750,000 acres de terre dans une région inconnue, dans une région éternelle nent glacée, à deux hommes qui, avant d'avoir en pleine propriété, une seule acre de terre, seront obligés de dépenser environ $5,000,000.

La discussion s'est faite en grande partie, sur la question de savoir si le présent contrat sera avantageux à Mackenzie et Mann, et l'on n'a pas beaucoup discuté, à ma connaissance, si le contrat sera avantageux au pays.

Quant à moi, je désire et j'espère que Mackenzie et Mann retireront quelque avantage de ce contrat ; non seulement un faible profit, mais un gros profit ; car ces entrepreneurs méritent une récompense, vu les difficultés qu'ils auront à vaincre et l'esprit d'entreprise dont ils ont fait preuve en se chargent de la construction de cette voie ferrée.

Mais au fonds, qu'avons-nous fait ? Quel a été notre premier objet ? Nous avons voulu, d'abord, développer ce vaste territoire, afin de constater s'il est réellement d'une grande valeur ; et, ensuite, sauvegarder les intérêts des personnes qui vont travailler au développement de ce district.

Qu'avons-nous fait pour assurer le développement de cette région ? Nous avons induit ces gens à construire ce chemin de fer de Telegraph-Creek au lac Teslin. Personne ne peut nier que la construction de ce chemin est par elle-même un avantage pour le pays. Ces gens vont probablement dépenser $5,000,000 pour construire ce chemin. C'est ce qu'ils devront débourser, en faisant quelque chose qui sera utile pour le pays.

Voici quelle sera alors la situation : ils auront construit un chemin d'une grande utilité pour nous, et ils auront dépensé pour cela $5,000,000 qu'ils devront retrouver dans la région du Yukon, ce qu'ils ne pourront faire qu'en développant les richesses de cette contrée. C'est-à-dire qu'ils devront créer l'état de choses que nous désirons voir exister. Dans la construction du chemin et dans le développement des richesses de cette région, ils seront les associés du peuple canadien. Pour développer cette contrée ils devront y amener des journaliers, se procurer l'outillage nécessaire, nourrir et vêtir les hommes qu'ils emploieront. On me dit que la région ne produit rien de ce qu'il faut, pour nourrir, vêtir et même éclairer. En conséquence, pour se rembourser de leurs $5,000,000, ils devront contribuer au développement de la région, et ainsi que l'a dit le chef de l'opposition au cours du débat, ils devront dépenser une piastre pour avoir une

piastre : de sorte qu'ils n'auront pas seulement $5,000,000 à dépenser pour construire ce chemin de fer, mais ils devront dépenser beaucoup plus en développant le pays, en nourrissant les hommes qu'ils emploieront, avec les produits canadiens et en les vêtant avec les étoffes canadiennes, s'ils veulent rentrer dans leurs fonds. Ainsi, non seulement nous avons assuré la construction du chemin, mais nous avons intéressé ces gens au développement du territoire dans la proportion que je viens d'indiquer.

A entendre parler les honorables députés de la gauche, au sujet de ces terres aurifères, on est porté à croire que tout ce que ces hommes auront à faire sera d'aller dans cette région et de ramasser l'or. Mais il leur faudra bêcher, piocher, creuser et travailler avant d'en trouver. Tout cela va aider au développement de ce territoire et être avantageux pour le Canada en général.

Mais plus que cela, pour chaque claim de valeur qu'ils découvriront, ils entrouveront un pour le Canada, qui est le grand propriétaire foncier dans cette région, beaucoup plus que les entrepreneurs ; pour chaque piastre en valeur qu'ils donneront aux terres qu'ils possèdent, ils en donneront autant à celles qui nous appartiennent.

J'ai entendu dire et répéter que ces messieurs allaient dans cette région et qu'ils se l'accaparaient. S'ils le font, il faudra qu'ils nous donnent l'équivalent de ce qu'ils prendront. En conséquence chaque piastre qu'ils placeront dans la contrée sera employée pour nourrir et vêtir les journaliers qu'ils emploieront, et, en sus, pour chaque piastre en valeur qu'ils donneront à leurs terres, ils en donneront autant à celles qui nous appartiennent.

Nous ne devons pas oublier que la fièvre de l'or a déjà existé dans d'autres pays. Ce n'est pas aujourd'hui la première fois qu'on découvre de l'or. Nous savons que la distance donne du charme à la vue, et le mystère qui enveloppe le Yukon donne de la valeur aux terres. Mais qu'est-il arrivé en Californie et en Australie? Nous savons que ces régions minières ont été épuisées. Dans les districts les plus riches de la Californie, la fièvre de l'or n'a jamais duré plus de trois ans, et il n'y a jamais eu une année durant laquelle les parties les plus riches du pays aient produit plus de $75,000,000.

Ensuite, en Californie, où les hommes pouvaient presque vivre sans abri, où il leur était comparativement facile de se procurer des provisions, nous savons quelles misères et quelles fatigues ils ont eu à endurer, et dans quel court espace de temps cette excitation s'est calmée.

Cependant, nous avons certaines informations précises sur la région du Yukon. Mais il y a quelques jours il y a eu à Montréal une réunion des ingénieurs des mines, à laquelle deux ingénieurs du Yukon assistaient, et ils ont dit ce qu'ils savaient de cette contrée et quelle était leur opinion sur ces richesses. Voici ce que ces messieurs ont dit, d'après la *Gazette* de Montréal :

Nous avons entendu dire des choses intéressantes au sujet du Klondike à l'assemblée tenue hier soir. M. C. J. Christie et M. Fred. Hyde, deux mineurs de profession, qui ont été longtemps dans les régions aurifères du Yukon, ont été présentés à l'assemblée avec l'espoir que leurs observations auraient de l'intérêt surtout dans un temps où ces régions sont le sujet de toutes les conversations.

L'opinion émise par ces messieurs d'expérience, au sujet des encouragements qu'offre le Klondike, n'était pas tout à fait d'accord avec ce qu'on en a appris, non seulement par les journaux, mais par des gens censés être dignes de confiance.

M. FITZPATRICK.

Par exemple, M. Christie, après avoir parlé en termes généraux de l'état de choses qui existe au Klondike, a dit que dans les circonstances actuelles, il y avait bien trop de monde dans ce territoire, et que les gens qui, sous le rapport physique et intellectuel, ne pouvaient supporter les misères de la vie de pionnier, ne devaient pas entreprendre ce voyage. M. Christie a parlé de ce qu'il a vu lui-même à Dawson, et dans les régions aurifères, et il a déclaré, en s'appuyant sur ses observations personnelles, que bien des rapports merveilleux qui nous arrivaient au sujet de la découverte de l'or, étaient très exagérés.

Il y a deux aspects à la question de la valeur des terres. Il y a les histoires fabuleuses racontées par les gens qui ont travaillé dans le Yukon et dont nous n'avons jamais pu constater la vérité ; et il y a les rapports de ces hommes dignes de confiance, qui arrivent de ces régions et qui nous disent que ces histoires sont très exagérées.

M. MILLS : Lisez tout ce qu'il a dit.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il dit qu'il a pénétré dans cette région par le sentier Skagnay. C'est le sentier que les honorables chefs de la gauche veulent nous faire adopter. Et il ajoute :

Il y a dans ce sentier des obstacles, il y a des crevasses et des trous dans lesquels les chevaux de somme se trouvaient arrêtés, et il avait vu souvent chevaux et bagages disparaître dans la vase. Il sait que trois mille chevaux ont péri à cet endroit, et sur ce nombre il en a fourni 30.

M. MILLS : Ne dit-il pas que, à son avis, c'est un pays merveilleux?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Non, mais il dit que nous ne devons pas ajouter foi à tout ce qu'on raconte. D'après lui, il y a deux versions, de sorte que quand le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a déclaré en parlant sur l'adresse en réponse au discours du trône, que c'était un immense coup de dé, il a dit la vérité en ce qui concerne Mackenzie et Mann. Ils construisent le chemin et prennent tous les risques. Pour se rembourser—et n'oubliez pas qu'ils vont dépenser quatre ou cinq millions de piastres—il leur faudra trouver cette somme dans les terres aurifères, si elles contiennent de l'or. Sinon, ils ne se rembourseront pas.

On nous reproche ensuite que nous n'avons pas demandé de soumissions. Il est probable que je vais être suivi par un homme qui est dans cette Chambre depuis bien plus longtemps que moi, et qui est bien renseigné sur les entreprises et les soumissions, mais je lui demanderai de nous dire : où dans le pays la construction d'un chemin de fer a-t-elle jamais été adjugée sur soumissions? Un des mes honorables amis a posé cette question, il y a une couple de jours, et je n'ai pas encore entendu la réponse.

Permettez-moi de donner à mon honorables ami ce petit renseignement. Dans l'acte relatif aux travaux publics, il est prescrit que les entreprises publiques au Canada seront adjugées sur soumisssion, mais s il est important d'agir promptement, on peut se dispenser des soumissions. De sorte qu'en vertu de cet acte, qui est le seul qui prescrit que des soumissions seront demandées, il y a des cas où l'on peut s'en dispenser.

Quel est l'usage suivi au sujet de la construction des chemins de fer? Il est d'usage de constituer les compagnies de chemins de fer en corporations, de leur accorder une charte en vertu de laquelle elles ont le droit de construire leurs voies ferrées d'un point à un autre, et de leur accorder presque invariablement de l'aide en terres et en argent.

Qu'avons-nous fait dans le présent cas? Nous autorisons cette compagnie à construire ce chemin de fer, et pour lui venir en aide nous lui donnons tant d'acres de terre.

Dans le cas du chemin de fer canadien du Pacifique, les membres de la gauche ont agi de la même manière que le présent gouvernement. Ils passèrent un contrat, sans demander de soumissions, comme dans le présent cas, et une fois le contrat passé ils présentèrent un bill, exactement comme nous le faisons; aux fins d'organiser une compagnie et de lui permettre de construire le chemin de fer et de se charger de l'exécution de l'entreprise.

Mais si vous demandez des soumissions pour l'exécution d'une entreprise publique, qu'êtes-vous obligé de faire? Pour bien se comprendre de part et d'autre, les soumissionnaires doivent recevoir des informations sur la nature des travaux. Quelles informations d'une utilité quelconque pouvions-nous donner dans le présent cas? Les soumissionnaires auraient voulu savoir ce que nous voulions donner; et en apprenant que nous concédions des terres, ils auraient demandé si ces terres avaient été arpentées, ou exploitées, et quelles données nous avions sur leur valeur, et nous aurions pu répondre seulement que nous n'avions aucune donnée et que nous ne pouvions rien leur dire.

Les honorables chefs de la gauche, depuis des semaines, parlent de l'extravagance de ce marché et engagent leurs amis à droite et à gauche de protester contre ce contrat, et nul doute qu'ils en ont appelé à ceux à qui ils peuvent facilement s'adresser—et certainement, en ce qui concerne les entrepreneurs, leur expérience les met à même de les voir sans trop de difficulté—et ils ont cherché à obtenir une offre pour construire le chemin, mais jusqu'à présent ils n'ont pas réussi.

Nous avons entendu parler de M. Hamilton Smith. Son nom a été mentionné ici plusieurs fois, et je désire dire quelques mots au sujet de son offre. Il me semble que son importance a été considérablement exagérée, et je désire attirer l'attention de la Chambre sur un fait qui a été négligé. Dans son offre du 14 février 1898, M. Hamilton Smith, en parlant des pourparlers, disait:

La réponse que je reçus fut que le gouvernement aurait peut-être préféré la route de Stikine-Teslin. Je répondis que d'après la connaissance que j'avais du pays, j'étais absolument convaincu qu'au point de vue commercial la route Stikine n'avait aucune valeur relle, et qu'aucun capitaliste ne consentirait à risquer un penny sur cette ligne. J'ajouterai cependant que si le gouvernement consentait à donner une aide suffisante, nous nous déciderions à construire cette ligne, dégageant cependant notre responsabilité touchant sa valeur après sa construction.

Les honorables chefs de la gauche ont reproché au gouvernement de ne pas avoir donné à M. Smith le droit de construire le chemin Stikine-Teslin, bien que M. Smith ait dit qu'il n'avait aucune valeur et qu'aucun capitaliste ne voudrait y risquer un penny. Si M. Smith avait cette opinion du chemin, je dis qu'aucun gouvernement n'aurait voulu avoir affaire à lui. S'il était convaincu que pas un homme ne voudrait risquer un penny sur cette ligne, et que si le gouvernement voulait le chemin il serait obligé de le construire lui-même, nous pouvions facilement nous dispenser de ses services. M. Smith nous a dit que ce chemin avait si peu de valeur qu'aucun capitaliste ne voudrait y risquer une piastre, mais que si nous voulions absolument l'avoir, nous l'aurions pour le prix qu'il offrait, c'est-à-dire qu'il le construirait pour nous et qu'il l'abandonnerait ensuite, et que nous en ferions ce que bon nous semblerait, ou bien, vous le construirez vous-même, et quand vous l'aurez construit, vous en ferez ce que vous voudrez.

Mais vous avez entendu parler de l'immense fortune que ces messieurs vont réaliser, non seulement au moyen des terres qu'ils possèderont, mais par l'exploitation du chemin.

C'est ce que les députés de la gauche nous disent, et ils ajoutent que M. Hamilton Smith est un homme avec lequel le gouvernement aurait dû être heureux de traiter, que les ministres auraient dû courir après M. Hamilton Smith et lui demander de bien vouloir faire l'honneur au Canada de construire ce chemin. M. Hamilton Smith doit être un grand capitaliste et nul doute, il connait tout ce qui a trait à cette région et à ses richesses. Que dit-il de ce chemin quand il sera construit? Il nous dit: Je construirai le chemin pour vous si vous me donnez une aide suffisante,

Mais je dégage toute responsabilité touchant sa valeur quand il sera construit.

Cela n'est pas d'accord avec l'information des honorables chefs de la gauche. M. Hamilton Smith dit que le chemin n'a aucune valeur, ils prétendent que c'est une mine d'or. Ils auraient mieux fait de s'entendre avec M. Hamilton Smith avant de nous parler de lui.

Ainsi que je l'ai dit, il y a un instant, je ne parlerai pas du contrat, car nous aurons à nous en occuper en comité. Mais je voudrais attirer l'attention sur le rapport de M. Ogilvie fait en 1887, lequel dit qu'à cette époque la Compagnie commerciale de l'Alaska faisait le trafic en haut du Yukon. Cette compagnie avait alors supplanté la Compagnie de la Baie d'Hudson sur ce marché. M. Ogilvie nous dit en 1891, que la Compagnie Américaine de Transport, ayant son siège d'affaires à Chicago, et son centre distributeur à Cudahy, avait accaparé le commerce de cette région.

Les honorables chefs de la gauche étaient au pouvoir en 1887, ils savaient que ces compagnies américaines s'étaient emparées du commerce de cette région et qu'elles le dirigeaient, qu'elles y expédiaient des marchandises américaines à l'exclusion des produits canadiens. Mais ils n'ont jamais rien fait dans le but de développer les richesses de cette région et d'y attirer les produits du Canada. Ils n'ont jamais rien fait, sauf en 1894, quand ils reçurent de cette région $3,000 pour droits de douane. Mais, après avoir laissé écouler sept années depuis le rapport de M. Ogilvie, ils nous disent cependant que nous ne pouvons pas faire autre chose que d'attendre M. Hamilton Smith pour construire ce chemin.

Cela ne doit pas être toléré. Il est temps que cela cesse, quand il est nécessaire de faire quelque chose. Nous avons fait ce quelque chose pour empêcher les Américains d'aller accaparer le commerce de cette région. Nous avons fait ce quelque chose qui nous permettra de constater ce qu'il y a dans cette contrée et quelles sont ses richesses. Nous avons fait ce quelque chose qui assurera à la population canadienne une part dans le développement de cette région, parce qu'elle pourra fournir les provisions et les choses nécessaires pour permettre aux habitants de cette contrée de poursuivre leurs opérations.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : M. l'Orateur, c'est avec plaisir que j'ai écouté ce soir le solliciteur général (M. Fitzpatrick). J'ai attendu avec patience pour satisfaire ma curiosité sur ce point-ci. Je désire savoir si le solliciteur général du Canada a eu à s'occuper du contrat qui est soumis à l'approbation du parlement. J'étais convaincu, d'après le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), que, dans une certaine mesure, il avait exonéré son département de la responsabilité d'avoir été consulté au sujet d'une clause ou d'une ligne de ce contrat ; et j'ai attendu, avec un certain intérêt, pour savoir si le ministère de la Justice avait jamais été consulté au sujet de ce document étonnant—car jamais un document aussi défectueux, aussi humiliant que ce contrat Mann et Mackenzie, en ce qui concerne le gouvernement qui le présente—n'a émané d'un gouvernement quelconque, soit d'une province canadienne, soit du Canada lui-même, ni d'aucun pays dont je connais l'histoire.

Tout intéressant qu'ait été le discours du solliciteur général, on ne me reprochera pas d'exagérer en disant qu'il s'est moins occupé du contrat que des questions historiques et diplomatiques qui ne touchent qu'incidemment à la question.

Sur le droit international que l'honorable député a expliqué, on peut prendre diverses attitudes. Mais en arrivant à la question très importante pour le Canada, relative aux termes du contrat, il a senti que le terrain était glissant. Je dois dire en toute justice pour lui qu'il a compris la difficulté de sa position, et qu'il a éludé la question en disant que les détails du contrat seront discutés plus tard. Je lui repondrai que, dans l'opinion des hommes d'affaires du pays, il aurait mieux valu que les détails du contrat eussent été examinés auparavant, il aurait mieux valu que le gouvernement se procurât l'avis de ses conseillers au sujet de ce contrat.

Examinons cette question, car elle est pratique, et elle nous frappe dès le commencement. J'ai dit ce soir que c'est une supposition, mais une supposition raisonnable, que le ministre des Chemins de fer et Canaux et son département ne savaient rien de ce contrat avant que le gouvernement eût pris sa décision à ce sujet. Naturellement, si je fais erreur le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui est présent, me corrigera, mais je dis qu'il n'y a pas dans le ministère des Chemins de fer et Canaux, et qu'on n'en a pas obtenu, de rapport ou avis relativement aux termes ou à la rédaction de ces différentes clauses du contrat Mann et Mackenzie. Et nous payons à un expert en génie civil $6,000 par année pour qu'il donne son avis au ministre des Chemins de fer et Canaux sur cette question et sur d'autres de la même nature.

Je dirai, en présence du ministre de l'Intérieur, qui me corrigera lui aussi si je me trompe, que tandis que nous avons dans son ministère des fonctionnaires grassement rémunérés—par exemple, M. Dawson, qui est connu dans tout le pays, et connu parmi les savants de l'Empire britannique—nous n'avons pas eu l'avantage d'avoir l'opinion de ces experts en questions minières sur une seule clause du contrat ou sur le contrat en général. Et ce soir, il est évident, après le discours du solliciteur général, que non seulement le ministère de la Justice a été ignoré quand ce contrat a été préparé, mais le solliciteur général lui-même l'a été tellement qu'il est incapable de discuter le contrat ou de le justifier, ou d'en débattre les différentes clauses, mais il s'en exempte en reculant l'heure des explications jusqu'à ce que nous soyons en comité.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Permettez-moi de demander à l'honorable député si l'attitude que j'ai prise n'est pas conforme aux règlements, que lors de la deuxième lecture du bill son principe seul doit être discuté ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je veux être franc avec l'honorable solliciteur général. C'est la règle, mais le principe du bill est la route toute canadienne, le principe de ce bill concerne l'exploitation d'un chemin de fer, le principe de ce bill, s'il en a un, porte sur le choix des terres appartenant au peuple canadien, et au sujet de tous ces principes, l'honorable solliciteur général dit : Le gouvernement vous donnera des informations sur la législation qu'il présente à la Chambre après que vous aurez voté en aveugles pour la deuxième lecture. Le gouvernement s'est bien donné garde de nous donner le projet d'un des amendements que nous l'avons forcé de dire qu'il présentera à propos de ces parties essentielles du bill. Quand ils ont constaté, après plusieurs jours, que leur position était si facile qu'ils ne pouvaient plus s'y tenir, les ministres nous ont dit : Nous changerons tout cela, si seulement vous voulez laissez adopter le bill en deuxième délibération. Ils viendront à céder, ainsi que quelques députés l'ont dit.

Mais ici, se rattachant à ces particularités essentielles du bill, vient l'aveu du solliciteur général et il a agi avec sagesse en le faisant, que connaissant si peu de chose à ce sujet, n'ayant jamais été consulté, il est incapable de discuter les termes du contrat, jusqu'à ce qu'ils aient été mis devant la Chambre.

Ensuite, qu'avons-nous ici si ce n'est l'assertion que Mackenzie et Mann vont courir de grands risques, des risques que personne autre ne voudrait courir, et que nous leur donnons une vaste étendue de terre, qui peut valoir des centaines de millions ou ne pas valoir un sou ; et les termes du contrat ont été examinés avec tant de précipitation, que le peuple et le parlement du Canada ne sauront rien de positif jusqu'à ce que le parlement ait décidé de transférer à MM. Mackenzie et Mann cette énorme étendue de terres aurifères s'ils veulent construire ce chemin de fer, les conditions devant être examinées et discutées plus tard.

Jamais une proposition de cette nature n'a été faite dans cette Chambre, certainement depuis que j'y siège, et il me reste encore à entendre parler d'une proposition tendant à construire un chemin de fer qui ait jamais été présenté avec aussi peu d'explication.

M. l'Orateur, j'ai suivi avec attention le discours de l'honorable solliciteur général, et je dois dire que c'est une chose alarmante de voir des ministres supposer qu'ils ont assez la confiance de la Chambre pour se présenter avec une proposition comme celle-là, comportant des questions techniques, des problèmes de droits difficiles à résoudre, des questions importantes de droit international, et dire cependant qu'ils n'ont pas étudié ces questions, qu'ils ont leur opinion personnelle sur ces questions, et, ainsi que je l'établirai, les ministres se contredisent les uns les autres aussi vite qu'ils parlent, et il est vrai qu'ils n'ont pas parlé très souvent sur le sujet.

Je dis qu'il est extraordinaire qu'ils viennent nous dire que, en ce qui concerne ce sujet d'un intérêt immense, ils ne peuvent pas nous donner ce que nous sommes en droit de demander, même s'ils n'ont pas exigé l'opinion des experts qui sont à l'emploi du gouvernement ; et si vous ajoutez à cela le mystère de toute l'affaire, la mauvaise humeur, la violence de ces messieurs, quand le nom de M. Hamilton Smith est mentionné, ou celui de tout autre homme qui aimerait à donner au Canada davantage pour l'argent et faire casser ce marché secret, ce marché fait dans l'ombre, ce marché conclu sans les conseils d'un jurisconsulte, sans les avis d'un expert—je dis que la situation est embrouillée.

Dans une autre occasion, durant cette session, j'ai commencé mes observations, et je n'en retire aucune, en disant que je ne porterais pas contre le gouvernement d'accusations de corruption, ou d'avoir tenu une conduite abominable, sur de simples soupçons, et que j'attendrais des preuves.

Eh bien ! je puis ne pas posséder de preuve qui justifie une accusasion positive et directe de corruption, mais je dois dire ici, en termes formels, que je ne vois pas d'autre alternative que d'accuser le gouvernement de la plus monstrueuse ignorance, et d'une négligence équivalant à un crime. S'il ne s'est pas rendu coupable de corruption, intentionnellement, s'il n'a pas trempé dans l'exécution d'une immense entreprise véreuse, s'il n'essaie pas d'exécuter cette entreprise maintenant, son ignorance est telle, qu'elle est presque criminelle. Et je crois pouvoir, avant de terminer mes observations, démontrer que je suis en état de contraindre ces membres à choisir entre les deux propositions du dilemme.

Le solliciteur général, dont je dois d'abord m'occuper, a essayé de railler le chef de l'opposition à propos d'un prétendu changement de principe ou d'opinion. Les membres de la droite, dans la position difficile où ils se trouvent, se sont empressés de mentionner l'approbation que, prétendent-ils, le chef de l'opposition aurait déjà accordée à ce projet. Eh bien ! considérant le trait lancé par le solliciteur général, je suppose que ce monsieur constitue une autorité en matière de changement de principe. Je suppose qu'il n'est personne ici qui soit allé plus loin que le solliciteur général dans la voie consistant à tenir une ligne de conduite contraire à celle qu'il s'était engagé à suivre.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je nie cette assertion. Finissons-en tout de suite avec cela. Lorsque cette assertion a été faite à la dernière session, j'ai déclaré que celui à qui j'avais fait cette promesse était plus en état que tout autre de juger si je l'avais remplie. J'ai fait cette déclaration publiquement, et je défie les membres de la gauche de démontrer qu'elle n'a jamais été exécutée ou remplie.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Si l'honorable Solliciteur général allait plus loin et disait ce que fût la promesse, puis ce qu'il a fait, je n'aurais pas besoin d'en dire davantage. Je ne désire pas représenter la conduite de l'honorable député sous un faux jour.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : C'est ce que vous faites à présent.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Mais j'appuie ma critique sur les remarques faites par l'honorable monsieur lui-même, et s'il veut bien nous dire ce qu'était la promesse et ce qu'il a fait, je n'ajouterai pas un mot.

Voyons si ce monsieur est loyal. D'abord, lorsque le chef de l'opposition a donné son opinion sur le sujet, il n'avait, pas plus que le solliciteur général, ce contrat par-devers lui ; pas plus que le solliciteur général il n'a jamais songé que les collègues de ce dernier s'engageraient au sujet d'une affaire aussi grave que celle-ci, sans une entente ou un arrangement digne de confiance avec ceux qui avaient le pouvoir de contrecarrer et d'anéantir le projet tout entier, bon ou mauvais. Il est arrivé bien des choses et il s'est produit bien des explications ici qui permettraient à ceux qui se seraient formés une certaine opinion au début, de la changer et de mériter d'être félicités pour cela. Si je me rappelle bien, le chef de l'opposition, à l'époque dont parle le solliciteur général, a insisté beaucoup pour que la construction du chemin de fer fût poussée vigoureusement à titre d'entreprise du gouvernement ; mais certainement nul de ceux qui ont entendu le chef de l'opposition disséquer les termes du contrat, y compris le solliciteur général lui-même, serait assez insensé pour prétendre que, s'il eût eu les renseignements qu'il possédait lorsqu'il fit son discours, il eût été possible qu'il nourrît un seul instant l'opinion à laquelle le solliciteur général a fait allusion. Ces renseignements étaient de nature à lui faire adopter, à lui et à un grand nombre de membres de la gauche, ainsi qu'à tout le monde en dehors de cette Chambre, une seule opinion, savoir : que cette proposition extraordinaire devait être condamnée.

L'honorable ministre parle ensuite de la conduite du Sénat américain, en la représentant comme le produit de l'instigation de l'opposition.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : C'était le cas de l'opposition, il y a quelques années, et l'honorable député qui dit " écoutez ! écoutez ! " sait que cela est exact. L'opposition, pendant nombre d'années, en cette Chambre et au dehors, a adopté une ligne de conduite, comme on l'a exposé déjà, de nature à faire croire à tous ceux qui se tiennent au courant des affaires canadiennes, que du moment que les membres de la Chambre occuperaient les banquettes ministérielles, on verrait combler tous les désirs que nourrissaient beaucoup de citoyens américains, de retirer certains avantages du Canada aux dépens de celui-ci. Les honorables députés se sont montrés maintes fois prêts à nous compromettre ou à accorder certaines concessions à nos dépens. Le discours de Saint-Thomas et l'interview de Chicago auraient dû empêcher le solliciteur général de faire une déclaration si imprudente, à moins qu'en faisant allusion à l'opposition, il n'ait voulu parler de l'opposition libérale de ces années dernières. J'ai quelque raison toute fois de reprocher au solliciteur général, la façon dont il traite une question, dans le développement de laquelle il aurait dû apporter plus de bonne foi. Il fallait que l'honorable député fût bien à bout d'argument pour que, parlant au nom du gouvernement canadien, et citant les autorités en droit international, il se permit de nous en donner une interprétation

aussi peu exacte que celle qu'il nous a donnée en discutant le traité de 1871, ainsi que les droits des propriétaires des eaux supérieures d'une rivière, relativement à la navigation de cette rivière en aval, lorsqu'elle coule en passant à travers un autre pays, vers le pays auquel appartient la partie supérieure de la rivière. L'honorable député nous a cité Wheaton. Celui-ci, cela va sans dire, est une autorité américaine. Il a cité encore Phillimore, et je dois dire qu'il m'a paru avoir très mal exposé l'opinion de ce dernier, car dans cet exposé il nous a donné à entendre que Phillimore et Wheaton étaient d'accord, et tout le monde sait que Phillimore est une grande autorité en droit international. Rendons-nous donc un compte exact du passage cité par l'honorable député, et cela nous fera mieux comprendre à quelle extrémité désespérée il est réduit. Il a cité le chapitre 5, paragraphe 107, et cette citation se rapporte à Wheaton, à l'endroit où il expose l'opinion bien connue des auteurs de droit international aux Etats-Unis, outre quelques autorités sur le continent européen.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Phillimore est-il un auteur américain ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'ai dit que cette manière de voir était propre aux écrivains des Etats-Unis et à quelques écrivains du continent européen, qui s'accordent avec eux, mais qu'elle était entièrement et absolument opposée à celle des auteurs de droit international en Angleterre.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Sauf une seule exception, c'est-à-dire Hall.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député n'a pas cité Hall, mais je vais le faire. Hall est une autorité incontestable en matière de droit international, et il est cité à toutes les assemblées importantes de jurisconsultes versés dans le droit international. C'est le passage auquel l'honorable député a fait allusion, mais dont il n'a pas donné lecture, et cette circonstance m'oblige à donner lecture de la conclusion, au moins. L'honorable député a fait allusion à la prétention, et non à l'opinion de Phillimore :

> On a prétendu que le principe de cette loi n'a pas été greffé sur le droit international, et c'est une maxime de cette loi que l'océan est ouvert à tout le genre humain, et que les rivières le sont à tous les riverains.

Après avoir dit que c'était là la prétention, à la fin du paragraphe auquel l'honorable député a fait allusion, voici ce que Phillimore nous dit :

> Car la raison de la chose et l'opinion des autres jurisconsultes, parlant d'une façon générale, semblent s'accorder à dire que le droit ne peut être que ce que Vattel et autres écrivains appellent imparfait, et que l'Etat à travers le domaine duquel le passage doit s'effectuer doit être le seul juge de la question de savoir si oui ou non il est dommageable de sa nature.

Entre Vattel, Phillimore et Hall, et les conseillers de la Couronne en Angleterre, il n'existe aucune divergence d'opinion à l'égard de cette proposition.

Le croirait-on ? les ministres en sont rendus à ce point que le plus habile de leurs collègues, leur représentant dans les questions légales, a cru nécessaire de citer ce paragraphe de Phillimore à l'appuie de la doctrine des Etats-Unis, dont Wheaton fait l'exposé, tandis que réellement l'opinion de Phillimore est aux antipodes de celle de Wheaton.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Quant à Hall, il n'est pas nécessaire de rappeler la position éminente qu'il occupe à titre d'écrivain, ni les missions qui lui ont été confiées à différentes reprises par le gouvernement impérial.

Au sujet de la prétention même de Wheaton, relativement au fleuve Saint-Laurent et à la prétention du gouvernement des Etats-Unis au sujet de ce fleuve et du Mississippi, question traitée par Hall, à la fin d'une longue étude, il dit :

> En outre l'Angleterre a toujours catégoriquement refusé de concéder la navigation du Saint-Laurent aux Etats-Unis à titre de droit, et un différend qui a existé nombre d'années à ce sujet ne s'est terminé qu'en 1854, par un traité qui concédait le navigatiion de ce fleuve à titre de privilège révocable, et comme partie d'un marché où l'on se faisait d'autres concessions mutuelles.

Citons encore Hall, que je m'efforce d'abréger pour ne pas être trop long. A la page 139 il dit :

> Et l'on peut dire sans hésitation que d'après le droit international un Etat peut fermer ses rivières à volonté, qu'il peut taxer ou réglementer le transit sur ces rivières comme il l'entend, et que, bien qu'il fût aussi criminel dans un sens moral qu'il serait insensé en thèse générale de se servir de ces pouvoirs sans besoin ou d'une façon arbitraire, il est moralement aussi bien que légalement facultatif de les conserver, de façon à être en mesure, quand la chose est nécessaire, d'exercer une pression au moyen de ces pouvoirs, ou afin d'avoir quelque chose à échanger contre les concessions d'un autre puissance.

Ce n'est pas là précisément la citation de Hall que je désire faire, mais comme je suis passablement au fait des opinions de Hall, je puis bien dire ici que le Canada n'a rien à gagner à adopter une attitude que nul officier impérial et nulle autorité en Angleterre n'ont encore prise. Hall convient qu'au point de vue du droit strict, sous le traité de Saint-Pétersbourg de 1825, ou sous le traité de 1871, il nous serait impossible de nous servir des rivières Yukon et Stikine. Voilà une doctrine inattaquable et que nul ne contredit aujourd'hui en Angleterre. Voici ce qu'il y a d'embarrassant. Lorsque nous leur disons : "Vous êtes liés par telle ou telle autorité des Etats-Unis," ils répliquent : "Vous êtes liés par telle ou telle autorité anglaise." L'embarras ici est évident, mais à tout événement, il nous importe davantage de savoir ce que le Sénat des Etats-Unis pense en 1898, plutôt que ce que Jefferson pensait il y a nombre d'années. C'est avec le Sénat des Etats-Unis d'aujourd'hui que nous avons à traiter, et non pas avec Jefferson d'autrefois. Je le demande à l'honorable député (M. Fitzpatrick) : où a-t-il appris qu'il avait transpiré quelque chose de nouveau à Paris, lorsque sir Charles Russell exposa pour la première fois, si j'ai bien saisi le sens des paroles du Solliciteur général, qu'il y avait une distinction à établir entre la lisière de côte de l'Alaska et la frontière s'étendant jusqu'à l'océan Arctique, sur la côte du Nord-Ouest. Je puis dire à l'honorable député—car je suppose qu'il n'a pas étudié attentivement la question—que relativement à cette question, l'Angleterre, représentée par sir Charles Russell et par sir Richard Webster, le procureur général et l'ex-procureur général, tous s'accordent à dire que le traité de 1825, dans la mesure qu'il nous donnait des droits à la navigation des rivières coulant à travers la lisière ou bordure de la côte, ne nous donnait aucun autre droit relativement à la navigation. Cela se rapportait aux rivières situées au sud des îles Aléoutiennes et de la mer de Behring, comprises dans cette partie s'étendant au sud du mont Saint-Elie. Il n'y eût pas de difficulté entre les deux grandes puissances au sujet de l'interpré-

tation qu'elles donnèrent là et alors aux traités, savoir : que nous possédions en vertu du traité de 1825 tous les droits attachés à la navigation des rivières situées au-dessus de cette lisière ou au-dessus du mont Saint-Elie. Il existait une bonne raison pour cela, car je crois pouvoir dire sûrement que le fleuve Yukon n'a été découvert que dix ans après le traité de 1825.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Oh ! non.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je puis avoir tort, mais je crois avoir raison.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il existait un lever du fleuve dès 1815.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je puis dire que Campbell, l'un des employés de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, a prétendu avoir été le premier explorateur ou découvreur du fleuve Yukon quelques années (dix ans, je crois), après le traité de 1825. L'honorable député (M. Fitzpatrick) comprendra, dans tous les cas, qu'à cette époque, cette région, généralement parlant, était une terre inconnue.

Le très honorable premier ministre a faît une assertion un peu grave aujourd'hui, et comme je crois qu'il parlait sous l'effet de l'excitation du moment, j'espère qu'il la rétractera, afin qu'elle ne passe pas dans les archives avec de l'autorité. Le très honorable ministre a dit que Dyea avait été en possession du gouvernement russe depuis un temps immémorial, et qu'il avait été en possession du gouvernement américain depuis 1867. J'ai examiné la question, non pas tant au sujet de la frontière de l'Alaska, qu'au sujet des fontières qui ont existé entre l'Angleterre et la Russie, et je sais que, bien que les deux nations, par leurs découvreurs, leurs aventuriers et leurs chasseurs, aient visité par hasard, différentes parties de cet énorme territoire, jusqu'en 1825, je dis sans crainte d'être contredit qu'il serait ridicule de prétendre qu'il y avait eu de la part de la Russie occupation d'un endroit comme Dyea, vu que Dyea fût un endroit possédant un nom ou une notoriété quelconque. Je répète donc que lorsque le très honorable ministre dit que cet endroit était occupé à l'époque de la cession de l'Alaska aux Etats-Unis, j'ai trouvé qu'il parlait à la légère, et je lui demanderais d'expliquer cette déclaration, ou du moins de ne pas la répéter en cette Chambre, sans avoir à son appui quelque autorité précise. Les deux côtés de la Chambre seront d'accord pour dire qu'il ne pouvait y avoir rien de plus utile aux Etats-Unis que l'aveu du premier ministre du Canada de l'existence de cette possession immémoriale, soit par la Russie, soit par les Etats-Unis, dans la région que nous réclamons. Le ministre de l'Intérieur nous a dit, l'autre jour, que lorsque ces négociations ont eu lieu à Washington, il a vu à disposer les choses de manière à procéder à ces négociations sans nuire à nos prétentions sur Dyea ou Skaguay. Alors, comme la précaution aurait été oiseuse si ces deux endroits eussent été en possession de l'une ou l'autre de ces puissances depuis un temps immémorial !

L'honorable Solliciteur général a parlé des cas de la baie de Fortune ; mais je ne pense pas qu'il se sente fortement appuyé de ce côté. Permettez-moi de citer Hall de nouveau, car cet auteur s'est occupé beaucoup de ces intéressantes questions, et ses déductions de ces cas-ci ne sont pas absolument les mêmes que celles du solliciteur général. Hall examine la prétention extraordinaire émise par les Etats-Unis, à laquelle le gouvernement anglais a résisté longtemps, et qu'on a réglée en définitive par le paiement d'une somme d'argent. Après avoir fait l'exposé de toute la réclamation et avoir constaté le paiement qui en fut fait, Hall, en sa qualité d'écrivain en droit international, plus fort que lord Salisbury lui-même—comme l'admettra, j'en suis sûr, le solliciteur général—dit :

Il ne peut y avoir de doute qu'on ne pouvait pas demander plus que l'exemption, pour les Américains, d'être assujétis aux lois ou règlements ou les atteignant seuls, ou décrétés pour les placer dans une position désavantageuse.

Il fait précéder cela de ceci :

Que le gouvernement américain ait fait la réclamation, la chose est à peine compréhensible.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Mais elle a été payée !

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Loyal comme je le suis à l'Empire anglais, je regretterais d'avouer que chaque fois que l'Angleterre a fait des concessions à ceux qui les lui demandaient, ce fut toujours en sacrifiant les principes du droit international. A l'appui de cette opinion, je puis invoquer le témoignage du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et de l'honorable Edward Blake, qui en plus d'une occasion ont déclaré que l'Angleterre avait concédé même aux Etats-Unis ce que ceux-ci n'avaient pas le droit de demander, et que ces concessions avaient été faites aux dépens du Canada dans une ou deux occasions mémorables. L'honorable Solliciteur général verra que la décision de la baie de Fortune ne règle rien, vu les faits, savoir : qu'au lieu d'agir dans le sens d'affirmer les règlements municipaux—car ce furent des règlements municipaux qui furent violés par les pêcheurs américains—l'Angleterre s'occupait d'une réclamation basée sur le fait que des pêcheurs américains avaient été victimes de grandes violences de la part de sujets anglais dans la baie de Fortune.

L'honorable Solliciteur général secoue la tête.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Oui, j'ai le texte ici.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je connais le texte. J'ai examiné ce cas maintes fois, et je puis dire au Solliciteur général que les dommages payés se rapportaient au poisson perdu, au poisson qui aurait été pris, n'eût été la violence de la populace, laquelle coupa les rets et jeta le poisson que les Américains avaient pris dans l'exercice, prétendaient-ils, des droits à eux conférés par le traité. Il n'y a pas de doute que les dommages furent payés, mais ils le furent à cause de la conduite de la populace, et non à cause des actes des fonctionnaires.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je comprends que mon honorable ami dit que la réclamation avait pour cause la violence. On se plaignait de deux choses : d'abord, de ce qu'on avait employé la violence ; ensuite, de ce qu'on avait, non pas employé la violence, mais empêché, malgré l'autorité du traité, les pêcheurs américains de pêcher dans certaines localités.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Ce que le Solliciteur général doit éviter en ce cas-là, c'est de lire seulement une partie de la correspondance. Et je répète à ce monsieur, que s'il considère cette correspondance dans l'ensemble, il verra, comme je le lui ai exposé, que les dommages ont été causés, nullement par les représentants de la loi ou par le gouvernement anglais, mais par la populace qui coupa les rets, jeta le poisson, et ainsi de suite. Je suis convaincu que s'il prend communication de tous les documents, il en arrivera à la conclusion à laquelle en est venu Hall, savoir: qu'il est incompréhensible, même dans ces circonstances, que les Américains aient fait la réclamation que l'Angleterre a payée. Mais à la même époque, les Américains éprouvaient du dépit d'avoir à payer $5,000,000 au Canada et à Terreneuve, et tout cela reposait peut-être sur une question d'à-propos, savoir: qu'on devait faire revenir ou garder un certain montant d'argent dans le Trésor des Etats-Unis.

Puis, je me propose de discuter un peu plus tard une autre attitude que le Solliciteur général n'était nullement justifiable de prendre, à mon avis, c'est-à-dire que nous devons présumer que les Etats-Unis observent les traités tel qu'ils seront interprétés par nous ou par l'Angleterre. Ils les observent tel qu'ils les interprètent, ou suivant l'interprétation qu'ils croient leur appartenir. C'est ce que tout le monde sait; mais nul ne sait mieux que le Solliciteur général que la plus grande difficulté consiste précisément à obtenir l'accord des esprits sur l'interprétation à donner à un traité; et nul pays n'offre plus de difficultés à cet égard que les Etats-Unis d'Amérique. Tout en pouvant nous joindre à la droite pour exprimer, à titre de politesse, la croyance que les Américains observent les traités, c'est autre chose que de risquer de l'argent, et beaucoup d'argent, sur cette croyance.

Nous possédons la meilleure preuve même—il ne peut s'en trouver de plus forte pour nous mettre sur nos gardes au sujet de l'observance des traités—relativement à la manière dont les Etats-Unis essaieront d'obtenir un avantage sur le Canada, chaque fois qu'il leur sera possible de le faire. Je suis en état de vous démontrer, je crois, M. l'Orateur, qu'ils ont commencé, il y a quelques mois, au sujet de cette côte du Pacifique même, à nous créer des embarras autant qu'ils l'ont pu, afin de fournir des avantages à leurs propres citoyens sur les citoyens du Canada, dans la concurrence existant pour obtenir le commerce du Yukon. Il faudrait être aveugle pour ne pas voir le but qu'ils se proposent; et étant donné que ce but existe, j'établirai, sans manquer de fidélité aux intérêts du Canada, et sans faire aucun aveu contre nos droits, dans la limite du pouvoir où je puis en faire, que les Etats-Unis n'ont jamais eu de meilleure occasion qu'aujourd'hui de nous embarrasser, de nous harasser et de nous ennuyer, tout comme ils l'ont fait dans une grande mesure et pendant des années, pour atteindre leur but—non pas en méconnaissant les traités, mais en violant les principes de droit les plus clairs qui aient jamais été écrits ou énoncés, et en causant, sans motif aucun, pour des millions de dollars de dommages aux citoyens du Canada et aux sujets anglais, lesquels n'ont pas été payés.

En présence de ces faits, c'est, à mon avis, le suprême de la folie que de se disposer à dépenser un fort montant des deniers du Canada, alors que, peut-être, par un acte momentané, ou, si vous le préférez, un caprice du moment, ou l'état du sentiment aux Etats-Unis, cette dépense peut être rendue inutile ou inefficace. Il devient nécessaire, maintenant plus que jamais, que nous établissions tous nos grands projets nationaux, de développement sur des bases de nature à empêcher les Etats-Unis de pouvoir, directement ou indirectement, intervenir pour nous entraver ou nous embarrasser, si ce n'est par la guerre. Et j'ai pleine confiance, M. l'Orateur, que tel est le sentiment qui pénètre les cœurs, non seulement de la majorité des Canadiens du pays, mais des membres des deux côtés de la chambre.

Nous avons tâché d'être en bons termes sous tous rapports avec les Etats-Unis, pendant nombre d'années. Les deux partis en cette Chambre ont proclamé, du moins, que c'était leur désir de lier les relations les plus amicales avec les Etats-Unis. Il ne conviendrait pas que nous ajoutions maintenant au danger ou à l'excitation du moment qui doit continuer à les tenir à l'écart; mais certainement notre propre dignité et nos droits de sujets anglais exigent que nous, qui parlons sur ce sujet, nous proclamions en toute occasion, et jamais plus que maintenant, notre entière indépendance des Etats-Unis, de leurs menaces ou de leurs actes. Il me semble oiseux, relativement aux choses qui se produisent, vu la nature malheureuse de ces choses, que nous délibérions un instant au sujet d'un projet à propos duquel il est au pouvoir des Etats-Unis de nous créer des obstacles et de nous ennuyer à tous les degrés.

L'honorable député a aussi parlé du contrat; et ce contrat, qui fait le sujet même du présent débat, a fort peu été l'objet de sa considération.

Il est possible que le Solliciteur général ait des raisons pour n'avoir ni fait allusion aux travaux des experts de la commission des études géologiques, ni déposé sur le bureau leurs rapports pour nous servir de guide; c'est que l'honorable député n'a pas une très haute opinion de M. O'gilvie. Ce pays que le gouvernement a proclamé publiquement l'une des plus riches contrées aurifères qui aient jamais été découvertes, le Solliciteur général nous l'a dépeint comme le pays des glaces éternelles, comme une région tout à fait inconnue; et c'est dans cette région des glaces éternelles, dans cette terre inconnue, que nous avons accordé 3,750,000 acres de terre à deux pauvres individus, Mackenzie et Mann, qui se chargent de tous les risques de l'entreprise. Puis, l'honorable député nous a cité différents exemples d'entreprises publiques adjugées sans soumission. Il s'efforçait de plaider la cause du ministre de l'Intérieur ou du ministre des Chemins de fer et Canaux, responsables, l'un ou l'autre de cette entreprise. Sur lequel des deux la responsabilité retombe-t-elle? Ils sont tous deux présents. Il répugnerait au ministre des Chemins de fer et Canaux, je crois, d'assumer la responsabilité de l'entreprise, et cependant le Solliciteur général a voulu l'en rendre responsable; or, quel argument nous a-t-il apporté pour le justifier d'avoir mis au rancart le statut qui oblige de soumettre les entreprises de l'Etat à la concurrence publique, et d'avoir fermé la porte au nez de M. Hamilton Smith, l'un des financiers les plus hauts cotés dont les noms aient figuré au cours du débat? Le ministre des Travaux publics, nous dit-il, peut, en certaines circonstances, se dispenser de demander des soumissions; et cet argument, je l'admets, n'est pas dénué de toute force probante. S'il est prudent de permettre au ministre des Travaux publics.

de faire des marchés secrets et de mettre au rancart le statut relatif aux soumissions publiques, je dois dire que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne serait pas l'homme que nous savons, s'il n'était pas également prudent de lui confier ce pouvoir. L'honorable député a fait un long détour pour aller chercher cet argument à l'appui de la conduite tenue par le gouvernement, en mettant de côté la loi relative aux soumissions publiques. Il a cité l'article 13 de la loi des travaux publics, autorisant le ministre des Travaux publics,—non pas le ministre de l'Intérieur ou le ministre des Chemins de fer et Canaux—à se dispenser de soumissions en certaines circonstances. Voici ce que stipule cet article:

Le ministre demandera des soumissions, par annonces publiques, pour l'exécution de tous les travaux, sauf dans le cas d'urgence, lorsque les délais seraient préjudiciables aux intérêts publics.

L'article 10 décrète:

Nulle disposition de la présente loi n'autorisera le ministre à faire des dépenses non sanctionnées au préalable par le parlement, sauf pour les réparations et changements nécessités par les besoins du service public.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): La loi des chemins de fer décrète la même chose.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je m'occupe en ce moment du Solliciteur général. Un seul à la fois. Je l'affirme donc, le Solliciteur général était si peu renseigné sur la question, et le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) avait si peu tenu compte du ministère de la Justice, que lorsque le Solliciteur général fut forcé de prendre part au débat et reçut ordre de défendre l'entreprise le mieux possible, il n'était pas au fait de toutes les lois en vigueur, car le ministre des Chemins de fer et Canaux dût l'avertir qu'il y avait une autre loi dans les statuts, outre celle qu'il avait citée; mais cette loi, toutefois, tout bien considérée, n'autorise nullement le ministre des Chemins de fer et Canaux, ou le ministre de l'Intérieur à exercer le pouvoir en question. M. Hamilton Smith n'est pas dans les bonnes grâces du gouvernement, parce que abstraction faite de sa richesse ou de sa pauvreté, il consentait à exécuter ces travaux pour un prix moins élevé que celui de Mann et Mackenzie. Voilà tout son crime. Il a été écarté de la façon la plus violente, tout simplement parce qu'il est disposé à se charger de l'entreprise à des conditions bien plus favorables. Combien aurait-il déboursé de ses propres deniers, s'écrie le Solliciteur général? Je lui demande à mon tour: combien d'argent Mann et Mackenzie auraient-ils placé dans cette entreprise? Le Solliciteur général le sait aussi bien que moi, qu'à tout événement, que le contrat soit ratifier ou non, Mackenzie et Mann ne risqueront jamais un seul de leurs deniers.

Le seul aléa, si toutefois il y en a, sera l'énorme somme d'argent qu'en vertu des pouvoirs que leur donne ce bill, ils pourront emprunter; or, le risque et l'aléa, ce n'est pas Mann et Mackenzie qui le subiront, mais les veuves et les orphelins qui placeront leur argent dans cette entreprise, soit en Angleterre soit ailleurs. L'honorable Solliciteur général, par manière de représailles, a blâmé le parti conservateur de n'avoir rien fait depuis 1887, pour le progrès du pays. Et, ajoute-t-il, nous devrions être heureux d'avoir un gouvernement qui, au lieu de se contenter d'envoyer des employés du ministère sur les lieux avec mission de faire rapport de leurs travaux, est décidé d'agir. L'honorable député est encore mal renseigné ici, car il n'aurait jamais émis une telle prétention en Chambre. Il y a longtemps qu'ont été commencés les travaux réels et l'œuvre dont ont bénéficié ceux qui sont allés faire des explorations. C'est sous les auspices du gouvernement libéral-conservateur que s'est accomplie cette œuvre. M. Ogilvie lui-même a été chargé d'une mission au Yukon par le gouvernement libéral-conservateur et un plus grand homme que M. Ogilvie, le Dr Dawson, toujours sous le régime libéral-conservateur, s'est acquis, à mon avis, des titres incontestables à notre gratitude et à notre admiration, en raison de l'œuvre précieuse qu'il a accomplie, non seulement au Yukon et en Colombie anglaise, mais encore dans les provinces de l'Atlantique, et de fait dans tout le pays. C'est uniquement parce que le gouvernement, au début de 1897, sinon vers la fin de 1896, avaient en mains les renseignements qui auraient dû les déterminer à exercer plus promptement leur initiative, que s'est présentée la question de savoir s'ils avaient oui ou non agi avec promptitude. Il a été suffisamment établi qu'au lieu de se préoccuper des intérêts du pays, et de profiter des renseignements que les rapports des employés envoyés dans ce pays par le gouvernement précédent avaient à leur disposition, certains ministres étaient allés en Angleterre et dans d'autres parties du monde, tandis que le ministre de l'Intérieur agissant avec une prétendue sagesse que, pour mon compte, je lui conteste, s'est aventuré dans les défilés de ces montagnes, dans une direction où il n'a nullement l'intention de construire un chemin de fer. De fait, nous avons été sans gouvernement pendant plusieurs mois.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Vous faites allusion, je suppose, à l'intervalle de temps qui s'est écoulé entre le premier et le vingt janvier 1896.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: L'honorable ministre se plaît à se reporter par la pensée aux anciens jours, où il comptait beaucoup plus dans les conseils du parti qu'il ne le fait aujourd'hui. S'il exerçait aujourd'hui, au sein du parti libéral, le pouvoir qu'il avait à cette époque, je dois le lui dire en toute justice, il aurait été assez fort pour empêcher un semblable projet d'être soumis au parlement. L'honorable ministre est dans une pitoyable situation. On ne tient plus compte de lui. Il ne peut plus conseiller ses collègues et encore moins les diriger, et, je le dis à regret, il se voit forcé, à cette époque de sa vie, bien malgré lui, de se mettre à leur remorque dans la circonstance actuelle, et cela, à l'encontre de ses propres convictions, si toutefois, comme nous aurions à le croire, il avait sincèrement foi aux principes qu'il professait par le passé.

Je me propose d'aborder un nouvel ordre de considérations entraînant d'assez long développements. Si la Chambre n'est pas trop fatiguée, je vais faire mon possible pour finir, mais nous y gagnerions tous deux, la Chambre et moi, si elle me permettait de remettre à plus tard ces observations, en proposant l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit vingt-cinq.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 8 mars 1898.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 54) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton.—(M. Oliver.)

Bill (n° 55) concernant la Compagnie de prêts l'Atlas.—(M. Casey, par M. Scriver.)

Bill (n° 56) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal à la ligne provinciale.—(M. Penny.)

Bill (n° 57) concernant la Compagnie de garantie et d'assurance contre les Accidents, dite des Manufacturiers, et changeant son nom en celui de "Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents de la Confédération du Canada."—(M. Clarke, par M. Monk.)

Bill (n° 58) concernant la Compagnie du Pont des Hauteurs de Queenstown.—(M. Clarke, par M. Monk.)

Bill (n° 59) constituant en corporation la Compagnie d'assurance contre l'incendie La Victoria.—(M. Quinn.)

LOI DES POIDS ET MESURES—POMMES DE TERRE.

M. FORTIN: J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 60) amendant la loi des poids et mesures.

Quelques VOIX: Expliquez-vous.

M. FORTIN: Les dispositions de ce bill sont fort simples, mais, si je ne me trompe, on constatera que le projet de loi que je présente est fort avantageux, s'il devient loi. Il a pour objectif de fixer un étalon de mesure pour les pommes de terre vendues au sac.

La loi des poids et mesures établit plusieurs étalons. L'article 16 fixe un boisseau type pour différents produits, tels que blé, orge, seigle, maïs, pommes de terre, navets, et le reste. Cet étalon est de soixante livres au boisseau. D'autres articles fixent l'étalon de mesure pour différentes espèces d'autres produits, comme le foin et la paille. L'article 18 fixe l'étalon de mesure des pommes, vendues au baril. Or, il n'y a pas d'étalon de mesure fixée par la loi établissant le poids ou la quantité d'un sac de pommes de terre. L'usage en vogue est de vendre les pommes de terre au sac. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les cotes des marchés de Toronto, de Hamilton, de London, d'Ottawa et de Montréal, pour constater que le prix des pommes de terre est indiqué à tant le sac. En l'absence de tout étalon de mesure établi par la loi, les cultivateurs qui vendent leurs pommes de terre au sac, éprouvent toutes sortes d'ennuis et de tracasseries. Certaines municipalités ont jugé à propos d'établir des règlements à ce sujet, bien qu'il soit douteux si ces règlements n'excèdent pas les pouvoirs de ces corps municipaux. Le *Witness* du trois de mars courant, relate certains faits qui sont malheureusement de fréquente occurrence sur les marchés de la ville de Montréal. Je me permettrai de donner lecture de cet article à la Chambre, car il résume bien mieux que je ne le pourrais faire, dans une langue qui ne m'est pas aussi familière que ma langue maternelle, les griefs dont on se plaint.

Un certain nombre de cultivateurs qui viennent habituellement vendre leurs produits sur les différents marchés de Montréal ont donné instruction à une société d'avocats de la ville d'exposer leurs griefs au comité des marchés relativement à l'application du règlement municipal stipulant que les sacs d'avoine, de pommes de terre, etc., doivent peser un certain poids. Ces cultivateurs allèguent que, dans certains cas, les sacs et leur contenu sont confisqués sans aucune raison, et leur prétention est que, bien que les produits vendus au sac doivent peser un certain poids, la ville n'a pas droit de confisquer les sacs n'ayant pas le poids réglementaire, si leur propriétaire a l'intention d'en vendre le contenu à la mesure. Ils prétendent que certaines confiscations ont eu lieu dans la circonstance que nous venons de signaler, et ils demandent au comité de remédier à ce grief à l'avenir.

Ces saisies se font à Montréal en vertu d'un règlement adopté par cette municipalité en 1897. L'article 2 de ce règlement stipule que quiconque vend ou offre en vente tout produit mentionné dans l'article en question, y compris l'avoine, les pommes de terre, etc., doit donner quatre-vingt-dix livres par sac. Un autre article de ce règlement stipule que si l'on offre en vente des pommes de terre dans des sacs contenant moins de quatre-vingt-dix livres, ces sacs seront confisqués.

Je le répète, il s'est produit de nombreux cas de confiscation sur les marchés de la ville de Montréal en vertu de ce règlement. M. l'Orateur, dans le bill que je propose, l'étalon de mesure d'un sac de pommes de terre est fixé à quatre-vingts livres. Lorsque le règlement en question a été adopté à Montréal, la présomption était que le sac de pommes de terre contiendrait un boisseau et demi; et autrefois chaque sac contenait réellement un boisseau et demi, bien que ce ne fut pas, il faut se le rappeler, en conformité de l'étalon de mesures fixé à soixante livres par la loi des poids et mesures. M. l'Orateur, je vois autour de moi en cette Chambre nombre de cultivateurs et de représentants des comtés ruraux, et je crois qu'ils se rangeront facilement à mon avis. Les sacs dont se servent ordinairement les cultivateurs, prétend-on, ne contiennent pas quatre-vingt-dix livres de pommes de terre, et il est impossible d'y faire entrer cette quantité. Les sacs dont se servent les cultivateurs sont ordinairement des sacs à farine vides. C'est une économie pour les cultivateurs d'employer ces sacs, et ils ne sont pas obligés de faire préparer des sacs spécialement pour les pommes de terre. Ces sacs contiennent quatre-vingt-dix livres de pommes de terre à l'automne, lorsque celles-ci sont humides et pesantes; mais il est impossible d'y faire entrer cette quantité au printemps, quand les pommes de terre ont séché pendant le cours de l'hiver. La conséquence est que ce règlement est une source abondante de malaise, d'incertitude, et il pèse

fortement sur les cultivateurs dans le voisinage des grandes villes, surtout autour de la ville de Montréal.

J'ai vu nombre de cultivateurs, qui sont loin d'être riches, venir au marché avec des charges de pommes de terre en sacs, et le tout a été confisqué. On pourrait intenter un procès pour mettre à l'épreuve la légalité de ce règlement ; mais un simple cultivateur ne peut songer à intenter une poursuite contre une riche municipalité comme celle de Montréal. Aussi, comme il n'existe pas d'étalon de mesure fixé par la loi, et comme, à mon avis, il faudrait en établir un, nous devrions adopter celui en vogue dans le pays. De cette façon, nul intérêt privé ne serait lésé, et il sera parfaitement entendu de tout acheteur de pommes de terre au sac qu'il recevra quatre-vingts livres et pas plus. Il sera également compris de tous ceux qui vendent des pommes de terre au sac qu'ils ne seront obligés de délivrer que quatre-vingts livres. Or, comme nul intérêt privé ne se trouverait lésé par cette disposition législative, ce serait simple justice à l'égard de cette catégorie de cultivateurs qui cultivent et vendent les produits en question, de redresser les griefs dont ils se plaignent. Ce bill, vous le voyez, M. l'Orateur, est loin d'être une mesure de parti. Elle tend à faire disparaître un grief dont souffrent les cultivateurs qui vendent les produits en question, et j'espère que les honorables députés, des deux côtés de la Chambre, seront en mesure de lui prêter leur appui. J'exprimerai aussi l'espoir que le gouvernement sera en mesure de faire de ce bill un projet de loi ministérielle, afin qu'il puisse être décrété au cours de la présente session, et qu'il mette un terme aux démarches vexatoires qui se produisent sur les marchés de la métropole commerciale du Canada.

M. ETHIER : Ce n'est pas mon intention, M. l'Orateur, de retenir bien longtemps la Chambre à propos de cette question, mais comme représentant un comté, le plus essentiellement agricole, non seulement de la province de Québec, mais, je crois, du Canada tout entier, j'estime qu'il est de mon devoir d'appuyer de quelques remarques le projet de loi déposé par l'honorable député de Laval (M. Fortin).

Comme l'honorable député vient de l'expliquer à cette Chambre, cette proposition de loi n'est pas une mesure politique, ni implique-t-elle aucun intérêt de parti. C'est une mesure, qui, je l'espère, rencontrera l'approbation unanime et générale des députés qui appuient le gouvernement aussi bien que de ceux siégeant dans l'opposition.

Quel est le but de cette législation, quel est l'objet que l'on veut atteindre par ce projet de loi ?

Le but de cette proposition est de protéger les intérêts agricoles en général et, plus particulièrement, de faire cesser les ennuis et les abus auxquels sont en butte les cultivateurs qui font le commerce des patates ou pommes de terre.

D'après la loi actuellement en vigueur, il n'y a aucun poids spécifique pour le sac de pommes de terre, comme c'est aujourd'hui l'usage de les vendre sur les marchés des grandes villes. En effet, on sait que les patates se vendent généralement en sac. Or, en parcourant la loi dont l'honorable député de Laval a parlé, nous voyons à l'article 16, qu'il est décrété, entre autres choses :—

Dans les contrats de vente ou de livraison des articles ci-après énumérse, le boisseau se déterminera au poids, à moins qu'il ne soit spécialement convenu de se servir du boisseau comme mesure,—les poids équivalant au boisseau étant comme il suit :—

Blé, 60 livres ; blé-d'inde ou maïs, 56 livres ; seigle, 56 livres ; pois, 60 livres ; orge, 48 livres ; avoine, 34 livres.

Il y a ainsi toute une longue énumération d'articles qui sont généralement vendus sur les marchés, et enfin nous arrivons aux pommes de terre :

Pommes de terre, navets, etc., 60 livres.

Comme l'a dit l'honorable député de Laval (M. Fortin), les patates sont généralement vendues en sac, c'est ainsi qu'elles sont mises et offertes en vente sur les marchés. Cette coutume est bien connue de la population et des commerçants, et il est admis en général que la poche de patates doit contenir un minot et demi. D'après l'ancienne mesure, je comprends parfaitement qu'elle pouvait contenir un minot et demi ; aussi les cultivateurs n'éprouvaient aucune difficulté sur ce point. En se servant des sacs ordinaires, les cultivateurs pouvaient y mettre 90 livres de pommes de terre ou un minot et demi. Mais il n'en n'est plus ainsi depuis que la loi nouvelle est en force. C'est ce nouvel état de choses que nous demandons d'amender, car il est matériellement impossible, en suivant l'usage qui a cours, de mettre un minot et demi de patates dans les sacs dont on se sert généralement. Il faudrait dans ce cas employer des sacs vides de riz et de sel ; ce sont les seuls qui pourraient contenir 90 livres de pommes de terre. Or, ce sont des sacs à farine ou à avoine, qui sont employés par les gens qui transportent cette sorte de produits sur les marchés des grands centres.

L'honorable député de Laval demande que la loi soit modifiée en ce qui concerne les pommes de terre qui sont vendues sur les marchés, en décrétant que le sac de patates devra peser 80 livres. De cette manière les cultivateurs ne seront plus exposés à se voir privés du fruit de leurs travaux, tout simplement parce qu'il y a une différence dans le poids de sept, huit, neuf ou dix livres par sac.

L'honorable député a mentionné le fait que cet état de choses créait des difficultés et des ennuis considérables. Je puis citer un cas qui s'est produit dans mon propre comté et qui m'a été communiqué lors de mon dernier voyage chez moi.

Un cultivateur est venu m'informer qu'il s'était rendu à Montréal avec une charge de produits, contenant dix sacs de patates, lesquels furent confisqués immédiatement, parce qu'il manquait dix ou douze livres dans le poids exigible.

C'est là un fait très regrettable et auquel il importe, dans l'intérêt de la classe agricole, de porter remède le plus tôt possible. Le projet de loi qui est maintenant devant cette Chambre nous offre ce remède, et je n'ai aucun doute que tous les députés se feront un devoir de l'appuyer. En effet, il mérite l'approbation non seulement des partisans du gouvernement, mais aussi de tous les membres de l'opposition, parce que c'est une mesure purement et essentiellement dans l'intérêt des cultivateurs, qui produisent la principale source des revenus de ce pays. La classe agricole a droit assurément à la protection que comporte ce projet de loi.

Je termine ces quelques remarques en exprimant l'espoir, vu que la session est déjà passablement avancée, que le gouvernement voudra bien se charger de cette proposition de loi, à titre de mesure ministérielle. Autrement, il serait impossible de compter voir cet amendement à la loi entrer en vigueur à la présente session. J'approuve la de-

mande de l'honorable député (M. Fortin), et j'ajoute que le gouvernement actuel devrait s'emparer de ce projet de loi et le faire adopter par le parlement comme mesure d'intérêt public, afin qu'il prenne force et effet le plus tôt possible.

On pourrait peut-être dire : mais c'est un projet de loi isolé, et si on l'adoptait, ce serait créer un précédent nuisible ou, à tout le moins, embarrassant.

Il existe déjà un précédent dans le même sens ; une loi a été adoptée pour déterminer de la même manière le poids d'un produit qui est bien connu et très en usage, je veux parler du sel.

Cette loi, adoptée à la demande de l'ancien gouvernement, en 1888, se lit comme suit :

Chaque baril de sel, vendu ou offert en vente, contiendra deux cent quatre-vingts livres de sel, et le poids brut et le poids net de chaque tel baril de sel, vendu ou offert en vente, y seront marqués d'une manière durable.

Le bill qui est maintenant soumis à la Chambre contient le même principe. Il demande la même chose pour les patates, objet de première nécessité, dont la consommation est aussi grande que celle du sel.

J'espère donc que cette mesure recevra non seulement l'assentiment du gouvernement, mais encore l'appui de tous les députés de cette Chambre. (*Texte.*)

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Il a été fait au gouvernement un certain nombre de représentations au sujet de la question que vient de développer l'honorable député de Laval, auteur du bill en discussion, et j'ai l'intention de saisir la Chambre d'un projet de loi embrassant cette question et autres de semblable nature. Le plus tôt nous serons en mesure d'adopter l'unité de mesure et de mesurer tous les articles, autant que possible, au poids, plus nous serons en mesure de donner satisfaction et de rendre justice à tout le monde. Mon honorable ami peut compter que son projet de loi recevra toute la considération qu'il mérite, de façon à faire disparaître les ennuis et les griefs dont il se plaint.

M. PENNY : Je n'avais pas l'intention de prendre part à la discussion, mais puisque l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur se propose de saisir la Chambre d'un projet de loi relatif aux poids et mesures, je tiens à lui faire observer que le règlement dont se plaint l'honorable député de Laval (M. Fortin) a été adopté par la ville de Montréal à la prière des marchands de gros et de détail de notre ville ; et avant que l'honorable ministre présente son projet de loi, je le prierais de se mettre en communication avec le conseil de ville de Montréal, afin de s'assurer de la manière de voir des membres de ce corps à ce sujet.

M. CHAUVIN : M. l'Orateur, l'honorable député des Deux-Montagnes (M. Ethier), en terminant ses remarques, il y a un instant, a demandé le concours de l'opposition pour faire adopter le projet de l'honorable député de Laval (M. Fortin).

En ma qualité d'électeur du comté de Laval,—non pas d'électeur du député de Laval, par exemple,—je puis lui dire que si cette mesure est demandée par les cultivateurs du comté de Laval et des comtés environnant Montréal, je serai le premier à m'y intéresser et à lui tendre la main ;

M. ETHIER.

mais je ne suis pas prêt à me prononcer sur le principe même du bill qui n'est pas encore entre nos mains.

Il peut se faire qu'il y ait des amendements de proposés quant à ce qui concerne le poids et la mesure. Toutefois, je puis l'assurer que ce projet de loi, comme tous ceux qui intéressent la classe agricole, sont des mesures qui, comme il l'a dit lui-même, doivent être étudiées sans esprit de parti, et nous serons les premiers, de ce côté-ci de la chambre, à donner toute notre attention à la présente mesure qui est du plus grand intérêt pour les cultivateurs.

Au reste, si je me trompe, en appuyant le député de Laval sur cette question, j'aurai toujours la consolation de pouvoir dire que, dans cette circonstance, j'ai été dans les patates, avec le député de Laval et les députés qui supportent le gouvernement. (Texte.)

M. WALLACE : Je suis très heureux d'apprendre que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur se propose de présenter, cette session-ci, une mesure tendant à faire disparaître quelques-uns des griefs dont on se plaint. Pour mon compte, je suis d'avis qu'un étalon de mesure d'un boisseau et demi, soit de 90 livres de pommes de terre, sera plus commode en ce sens qu'il sera plus facile de mesurer et de peser ces trois demi-boisseaux. En outre, tous les sacs, comme, par exemple, un sac contenant deux boisseaux de blé ou d'avoine et d'orge, contiendront un boisseau et demi de pommes de terre, de sorte qu'il sera possible d'utiliser les mêmes sacs, ce qui sera plus commode pour tout le monde.

Il est une autre question que je désire signaler à l'attention du ministre du Revenu de l'intérieur, en raison de sa grande importance pour certains comtés et pour ceux d'York-est et ouest en particulier. On devrait adopter quelque mode de réglementation, relativement à la grandeur des bidons à lait. Le commerce du lait se fait sur une fort grande échelle dans les faubourgs de nos villes, et son volume va toujours grandissant. Il existe de nombreuses plaintes parmi les cultivateurs au sujet de la grandeur des bidons à lait. Dans notre district, les bidons à lait sont censés contenir huit gallons, mais l'on constate qu'ils contiennent huit gallons et demi et quelquefois huit gallons et trois quarts, et les vendeurs n'obtiennent que le prix de huit gallons.

Les griefs des producteurs de lait sont donc parfaitement fondés, et l'honorable ministre devrait les faire disparaître par voie législative. Je sais que dans certaines localités, à Ottawa, par exemple, il existe des bidons de différentes grandeurs ; mais voici comment l'on pourrait obvier à cette difficulté. Que le ministre autorise ses employés à étamper les bidons jusqu'à concurrence d'un nombre uniforme de gallons, lorsqu'ils contiennent au delà de trois ou quatre gallons ; disons jusqu'à concurrence de cinq ou six ou huit gallons, suivant le cas. Si je ne me trompe, à Ottawa, il existe des bidons de deux gallons et de deux gallons et demi. Lorsqu'il s'agit de minimes quantités, il peut être nécessaire et utile de marquer le demi-gallon, mais si le ministère adoptait une réglementation en vertu de laquelle les bidons seraient étampés jusqu'à concurrence d'un nombre uniforme de gallons, dans les cas que j'ai mentionnés, cela ferait disparaître un grief très sérieux dont se plaignent les cultivateurs des deux divisions d'York, ainsi que dans le voisi-

nage d'autres villes. Souvent les cultivateurs se sont réunis en convention et ont signalé la chose au parlement, mais jusqu'ici il n'a pas encore été décrété de loi les autorisant à s'en occuper ; et comme l'honorable ministre nous a annoncé son intention de présenter une législation cette session-ci, j'espère qu'il étudiera la question, rendant ainsi un inestimable service aux cultivateurs. Je sais qu'il existe dans son ministère tous les documents où il pourra puiser les renseignements circonstanciés dont il a besoin, et la classe agricole lui saura gré du règlement de cette question, d'où il résulte actuellement de graves injustices.

M. MONK : Je désire tout simplement dire que, de ce côté-ci de la Chambre, nous sommes extrêmement heureux d'apprendre que le gouvernement se propose de se préoccuper de cette question. Le grief exposé par l'honorable député de Laval (M. Fortin) existe probablement dans une plus large mesure dans mon comté que dans les autres comtés voisins de Montréal. A mon avis, la restriction placée par la ville de Montréal sur le poids d'un sac de pommes de terre est un injuste abus de pouvoir, et je conseillerais à l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur de fixer l'étalon de poids à 70 livres. Voilà un poids qui conviendrait parfaitement aux cultivateurs, au moins dans ma localité, et je ne vois pas que l'adoption de ce poids puisse léser aucun intérêt.

M. SPROULE : Dans la partie du pays que j'habite, les cultivateurs n'aimeraient pas du tout que ce poids fut fixé à 70 livres le sac. Ils supposent toujours qu'un sac de deux boisseaux contient un boisseau et demi de pommes de terre. Si le poids étalon est de 60 livres au boisseau, cela reviendrait à 90 livres, soit un boisseau et demi par sac de deux boisseaux. C'est actuellement sur cette base que les pommes de terre se vendent d'ordinaire, mais il arrive quelquefois qu'elles pèsent moins ou plus que le poids et il serait bien préférable d'établir un poids étalon d'un boisseau et demi, soit 90 livres par boisseau de pommes de terre.

M. TALBOT : M. l'Orateur, comme représentant ici un comté agricole, je puis dire que le but que se propose l'honorable député de Laval sera parfaitement atteint si, au lieu de demander la diminution du poids du sac de patates il demandait que l'étalon qui veut que le minot de patates soit de soixante livres fut diminué à 56 livres.

Depuis plusieurs années, j'ai vendu des centaines de minots de patates et j'ai pu constater qu'il est pour ainsi dire impossible de trouver, dans n'importe quelle espèce, la pesanteur de 60 livres le minot.

Je crois que le but que mon honorable ami poursuit sera atteint en changeant le poids du minot de 60 livres à 56 livres.

Tous ceux qui ont fait le commerce de patates reconnaîtront avec moi qu'il est, pour ainsi dire, impossible d'avoir un minot de patates comportant la mesure impériale au poids de 60 livres, et que la difficulté que rencontrent les cultivateurs n'est pas due à ce que les poches ne sont pas suffisamment grandes, mais bien à ce que chaque minot de patates ne représente pas la pesanteur requise par la mesure exigée maintenant. (Texte.)

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 61) modifiant de nouveau la loi des marques de commerce et des dessins de fabrique.—(M. Bertram.)

INSTRUCTIONS AU MAJOR WALSH.

M. FOSTER : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire m'adresser encore une fois au premier ministre ou au ministre de l'Intérieur, ou à l'un et à l'autre, et renouveler pour la cinquième ou sixième fois ma demande relativement aux instructions données au major Walsh. Je ne vois pas le moins du monde pourquoi ce documents n'est pas déposés sur le bureau, puisque sa préparation n'exige aucun travail ; voilà plusieurs semaines que ces instructions ont été données, et il semble singulier que la Chambre ne puisse obtenir ce maigre renseignement du ministre de l'Intérieur.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Voici pourquoi ces instructions n'ont pas été déposées sur le bureau ; c'est qu'il ne reste plus aucun document à produire. Il y a quelques jours, j'ai déposé sur le bureau de la Chambre la lettre de mission du major Walsh. Je me suis renseigné au ministère de l'Intérieur et l'on m'a informé qu'il n'avait pas été donné de nouvelles instructions au major Walsh, outre celles contenues dans sa lettre de mission.

M. FOSTER : Devons-nous entendre par là que le major Walsh remplit actuellement sa mission sans instructions quelconques du ministère de l'Intérieur ?

Le PREMIER MINISTRE : Tous les pouvoirs qu'il exerce, il les exerce en vertu de la lettre de mission, sans autres instructions supplémentaires.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : A ce sujet, je dois dire que le major Walsh a reçu du ministère des Postes certaines instructions dont le premier ministre et le ministre de l'Intérieur, je suppose, ignorent l'existence. Ces instructions touchent à des questions postales.

LE CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Blair, proposant la seconde lecture du projet de loi (n° 6) tendant à ratifier un contrat intervenu entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann, et à constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Avant de terminer mes observations sur le discours prononcé hier soir, par le Solliciteur général (M. Fitzpatrick), je désire signaler toute la gravité d'une observation faite par l'honorable député touchant l'intention du gouvernement de pousser l'étude du bill par la Chambre. Les promoteurs du bill, on se le rappelle, ont appelé notre attention sur les singularités de ce contrat, et nous ont dit qu'il différait des autres contrats en ce qu'il contient certaines stipulations de la part des entrepreneurs. Je signale de nouveau à la Chambre, non seulement le titre du bill, qui est " une loi tendant à ratifier un contrat

intervenu entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann, et à constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien", mais, en outre, je veux signaler certains articles de ce bill. L'article 1 du bill décrète ce qui suit :

1. Le contrat, reproduit à l'annexe du présent acte est par le présent approuvé et ratifié, et déclaré obligatoire par les parties contractantes, et Sa Majesté et les entrepreneurs y dénommés sont par le présent respectivement autorisés à le remplir et exécuter suivant ses véritables intention et teneur, et toutes les immunités et tous les pouvoirs nécessaires ou utiles pour leur permettre de remplir le dit contrat et de jouir des droits, privilèges et avantages qu'il comporte, sont par le présent conférés à Sa Majesté et aux entrepreneurs.

Voilà la clause d'usage tendant à rendre effectif et obligatoire le contrat actuel entre le gouvernement et les entrepreneurs. En outre, la clause 2 du contrat qu'on nous demande d'approuver et de confirmer par la seconde lecture du bill, décrète ce qui suit :

Le gouvernement soumettra au parlement, à sa prochaine session, une mesure pour faire adopter la loi nécessaire confirmant cette convention.

Et ainsi de suite. La clause 11 de cette convention impose aux entrepreneurs, s'ils veulent gagner leur récompense, l'obligation seulement de construire le chemin de fer, mais non pas l'exploiter. La dernière partie de la clause 11 est ainsi conçue :

Et ces terres seront et deviendront acquises aux entrepreneurs, dès que le dit chemin de fer sera terminé et accepté par le gouvernement, et que les dites terres seront choisies comme il est dit ci-dessous.

La clause 12 du contrat qu'on nous demande de rendre obligatoire aux parties contractantes, décrète ce qui suit, dans son dernier paragraphe :

Les entrepreneurs pourront ainsi, à leur gré, choisir des blocs supplémentaires situés à l'une ou l'autre extrémité de tous blocs impairs, le long d'une ligne de base; mais ces blocs devront être de trois milles carrés chacun, et ils ne devront pas dépasser trois en nombre à chaque extrémité de chacun de ces blocs impairs.

L'article 8 stipule que, le 8 du mois courant, c'est-à-dire aujourd'hui, un chemin à traîneau devra être construit, lequel est décrit en détails dans ce paragraphe. Il est spécialement connu qu'à tout événement, ce chemin devra être construit pas plus tard que six semaines après la signature de ce contrat, c'est-à-dire aujourd'hui.

On nous a dit que ce contrat que l'on nous a demandé d'approuver, et qui est annexé au bill, ne doit pas être adopté tel qu'il est actuellement, mais que déjà des changements importants y ont été faits, et que ce n'est pas l'intention du gouvernement de demander à la Chambre de ratifier le bill tel qu'il est actuellement rédigé. Des modifications devraient êtres faites, nous dit on, non seulement au bill, mais aussi au contrat lui-même. Parmi ces changements importants qui nous ont été annoncés encore hier soir, il y a en particulier celui qui a été proposé par le Solliciteur général, au nom du gouvernement, qui nous a dit que lorsque la Chambre se formerait en comité général pour étudier ce bill, une nouvelle et très importante obligation serait imposée aux entrepreneurs au moyen d'un amendement par lequel les entrepreneurs conviendront d'exploiter le chemin, que, d'après les termes du contrat, ils n'étaient tenus que de construire. Le gouvernement pourrait dire : Lors de la discussion du bill en comité général nous produirons un arrangement supplémentaire ; nous démontrerons que les entrepreneurs ont consenti à ces modifications importantes, et par conséquent il est inutile d'apporter du retard à l'adoption du bill. Mais il s'agit de savoir maintenant si cette procédure est conforme à la pratique et aux règlements suivis dans cette Chambre, voici dans quelle position nous nous trouvons ; le projet de loi a été sévèrement critiqué ; en présence de ces faits le gouvernement est revenu sur la proposition présentée à la Chambre, lors de l'introduction de ce bill, et n'a plus l'intention aujourd'hui de demander à la Chambre d'approuver les termes du contrat qu'il a conclu avec MM. Mackenzie et Mann, le 25 janvier 1898 ; mais il se propose de présenter un contrat qui a été accepté et signé ultérieurement.

Dans quelle position ridicule se trouvent placés certains honorables membres de cette Chambre, qui ont prétendu que l'attention soutenue que l'opposition a portée à ce contrat, ainsi que la discussion et la critique qu'elle a faite du projet primitif, avait retardé la Chambre et lui avait fait perdre un temps précieux, lorsque l'on constate que cette conduite a eu pour résultat d'obtenir tous ces changements radicaux et importants. Même hier soir, alors qu'il y avait encore un amendement sur le metier, le Solliciteur général a annoncé un autre changement très important que l'on se propose de faire. Je ne crois pas que cette conduite soit conforme, tant aux précédents qu'au bon sens, que le gouvernement puisse se fier à un tel point sur ses partisans dans cette Chambre jusqu'à leur demander de voter en faveur d'un contrat qu'il condamne lui-même sur tous ses points importants, et que dans tous les cas, que nous consentions ou non à ratifier ce contrat, il ne sera jamais le contrat qui a été conclu entre le gouvernement et MM. Mackenzie et Mann. Maintenant, si j'ai bien compris une remarque qui a été faite par le Solliciteur général, il a fait allusion à certaines paroles qu'il a prétendu avoir été prononcées par un M. Christie, lesquelles étaient loin d'être favorables au territoire que l'on se propose de donner, d'après le contrat qui nous est soumis, à MM. Mackenzie et Mann. Un honorable député de mes amis m'a remis une copie du *World*, de New-York, qui contient un article qui est, je crois, de ce même M. Christie, dans lequel il dit :

Je ne veux pas dire que cette région n'est pas riche ; car elle est si riche réellement, qu'il est inutile d'insister sur ce point.

Je trouve dans ce même numéro du *World* un autre article de M. Walcott, directeur du service géologique des Etats-Unis :

Les ressources minières de l'Alaska semblent être virtuellement inépuisables. Les mineurs qui exploitent les placers de la vallée du Yukon recueillent l'or mêlé aux débris qui ont été charroyés des montagnes par les eaux, durant des siècles. Il y a dans cette région une bande de riches terrains aurifères de 500 milles de longueur, qui n'a pas encore été attaquée par le pic et la poudre. Les géologues qui ont étudié ces dépôts sont d'avis qu'ils peuvent surpasser en richesse les merveilleuses mines d'or du Sud Africain.

L'impatience extraordinaire du gouvernement, qu'il est difficile d'expliquer en présence des remarques du Solliciteur général, qui vient d'annoncer un nouveau changement à cette période avancée du débat, on ne peut s'empêcher de se rappeler la drôle de comparaison qu'a faite l'autre soir mon honorable ami, l'un des députés de la province de Québec. Relativement à cette conduite du gouvernement, qui ne consulte le parlement que pour

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

la forme au sujet du contrat qu'il a conclu, je citerai comme exemple un fait qui s'est produit durant la révolution française, alors que le gouvernement était menacé et que le parlement n'était plus considéré que comme corps public destiné à sanctionner les décrets d'un certain nombre d'hommes. Un paysan, ayant réuni toutes les poules du poulailler, leur demanda à quelle sauce elles voulaient être apprêtées. Le coq répondit : Nous ne voulons pas être mangés ; alors le paysan répliqua : Vous vous écartez du sujet. Le gouvernement présente ce contrat dont il a presque honte lui-même *aujourd'hui*, et il accuse les honorables membres de cette Chambre et de l'opposition de s'écarter sans cesse du sujet, parce qu'ils donnent de bonnes et valables raisons pour démontrer qu'un semblable contrat n'aurait jamais dû être conclu.

Lorsqu'il est fait dans cette Chambre une proposition tendant à créer le plus grand monopole sur les mines qui ait jamais existé, je crois que l'opposition est justifiable, même sans les raisons que nous avons pour en agir ainsi, d'insister sur l'énormité de cette transaction, afin que tous les citoyens de ce pays qui ont sa prospérité à cœur puissent user de toute leur influence auprès des honorables députés de cette Chambre. Toutes les tentatives faites par le gouvernement, jusqu'ici pour donner une certaine apparence à ce contrat qui a si mauvaise mine, ont été bien malheureuses. Le discours prononcé par le ministre des Chemins de fer devant des hommes intelligents a été bien extraordinaire. Il nous a dit qu'au cours de cet entretien privé et de ces négociations secrètes, les entrepreneurs ont été bien raisonnables. Cependant, il me semble qu'il serait beaucoup plus satisfaisant s'il pouvait démontrer, ce qu'il n'a pas encore tenté de faire dans cette Chambre, que réellement ces entrepreneurs ont été très raisonnables. Mais sur quel renseignement le ministre des Chemins de fer peut-il s'appuyer pour dire qu'ils ont trouvé des hommes disposés à négocier avec eux sur des bases raisonnables. Prenez ses propres paroles. Voyons dans quelle condition désespérée il avoue s'être trouvé placé lorsqu'il s'est agi de traiter avec ces entrepreneurs habiles, astucieux et heureux en affaires. Dans ce même discours il disait :

Je crois que l'on peut nous demander : Pourquoi avez-vous donné 25,000 acres ?

Il voulait dire par mille bien entendu.

Pourquoi n'en avez vous pas donné une moindre quantité aux entrepreneurs ?

Voyons maintenant quels étaient les renseignements et la connaissance que possédait de son sujet l'honorable ministre qui nous dit que ces entrepreneurs ont été tout à fait raisonnables :

J'admets franchement que c'est parce qu'ils n'ont pas voulu accepter moins. Il nous a été impossible de les obliger à prendre moins. Nous faisions un marché et nous négocions avec eux. Des membres du cabinet et des sous-comités du cabinet—lesquels formaient d'assez près le nombre des membres du gouvernement—firent valoir auprès de MM. Mackenzie et Mann tous les arguments imaginables, afin de leur faire modifier leurs conditions. Et nous avons réussi dans une très large mesure à les amener à composition, soyez-en convaincus, mais nous n'avons pas pu les faire consentir à demander moins de 25,000 acres par mille.

Quelles étaient ces premières demandes ? Il aurait été bien plus brave et bien plus franc de la part du gouvernement de dire à la Chambre quel était le montant exact que MM. Mackenzie et Mann croyaient pouvoir retirer de ces terrains. Quelles étaient ces différentes dispositions ? Voyons dans quelle position humiliante s'est trouvé le gouvernement lorsqu'il s'est agi d'accorder cet immense monopole à ces entrepreneurs. L'honorable ministre dit plus loin :

Que représentent 1,000 ou 5,000 ou 10,000 acres parmi les millions que nous avons là bas et dont nous ignorons la valeur ?

Et à un autre endroit de son discours :

Quant à moi, je ne sais pas si la compagnie de Mackenzie et Mann a fait un contrat avantageux. J'ignore s'ils vont réaliser de grand bénéfices.

En d'autres termes et plus brièvement, suis-je injuste en disant que cet honorable membre du gouvernement nous déclare virtuellement : Nous ne connaissions rien de ce qui se rattache à cette ligne, et de ce qui concerne cette partie du Canada, mais nous voulions construire le chemin de fer ; alors nous nous sommes mis à la merci de Mackenzie et Mann, et nous leur avons demandé à quelles conditions ils voulaient le construire. Ce sont là les seuls arrangements que nous avons pu conclure avec eux ; nous ne nous sommes pas adressés ailleurs ; et maintenant veuillez certifier tout cela. L'honorable ministre a dit que le gouvernement ignorait si l'entreprise allait rapporter des bénéfices ; mais il y avait d'autres personnes qui auraient pu dire au gouvernement qu'ils allaient réaliser des bénéfices considérables dans cette entreprise. D'après l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ces entrepreneurs ont posé des conditions "raisonnables" et que lorsque le gouvernement a conclu le marché, il ignorait la valeur de ces terrains et autres choses importantes de cette nature. Dans le même discours l'honorable ministre disait :

Nous ne pouvions pas attribuer une valeur au terrain et personne, même avec la sagesse de Salomon, n'eut pu déterminer ce qui était une évaluation loyale et raisonnable du terrain, et cependant nous avons trouvé des gens disposés à négocier sur une base raisonnable.

Le gouvernement qui nous a fourni si peu de renseignements relativement à ce contrat, voudrait-il dire à la Chambre qui a réellement rédigé le contrat ; ce contrat qui doit subir des changements importants, *et dont les honorables membres* de la droite ont déjà honte ? Est-ce l'avocat de MM. Mackenzie et Mann qui a rédigé ce contrat après que ces entrepreneurs eurent dicté au gouvernement ce qu'il devait leur donner ? Quel est l'employé du gouvernement qui a rédigé ce contrat et de qui en a-t-il reçu l'ordre ? Il me semble que ces renseignements sont de la plus haute importance et qu'ils devraient nous être fournis avant que ce bill subisse sa deuxième lecture.

Vous ne devez pas avoir oublié, M. l'Orateur, que lorsque le premier ministre d'une administration libérale, chargée d'un grand projet de chemin de fer, et qui savait bien que dans une circonstance comme celle-là et avec un semblable projet à exécuter, il était absolument nécessaire que le gouvernement fut toujours à l'abri de tous soupçons dans toutes ces transactions—vous ne devez pas avoir oublié, dis-je, quelle fut la défense de feu M. Mackenzie, lorsque des faits sérieux furent mis à jour à cette époque, relativement à ce contrat ? Plusieurs fois, mais en particulier dans deux circonstances dont j'ai pris note,—M. Mackenzie se servit de ce

moyen de défense. La première fois, c'était à Unionville, où il a dit : "Nous avons agi d'après l'avis de l'ingénieur en chef." A Fergus, il disait de nouveau : "Invariablement, dans toutes les affaires dont la solution demande des connaissances scientifiques ou professionnelles, j'ai toujours agi d'après l'avis de l'ingénieur en chef du département." Comme je l'ai fait remarquer, il y a un instant, nous avons encore aujourd'hui un ingénieur en chef, qui est payé à titre d'employé expert ; et cependant, lorsque l'on demande au gouvernement, comme je l'ai fait hier soir, si cet employé a jamais fait un rapport, ma question a été reçue de façon que j'ai supposé qu'il ne connaissait rien de l'affaire avant qu'elle fut un fait accompli. Pourquoi règne-t-il dans le pays, un sentiment de crainte, relativement à cette question, pour ne pas parler de l'intérêt que le public porte à cette affaire ? Ce contrat n'accorde pas seulement un vaste monopole sur ces terrains miniers, mais il s'attaque à toutes nos richesses minières et il contient des dispositions si imprévoyantes que vous ne pouvez trouver rien de semblable dans l'histoire du monde, à moins de retourner aux anciens jours de l'Espagne, alors que de vastes étendues de terrains étaient accordés à des favoris dans les régions aurifères que l'Espagne avait découvertes et s'était appropriée, et l'on s'aperçut que ces terrains ainsi donnés sans conditions, quant à leur exploitation, retardaient le développement de ces parties de son territoire.

Au commencement du seizième siècle l'Espagne crût devoir adopter une politique de cette nature, mais depuis ces temps reculés jusqu'aujourd'hui, je défie les honorables membres de la droite de nous prouver qu'aucun pays civilisé ait adopté une politique de la nature de celle qui est contenue dans ce bill. Le gouvernement ne s'est pas occupé par exemple, de ce que les lois minières des Etats-Unis, de l'Espagne et des différentes colonies ont toujours considéré comme une chose importante. Il n'a pas tenu compte des droits de celui qui découvre une mine, des conditions du travail nécessaire pour conserver son titre ; il a établi une distinction défavorable au mineur libre, en faveur du monopole, et il a, d'après moi, non seulement jeté des germes de rébellion parmi cette forte et vigoureuse population qui sera attiré vers ces régions par la soif de l'or, mais il a mis à la charge du pays une responsabilité financière, telle qu'il est impossible de concevoir ou de s'imaginer rien de semblable. Le gouvernement n'a pas tenu compte de l'importance qu'il y avait de permettre que nos terrains miniers puissent être explorés et découverts en toute liberté, et ils n'ont qu'à consulter les lois des Etats-Unis et à prendre l'expérience des pays miniers pour constater que ces points importants ont toujours été considérés comme essentiels au développement complet de semblables richesses. Prenez par exemple la loi des Etats-Unis, de ce pays qui possède une si grande expérience dans ce genre d'affaires et dont les succès ont été si extraordinaires. Que fit jadis le Congrès ? Le Congrès depuis sa fondation jusqu'à nos jours, a reconnu ces principes qui se recommandent d'eux-mêmes, non pas aux compagnies, ni aux associations d'hommes riches, mais aux mineurs qui travaillent de leurs mains, et cela grâce à l'esprit de justice qui a présidé à leur rédaction. Les honorables membres de la Chambre trouveront ces principes contenus dans différents articles de divers statuts des Etats-Unis. On les trouve à l'article 2319 et ils sont en vigueur

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

depuis 1866, époque à laquelle le Congrès américain commença à organiser un système de développement de leurs richesses minières. L'article dont je parle se lit comme suit :-

Tous les minéraux exploitables contenus dans des terrains appartenant aux Etats-Unis, qu'ils soient arpentés, ou non, sont par les présentes déclarés libres et ouverts à l'exploration et à l'acquisition par les citoyens américains et ceux qui ont fait connaître leur intention à cet égard d'après les règlements établis par la loi et conformément aux coutumes locales ou règlements des districts miniers, autant que ces règlements peuvent s'appliquer et ne sont pas incompatibles avec les lois des Etats-Unis.

On trouve même dans des décisions récentes rendues par des juges de la cour Suprême des Etats-Unis, que ces derniers ont fait allusion à cette politique de leur pays lorsqu'iis avaient affaire à des compagnies riches et à des monopoles, et ils ont fait remarquer que le Congrès avait maintenu cette politique qui empêchait les chemins de fer d'obtenir à titre d'aide pour la construction de leur ligne ou autrement, des terrains miniers, qui étaient réservés pour le peuple. Et le juge Miller, dans une cause très intéressante, décidée récemment, a fait l'historique de cette législation et a fait remarquer combien il était nécessaire d'établir une distinction entre les terres publiques ordinaires et les terrains miniers.

Mais nous avons d'autres exemples très importants pour nous guider dans la solution de ces questions. Nous avons l'expérience de l'Australie. Plusieurs honorables députés doivent se rappeler des émeutes de Ballarat à Victoria, et ils doivent connaître qu'elles furent les causes de ces émeutes parmi les mineurs ; et je veux rappeler aussi brièvement que possible ces diverses étapes dans l'histoire des pays miniers, ainsi que la politique suivie par le gouvernement anglais, lorsque l'excitation populaire fût à son comble, relativement aux découvertes faites sur la rivière Fraser, dans la Colombie anglaise. Ce qui s'est produit dans chacune de ces circonstances et d'après l'avis de ceux qui s'y connaissent, nous ferions bien de profiter de ces exemples dans le cas actuel. Dans le cas des émeutes de Ballarat, les commissaires nommés pour prendre en considération les griefs des mineurs qui avaient été cause de ces émeutes, se prononcèrent contre le fait de donner ainsi sans conditions des terrains miniers à n'importe qui, et ils disaient :

Les nouveaux terrains aurifères prospectés par les solliciteurs devraient être traités libéralement, mais l'étendue de terrains loués ne devrait jamais dépasser 80 acres.

Les commissaires s'accordèrent pour déclarer que des baux prolongés étaient contraires à l'intérêt public, et qu'aucun bail ne devrait être fait pour une période plus longue que quinze années, et à un prix pas plus élevé que £5 par acre. Ils déclarèrent, comme je l'ai dit, que 80 acres était une étendue considérable accordée pour des terrains aurifères, et l'on trouve dans leur rapport les paroles suivantes sur lesquelles j'appelle tout particulièrement l'attention.

Des trésors sans nombre peuvent, en donnant une étendue de terrains aussi considérable, être enlevés au public.

Il ne faut pas oublier qu'ils parlent de la bagatelle de 80 acres de terres. Les commissaires font aussi allusion aux sentiments hostiles qui règnent chez les mineurs. Cette disposition d'esprit était due à la crainte bien naturelle que la richesse et

l'influence d'associés finiraient par créer un monopole des terrains aurifères, ce qui serait tout à fait injuste à l'égard du mineur libre et contraire à ses intérêts. Ils prétendent que l'on doit prendre tous les moyens possibles pour se protéger contre un pareil état de choses.

Relativement à la fièvre de l'or que produisirent les découvertes faites sur la rivière Fraser, en 1858, des dépêches préparées avec le plus grand soin furent envoyées par feu Bulwer Lytton, qui était à cette époque secrétaire des colonies, elles sont très intéressantes à lire et contiennent des choses très instructives. Douglas était alors gouverneur de la Colombie anglaise, et les gens se rendaient en foule dans la région de la rivière Fraser, attirés par les riches découvertes d'or. Toutes ces dépêches tendent à démontrer, que malgré que les autorités anglaises soient les dépositaires du pouvoir, le secrétaire des Colonies s'efforce de bien faire comprendre au Gouverneur de la Colombie anglaise, que tous les règlements doivent être rédigés de manière que tout mineur libre se sente disposé à les appuyer et qu'il le considère comme étant son titre et sa propriété. Lord Bulwer Lytton ajoute que l'on doit s'efforcer de chasser de son esprit l'idée que la Compagnie de la Baie-d'Hudson, une puissante corporation existant dans cette province, puisse obtenir la moindre faveur au détriment des mineurs, soit du Gouverneur ou du gouvernement de cette province.

Dans une lettre du gouverneur Douglas à lord Stanley, en 1858, le premier faisait allusion à l'importance qu'il y a d'éloigner toute cause de plaintes, pouvant porter les mineurs à se réunir pour défendre leur cause en commun, lord Lytton écrivant au gouverneur Douglas, relativement aux soupçons de favoritisme qui pouvaient exister à l'égard de la Compagnie de la Baie d'Hudson, disait:

Ce soupçon serait tout à fait préjudiciable à l'établissement du gouvernement civil dans la région située près de la rivière Fraser, et ne ferait qu'augmenter les difficultés et les dangers existants.

Lord Lytton disait encore :

Je vous approuve de continuer à percevoir les honoraires des licences pour les mines, et je vous prie d'adapter l'échelle de ces droits aux besoins généraux des mineurs.

Il est bien extraordinaire de voir que le gouvernement, dans le cas actuel, contrairement à de semblables exemples et à une telle doctrine, tente de percevoir un droit régalien de dix pour cent sur l'or que pourront extraire les mineurs libres, tandis que les personnes favorisées à qui l'on accorde ce monopole ne paieront qu'un droit de un par cent, lord Lytton écrivant au gouverneur de la Colombie anglaise, lui faisait encore remarquer :

Dans une colonie comme la Colombie anglaise, où il est raisonnable de croire que les premiers immigrants seront des hommes habitués aux dangers, qui ne pourront être effrayés par la force, mais trop désireux d'obtenir de l'or pour ne pas respecter les moyens grâce auxquels l'or une fois extrait est conservé à ses propriétaires, les soldats ne seront populaires qu'en proportion que la force qu'ils donneront à la loi sera moins ressentie et qu'ils n'en feront pas une vaine parade.

Quels seront les griefs que pourront raisonnablement faire valoir les mineurs de la région aurifère du Yukon, si le bill qui est actuellement devant la Chambre devient loi? N'oublions pas que nous n'avons à nous occuper que des mineurs libres, ne possédant que des placers. Au moyen de ce monopole, nous accordons à ces entrepreneurs les droits sur les placers, et nous leur donnons droit d'exploiter les quartz aurifères, dans cette donation absolue que nous leur faisons de cette vaste étendue de notre territoire. Jusqu'ici, le gouvernement n'a eu que le temps de s'occuper, quant à ce qui concerne les mineurs libres, que de ces droits sur les placers ; et avant de faire remarquer la distinction que l'on a établie entre les mineurs libres et ce monopole, je voudrais demander au ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) s'il était sérieux, lorsque je l'ai entendu, dans une récente occasion, mettre en doute la critique faite par l'opposition, qui prétend que ces règlements relatifs au mineur libre, adoptés environ deux jours avant que le contrat fût signé, ne s'appliquaient en aucune manière à ces entrepreneurs, lorsqu'ils obtinrent cette subvention absolue. Je dis sans hésiter que ces règlements qui ne concernent que le mineur libre, et ne s'appliquent en aucune manière ni spécialement, ni par le moyen des règlements spéciaux à ces entrepreneurs, Mackenzie et Mann ou à leurs ayants-droit, ou aux personnes qui obtiendront plus tard des titres de leur part. On s'est occupé de ce sujet en partie, mais voyons de nouveau quelles sont les positions respectives du mineur libre dans cette région et de ce monopole. D'abord, le mineur libre ne peut obtenir un certificat de concession que pour un an, et s'il continue de travailler et de payer, il pourra garder son claim d'année en année, tandis que les entrepreneurs favorisés obtiennent cette concession une fois pour pour toujours.

Le mineur libre a un certificat à payer qui coûte $10 par année, et dans le cas d'une compagnie—non cette compagnie favorisée—elle doit payer $100 par année, si son capital est de $100,000 ou plus. Il n'y a pas de stipulations de cette nature dans le cas de ces entrepreneurs qui peuvent placer leurs employés sur tous les points du territoire, et cependant il y a un règlement qui oblige toute autre compagnie ou tout autre mineur libre, non seulement à payer pour son propre certificat de mineur, mais qui l'oblige de plus au risque de perdre ses droits sur sa propriété et sur tout ce qu'il possède, de voir à ce que chaque personne à son emploi soit munie d'un certificat de mineur libre qui coûte $10 par année. Sans cela, il y a confiscation pour l'autre compagnie ou l'autre individu, tandis qu'il n'y a ni confiscation, ni risque, ni embarras d'aucune espèce pour l'heureux monopole. Le franc-mineur paie $15 pour enregistrer un claim, mais l'énorme cadeau fait à ce monopole n'a aucune espèce d'honoraire à payer, lorsque ses détenteurs fortunés enregistreront, de temps à autre, les portions des 3,750,000 acres qu'ils auront gagnées. Le franc-mineur paie chaque fois qu'il transporte son claim minier des honoraires d'enregistrement, mais les monopoleurs, eux, n'ont rien à payer. Lorsque le franc-mineur a payé l'honoraire de $15 pour première inscription, il lui faut encore payer une somme supplémentaire de $15 par année, mais le monopole qui jouit de toutes les faveurs n'a pas à s'occuper de cela en aucune façon.

Un droit régalien de 10 pour 100 imposé au franc-mineur ou bien confiscation absolue et immédiate du titre, le non paiement créant *ipso facto* la confiscation ; de cette façon, pas d'embarras pour le gouvernement. Mais en ce qui concerne ces entrepreneurs favoris, ma foi, non seulement nous nous proposons de les tenir quittes avec 1 pour 100, mais encore s'ils ne paient pas pendant un an, dix ans,

ou vingt ans, il n'est aucunement question de confiscation, la terre est à eux, les titres restent leur propriété, et le gouvernement ne peut rien faire pour les leur enlever en raison de n'importe quelle non observation des règlements. Examinons encore maintenant, à l'égard du franc-mineur, avec quel soin le gouvernement canadien a veillé à ce qu'aucun individu ni aucune compagnie ne puissent fermer plusieurs acres de placers. Dans le cas de claims de crique, de ravin, de rivière et de collines, il est posé en principe suivant les règles sages et générales que les claims ne doivent pas dépasser 250 pieds de long et 1,000 pieds de profondeur, pour les criques ou ravins de chaque côté de la crique et ravin ou 1,000 pieds de largeur dans le cas de rivière ou coteau. Examinez combien pour les individus on a jugé nécessaire que toute propriété soit non seulement sujette au tribut sous peine de confiscation, mais encore qu'il puisse y avoir le *moins de confusion possible* entre franc-mineur et franc-mineur : afin que, il n'y ait aucune équivoque possible, lorsqu'il s'agit de la propriété et des actes du franc-mineur. Il doit d'abord y avoir un claim parfaitement établi, puis parfaitement marqué de façon à pouvoir être aisément reconnu. Tout cela est destiné à assurer l'ordre, à éviter la confusion, à aider au développement du pays ; c'est basé sur l'expérience de tous les pays qui ont été assez heureux pour posséder des terrains aurifères de cette nature. Si nous examinons maintenant les clauses 15 et 27 de ces règlements, je trouve la disposition suivante sous le titre de clause 15 :

15. Chaque emplacement de mine alluviale sera autant que possible de forme rectangulaire, et marqué par deux poteaux indicateurs solidement fixés en terre tel que l'indique le diagramme n° 4. La ligne entre les deux poteaux sera bien tracée de façon qu'un poteau puisse être vu de l'autre, si la nature du terrain le permet. Les côtés équarris de chaque poteau feront face à l'emplacement, et sur chaque poteau sera écrit sur le côté faisant face à l'emplacement, un avis lisible indiquant le nom ou le numéro de l'emplacement, ou les deux si la chose est possible, sa longueur en pieds, la date où il a été jalonné, et le nom de baptême et le prénom du locataire, en toutes lettres.

La clause 27, dit :—

27. L'inscription ne sera pas accordée pour un emplacement qui n'aura pas été jalonné par le solliciteur en personne, en la manière voulue par les présents règlements. Une déclaration sous serment que l'emplacement a été jalonné par le solliciteur, sera incorporée dans la formule "H" de l'annexe ci-jointe.

Si ces règlements sont raisonnables et je crois qu'ils le sont, au nom du bon sens et de l'équité, pourquoi permettre que tout ce qui pourrait être régulier et ordonné soit plongé dans une indescriptible confusion en permettant à ces accapareurs de terrains miniers d'établir un claim par le simple tracé d'une ligne de base dans une certaine direction, ce qui leur permet, comme le montre la clause dont je vais parler, d'aller de l'avant sans marquer, sans jalonner, sans prévenir personne dans tout cet espace de ce qu'ils ont fait. Tout ce qui serait autrement ordre et régularité devient par l'intervention de ce monopole, sans ces freins et sans l'application de ces restrictions une confusion sans fin, la source d'ennuis interminables et la ruine des francs-mineurs. A mon avis, il serait absurde pour un homme de dire que les francs-mineurs du Yukon, pas plus que ceux d'aucun pays du monde consentiraient pour un instant à se soumettre à une aussi criante injustice et resteraient calmes observateurs de la loi. Il n'y a pas dans le contrat de clause à rapprocher de celles que je viens de citer, parce qu'elles ne peuvent pas s'appliquer ; mais les clauses 11 et 12 mettent ces gens-là en mesure de prendre possession de cette énorme superficie de terrains et vous pouvez lire le contrat d'un bout à l'autre et vous verrez qu'on ne les oblige ni à payer d'honoraire sous forme d'inscription, ni à placer aucune espèce de jalons ou de pancartes. L'examen du rapport de M. Jennings indique qu'il est possible que la concession de terrains miniers monte à 6,250,000 acres au lieu de 4,000,000 dont on a parlé à la Chambre, si l'on adopte le tracé n° 2, dont la longueur est de de 250 milles.

En tout cas, la clause 18 du contrat permet à ces monopoleurs de prendre 92,160 acres ou au moins de faire réserver pour eux cette quantité de terrains à l'achèvement de chaque section de dix milles de leur chemin et on leur permet de faire ce choix à leur gré. Ils peuvent en choisir la moitié dans trois ans et l'autre moitié dans six ans.

Maintenant, permettez-moi de signaler à votre attention les raisons pour lesquelles ont été établis ces règlements dont les entrepreneurs sont exemptés et de vous faire toucher du doigt la sagesse qui les a imposés autre part aux mineurs et aux compagnies minières. Ainsi, Barringer et Adams, en discutant des règlements analogues à ceux qui s'appliquent aux francs-mineurs, disent :

L'emplacement doit être marqué distinctement sur le sol afin de pouvoir être aisément tracé.

L'objet de ceci est que toute personne visitant cet endroit puisse tracer et reconnaître l'emplacement. Puis, ces auteurs ajoutent :

La négligence de marquer l'emplacement de la façon exigée est absolument fatale à sa validité.

Parlant encore de la validité de l'emplacement, ils disent :

Ce procédé semble être le mode usuellement reconnu parmi les mineurs de façon à indiquer la prise de possession d'un claim de ce genre. C'est en somme la prise de possession même ou la preuve de prise de possession.

Et pour répondre à la question de la limitation de l'étendue de ces claims, ces auteurs disent :

Le claim, à moins de règlements spéciaux, est sans valeur si son étendue est déraisonnable, parce qu'alors il crée un monopole

Pour revenir à la limitation d'étendue pour l'emplacement d'un placer, ils indiquent que :

Les règlements limitent l'étendue d'un emplacement de placer à 20 acres, d'un claim de filon à 1,500 pieds dans le sens du filon ou de la veine, et à 300 pieds de largeur.

Puis, au sujet de la limitation des claims et de la raison de cette limitation, ils disent :

C'est la reconnaissance de ces règlements locaux de districts, et cette limitation s'adapte parfaitement au développement de nos ressources minières, de façon à empêcher le monopole des terrains miniers ; ces obligations servent à empêcher la délimitation de terrains comme claims miniers, à moins que celui qui délimite n'ait assez confiance dans leur valeur pour justifier les frais de délimitation.

Au sujet des conditions d'exploitation de terrains, ils disent :

Ces terrains miniers étant ainsi ouverts à tous les découvreurs qui veulent les occuper, une des premières nécessités qui s'imposaient dans une région minière était de faire des règles internes pour déterminer le droit d'occupation et on s'est vite aperçu que la même personne

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

pourrait jalonner plusieurs claims de découverte et les laisser ensuite pendant un temps indéfini sans aucun travail de développement et sans possession effective et empêcher ainsi les autres de profiter des mines abandonnées. Pour remédier à cet inconvénient, un règlement a été adopté prescrivant que des travaux devraient être faits chaque année sur chaque claim, sans quoi ils seraient considérés comme abandonnés.

Ceci donne bien une idée de la différence radicale établie entre le franc mineur et cette compagnie et cette différence est sans précédent aucun—on n'en a pas cité et la Chambre n'en connait pas—dans l'histoire générale de l'administration efficace des champs d'or.

Le très honorable leader du gouvernement nous a dit qu'il désire voir le chemin en exploitation le 1er septembre et on nous promet quelqu'amendement en comité pour donner cet effet au contrat ; mais on trouve l'indice de l'imparfaite préparation de ce contrat dans le fait que l'arrangement désiré par le premier ministre n'est précisément pas celui qui est soumis à la Chambre.

Quant à la clause de la confiscation du dépôt, je désire signaler particulièrement la déclaration du ministre de l'Intérieur comme échantillon de la confusion qui existe dans l'esprit des honorables messieurs chargés du bill. Dans son discours, le ministre de l'Intérieur nous a dit que le dépôt de $250,000 n'avait trait qu'à la construction de la ligne de chemin de fer et n'avait pas de rapport avec le chemin à traîneau. C'est heureux pour MM. Mackenzie et Mann qui sont, selon toute apparence, en défaut sur ce point. Mais il a ajouté : "Nous avons l'accord avec les entrepreneurs qui est aussi bon qu'un dépôt." L'honorable ministre voudrait-il me dire, si, en cas de défaut, il se propose d'agir contre Mackenzie et Mann en vertu de leur accord qu'il dit aussi bon que le dépôt de $250,000 ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Quand ils seront en défaut le gouvernement examinera avec soin ce qu'il doit faire. Mais l'honorable député émet une assertion gratuite en disant qu'ils sont en défaut.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'accepte la parole de l'honorable ministre, mais je suis en droit de lui demander si le chemin à traîneau est construit ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : L'honorable député sait fort bien qu'il n'y a pas de télégraphe entre ce point et Ottawa.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Et l'honorable ministre sait fort bien que M. Mann est à Ottawa. Je n'ai aucun doute même qu'il l'a vu et ce n'est que raisonnable qu'il le voit, s'il s'intéresse sérieusement à l'accomplissement du travail. L'honorable ministre a-t-il la moindre idée, d'après ses conversations avec l'un ou l'autre des entrepreneurs, qu'un mille même, un seul mille de ce chemin soit construit.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : En réponse à l'honorable député je puis lui dire que j'ai rencontré par hasard cette après-midi M. Mann au club Rideau et que je lui ai demandé si le chemin à traîneau était achevé et qu'il m'a dit que oui.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre n'a pas été aussi franc avec moi que je l'aurais cru quand cette conversation a commencé.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'ai dit à l'honorable député que son assertion n'avait aucun fondement et cela devrait le satisfaire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je posais une question et, maintenant, avec la permission de l'honorable ministre, je lui en poserai une autre. Si l'assertion de M. Mann n'est pas inexacte, le gouvernement va-t-il agir contre eux en vertu de son accord ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : L'honorable député ferait mieux de continuer son discours.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Sans doute, l'honorable ministre préférerait cela. Il a encore fait une allusion dans son discours à la confiscation, en disant :

Le premier ministre a entre les mains un forfait de $250,000. il y a aussi la responsabilité personnelle de M. Mackenzie et Mann, en vertu du contrat signé qui les rend absolument responsables pour tout ce qu'ils possèdent, quel qu'en soit le montant.

L'honorable ministre voudrait-il me dire qui a rédigé cette clause de garantie ? Je ne crois pas qu'il le dise, mais je désire lui montrer la différence qui existe entre cette clause et celle qui existait dans la charte du chemin de fer du Pacifique. Prenez la clause dans la charte du Pacifique, chap. 1 des statuts de 1881, paragraphe 2, et comparez avec la prétende clause de garantie de ce contrat. La clause de ce contrat, clause n° 10, est ainsi conçue :

Les signataires devront dans le délai de dix jours à dater de la signature des présentes déposer entre les mains du gouvernement en argent comptant ou en valeur acceptée la somme de deux cent cinquante mille dollars comme garantie que le chemin de fer de la Stikine au lac Teslin, auquel se rapporte le présent contrat, sera achevé et équipé conformément aux termes des présentes et accepté comme prescrit ci-dessus ; la dite somme ou garantie sera remise aux entrepreneurs ou à ceux qu'ils désigneront et si le dépôt est fait en argent comptant, l'intérêt sur cette somme à trois pour cent par année sera payé à compter du jour où l'argent aura été déposé.

Comparez cela avec la clause de la charte du chemin de fer canadien du Pacifique, art. 2 du chap. 1 des statuts de 1881.

Les signataires aussitôt après l'organisation de la dite compagnie déposeront entre les mains du gouvernement, $1,000,000 en argent ou en valeurs acceptées comme garantie de la construction du chemin de fer auquel se rapporte ce contrat. Le gouvernement paiera semi-annuellement à la compagnie l'intérêt sur l'argent déposé à raison de quatre pour cent par an et devra restituer à la compagnie l'intérêt qu'il recevra des valeurs qui lui sont déposées, le tout jusqu'à ce que la compagnie manque de remplir les conditions du contrat ou jusqu'au remboursement du dépôt et remettra le dépôt à la compagnie lorsque le chemin sera achevé conformément aux termes des présentes avec l'intérêt accru.

Dans un des cas, l'intérêt cesse s'il y a non observation du contrat et dans l'autre cas, il ne cesse pas. Je soumets ce point à l'étude du gouvernement pour que le jour où le bill atteindra—s'il l'atteint jamais—la présentation en comité général, la clause soit rédigée à nouveau de façon à donner au gouvernement, en cas de non observation, le droit de mettre la main sur tout le dépôt jusqu'au dernier dollar. Le seul risque que paraissent courir maintenant Mackenzie et Mann, s'ils manquent à leur contrat, c'est qu'au lieu de reprendre leur argent le gouvernement le conservera sous

bonne garde, toujours, s'ils le désirent et que la compagnie touchera 3 pour 100 d'intérêt, ce qui après tout, n'est pas un mauvais arrangement pour Mackenzie et Mann.

Quant au risque, examinons-le soigneusement à la lueur de quelques bons conseils. Mackenzie et Mann courent, d'après le gouvernement, le risque de perdre $250,000 et d'être tenus responsables de dommages, en vertu de quelles règles? le ministre de l'Intérieur ne le sait pas et le Solliciteur général (M. Fitzpatrick) s'est bien gardé d'aborder cette question aussi obscure qu'embarrassante. J'aimerais savoir de quelques-unes des lumières légales qui siègent au banc des ministres, quelle pourrait être la nature des dommages en cas de non observation du contrat, en dehors de cette pénalité ou des dommages liquidés—quels qu'ils puissent être,—que comporte cette clause.

Mais je laisse de côté ces questions techniques pour en venir à des questions que tout le monde peut comprendre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (Sir Louis Davies): Ecoutez! écoutez!

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Descendons par exemple à la façon dont mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, comprend la question. Je lui demande quel risque courent MM. Mackenzie et Mann à l'égard de leur dépôt. Je vais donner une courte citation, car c'est encore la meilleure façon de faire l'historique de ces différents contrats pour la construction d'un chemin de fer, dans un délai déterminé. Ce n'est pas le premier contrat de ce genre que nous avons, nous en avons déjà eu des masses, même des cas où le contrat disait—ce que ne dit pas celui-ci—que le délai constituait l'essence même du contrat, que les entrepreneurs n'avaient même pas droit à un rouge liard, à moins qu'une certaine chose ne fût faite dans un certain temps. Et cependant, bien que les entrepreneurs n'aient pas pu mener à bonne fin leur engagement, des actes ont été passés par ce parlement pour prolonger les délais, pour renoncer au forfait et pour remettre l'argent.

Si ces messieurs de la droite ont oublié l'histoire de l'indulgence du parlement du Canada, à l'égard des entrepreneurs qui ont fait de bonne foi des efforts pour construire un chemin de fer dans un délai déterminé et ont échoué, j'appelle leur attention sur ce que disait M. Mackenzie à Kingston, en 1878, précisément sur ce sujet. Nous avons là un cas qui est juste au point. Que tout le monde comprenne bien par ceci quel risque exactement couraient MM. Mackenzie et Mann en concluant cette affaire de construction du chemin de fer du Yukon, dans d'aussi agréables conditions pour eux. Feu M. Alexander Mackenzie défendait alors son gouvernement de l'accusation d'avoir, dans un contrat de ce genre, remis le dépôt et relevé les entrepreneurs de leurs obligations. Il disait :

La Compagnie du Canada-Central a donné son contrat à M. Foster qui, comme je l'ai dit, avait obtenu de nous le contrat pour les 85 milles qu'il y avait à construire. La région s'est trouvée beaucoup plus difficile pour la construction d'un chemin de fer que ne l'avait prévu M. Foster, quand il prit le contrat et il demanda une revision des conditions de son contrat, mais le gouvernement ne crut pas devoir l'accorder.

Mais lorsque nous nous aperçûmes qu'il n'était pas probable qu'il pût pousser le travail aussi rapidement que nous le désirions, nous nous décidâmes à annuler le contrat et à rembourser l'argent déposé en lui payant pour le travail fait la somme que l'ingénieur certifierait avoir été gagnée pour les levers de plan qui pourraient servir au gouvernement pour l'achèvement complet des levers. On qualifie ceci de grosse faute. Où est le mal? Le contrat a été honnêtement donné.

Le cas est peu différent de celui-ci, je pense :

Il fut annulé équitablement et nous avons indubitablement le droit de l'annuler; d'ailleurs quant à cela nos prédécesseurs ont déjà annulé bien des contrats. Nous avions aussi sûrement le droit de rendre l'argent et de renoncer à la garantie et nous l'avons fait, pensant qu'il était de l'intérêt public d'en agir ainsi. Le gouvernement précédent a agi de la même façon en restituant non pas $85,000 comme nous l'avons fait, mais plus de $1,000,000 à sir Hugh Allan, en annulant son contrat. Si nous avions tort d'annuler un contrat et de rembourser la garantie, combien ont dû avoir tort davantage ceux qui ont remboursé une somme douze fois plus considérable que celle-ci? Nous avons pensé agir dans l'intérêt public. Cela s'est fait fréquemment dans le passé et sûrement tous les gouvernements peuvent se voir forcés de le faire. Il n'y a dans cette transaction rien qui implique l'ombre même d'une intention de corruption.

Si nous acceptons la propre version de M. Alex. Mackenzie à l'égard de cette partie du grand réseau de voies ferrées du pays, allons-nous croire, pouvons-nous supposer que s'il se présente quelque violation des termes de ce contrat, ce gouvernement sera plus rigide que ne l'a été Alexander Mackenzie ou que nous n'avons vu les divers gouvernements l'être à l'égard des entrepreneurs qui s'engagent à de grands risques dans d'aussi énormes contrats? Eh bien! alors, MM. Mackenzie et Mann sont à même dans ce cas non seulement de se prévaloir de la pratique gouvernementale en la matière, telle qu'exposée par feu Alexander Mackenzie, mais encore, ma foi, d'invoquer l'excuse que leur a déjà fournie le premier ministre de ce pays, lorsqu'il nous a dit que la conduite de l'opposition dans le présent débat pouvait les embarrasser et même les empêcher d'accomplir leur contrat à la lettre.

Quant au monopole, la seule mention de son existence, en ce qui a trait à la construction de chemins de fer a paru soulever l'indignation du ministre de l'Intérieur. Au cours de son discours, l'honorable ministre a dit :

Ce sont de simples chartes de construction d'une ligne de chemin de fer comme toute compagnie peut en obtenir en faisant sa demande au parlement de la façon ordinaire.

Et encore :

La lecture de cette clause dissipera immédiatement l'idée même qu'un monopole ait jamais été accordé à cette compagnie. Il n'y a aucune espèce de monopole. Il n'y a rien dans cette clause qui, même avec le plus violent effort d'imagination, puisse mériter le nom de monopole.

Eh bien! examinons combien ces conseillers de Son Excellence sont quelquefois loin les uns des autres. A qui devons-nous l'assertion franche et loyale du sens de la clause relative à la construction du chemin de fer? La première personne qui ait parlé avec autorité dans cette Chambre à ce sujet est le ministre des Chemins de fer et Canaux et voici ce qu'il a dit à l'égard des monopoles :

Eh bien! alors, disaient-ils, quelqu'un va construire cette ligne si nous allons de l'avant et si nous construisons la nôtre, qui au point de vue des affaires est la plus favorable. Nous ne le permettrons pas, du moins pour un certain nombre d'années.

Et encore :

Le contrat n'aurait pas été passé si nous n'avions pas été disposés à leur accorder quelque protection contre la

concurrence désastreuse qui résulterait de la construction d'une autre ligne, concurrence désastreuse, non seulement....

Sur cette partie essentielle du contrat, nous voyons ces deux messieurs, dont l'un a réellement charge du bill, différant entièrement quant à l'interprétation de la clause et à l'intention du gouvernement, en l'introduisant dans le contrat.

Quelques-uns de ces messieurs ont prétendu que ceux qui approuvent le contrat pouvaient se consoler de ce qu'on n'ait pas demandé de soumissions, en songeant qu'un précédent en la matière a été créé dans le cas du Pacifique. Je ferai remarquer que dans ce cas, il y avait des particularités qui n'existent pas dans celui-ci. Pour le Canadien du Pacifique la question avait été débattue et retournée sur tous les sens maintes fois en Chambre. Le parlement était dans l'obligation de construire le Pacifique. Le parlement avait approuvé le principe de construire la ligne au moyen de concessions de terres et de subventions en argent. Le gouvernement avait reçu le pouvoir de mettre cette politique en application. Mais il avait été absolument impossible de se servir de ces propositions. Des plans avaient été préparés avec des estimations ; le gouvernement avait à sa disposition tout ce qu'il fallait pour arriver à une solution intelligente de la question. Dans ces conditions, le gouvernement a soumis une offre acceptable pour cette Chambre et pour le pays, une offre qui devait être discutée par la Chambre avec les rapports et les devis devant chaque député. Le préambule même de l'acte montre bien clairement la différence qui existe entre la presente affaire et celle-ci. Je me reporte encore au chapitre 1 de l'acte de 1881, relatif au Canadien du Pacifique et dans le deuxième paragraphe du préambule, je trouve ce qui suit :

Et vu que le parlement du Canada, à plusieurs reprises a exprimé sa préférence en faveur de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer de ce genre par une compagnie constituée, aidée de concessions en argent et en terre, plutôt que par le gouvernement ; vu que certains statuts ont été passés pour permettre de suivre cette ligne de conduite, mais que les dispositions qu'ils contenaient n'ont pas pu être appliquées à ce but.

Par suite, l'acte procède à pourvoir à la ratification d'un contrat pour arriver à ce but. Alors, le ministre de l'Intérieur a eu la courtoisie de se rendre à ma demande, lorsque je lui ai demandé de montrer ce que j'appelle une formule générale de contrat. Il m'a envoyé des exemplaires de divers arrêtés ministériels fixant les termes dans lesquels sont rédigés les coutrats dans lesquels le gouvernement aide à la construction d'un chemin de fer, au moyen de concessions de terres. Je signale à l'attention de la Chambre les dispositions de ces arrêtés ministériels qui ont été absolument omis dans le cas présent. Je ne citerai pas les clauses qui ont trait, non seulement à la construction, mais à l'exploitation des chemins qui reçoivent des concessions en terres. Voici une clause que vous trouverez dans presque tous les arrêtés du conseil relatifs à ces contrats.

Dixièmement—Que le délaifixé constituera l'essence du contrat et que à moins que le chemin de fer ne soit achevé, équipé et exploité sur toute sa longueur, de Winnipeg aux environs de Whitewater Lake sur une distance pas moindre que 152 milles, le 1er jour d'octobre 1885, les titres de la compagnie aux terrains, en vertu de chacun et de tous les arrêtés du conseil qui s'y rapportent ainsi qu'à ce chemin de fer, y compris le présent arrêté ministériel seront nuls et de nul effet.

Ceci était une condition et si les honorables messieurs avaient l'intention d'astreindre MM. Mackenzie et Mann à cette lourde entreprise, comme ils le prétendent, on aurait trouvé cette clause dans le contrat et son absence, à mon avis, est significative lorsque nous la trouvons dans les contrats similaires passées autrefois entre le gouvernement et d'autres compagnies. Quelques députés ont discuté cette étrange assertion du ministre des Chemins de fer et Canaux, que toute l'affaire était un jeu de hasard. Il n'y a pas de doute que c'est ainsi que l'honorable ministre a considéré la question, qu'il considérait que le gouvernement risquait une grosse partie et c'est là une excuse pour le ministre des Chemins de fer et Canaux de n'avoir pas mis d'annonce pour demander des soumissions publiques. Si l'assertion que c'est un jeu de hasard est exacte, et si le terme dans lequel il a présenté ce contrat à la Chambre est approprié, il aurait certainement été passible de poursuites criminelles en mettant des annonces demandant des soumissions publiques. En vertu du code criminel, paragraphe 205, il aurait été passible de deux ans d'emprisonnement et d'une amende de $2,000 pour annoncer un projet. Voici les termes du statut :

Un projet ou plan pour disposer d'un bien quelconque au moyen d'un jeu de hasard.

Aussi, si le ministre des Chemins de fer et Canaux ne connait rien aux chemins de fer et aux champs aurifères, il comprend au moins les dispositions du code criminel. Puis le ministre de l'Intérieur a passé beaucoup de temps à expliquer l'ignorance où se trouve le gouvernement au sujet du contrat. Cependant, je veux m'occuper du ministre de l'Intérieur en opposition au ministre des Chemins de fer et Canaux sur cette question, puis du ministres des Chemins de fer et Canaux en opposition à lui-même, pour montrer dans quel état de confusion cette proposition a été présentée à l'approbation de la Chambre. Prenez par exemple le discours du ministre des Chemins de fer et Canaux. Il nous a dit d'abord :

Les honorables membres de cette Chambre se rappeleront bien clairement qu'avant la fin de la dernière session nous recevions de toute part des preuves des découvertes immenses qui s'opéraient dans le district du Yukon et les gens qui revenaient de cette région éloignée rapportaient les histoires les plus fabuleuses de ces dépôts miniers.

Puis il parle encore des informations parvenant au gouvernement au sujet des grandes découvertes d'or et il ajoute :

Nous comprîmes bientôt clairement qu'il fallait immédiatement nous occuper de résoudre ces problèmes de la façon la plus pratique.

Et ainsi de suite. Maintenant, prenons le ministre de l'Intérieur. Dans un discours remarquable par la vigueur de l'assertion qui est devenue ensuite discutable, si nous devons accepter comme exactes les paroles de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, le ministre de l'Intérieur disait :

Nous savons tous exactement ce que nous connaissions du Yukon à la dernière session ; il n'y a pas à discuter là dessus. Si je me rappelle bien le rapport imprimé n'a pas été déposé avant la prorogation de la Chambre.

Il avait l'information du rapport de M. Ogilvie dans lequel il disait que plusieurs découvertes d'or extraordinairement riches avaient eu lieu. Cependant, il continue à dire que c'était un district presqu'inconnu, un district qui n'avait en aucune façon appelé l'attention, un district sur lequel ne s'était jamais portée l'attention de l'ancien gouvernement.

Puis il parle des travaux de la rivière Stewart et continue :

Mais un homme sain d'esprit prétendrait-il que lorsque le parlement s'est prorogé nous avions en notre possession des informations qui pussent nous faire supposer que des dizaines de mille personnes partiraient l'automne dernier et l'année suivante pour le Klondike? Comment, personne n'avait rêvé cela.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux l'avait rêvé. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, avec ses rapports qui lui venaient non seulement des employés du gouvernement, mais aussi des gens qui revenaient et parlaient des découvertes de l'or, dit qu'à son avis le devoir du gouvernement avait été immédiatement de voir ce que l'on pourrait faire à ce sujet. Je trouve que le ministre des Chemins de fer et Canaux a parlé de façon à rendre encore plus remarquable et plus étonnante l'assertion du ministre de l'Intérieur. Laissez-moi vous donner les preuves que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait sous la main, à la fin de la dernière session, lorsque en sa qualité de membre du gouvernement, il avait sous sa garde les informations de 1896, jusqu'à la fin de la session de 1897.

Prenez par exemple le rapport de M. Ogilvie. Documents de la session, vol. 30, N° 13. Le 6 novembre 1896 il parle de riches placers aurifères découverts sur le Klondike et ses affluents et indique le résultat des travaux. Ce que je dis est sujet à correction, mais je crois que le ministre de l'Intérieur a dit que le rapport de novembre 1896, était aux mains du gouvernement en 1896.

Car la nouvelle est rendu jusqu'à la côte et l'on s'attend l'été prochain (1897) à une affluence sans précédent. Et ce n'est pas tout car une grande crique appelée Indian-Creek se jette dans la rivière Yukon a moitié chemin environ entre les rivières Klondike et Stewart et tout le long de cette crique on a trouvé de l'or en quantité rémunératrice . Maintenant, on a trouvé de l'or dans plusieurs des ruisseaux qui se jettent dans la rivière Pelley et aussi le long de l'Hootalinqua. Dans l'alignement de ces trouvailles plus au sud sont les champs aurifères de Cassiar dans la Colombie anglaise ; les apparences sont donc que nous avons le long du plateau d'épanchement oriental du Yukon une ceinture aurifère d'une largeur indéfinie et longue de plus de 300 milles sans compter la partie contenue dans la Colombie anglaise.

Plus loin, il dit :

Je crois qu'il y en a assez pour prévoir avec confiance un avenir assez brillant pour cette partie du pays.

Parlant de la crique Bonanza, il dit encore :

On rapporte que l'on trouve de $1 à $12 par battée de minerai et l'on n'a pas encore trouvé le lit de roches. Ceci représente par homme faisant le lavage de $1000 à $12,000 par jour.

Puis :

Il y a eu assez de découvertes faites pour indiquer qu'il existe au moins quinze milles de cette richesse extraordinaires et que nous aurons trois ou quatre fois la même étendue sinon aussi riche, du moins très riche.

En janvier 1897, son rapport dit :

Les nouvelles du Klondike sont toujours très encourageantes.

Plus tard :

Il y a une chose certaine, c'est que nous possédons une des superficies aurifères les plus riches qui aient jamais du découvertes avec de bonnes apparences que nous n'en connaissons pas encore les limites.

Le 22 janvier 1897, il rapporte :

J'ai confiance par la nature de l'or trouvé dans les criques que l'on en trouvera beaucoup d'autres et de riches.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Puis le 23 janvier 1897 :

Les perspectives des placers continuent à être de plus en plus encourageantes et extraordinaires.

Eh bien ! M. l'Orateur, comment au nom de la raison, le ministre de l'Intérieur pouvait-il parler aussi à la légère de ce qui avait tellement impressionné le ministre des Chemins de fer et Canaux, quand il a fait paraître la brochure publiée en août 1897, et qui devait avoir été préparée bien avant cela, brochure qui annonçait au monde entier, à tous ceux à qui elle était adressée, qu'ils étaient invitées à débarquer sur nos bords et à profiter de ce qui survenait au Canada. Dès le mois d'août 1897, il publiait ceci :

Les découvertes d'or auprès de la frontière méridionale de la Colombie anglaise ont été récemment suivies d'autres découvertes sur la rivière Yukon et ses tributaires de l'extrême nord et dans divers endroits entre ces deux points l'or et l'argent ont été trouvés en quantités suffisantes pour laisser croire que parmi les diverses ramifications des montagnes Rocheuses entre le 49e parallèle et l'océan Artique, on trouvera chaque année pour bien des années à venir un champ nouveau fertile pour les opérations minières et qui à mesure que s'établiront des moyens de transport, il surgira du nord au sud de la Colombie anglaise des villes minières. Dans aucun pays du monde les capitaux ne peuvent trouver d'emploi plus profitable.

Alors, en arrivant particulièrement au Yukon, il y a un article intitulé : " Les champs aurifères du Yukon " qui est publié en août 1897, par cet honorable monsieur. L'article dit :

Les plus grandes découvertes d'or de l'époque actuelle ont été faites dans les territoires du Nord-Ouest du Canada. Le monde n'avait pas eu plus tôt connaissance des richesses énormes des montagnes de quartz aurifère et argentifère de la Colombie anglaise que l'on recevait la nouvelle de fouilles d'or fabuleusement riches sur la rivière Yukon et ses tributaires, particulièrement sur le Thronduick ou, comme il est plus généralement appelé, le Klondike, comme sur le Bonanza, l'Eldorado et une foule d'autres criques.

Plus loin :

Mais il ne peut y avoir aucun doute à cet égard sur sa richesse et il est impossible maintenant de limiter l'emplacement d'où l'on va retirer de l'or.

Plus loin, on trouve dans le même article :

Mais la quantité énorme d'or retirée par quelques prospecteurs a amené une affluence comme on n'en a pas vu depuis bien des années et il est devenu nécessaire de prendre d'amples dispositions pour l'avenir.

Voilà la déclaration que faisait l'honorable ministre en août 1897.

Maintenant faisons un pas de plus et voyons les informations que peuvent nous fournir nos voisins du sud. Le ministre de l'Intérieur des Etats-Unis, dans son rapport annuel pour l'année terminée le 30 juin 1897, donne certaines informations de valeur et le gouvernement des Etats-Unis n'a pas eu d'officier plus consciencieux et plus méritant que son représentant en cette matière. Parlant de l'Alaska le secrétaire de l'Intérieur dit :

La population de ce district était d'après le recensement de 1890, de 32,052 ; elle s'est grandement accrue surtout dans ces deux dernières années par suite de découvertes de riches mines d'or en Alaska et particulièrement dans la région du Klondike qui ont amené une grande affluence de gens appartenant à toutes les catégories sociales.

Dans l'annexe à ce rapport le secrétaire ajoute quelques informations intéressantes.

Près de là se trouve l'embouchure de la rivière Koyukuk (le Klondike) tributaire du Yukon venant du nord. Cette dernière rivière a été remontée sur 600 milles et avec ses tributaires elle est reconnue pour être riche en or.

Puis :

Lorsque la nouvelle des riches découvertes sur le Klondike arriva l'été dernier. toute la population abandonna la place *Circle-City* et partit en toute hâte vers le Klondike, des centaines de bonnes et confortables cabanes se vidèrent.

Puis :

L'été a été particulièrement mémorable à cause de l'excitation causée par les riches découvertes d'or faites l'hiver dernier sur le Klondike. J'étais à Saint-Michel, le 1er juillet ; lorsque les mineurs qui revenaient avec leurs riches paquets de poussière d'or atteignirent le port pour regagner les Etats-Unis et plus tard, en automne lorsque des milliers de mineurs arrivèrent des Etats-Unis à Saint Michel, en route pour les mines du Klondike.

Puis :

Les observations que j'ai faites dans plusieurs camps de mineurs le long de la rivière. mes conversations avec des mineurs qui ont été de une à plusieurs années dans cette région, l'examen personnel que j'ai fait de la poussière d'or rapporté par plusieurs personnes m'ont induit à croire que les nouvelles répandues dans le public au sujet de la richesse des mines groupées autour du Clondike ne sont pas exagérées.

Puis, l'officier qui est l'agent général de l'éducation en Alaska, M. Sheldon Jackson, dit :

Partout où un prospecteur a fait des recherches dans des ruisseaux ou des criques, non seulement dans la Vallée du Yukon mais aussi dans les ruisseaux au nord du cercle Arctique se jetant dans l'océan Arctique comme dans les grandes riv.ères coulant vers l'océan Pacifique, on a trouvé des indices de dépôts aurifères qui font de l'Alaska probablement les champs aurifères les plus vastes du monde.

Puis nous trouvons une autre source d'information dans une conférence faite à Victoria par M. Ogilvie et une citation de celle-ci appuira la position que j'ai prise au commencement de ces remarques, en disant que non seulement nous livrons à ces entrepreneurs de riches possessions aurifères dont le ministre des Chemins de fer et Canaux se dit lui-même incapable de deviner l'étendue mais nous livrons même ce qui, de l'aveu des autorités reconnues, constitue le gisement aurifère le plus riche qu'il y ait au monde. M. Ogilvie dans cette conférence à la page 16 du rapport dit :

Nous devons avoir de 90,000 à 100,000 milles carrés qui, s'ils sont soigneusement exploités avec des facilités convenables de transport, d'approvisionnement, de matériel formeront la plus grande et aussi la plus riche région aurifère que le monde ait jamais connue.

Puis il dit :

Il y a dans le pays des hommes qui sont et qui resteront pauvres. Il n'ont pas eu la chance, disent-ils, de toucher la fortune, mais je puis dire que ce pays offre aux hommes de grande énergie, de solide constance et de quelque intelligence l'occasion de faire plus d'argent dans un temps donné qu'ils ne pourraient en faire en aucune autre circonstance.

Encore :

Pour terminer, laissez-moi dire que nous avon- tout au nord de ce pays une vaste région contenant 90 à 100,000 milles carrés d'un avenir indescriptible. Nous savons qu'il y existe de riche dépôts et d'après ce que nous savons il y en a encore beaucoup d'aussi riches à découvrir. Nous savons qu'il y en a assez pour satisfaire une population de 100,000 âmes et je prévois qu'avant dix ans ce chiffre sera atteint

Les honorables députés peuvent juger qu'en signalant à l'attention de cette Chambre ce témoignage rendu à la richesse minière de leur pays, témoignage qu'ils ont déjà entendu, je ne me montre pas suffisamment appréciateur de la valeur du temps de cette Chambre ; mais il est remarquable que cette justice à l'égard de nos ressources minières soit rendue par ce côté-ci de la Chambre et par les députés qui combattent le bill, tandis que ceux qui essaient d'amoindrir la richesse du Yukon sont les hommes qui veulent faire passer ce cadeau à Mackenzie et Mann.

Mais il y a autre chose, je crois, qui dérange ces messieurs. Les membres des fauteuils des ministres ne paraissent pas s'être bien entendus sur ce qu'ils voulaient réellement donner aux entrepreneurs et sur les conditions du contrat. Que pouvons-nous dire en présence du conflit du ministre de l'Intérieur et de l'officier qu'il a envoyé là-bas avec les instructions les plus extraordinaires ou du moins, revêtu des plus larges prérogatives? Le ministre de l'Intérieur a dit :

Quelqu'un l'autre soir—je crois que c'était l'honorable député d'York-Ouest (M. Wallace)—demandait sur un bon sarcastique pourquoi le major Walsh était campé loin de Dawson-City. Au nom du bon sens, que pourrait-il bien faire à Dawson-City? Nous avons là quarante hommes de la police à cheval et un état-major d'officiers suffisant pour faire ce qu'il y a à faire.

Quelles sont ces instructions? Le premier ministre, d'après ce que j'ai compris, a dit qu'il n'y avait dans ses instructions pas une ligne à cet effet. On nous dit :

Le major Walsh est où on lui a dit de se tenir, s'occupant des affaires dont il est chargé.

Mais on a entendu parler du major Walsh ; on lui a demandé :

—Eh bien! major, êtes-vous désappointé d'être retenu ici par la glace?

—Oui, bien désappointé. J'étais excessivement désireux d'arriver au moins à Fort-Selkirk avec tout mon détachement, puis à Dawson-City.

Nous avons là non plus une simple contradiction entre collègues, mais une sérieuse contradiction entre le commissaire et le ministre de l'Intérieur au sujet d'une question qui n'est pas sans importance dans le cas actuel.

Il y a confusion dans les faits, mais ce qui est encore plus sérieux, c'est qu'il règne une stupéfiante confusion parmi les ministres sur leur banc quant aux droits de ce pays, dans ses relations avec les Etats-Unis. Hier, le premier ministre en conseillant à ce parlement de ne pas s'occuper de ce que les autorités des Etats-Unis pourraient faire à l'égard du transbordement des marchandises sur la rivière Stikine, nous a dit que si les Etats-Unis essayaient de contrevenir à un traité solennel nous avions le remède sous la main.

Remarquez, M. l'Orateur: le gouvernement compte que si le Canada est dérangé sur la rivière Stikine par l'intervention des autorités douanières américaines et si cette intervention est contraire à la lettre et à l'esprit du traité, nous avons sous la main le remède et ce remède, c'est de passer devant un tribunal des Etats-Unis et en face d'un statut des Etats-Unis, de revendiquer nos droits en vertu de ce traité, parce que, comme l'a dit le premier ministre—et c'est sur cette supposition qu'agit le gouvernement—un traité est supérieur à un statut des Etats-Unis.

J'ai écouté en vain dans l'attente de l'opinion du Solliciteur général à ce sujet et je déclare ici et maintenant que ni le ministre de la Justice, ni le Solliciteur général ne voudraient approuver cette opinion du premier ministre. Dans quelle situation sommes-nous donc placés, M. l'Orateur, quand en poussant cette entreprise nous n'avons que des

assurances de cette nature contre les menaces ou prétendues menaces qui nous viennent du sud ?

Voyons exactement quelle est la loi aux Etats-Unis, la chose est réglée depuis longtemps. La loi est qu'un traité qui est ratifié par leur Congrès — et s'il n'est pas ratifié, ce n'est pas un traité — devient partie intégrale de la loi du pays. C'est l'action du Congrès qui lui donne la force et l'existence, absolument comme le fait un statut et il devient supérieur à tous les statuts qui y contreviennent et qui ont été passés antérieurement à la sanction de ce traité. Mais, M. l'Orateur, il n'y a pas un juriste aux Etats-Unis qui peut prétendre que le corps qui a donné la vie au traité ne peut le défaire et le détruire de la première à la dernière lettre le jour ou l'instant suivant. La responsabilité ne gît pas entre les tribunaux et le gouvernement ; la responsabilité est entre les parties contractantes au traité. Leurs droits ne résident pas dans les tribunaux des Etats-Unis, leurs droits sont dans les cabinets diplomatiques, leurs droits doivent être décidés suivant le mode usuel entre gouvernements indépendants. Il n'y a pas aux Etats-Unis l'ombre d'une autorité qui puisse soutenir la proposition posée hier par le premier ministre du Canada. Que la clause 13 soit contraire à l'esprit ou aux dispositions du traité, qu'un acte passé par le Congrès des Etats-Unis, soit contraire aux dispositions du traité, il n'y a rien qui puisse nous faire supposer que nous sommes en mesure d'obtenir réparation devant un tribunal des Etats-Unis. Le seul remède à la violation du droit se trouverait dans le moyen ordinaire, par l'entremise du gouvernement britannique. Le ministre des Travaux publics ne semble pas approuver mon interprétation de la loi, mais il va la trouver en propres termes dans Wharton.

Un traité peut prendre le pas sur un acte du Parlement et un acte du Congrès peut prendre le pas sur un traité antérieur

Voilà la loi, et l'on cite les autorités. Mais laissez-moi vous donner l'opinion d'un procureur général des Etats-Unis, il y a longtemps ; car l'occasion ne s'est pas présentée récemment pour un procureur général des Etats-Unis de donner des instructions à l'intérieur ou au dehors relativement aux conditions d'administration de leurs lois. Crittenden dit :

Je ne suis pas insensible à l'inviolabilité des traités et j'apprécie l'importance publique de leur fidèle observance. Mais leur effet moral et leurs obligations dans leurs rapports avec les lois des nations ne sont pas maintenant le sujet à étudier. La question que nous avons devant nous implique l'effet légal des traités dans notre constitution et les pouvoirs politiques du gouvernement à leur égard. Dire qu'un traité annule tous les actes du Congrès avec lesquels il est en conflit, c'est placer tout le pouvoir politique du gouvernement dans un état de sujétion perpétuelle aux traités. Le pouvoir suprême politique et législatif du pays réside dans les mains du gouvernement des Etats-Unis, en vertu de la constitution, et ses actes ne peuvent subir d'autres restrictions que celles imposées par la constitution, et cette constitution ne dit pas que le Congrès ne doit pas passer de loi incompatible avec un traité, et il serait parfaitement anormal qu'elle imposât un tel empêchement. Il peut se présenter des circonstances où des traités sont ou deviennent par suite de circonstances si nuisibles que c'est le droit et le devoir du gouvernement de les dénoncer ou de les ignorer. Chaque gouvernement doit juger et décider par lui-même de l'opportunité d'exercer ce pouvoir, et ce pouvoir, je suppose, est implicitement reconnu par toutes les parties contractantes du traité, et j'espère et je crois qu'il appartient, sans conteste, au gouvernement des Etats-Unis. Il est vrai qu'il peut se produire des abus de ce pouvoir, absolument comme on peut abuser du pouvoir de conclure des traités et de tout autre pouvoir, mais pour notre garantie contre ces abus, nous pouvons et nous devons compter sur l'intégrité, la sagesse et la bonne foi de notre gouvernement.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Voilà les autorités auxquelles je n'aurais pas eu besoin de me reporter sans l'extraordinaire proposition posée solennellement dans une grande et orageuse occasion par le premier ministre de ce pays quand, hier, il a essayé de rassurer son monde en nous disant qu'aux Etats-Unis un traité était supérieur à une loi passée par le Congrès lui-même. J'ai cité cette autorité simplement pour montrer que cette idée est sans valeur et que la théorie du premier ministre ne peut ni rassurer ni réconforter ceux de ces messieurs qui désirent appuyer ce bill. Il est déjà assez triste de supposer que les ministres procèdent au sein d'une telle ignorance des circonstances dans lesquelles ils se trouvent, et au sujet des traités je puis appeler votre attention sur l'étonnante contradiction qui existe entre le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) et le ministre de l'Intérieur (M. Sifton).

Le ministre des Chemins de fer et Canaux se précipite dans cette Chambre, ayant à la main ce contrat préparé à la hâte ; et nous dit au sujet de la rivière Stikine : nous ne sommes assujéties à aucune condition.

Plus tard, le ministre de l'Intérieur, trouvant que l'on a bien faiblement défendu le présent bill, nous déclare, dans un discours que nous avons tous pu entendre, que le traité de Washington a restreint nos droits ; mais ensuite, l'honorable ministre (M. Sifton) perdait de vue les difficultés de cette question et les dissentiments qui se sont élevés entre lui et ses collègues, s'exprime comme suit :

Nous considérons donc notre position absolument inattaquable au sujet de notre droit de navigation dans la rivière Stikine.

Dans une partie de son discours, en essayant de prouver que sir John Macdonald avait sacrifié notre droit à la navigation de ces rivières, le ministre de l'Intérieur, nous dit que nous sommes toujours en danger ; et dans une autre partie de son discours, le ministre de l'Intérieur, n'ayant plus aucun intérêt à blâmer l'ancien chef conservateur, nous dit que notre position, en vertu du traité de Washington, est inattaquable.

Plus tard, l'honorable ministre nous affirme que, même sans nouveau traité et sans nouvelle convention, notre position est sûre et inexpugnable : mais dix minutes après, oubliant les diverses attitudes qu'il a prises au cours du débat actuel, il nous dit, au sujet de notre droit de transbordement sur la rivière Stikine :

Au sujet de cette question nous ne pouvons rien affirmer.

Nous occupons une position inattaquable, nous ne sommes assujétis à aucune condition au sujet de la Stikine, et cependant lorsque l'on nous interroge sur notre droit de transbordement, nous sommes obligés de répondre que c'est là une question au sujet de laquelle nous ne pouvons rien affirmer. Le premier ministre, si je ne me trompe, a tenté hier d'affirmer quelque chose au sujet de cette question.

Nous aimerions à l'appuyer, nous aimerions à appuyer le gouvernement, au moment du danger, relativement aux droits qui nous sont garantis par les traités ; mais il me paraît certain que c'est sur cette déclaration faible et boiteuse du ministre de

l'Intérieur, que le Congrès se fonde aujourd'hui pour agir.

Le solliciteur général a insinué que c'étaient les remarques faites par quelques députés de la gauche qui ont suggéré au congrès l'idée de nous créer des embarras, d'envisager cette question du transbordement, de manière a faire échouer le projet dont la Chambre est saisie, mais j'ai dans la main la preuve directe et positive que ce sont les paroles des honorables députés de la droite qui ont fait naitre cette idée, que c'est la déclaration du ministre de l'Intérieur, que nous ne pouvions rien affirmer au sujet de cette question, déclaration faite plusieurs semaines avant la présentation au Congrès de ces bills relatifs au transbordement et au droit d'entrepôt, qui est la cause de tout le mal.

Le ministre de l'Intérieur a dit:

C'est là une question.

Une question, remarquez bien,—et pourtant le premier ministre déclarait que, en vertu du traité de Washington, nos droits étaient si clairs, qu'il ne pouvait croire un seul instant que le Congrès songeât à les attaquer en aucune façon.

C'est une question qui, dans le cas de contestation, devrait être décidée par négociation ou par appel à un tribunal compétent.

Et dans l'intervalle que ferons-nous? Nous avons déjà eu des négociations avec les Etats-Unis par le passé; nous en avons même eu cette année, et nous avons été témoin des choses les plus extraordinaires. Les négociateurs n'ont pu se comprendre les uns les autres.

Nous avons envoyé le ministre de l'Intérieur, ou du moins celui-ci est allé à Washington pour éclaircir la situation et il s'en est revenu, pensant avoir fait un marché quelconque; mais au bout de six semaines nous avons appris que l'autre partie contractante, non seulement n'avait pas souscrit au marché, mais n'en avait même pas entendu parler.

Examinons maintenant ce qui se passe au Congrès, et qu'en savent les honorables membres de la gauche, si nous en jugeons par le langage qu'ils ont tenu.

Je vois à leur siège, le premier ministre, le ministre du Commerce, le ministre du Revenu de l'intérieur, le ministre des Travaux publics, le directeur général des Postes et le Solliciteur général, en un mot le cabinet est, en ce moment, bien représenté. Je vais en profiter et leur demander, pour les besoins de l'argument, s'il y a, a leur connaissance, devant le Congrès américain, au sujet du transbordement, d'autres mesures que le bill dont on a parlé hier.

Voici pourquoi je pose cette question. Le premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries ont prétendu que c'était une question discutable de savoir si l'article 13 s'appliquait au transbordement. Est-ce qu'il ne m'est pas permis de dire avec justice que les deux honorables ministres que je viens de nommer, ont essayé d'apaiser les craintes et de calmer l'émotion du pays, en déclarant que l'article 13 avait trait aux marchandises en entrepôt et non au transbordement? Pour cette raison, je demande au premier ministre, qui est chargé de nos intérêts dans un temps des plus critiques,—et c'est de bonne foi que je lui pose cette question, s'il sait que quelque mesure relative au transbordement a été présentée au Congrès.

Le PREMIER MINISTRE: Peut-être y a-t-il quelque proposition de ce genre devant le Congrès, mais je n'en connais aucune.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Eh bien! M. l'Orateur, on ferait mieux de retirer le présent projet de loi. Je ne m'appuie pas seulement sur les raisons que j'ai données au commencement de mon discours, pour conseiller le retrait de ce bill, mais je crois qu'il serait mieux, avant d'agir, d'attendre que le gouvernement ait pris communication du projet de loi soumis au Congrès, relativement à cette question de transbordement.

J'ai dans la main non seulement le bill relatif au transbordement, mais encore le rapport du secrétaire du Trésor, recommandant l'adoption de ce bill au Congrès. Et l'on nous reproche de perdre le temps en discussions au sujet d'un bill relatif au transbordement sur la rivière Stikine, lorsque les ministres ne savent même pas qu'il y a aujourd'hui devant le Congrès une mesure qui traite directement de la matière. Le gouvernement s'est-il jamais trouvé dans une position plus humiliante? Nous est-il possible d'imaginer une position plus humiliante pour le gouvernement qui,—déclarant que le transbordement est une question en litige,—ne sait même pas que les autorités américaines demandent au Congrès le pouvoir de faire des règlements qu'il lui plaira d'adopter au sujet de notre privilège de transbordement sur la rivière Stikine? Et la législation proposée est d'un caractère tellement général que nous ne saurons pas quels sont ces règlements avant qu'ils aient été préparés et promulgués par le secrétaire du Trésor, auquel on donne un pouvoir discrétionnaire, tel que suivant son bon plaisir et à son heure, une fois ce bill adopté par le Congrès.....

Le PREMIER MINISTRE: Ecoutez! écoutez!

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Il n'est pas permis au premier ministre de se moquer de mes observations, car il n'a pas même lu le bill.

Le PREMIER MINISTRE: Pardon. Si l'honorable député veut parler du bill qu'il vient de mentionner, je l'ai lu, du premier au dernier mot.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je me suis appuyé sur la déclaration de l'honorable premier ministre disant qu'il ne connaissait aucun autre bill.

Le PREMIER MINISTRE: Je connais le bill dont l'honorable député fait mention. Je ne sache pas que cela ait aucune portée sur la question. L'honorable député parle d'un bill aux termes duquel le secrétaire du Trésor est autorisé à faire des règlements au sujet du transbordement,—un bill parfaitement dans les attributions des Etats-Unis. J'ai déclaré hier que l'Exécutif américain avait bien le pouvoir de faire des règlements pour protéger ses intérêts, mais non d'annuler nos droits.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: J'accepte volontiers la réponse du premier ministre qu'il connaît, au sujet du transbordement, un bill autre que celui qui contient l'article 13.

Le PREMIER MINISTRE: L'honorable député ne peut trouver dans ce bill un seul article ayant

trait à la question. Il ne s'agit que de l'adoption de règlements.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Pardon, j'ai la parole. Le premier ministre a connu le bill après que je lui eus expliqué. Avant mes explications, il m'a dit qu'il ne connaissait aucun bill autre que celui qui contient l'article 13.

Le PREMIER MINISTRE : C'est là une assertion peu digne de l'honorable député, mais M. l'Orateur, que l'honorable monsieur lise son bill et il verra qu'il n'y a rien autre chose que le pouvoir accordé au secrétaire du Trésor et aux autres fonctionnaires à qui il appartient de faire des règlements.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : C'est ce que j'ai dit. Le premier ministre m'a certainement fait une injustice en m'informant, après que je lui eus expliqué le bill, qu'il savait ce qui en était. Par conséquent, le premier ministre retire ce qu'il a dit auparavant lorsqu'il m'a déclaré, en termes très distincts et les *Débats* le démontreront, qu'il n'en connaissait rien. Le premier ministre avait certainement oublié, et il constatera, je crois, que ce bill n'est pas aussi anodin qu'il le suppose.

Je vais essayer de prouver, si la Chambre me le permet, que c'est là de la part des Etats-Unis, une partie d'un plan systématique et bien arrêté au sujet des côtes occidentales du Canada, afin d'accaparer le commerce au détriment des intérêts canadiens. Il est dangereux de voir le premier ministre de ce pays faire aussi peu de cas d'une disposition qu'il dit comprendre.

M. SUTHERLAND : C'est une législation dont M. Hamilton Smith est le parrain.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député fait là une déclaration extraordinaire. Parle-t-il sérieusement, ou veut-il plaisanter ?

M. SUTHERLAND : Je crois que mon affirmation est vraie ; M. Hamilton Smith et ses associés.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député dit que M. Smith, que M. Hamilton Smith veut faire voter un projet de loi que le premier ministre déclare très anodin, un bill très ordinaire au sujet du transbordement. Nous ne savons vraiment plus à quoi nous en tenir. J'ose affirmer cependant que le premier ministre ne partage pas l'opinion que l'on a exprimée, à savoir que M. Hamilton Smith a suggéré l'idée de ces bills, dans le but de créer des difficultés par la promulgation de règlements vexatoires au sujet du transbordement et de l'entrepôt des marchandises canadiennes.

M. SUTHERLAND : Voilà pourtant ce que font M. Smith et ses associés, et vous leur donnez le temps d'agir.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Qu'il me soit permis de faire remarquer que le 15 janvier, le Congrès a été saisi non seulement d'un bill relatif au transbordement, mais encore d'un rapport émanant du secrétaire du Trésor, M. Lyman Gage, qui, à ma connaissance, a été en relation, non pas avec M. Hamilton Smith, mais avec certaines personnes des côtes du Pacifique. M. Gage—et à son point de vue, il a raison,—aidait et favorisait ces per-

sonnes qui sont en concurrence avec les Canadiens relativement au commerce du Yukon.

Le rapport du secrétaire du Trésor Gage est un document important et a été d'un grand poids dans la discussion du bill soumis au Congrès. Ce rapport qui porte la date du 9 février, examinant le sujet en discussion a divers points de vue, se lit comme suit :

Pour mieux comprendre la situation, il ne faut pas perdre de vue que les bâtiments de mer peuvent se rendre jusqu'à Saint-Michel, près de l'embouchure du Yukon. Cette rivière est peu profonde ; à certains endroits il n'y a que quatre pieds d'eau. Par conséquent, à Saint-Michel il est nécessaire d'opérer le transbordement de la cargaison et des passagers des bâtiments de mer aux bâtiments de rivière ayant un faible tirant d'eau. La même remarque est vraie en substance quant à la rivière Stikine, près de son embouchure, à Wrangel.

Ensuite viennent les autres articles du bill, car celui-ci a trait aussi à d'autres matières ; et plus loin, parlant en particulier du commerce côtier, M. Gage s'exprime ainsi :

L'objet de l'article 3 est d'accorder au secrétaire du Trésor plein pouvoir pour réglementer le transbordement de la cargaison et des passagers des bâtiments de mer aux bâteaux plats destinés à remonter le Yukon et la Stikine. On ne peut parfaitement prévoir maintenant dans quelles conditions ces transbordements devront se faire, et ainsi il semble que le seul moyen de faire face à la situation, c'est d'accorder au secrétaire du Trésor un pouvoir discrétionnaire.

Le seul réconfort qui reste aux honorables membres de la droite, c'est de supposer que le secrétaire du Trésor fera ces règlements en conformité des droits et obligations stipulés dans les traités. Mais, le grand point dans cette affaire, c'est que ce projet de loi confère au secrétaire du Trésor le pouvoir de mettre de ruineuses entraves à notre commerce et a notre droit de libre navigation dans la rivière Stikine. Ce bill, accompagné du rapport dont j'ai parlé, a été soumis au Congrès le 15 février, et voici l'explication que l'on a donnée concernant le pouvoir discrétionnaire accordé au secrétaire du Trésor.

Cette disposition doit s'appliquer à la nouvelle station navale que nous venons d'établir à l'Alaska pour les besoins de la navigation des rivières Yukon et Stikine. Le secrétaire dit qu'il est impossible de rédiger une loi sans commettre, peut-être, une grande injustice et c'est pour cette raison que l'on accorde au secrétaire du Trésor le pouvoir discrétionnaire de faire tels règlements aux ordonnances, suivant que le commerce sur ces rivières l'exigera.

Ce bill portant le n° 17808 est celui qui est renvoyé au comité de la marine marchande et des pêcheries.

Le secrétaire a expliqué que ce bill s'applique aux rivières Yukon et Stikine ; et ainsi, taut que le secrétaire du Trésor n'aura pas promulgué les règlements ou n'en sera pas arrivé à une conclusion définitive, nous ne savons aucunement quelle sera la nature de ces règlements ou si l'on va injustement nous créer des embarras.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : L'honorable député sait-il si l'on a fait quelque règlements au sujet du Yukon ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Oui, le premier ministre nous l'a déclaré.

Le PREMIER MINISTRE : Pas en vertu de ce bill.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Non, ce bill n'a pas encore été sanctionné ; et quels que

soient les règlements que l'on fasse, le ministre des Douanes comprendra que l'homme revêtu d'un aussi vaste pouvoir discrétionnaire pourra facilement les défaire. M. Gage dit qu'il veut obtenir ce pouvoir, afin de faire des règlements suivant les circonstances. Tous les règlements actuellement existant ne seront pas longtemps en vigueur, cela va sans dire, si le secrétaire du Trésor juge nécessaire de les remplacer par d'autres.

Examinons maintenant l'article 13 d'un autre bill dont le titre ne correspond pas beaucoup à cette question. C'est un acte relatif au homestead et réglementant le droit de passage, pour chemins de fer, dans le territoire de l'Alaska. J'ai ce bill dans la forme qu'il a été présenté et adopté, s'il faut en croire les journaux :

Qu'en vertu d'ordonnances et de règlements que promulguera le secrétaire du Trésor, le privilège d'entrer des marchandises en magasin, ou en entrepôt ou de les mettre en entrepôt au port de Wrangel, dans le district de l'Alaska, et le privilège de retirer ces marchandises pour les exporter à un endroit quelconque de la Colombie anglaise ou des territoires du Nord-Ouest, sans payer de droits, est par les présentes accordé au gouvernement du Canada et à ses citoyens, ou aux citoyens des Etats-Unis, tant et aussi longtemps qu'il apparaîtra à la satisfaction du président des Etats-Unis, lequel s'en assurera et déclarera la chose par proclamation, qu'aucun privilège exclusif de transport par la Colombie anglaise ou les territoires du Nord-Ouest, des marchandises et des voyageurs ayant comme lieu de départ ou de destination quelque autre port de l'Alaska, n'est accordé par le gouvernement du Canada à aucunes personnes ou corporations, et que le privilège a été dûment accordé à des personnes solvables exploitant des lignes de transport dans la Colombie anglaise ou les territoires du Nord-Ouest, d'établir une communication directe avec les lignes de transport dans l'Alaska, et que le gouvernement du Canada permet aux citoyens des Etats-Unis l'entrée en franchise de tous équipements, provisions et vêtements des mineurs, le tout ne devant pas excéder mille livres, pour chaque citoyen des Etats-Unis qui se propose de se livrer à l'exploitation des mines dans la Colombie anglaise ou dans les territoires du Nord-Ouest, et que le gouvernement du Canada, dans l'émission des licences de mineurs, mette sur le même pied que les citoyens canadiens, les citoyens des Etats-Unis qui exploitent ou se proposent d'exploiter des mines dans la Colombie anglaise ou dans les territoires du Nord-Ouest.

Le bill décrète ensuite que nous devrons accorder aux pêcheurs américains les privilèges qui leur sont refusés par les traités.

Par conséquent, voilà donc une difficulté qui surgit et qu'il faut prendre en considération. Les hommes d'affaires savent mieux que moi que souvent, vu l'état de la mer, il est impossible à Wrangel, de décharger un navire sur des alléges, et qu'il peut être nécessaire d'aborder au rivage et d'entreposer les marchandises pour un temps plus ou moins long. L'embarras que peut nous causer cet article ne sera pas amoindri aux yeux de celui qui sait comment les affaires se font généralement.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Au moment de reprendre mes observations, je regrette de ne voir à leur siège que le premier ministre et le ministre du Revenu de l'intérieur. Quoi qu'il en soit, je présume que l'absence des autres ministres comporte un blâme qui ne s'adresse qu'à moi personnellement. Je me plais à croire que leur absence n'indique pas qu'ils prennent un intérêt moindre à cette intéressante question.

Je constate cependant l'arrivée du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et il n'est que juste d'ajouter que le Solliciteur général (M. Fitzpatrick) a été assez bon de faire son entrée, et que le ministre des Travaux publics (M. Tarte) est aussi prêt pour la bataille.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Que l'honorable député ait la patience d'attendre encore un peu, et il aura un auditoire distingué.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Maintenant que le ministre de l'Intérieur est ici, je ne saurais avoir un auditoire plus distingué.

Il y a quelque temps, au cours du débat actuel, entre plusieurs choses extraordinaires, le ministre de l'Intérieur a déclaré, que,—vraiment !—nous n'avions nullement eu lieu de nous plaindre des Etats-Unis. Je ne veux pas dénaturer le sens de ses paroles et je vais lire le langage même dont il s'est servi :

Nous n'avons nullement eu lieu de nous plaindre du gouvernement américain dans ses rapports avec nous sur cette question.

Et il ajoute, parlant de son voyage à Washington et de son entrevue avec un des membres du gouvernement américain, le secrétaire du Trésor.

Quand je suis allé le voir, il m'a dit que les règlements seraient conçus de façon à favoriser notre commerce autant que nous avions raisonnablement le droit de l'espérer et qu'il croyait pouvoir les publier bientôt.

Et plus loin :

Le secrétaire du Trésor m'a assuré qu'il promulguerait immédiatement.

J'attire votre attention sur ceci, M. l'Orateur,—

... qu'il promulguerait immédiatement des règlements dont l'effet serait de nous dispenser de payer les droits alors réclamés, et c'est ce que je télégraphiai à la chambre de commerce de Victoria et à celle de Vancouver aussi, je crois.

Les règlements devaient être rédigés et promulgués immédiatement. Ainsi le ministre de l'Intérieur du Canada admet l'existence de cet état de choses, à savoir qu'il y a longtemps, il est allé à Washington et a effectué un arrangement avec le secrétaire du Trésor, au sujet des règlements relatifs aux droits de douane sur les marchandises venant du Canada et expédiées au Yukon par la voie du territoire américain

Et après plusieurs semaines, après des retards extraordinaires et inexpliquées de la part des Etats-Unis, retards qui ont coûté au peuple de ce pays à l'est et à l'ouest, plusieurs milliers de dollars et ont causé à notre commerce des embarras, j'oserai dire, extraordinaires, nous avons lu ces règlements qui ne s'appliquent qu'à Dyea et à Skaguay et dans lesquels l'on ne dit pas un mot de la rivière Stikine.

Tel est le résultat de la visite à Washington d'un membre du gouvernement canadien, et cet homme nous dit que nous n'avons eu nullement à nous plaindre du gouvernement des Etats-Unis.

Devons-nous toujours faire les chiens couchants ? Devons-nous nous présenter le chapeau à la main devant le gouvernement des Etats-Unis et le remercier de nous recevoir avec courtoisie ? Ne devons-nous pas nous plaindre si une nation viole ses engagements envers nous ? Lorsque le ministre de l'Intérieur nous affirme que nous n'avons nullement eu lieu de nous plaindre, il est dans une

erreur profonde, ou sa déclaration est incroyable. Examinons les faits. Je vous ai cité les paroles qu'il a prononcées en cette Chambre, et je vais vous démontrer par d'autres déclarations qu'il a faites, comment notre ministre de l'Intérieur a été traité par les autorités des Etats-Unis. Il me semble que l'honorable ministre a fait toutes les concessions que les Etats-Unis désiraient obtenir. Il a déclaré franchement et explicitement,—donnons-lui crédit pour cela,—quelles concessions ferait le Canada pour plaire aux Etats-Unis. Et ces concessions ont été faites sans hésiter. D'un autre côté, les Etats-Unis lui ont fait des promesses; et bien que nous en ayons attendu la réalisation pendant des semaines, bien que le gouvernement américain, à la suite de ces négotiations, ait promulgué des règlements dans lesquels on ne dit pas un mot de la route que l'administration regarde comme nécessaire et indispensable pour nous, le ministre de l'Intérieur dénonce d'avance quiconque oserait se lever dans cette chambre et trouver à redire sur la façon dont le gouvernement américain l'a traité. Oui, M. l'Orateur, le gouvernement américain l'a joué, l'a joué comme un enfant.

Et ce qui est extraordinaire, c'est que l'enfant après avoir servi de jouet, n'a pas compris leur jeu.

Maintenant, voyons ce qu'il a dit aux hommes d'affaires de la côte au sujet de sa mission. Le 3 janvier 1898, il télégraphie au "Board of Trade," de Victoria :

J'arrive de Washington où j'ai...

Obtenu une promesse? Non, M. l'Orateur :

....où j'ai terminé des arrangements assurant le passage des marchandises canadiennes par voie de Dyea et de Skaguay sans les frais d'inspection mentionnés dans votre télégramme et correspondance. Le département du Trésor prendra des mesures pour faciliter le commerce.

L'honorable ministre n'a-t-il pas à se plaindre des Etats-Unis, ou considère-t-il notre position au Canada si humble et si méprisable qu'il nose pas se plaindre, si on ne tient pas la parole qu'on lui a donnée? Si cette assertion est bien fondée, et l'honorable ministre, la croyant telle quand il envoya ce télégramme, je ne connais pas d'expressions assez énergiques pour caractériser la manière avec laquelle les Etats-Unis l'ont traité, je ne connais pas de mots assez expressifs pour déplorer et blâmer le sentiment qui les a portés à induire en erreur et à tromper le ministre de l'Intérieur.

Le 3 janvier, il avait terminé des arrangements qui assuraient ce transport des marchandises par une route qui est maintenant une chose secondaire, qui ne vaut pas la peine d'être mentionnée même en ce qui concerne la rivière Stikine ; et le ministre de l'Intérieur avouera peut-être que dans cette circonstance il n'avait fait aucun arrangement au sujet de la rivière Stikine, ni n'était arrivé à une entente quelconque avec le gouvernement des Etats-Unis. D'après ce qui a eu lieu au Congrès, d'après la ligne de conduite tenue depuis par le secrétaire du Trésor, je n'ai aucun doute que le ministre de l'Intérieur a négligé de venir à une entente avec eux aux sujet de cette partie essentielle du programme du gouvernement que nous sommes à discuter. Toutefois, le 4 janvier, la population de la côte du Pacifique, se fiant à l'habileté du ministre de l'Intérieur, supposant qu'il était à la hauteur des circonstances, supposant qu'il comprenait ce qui avait eu lieu à Washington, le félicitait de cette manière-ci :

Votre télégramme a créé une excellente impression parmi les marchands ici. Très important que les autorités de Washington télégraphient leurs instructions, à Skaguay et Dyea; tout délai nuira au commerce du Canada. Des steamers en destination du nord avec de nombreux passagers de Seattle partent fréquemment.

Mais cette population de la côte du Pacifique connaissait fort peu les talents administratifs du ministre de l'Intérieur et le tact qu'il a pour gouverner, dont il nous a parlé, il n'y a pas longtemps, au grand amusement de la Chambre, quand après avoir gâté cette affaire depuis le commencement jusqu'à la fin, il osa se lever et ridiculiser l'habileté pour gouverner que possédait sir John-A. Macdonald. Quand j'entendis cet honorable ministre, quand je l'entendis exprimer son mépris pour la carrière de grand homme d'Etat, quand je l'entendis discuter et critiquer les qualités d'homme d'Etat, qui distinguaient sir John-A. Macdonald, je songeai au vieux proverbe qui dit qu'un chien vivant est meilleur qu'un lion mort. C'est pour justifier ce proverbe que le ministre de l'Intérieur a voulu salir ce grand nom.

Eh bien! la population de Victoria apprit bientôt à mesurer la valeur de notre nouveau plénipotentiaire à Washington, elle comprit bientôt ce que signifiait le télégramme du mois de janvier. Quinze jours plus tard elle fit des représentations, et il lui télégraphia :

Règlements de samedi publiés immédiatement.

Cependant rien n'était survenu pour engager le ministre de l'Intérieur à se plaindre, il n'avait aucun sujet de plainte.

Des représentations arrivèrent de la côte au sujet de cette assertion positive, cette assurance formelle donnée par un ministre arrivant de Washington, après que des opérations commerciales eurent été préparées d'après cette assurance donnée, et les représentations se suivirent rapidement et sans interruption. Le 20 janvier le ministre de l'Intérieur télégraphiait au *Board of Trade*.

Il a été convenu qu'il n'y aurait pas à Stikine de règlements qui gêneraient notre commerce, mais il n'a pas été spécifié particulièrement que les mêmes règlements adoptés à Dyea et à Skaguay s'appliqueront à Stikine.

Pas de règlements encore, cependant les officiers des Etats-Unis au Sound, en haut de la Stikine, à Dyea et à Skaguay, partout où il en avait sur la côte, causaient des embarras aux compagnies canadiennes de steamers, disant qu'ils n'avaient reçu aucune instruction de Washington. Néanmoins, ceux qui avaient une foi inébranlable dans le ministre de l'Intérieur, et il y en avait même sur la côte, excusaient le ministre en disant que sans doute, des instructions avaient été préparées, mais qu'il n'y avait pas eu assez de temps pour les expédier à ces postes avancés. En attendant, nos rivaux dans les ports américains, à Seattle et autres ports sur le Pacifique, s'emparaient du commerce de notre propre Yukon. Mais le même jour le ministre de l'Intérieur envoyait un autre télégramme :

Je suis informé ce matin par le sous-secrétaire du Trésor que le percepteur des douanes dans l'Alaska sera à Washington dans deux ou trois jours, et que les règlements sont suspendus en attendant conférence avec lui.

Cela indique la manière avec laquelle le gouvernement a agi, contre laquelle il n'y a pas sujet de

plainte ! L'honorable ministre, agissant en qualité de représentant de la Couronne britannique avait fait preuve de la bonne foi la plus absolue. Tout ce qu'il avait promis aux autorités américaines de faire fut exécuté à la lettre, et son devoir l'y obligeait : et je peux comprendre qu'il soit sensible à cet affront ; même s'il a cru qu'il n'était pas adroit de faire cas de l'acte de ces autorités, mais il m'est impossible de comprendre que dans les circonstances il s'efforce d'excuser la conduite du gouvernement des Etats-Unis, à moins qu'il ne fût absolument dans l'erreur et inexact au sujet de ce télégramme du 3 janvier, dans lequel il disait que les arrangements et les règlements avaient été terminés. Il n'était pas nécessaire de faire venir de l'Alaska le percepteur des douanes pour discuter des règlements qui avaient été préparés et acceptés, d'après le télégramme du ministre.

De plus, le ministre nous a donné une autre version de ce qui est arrivé. Le 22 janvier, il télégraphiait au capitaine Irvine, de Victoria :—

Il était convenu que des instructions seraient données aux fins de supprimer les droits de douane et les honoraires d'inspection. Le département du Trésor n'a pas encore envoyé d'instructions. Je leur ai télégraphié constamment. Le dernier télégramme dit qu'ils espèrent terminer dans une couple de jours. J'ai fait tout mon possible; je ne vois pas ce que je peux faire de plus. J'espère que c'est une question de quelques jours seulement.

Le ministre de l'Intérieur m'entend, et il sait qu'il a été grandement désappointé, que bien qu'il eût envoyé ce télégramme le 22 janvier, il ne s'écoula pas quelques jours, mais des semaines, et l'affaire ne fut réglée qu'après le 22 janvier, lorsque le ministre des Douane se présenta pour la première fois devant la Chambre avec des règlements et des instructions qui n'avaient trait qu'à Dyea et à Skaguay, et plus tard il compléta la déclaration en disant que le gouvernement allait obtenir d'autres informations applicables à la rivière Stikine.

Je dis donc que nous faisons ici notre devoir en condamnant la manière dont a été traité un ministre qui était allé à Washington, et qui en toute confiance avait dirigé ces négociations avec les autorités américaines, et il n'a pas eu le courage de blâmer ce traitement à lui infligé, bien qu'il en ait coûté plusieurs piastres à notre pays.

J'en viens donc à justifier mon assertion qu'il est parfaitement inutile de compter sur le bon vouloir des Etats-Unis ou sur l'interprétation à donner par les Etats-Unis aux lois internationales, ainsi qu'on l'a déjà dit en ce qui concerne tout projet qui tend au développement du Canada.

J'ai une aussi haute opinion des Américains que peuvent en avoir les honorables députés de la droite, et quand j'accuse leur gouvernement d'hostilité envers nous, quand je l'accuse de faire tout ce qu'il peut pour empêcher de faire progresser le pays, je parle de leur système politique, et je crois que des milliers d'Américains sont dégoûtés de leur système de gouvernement, autant que nous le sommes en ce qui concerne ses relations avec le Canada.

Je m'oppose à ce qu'il soit accordé une seule piastre ou une seule acre de terre, minière ou autre, pour aider à un projet dont l'exécution dépendra de la bonne volonté des Etats-Unis. Nous pouvons avoir déjà agi de cette façon ; mais ayant acquis de l'expérience et connu les Etats-Unis, nous devons nous en tenir aux faits, et examiner la situation sans crainte, et faire nos arrangements et préparer nos plans, suivant ce que le pays veut faire et est capable de payer, tout à fait indépendamment d'eux et sans tenir compte de ce qu'ils désirent.

Je dis que nous ne pouvons pas espérer que ces gens feront preuve de justice à notre égard. Certains députés baissent la voix quand ils parlent de la conduite des Etats-Unis ; c'est une chose effrayante de dire quelque chose même d'un citoyen américain, ainsi que je l'ai entendu répéter au cours de ce débat. S'il y a un sujet anglais qui craint de dire ce qu'il pense, j'ai sous la main l'autorité des hommes qui conseillent directement Sa Majesté la Reine, pour prouver qu'ils ne sont pas de ce calibre. J'ai sous la main les paroles de ces hommes faisant voir de la manière la plus claire et la plus énergique jusqu'à quel point ces gens sont prêts, non seulement à dénaturer le sens des traités et les principes du droit, mais à s'arranger de façon à accaparer tous les avantages possibles, sans tenir compte des conséquences.

Permettez-moi de citer un exemple. Il y a eu divergence d'opinion dans cette Chambre sur le fait de savoir si le traité de 1825 nous accordait le droit de navigation sur la rivière Yukon. M. Blake était d'une opinion contraire à celle qui existait en Angleterre, que nous avions sous l'empire de ce traité, malgré l'acquisition de cette région faite par les Etats-Unis, le droit absolu de navigation sur le Yukon. Personne ne met en doute que nous avions ce droit, quelle que soit l'autre question, en vertu du traité de Washington, et nous avions le droit de navigation sur la rivière Stikine, en vertu de ce traité, si nous n'en avons pas joui en 1871, sous l'empire du traité de 1825. Cependant il y a des autorités qui établissent qu'après ce traité de 1871 et pendant plusieurs années ensuite pas un bâtiment anglais ne pouvait remonter la rivière Stikine. Il y avait le traité.

Les honorables ministres sont disposés à risquer les richesses de cette région en supposant que les Etats-Unis vont comprendre et exécuter un traité de la manière que nous l'interprétons ; et cependant avec le traité de 1871, il est notoire qu'en 1873 les officiers de douane des Etats-Unis sur la Stikine ont empêché et avaient instruction d'empêcher tout bâtiment anglais de remonter les eaux de cette rivière.

Nous avons l'opinion de sir Donald Smith, aujourd'hui lord Strathcona, qui a déclaré dans cette Chambre, malgré l'opinion de M. Blake, malgré l'opinion des honorables ministres, qui croient encore aujourd'hui que par le traité de 1825 nous avons le droit de navigation sur la rivière Yukon, qu'il était interdit aux bâtiments anglais de naviguer sur cette rivière. Permettez-moi de citer le langage tenu par sir Donald Smith, durant la discussion sur le traité de Washington, tel que rapporté par le *Globe*. Il a dit :

Quant à la prétention que la navigation libre du Yukon dans le Nord-Ouest n'était d'aucune utilité pour le Canada, il croyait le contraire. Cette rivière coule sur le territoire anglais pendant 300 ou 400 milles, et bien qu'il faille aujourd'hui plusieurs années à la Compagnie de la Baie d'Hudson pour expédier ses marchandises d'Angleterre à différents endroits sur cette rivière, elle pourra, si le traité est ratifié, envoyer ses marchandises à leur distination en dix-huit mois.

Ce monsieur a lu une lettre du secrétaire d'Etat des Etats-Unis pour prouver que les navires des citoyens américains seuls peuvent remonter cette rivière. Quant à la rivière Stikine, il est notoire

que malgré le traité de 1871, les navires anglais, en 1873 même, ne jouissaient pas de leurs droits, en vertu des termes de ce traité, et je renvoie les honorables députés à la correspondance publiée dans les documents de la session, vol. 11, pour l'année 1878.

Ce sont des faits qui se rattachent au présent cas, et voyons si cette excuse ne peut pas être donnée par les Américains au sujet des propositions actuellement à l'étude. Ils pourront dire: C'est vrai, le traité stipulait que vous auriez le droit de navigation sur la Stikine, mais les règlements relatifs au traité et les instructions n'ont pas été expédiés aux officiers qui sont sur la rivière Stikine, mais ils le seront. Dans l'intervalle, malgré le traité, des années s'écouleront avant que les officiers des Etats-Unis reçoivent l'ordre de s'y conformer, au contraire dans le cas mentionné à cette époque ils avaient des instructions qui empêchaient le traité d'être exécuté.

A mon avis, M. l'Orateur, et je m'appuie sur le ministre du Commerce pour le dire, bien qu'il ne soit pas avocat, il n'y a jamais eu une affirmation plus monstrueuse d'un droit insoutenable qu'il y en a eu de la part des Etats-Unis au sujet des pêcheries de la mer de Behring. Ils n'avaient aucune excuse à alléguer pour justifier leur conduite, conduite qu'ils ont tenue dans le but d'anéantir une grande industrie canadienne et de paralyser une grande partie de notre marine marchande sur la côte du Pacifique. Sans pouvoir invoquer le droit international, contre toutes les traditions de leur pays, contrairement à leur manière précédente d'interpréter le droit international, ils ont simplement donné l'ordre à leurs côtres du revenu de saisir à droite et à gauche sur les hautes mers à cinquante, soixante, soixante et dix milles des côtes, tout navire portant le pavillon anglais qui oserait exercer une industrie qu'ils désireraient mettre entre les mains d'un monopole composé de leurs propres citoyens.

Nous avons discuté cette question pendant onze ans, mais cependant, avec des décisions les plus claires contre eux, et sautant d'un prétexte à un autre, les Américains ont lutté contre nous durant tout ce temps. Quelques-uns des hommes qu'ils ont ruinés sont morts, plusieurs des navires intéressés ont disparu, et nous attendons encore une piastre d'indemnité en compensation de cette grossière violation du droit international et des relations entre nations—violation commise par les Etats-Unis, simplement pour détruire l'industrie canadienne de la pêche aux phoques, ce qu'ils ont presque réussi à faire, en vertu du pouvoir qu'ils étaient autorisés à exercer sans tenir compte des principes. Hall, parlant de cet acte des Etats-Unis, dit:

Avec un manque de logique absolu, les Etats-Unis, en achetant l'Alaske, ont réclamé comme en faisant partie en vertu de la cession consentie par la Russie, environ deux tiers de la mer de Behring—une étendue de 1,500 milles de longueur et de 600 milles de largeur—et en raison de cette prétention ils ont saisi des navires anglais qui faisaient la pêche du phoque.

Je passe maintenant de ce sujet à une autre partie de la question. Le ministre des Douanes a voulu répondre en souriant à la crainte que j'exprimais de voir commettre des injustices à notre égard en vertu de l'acte par lequel le secrétaire du Trésor des Etats-Unis sera libre de faire des règlements concernant le transbordement des marchandises anglaises à Wrangel; mais permettez-moi de lui citer ce que nous connaissons des Etats-Unis sur la question des règlements.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Les ayant battus sur tous les points dans les questions que j'ai mentionnées, ayant obtenu le jugement d'un tribunal international décidant que leur cause était mauvaise, des règlements furent prescrits pour la gouverne des pêcheurs de phoques dans les eaux du Pacifique.

Le bureau des Colonies, après avoir connu quelque peu ces messieurs dans leur manière d'appliquer les règlements internationaux faits d'après le traité et le jugement basé sur ce traité, parle du traitement que les Canadiens ont subi de la part de ces gens, dont il n'y a aucune raison de se plaindre au dire du ministre de l'Intérieur.

Le département de M. Chamberlain, s'adressant au bureau des affaires étrangères et discutant cette dépêche des Etats-Unis, vulgairement connue sous le nom de *Shirt Sleeves Dispatch*, du général Sherman, écrivait ainsi en septembre dernier:

On peut juger de la manière avec laquelle les Etats-Unis ont sans motif molesté les bateaux de pêche au phoque appartenant aux Anglais au moyen de leurs croiseurs en 1895 et 1896 par le fait que, en 1894, les 22 bateaux qui composaient la flottille de pêche ont été accostés 36 fois, soit une fois et demie par bateau, tandis qu'en 1895, 40 bateaux anglais ont été accostés 183 fois, soit quatre fois et demie par bateau, et en 1896, 57 bateaux anglais ont été accostés 371 fois dans la mer de Behring seule, soit trois fois par bateau. Chose intéressante à constater c'est qu'en 1895, 76 bateaux américains ont été accostés 156 fois seulement.

Si le conseiller immédiat de la Reine ne craint pas d'appeler les choses par leurs noms, en parlant des Etats-Unis, tout député dans cette Chambre pourra sans crainte avertir le gouvernement du Canada qu'il s'appuie sur une paille quand il compte sur la bonne foi des Etats-Unis, pour que la lettre et l'esprit de ces traités soient maintenus intégralement. Si quelqu'un craint de tenir ce langage, permettez-moi de citer les paroles du bureau des Colonies dans cette même dépêche, et voyons comment il apprécie l'attitude des Etats-Unis concernant les obligations de toute nature. Voici ce qu'il dit:

La nation qui met tant de zèle à empêcher de tuer les phoques en pleine mer, réclamait avec autant de zèle, en 1832, pour ses citoyens, le droit, non seulement de tuer les phoques en pleine mer, mais de débarquer et de les tuer sur le littoral d'une nation amie. La nation qui reproche aujourd'hui au gouvernement de Sa Majesté de ne pas se conduire en bon voisin parce qu'il ne veut pas supprimer une industrie dont la légitimité n'a jamais été mise en doute, excepté par les Etats-Unis, et qui a été reconnue il y a quatre ans, par le plus haut tribunal international, n'a pas hésité en 1832, lorsque le bateau de pêche américain *Harriett* fut saisi pour empiètement sur le territoire de la république de Buenos Ayres, en poursuivant des phoques à fourrure, de débarquer une troupe armée à Soledad et d'enlever l'équipage, et la cargaison du bateau, et de déclarer que les pêcheries de phoques sur ces côtes seraient à l'avenir ouvertes à tous les Américains et que la capture d'un navire américain serait considérée comme un acte de piraterie.

Malgré ce qu'ils ont fait en 1832, malgré leur opinion que certaine chose serait un acte de piraterie, ils n'ont pas hésité à commettre contre les sujets anglais en 1886 et plus tard, les mêmes actes de piraterie, et plus que cela, ils ont voulu les justifier.

Cette dépêche du bureau du très honorable Joseph Chamberlain, ajoute:

Ils (les sujets anglais) ont observé avec la plus grande exactitude tout ce que la sentence arbitrale exigeait, mais ils ont dû faire des protestations continuelles et in-

fructueuses contre les efforts que les Etats-Unis faisaient pour les molester dans l'exercice de leur métier légitime.

Sur les mêmes eaux, sur la même côte qui occupent maintenant notre attention. Vous avez eu tout récemment la preuve de la part du gouvernement anglais, vous avez l'opinion des autorités anglaises, que, malgré le droit international, malgré les jugements des tribunaux, malgré les règlements faits conformément aux traités, les Etats-Unis poursuivent le but qu'ils ont en vue de gêner de toute façon une industrie anglaise dans ces parages.

Quelqu'un peut-il douter que quel que soit le résultat d'un conflit à propos de ces questions—je veux dire conflit d'opinions, une divergence dans l'interprétation des traités qui ont été discutés—le sentiment qui les a poussés à nous molester comme ils l'ont fait en pleine mer, prévaudra quand des milliers et des centaines de milliers de leurs citoyens sur leur côte du Pacifique exercent toute la pression qu'ils purent sur les autorités de Washington, pour leur donner tous les avantages imaginables dans cette région du Yukon et dans son commerce.

Je n'hésite pas à croire que c'est non seulement leur but, mais que d'après la législation actuellement devant le Congrès, tout homme sensé peut supposer que, autant qu'ils le pourront, sans avoir recours à des démonstrations hostiles contre nous, les Etats-Unis forceront le gouvernement du jour à s'en aller.

Si vous ne partagez pas mon opinion, si cette prévision est extrême, en tout cas il me semble qu'il y a lieu d'exercer la prudence que j'ai recommandée, savoir, que nous ne devons pas former de projets entraînant une dépense des deniers publics ou comprenant une responsabilité financière pour le Canada, relativement au développement du pays, quand il est possible que des gens qui viennent d'agir comme ils l'ont fait, qui étudient les mesures qu'ils ont actuellement sous les yeux, puissent à tout instant venir nous causer des ennuis et des embarras.

En conséquence, je m'oppose de toutes mes forces à ce que nous dépensions une piastre ou à ce que nous assumions une responsabilité pour tout projet qui dépendra de la bonne volonté des Etats-Unis pour être exécuté, et je voterai contre toute demande de crédit pour cette fin. Je désire autant que qui que ce soit, ici ou ailleurs, accorder une aide modérée et légitime pour le développement de cette riche région aurifère, la plus riche de tout l'univers, pour l'avantage du Canada, de ses habitants et de son commerce.

Franchement, je vais plus loin que les honorables ministres. L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), revenant à ce vieux sentiment qui a prévalu dans le parti libéral, cette crainte de l'avenir, cette peur de risquer un sou pour gagner quelque chose pour le peuple canadien, a parlé de cette proposition, comme étant digne de louange, parce qu'il n'y avait pas un sou des deniers publics à risquer dans l'entreprise et qu'après tout nous ne risquions que les terres aurifères et leur rendement.

Je vais plus loin, et je dis que la masse de la population aujourd'hui, avec notre crédit si bien établi, avec la confiance que nous avons dans notre force et notre indépendance financière, se rallierait autour d'un gouvernement libéral ou conservateur, qui aurait la hardiesse et le courage de risquer les deniers de l'Etat, non seulement pour administrer et diriger d'une manière tout à fait indépendante, le commerce de cette partie du Canada, indubitablement si riche, mais pour mettre le gouvernement en état, par une sage politique, de se fier aux probabilités de l'avenir pour se rembourser au centuple, au moyen de règlements sages et raisonnables, de tout ce qui aurait été dépensé pour conserver ce commerce aux Canadiens.

Je suis convaincu que les honorables députés qui siègent à votre gauche, M. l'Orateur, sont prêts à appuyer le gouvernement dans une politique active et énergique, qui engagera les ressources du pays, indépendamment de tout abandon de nos terrains miniers, indépendamment de toute spéculation sur ces terrains. Nous pourrions alors dire au monde entier : Nous étions sincères quand nous vous avons dit que nous avions un vaste et riche héritage dans la vallée du Yukon ; quand nous vous invitions à risquer votre argent et vos vies à la recherche de la fortune dans ce pays, nous étions convaincus de tout ce que nous disions ; si vous croyez que cela vous paiera de risquer tout ce que vous avez, vous voyez que nous croyons aussi que cela nous paiera et paiera le peuple canadien, de risquer une partie du crédit du pays, pour vous permettre de vous rendre dans cette région par une route toute canadienne, et d'en revenir quand vous voudrez."

Je crois qu'il est possible de trouver et de construire en très peu de temps une route expéditive et commode, partant d'un port de la Colombie anglaise et allant au Yukon. Sans prétendre être très au courant des mérites respectifs des différentes routes, d'après ce qui m'a été dit, lors de mon voyage dans cette province, par des gens ayant des notions générales sur tout le pays, je crois qu'on peut construire entre un port de la Colombie anglaise et le Yukon, un chemin qui, en partie si non entièrement, s'adapterait aux différentes routes,—du moins à celle d'Edmonton et à celle d'Ashcroft, avec très peu de modification plus tard.

Pour le présent, je considère qu'il est de notre devoir de hâter à tout prix la construction d'un tel chemin, mais en y risquant honnêtement et de bonne foi, l'argent de l'Etat. Mais jamais, je le répète, je ne voterai en faveur d'un agiotage national. J'approuve entièrement la teneur générale de l'amendement. Le seul reproche que je pourrais lui faire c'est de n'être pas assez explicite. Au lieu de dire " la meilleure route possible," d'après tout tout ce que nous avons entendu, je préférerais voter pour une route qui commencerait dans la Colombie anglaise pour aller au point indiqué. Comme le disait un homme d'un grand sens pratique, l'honorable député de Compton (M. Pope), nous ne voulons pas un chemin de fer commençant dans les régions glaciales et allant d'une banquise à une autre, nous voulons partir du littoral et nous diriger vers l'intérieur, au moyen d'un chemin peu dispendieux,—peu dispendieux pour les entrepreneurs, et en fin de compte, peu dispendieux pour le pays.

Ce sont là mes principes, M. l'Orateur, et je ne crains pas de les proclamer. Si le pays n'est pas avec nous aujourd'hui pour s'opposer à ce projet monstrueux, à cette spéculation extravagante, à cet agiotage malsain, le jour n'est pas éloigné où il condamnera énergiquement le plus odieux projet qui ait jamais été soumis à un parlement indépendant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : La question qui fait l'objet de ce débat, *a pris*, M. l'Orateur, une tournure toute nouvelle depuis deux ou trois jours. L'éminent baronnet qui dirige l'opposition a proposé hier de lever la séance *pour avoir une occasion de faire connaître au gouvernement* sa manière de voir sur la politique que devra adopter le Canada, en présence de l'attitude que vient de prendre le Sénat des Etats-Unis. Il *nous a favorisés de ses conseils*, et il voudrait que par suite du projet de loi voté par le Sénat américain, nous annulions l'arrangement conclu avec MM. Mackenzie et Mann. Aujourd'hui l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) a parlé dans le même sens.

De propos délibéré, il a cherché à convaincre la Chambre que l'attitude de 34 sénateurs américains doit être de nature à nous faire renoncer, sans aucune hésitation, à l'entreprise nationale dans laquelle nous sommes engagés. Au nom du gouvernement, au nom des loyaux représentants du peuple qui siègent à votre droite, M. l'Orateur, au nom de la jeune et fier nation canadienne, je me permets de ne pas partager l'opinion de l'honorable député.

L'opposition voudrait nous voir renoncer à la route de la Stikine. La politique du gouvernement reste et restera ce qu'elle était—la construction de ce chemin sera poussée avec plus de vigueur et d'énergie, si c'est possible.

J'ai ici la biographie de sir John Macdonald, écrite par M. Pope, et j'y trouve la lettre suivante de sir John à M. Bridges en 1870 ; je la recommande à l'attention de l'honorable chef de l'opposition :

Mille remerciements pour votre lettre du 26, me donnant un résumé de votre conversation avec——. Non seulement d'après cette conversation, mais au si d'après les nouvelles que je reçois de Washington, il est bien évident pour moi que le gouvernement des Etats-Unis est décidé à tout faire—moins la guerre—pour s'emparer de notre territoire du Nord-Ouest, et il nous faut prendre des moyens énergiques et immédiats pour le contre-carrer. Une des premières choses à faire c'est de lui bien faire comprendre que nous sommes décidés à construire le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Ces paroles semblent avoir été écrites pour la circonstance actuelle. On dirait que l'histoire se répète et tout en protestant contre la prétention de l'opposition que ces 34 sénateurs représentent la nation américaine, il ne faut pas oublier l'attitude prise par le Sénat et cette attitude mérite notre plus sérieuse considération.

L'éminent chevalier qui dirige l'opposition est le dernier représentant dans cette Chambre du régime Macdonald-Cartier, de l'école Macdonald-Cartier, et le langage dont il s'est servi la première fois que cette politique du gouvernement a été portée à la connaissance du public, était celui d'un vrai Canadien, je dirai même, d'un vrai libéral-conservateur. C'est le langage auquel j'ai été si souvent habitué dans mon jeune âge, lorsque du haut de la tribune des journalistes j'écoutais parler celui qui était alors le chef du gouvernement.

Je regrette qu'il ait été forcé à parler un autre langage et à prendre une autre attitude, et en cela j'en appelle à tous les vrais libéraux-conservateurs de l'ancienne école Macdonald-Cartier et à tous les patriotes canadiens qui ressentent dans leur cœur que la Providence a jeté sur le sol fertile de notre patrie le germe d'une nation indépendante. L'honorable chef de l'opposition a dû céder à de plus petits que lui, car je le dis en toute sincérité,

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

l'honorable député est un homme éminent et je regrette que, sur la fin de sa carrière, il ait été obligé de descendre des hauteurs qu'il a toujours occupées.

Dans quelle position nous trouvons-nous aujourd'hui ? Par un vote de 34 contre 16 le Sénat américain nous déclare que, si nous ne permettons pas à nos voisins de construire des chemins de fer, où bon leur semblera, sur notre territoire, que si nous n'accordons pas à leurs mineurs les mêmes privilèges douaniers qu'aux nôtres, que si nous ne donnons pas à leurs pêcheurs de l'Atlantique des droits qu'ils ne possèdent pas d'après le traité de Washington, que si nous ne faisons pas tout cela et beaucoup d'autres choses, il violera les traités qu'il a signés Voilà la position que prend le Sénat américain, et il y est aidé par l'opposition.

Au cours de ce débat, on a souvent cité les paroles de l'éminent baronnet, et je demanderai la permission de le citer à mon tour. Le 15 février dernier, il disait :

J'ai dit qu'en dépit des difficultés inattendues au sujet de cette route Stikine, je n'hésitais pas à dire que je préférais infiniment la route maintenant à l'étude à toute route traversant le terrain réclamé par les Etats, et toutes les autres routes dont j'ai parlé sont sujettes à cette objection.

Depuis Pyramid-Harbour jusqu'à Dyea, Skaguay et Taku-Inlet—pas autant cette dernière route, parce qu'elle est mise hors de concours par le fait que des glaciers en rendent la navigation absolument dangereuse—toutes les autres routes depuis les côtes du Pacifique sont, dans mon opinion, infiniment plus sujettes à objection que la route maintenant à l'étude.

Il y a d'autres routes, des routes canadiennes. Il y a la route projetée depuis Ashcroft par l'ancien sentier du Telegraph-Creek. Il y a celle d'Edmonton, et aussi celle de Prince-Albert, que le long parcours rend surtout sujette à objection. Il y a des routes purement canadiennes, mais aucune qui puisse aujourd'hui offrir des communications avec cette contrée. Pour cette raison, je considère que les routes d'Edmondon, de Prince-Albert et de Ashcroft, bien que bonnes en elles-mêmes, ne sont pas recommandables comme la route choisie, au point de vue commercial et national, à cause de la longue distance qui les sépare de la mer. Elles auront leur importance pour le transport du bétail et des provisions du Nord-Ouest et de la rivière de la Paix au Yukon Canadien, et, dans une certaine mesure, pour les gens venant de l'est du pays.

Qu'on remarque bien ce qui suit :

Mais il est impossible de penser qu'elles pourront changer le mode de communication qui non seulement se fait à travers le territoire réclamé par les Etats-Unis, mais qui a fait de Seattle et de San-Francisco les centres d'approvisionnement pour le grand Yukon canadien.

L'honorable député déclare ici de la manière la plus formelle que la route choisie par le gouvernement est la seule qui puisse mettre les producteurs, les marchands, les villes du Canada en état de rivaliser avec les Américains. Et malgré l'évidence de ce fait qui ne peut être nié et qui n'est pas nié, l'opposition propose un amendement qui condamne cette route, et le chef de l'opposition propose de lever la séance, pour nous demander de renoncer à cette route.

Dans les lignes que j'ai citées, l'honorable député reconnaît qu'il y avait des difficultés. Il comprenait que nos voisins les Américains pourraient susciter des obstacles ; mais en dépit de tout cela, il est d'opinion que nous devons pousser activement les travaux.

Le 15 février, il déclare catégoriquement que nos droits sur la Stikine, qu'on nous conteste aujourd'hui, sont inattaquables. Dans le même discours, que je viens de citer, il dit encore :

Le lendemain, M. Fyre, sénateur, présentait un bill au Sénat américain stipulant que tout navire canadien qui,

exerçant son droit de navigation à partir de l'embouchure de la rivière Stikine, négligerait à Fort-Wrangel d'avoir certains égards pour les autorités américaines, serait, non pas condamné à l'amende, mais confisqué.

Le 15 février, il reconnait que nos droits sur la rivière Stikine sont inattaquables, mais aujourd'hui, ces droits qui étaient si clairs, si évidents, semblent ne plus exister du tout—on dirait que nous n'avons aucun droit, qu'il nous faut renoncer à notre commerce et à notre dignité nationale.

Quel sera le commerce de cette partie du pays? Le chef de l'opposition nous en a tracé le tableau. Je ne citerai pas ses paroles, mais il dit qu'il est impossible de calculer l'importance de ce commerce. Cette entreprise donnera un commerce considérable, non seulement à Victoria et Vancouver, mais aussi à Québec, Montréal, Toronto et Hamilton—elle mettra de l'activité dans nos industries et nos manufactures.

Payons-nous trop cher pour ce commerce? Les honorables députés de la gauche nous ont fait de brillantes descriptions des immenses richesses de ce district du Yukon Ils nous ont reproché d'avoir sacrifié de grandes propriétés publiques. Je considère qu'ils ont rabaissé la question et qu'une fois encore, ils n'ont pas compris le sentiment populaire. Je suis convaincu que nous n'avons pas donné trop d'acres à MM. Mackenzie et Mann, et je suis convaincu aussi que le peuple est de cet avis.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Attendez la prochaine élection partielle et vous verrez si j'ai tort ou raison. Je ne l'admets pas du tout, mais supposons pour les besoins de la discussion, que nous ayons donné quelques milliers d'acres de plus que nous n'aurions dû donner. Dans quelle position nous trouvons-nous aujourd'hui? Je suis certain que l'honorable chef de l'opposition ne me contredira pas si je dis que le commerce de la vallée du Yukon est aujourd'hui de $10,000,000. Et que sera-t-il, si dans quelques mois d'ici nous avons dans cette région 50,000 ou 100,000 hommes? Supposons, je le répète, que nous ayons donné quelques milliers d'acres de trop ; serait-il sage de renoncer, pour cela, à cette entreprise? Poser la question, c'est y répondre.

Si nous renoncions à la construction du chemin de fer Stikine-Teslin, nous perdrions tout ce commerce. Qu'il soit connu que le gouvernement canadien renonce à ce chemin et qu'arriverait-il? Seattle, San-Francisco, et les autres villes américaines du littoral du Pacifique, comme l'a dit mon honorable ami, deviendraient la base d'approvisionnement du Yukon canadien. Mais nous pourrions perdre plus que le commerce de ce pays, nous pourrions perdre le Klondike lui-même.

Supposons que l'an prochain, il y ait 50,000 mineurs dans ce district ; si nous n'avons pas de communications directes, comment pourrons-nous y maintenir notre autorité?

On nous a aussi accusés de créer un vaste monopole. J'ai été surpris d'entendre un pareil langage sortir de la bouche de l'honorable chef de l'opposition. Je me rappelle avoir entendu beaucoup de ses discours, lorsque j'étais dans la tribune des journalistes. Je me rappelle surtout un discours qu'il a prononcé en 1879, en proposant les résolutions pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Une de ces résolutions disait :

Qu'il est de plus expédient de décréter que cent millions (100,000,000) d'acre de terre et les richesses minières y contenues seront affectées à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Cent millions d'acres de terre et les richesses minières y contenues. Puis l'honorable député ajoutait :

Non seulement nous offrons le crédit solide et respecté du Canada en retour de l'aide ou de l'assistance que nous demandons, mais nous appuyons ce crédit sur notre bien-fonds, représentant des millions d'acres des terres les plus fertiles du monde.

On pourra trouver mal qu'une si vaste étendue de terres soit affectée à la construction de ce chemin de fer, car les honorables messieurs de la gauche s'opposaient à l'octroi de cinquante millions d'acres, sous le contrôle d'une compagnie. Nous ne nous proposons pas de mettre ces terres sous le contrôle d'une compagnie, bien que, pour ma part, si l'état des choses le permettait, j'avoue que je serais heureux de trouver une compagnie qui, libéralement aidée, entreprit, à ses risques et périls, la construction du chemin. Mais ne pouvant atteindre notre but par ce moyen, je crois que nous avons raison de mettr à la disposition d'une commission, dans laquelle le gouvernement anglais sera représenté comme nous,—cent millions d'acres de terre pour la construction de cette ligne.

Ecoutez bien ceci :

Si nous concédions tout le territoire du Nord-Ouest pour construire le chemin de fer Canadien du Pacifique, cela vaudrait mieux que de laisser ces fertiles régions désertes —pendant un siècle encore, j'ose le dire—et ne contribuant en rien à la prospérité générale, à la consolidation de la puissance britannique ou au développement des *intérêts britanniques sur ce continent.*

Il se déclarait prêt à donner tous les territoires du Nord-Ouest à une compagnie privée pour faire construire le chemin de fer Canadien du Pacifique, et cependant on nous parle de monopole quand sur 80 millions d'acres de terre nous en donnons moins de 4 millions. Il n'y a pas de monopole dans ce projet, il y a un arrangement judicieux en vertu duquel, si MM. Mackenzie et Mann trouvent de l'or, le peuple canadien en trouvera aussi à côté. Mais cet argument a été suffisamment réfuté.

L'opposition s'est surtout attachée à démontrer que la route choisie par le gouvernement deviendra inutile si les autorités américaines refusent de reconnaître les droits que nous donne clairement le traité de Washington. Je profite de cette occasion pour répéter que nous n'avons pas raison de nous plaindre du gouvernement américain. Jusqu'à présent, il a fait preuve à notre égard de dispositions amicales et conciliantes.

Et je n'hésite pas à croire qu'il en sera de même à l'avenir, en dépit des discours dangereux et imprudents des orateurs de la gauche.

Dans le Sénat américain, on est allé jusqu'à citer les discours de l'honorable baronnet, pour trouver un argument contre le Canada. Le discours qu'il a prononcé au commencement de la session, pour soulever les passions contre les Etats-Unis, a servi d'arme au colonel Lewis, pour défendre le bill dont il a été si souvent question ici. Aujourd'hui encore l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper), a été tout aussi violent et tout aussi imprudent. Ces honorables messieurs ont déjà été ministres, ils ont de l'expérience, ils sont conseillers privés de Sa Majesté, et je leur demande si, dans les circonstances, ils croient remplir leur devoir envers la Couronne.

Ils cherchent à créer de l'animosité entre deux nations qui, je l'espère, vivront toujours en paix et en harmonie.

J'ai parlé du traité de Washington. J'ai été bien surpris d'entendre, l'autre jour, l'éminent baronnet critiquer la conduite de sir John Macdonald durant les négociations à Washington et 1871. Au cours du brillant discours qu'il a pronocé, mon honorable ami, le Solliciteur général, a donné lecture d'une lettre écrite le 27 avril 1871, par sir John Macdonald à sir Charles Tupper, qui dirigeait alors le gouvernement à Ottawa pendant la maladie de sir George Cartier. Cette lettre mérite d'être citée de nouveau :—

Alors Donald-A. Smith fit remarquer à sir Stafford Northcote et à moi-même qu'il était de la plus grande importance pour le Nord-Ouest d'obtenir la libre navigation sur les trois rivières mentionnées dans l'item 8. Il dit que l'usage du Yukon est absolument indispensable. Que déjà des vaisseaux américains, venant de San-Francisco, transportent des marchandises par voie du Yukon jusque dans notre territoire à des taux bien moindres que ceux que l'on paie par toute autre route. La rivière Stikine, ajoute-t-il, coule à travers une région dont le sol est riche en or, et sa navigation est aussi importante. La rivière Porc-épic est un affluent du Yukon. Comme les Américains s'étaient toujours prononcés en faveur du principe général, ils durent consentir relativement à ces trois rivières.

Sir John Macdonald lui écrivait cela, et l'autre jour l'éminent baronnet a blâmé la manière dont sir John avait conduit les négociations. Il disait : " N'en disons rien, car sir John Macdonald est mort." Mais l'honorable chef de l'opposition n'est pas mort, et c'est à lui que sir John, le 27 avril 1871, adressait cette lettre : Le traité de Washington a été signé le 8 mai. Sir John était plongé dans ces négociations ; il avait une terrible lutte à soutenir contre les Américains, et je dirai même contre les plénipotentiaires anglais, et il consultait son cabinet. L'éminent baronnet et ses autres collègues étaient ses conseillers ici, et il semblerait qu'ils n'ont jamais lu le traité de 1825. Si la responsabilité du sacrifice de nos intérêts qui, a été fait à cette époque à Washington, doit retomber sur quelqu'un, c'est sur le gouvernement d'alors.

Quoiqu'il en soit, la question est de savoir si nous jouissons du droit de libre navigation sur la Stikine. La langue anglaise est bien claire, et le traité de Washington est conçu en termes clairs et précis, sur lesquels il n'y a pas à se tromper. Il donne aux Canadiens le droit de libre navigation sur la Stikine, sujet aux règlements des Etats-Unis. La libre navigation, si cela veut dire quelque chose, comporte, comme l'a expliqué hier le très honorable premier ministre, le droit de transbordement. Sur ce point, il n'y a pas de discussion possible, à mon sens. Mais même si le traité ne nous donnait pas le droit de transbordement à Fort-Wrangel, notre position serait encore excellente.

Quand l'honorable ministre de l'Agriculture a émis l'opinion qu'il était possible de construire des bateaux pour transporter les voyageurs et les marchandises de Victoria à Glenora, on s'est moqué de lui, en disant qu'il ne savait pas ce qu'il disait. Le fait qu'il y a actuellement trois bateaux en voie de construction à Toronto, pour le transport des voyageurs et des marchandises, entre Victoria ou Port-Simpson dans la rivière Stikine, est la meilleure preuve que ce projet est praticable. Cette rivière, à eau basse, peut livrer passage à des bateaux tirant de trois à quatre pieds d'eau, et je répète que le meilleur argument en faveur du projet, c'est que ces bateaux sont actuellement sur le chantier.

Je ne crois pas que les Américains nous refusent le droit de transbordement à Fort Wrangel qui est

à sept milles de l'embouchure de la Stikine et, sans contredit, le meilleur endroit pour transborder. Mais en supposant que nous aurions des difficultés et que nous ne pourrions pas nous astreindre à leurs règlements, il nous resterait Port-Simpson, où le transbordement peut s'opérer dans de bonnes conditions. Un fait bien connu, c'est que la Compagnie de la Baie-d'Hudson, s'est servi pendant des années de Port-Simpson pour transborder ses marchandises destinées à la rivière Stikine.

M. WALLACE : Transportait-elle aussi des passagers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement ; rien ne les en empêchait. En ce moment, les fonctionnaires de mon département sont à organiser une expédition qui partira de Port-Simpson, dans un bateau tirant plus de trois pieds d'eau. L'expédition partira de Victoria et se rendra jusqu'en haut de la rivière Stikine. J'ai ici le rapport d'un de mes fonctionnaires à cet effet. Il n'y a pas de doute qu'un bateau tirant de trois à quatre pieds d'eau peut transporter des passagers.

M. WALLACE : L'honorable ministre veut-il dire en traversant l'océan ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne doit pas oublier qu'entre Port-Simpson et l'embouchure de la Stikine, il n'y a pas plus de 40 à 50 milles de pleine mer.

M. WALLACE : 60 milles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Disons 60 milles. J'admets que par un gros temps, un bateau tirant trois ou quatre pieds d'eau ne serait pas aussi sûr qu'un navire tirant 20 pieds, mais pour toutes les fins pratiques, si on nous refusait le droit de transborder à Fort-Wrangel, il nous resterait Port-Simpson.

On a beaucoup parlé d'une offre faite le 14 février par M. Hamilton Smith. J'ai eu l'occasion de le rencontrer et en ma présence, ainsi qu'en présence de plusieurs de mes collègues, il a déclaré qu'avant de venir à Ottawa, il avait eu plusieurs entrevues à Washington, avec les ministres et surtout avec M. Gage. Il est arrivé ici de Washington et après avoir passé quelques jours à Ottawa il a fait l'offre que l'on sait, après l'avoir communiquée aux membres de l'opposition. Cette offre a été faite de concert avec l'opposition. Elle leur avait été communiquée et je ne doute pas qu'elle n'eût été communiquée en même temps au Sénat des Etats-Unis.

Lui et ses associés ont de propos délibéré fait le jeu de l'opposition et j'ai le regret d'ajouter qu'aujourd'hui l'opposition fait le jeu de M. Smith et des 34 sénateurs américains qui sympathisent avec lui.

Depuis deux semaines l'opposition met des obstacles à l'adoption de ce bill et hier l'honorable député de Compton (M. Pope) nous a déclaré que l'opposition ne faisait que commencer à le discuter.

Je veux qu'il soit bien compris, une fois pour toutes, que la droite peut supporter cette tactique aussi bien que la gauche. Qu'ils discutent tout à leur aise, et prolongent tant qu'ils voudront la discussion, nous pouvons supporter leurs attaques.

Le projet sera adopté en débit de tout, et il le sera parce que le peuple le veut ; c'est un projet

essentiellement canadien, en opposition aux efforts des Américains pour s'emparer du commerce du Yukon. La situation est bien claire. D'un côté, les canadiens qui veulent à tout prix garder pour eux les millions et les millions de piastres que va rapporter ce trafic, et de l'autre, les Américains, qui veulent se les approprier.

Après tout, nous ne pouvons guère blâmer nos voisins ; s'ils peuvent s'assurer le commerce du Yukon par des moyens légitimes, c'est leur droit de le faire ; mais que penser de l'opposition qui, de propos délibéré, aide nos rivaux américains à nous enlever ce commerce ? En présentant le bill concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en 1880, l'honorable chef de l'opposition prononça un discours qui m'est revenu à la mémoire pendant que je l'écoutais l'autre jour. Voici ce qu'il disait :

Dans ces circonstances les honorables membres de la gauche manquent de sagesse et de patriotisme en faisant de cette question une affaire de parti. Cela n'était aucunement nécessaire. Je reconnais parfaitement l'avantage d'avoir deux grands partis politiques luttant l'un contre l'autre, non pas sur le terrain méprisable d'une ambition personnelle ou de parti, mais sur une grande question nationale au sujet de laquelle une ligne de démarcation bien distincte aurait été établie, qui leur permettrait d'engager la bataille pour faire triompher de grands principes différents. Nous pouvons trouver une question de ce genre dans la politique nationale, sans mêler à nos luttes le chemin de fer Canadien du Pacifique. Si nous sommes défaits sur cette mesure, les honorables membres de la gauche devront prendre notre place indépendamment de la politique du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ayant une ligne de démarcation, unissons-nous comme des frères sur cette grande question nationale du chemin de fer Canadien du Pacifique, sans égards aux intérêts de partis, démontrant que nous ne sommes pas libéraux ou conservateurs, mais que nous sommes Canadiens, et que dans toute notre conduite, que nous siégions à gauche ou à droite de la Chambre, nous sentons que nous devons au Canada, à nous-mêmes et à nos enfants, d'appuyer ceux qui ont la responsabilité d'une grande entreprise nationale, du succès de laquelle dépendent la prospérité et l'avenir de notre commune patrie.

Je demande à mon honorable ami pourquoi il ne suit pas aujourd'hui le conseil qu'il donnait alors à l'opposition. La construction du chemin de fer canadien du Pacifique était certainement une affaire de grande importance, mais je lui demande si en présence de ce qui se passe actuellement de l'autre côté de la frontière, la construction d'un chemin destiné à relier la vallée du Yukon aux autres parties du Canada, n'est pas encore plus importante. Cependant, dans l'espoir d'obtenir quelqu'avantage de parti, les honorables députés de la gauche combattent une politique que, dans leur for intérieur, ils approuvent. Je ne puis pas concevoir que l'honorable chef de l'opposition surtout, est sincère dans cette opposition. On lui a imposé le rôle qui joue aujourd'hui, et sans vouloir l'offenser, je crois qu'il est plus à plaindre qu'à blâmer.

La première fois qu'il a été question de ce bill dans cette Chambre, il a pris l'attitude d'un véritable homme d'état canadien, mais les exigences de parti l'ont obligé à y renoncer.

Il y a eu un temps où le parti conservateur se vantait avec orgueil d'être le parti du progrès, le parti dévoué aux industries canadiennes, le parti dévoué au commerce canadien, le parti dévoué à la suprématie de l'influence anglaise, sur ce continent. C'est avec ce programme que pendant plus de vingt-cinq ans, ils se sont présentés devant les électeurs—je pourrais dire nous, car j'étais alors un des leurs—et leur ont demandé leurs suffrages. Ils avaient réussi à créer dans le public l'impression que le parti libéral était composé d'hommes timides, ennemis du progrès, incapables d'embrasser les grandes questions. C'est surtout ce dernier argument que sir John Macdonald fit valoir, lors de son dernier appel au peuple en 1891. Aujourd'hui, je demande au pays de juger la politique de l'opposition à la lumière des enseignements de sir John Macdonald. Ce chef conservateur, dans l'extrait que j'ai cité, il y a quelques instant, disait que dans un cas de grande urgence, il fallait construire le chemin de fer Canadien du Pacifique pour assurer à la couronne d'Angleterre et au Canada les vastes territoires de l'ouest.

La position est la même aujourd'hui. Nous voulons assurer aux Canadiens l'immense vallée du Yukon et nos amis de la gauche, au lieu de nous aider, au lieu de nous donner la main comme à des frères, pour me servir de l'expression de l'honorable chef de l'opposition, se livrent à l'œuvre antipatriotique d'aider nos adversaires et nos rivaux.

Il est inutile de retenir la Chambre plus longtemps, mais je désire ajouter quelques mots en réponse à l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper). Il a accusé mon honorable collègue de l'Intérieur de s'être fait rouler et d'avoir été trompé sur toute la ligne par les hommes d'Etat américains, et à l'appui de sa prétention, il a cité le fait que l'honorable ministre était allé à Washington pour faire des arrangements douaniers. "Comment se fait-il," disait-il, "qu'à telle date vous avez télégraphié que des arrangements étaient faits lorsqu'ils n'ont été mis en vigueur que quelque temps après ?"

Un homme qui a été ministre, qui a occupé une position responsable sait très bien que dans tout règlement ou entente entre nations, il peut survenir quelques petites difficultés sans qu'on puisse accuser personne de mauvaise foi. Les arrangements pris avec l'honorable ministre de l'Intérieur ont été mis à exécution depuis et ils fonctionnent très bien.

L'honorable député de Pictou a aussi demandé à plusieurs reprises par qui le contrat avait été préparé. Il s'est informé s'il avait été préparé par M. un tel ou M. un tel. A cela, je puis répondre que le gouvernement du pays est, pour le moment, entre les mains de gens qui s'efforcent, autant que possible, de faire leur ouvrage eux-mêmes. Le contrat a été préparé par le gouvernement, et chaque membre du gouvernement en est responsable.

Il a aussi fait remarquer avec insistance que ce contrat n'était pas signé par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Les arrangements étaient terminés, tout était convenu quand le ministre des Chemins de fer a été obligé de s'absenter et il n'était pas ici le jour où le contrat a été signé. Voilà toute l'affaire.

Comme je le disais, il y a un instant, il n'y a pas grand'chose à ajouter sur cette question. Ce projet sera adopté ; que les honorables membres de la gauche se mettent bien cela dans la tête ; ils peuvent parler aussi longtemps qu'ils voudront. Dans son discours, l'honorable député de Pictou nous a décrit l'anxiété d'un pauvre coq qui craignait d'être mangé. Je lui donne ma parole que le coq du gouvernement ne court aucun risque ; il ne sera pas mangé. Je vous remercie M. l'Orateur de l'attention que vous m'avez prêtée.

M. BERGERON : M. l'Orateur, quand l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) s'est levé pour répondre au vigoureux discours de l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper), je me suis dit qu'après avoir écouté pendant deux jours les arguments de deux avocats distingués comme l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick) et l'honorable député de Pictou, nous allions entendre du nouveau de la part d'un homme pratique comme l'honorable ministre des Travaux publics. Mais, avec tout le respect que je lui porte—et j'espère qu'il ne s'en offensera pas—je dois dire que j'ai été désappointé.

Il n'a pas réussi à me convaincre et je suis certain que la lecture de son discours ne convaincra pas le public qui porte tout autant d'intérêt que nous à ce débat.

Il a commencé par s'étonner de ce que l'honorable chef de l'opposition et ceux qui siègent à ses côtés, aient demandé au gouvernement, après avoir appris ce qui se passait à Washington, de renoncer au projet dont la Chambre est actuellement saisi. Il n'y aurait rien d'extraordinaire de voir le gouvernement renoncer à son projet, s'il croyait par là, servir les intérêts du pays. Ce serait d'autant moins surprenant qu'il a déjà commencé par renoncer à certaines parties très importantes de ce projet. Trois membres du cabinet sont venus tour à tour, nous annoncer des modifications.

On a d'abord commencé par changer le mode d'après lequel les terrains concédés pourront être choisis ; plus tard, il a été décrété que tous les directeurs de la compagnie devront être sujets anglais, une disposition qui n'était pas dans le bill tel que présenté ; et finalement, hier soir, l'honorable Solliciteur général a déclaré que la compagnie serait obligée à exploiter le chemin après sa construction.

Voilà trois modifications très importantes qui ont presque toutes été faites avant l'action du sénat américain qui, comme nous le prétendons—et cette prétention n'a pas été réfutée par la droite—est une raison suffisante pour faire abandonner tout le projet.

L'honorable ministre des Travaux publics a cité un passage du livre de M. Pope sur sir John Macdonald, à propos de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et lui qui était à cette époque un bon conservateur, prétend que le projet actuel ressemble au contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique, de 1881. Les deux contrats sont loin de se ressembler. Le projet de construire le chemin de fer Canadien du Pacifique était discuté par toute la population, depuis des années. Les conservateurs avaient essayé de le mettre à exécution en 1872 ; M. Mackenzie avait essayé de le réaliser pendant tout le temps de son passage au pouvoir, soit en utilisant les cours d'eau, soit par d'autres moyens qui tous avortèrent. Quand le peuple confia de nouveau ses destinées à sir John Macdonald en 1878, un de ses premiers actes fut de pourvoir à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour tenir les engagements pris envers la Colombie-anglaise.

Mais il n'en est pas de même du projet qui nous est actuellement soumis. Il y a un an, qui avait entendu parler du Yukon ou du Klondike avec toutes leurs richesses ? Si un gouvernement conservateur avait fait ce que le gouvernement fait aujourd'hui, les libéraux nous auraient tenus ici pendant six mois ; dix jours avant la rentrée des Chambres, et sans demander de soumissions, il a accordé une des plus gigantesques entreprises qui aient été exécutées dans ce pays ; la raison qu'il donne pour avoir agi ainsi, raison qu'il espère faire accepter par le peuple, c'est qu'il fallait que ce chemin de fer fut construit le plus tôt possible.

Sera-t-il construit bientôt ? Je ferai remarquer en passant, et je m'adresse plus particulièrement au ministre des Travaux publics—que si les honorables ministres qui nous gouvernent aujourd'hui, au lieu de se promener tout l'été dernier, comme la plupart d'entre eux l'ont fait, par tout le pays et en Europe, s'étaient renfermés dans leurs cabinets et avaient étudié le rapport de M. Ogilvie et préparé des demandes de soumissions pour la construction d'un chemin de fer au Yukon, le public pourrait juger en meilleure connaissance de cause de la valeur du projet qui nous est maintenant soumis.

Le gouvernement a aussi fait publier à son de trompe, par tout le pays, qu'il construisait une route entièrement canadienne. Cette prétention est-elle exacte ? Non ; et c'est une des raisons pour lesquelles nous disons que ce projet doit être abandonné, et abandonné le plus tôt possible.

Comme l'honorable député de Compton (M. Pope) l'a dit, et comme l'amendement de l'honorable député de Halifax (M. Borden) le déclare, l'opposition est prête à aider par tous les moyens possibles, pourvu que ce soit dans l'intérêt du pays, à la construction d'un chemin de fer pour le développement du Yukon ; mais lorsque le ministre des Travaux publics compare cette entreprise à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, il oublie une chose.

Les hommes qu'il appuyait alors n'ont pas changé ; c'est lui qui a changé, et je lui rappellerai que ceux qui siègent à ses côtés, aujourd'hui, n'entretenaient pas alors, à l'égard de son ancien chef, les opinions qu'il a exprimées aujourd'hui. Ils se sont opposés par tous les moyens à la construction du chemin du chemin de fer Canadien du Pacifique.

On me permettra de citer quelques-unes des remarques faites à cette époque par le très honorable premier ministre actuel, dans lequel le ministre des Travaux publics n'avait pas une aussi grande confiance qu'aujourd'hui.

L'honorable premier ministre a été surnommé l'orateur à la langue d'argent et ses discours ont été réunis en volume. Cet honneur est dû aux grands orateurs, et si cela est quelquefois dangereux, s'ils en ont la gloire, il n'est que juste qu'ils en subissent les inconvénients. Il s'agissait de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique le long de la rive nord du lac Supérieur, et voici comment il s'exprimait sur cette entreprise que l'honorable ministre des Travaux publics, en dépit de son nouvel entourage, regarde comme une œuvre patriotique accomplie par des patriotes :

Dans ces conditions, ne serait-il pas préférable de prolonger immédiatement le chemin jusqu'au Saut-Sainte-Marie, de le relier au réseau des lignes américaines, et de nous assurer ainsi, non seulement le trafic de notre Nord-Ouest, mais encore une part considérable de celui des Etats américains ?

Ce sont là des vérités d'une telle évidence au point de vue géographique qu'il serait ridicule d'insister davantage.

Deux programmes sont actuellement proposés à la Chambre : celui du gouvernement est de construire immédiatement la ligne par le nord du lac Supérieur. Quelles en seraient les conséquences ? C'est que pendant dix ans ce chemin serait sans communication avec les lignes de l'est ; nous aurions bien le trafic naissant de nos terri-

toires, mais nous perdrions celui du nord-ouest de l'Union.

L'autre projet consisterait à prolonger la ligne jusqu'au Saut-Sainte-Marie et à la raccorder ainsi immédiatement, non seulement avec le Nord-Ouest, mais avec les chemins de fer américains.

L'honorable ministre a toujours eu une forte tendance pour les relations et les chemins de fer américains.

L'hésitation est-elle permise devant une telle alternative? Quelle raison peut-on invoquer pour l'adoption du tracé de la rive nord du lac Supérieur?

L'honorable ministre des Travaux publics n'avait pas alors, *dans les idées larges du premier ministre*, la confiance qu'il a aujourd'hui.

Bien que la question ait été traitée jusqu'ici en dehors de toutes considérations d'intérêt local, on me permettra bien de demander lequel de ses deux programmes représente le plus d'avantages pour ma province.

Le prolongement immédiat du chemin jusqu'au Saut-Sainte-Marie, dirigerait naturellement sur les reseaux des chemins de fer de Québec, *non seulement le trafic de notre Nord-Ouest mais aussi* celui du Nord-Ouest américain, ce qui arriverait fort à propos pour enrichir nos cités de Montréal et Québec.

Voilà quelles étaient alors les larges idées du premier ministre. Aujourd'hui, par le projet qu'il nous soumet, le gouvernement se défait d'une partie importante de nos terrains miniers et abandonne aux monopoleurs ce qui appartient de droit au pauvre homme, au mineur, mais voyons, comment l'honorable premier ministre voulait alors construire le chemin de fer Canadien du Pacifique :

Sans vouloir trancher la question on peut se demander si, au cas où le chemin, au lieu d'être construit comme on prétend aujourd'hui qu'il faut qu'il le soit, avait été entrepris graduellement, pas à pas, à mesure que l'auraient requis les besoins du pays, ce n'eût pas été une alternative de réflexions de savoir qu'il aurait été payé en octroi de terres et d'argent ou si le gouvernement du Canada, n'aurait pas trouvé son avantage à proclamer dans le monde entier qu'il y avait ici des terres et des propriétés gratuites dans toute l'étendue des territoires du Nord-Ouest, à la disposition des pauvres gens des vieux pays, à qui l'on aurait pu promettre les plus hauts prix du marché, pour leurs produits.

Peut-être par ce moyen, y aurait-il un peu moins de millionnaires en ce pays, mais en revanche, il y aurait un plus grand nombre de foyers heureux et prospères. Il en est autrement malheureusement.

On donne à la compagnie 25,000,000 d'acres de terres qu'elle peut choisir à sa fantaisie. Le résultat de cette politique sera le même dans le Nord-Ouest, que partout où l'on a créé des fiefs en faveur de grandes compagnies.

Et ainsi de suite. J'ai fait ces citations pour prouver à mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, que les idées larges qu'il trouve au gouvernement du jour y ont probablement été apportées par lui, lors de son entrée dans le cabinet, et qu'il les doit à sa longue association avec l'ancien parti conservateur.

Une chose qui m'a bien surpris et qui a dû surprendre tous ceux qui l'ont entendu, c'est quand il a accusé l'honorable chef de l'opposition d'être la cause de tout le tapage qui se fait aujourd'hui dans le Sénat américain. Il prétend que le discours de mon honorable ami (sir Charles Tupper)—il ne dit pas lequel—a été cité par un des sénateurs à l'appui du fameux bill. J'ai eu l'honneur de siéger bien des années dans ce parlement avec l'honorable chef de l'opposition; je ne connais guère d'homme public qui ait été plus critiqué, mais c'est la première fois que je l'entends accuser de parler contre son pays. On l'a souvent accusé du contraire; on lui a souvent reproché d'avoir défendu avec trop d'acharnement les intérêts du Canada et de s'être attiré le mauvais vouloir des Américains.

Cette accusation de l'honorable ministre des Travaux publics est un coup d'épée dans l'eau. Mon honorable ami a été trop longtemps dans la vie publique pour qu'on réussisse à faire croire qu'en aucune circonstance, il ait dit quoi que ce soit qui ne fut pas dans l'intérêt bien entendu du Canada.

L'honorable ministre des Travaux publics a aussi parlé du traité de Washington, mais il n'a fait qu'effleurer le sujet. Il a l'excuse de ne pas être avocat, mais comme il est doué de beaucoup de bon sens, il s'est borné à dire que ce traité nous garantit le droit de libre navigation, et que ce droit comporte, sans le moindre doute, celui de transbordement. Veut-il nous dire si les Américains sont aussi de cette opinion?

Je lui rappellerai aussi que *non seulement* il nous faut transborder nos marchandises, mais aussi les débarquer et les mettre en entrepôt.

Une autre chose. S'il veut lire le *Globe* de ce jour, il verra que les employés de Mackenzie et Mann qui ont fait le voyage de Vancouver à Wrangel, ont eu une traversée affreuse, bien qu'ils fussent à bord d'un navire océanique; et cependant il parle de transporter les voyageurs entre Vancouver et Fort Wrangel sur de petits bateaux de 300 à 400 tonneaux; j'espère qu'il aura, au préalable, la précaution de faire assurer leur vie. Il n'y a pas l'ombre d'un doute qu'il faut absolument se servir de navires océaniques sur cette partie de la côte.

Or, si on prend un navire de 6,000 tonneaux, ce qui est à peu près le plus petit tonnage de ces navires, et si on veut transborder la cargaison de ces navires dans de petits bateaux de 200 ou 300 tonneaux, on voit que nous avons *besoin* plus que du droit de transbordement. Il nous faudra aussi entreposer nos marchandises. Mais aurons-nous ce droit-là? Comment sait-il si les Américains nous l'accorderont? Il dit qu'il s'appuie sur la *foi des traités*. Les traités ont déjà été violés avant aujourd'hui, et bien souvent.

Nous savons par expérience que tant que les Américains ont intérêt à respecter un traité, ils le respectent, mais quand il ne fait pas leur affaire, ils *prennent tous les moyens de s'y soustraire*. L'Angleterre a aujourd'hui un traité avec les Etats-Unis. En étudiant notre position, il faut tenir compte de tout, et je le demande à l'honorable ministre: si les Américains refusent de nous accorder ce qui nous est garanti par les traités, que fera-t-il? S'adressera-t-il à la mère-patrie? L'autre jour l'honorable ministre du Commerce s'est écrié avec une voix de tonnerre que la politique du gouvernement était " pas de capitulation ".

Si vous ne pouvez pas amener les Américains à respecter les dispositions du traité, que ferez-vous? Il ne vous reste qu'une chose à faire, vous adresser à l'Angleterre. Peut-on supposer que dans les circonstances l'Angleterre va partir en guerre avec les Etats-Unis pour quelques arpents de terre, comme elle dirait, dans l'Amérique Septentrionale? Non, M. l'Orateur. Les traités existent sur le papier, mais ils peuvent être violés, comme beaucoup d'autres choses. Je rappellerai à l'honorable premier ministre que la constitution du Canada est écrite, mais qu'il est possible de la violer. J'espère, M. l'Orateur, que vous me permettrez d'en citer un article; il servira à appuyer ma prétention:

Dans toute province où un système d'écoles séparées ou dissidentes existera de par la loi, lors de l'union, ou sera subséquemment établi par la législature de la province,—

il pourra être interjeté appel au Gouverneur général en conseil.....

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. BERGERON : J'en vois qui rient à présent, mais ils ne riront pas quand ils retourneront devant leurs électeurs.....

.....de tout acte ou décision d'aucune autorité provinciale affectant aucun des droits ou privilèges de la minorité protestante ou catholique romaine des sujets de Sa Majesté relativement à l'éducation.

A l'heure qu'il est, pendant que l'honorable premier ministre et son collègue des travaux publics jouissent de leur position, il y a dans le pays une minorité qui souffre d'une injustice.

Supposons que le bill voté par le Sénat soit ratifié par le Congrès et sanctionné par le Président, dans quelle position vous trouverez-vous ? C'est pour cette raison que nous considérons qu'il est très raisonnable que l'honorable chef de la gauche et ses partisans demandent instamment au gouvernement—non dans l'intérêt du parti, mais pour le plus grand bien de tout le pays—de renoncer au projet qui nous est soumis, et de le remplacer par un autre qui, s'il est avantageux, recevra l'appui cordial de l'opposition.

Avant de passer à un autre sujet, je dois dire que ce qui m'a le plus frappé dans le discours de l'honorable ministre des Travaux publics, c'est la surprise qu'il a manifestée de voir que nous demandions au gouvernement de renoncer à son projet. Il a terminé en déclarant avec beaucoup d'emphase que le bill sera adopté. Il n'y a pas de doute qu'il a lu ce contrat ; je crois même reconnaître sa main dans la rédaction des clauses. La clause 25 dit : "Ce contrat sera sujet à l'approbation du parlement." Que signifie cette clause ? S'imagine-t-il que tous les députés ne sont ici que pour dire *amen* après avoir entendu le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) qui ne paraissait pas beaucoup connaître la question, et celui de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ?

L'honorable ministre des Travaux public, lui-même, était un jouteur dans l'opposition, et il n'était pas ici uniquement pour approuver les mesures du gouvernement. C'est puéril de sa part d'affecter d'être surpris de ce que nous demandions au gouvernement de renoncer à son projet. Pourquoi demandons-nous qu'il y renonce ? Je parle comme simple électeur de ce pays.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. BERGERON : Le très honorable premier ministre dit "écoutez, écoutez." Il me semble que c'est ainsi que nous devrions tous parler ici, puisque nous représentons les électeurs. Supposons qu'un électeur se présente ici et qu'on lui soumette ce projet. En consultant une carte géographique, il verrait que la distance entre Telegraph-Creek et le lac Teslin, où doit être construit ce chemin de fer, n'est pas très grande. Il demanderait naturellement combien de temps ce chemin de fer épargnera à un homme partant de Halifax ou Montréal pour se rendre au Klondike, et on lui répondrait que cela lui épargnera cinq heures. Après avoir lu le contrat, il constaterait qu'on donne tout à MM. Mackenzie et Mann. On leur donne 3,750,000 acres de terre, et en réalité plus que cela, puisque le contrat leur accorde 25,000 acres par mille et que M. Jennings, un ingénieur du gouvernement dit que le chemin de fer aura 165 milles, de sorte que la subvention s'élèvera à 4,125,000 acres de terrains miniers dans le Yukon.

Dès qu'il a été connu qu'il y avait de l'or dans le Nord-Ouest, le gouvernement a immédiatement publié, fort à propos des règlements. Je ne les discuterai pas, car je ne suis pas suffisamment versé dans les lois minières et les habitudes des mineurs. Mais tels qu'ils sont, ils sont très sévères. Un mineur aura droit à un claim de 250 pieds, soit environ une acre et un cinquième. Il lui faudra payer $10 pour un certificat et une redevance annuelle de $15 pour pourvoir exploiter son claim. Il doit le faire enregistrer dix jours après l'avoir choisi. S'il cesse de l'exploiter pendant 72 heures, il est confisqué et il perd tout l'argent qu'il a payé. Il lui faut aussi payer un droit régalien de 10 pour 100 sur tout l'or qu'il retire. C'est pour cela que nous avons entendu des orateurs des deux côtés de la Chambre qui connaissent ces questions, déclarer que l'extraction d'une piastre d'or du sol coûte une piastre.

Or, l'électeur que je suppose être ici, constaterait aussi que le contrat propose de donner à MM. Mackenzie et Mann, en pleine propriété, plus de 4,000,000 d'acres de terrains aurifères, pour la construction de 150 milles de chemin de fer. Ils n'ont ni $10 ni 15 à payer et on n'exige d'eux qu'un droit régalien de 1 pour 100, tandis qu'on en demande 10 au simple mineur. Le gouvernement leur donne tous ces terrains et leur accorde 3 ans pour faire le choix de la première moitié et 3 autres années pour choisir l'autre moitié, c'est-à-dire, six ans pour choisir parmi ce que nous croyons être les plus riches terrains aurifères du monde entier.

De plus, s'il y a conflit entre les agents de MM. Mackenzie et Mann et quelques mineurs de bonne foi, qui en souffrira ? Le mineur car les entrepreneurs, grâce à leur contrat, ne peuvent rien perdre. Croit-on que le peuple serait prêt à approuver un pareil contrat ? Je défie qui que ce soit dans cette Chambre de faire une visite dans son comté, sans entendre dire de tous côtés, que c'est le projet le plus odieux qui ait jamais été soumis au parlement.

Il n'y a pas de doute que ces découvertes d'or sont un des plus grands avantages qui aient jamais été offerts aux Canadiens, mais j'ai bien peur que nous ne puissions pas en profiter. Depuis que ce débat est commencé, nous avons appris par les journaux que le Yukon canadien est en avahi par des mineurs, des prospecteurs de la Californie et autres Etats sur le littoral du Pacifique et que les trois quarts de ces richesses iront à ces Etats. A l'heure qu'il est, il y a trois Américains contre un canadien en route pour le Klondike, et ils connaissent leur affaire mieux que nos Canadiens, parce qu'ils ont l'expérience. On peut même dire que les mines du Klondike sont virtuellement entre les mains des Américains, et pour ainsi dire, perdues pour le Canada.

On me demandera peut-être pourquoi je suis opposé à la construction d'un chemin de fer. Je ne suis pas opposé à la construction de ce chemin de fer, mais je suis opposé à la manière dont l'entreprise a été donnée, je suis opposé à l'énorme subvention qu'on donne à ces entrepreneurs, je suis opposé au monopole qu'on leur met entre les mains, au détriment des pauvres mineurs canadiens.

Que nous enseigne l'histoire des mines de la Californie ? Durant la période décennale de 1850 à 1860, un mineur étranger qui voulait exploiter un claim était frappé d'un impôt de $3 et quelquefois $5 par mois. Pourquoi le gouvernement canadien n'imposerait-il pas, lui aussi une taxe contre les mineurs étrangers ? Toujours à propos des mines de la Californie, je rappellerai aussi qu'à cette même époque, lorsqu'on a construit le chemin de fer du Panama, c'était dans un but semblable à celui pour lequel nous construisons ce chemin du Yukon. Il a été construit en toute hâte, dans un pays beaucoup plus difficile que celui que traverse notre propre chemin, et cependant il a été construit par l'initiative privée, sans un sou de subvention du gouvernement fédéral, ni d'une législature d'Etat. Après six ans d'exploitation les actions étaient de 600 à 800 pour 100 au-dessus du pair. Tous ces énormes bénéfices provenaient des sommes payées par les voyageurs qui se servaient de cette ligne pour se rendre aux mines d'or de la Californie.

Mon but en prenant la parole ce soir était uniquement de protester contre ce projet. Je ne crois pas que le pays en ait jamais vu un semblable et encore une fois, je demande au gouvernement d'y renoncer. Il peut y tenir ou y renoncer, c'est son affaire, mais c'est mon devoir d'en demander l'abandon.

L'autre jour, le ministre du Commerce a prononcé un discours que j'ai écouté avec plaisir, car il a toujours quelque chose d'intéressant à dire ; il a prétendu que la construction de ce chemin de fer était absolument nécessaire. Mettons cette déclaration en regard de celle faite hier par l'honorable premier ministre, au sujet des conséquences que pourrait avoir l'action du gouvernement américain. Le premier ministre nous a dit hier que nous pourrions toujours nous rabattre sur un autre chemin allant de Telegraph-Creek jusqu'à Port-Simpson, et que le gouvernement avait l'intention de demander au parlement un crédit à cette fin.

Je vous demande, M. l'Orateur, s'il ne vaudrait pas mieux annuler le marché conclu avec Mackenzie et Mann, avant d'aller plus loin, de résilier ce contrat fait à la veille de la rentrée des Chambres, en opposition à toutes les professions de foi du parti libéral, quand il était dans l'opposition, sans demande de soumissions, sans avoir donné à qui que ce soit la chance de construire le chemin à meilleur marché que Mackenzie et Mann.

Ne vaudrait-il pas mieux déchirer ce contrat et demander immédiatement des soumissions pour la construction d'un chemin de fer entre le lac Teslin et Port-Simpson ? Je suis certain que si des soumissions étaient demandées, et que s'il y a dans ce pays autant d'or qu'on le dit, on n'aurait pas moins de cent soumissionnaires désireux de se charger de l'entreprise.

Si le gouvernement voulait prendre ce parti, je puis dire, avec l'honorable chef de l'opposition, que je serais prêt à lui donner mon concours pour faire voter une subvention en terre ou en argent.

Alors, M. l'Orateur, nous aurions une route entièrement canadienne, ne touchant qu'au territoire canadien ; nous ne serions pas obligés d'entrer en pourparlers avec nos voisins pour avoir le droit de naviguer sur la Stikine, nous ne serions pas à leur merci, pour pénétrer sur notre propre territoire.

Je crois avoir réfuté toutes les prétentions émises par l'honorable ministre des Travaux publics. Quant aux points de droits, ils ont été discutés à fond, et il est inutile d'y revenir. J'ai cru utile de répondre à l'honorable ministre des Travaux publics, vu la position qu'il occupe, bien que je sois forcé d'avouer qu'il n'a apporté aucun argument nouveau en faveur du contrat. J'appuierai l'amendement de l'honorable député de Halifax (M. Borden).

M. MORRISON : Je ne me lève pas pour répondre à l'orateur qui m'a précédé, pour la raison bien simple qu'il n'y a rien à répondre à ce discours ; je n'entreprendrai pas non plus de répondre longuement à aucun des orateurs de la gauche qui ont parlé sur cette question. L'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) a prononcé un long discours dont la meilleure partie, à mon sens, est celle qui avait trait à l'aspect légal de la question.

Je n'ai aucune objection à opposer à ses opinions et ses raisonnements ceux des orateurs de la droite et plus particulièrement ceux de l'honorable député de Halifax (M. Russell). Je ne crois pas me tromper en disant que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et l'honorable député de Halifax (M. Russell), tous deux avocats distingués, sont en somme d'accord sur le point principal de la question et personne n'a cherché à réfuter leurs prétentions. Ainsi, sur les points principaux, il n'y a pas de divergence d'opinion entre l'opposition et le gouvernement, et toutes les tentatives des orateurs de la gauche pour changer les positions, échoueront.

Je considère donc que ce serait de la présomption de ma part de prendre le temps de la Chambre à discuter les droits que les traités donnent au Canada et à l'Angleterre, et les prétentions des Etats-Unis, à l'encontre de ces droits. Après avoir lu tout ce que j'ai pu me procurer sur le sujet, je suis convaincu que les citoyens canadiens et les sujets anglais ont le droit de libre navigation sur la Stikine et nous savons tous ce que veut dire le droit de naviguer librement sur une rivière. Prolonger la discussion sur ce point serait perdre du temps inutilement.

Je regrette que les honorables députés de l'opposition aient soigneusement éludé les points en litige les plus importants. Je regrette de voir que sur une grande question nationale comme celle-ci, ils n'aient pas été plus charitables, qu'ils aient oublié qu'ils ne sont pas ici pour faire échouer les projets du gouvernement, mais pour l'aider dans l'administration des affaires publiques, qu'ils aient passé le temps à susciter des obstacles au gouvernement qui, j'en ai la conviction, n'est inspiré que par son désir de bien servir le pays. Ce serait plus pratique et plus du goût du public, si l'opposition pouvait donner quelque puissante raison pour que le contrat ne fut pas ratifié et le bill adopté ; si elle n'est pas satisfaite de la ligne de conduite adoptée par le gouvernement, pourquoi ne soumet-elle pas un autre projet qui sauvegarderait nos intérêts, puisqu'elle prétend que celui-ci sera fatal au Canada.

Je regrette que les conservateurs manquent de charité au point de nous refuser leurs conseils, de ne pas nous indiquer un moyen de surmonter les difficultés. Ils oublient assurément dans quelle position le gouvernement s'est trouvé au début de cette entreprise. Il s'est trouvé en présence de circonstances entièrement nouvelles et ce n'est pas un reproche fondé que de lui reprocher d'avoir eu

recours à des moyens nouveaux pour faire face à un état de choses nouveau. L'opposition déclare que cette manière de procéder du gouvernement est toute nouvelle et inusitée, mais le seul fait qu'il s'est trouvé dans des conditions nouvelles et uniques, l'autorisait à agir ainsi.

Au commencement du débat on a reproché au gouvernement sa lenteur dans cette affaire; on a prétendu qu'il connaissait la situation depuis plusieurs semaines et même plusieurs mois, et on a voulu profiter de cela pour lui reprocher son manque d'activité. Mais l'opposition a sans doute oublié que le gouvernement savait, comme tout le monde, que depuis plusieurs années on découvrait de l'or dans le Yukon. Le gouvernement en était informé par divers rapports faits au ministère de l'Intérieur, qui, pendant dix-huit ans, a été administré par les conservateurs, et on a trouvé de l'or dans le Yukon, en plus ou moins grande quantité, dès 1825. Le gouvernement et l'opposition savaient tout cela, grâce aux rapports très complets et sans doute véridiques qui font partie des archives de l'Etat. Ces rapports ont été entre les mains de nos adversaires pendant dix-huit ans, et entre les mains du gouvernement actuel pendant quelques mois à peine. Grâce à ces rapports, le gouvernement savait que la vallée du Yukon était, au point de vue géologique, semblable à cette partie de la Colombie anglaise située au sud du 60e degré de latitude, mais il savait aussi que le Yukon avait le grand désavantage d'avoir un climat hyperboréen, d'être enfermé dans les glaces, d'être éloigné et inaccessible, ce qui est toujours un obstacle au développement et à la bonne administration d'un pays. Tout cela était connu du gouvernement et de l'opposition depuis bien des années. On savait aussi que ces régions était depuis longtemps visitées par des trappeurs et des avanturiers, mais que les plus vigoureux et les plus hardis pouvaient seuls y résister. On connaissait aussi l'histoire de l'exploitation des placers au Canada, en Australie, en Californie, dans l'Afrique du Sud et ailleurs. On savait, par ce qui a eu lieu dans la Colombie anglaise et à Caribou (d'où il est sorti pour environ $50,000,000 d'or, William's Creek seul fournissant $20,000,000 pour sa part), que ces découvertes de placers commencent subitement et se terminent de même. On savait que depuis cet époque des prospecteurs ont parcouru le pays en tous sens, prenant des claims ici et là pour les abandonner aussitôt, parce que l'histoire de William's Creek et de Lightning Creek ne se répéterait probablement pas. Le gouvernement était en possession de tous ces faits et de tous ces rapports. Il avait le rapport de M. McConnell, un fonctionnaire du gouvernement, et j'en recommande la lecture aux honorables députés de l'opposition, car ils ne paraissent pas avoir profité des matériaux que le gouvernement a mis à leur disposition au prix de grandes dépenses.

S'ils consultaient la brochure du Dr Dawson, écrite en 1887 et revisée en 1898, ils y trouveraient des descriptions qui font voir jusqu'à quel point les mineurs sont susceptibles de céder à l'excitation que causent la découverte de placers. A la page 232, M. McConnell explique comme il faut peu de chose pour amener une espèce d'avalanche humaine dans un pays où l'on croit trouver des placers, et ce que nous voyons aujourd'hui dans le Yukon n'est ni plus ni moins qu'une avalanche. Parlant de Forty-Mile-Creek—justement un des endroits qui cause actuellement toute cette fièvre—M. McConnell raconte l'incident suivant survenu en 1887:

Quelques jours avant mon arrivée, une course effrénée avait eu lieu vers la rivière Beaver, un tributaire nord du Yukon, où il se jette, dit-on, à environ 120 milles au-dessous de l'embouchure de la rivière Porc-épic; mais l'exode avait eu des résultats assez désastreux. La somme de renseignements pour déterminer l'envahissement d'un camp minier, est très peu considérable, et dans le cas actuel, elle était ridiculement mince. Les voyageurs arrivés par le bateau avaient apporté la nouvelle qu'un individu était monté sur le bateau, à l'embouchure de la rivière Beaver, et qu'après avoir dit quelques mots au capitaine, il était reparti si précipitamment qu'il avait oublié sa bourse. Les mineurs s'étaient dit qu'il n'y avait qu'une riche découverte capable de causer une pareille excitation, et 150 hommes avaient immédiatement chargé leurs bateaux et étaient partis dans une chasse effrénée pour ne trouver que déception au terme de leur voyage. Quelques-uns obtinrent un passage sur le bateau à vapeur pour revenir, mais le plus grand nombre descendirent le courant jusqu'à Saint-Michel et quittèrent le pays définitivement.

Voilà un exemple du peu de chose qu'il faut pour déterminer une chasse à l'or, parmi les mineurs. Au début, le gouvernement n'avait aucune raison de supposer que cet exode vers le Yukon n'était pas déterminé par des incidents aussi futiles, et un homme de bon sens, peut-il le blâmer d'avoir pris des précautions et de n'avoir pas accepté comme parole d'Evangile les récits à sensations qui nous étaient transmis par la presse américaine.

Dans son rapport, M. McConnell nous montre aussi avec quelle rapidité ces placers sont épuisés et son opinion, sous ce rapport, est corroborée par ce qui a eu lieu dans toutes les parties du monde.

A la page 233, il décrit quelques-unes des difficultés qu'il y a à prospecter dans le Yukon, et dit:

Ajouté à cela, il y a le peu de durée de la saison favorable au travail, qui, en aucune circonstance, ne dépasse trois mois, et lorsque l'eau est extraordinairement haute, comme à présent, elle est beaucoup plus courte. Par suite de tous ces inconvénients, le travail des prospecteurs se fait très lentement, et jusqu'à présent il a été limité aux cours d'eau les plus considérables et les plus accessibles.

La saison actuelle a donné beaucoup moins de résultats, grâce à la crue des eaux et au fait que les riches claims découverts au commencement sont épuisés, car le gravier aurifère a très peu de profondeur.

Cela était vrai en 1887, de Forty-Mile Creek et des environs du Klondike, et nous n'avons aucune raison de croire que ce n'est pas encore vrai aujourd'hui. Les ministres savent tout cela, et en hommes sensés, ils n'acceptaient qu'avec beaucoup de réserve les récits embellis qui leur arrivaient de sources douteuses. A mon sens, cela est suffisant pour excuser le gouvernement d'avoir pris toutes sortes de précautions avant de se lancer dans une entreprise aussi dispendieuse que la construction de ce chemin de fer. Durant ces quelques mois, ils n'avaient aucun rapport de leurs agents officiels, mais l'excitation allait toujours en augmentant.

Depuis quelques années la côte nord du Pacifique est devenue un endroit de villégiature pour les voyageurs. Des centaines de touristes des Etats-Unis et de plus loin s'y rendent pendant les mois d'été et les glaciers près de Dyea et Skaguay sont devenus des points d'attractions. A leur retour, ces voyageurs ont fait de la vallée du Yukon le sujet d'articles de revue, de journaux et même de poèmes. Il y avait beaucoup de mineurs dans ces parages, et comme ils désiraient vendre leurs claims, ils se rendirent à San Francisco et à Seattle et racontèrent des histoires extraordinaires sur la richesse du pays, pour faire mousser leurs projets.

Au printemps de 1896, après que cette partie du Canada fut connue du monde entier, grâce aux troubles survenus dans le sud africain, l'attention des mineurs se tourna de ce côté. Il n'était plus question de l'Australie comme pays aurifère, et on n'entendait plus parler de découvertes minières, ni aux Etats-Unis, ni dans l'Amérique du Sud, ni au Mexique. La célébration du jubilé eut lieu sur ces entrefaites et le Canada, comme jamais auparavant, occupa une place proéminente dans l'esprit du peuple anglais. A peu près vers la même époque les journaux ont commencé à publier des récits presqu'incroyables sur les richesses incalculables du district du Yukon. Comme il y avait pléthore d'argent sur le marché de Londres, il n'est pas étonnant que les capitalistes anglais aient jeté les yeux du côté du Yukon pour y trouver des placements.

Ensuite les mineurs et les prospecteurs commencèrent à revenir du Yukon, et tous prétendaient avoir fait fortune ; dans toutes les villes du littoral du Pacifique on ne pouvait faire un pas sans voir des monceaux de pépites d'or, qu'on disait venir de telle ou telle crique. La population avait pour ainsi dire perdu la tête, mais le gouvernement qui est une réunion d'hommes sages et sensés, devait-il se fier à tout ce qu'on disait, et entreprendre de construire un chemin de fer devant coûter des millions, sur la foi de ces rumeurs ?

Plus tard, nous est arrivé le rapport de M. Ogilvie. Il a été beaucoup question de ce rapport et je n'ai pas l'intention d'en amoindrir l'importance, mais sous ma propre responsabilité, je ne crains pas de dire qu'il est regrettable que M. Ogilvie ait fait son rapport dans le sens qu'il l'a fait, car je suis intimement convaincu qu'un rapport basé, en grande partie sur des ouï-dire, est dangereux et de nature à induire en erreur. De même que pour le rapport du Dr Dawson de 1887, la grande masse des renseignements qu'il contient au sujet de la production de l'or, repose sur les ouï-dire. Ceux d'entre nous qui sont avocats savent ce que vaut une preuve par ouï-dire, et nous ferions bien de suivre l'exemple des tribunaux, dans l'importance qu'ils y attachent. Toutes les preuves que nous avons jusqu'à présent des richesses du Klondike, sont de cette nature. Prenons le rapport de M. Ogilvie, et nous voyons que chaque fois qu'il évalue un claim, il a la précaution de dire : Si l'on peut se fier aux rapports, telle rivière est évaluée à un million de piastres ; si ce que Pierre, Paul ou Jean, rapporte de la crique Fakir, est vrai, la richesse de ces placers est incalculable.

Je ne voudrais pas qu'on me crût hostile à M. Ogilvie, mais malgré tout mon respect pour lui, je dois dire que c'est à cela que se résume tout ce qu'il dit des gisements d'or dans le Yukon.

L'opposition voudrait-elle faire croire au pays qu'un gouvernement doit jeter les millions du peuple dans des entreprises coûteuses sur la foi de tels rapports ? M. Ogilvie est un explorateur distingué, mais je suis convaincu qu'il n'y a pas un capitaliste dans le pays qui voulût placer $100,000 dans une mine d'or, sur la foi du rapport de M. Ogilvie ou du Dr Dawson.

Dans la Koutanie, des ingénieurs experts en fait de mines ont fait des rapports favorables, concernant des douzaines de claims, des capitalistes y ont placé leur argent et se sont aperçus ensuite que ces mines ne valaient rien, et ils ont dû les abandonner. Combien y a-t-il aujourd'hui de mines abandonnées, dans la Koutanie, le plus riche pays aurifère du monde ? Et cependant on en avait entrepris l'exploitation sur la foi des rapports d'ingénieurs experts en matière de mines. Si les rapports des ingénieurs spécialistes sont si incertains, quelle foi faut-il accorder non à un géologue, ni à un ingénieur de mines, mais un simple arpenteur fédéral ?

M. Ogilvie ne se donne pas comme géologue ni comme un ingénieur des mines, et on ne peut pas prétendre que son opinion est celle d'un ingénieur des mines. On ne peut pas prétendre non plus, qu'il croit ces claims aussi riches que le dit l'opposition.

Mon but est de démontrer que les honorables députés de la gauche ont grandement exagéré la valeur connue des terrains que ce contrat concède à MM. Mackenzie et Mann. Il n'y a aucune preuve que les terrains du Yukon sont aussi riches qu'ils cherchent à le faire croire, et tant que nous n'aurons pas une preuve tangible de leur valeur, le gouvernement a parfaitement raison de s'en tenir à la ligne de conduite qu'il a adoptée et de ne pas risquer d'argent dans cette entreprise pour le moment.

Voyant qu'un courant considérable de population se dirigeait vers cette région, sans moyens de transport approprié, il était justifiable d'offrir certains avantages à des entrepreneurs responsables, sous forme d'une subvention en terre ; et je suis convaincu que dans deux ans d'ici, si nous sommes encore de ce monde, l'opposition reconnaîtra que la position prise par le gouvernement et que j'approuve, était la bonne. Je répète que le gouvernement n'avait d'autres renseignements que ces rapports et l'expérience du passé dans la Colombie anglaise et les autres pays de placers.

Comme nous le savons, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) s'est rendu sur les lieux. Il est inutile de raconter ce qu'il a fait ou essayé de faire. Il a pénétré aussi loin que possible, et malgré tout ce qu'il a vu, et tout ce que ses fonctionnaires spéciaux et tous les rapports qu'il a lus, il n'a rien vu ni entendu de nature à lui faire croire à la permanence de la richesse minière du pays. Mais il a eu la preuve indéniable qu'un courant énorme de population vers ces régions était imminent, et il aurait manqué à son devoir de ministre de la Couronne, ses collègues se seraient montrés d'indignes serviteurs du peuple s'il n'avait pas pris les moyens de faire transporter les hommes et les marchandises dans ce pays. Ils auraient manqué à leur devoir s'ils avaient négligé de prendre des moyens extraordinaires, afin d'empêcher ces mineurs d'avoir de la misère, et s'ils n'avaient pas pris ces moyens promptement. Et cependant les moyens qu'ils ont adoptés ne sont pas extraordinaires. Ils n'ont fait que ce qu'aurait fait toute corporation d'hommes prévoyants et sages, ayant une juste conception de leur devoir dans les circonstances.

Il n'y a pas de doute que le ministre de l'Intérieur a aussi été à même de constater que les Américains de la côte du Pacifique remuaient ciel et terre pour accaparer le commerce de l'énorme population qui se dirige vers la vallée du Yukon.

Ces gens, depuis Seattle jusqu'à San-Francisco, dépensent des milliers de dollars et prennent tous les moyens pour s'assurer ce commerce. Ils répandent de faux rapports dans la presse et dans le public. Ils vont même jusqu'à dénaturer nos règlements de douane et ils ont recours à tous les moyens ingénieux connus aux Etats-Unis pour répandre ces fausses représentations. Ils ont acheté

des colonnes dans des journaux connus comme le *New York Journal* pour y dénaturer nos règlements douaniers, nos lois touchant le commerce côtier et nos règlements miniers appliqués à cette partie du Canada. Les gens du commerce sur les côtes du Pacifique aux Etats-Unis ont à approvisionner de 50,000,000 à 60,000,000 d'âmes et il est probable que l'excédent de population de cette grande nation affluerait aux côtes du Pacifique. On a essayé par tous les moyens d'attirer ces gens par la route de Seattle. On ne s'est pas contenté des Etats-Unis, l'on est venu au Canada où l'on a réussi, malheureusement, à déterminer un grand nombre de personnes à aller acheter aux Etats-Unis leurs provisions et leur équipement. Le ministre de l'Intérieur, comme le gouvernement, a sans doute compris qu'il fallait combattre ces efforts terribles faits par les Américains des côtes du Pacifique, pour s'emparer de ce commerce, et le seul moyen a la disposition du gouvernement était de s'assurer promptement une route canadienne qui nous donnerait, si non tout, du moins une grande partie de ce commerce. Or je soutiens que le gouvernement a réussi sans ce rapport et ce qu'il a entrepris aura pour résultat d'attirer dans ce pays les ¾ sinon la totalité de ce commerce. Les plus impitoyables adversaires de cette route sont les populations de Seattle et d'autres villes américaines sur les côtes du Pacifiques, et elles sont fortement secondées dans leurs attaques, par les honorables députés de la gauche.

Pourquoi la population de Seattle attaque-t-elle la route de la Stikine et du lac Teslin? Je ne voudrais pas, sur une question de ce genre, faire cause commune avec la population américaine de Seattle. Si les honorables messieurs de la gauche voulaient réaliser la chose l'attitude qu'ils ont prise pour des fins de parti leur répugnerait sans doute. Dans ces circonstances, le premier point à régler par le gouvernement était de décider quelle route il fallait choisir pour s'emparer de ce nouveau commerce.

En jetant un coup d'œil sur la carte de la côte, le premier port d'entrée était assurément la rivière Yukon, mais cela était tout à fait hors de question. Dans les quelques observations que j'ai faites lors de la première lecture du bill, je me suis efforcé de prouver—et mon argumentation n'a pas été contredite—qu'il y avait 10,000 personnes dans les passes du Yukon, et que, considérant que pas plus de 25 steamers pourraient naviguer dans cette rivière durant la courte saison de navigation, environ 2,650 tonnes seulement de provisions pourraient être transportées, ce qui serait insuffisant pour alimenter 10,000 personnes. On estime qu'il y a aujourd'hui plus de 50,000 personnes, et pour cette population, il faudrait 25,000 tonnes de provisions. Voilà pourquoi cette route était tout à fait impraticable.

Il a donc fallu abandonner ce chemin, et la seule route praticable était celle de la Stikine. Ce n'était pas une route nouvelle pour le gouvernement, et elle ne pouvait l'être pour l'opposition, car nous savons tous qu'en 1799, elle était bien connue des Russes, et plus tard de la Compagnie de la Baie d'Hudson et des négociants du nord du Pacifique. Wrangel était un poste de commerce, il y a 100 ans, mais connu sous un autre nom. Il y a 50 ans, c'était un poste de traite, et jusqu'à la rivière Stikine et le long du sentier télégraphe il existait un chemin bien battu.

M. MORRISON.

La route n'était pas nouvelle pour le gouvernement ni pour l'opposition. Le gouvernement a laissé de côté la route de Taku et celle du bras de Lynn pour la bonne raison que par ces routes nous avions à traverser le territoire américain, et nul ici ne prétendra que le gouvernement eut été justifiable de construire un chemin avec un terminus dans les Etats-Unis. Ainsi donc, la ligne Teslin-Stikine était la seule praticable en apparence.

Le débat sur la deuxième lecture a été presque entièrement restreint à une attaque contre la route Stikine comme n'étant pas toute canadienne, et ce sujet nous a conduit à la discussion des droits garantis par les traités de l'Angleterre et des Etats-Unis. Je ne m'arrêterai pas à cette question. D'après les déclarations faites de ce côté-ci de la Chambre, je suis convaincu que nous avons droit à la libre navigation sur la rivière Stikine, avec tout ce qu'implique ce droit, et je ne pense pas que le pays désire davantage.

Le droit de libre navigation étant établi, la question qui vient ensuite est de savoir si la rivière est navigable. Les membres de la gauche nous ont dit qu'elle n'était pas navigable. Mais ces honorables messieurs avaient des informations à leur disposition s'ils voulaient en profiter. Nous trouvons dans le rapport du Dr Dawson, et il n'y a personne de l'autre côté de la Chambre pour essayer de le contredire, nous trouvons ce qui suit à la page 6 :

En plus de cela, nous avons maintenant les levers réguliers de la Stikine, de son embouchure à la tête de la navigation (Telegraph-Creek).

Que veut dire navigation? Le gouvernement était disposé à prendre pour acquit que la rivière Stikine est navigable jusqu'à Telegraph-Creek, tête de la navigation, comme il est convaincu que la rivière Fraser est navigable jusqu'à Yale, tête de la navigation. De plus, page 15, le Dr Dawson dit :

La Stikine est navigable par steamer avec roue d'arrière. Sur 138 milles, comme la chose est indiquée plus complètement dans une partie subséquente de ce rapport, où sont aussi donnés les détails relatifs à la route qui rejoint Dease Lake. Ceci constitue la route employée pour se rendre au district minier de Casiar.

Le gouvernement a jugé, et il avait en cela parfaitement raison, que ce serait de sa part de la surérogation, lorsqu'il avait déjà entre les mains un rapport certifiant que la rivière est navigable, d'envoyer un autre homme pour s'assurer de sa navigabilité. S'il avait agi ainsi, ces messieurs l'auraient attaqué à droite et à gauche pour avoir encouru des dépenses inutiles, afin d'obtenir des informations que nous avions déjà devant nous. A la page 44, nous trouvons quelque chose de plus à propos des rivières Stikine et Skaguay. Ces messieurs, et surtout l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), ont cherché à amoindrir l'importance de la navigabilité de la rivière Stikine. Ils ont tenté de faire ressortir que c'était une route inconnue dont le gouvernement aurait dû étudier la practicabilité avant d'en venir à une décision. Nous trouvons que le Dr Dawson dit, page 44 :

Comme la Fraser, la Skeena, la Nass et plusieurs autres cours d'eau plus petits, elle sort à l'est de la large ceinture de montagne qui constituent les hauteurs de la côte et elle fait sa trouée dans cette ceinture avec une pente presque uniforme. Comme dimension et comme caractère général, la Stikine ressemble beaucoup à la Skeena qui atteint la côte à 200 milles plus au sud.

Et la rivière Skeena est une des plus importantes du Canada. Revenant à la Stikine, il dit :-

Elle est navigable pour les steamers à roue d'arrière d'un faible tirant d'eau et avec une bonne force motrice jusqu'à Glenora, à 126 milles de Rothsay-Point, à son embouchure et, dans des circonstances favorables jusqu'à Telegraph Creek, douze milles plus loin.

Plus loin, le docteur Dawson dit :—

Cette route est depuis longtemps connue des indiens. La Stikine est pour eux de temps immémorial une importante artère commerciale par laquelle, comme par la Skeena, le commerce de le côte pénètre à une grande distance à l'intérieur.

De plus, page 45, le docteur Dawson dit à l'égard de la profondeur de cette rivière :—

Le courant de la portion navigable de la Stikine est violent tout le long, mais il n'y a pas de rapides, à proprement dire, bien que le Petit Canon (53 milles au-dessus de la grande courbe) cause un embarras sérieux pour la navigation lorsque la rivière est à son niveau le plus haut en juin ou juillet, par suite de la grande rapidité du courant qui passe dans cette gorge étroite et rocheuse, bien que profonde.

Près de l'embouchure de la rivière, le courant dépasse à peine deux milles à l'heure mais il augmente en remontant la rivière jusqu'à atteindre une rapidité de six à sept milles entre la Grande Courbe et Telegraph-Creek, l'eau la plus vive se rencontrant principalement au-dessus du Petit Canon. La rapidité moyenne dans la portion navigable de la rivière doit être de cinq milles à l'heure

Les personnes qui ne connaissent pas la navigation fluviale peuvent se figurer qu'un courant de cinq milles à l'heure est un embarras pour la navigation. Mais, sur la rivière Fraser en face de New-Westminster cette partie est parfaitement navigable et sert aux vaisseaux de la mère-patrie, de l'Australie, de Hong-Kong et de tous les pays du monde. Le courant en mai est là de huit milles à l'heure et la navigation n'en est pas le moins du monde embarrassé, puisqu'on se sert là de bâtiments de tout tirant d'eau. La largeur de la rivière Stikine en face de Telegraph-Creek était le 29 mai de 489 pieds, mais l'eau est indiqué comme profonde—rapport du Dr Dawson. Le courant marchait à 6·08 milles à l'heure d'après plusieurs observations. La rivière s'est élevée d'avantage plus tard dans la saison et le courant est devenu plus vif. Ainsi. nous voyons que le Dr Dawson indique qu'au terminus du chemin, en 1887, l'eau était profonde et qu'en juin et juillet elle montait rapidement à cause de la fonte des neiges des montagnes. Le gouvernement n'aurait pas été justifiable de supposer qu'il n'y avait pas assez d'eau dans la rivière ou qu'elle était autre chose que navigable pour des embarcations de faible tirant d'eau. Les bâtiments qui partent de Victoria, Vancouver et New-Westminster pour Fort Simpson peuvent tous remonter jusqu'à Glenora. Je vois exposé dans le *Colonist* de Victoria, un journal qui appuie l'opposition—mais qui, soit dit en passant, approuve vigoureusement le gouvernement dans cette mesure—que la Compagnie de navigation Pacifique canadienne, une compagnie locale entièrement distincte de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, retire de leur route les navires *Yosemite* et *R. P. Rithet* qui font maintenant le commerce de Victoria, Vancouver et Westminster et les mets sur la route de Port-Simpson à Glenora. Ce sont des navires qui peuvent traverser le golfe de Géorgie, qui a souvent été comparée au point de vue de la dureté de la mer à la Manche. Ils ont navigué entre Vancouver et la montée de la rivière Fraser.

Ce sont des navires avec roue à l'arrière. Le fait qu'on les retire de leur route actuelle et qu'on les envoie sur la route de Port-Simpson à Glenora répond victorieusement à la prétention de ces messieurs que vous ne pouvez pas transborder ou alléger à Port-Simpson en sûreté et faire remonter les marchandises jusqu'à Glenora. Ainsi, même si ces messieurs ont raison et si les Etats-Unis nous dérangent à Wrangel nous pouvons être indépendants de cela. Mais je n'admets pas un seul instant qu'il puisse s'élever des difficultés pour le transbordement à Wrangel ou en aucun autre point de la Stikine. Mais en admettant qu'il y ait difficulté nous pouvons transborder à Port-Simpson sur des bâtiments qui traverseront le canal de Dixon et remonteront jusqu'à Glenora. Le *Yosemite* est en service depuis des années. C'est un vieux bateau qui a été retiré de la rivière Sacramento. S'il peut naviguer dans le golfe de Georgie, c'est une absurdité de la part de ces messieurs de dire qu'il n'est pas sûr pour lui de faire le commerce entre Port-Simpson et Glenora sur les eaux de la côte de la Colombie anglaise.

Ceci soit dit pour la navigabilité de la route. A cet égard, nous venons de le voir, le gouvernement a eu raison de choisir la route de la rivière Stikine. Ils avaient aussi le rapport du Dr Dawson disant que la rivière Stikine est ouverte pendant une plus longue période chaque année que le Saint-Laurent à Montréal. Page 58, il dit ceci à propos du temps que la rivière est libre.

D'après M. J.-C. Callbreath de Telegraph-Creek....

Un monsieur bien connu en Colombie anglaise et qui fait autorité sur les affaires du Yukon.

la Stikine s'ouvre généralement à la navigation entre le 20 avril et le 1er mai. La glace ou les glaçons commencent à circuler sur la rivière vers le 1er novembre.

C'est-à-dire que la rivière est ouverte du milieu d'avril à la fin de novembre, période plus longue que celle de l'ouverture du Saint-Laurent. Ainsi, ces messieurs peuvent-ils difficilement se consoler en disant qu'en plus des objections que soulève la rivière Stikine, au point de vue international, elle a peu d'eau. Ils n'ont pas raison davantage en disant qu'elle n'est ouverte que quelques mois dans l'année. Ainsi, d'abord nos droits sont garantis par les traités, puis ensuite nous avons une profondeur d'eau suffisante. Et en troisième lieu, nous avons une rivière libre de glace suffisamment longtemps pour justifier le gouvernement de l'employer pour atteindre la région du Yukon. A tous ces points de vue la manière d'agir du gouvernement est parfaitement justifiée.

Mais pour revenir au contrat, le gouvernement était-il justifiable de faire à MM. Mann et Mackenzie les concessions qu'il leur a faites? Avaient-ils des raisons pour admettre qu'il y eut dans le pays autant d'or que les messieurs de l'autre côté voudraient nous le faire supposer? Etaient-ils justifiables de prétendre que tous ces millions de terre étaient des terrains miniers? On en parle souvent dans ce sens. Je prétends qu'il n'y a pas de preuve suffisante que même une large part, ou plutôt une partie considérable de ces terres soit des terres minières. Je dis que le gouvernement avait entièrement raison de dire que ces terres ne contenaient pas autant de minéraux que ces messieurs de l'autre côté voudraient nous le faire croire. Ni M. Ogilvie, ni M. McConnell, ni M. Dawson, qui ont été là-bas et qui ont fait des rapports sur ce

pays, n'ont dit qu'ils avaient découvert de l'or, ni même qu'ils en connussent l'existence en quantité importante. Des trappeurs avaient parcouru tout ce territoire, des touristes et des chasseurs à la recherche de gros gibier, comme M. Warburton Pyke et lord Lonsdale, avaient traversé le pays et n'avaient pas trouvé d'or. M. Ogilvie et le Dr Dawson sillonnèrent le Klondike en 1887 et ne trouvèrent pas d'or ou, du moins, ne rapportèrent pas de découverte. Qui a trouvé l'or? Quelques mineurs allèrent là-bas et nous avons leur rapport. Ces honorables messieurs savent-ils un peu ce que c'est que "saler" une mine? Prenez quelques-uns de ces prospecteurs qui parlent des riches claims de là-bas, prenez quelques-uns de ceux que vous rencontrez dans les corridors des hôtels de cette ville ou de Vancouver et Seattle et qui vous disent avoir fait des découvertes d'une richesse stupéfiante. Ces messieurs sont-ils prêts à accepter chacun de ces dires au sujet des foudroyantes richesse de ce pays?

Pour ma part, j'hésiterais à me fier à ces assertions et en parlant ainsi, je ne veux pas blesser quelques-unes des personnes qui disent avoir fait de riches découvertes. Mais quant à la masse d'entre elles, je ne prendrais pas leur parole pour des questions moins importantes que celles des mines et certainement je n'accepterais pas leur seul témoignage quand il s'agit des énormes perspectives des districts aurifères de cette région. Le gouvernement sans doute, en examinant les rapports de ces mineurs avait présent à l'esprit la définition que Mark Twain donne d'une mine: un trou dans la terre dont le propriétaire est un menteur. Je crois qu'on pourrait en toute sécurité appliquer cette définition à certaines de ces personnes. J'ai entendu employer l'argument que ces dépôts alluviaux sont des dépôts glaciaires, que les dépôts proviennent des glaciers du nord. Si nous demandons d'où viennent ces glaciers, la réponse superficielle qui se présente immédiatement à l'esprit serait que ces glaciers viennent de l'océan Arctique. Je ne serais pas étonné d'entendre ces messieurs de l'opposition, fidèles à leurs prétentions extraordinaires sur certains points, se lever pour nous dire que les glaciers proviennent naturellement de l'océan Arctique. Mais tous ceux qui ont lu quelque chose sur la théorie de la période glaciaire savent qu'il n'en est pas ainsi. Il y a des gens qui soutiennent que les glaciers viennent de l'équateur. Nous savons maintenant qu'on les trouve presqu'entièrement dans la zone tempérée. Pendant la période glaciaire, la température qui environnait le pôle était très modérée. Nous en avons la preuve dans les fossiles trouvés dans les couches tertiaires du Groënland par exemple, dans les parties nord de l'Amérique Britannique, en Russie et dans les terres entourant l'océan Arctique. Ces dépôts alluviaux se trouvent plutôt plus au sud et s'il existe quelque chose comme une veine mère, d'où proviennent ces alluvions, elle doit se trouver plutôt au Mexique ou dans le Honduras qu'au Yukon. Même en argumentant que ces dépôts alluviaux proviennent des glaciers ces messieurs ne peuvent trouver que peu de consolation dans cette prétention.

Maintenant, le gouvernement sans doute a examiné toutes les autres routes possibles pour entrer dans ce territoire et je n'ai aucun doute qu'il y a de l'autre côté de la Chambre d'honorables députés capables de se lever et d'argumenter contre chacune

de ces routes encore plus savamment qu'il ne le font contre celle-ci. Mais je crois que toute autre route ou mode d'introduction dans ce pays prête encore plus à la critique que la route choisie. Je défie ces messieurs de prendre aucune autre route pénétrant dans cette région contre laquelle nous n'aurions pas des arguments à faire valoir encore plus forts que ceux qu'on soulève contre le choix du gouvernement. Maintenant, je désire parler un peu du discours fait l'autre jour par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). J'ai été peiné de voir l'honorable député adopter une manière de voir étroite, pour employer une expression mitigée, comme celle qu'il a adoptée. Il a pris un point de vue extrêmement étroit de toute la question et j'ai été surpris de voir un député de son talent et de son intelligence générale se lever et employer les arguments qu'il a employés en cette grave circonstance contre son propre parti. Il a parlé non pas comme un habitant des territoires du Nord-Ouest en général, mais comme un simple habitant des environs immédiats d'Edmonton. Il nous a dit que du moment où ce chemin de fer n'avantageait pas la ville d'Edmonton et la partie du pays qui entoure Edmonton, il ne l'appuierait pas et il a invoqué l'aide de l'opposition pour combattre ce chemin. Je dois dire, M. l'Orateur, que l'honorable député a agi en cette circonstance de la façon la plus méprisable: elle était méprisable en ce que ses arguments l'obligeaient à prendre une position personnelle et à attaquer une partie du pays au bénéfice d'une localité en particulier.

Je désire dans les remarques que je vais faire, éviter d'être mal compris, je désire qu'on ne s'imagine pas que je prétends que la route d'Edmonton n'est pas une bonne route, et qu'on ne devrait pas construire une route d'Edmonton jusqu'au Yukon. Mais je répéterai ce qu'on a déjà dit qu'il ne peut y avoir aucun antagonisme entre la route d'Edmonton et celle de la rivière Stikine. La route d'Edmonton doit venir en son temps mais elle n'a rien à voir dans l'examen que la Chambre fait actuellement de l'autre route. Il a prétendu que puisque le pays entourant immédiatement Edmonton était la seule base de production dans cette portion du Canada, le chemin choisi aurait le désavantage de se trouver loin de la base de production et que conséquemment les personnes habitant à l'est d'Edmonton ne retireraient aucun avantage de la route de la Stikine, que la Colombie anglaise en aurait pour sa part bien peu et que la masse de l'alimentation serait fournie par les Etats-Unis. Il a fait cette audacieuse assertion sans aucune fondation. Je désire maintenant discuter ce point avec l'honorable député. Il parle ainsi de la position géographique:

> Les points d'où provient le surplus de production alimentaire du Canada pour le Yukon se trouvent dans cette partie du pays où je réside—dans le voisinage immédiat d'Edmonton—et le point le plus rapproché ensuite est Régina et ses environs immédiats, puis l'est jusqu'à Winnipeg. Si les produits d'alimentation nécessaires au Yukon ne peuvent pas être pris dans ces localités, ils ne peuvent l'être nulle part au Canada, mais doivent provenir d'autres contrées étrangères.

Ceci veut dire sans doute les Etats-Unis. Eh bien! je dis que l'honorable député, en lançant de son siège cette assertion, jouissant de la réputation qu'on lui connaît au point de vue de l'intelligence et de la connaissance des diverses questions, a profité de sa position, intentionnellement ou autrement, pour amener la Chambre et le pays à blâmer

erronément le gouvernement d'avoir construit cette route d'urgence de la rivière Stikine au lac Teslin. Maintenant, il ne donne aucune raison à l'appui de sa prétention que les environs d'Edmonton sont la base de production la plus rapprochée. Je vous dirai, moi, que les environs d'Edmonton ne sont pas pour le Yukon la base de production la plus proche. Si cet argument vaut quelque chose, la base la plus proche c'est la province de la Colombie anglaise où se construit cette route. C'est non seulement le point le plus proche, mais je prétends, avec beaucoup d'assurance peut-être, que la Colombie anglaise est le plus grand point de production du Canada. En cela, je ne déprécie pas les autres régions du pays qui peuvent produire plus qu'il ne faut pour subvenir aux besoins, non seulement du Yukon et du Canada, mais encore, du monde en général.

M. COCHRANE: La Colombie anglaise produit-elle assez pour se nourrir?

M. MORRISON: J'appartiens à la Colombie anglaise et, jusqu'aujourd'hui j'ai trouvé le moyen d'y vivre.

M. COCHRANE: Si l'honorable député n'avait à compter que sur la Colombie anglaise seul, il ne serait pas ici.

M. MORRISON: Si l'honorable député veut faire un tour là-bas peut-être aura-t-il meilleure mine. Je désire dire quelques mots maintenant des produits de la Colombie anglaise; je ne prétends pas que ce soit la seule province du Canada, mais je crois qu'il est bon d'éclairer l'honorable député d'Alberta sur ses ressources et je suis heureux qu'il soit à sa place. L'honorable député ne devrait pas se borner à s'instruire sur son propre bailliage, mais il devrait apprendre ce qui se produit dans les autres provinces, y compris la Colombie anglaise et ce qui s'en exporte. L'honorable député n'a sûrement pas profité des modes d'information offerts aux députés pour connaître les ressources de cette grande province. Même si je n'y résidais pas, je considérerais de mon devoir d'obtenir des informations sur la Colombie anglaise. Je vais maintenant renvoyer l'honorable député au manuel officiel publié par le gouvernement de la province.

M. OLIVER: Je désirerais poser à l'honorable député une question avant qu'il aille plus loin. Je crois qu'il a fait à mon égard une erreur de citation. J'ai dit que la Colombie anglaise n'était pas un point de production alimentaire.

M. MORRISON: Je vais lire dans les *Débats* ce que l'honorable député a dit:

> Les points d'où survient le surplus de production alimentaires du Canada pour le Yukon se trouvent dans cette partie du pays où je réside—dans le voisinage immédiat d'Edmonton—et le point le plus rapproché ensuite est Régina ot ses environs immédiats, puis l'est jusqu'à Winnipeg. Si les produits d'alimentation nécessaires au Yukon ne peuvent pas être pris dans ces localités, ils ne peuvent l'être nulle part au Canada, mais doivent provenir d'autres contrées étrangères.

Voilà une assertion catégorique. Je veux maintenant démontrer que la ville d'Edmonton et la région qui l'entoure n'est pas le point de surplus de production le plus rapproché du Canada pour le Yukon. Si l'honorable député veut se donner le mal de lire le *Manuel*, et il doit en avoir reçu un, il apprendra que la Colombie anglaise est la plus grande productrice du monde en dehors de la Hollande. Cela devrait engager un peu l'honorable député à examiner si c'est bien vrai.

M. OLIVER: Ceci semble devenir une question de véracité entre l'honorable député et moi.

Quelques VOIX: Non, non.

M. OLIVER: L'honorable député m'a accusé d'avoir intentionnellement ou non parlé sans savoir. Je désire repéter le point que j'ai soulevé, c'est que la Colombie anglaise n'exportait pas de produits d'alimentation. Je répète cette assertion et je défie l'honorable député de la nier et de prouver sa dénégation.

M. MORRISON: Savoir si la Colombie anglaise est une contrée d'exportation de produits alimentaires, implique une discussion sur ce que l'honorable député entend par produits alimentaires.

M. OLIVER: Produits agricoles.

M. MORRISON: Voilà le point où je voulais en venir. Si l'honorable député veut me donner quelques minutes, je vais lui prouver d'une façon concluante que la Colombie anglaise exporte considérablement. Dans tous les cas, il a restreint la discussion dans un argument local très étroit, la comparaison d'Edmonton et de ses environs avec n'importe quelle autre partie du Canada au point de vue de la production alimentaire pour le Yukon.

M. OLIVER: Sûrement. Je ne nie pas que la Colombie anglaise fournisse des produits agricoles, mais je nie que la Colombie anglaise exporte des produits alimentaires agricoles.

M. MORRISON: Je nie l'assertion faite par l'honorable député. Son assertion catégorique qu'Edmonton et ses environs constituent le point d'exportation de produits alimentaires le plus proche du Yukon. L'honorable député a fait cette assertion catégorique, d'où il ressort que la Colombie anglaise n'est pas un point de production alimentaire pour le Yukon. Je laisse à d'autres députés le soin de régler ce point en ce qui regarde les autres provinces.

Je pose cette proposition que la valeur d'un pays pour ses habitants dépend de quatre conditions. L'une d'elle, en son aptitude à pourvoir à son existence, au moyen d'agriculture, d'élevages ou de production de troupeaux. Si l'on revient à l'étroite comparaison à faire entre la Colombie anglaise et cette partie des territoires du Nord-Ouest, que représente l'honorable député, nous trouvons que dans le district de la Kootanie, il y a 16,500,000 acres, dans le district de Yale 13,000,000 acres, dans Lilloet 12,500,000, dans New-Westminster 36,000,000, dans Caribou 59,250,000 acres Le district de Cassiar comprend toute la portion occidentale de la Colombie anglaise depuis le 23e degré de longitude, tous ces districts réunis forment une superficie de 383,000 milles carrés et il y a 640 acres par mille carré, je laisse à l'honorable député le soin de calculer combien il y a de millions d'acres en Colombie anglaise. Les statisticiens disent qu'un individu peut trouver à vivre sur 3 acres de terre, même sans la vache proverbiale. Ce n'est pas exagéré de dire que sur les 300,000,000 acres de la

Colombie anglaise on peut modestement compter 10,000,000 de terres arables et cultivables. Par suite, en comptant que 3 acres peuvent faire vivre un homme, il y a dans cette province le moyen de faire vivre deux, trois ou quatre millions de population.

Une autre condition est le volume possible d'exportation d'un pays. Si l'on examine les tableaux du commerce et de la navigation avec lesquels l'honorable député d'Edmonton doit être familier, nous trouvons, page 27, que la valeur totale des produits exportés de la Colombie anglaise, en 1897, a été de $14,017,678 et que, pour tout le Nord-Ouest, la même année, les exportations se sont élevées à $166,000.

M. DAVIN : L'honorable député me permettra-t-il de lui demander quel est le port d'exportation des territoires du Nord-Ouest ?

M. MORRISON : Je parlerai de cela dans une autre partie de mon discours.

M. DAVIN : De quel port les produits du Nord-Ouest sont-ils expédiés ?

M. MORRISON : Je ne saisis pas exactement la question de l'honorable député.

M. DAVIN : Je vais m'expliquer. Les chiffres que l'honorable député vient de communiquer à la Chambre sont absolument trompeurs, car ce volume ne contient pas de tableaux synoptiques des exportations du Nord-Ouest et il est impossible de se rendre compte de ce que le Nord-Ouest exporte, pour les fins de ce volume.

M. MORRISON : Je ne prétends pas que les territoires du Nord-Ouest exportent quoi que ce soit pour les fins de ce volume, mais je dis qu'on peut se fier aux tableaux de la navigation et du commerce.

M. OLIVER : L'honorable député (M. Morrison) prétend-il que les $14,000,000 d'exportations de la Colombie anglaise sont composées de produits agricoles ? Sinon, pour quelle proportion entrent-ils dans cette somme ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.55 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 9 mars 1898.

M. FORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 62) pour ériger en corporation la Compagnie de chemin de fer du lac Tamagamingue. — (M. McHugh.)

M. MORRISON.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE. —RÉPONSE A L'ADRESSE A SA MAJESTÉ.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, un message de son Excellence le Gouverneur général.

L'ORATEUR donne lecture du message comme suit :

ABERDEEN,

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des Communes copie d'une dépêche en date du 22 juillet 1897, du très honorable Joseph Chamberlain, secrétaire d'Etat pour les colonies, relativement à l'adresse conjointe du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, exprimant leurs félicitations à l'occasion heureuse de la terminaison de la soixantième année du règne de Sa Majesté qui est mentionnée dans la dépêche.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 9 mars 1898.

M. Chamberlain à Lord Aberdeen.

DOWNING STREET,
22 juillet 1897.

Canada.
N° 263.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche n° 159, en date du 10 juin, renfermant une adresse conjointe à la Reine, de la part du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, exprimant leurs félicitations à l'occasion heureuse de la terminaison de la soixantième année du règne de Sa Majesté.

Cette adresse a été présentée a Sa Majesté en personne par le très honorable sir Wilfrid Laurier, auquel il a plu à la Reine de remettre une gracieuse réponse.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé) J. CHAMBERLAIN.

Au Gouverneur général,
etc., etc., etc.

Copie de la réponse de Sa Majesté à l'adresse conjointe du Sénat et de la Chambre des Communes, présentée par le très honorable sir Wilfrid Laurier.

"Je remercie le parlement canadien de sa fidèle et loyale adresse. Je suis profondément touchée et pénétrée de cette manifestation de sa loyauté et de son affection pour mon Trône et ma personne.

"Je vous charge de transmettre mes sincères remerciements au parlement canadien pour son adresse et pour le beau coffret qui la renferme."

LES ETRANGERS ET LES MINES.

M. McMULLEN : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 63) pour modifier la loi concernant les étrangers.

Ce bill décrète que toute personne qui désire posséder ou exploiter une mine, ou devenir directeur d'une compagnie minière au Canada, doit être domicilié dans le royaume de Sa Majesté, depuis au moins un an, ou dans un pays qui n'a pas de loi contre la main-d'œuvre, hostile aux sujets de Sa Majesté.

La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.

BANQUE DU COMMERCE—SUCCURSALE AU YUKON.

M. FOSTER :

Le gouvernement a-t-il fait quelqu'arrangement avec la Banque du Commerce pour établir une succursale de cette banque dans le district du Yukon? Dans le cas affir-

matif, quel est cet arrangement? D'autres banques ont-elles fait des propositions au gouvernement pour établir des succursales dans le dit district.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Ma réponse à la première question est: Oui. A la seconde: En vertu de l'arrangement qui a été fait, la banque canadienne du Commerce devra établir une *succursale* à Dawson-City, et être employée par lui, pour faire les affaires de banques générales du gouvernement dans ce district, y compris la perception des droits régaliens. La banque a obtenu le privilège de construire un édifice dans l'enceinte réservée à la police. Cet arrangement est temporaire, et la compensation qui devra être payé à la banque, pour ses services, sera fixée plus tard, par le ministre des Finances. A part les opérations et le privilège que je viens de mentionner, cette banque sera dans la même position que toute autre banque qui pourra s'établir dans le district, et tout privilège, ou protection qui seront accordés à la banque canadienne du Commerce le seront aussi à toute autre banque qui pourra s'établir dans ce district. La correspondance se rapportant à cette affaire sera produite demain. Quant à la troisième question, j'y ai répondu en répondant à la deuxième.

M. FOSTER: Je crois avoir compris que la banque du Commerce doit percevoir les droits régaliens. Cela ne veut pas dire, je suppose, qu'elle ira au dehors toucher ces droits, mais simplement qu'elle les recevra en *dépôt*?

Le MINISTRE DES FINANCES: Elle recevra les droits régaliens, sous quelque forme qu'ils soient payés. D'après les règlements publiés par l'honorable ministre de l'Intérieur, les droits régaliens peuvent être payés au banquier du gouvernement, ou à certains fonctionnaires du gouvernement. Dans tous les cas, c'est la banque qui encaissera les droits, pour le compte du gouvernement.

SALLE D'EXERCICE DE BADDECK.

M. BETHUNE:

Le gouvernement sait-il que le titre d'une pièce de terre à Baddeck, Cap-Breton, a été transféré à Sa Majesté dans le but d'y faire ériger une salle d'exercices militaires? Le gouvernement a-t-il pris en considération la nécessité urgente d'ériger une semblable salle aux quartiers généraux de régiment à Baddeck? Dans l'affirmative, cette salle sera-t-construite prochainement?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden): En réponse à cette interpellation je dirai: 1. Rien dans les archives ne démontre qu'une pièce de terre à Baddeck, C.-B., ait été transférée à Sa Majesté dans le but d'y faire ériger une salle d'exercice. 2. Il serait très désirable d'avoir une salle d'exercice aux quartiers généraux du 94me bataillon, où toutes les armes et les uniformes pourraient être mises en sûreté. 3. Le commandant du district à Halifax a été chargé de faire un rapport, et rien ne peut être décidé avant que ce rapport soit fait.

QUAI À LA RIVIÈRE-À-LA-PIPE.

M. GASGRAIN (par M. DUGAS):

Le gouvernement a-t-il donné des instructions à quelques personnes de la Rivière-à-la-Pipe, comté de Chicoutimi, pour la préparation du bois destiné à la construction d'un quai à cet endroit? Dans l'affirmative, à quelles personnes, quels sont les prix payés et quelle quantité donnée à chacune? Le gouvernement sait-il que ce bois a été donné à certains marchands en gros lots; que ces gens ne veulent payer qu'en effets de magasin l'ouvrage des habitants de l'endroit, et que plusieurs colons ont été privés par ce fait de l'avantage de faire du bois aux prix du département? Le gouvernement a-t-il donné des instructions à quelques personnes de la Rivière-à-la-Pipe, ou ailleurs, de transporter de la pierre sur l'endroit de la construction du quai projeté; dans l'affirmative, quelles sont ces personnes et quels sont les prix offerts? Le gouvernement sait-il que maintenant plusieurs colons sont à charroyer cette pierre sans qu'il y ait de surveillants, sans prix faits, et calculant travailler à la journée? Qui a mis ces personnes à l'ouvrage? L'ingénieur du département a-t-il été sur les lieux pour mettre ces ouvrages en opération et établir des prix? Quel montant a payé le gouvernement pour le voyage spécial fait par l'ingénieur pour fixer ce quai, pour dépenses de voyage, dépenses d'hôtel et frais d'exploration?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): Aucuns travaux n'ont été faits au quai de la Rivière-à-la-Pipe. Un ingénieur a été envoyé à cet endroit, il y a environ deux semaines, pour *acheter* les matériaux nécessaires et s'informer des prix. Aucune commande n'a été donnée ni pour le bois, ni pour la pierre et le département n'a pas encore reçu de rapport à cet effet. L'ingénieur est actuellement sur les lieux pour faire commencer les travaux.

L'emplacement de ce quai a été choisi, il y a quelques années, par un ingénieur qui n'est plus à l'emploi du gouvernement—M. Guay—et durant la dernière saison, un autre ingénieur, M. Blais, qui se trouvait à Chicoutimi a aussi été chargé de faire un rapport et de fournir au gouvernement tous les renseignements nécessaires. Ses frais de voyage de Chicoutimi à la Rivière-à-la-Pipe, ont été comme suit: Passage $18; hôtel, $2.50.

BUREAU DE DOUANE À CHAMBORD.

M. CASGRAIN (par M. DUGAS):

Est-ce le cas que le gouvernement a établi un bureau de douane à Chambord, comté de Chicoutimi? Dans l'affirmative, à la demande de quelles personnes? 2. Le gouvernement paie-t-il à P.-C. Dupuis ou à quelqu'autre individu quelque somme d'argent à titre de loyer ou pour autres considérations en rapport avec l'usage des bâtisses où est tenu ce bureau douanier? Dans l'affirmative, quel *montant*? 3. Quel a été le *montant* des droits perçus à *ce bureau depuis son établissement* et sur quels articles a-t-on *collecté* des droits? 4. Quel a été le montant des dépenses encourues pour le maintien de cette succursale depuis son établissement, y compris le coût de l'installation? 5. Quel est le salaire de l'employé en charge de ce bureau? Quel est son nom et sa résidence? 6. Quel montant lui a été payé jusqu'à date pour salaire, dépenses de voyage ou autres considérations? 7. Le gouvernement sait-il que cet employé réside à six milles de Chambord? 8. Pour quelles raisons le gouvernement a-t-il établi le dit bureau de douane? 9. Quels sont les articles de commerce entrés à ce bureau, et quels sont les noms des personnes qui les y ont entrés et les en ont retirés? 10. Le gouvernement a-t-il l'intention de maintenir ce bureau? 11. Est-ce le cas que le gouvernement précédent a refusé d'ouvrir ce bureau, et que c'est en considération d'une promesse, avant les élections fédérales, que le nommé P.-C. Dupuis a combattu le candidat conservateur et supporté le candidat libéral?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson): En réponse à cette interpellation, je dirai: 1. Un poste secondaire de douane, relevant de celui de Québec, a été établi à Chambord, en vertu d'un arrêté ministériel, devant prendre effet le 1er mai 1897. MM. Dupuis, Demers et Cie ont appelé l'attention du gouvernement sur la nécessité d'un bureau de douane dans le district du lac Saint-Jean. 2. Le gouvernement ne paie rien à P.-C. Dupuis ni à personne, à Chambord, à titre de loyer, ou

pour l'usage des bâtisses où est tenu ce bureau. 3. Les droits perçus à ce bureau depuis son établissement jusqu'au 28 février, se sont élevés à $589.65.

Il faudrait un rapport spécial du bureau principal dont celui de Chambord dépend, pour pouvoir énumérer les articles sur lesquels des droits ont été perçus. 4. Le salaire du percepteur du 19 juin 1897 au 1er mars 1898 a été de $210. Le coût de l'installation a été de $22, soit $232 en tout, 5. Le sous-percepteur à Chambord est Auguste Gagné, et son salaire est de $300 par année ; et lors de sa nomination, il habitait Saint-Jérôme (lac Saint-Jean). 6. A venir jusqu'au 1er mars il lui a été payé $210 à titre de salaire. Il n'a rien reçu pour dépenses de voyage ou autres. 7. Le gouvernement ne sait pas à quelle distance de Chambord, cet employé réside actuellement. 8. Ce bureau a été établi pour faciliter les opérations de douanes dans le district du lac Saint-Jean et les environs. 9. Ce n'est pas la pratique de publier le détail des importations des particuliers. D'ailleurs ces renseignements ne peuvent être fournis sans un rapport spécial du bureau de Québec. 10. C'est l'intention du gouvernement de maintenir ce bureau. 11. Le gouvernement ignore si le gouvernement précédent a refusé d'ouvrir ce bureau, et il ne connaît rien des promesses qui ont pu être faites à ce sujet, avant l'élection.

MAITRE DE POSTE A ASHCROFT.

M. PRIOR (par M. EARLE) :

1. Quel est le directeur de la poste actuel de Ashroft, C.A..et où demeurait-il avant sa nomination ? 2. Qui l'a recommandé pour cet emploi ? 3. Combien de demandes ont été faites pour cet emploi, et quels sont les noms des postulants ? 4. Quels étaient leurs domiciles et par qui ont-ils été recommandés ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : En réponse à l'honorable député, je dirai : 1. La directrice actuelle du bureau de poste à Ashcroft, C.-A. est madame Mary-J. Cornwall. Elle occupe cet emploi depuis le 6 octobre 1892. Elle demeurait à Asheroft, avant sa nomination. 2. Elle a été recommandé par Clément-J. Cornwall, juge de la cour de comté, et par J.-A. Mara, M. P. 3 et 4. Il n'y avait pas d'autres postulants pour cet emploi. Je crois que l'intention de l'honorable député était de demander des renseignements au sujet du bureau de poste d'Ashcroft Station, et dans ce cas-là, ma réponse ne lui apprendra rien, car les renseignements que j'ai ici se rapportent au bureau de poste d'Ashcroft.

M. EARLE : Je crois qu'il s'agit du bureau de poste d'Ashcroft Station.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Si l'honorable député veut donner un nouvel avis d'interpellation, je lui donnerai la réponse.

HARNAIS ET SELLERIE MILITAIRES.

M. MONK :

1. Quelles entreprises pour harnais ou articles de sellerie militaire ont été données par le gouvernement canadien depuis le 1er septembre 1896? 2. Par qui et où les entreprises ont-elles été exécutées? Quels étaient les prix stipulés dans ces contrats et les montants ont-ils été payés ? 4. Des soumissions publiques ont-elles été demandées pour ces entreprises, et l'entreprise a-t-elle été accordée, dans chaque cas, au plus bas soumissionnaire?

M. PATERSON.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : Je demanderai à l'honorable député de vouloir bien faire une demande régulière pour la production d'un état. La même remarque s'applique aux deux autres questions concernant les uniformes des soldats et les réparations faites à la salle d'exercice de Montréal.

COMPAGNIES PAR ACTIONS DANS LE YUKON.

M. DOMVILLE :

Au sujet des règlements concernant l'exploitation des placers dans le district provisoire du Yukon, T.N.-O. :

INTERPRÉTATION.

"Compagnie par actions signifiera toute compagnie constituée pour fins de mines en vertu d'une charte ou d'une licence donnée par le gouvernement du Canada."

Clause 2.—" Un certificat de mineur libre pourra être accordé pour un an à partir de la date ou de l'expiration du certificat alors en possession du postulant sur paiement de la somme de $10, à moins que le certificat ne doive être émis en faveur d'une compagnie par actions, auquel cas l'honoraire sera de $50 pour une compagnie ayant un capital nominal de $100,000 ou moins, et pour une compagnie ayant un capital nominal de plus de $100,000, l'honoraire sera de $100. Une seule personne ou une seule compagnie par actions sera nommée dans le certificat."

Prenant en considération l'interprétation et la clause 2 réunies, est-ce l'intention du gouvernement d'empêcher les compagnies chartées dans la Grande-Bretagne sous l'acte impérial des compagnies par actions, de faire des transactions dans le district du Yukon? Ou est-ce l'intention du gouvernement de permettre à ces compagnies de se faire enregistrer au Canada et de les traiter sur le même pied que les compagnies canadiennes? Dans l'affirmative le gouvernement a-t-il pris des mesures pour faciliter l'enregistrement, et dans ce cas quels seront les termes, conditions et honoraires d'enregistrement?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : C'est l'intention du gouvernement de permettre à ces compagnies de se faire enregistrer, et une loi à cet effet sera déposée pendant la présente session.

BUREAU DE POSTE DE SAINT-MICHEL DE NAPIERVILLE.

M. BERGERON :

Qui a ordonné à M. Bain d'écrire la lettre ci-dessous ?

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES POSTES,
MONTRÉAL, 17 février 1898.

MONSIEUR,—Il est de mon devoir de vous informer que j'ai reçu instruction du directeur général des Postes de prendre les mesures nécessaires pour transférer le bureau de poste de Saint-Michel de Napierville aux soins de M. F.-X. Paradis.

Je ne puis préciser la date à laquelle ce transfert se fera, mais ce sera aussitôt que possible.

Votre, etc.,
(Signé) J.-W. BAIN,
Inspecteur des postes.

M. A. LABERGE,
Directeur de la poste,
Saint-Michel de Napierville.

2. Pour quelles raisons le directeur général des Postes a-t-il fait destituer M. Laberge. 3. Un enquête a-t-elle eu lieu ? 4. Le ministre sait-il que le bureau de poste actuel n'est pas habité la nuit ? 5. Le ministre des Postes a-t-il reçu une requête signée par un grand nombre des paroissiens de Saint-Michel demandant que le bureau de poste reste sous la direction de M. Laberge ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Les instructions du directeur général des Postes ont été transmises à M. Bain, inspecteur des postes, par le secrétaire du ministère.

2. L'ancien directeur de la poste à Saint-Michel de Napierville, M. A. Laberge, a été destituée pour avoir pris une part active à l'élection générale du mois de juin 1896. 3. Il a été destitué à la demande de M. D. Monet, M. P., et les représentations faites par ce dernier étaient telles qu'une enquête a été jugée inutile. 4. Le département ignore ce détail. 5. Le directeur général des Postes a reçu une requête sensée être signée par un grand nombre de citoyens de Saint-Michel de Napierville, demandant que le directeur de la poste ne fut pas changé.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

M. JAMESON (par M. RICHARDSON) :

1. Quels sont les membres du comité des chemins de fer du Conseil privée? 2. Combien de fois ce comité s'est-il réuni en 1897?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Les membres du comité des Chemins de fer du Conseil privé sont : l'honorable A.-G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, président ; l'honorable David Mills, ministre de la Justice ; l'honorable J.-Israël Tarte, ministre des Travaux publics ; l'honorable William Mulock, directeur général des Postes ; l'honorable sir Henri Joly de Lotbinière, ministre du Revenu de l'intérieur ; l'honorable R.-R. Dobell. C.-P.-M. Collingwood Schreiber, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, agit comme secrétaire. Ce comité a tenu 13 séances durant l'année 1897.

VENTE DES LIQUEURS DANS LE YUKON.

M. RICHARDSON :

Le gouvernement a-t-il pris en considération l'opportunité de refuser des licences ou permis pour la vente des liqueurs enivrantes dans le territoire du Yukon?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Oui.

COMMUNICATIONS TÉLÉGRAPHIQUES AVEC LE YUKON.

M. McINNES :

Quelles mesures ont été prises pour établir une communication télégraphique avec les districts miniers du Yukon?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Le gouvernement étudie actuellement toute la question.

TRANSPORT DE LA MALLE A LAVALTRIE.

M. DUGAS :

1. Quand a été accordée l'entreprise pour le transport de malle de la gare du chemin de fer canadien du Pacifique au village de Lavaltrie et *vice versa*? 2. A qui? 3. Combien y a-t-il eu de soumissions? Quel était le montant de chacune et pour quel temps l'entreprise a-t-elle été accordée?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. L'entreprise pour le transport de la malle entre Lavaltrie et la gare du chemin de fer a été accordée le 18 août 1897. 2. Elle a été accordée à Joseph Grenier. 3. Il y eu cinq soumissions de faites, comme suit :—Joseph Grenier, $195 ; Auguste Perreault, $195 ; Clément Laporte, $195 ; Jean Laplume, $199 ; Félix Hétu, $240. L'entreprise a été accordée pour quatre ans à compter du 1er octobre 1897.

RAPPORTS.

Le rapport du département des Affaires des Sauvages pour l'exercice finissant le 30 juin 1897.—Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton).

Le rapport du département de l'Agriculture.—Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher).

LES TARIFS DE CHEMINS DE FER ET LES COLONS DU MANITOBA.

M. MACLEAN : M. l'Orateur, avant de passer à l'ordre du jour, je voudrais appeler l'attention du gouvernement et en particulier l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) sur un article de rédaction qui a paru dans le *Globe* d'hier, et qui est intitulé "Une guerre de tarifs préjudiciable". Avec la permission de la Chambre je vais lire cet article :

L'un des résultats de la guerre des tarifs que se font actuellement le chemin de fer canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand-Tronc c'est que les colons qui désirant aller s'établir au Manitoba souffrent sérieusement de cet état de choses. Il n'y a pas actuellement, et il ne pourra pas y avoir tant que cette guerre se continuera de service suffisant sur ces deux chemins, pour tous les colons de l'Ontario qui désirent se rendre avec leurs familles et leur biens mobiliers à n'importe quel endroit du Manitoba. Ces colons se plaignent beaucoup, et l'on dit qu'un rapport a été envoyé au gouvernement du Manitoba expliquant la situation qui existe dans l'Ontario.

Une grande partie du commerce du Manitoba et de fait la plus grande, vient d'endroits situés sur le parcours du chemin de fer du Grand-Tronc, où ne passe pas le chemin de fer canadien du Pacifique. Si un colon désire se rendre au Manitoba avec sa famille et ses biens mobiliers, d'aucun endroit situé sur la ligne du Grand-Tronc, il se trouve placé réellement dans une position tout à fait désagréable. Il ne peut pas prendre de lettres de voiture pour lui et sa famille par la voie du Grand-Tronc jusqu'à North-Bay, afin de pouvoir une fois rendu à cet endroit continuer par le chemin de fer canadien du Pacifique, et cette dernière compagnie n'acceptera pas les lettres de voiture du Grand-Tronc à North-Bay, et si le colon continue par ce chemin il sera tout simplement obligé de payer au chemin de fer canadien du Pacifique le prix d'un billet ordinaire à partir de North-Bay jusqu'à l'endroit du Manitoba où il se rend. Mais il ne pourra pas transporter ses animaux et ses effets par ce chemin, parce que le Grand-Tronc ne recevra pas le fret à moins qu'il ne soit transporté par voie de North-Bay, pour être transféré à cet endroit sur le chemin de fer canadien du Pacifique. Le Grand-Tronc ne peut pas non plus transporter ces effets à divers endroits dans le Manitoba, car il ne se rend que jusqu'à Winn peg. Par conséquent, le colon doit envoyer sa famille par le chemin de fer canadien du Pacifique par voie de Smith's-Falls, et il accompagne ses effets jusqu'à North-Bay, où, bien entendu, il est obligé d'attendre le passage de l'express du chemin de fer canadien du Pacifique. Et même dans ce cas, il n'est pas certain de pouvoir rejoindre le convoi sur lequel sa famille a pris passage. Après avoir subi toutes ces difficulté et ces inconvénients, il n'a pas même la satisfaction d'obtenir des taux réduits, car le chemin de fer canadien du Pacifique, sachant qu'il possède la haute main sur les affaires dans le Manitoba, et que d'après le cours des choses il devra la posséder durant longtemps encore, n'a pas jugé à propos d'accorder aux colons qui veulent s'établir dans le Manitoba les taux réduits qu'il accorde pour d'autres endroits. Il n'est tenu aucun compte dans la guerre de tarif qui se poursuit actuellement de la question de la colonisation dans le Manitoba. Car s'il en était ainsi, le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait réduit avant aujourd'hui ses taux pour le Manitoba, car les autres lignes sont disposées à imiter le chemin de fer canadien du Pacifique dans la réduction de ses taux pour se rendre à Winnipeg.

Maintenant, M. l'Orateur, si la chose est nécessaire je vais faire une motion afin que cette question soit soumise à la Chambre.

M. l'ORATEUR : A moins que l'honorable député (M. Maclean) ne se contente de poser une question, il doit faire une motion.

M. MACLEAN : J'ai l'intention de faire une motion.

M. l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur les inconvénients dont souffre actuellement la population de l'Ontario par suite de cette guerre des tarifs et par le fait que ces deux compagnies de chemins de fer ne peuvent en venir à une entente quelconque relativement à la circulation entre Toronto et North-Bay. Nous savons que jusqu'à il y a quelques semaines, il existait un arrangement raisonnable entre les deux chemins, et qu'ils échangeaient leur trafic, accommodant ainsi le public. Mais pour des raisons connues de l'administration de ces deux chemins, ils ont jugé à propos de mettre fin à cet arrangement. L'attention de la Chambre a été appelée l'autre jour sur cette question par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Voici un article publié dans un journal important qui nous dit que cet inconvénient continue d'exister. La question est sérieuse et mérite l'attention du parlement, sa solution est encore plus importante que la question du Yukon que nous discutons actuellement. Quelles sont les lignes qui font le service dans cette région ? D'abord, il y a le vieux chemin de fer du Nord, qui a été grassement subventionné par le gouvernement. En second lieu vient le chemin de fer de l'Ontario et de la jonction du Pacifique, qui a été presque entièrement construit au moyen des subsides accordés par ce parlement,—ces chemins sont sous la direction de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, qui a reçu jadis de fortes sommes, de l'ancien parlement du Canada—et du chemin de fer canadien du Pacifique qui a aussi reçu de fortes sommes d'argent et des subventions en terres considérables du parlement du Canada.

Ces chemins de fer, pour des raisons qui ne sont connues, que d'eux-mêmes, et malgré les subsides nombreux qu'ils ont reçus du peuple canadien, préfèrent sacrifier les intérêts du peuple de ce pays ; et le temps est arrivé pour le gouvernement d'entreprendre de remettre ces compagnies de chemins de fer à la raison, et de les forcer de traiter le public avec justice, et d'accorder un service convenable à ceux qui vont au Manitoba ou qui en reviennent. On peut prétendre que le parlement n'a pas l'autorité nécessaire pour contrôler ces chemins. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a fait remarquer l'autre jour que d'après la charte qui les a constitués, ces chemins de fer sont tenus de consulter les intérêts du public, de s'accorder réciproquement le droit de circuler librement sur cette ligne, et de servir le public d'une manière convenable. Je crois que le ministre des Chemins de fer, ou le comité des chemins de fer, ont le droit de s'adresser aujourd'hui à ces chemins de fer et de leur dire : Il faut que vous vous conformiez aux besoins du public, que vous abandonniez cette guerre de tarifs et que vous modifiiez vos manières d'agir. Si l'honorable ministre dit qu'il n'a pas le droit d'intervenir, il possède avec le parlement le moyen d'intervenir d'une autre façon Le chemin de fer canadien du Pacifique et le Grand-Tronc reçoivent chaque année de ce parlement des sommes considérables pour le transport des malles, et nous pouvons cesser de leur accorder ces subventions s'ils ne jugent pas à propos de servir le public convenablement. Il y a aussi une autre chose que nous pouvons faire. A chaque instant, ces compagnies sont ici pour faire adopter quelques bills ; aujourd'hui le chemin de fer canadien du Pacifique était représenté devant le comité des chemins de fer et demain ce sera le tour du Grand-Tronc. Le gouvernement et le parlement peuvent dire à ces gens : Pas un de vos bills, pas une faveur ne vous seront accordés par le comité des chemins de fer ou par le parlement, tant que vous n'aurez pas réglé les difficultés qui existent entre vous, et rendre au public le service que vous lui donniez il y a six semaines. C'est à cela que je voulais en venir, lorsque j'ai appelé l'attention du gouvernement sur cette question, et je propose maintenant que la séance soit levée.

M. WALLACE : Je crois que si le gouvernement ne possède pas les pouvoirs nécessaires pour appliquer le remède mentionné par l'honorable député d'York-est (M. Maclean), il est à désirer que le parlement possède un tel pouvoir. Le parlement est actuellement en session, et il peut adopter une loi qui sera de nature à obliger ces compagnies de chemin de fer à donner au public un service convenable et efficace. Il y a un autre grief que le gouvernement devrait, je crois, prendre en considération, c'est que le chemin de fer de Parry-Sound, et le chemin situé entre Toronto et North-Bay ne donnent pas satisfaction au public. On me dit que le chemin de Parry-Sound passe à la station de jonction de Scotia une heure avant l'autre convoi, de sorte que, un voyageur qui se rend dans la région située à l'ouest de North-Bay, est obligé d'attendre 22 ou 23 heures à la station de jonction de Scotia avant de pouvoir continuer son voyage. Les malles subissent aussi ce retard, et il me semble que le directeur général des Postes pourrait remédier à cela rapidement et effectivement. Comme on l'a déjà fait remarquer, ces chemins de fer ont reçu des subventions considérables en argent du parlement. Quelques personnes prétendent même qu'ils reçoivent des sommes exorbitantes pour le transport des malles : et je crois que nous pouvons en toute justice et raisonnablement demander que ces compagnies de chemins de fer s'arrangent de manière que les malles et le public soient transportés rapidement au lieu d'être obligés d'attendre à la station de jonction de Scotia, 22 ou 23 heures, avant de pouvoir se rendre à destination, comme la chose se fait actuellement. Cet état de choses ne devrait pas durer, et je crois que le gouvernement devrait d'abord agir, et s'il n'a pas les pouvoirs nécessaires, dans ce cas le parlement devrait lui accorder immédiatement les pouvoirs voulus pour régler cette question avec ces chemins de fer promptement et efficacement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je puis dire à la Chambre que je comprends parfaitement la gravité de la situation à laquelle l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) vient de faire allusion, et je suis actuellement à étudier cette question avec toute l'attention et tout le soin possible. J'ai eu le plaisir de rencontrer l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) à ce sujet, nous avons discuté la question

ensemble, parcouru la législation qui a été adoptée à cet effet. et étudié la question sous toutes ses faces. L'honorable député se rend parfaitement compte des questions compliquées auxquelles donne lieu cette législation. Je lui ai dit ce que je pensais de la question, et j'ai adopté une ligne de conduite qui tout en n'étant pas aussi sévère et aussi étendue que celle qui a été indiquée par l'honorable député, n'en rapportera pas moins, je l'espère, des résultats satisfaisants. Ces questions ne sont pas aussi faciles à régler que les honorables députés peuvent être portés à le supposer de prime abord. Mais j'ai l'espoir que nous allons réussir à amener ces différentes compagnies à une entente.

Telle que la loi existe actuellement, le pouvoir qui a été accordé au comité des chemins de fer du Conseil privé, ne peut être exercé qu'à la demande de l'une ou l'autre des compagnies de chemin de fer intéressées ; et si, comme la chose semble exister actuellement, aucune de ces compagnies n'est disposée à faire le premier pas, ou désire se prévaloir des pouvoirs que la loi accorde au comité des chemins de fer du Conseil privé, pour faire entrer ce dernier en scène, nous sommes même avant de commencer en face d'une difficulté. Je ne crois pas, dans tous les cas, qu'il soit utile pour le moment de dire ce que je pense de la question et des difficultés qu'offre sa solution. J'ai l'espoir que la ligne de conduite que j'ai adoptée, de concert avec l'honorable député de Grey-est, est la meilleure dans les circonstances et destinée à produire un résultat appréciable.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre voudrait il être assez bon de nous dire quelle est cette ligne de conduite ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'y ai aucune objection. Je vais me mettre en rapport avec les deux compagnies intéressées, leur indiquer ce que nous pourrions légitimement exiger d'elle dans l'intérêt public, leur demander d'exposer leurs vues sur la question et comment il se fait qu'aucune d'elles ne se soit pas prévalu des dispositions de la loi actuelle. Je vais aussi leur demander de communiquer avec moi immédiatement, afin que je puisse savoir ce qu'ils entendent faire à ce sujet. Une fois que nous aurons obtenu ces renseignements de leur part, je crois qu'il nous sera plus facile d'agir dans l'intérêt public. A mon avis, cette question ne devrait pas être discutée plus longuement aujourd'hui. Je puis assurer à la Chambre que je ne négligerai pas cette affaire.

M. DAVIN : Il n'y a pas une région aussi intéressée dans cette question que la partie du Nord-Ouest où je réside. L'on devrait établir comme principe général que les corporations qui doivent leur existence au parlement, devraient rester toujours soumis à sa jurisdiction. C'est aux honorables députés qui occupent les hauteurs olympiennes —pour me servir d'une figure qui était souvent employée par l'honorable premier ministre, alors qu'il était dans les froides régions de l'opposition— c'est aux ministres qui composent le gouvernement à trouver une solution à cette difficulté. Mais, encore une fois, je suis convaincu que le parlement devrait avoir l'autorité suprême sur ces corporations à qui il a donné l'existence.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): On me permettra, je l'espère, d'ajouter quelques mots aux observations qui ont été faites, il y a un instant, par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Quels que soient les pouvoirs contenus dans la loi actuelle relativement à cette question, je crois que nous admettons tous qu'elle est insuffisante et a besoin d'être complétée par une autre législation. Le temps est arrivé de soumettre cette question à l'attention du parlement. Jusqu'ici le besoin d'une nouvelle législation à cet égard ne s'était pas fait sentir, et la question était restée dans l'ombre. Le gouvernement s'occupe de la chose. Maintenant quant à savoir s'il serait à propos qu'une loi de cette nature fut présentée durant la présente session, tout cela dépendra de la longueur de la session ; mais le gouvernement comprend qu'il est nécessaire que quelque chose soit faite pour donner au gouvernement et aux autorités le pouvoir nécessaire pour traiter cette question qui occupe actuellement l'opinion publique.

M. SPROULE : Ce qui m'a fait songer à appeler l'attention de la Chambre sur cette question ce sont les articles des journaux de l'Ontario démontrant l'impérieuse nécessité qu'il y a pour ces deux chemins de fer d'échanger leur trafic. Cette nécessité est devenue telle qu'une conférence a eu lieu entre le maire, les conseillers et l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), lequel a déclaré bien carrément avant les élections qu'il était à désirer qu'un nouveau chemin de fer allant vers l'ouest fut construit, car le trafic avait considérablement à souffrir de cet état de choses. Un comité spécial a été nommé depuis pour voir aux moyens à prendre pour relier Toronto avec la ligne mère du chemin de fer canadien du Pacifique, afin que le commerce de Toronto, Hamilton et London et la partie sud-ouest de l'Ontario puisse être transporté par cette voie ferrée. Je me rappelle très bien que lorsque le chemin de fer de jonction du Nord du Pacifique et du Saut Sainte-Marie fut constitué, la population de l'ouest canadien, ressentant le besoin pressant d'obtenir une correspondance quelconque entre le réseau de chemins de fer de l'ouest, et le chemin de fer canadien du Pacifique, insistèrent auprès du gouvernement pour qu'une ligne indépendante fut construite, et que ce dernier accorda à la compagnie une subvention assez forte pour empêcher ce chemin de tomber au pouvoir d'aucune autre compagnie, afin d'en faire une ligne indépendante.

Plusieurs députations se rendirent auprès du gouvernement à cet effet. Nous lui exposâmes que nous croyions bien qu'une fois la ligne mère du chemin de fer canadien du Pacifique construite, la région de l'ouest de l'Ontario allait se trouver passablement mise de côté, parce que le commerce se ferait plus directement entre Montréal et le Manitoba, ainsi que le Nord-Ouest, qu'entre ces derniers endroits et Toronto, et à moins que nous n'obtenions une ligne indépendante pour relier notre réseau de chemin de fer de l'ouest avec cette ligne mère du chemin de fer canadien du Pacifique, la partie du pays que nous habitions allait subir un traitement injuste. Le gouvernement se rendit à ce désir et accorda de l'aide à ce chemin. Il reçut d'abord une subvention de $6,000 par mille. Mais la compagnie constata qu'avec ce seul montant elle ne pouvait pas construire le chemin et en faire une ligne indépendante, bien qu'ils eussent pu arriver à ce but

en passant sous la juridiction d'un autre chemin. L'année suivante la compagnie demanda une autre subvention, et le gouvernement accorda un subside supplémentaire de $6,000 par mille, avec l'entente bien établie qu'il y aurait un libre échange de trafic entre ce chemin et les chemins de fer en correspondance avec lui, et toutes les garanties nécessaires pour assurer indéfiniment une ligne de raccordement entre la partie sud-ouest de l'Ontario et la ligne mère du chemin de fer canadien du Pacifique. Toutes les conditions jugées nécessaires pour assurer ce résultat furent alors insérées dans l'acte. Plus tard on constata qu'il existait certaines lacunes, et lors de mon entrevue avec le ministre des Chemins de fer et Canaux, après un examen attentif de l'acte et du bail, nous avons constaté qu'il existait dans ces actes une lacune permettant aux compagnies de se soustraire à l'intention formellement exprimée par le parlement et le peuple à cette époque; et je suis heureux d'ajouter, que le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est montré disposé à faire tout ce qui était en son pouvoir pour faire disparaître cette difficulté. Il veut se prévaloir de la loi, et il est prêt à s'en servir autant que la chose sera possible; mais j'admets, qu'un examen attentif de la loi démontre qu'elle est défectueuse, bien que ce défaut n'ait pas été fait intentionnellement. Lorsque l'acte fut adopté, il y était stipulé que :

Dans le but d'assurer le libre-échange du trafic à destination ou venant du chemin de fer à construire entre les chemins de fer venant des locataires et les chemins de fer en correspondance avec lui, en tant que cet échange sera sous le contrôle des locataires, le dit bail stipulera aussi que dans le cas ou le parlement du Canada serait en aucun temps à l'avenir, d'avis que le trafic du réseau du chemin de fer des locataires venant ou à destination du chemin de fer projeté et échangé avec ces lignes en correspondance avec le réseau de chemins de fer des locataires, n'est pas ainsi échangé sans préférence au désavantage pour aucune de ces correspondances, alors, étant de cet avis, le parlement du Canada pourra, s'il le juge à propos, résilier le dit bail et prendre possession du dit chemin de fer.

Nous croyions que cela était une garantie suffisante. Il était aussi stipulé dans l'autre acte que si ce chemin était loué à aucune autre compagnie le bail devrait contenir une clause à cet effet :

Pourvu de plus que la compagnie qui s'en portera locataire et le chemin de fer affermé soient assujettis à toutes les obligations par le présent imposées à la compagnie par le présent constituée.

Voilà quelles étaient les obligations imposées à la compagnie de chemin de fer. Il était entendu alors que l'acte devait accorder au gouvernement le droit de prendre possession du chemin et forcer la compagnie de chemin de fer à agir dans l'intérêt du pays, et que dans le cas où cette dernière refuserait d'assurer le libre-échange du trafic, le parlement devrait agir; et c'est sur cela que je me base pour demander aujourd'hui au parlement d'agir. D'un autre côté, je trouve étrange que la cité de Toronto ait jugé à propos de nommer un comité spécial pour s'occuper de l'affaire, et que l'honorable député de Toronto (M. Bertram) puisse désirer des voies de communication additionnelles entre Toronto et la ligne principale se rendant au Manitoba et au Nord-Ouest, lorsque nous avons une loi dans nos statuts qui nous permet de mettre en vigueur le libre-échange de trafic entre le chemin de fer, si la chose est jugée nécessaire, et la seule puissance que je connaisse comme étant revêtue de ce droit, c'est le gouvernement. Me rappelant ces faits et l'objet que nous avions en vue lorsque ces dispositions furent insérées dans l'acte, afin d'assurer l'échange du trafic entre les chemins de fer du sud-ouest se raccordant à Toronto et la ligne mère du chemin de fer canadien du Pacifique, j'ai soumis cette question à l'attention du gouvernement, et j'ai prétendu qu'il était de son devoir d'agir. La conduite du député de Toronto (M. Bertram) m'a quelque peu surpris, car il est resté silencieux durant tout ce débat, et cependant au cours de la campagne électorale il a déclaré qu'il considérait cette question comme étant d'une importance extraordinaire pour la cité.

M. BERTRAM : Je désire faire quelques remarques relativement à la question qui a été soulevée par l'honorable député d'York-est (M. Maclean) et l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). La situation actuelle se résume d'après moi à une simple querelle entre le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer du Pacifique, et il est évident qu'il est bien difficile d'en arriver à une entente satisfaisante, lorsque des chemins de fer se querellent. Dans tous les cas, cette guerre de tarifs est excessivement dommageable aux intérêts de Toronto et de l'ouest canadien, et s'il existe un remède entre les mains du gouvernement pour remédier à cet état de choses, il devrait être appliqué sans retard. J'ai toujours prétendu que Toronto et l'ouest de l'Ontario, par suite de leur système de raccordement imparfait avec le chemin de fer canadien du Pacifique, se trouvaient, relativement au commerce de l'ouest, dans une position désavantageuse, et c'est pour cela que j'ai toujours prétendu dans les intérêts de Toronto et de la province de l'Ontario qu'une ligne indépendante devrait être construite pour nous donner un meilleur raccordement. Nous avons aussi le raccordement par voie de North-Bay, et il est insensé et injuste que ceux qui voyagent par le chemin de fer canadien du Pacifique soient obligés de faire le tour par Smith's-Falls, perdant ainsi un temps précieux. J'espère que le gouvernement va étudier sérieusement la question et faire son possible pour remédier à l'état de choses honteux qui existe actuellement. Je savais que le gouvernement s'occupait de la question depuis quelques jours, et par conséquent j'étais bien disposé à les laisser faire. J'approuve de tout cœur ce qui a été dit relativement à l'état de choses qui existe actuellement, et je crois qu'une pression quelconque devrait être exercée sur ces compagnies de chemin de fer pour les forcer à consulter davantage l'intérêt public.

La motion à l'effet que la séance soit levée est rejetée.

VACANCE DANS LE COMTÉ DE PRINCE, I.P.-E.

Sir CHARLES TUPPER : Je désire savoir du très honorable premier ministre, s'il a été nommé un président d'élection pour l'élection destinée à remplir la vacance survenue dans le comté de Prince, I.P.-E., et au sujet de laquelle M. l'Orateur nous a annoncé, il y a quelques jours, qu'il avait émis son bref.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Il n'a pas encore été émis de bref. Ce n'est qu'aujourd'hui que nous avons reçu la nouvelle des funé-

railles de feu M. Perry, et nous avons jugé convenable de laisser écouler quelques jours au moins avant d'émettre le bref.

GUERRE DE TARIF ENTRE LES CHEMINS DE FER—LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. FOSTER: Je désire savoir du ministre des Chemins de fer et Canaux s'il y a quelque fondement à la rumeur qui circule depuis quelque temps dans les journaux, touchant la part que serait censé prendre le chemin de fer Intercolonial à la guerre actuelle de tarif, impliquant un abaissement des taux du tarif sur les chemins de fer de l'Etat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Cette rumeur est dénuée de fondement. Je ne sache pas que le tarif du chemin de fer Intercolonial ait subi la moindre réduction.

LE BILL DU CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la proposition de M. Blair relativement à la deuxième lecture du bill (n° 6) tendant à confirmer un contrat intervenu entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann, et à constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon canadien, ainsi que sur la motion de M. Borden (Halifax), en amendement d'icelle.

M. MORRISON: M. l'Orateur, au moment où la Chambre a levé sa séance, hier soir, je venais de signaler certaines affirmations de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), dont voici la substance: le point le plus rapproché du Yukon pour la production des provisions nécessaires à ce district est la contrée dans le voisinage immédiat d'Edmonton, et si les produits d'alimentation consumés au Yukon ne viennent pas de ce territoire limité, alors les articles de première nécessité pour une population minière seront importés de l'étranger. Voici sur quoi j'ai basé mon objection à la prétention de l'honorable député: la valeur de tout pays pour ses habitants est subordonnée à quatre conditions principales, dont la première est la capacité que possède ce pays de subvenir à ses propres besoins, et partant de ce principe, j'ai démontré que l'honorable député faisait fausse route dans son argumentation, puisque la province de la Colombie anglaise, située immédiatement au sud du territoire du Yukon possède une puissance de production suffisante pour fournir tous les produits d'alimentation nécessaires à la consommation du Yukon. Je n'ai pas voulu dire par là et je ne prétends pas en ce moment que le district d'Alberta ne soit pas capable de fournir ces produits alimentaires. La province de la Colombie anglaise a une étendue de 300,000,000 d'acres, et, comme je l'ai démontrée hier soir, ce n'est pas une exagération de dire qu'elle possède dix millions d'acres de terres extrêmement fertiles et capables de produire les articles nécessaires à une population de plusieurs millions. Voici un fait qui surprendra peut-être l'honorable député d'Alberta, mais dont nous avons tous deux droit de nous enorgueillir: c'est que dans l'un des districts de cette grande province de la Colombie anglaise, la productivité d'une acre de terre à blé est un peu plus grande qu'elle ne l'est au Manitoba. Voici ce que je lis à la page 99 du manuel publié par le ministère de l'Intérieur, relativement au district de New-Westminster:

Le sol est riche et fertile, le climat est doux, ressemblant à celui de l'Angleterre, bien que les saisons de pluie et de sécheresse y soient plus prononcées, et l'on obtient de forts rendements sans grand travail. Il a été obtenu des terres à blé de notre localité de très forts rendements, allant jusqu'à soixante-deux boisseaux de blé à l'acre; quatre-vingt-dix-neuf boisseaux d'avoine à l'acre, le foin donnant un rendement de trois tonnes et demie jusqu'à cinq tonnes l'acre, et souvent deux récoltes, formant une totalité de six tonnes l'acre. On a également fait des essais d'arboriculture fruitière qui ont donné d'excellents résultats.

Voilà donc une preuve de la capacité productive d'une partie considérable de la Colombie anglaise; or, en présence de ces faits, l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), bien qu'involontairement sans doute, a certainement induit la Chambre en erreur, en se prononçant aussi carrément qu'il l'a fait à ce sujet, au cour de sa harangue. L'honorable député est allé plus loin, et pour faire voir le peu de circonspection dont il a fait preuve dans son prétendu exposé de faits contre le bill à l'étude et contre la politique du gouvernement, il me suffira de citer une seule de ses observations: "Je ne *parle point, nous a-t-il dit, du reste du pays.*" Eh bien! M. l'Orateur, moi, je parle du reste du pays et je prétends que tout député en cette Chambre, quand il discute de semblables questions, doit se préoccuper du reste du pays et non pas seulement de son propre district et de son comté. Il s'agit d'une question d'importance nationale, cette question n'affecte pas seulement la Colombie anglaise, et quand même cela serait, le reste du Canada devra s'en préoccuper, eu égard aux immenses ressources de cette province, et en raison du fait que les destinées du Canada reposent sur le progrès et sur la prospérité de la Colombie anglaise. Le fait que l'honorable député (M. Oliver) ne s'occupe pas du reste du pays explique peut-être les graves et nombreuses erreurs qu'il a commises, au cours de sa harangue. Il nous dit:

Je ne discute en ce moment ni les principes ni la politique.

Il aurait pu aller plus loin et ajouter: Je ne parle pas non plus bon sens. Il ajoute:

Je ne discute ni les principes ni la politique, mais je me contente de faire un exposé de faits à la Chambre, afin de bien définir notre attitude et la raison qui nous la dicte.

Or, voilà l'un des faits incontestables que l'honorable député (M. Oliver) a exposés à la Chambre:

A mon humble avis, vous livrez à Mackenzie et Mann tout le territoire aurifère de notre contrée.

Voilà, pour le moins, une affirmation fort insensée et tout à fait injustifiable, affirmation que je défie l'honorable député (M. Oliver) et ses collègues de gauche de prouver. Il continue:

Il est absolument injuste que pour la construction d'un chemin de fer à l'ouest des montagnes, et dont le pays a l'ouest de ces montagnes est seul appelé à bénéficier, l'on donne à ces entrepreneurs le droit de choisir aussi des terrains à l'est des montagnes.

L'honorable député (M. Oliver) est incapable d'apporter des preuves à l'appui de son affirmation, que le chemin de fer construit à l'ouest des montagnes ne profitera qu'au pays à l'ouest de ces monta-

gnes. Je nie la chose, et j'ai une trop haute idée de l'intelligence de mes honorables collègues pour m'arrêter un seul instant à discuter une pareille affirmation. Je me contente de leur signaler les allégations insensées et injustifiables de l'honorable député (M. Oliver). Il ajoute :

Il s'est fait une course inattendue vers le district du Yukon, l'année dernière, et pour laquelle nous n'étions pas préparés ; mais nous avons l'assurance qu'il n'y aura pas de famine cette année, en raison du fait que ceux qui étaient menacés de famine ont pris le parti de sortir du pays, démarche fort sensée de leur part.

L'honorable député affirme, dans le but de porter un coup au gouvernement, que ce pourquoi il n'y aura pas de famine dans le district du Yukon, cette année, est que les gens, menacés de famine, ont pris le parti de quitter le pays. Il m'est impossible de découvrir le sens logique d'une semblable affirmation ; car, nous tenons de bonne source qu'avant le premier de janvier dernier, il se trouvait 10,000 personnes engagées dans les défilés menant au Yukon ; et c'était des hommes solides, à constitution robuste, ayant toutes les facilités que l'argent peut procurer, et toutes les provisions nécessaires pour le voyage de retour.

Voilà les gens qui sont revenus, et ce n'étaient point, comme l'honorable député l'affirme, des gens sur le point de mourir de faim. Un nombre de ces voyageurs ont même été nourris à même les provisions fournies par le gouvernement dont le député attaque la conduite ; et ceux qui se trouvaient dans le besoin ont reçu de l'aide de la police à cheval. Jaffirme que le danger d'une famine est imminent, si le nombre extraordinaire de gens qui se dirigent vers ce district s'y rendent, et si les facilités de communication que le gouvernement se propose d'établir, venaient à leur manquer. L'honorable député a commis nombre de platitudes. Ainsi, j'abonde réellement dans son sens, quand il nous dit :

S'il y a de l'or dans le district du Yukon, cet or est à nous.

C'est une vérité de La Palisse.

Si cet or se trouve là aujourd'hui, il y sera encore demain.

Je n'oserais, pour mon compte, affirmer cela, car cela dépend des circonstances.

Il y sera encore dans dix ans d'ici, si on ne l'extrait point de la terre.

J'abonde ici dans le sens de l'honorable député ; nous serons encore ici dans cent ans d'ici, si nous ne sommes pas morts.

C'est de l'argent en banque pour la nation canadienne. Je prends la liberté de dire qu'à mon avis, la nation canadienne ne doit pas se livrer aux spéculations minières.

J'en conviens, et je suis également d'avis qu'il ne faut pas non plus se livrer aux spéculations de chemins de fer ; et le fait que le gouvernement ne veut pas se livrer aux spéculations minières explique pourquoi il se propose de donner aux entrepreneurs de chemins de fer en question cette étendue considérable de 3,750,000 acres. Je conviens que le gouvernement ne doit pas se livrer aux spéculations minières ; et surtout il doit bien se garder de spéculer sur les chemins de fer, chose que l'honorable député s'efforce aujourd'hi de préconiser.

Il n'est pas un seul député conséquent qui considère comme sérieux les arguments avancés par l'honorable député d'Alberta contre la thèse soutenue par le ministre de l'Intérieur. Je prétends que le gouvernement du jour a autant à cœur l'intérêt du territoire du Yukon que l'honorable député lui-même. Le gouvernement est aussi intéressé que l'honorable député l'est au bien être d'Edmonton. Le fait qu'il demeure à cet endroit ne prouve pas qu'il y ait plus d'intérêt que n'en ont le gouvernement et les honorables députés. Non, mais parce qu'il lui est impossible de comprendre les avantages que retirera son district de la ligne de chemin de fer projetée, ou qu'il en retirera lui-même, il s'y oppose. S'il suivait cette ligne de conduite dans les affaires ordinaires de la vie, où une pareille logique le conduirait-elle ? Si nous faisions preuve d'autant d'étroitesse de vue que l'honorable député en montre dans son opposition au bill en discussion, où cela nous mènerait-il ?

Les observations que je viens de faire ont trait à la première des quatre conditions sur lesquelles repose la valeur d'un pays pour ses habitants. La deuxième condition est sa capacité d'exportation, et à ce sujet j'ai cité les rélevés du commerce et de la navigation. L'honorable député d'Alberta et son ami l'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin) m'ont pris à parti à ce sujet, déclarant que la statistique que j'ai citée était fallacieuse et que les arguments basés sur ces chiffres étaient également trompeurs. Sans doute, je sais tout aussi bien que les honorables députés que les relevés du commerce et de la navigatisn n'indiquent point tous les produits exportés des différentes provinces. Ces relevés ne sont censés donner que les "exportations," et c'est le mot dont je me suis servi. On m'a sans doute mal compris

Le deuxième avantage sur lequel la population d'un pays doit compter, ai-je dit, est la capacité d'exportation de ce pays. Si j'expédie de la Colombie anglaise à Edmonton une boite de conserves de saumon, il n'en sera pas fait mention dans les item dont j'ai parlé hier soir. Je m'efforce de prouver que les exportations de la Colombie anglaise sont bien plus considérables que celles des territoires du Nord-Ouest et *a fortiori*, du district d'Alberta. La valeur des exportations de la Colombieanglaise, je le répète, s'élève à $14,000,000. Sans doute, il faudrait inclure dans ce chiffre la farine expédiée en Australie par M. Ogilvie, le propriétaire de minoteries du Manitoba ; toutefois, la somme à défalquer de la totalité de ce chef est fort minime, puisque l'exportation seule des produits des mines de la Colombie anglaise en 1897 s'est élevée à $8,903,904, ce qui est de beaucoup la plus forte exportation du genre, dans toutes les provinces canadiennes. L'exportation du produit des pêches de la Colombie anglaise pour la même année a atteint le chiffre de $3,400,645, chiffre qui dépasse celui de chacune des autres provinces, sauf la Nouvelle-Ecosse, dont le chiffre d'exportation est un peu plus élevé. Ainsi, même si l'on défalque parmi les articles portés au crédit de la Colombie anglaise, ceux qui doivent figurer parmi les produits du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, il reste encore bien plus à l'avoir de la Colombie qu'à celui des territoires du Nord-Ouest. Ici, il s'agit des territoires pris dans leur ensemble sans faire abstraction des produits de l'Alberta, car, apparemment, ces derniers sont englobés dans ceux du Nord-Ouest. Ici, il s'agit

surtout du district de l'Alberta et j'affirme sans crainte que ce district n'est pas une contrée d'exportation, mais bien plutôt d'importation. J'ignore le chiffre de ses importations et de ses exportations pour l'exercice courant, mais je ne crains pas d'affirmer que jusqu'à l'année dernière le district de l'Alberta n'a pas assez produit d'articles d'alimentation pour subvenir aux besoins de sa propre population. Si je fais erreur ici, je serais bien aise de voir l'honorable député d'Alberta rectifier mon calcul; je tiens à avoir des chiffres. La province de la Colombie anglaise, qui est plus près du district du Yukon que ne l'est l'Alberta, possède aujourd'hui non seulement une capacité de production aussi forte que celui de ce dernier district, mais en outre, elle a une plus grande puissance d'exportation, et sous ce rapport, elle est plus précieuse pour le Canada que ne l'est le district de l'Alberta. Par conséquent, quand l'honorable député prétend n'être pas justifiable de voter en faveur du chemin de fer en question, en raison du fait que la Colombie anglaise en bénéficierait, il avance une proposition fausse ; car, je l'ai prouvé, si ce chemin de fer tourne à l'avantage de la Colombie anglaise, tout le Canada, par là même, en bénéficie : et la raison qu'il allègue ne justifie ni son refus d'appuyer le bill en discussion, ni l'attaque qu'il lance contre la politique du gouvernement à cet égard.

Le troisième avantage qu'un pays offre à ses habitants est sa situation relativement au commerce avec l'étranger. Je regrette d'être obligé d'avoir recours à un genre d'argument aussi étroit, aussi mesquin que celui de faire entrer en comparaison les provinces l'une contre l'autre, car, après tout, toutes les provinces sont notre héritage national, et bien que nous demeurions dans différentes parties du Canada, c'est notre devoir de défendre les intérêts généraux du pays et de travailler au progrès commun. Voilà notre mission en Chambre ; nous n'avons pas à nous occuper ici de querelles de clocher ; mais notre devoir est de travailler au progrès et à l'avancement des intérêts de chaque province, et des parties les plus obscures et les plus reculées du pays. Je tiens, toutefois, à établir cette comparaison, afin de faire voir toute l'inanité des arguments de l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver), arguments au sujet desquels les honorables députés de la gauche font tant de bruit. Pour bien comprendre toute l'extension qu'a pris le commerce de la Colombie anglaise, reportons-nous aux relevés du commerce et de la navigation. D'après ces relevés, la Colombie anglaise expédie ses produits en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis, en Australie, dans l'Afrique-sud, dans l'Amérique centrale, dans la république Argentine, en Italie, en Chine, au Japon en France, aux colonies françaises à Hawai, en Suisse, aux Etats-Unis de la Colombie. D'après les relevés de 1897, je constate, au contraire, que le district de l'Alberta n'exporte qu'en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis. Je constate encore que les droits de douane perçus à Edmonton, le plus grand centre de population de l'Alberta-nord, se sont élevés en 1897 à $3,426, tandis que dans la ville de Rossland, Colombie anglaise, à peine connue il y a cinq ou six ans, les droits perçus ont atteint en 1897 le chiffre de $122,646. Au fort Steele, situé dans une partie reculé de la Colombie anglaise, je vois que les droits de douanes perçus dans le cours des sept mois se sont élevés à $17,000.

Pour tout l'ensemble de la Colombie anglaise, la totalité des droits de douane perçus s'est élevée à $1,555,589. Quel est le chiffre de ces recettes douanières dans les territoires du Nord-Ouest ? $52,000. Ces territoires ne sauraient donc soutenir la comparaison avec la Colombie anglaise. Que l'honorable député me prouve que cette statistique du commerce et de la navigation est fallacieuse, qu'il me démontre qu'elle ne rend pas justice à la contrée qu'il habite, et je serai le premier à le féliciter et à lui exprimer ma satisfaction de ce qu'il a mis au jour des faits permettant à son district de faire meilleure figure. J'invite donc l'honorable député à parcourir ces relevés et l'état général des importations et exportations, à examiner les différents item de marchandises exportées par chaque province. A la page 386, sous le titre de "blé," il constatera qu'il a été exporté de la Colombie anglaise, en 1887, 63,471 boisseaux de blé et que des territoires du Nord-Ouest, il s'en est exporté 820. L'honorable député me dira peut-être, sans pouvoir apporter de preuves à l'appui de son affirmation, que ces 63,471 boisseaux de blé n'ont pas été produits par la Colombie anglaise ; toutefois, il ne saurait nier que le chiffre de cette exportation dépasse de beaucoup celui de l'exportation de son district. A chaque article, je constate que la Colombie anglaise, relativement à son commerce avec l'étranger, fait bien meilleure figure que le district de l'Alberta. Je ne prétends pas dire, M. l'Orateur, que si le district de l'Alberta était peuplé et cultivé, il ne donnerait pas d'énormes rendements.

Je ne nie pas qu'en pareilles circonstances il donnerait assez de produits pour fournir au district du Yukon tous les articles d'alimentation dont il a besoin, mais il ne s'agit pas de cela dans le moment. Admettant même pour les besoins de la discussion, que la Colombie anglaise n'exporte ni produits alimentaires ni produits agricoles, cela ne détruit pas le fait inconstestable qu'elle est capable de donner d'énormes rendements en produits de ce genre, si on lui ouvre des débouchés et qu'on lui donne toutes les facilités de communication voulues. Elle possède, au plus haut degré toutes les conditions de sol et de climat voulues. Dans l'Alberta le sol est bon, mais le climat est fort capricieux. Toutefois, je ne veux pas appuyer sur les désavantages d'une partie quelconque du pays, puisque nous sommes intéressés au progrès de tout le pays ; cependant, au sujet du climat de la Colombie anglaise, ouvrons encore le Manuel canadien, et ensuite l'honorable député pourra comparer, s'il le veut, notre province avec la contrée qu'il habite. Page 114, je lis :

Il y a plusieurs climats dans la Colombie anglaise. Dans la partie sud, tant du continent que de l'île de Vancouver, le climat est supérieur à celui du sud de l'Angleterre et du centre de la France. Dans cette partie de la province, il neige rarement, et la neige ne demeure sur le sol que quelques heures ou quelques jours. La végétation est toujours verdoyante, les fleurs conservent leur éclat la plus grande partie de l'hiver, tandis qu'au printemps et pendant l'été les pluies trop abondantes et les brouillards persistants y sont inconnus.

L'honorable député peut comparer ces conditions climatologiques avec celles de l'Alberta. Or puisque la province de la Colombie anglaise possède ces conditions climatologiques, puisqu'elle possède une

grande étendue de terres arables, fertiles et s'adaptant avec succès à toutes les cultures, puisqu'elle possède tous les éléments propres à la production des articles nécessaires à la vie, que l'honorable député vienne maintenant établir la comparaison avec sa propre province, qu'il se lève et qu'il vienne en pleine Chambre nous déclarer, sans broncher que le district de l'Alberta est le district le plus proche du Yukon et la seule partie du Canada qui puisse fournir au Yukon les produits dont il a besoin.

Je regrette de m'être trouvé dans la nécessité de faire allusion au discours de mon honorable ami, et j'espère qu'il prendra la chose en bonne part, je me suis efforcé de répondre à ses arguments avec toute la modération possible ; mais en justice pour mon propre comté, pour ma province, et pour le Canada tout entier, il m'était impossible de laisser passer sous silence l'affirmation que le district relativement isolé et borné de l'Alberta est au Canada le seul centre possible de production alimentaire pour le district du Yukon, et que si l'on n'établit pas à brève échéance des communications par chemin de fer entre ce district et celui du Yukon, pour y transporter les produits d'alimentation, alors les Canadiens seront forcés d'aller chercher leurs provisions aux Etats-Unis. Quelle conclusion ceux qui se proposent actuellement à se rendre au Yukon, vont-ils naturellement tirer de là ? Si j'étais étranger à Ottawa, je conclurais, après avoir lu le discours de l'honorable député, qu'à moins d'obtenir mes provisions à Edmonton et de choisir cette route pour me rendre au Yukon, je serais obligé de passer par Seattle ou par San-Francisco, et d'éviter la province de la Colombie anglaise, puisque dans cette province il me serait impossible d'obtenir les provisions nécessaires. Tout cela est absurde, et j'espère que l'honorable député s'empressera de se rétracter, ou au moins, de nous éclaircir le sens de ses paroles.

Je désire dire quelques mots au sujet de l'amendement de l'honorable député de Halifax (M. Borden). Cet amendement est ainsi conçu :

Que tous les mots après "que" à la fin de la question soient retranchés et que les mots ci-après leur soient substitués : le bill n° 6, à l'effet de confirmer un contrat intervenu entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann, et de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon canadien, ne soit pas maintenant adopté en deuxième délibération, mais qu'il soit résolu que la Chambre, tout en reconnaissant la nécessité de pourvoir à l'établissement de communications suffisantes de transport aux territoires aurifères du Yukon canadien, est d'avis que les conditions et les stipulations du contrat projeté sont inadmissibles.

J'appelle l'attention de la Chambre sur la phraséologie de l'amendement. Or, quelles sont les stipulations et les conditions du contrat projeté ? Je n'abuserai point de la patience de la Chambre au point de disséquer tout le contrat et je me contenterai d'en signaler certaines stipulations qui, j'ose le dire, ne sont comprises ni des députés de la gauche, ni probablement d'un grand nombre de mes collègues de la droite. Examinons l'article 10 du projet de loi. Il me paraît tout à fait incompréhensible qu'un avocat aussi éminent que l'honorable député de Halifax (M. Borden) puisse affirmer que les stipulations du contrat sont inadmissibles. Au sujet des pouvoirs de la compagnie, voici ce qui est décrété :

Et lorsque le dit contrat sera transporté à la compagnie par les entrepreneurs, et lorsque la compagnie s'engagera envers Sa Majesté de le remplir, et lorsque le chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin sera terminé et accepté comme terminé, les entrepreneurs seront libérés de toute responsabilité personnelle en vertu du dit contrat, et la compagnie sera ensuite censée être la partie de seconde part au dit contrat au lieu des entrepreneurs, et elle sera liée comme telle et sera revêtue de leurs droits sous son empire.

C'est-à-dire que l'accomplissement de ces choses-là est une condition antérieure à l'acquisition des droits en vertu de ce contrat. Les mots sont employés conjonctivement et la compagnie ne peut pas faire une chose et laisser l'autre de côté. Elle doit les faire toutes ou ses droits ne deviennent pas acquis en vertu du contrat et elle ne peut pas les exiger. Je prends maintenant la clause 21. Les clauses intermédiaires sont simplement les clauses usuelles et je considère que l'amendement ne s'y rapporte pas. Cette clause parle des péages. Quelle objection ont donc ces messieurs ? Les péages sont imposés uniquement sur la ligne du chemin de fer et non pas sur la route ni sur le droit de passage. Par conséquent tout le monde peut traverser la ligne que construisent ces entrepreneurs sans se voir réclamer de péages. Quelle opposition peut-on soulever à propos du tarif ? Je ne vois pas. J'aimerais entendre quelque particularité dans l'opposition que l'on fait à ce contrat. Quant à la limite des exemptions de taxes que l'on a critiquée, je crois que c'est une mesure très satisfaisante et je ne vois pas comment on peut réussir à l'attaquer. Si l'on arrive à la clause 23 qui, à mon avis, est la clause la plus importante du bill en ce qu'elle se distingue du contrat, nous trouvons qu'elle est rédigée ainsi :

Les terres mentionnées au contrat sur lesquelles le choix pourra être fait seront celles seulement qui resteront à la disposition du gouvernement lorsque le choix en sera fait.

Maintenant, j'appellerai sur ceci l'attention des deux côtés de la Chambre. En vertu de cette clause, si MM. Mann et Mackenzie remettent le choix de ces terres à cinq ou trois ans, alors toute personne qui aura demandé ou jalonné des claims sur ces terres aura un droit antérieur à celui de ces entrepreneurs. A moins que MM. Mackenzie et Mann immédiatement après avoir construit le chemin et rempli les conditions de leur contrat ne choisissent pas leurs terres, le gouvernement aura dans l'intervalle le droit d'en disposer absolument comme il aurait pu le faire il y a cinq ans. Si ces messieurs voulaient avoir cette clause présente à l'esprit, je crois qu'ils verraient sous un bien autre jour les conditions de l'arrangement. Si nous revenons au contrat inséré dans le bill nous trouvons qu'il contient des conditions restrictives ordinaires. Je ne comprends pas sur l'honneur, comment ces messieurs peuvent prétendre que les termes de la clause première sont inadmissibles ; il nous faut quelque chose de plus précis que ceci. La dernière partie de la clause est ainsi conçue :

Pourvu, de plus, que le tracé de la dite voie ferrée entre les points mentionnés soit tel que les entrepreneurs puissent l'établir sans produire de plans avant son achèvement, et pourvu que la concession de terres prévue par le présent contrat ne soit pas accordée pour un parcours plus considérable que celui qui sera considéré comme raisonnablement nécessaire, par le ministre des Chemins de fer et Canaux, pour traverser la distance entre les points terminaux.

On prétend que, du moment que MM. Mann et Mackenzie reçoivent 25,000 acres par mille ils peuvent construire une ligne faisant un long circuit pour gagner tant par mille. Mais cette clause sauvegarde les intérêts du pays. Le gouvernement

a pris toutes les précautions. On a dit que le gouvernement était à la merci de l'avocat de MM. Mann et Mackenzie. Eût-il toutes les vertus, jamais l'avocat de MM. Mann et Mackenzie n'aurait inséré dans le contrat une clause pareille. L'honorable chef de la Chambre a lu la clause 2 qui me paraît la plus importante du contrat, après la clause 23. Mais je veux appuyer sur une clause qui doit être lue en même temps que celle-ci ; c'est la clause 5 du contrat. J'appellerai spécialement sur cette clause l'attention de ceux de ces messieurs qui ont le contrat devant eux. La clause 2 prescrit que l'arrangement devra être soumis au parlement et contient aussi les dispositions relatives à un prolongement de la ligne au nord vers Dawson-City et au sud vers un point de la Colombie anglaise désigné par le gouvernement et pouvant faire un port océanique. Il faut la lire avec la clause 5 de ce contrat qui dit :

5. Les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs auront le droit de recevoir, de préférence à toute autre personne ou compagnie, pendant dix années à compter du 1er septembre 1898, telle aide ou subvention en terres ou en argent que le gouvernement pourra être autorisé à donner ou jugera à propos de donner pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer allant de la rivière Stikine à un port de mer dans la Colombie anglaise, pourvu que les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs soient disposés à entreprendre la construction de pareille ligne immédiatement et son achèvement dans un temps raisonnable, sur avis reçu du gouvernement.

C'est-à-dire que pendant dix ans, le gouvernement a le privilège d'accorder une subvention à MM. Mann et Mackenzie pour la construction d'une ligne et le prolongement de cette ligne jusqu'à un port océanique de la province de la Colombie anglaise. Mais j'appellerai votre attention sur le fait que pour avoir droit à la subvention ils doivent commencer immédiatement la construction de la ligne et l'achever dans un délai raisonnable. Ainsi, d'après mon interprétation du contrat, si le gouvernement donnait immédiatement instructions à MM. Mann et Mackenzie de prolonger la ligne jusqu'à Fort-Simpson, ils seraient obligés de le faire et s'ils ne le faisaient pas ils violeraient leur contrat et le gouvernement ne serait pas tenu de leur payer de subvention.

Je demanderai maintenant à l'honorable député de Halifax (M. Borden), qu'est-ce qu'il trouve dans cette clause importante du contrat qu'on ne puisse pas défendre ? En vertu de cette clause, MM. Mackenzie et Mann n'ont aucun privilège d'extension de temps. Pour jouir de la condition de préférence à l'égard de la subvention, il leur faut commencer immédiatement les travaux sur la simple demande du gouvernement. A cet égard, je pense qu'il y a eu une erreur commise des deux côtés de la Chambre. Dans la clause 8 maintenant, il est prescrit que les entrepreneurs doivent immédiatement construire un chemin à traîneau sur lequel il ne pourra pas être exigé de droit de péage. Je ne vois pas qu'il y ait n'importe quoi d'inadmissible dans cette clause :

Les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs fourniront ou feront fournir par d'autres des moyens de transport pour les marchandises et les voyageurs, par bateaux à vapeur, entre la tête de ligne du dit chemin de fer sur le lac Teslin, ou autre terminus du dit chemin au nord de ce lac, et Dawson-City, aller et retour.

Je ne vois rien que l'on ne puisse défendre là dedans. Maintenant, venons à la clause 3 relative aux terrains :

3. Lorsque la dite compagnie sera constituée en corporation et que les entrepreneurs auront transporté le présent contrat à cette compagnie, et que la dite compagnie se sera engagée envers le gouvernement à le remplir, et lorsque le dit chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin sera terminé et accepté comme susdit, les entrepreneurs seront des lors, mais non auparavant, relevés de leur responsabilité personnelle découlant du présent contrat, et la compagnie sera dès lors considérée comme la partie de seconde part au présent contrat au lieu et place des entrepreneurs, et sera liée comme telle et leur sera substituée dans leurs droits en vertu du présent contrat.

Ainsi, à moins que toutes ces conditions solidaires soient remplies et remplies en même temps, la compagnie n'est pas à même de demander au gouvernement d'exécuter sa part du contrat et la compagnie commettra une violation et une rupture de contrat si elle ne remplit pas toutes ces conditions. Comme je l'ai dit, elles sont solidaires et sont antérieures à l'acquisition des terrains. La compagnie n'aura pas une acre de terre avant de s'être conformée à ces prescriptions. La clause 11 traite des conditions à remplir par la compagnie avant qu'elle puisse recevoir la concession de ces terrains. J'aimerais à rappeler à ces messieurs des deux côtés de la Chambre que la compagnie ne sera pas mise en possession de cette immense superficie, tant que son chemin de fer ne sera pas entièrement achevé et accepté et de plus, tant que la compagnie ne se sera pas mise au travail et n'aura pas choisi ses terres. Il leur faut achever la ligne, il faut que la ligne soit acceptée et il faut qu'ils choisissent leurs terres avant d'entrer en possession même d'une acre simplement. Le gouvernement a donc pris toutes les précautions possibles et je ne vois rien d'inadmissible dans cette clause du contrat. La clause 13, maintenant, prescrit :

13. Les entrepreneurs devront choisir la moitié des terres auxquelles leur donne droit le présent contrat dans les trois ans qui suivront le premier septembre 1898, et le reste dans les six ans qui suivront la dite date.

Et la clause suivante garantit la liberté de navigation et de trafic le long des cours d'eau navigables. Maintenant, tant que Mann et Mackenzie n'auront pas rempli toutes ces conditions, ce qui peut prendre un grand nombre d'années, le gouvernement, en vertu de ce contrat, a le droit de disposer de ses terres en faveur de qui il lui plaît ; et si la grande affluence de population qu'on dit imminente se produit et si ces gens-là prennent des claims, comme ils en ont le droit, d'ici au 1er septembre—et personne ne peut les en empêcher—où se trouve donc le grand avantage pour Mann et Mackenzie sur lequel l'opposition a fait de si flamboyantes déclamations ? Voilà une question qui m'étonne. Des milliers de personnes vont pénétrer là, toutes vont jalonner leurs claims et ces claims auront un droit antérieur sur ceux de Mackenzie et Mann qui ne peuvent pas, convenablement du moins, partir avant le mois de juillet pour acquérir un seul pied de terrain et exclure les autres personnes. Maintenant, prenez la clause 18. Dans cette clause on emploie le mot "réserve" qu'il faut distinguer du mot "concédé."

Lorsque dix milles continus du dit chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin auront été achevés et seront en état d'exploitation, et seront certifiés comme tel par un officier nommé à cet effet par le ministre des Chemins de fer, les entrepreneurs pourront choisir....

Ils ne peuvent pas acheter, mais ils peuvent choisir

....92,160 acres, ou deux blocs de terres, aux termes du présent contrat, et alors ces blocs seront réservés par le gouvernement....

Non pas concédés par le gouvernement, non pas délivrés, mais réservés. Après l'exécution complète du contrat par Mann et Mackenzie, la concession en terre sera retirée de la vente ou de la location, et lorsque dix milles de chemins auront été achevés de temps en temps, les entrepreneurs auront le même droit de choisir 92,160 acres ou deux blocs qui seront réservés et non concédés, de la même façon.

....Et lorsque le dit chemin de fer sera complètement terminé et accepté comme tel par le gouvernement, les blocs ainsi reservés seront remis aux entrepreneurs....

Toutes ces conditions antérieures doivent être remplies par Mann et Mackenzie avant qu'un pouce de terrain soit aliéné par le gouvernement du Canada et le gouvernement veillera comme nous que le contrat soit exécuté à la lettre.

M. BORDEN (Halifax) : Je comprends que l'honorable député s'est reporté à un grand nombre de clauses du contrat et a dit que la concession en terre était conditionnelle et dépendait de l'exécution par les entrepreneurs de toutes ces dispositions. Ais-je raison de comprendre que l'honorable député dit que l'acquisition des terres dépend de l'accomplissement des dispositions de la clause 5 ou de la clause 6, de la clause 8 ou de la clause 9 du contrat ?

M. MORRISON : Je veux dire que ce contrat est indivisible. Je veux dire que, considérant la clause 3 qui dit :

3, Lorsque la dite compagnie sera constituée en corporation et que les entrepreneurs auront transporté le présent contrat à cette compagnie, et que la dite compagnie se sera engagée envers le gouvernement à le remplir.....

Que veut dire "le" ?

. et lorsque le dit chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin sera terminé et accepté comme susdit, les entrepreneurs seront dès lors, mais non auparavant, relevés de leur responsabilité personnelle découlant du présent contrat, et la compagnie sera dès lors considérée comme la partie de seconde part au présent contrat au lieu et place des entrepreneurs, et sera liée comme telle et leur sera substituée dans leurs droits en vertu du présent contrat.

M. BORDEN (Halifax) : Naturellement, je ne désire pas discuter avec l'honorable député, je désire seulement bien comprendre ce qu'il veut dire. Je crois qu'un des paragraphes du contrat prescrit qu'ils doivent construire un chemin à traîneau. C'est dans la clause 8. Ils doivent construire immédiatement un chemin à traîneau praticable. Dois-je comprendre que l'honorable député prétend que s'ils ne construisent pas ce chemin, mais remplissent rigoureusement toutes les autres parties du contrat, leur droit à la concession en terres sera forfait?

M. MORRISON : Non, je ne crois pas que ma prétention puisse être interprétée de la sorte, car ce n'est pas cette clause-là qui fait le fond du contrat. L'objet de ce contrat est la construction d'un chemin de fer et pas la construction d'un chemin à traîneau ; le travail pour lequel la compagnie doit recevoir 25,000 acres par mille est le chemin de fer, et les clauses que j'ai citées se rapportent au chemin de fer.

M. BORDEN (Halifax) : Voulez-vous me permettre de demander....

M. MORRISON.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. BORDEN (Halifax) : Naturellement, je ne puis pas poser de question sans avoir la permission de l'honorable député.

M. MORRISON : Vous avez toute ma permission.

M. BORDEN (Halifax) : Et pour la clause 9 du contrat qui dit que les entrepreneurs doivent fournir ou faire fournir des moyens de transport par steamboats pour les marchandises et les passagers ?

M. MORRISON : Ma réponse est absolument la même ; cela ne forme pas le fond du contrat.

M. BORDEN (Halifax) : Alors l'honorable député veut-il nous dire quelles sont les clauses de la nature qu'il signalait, il y a un moment ?

M. MORRISON : J'ai lu les clauses qui forment la base et la substance du contrat qui vont au fond de la question et dont la violation constituerait la rupture du contrat. L'honorable député peut s'y reporter, car je ne tiens pas à les reprendre et à les répéter.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne demande pas à l'honorable député de les lire, veut-il simplement en donner les numéros.

M. MORRISON : Je les ai citées les unes après les autres. Je ne pourrais pas les donner dans le même ordre que je les ai citées à la Chambre. Il n'y a personne dans cette Chambre à qui je serais plus heureux de faire plaisir qu'à l'honorable député qui vient de se rasseoir, mais je crois que c'est trop exiger que de me demander de reprendre la discussions et de répéter ce que j'ai déjà dit en sa présence. Si je n'ai pas parlé de façon qu'il m'entendit, je n'y puis rien. Mais je refuse cependant de répéter mot pour mot ce que j'ai déjà dit. L'honorable député a le droit de me répondre et je l'invite à critiquer mes énoncés. S'il y a un point particulier qu'il n'a pas compris, je suis tout prêt à y revenir. Mais je n'entends pas revenir sur chaque clause que j'ai déjà discuté. Je me suis efforcé d'expliquer aussi complètement que possible les diverses clauses du contrat et de montrer qu'on peut parfaitement les défendre : je n'ai lu que les clauses saillantes, mais les autres ne prêtent à aucune objection. Je regrette que l'honorable député m'ait interrompu comme il l'a fait. Je disais que la ligne doit être achevée et que les conditions précédentes doivent être remplies avant qu'une seule acre de terre soit aliénée. C'est le point que je discutais lorsque l'honorable député de Halifax m'a interrompu. Je signalais cette clause : que les conditions antérieures doivent être remplies avant l'aliénation d'une seule acre de terre et c'est ce qui dérange ces messieurs. A moins que ces conditions ne soient remplies et que MM. Mann et Mackenzie n'aient pris leurs sections, ces sections peuvent être prises d'abord par les mineurs. Il y a aussi une clause qui réserve les terres arables. Le Yukon contient des terres arables et c'était une sage disposition de la part du gouvernement de les réserver. Puis, il y a la clause 24 relative aux droits à l'égard de l'eau—et tous ceux qui connaissent les pays

miniers savent combien ces droits ont de la valeur—cette clause est la suivante :

24. L'eau requise pour les exploitations hydrauliques ou les opérations dans les placers sur les terres des entrepreneurs ou sur les terres du gouvernement, sera utilisée par les mineurs conformément aux règlements qui pourront être établis par ou sous l'autorisation du Gouverneur en conseil afin d'en faire la répartition d'une manière équitable et raisonnable.

Ceci montre encore que dans tout le contrat le gouvernement a pris toutes les précautions possibles pour protéger le public et particulièrement les intérêts des mineurs dans le Yukon. Je remercie ces messieurs de l'opposition et leur chef de la bienveillante indulgence dont ils ont fait preuve en consentant à l'ajournement hier soir, et je remercie les deux côtés de la Chambre de l'indulgente attention qu'ils ont apportée cette après-midi à mes remarques.

M. OLIVER : Je suis très obligé à l'honorable député de Westminster (M. Morrison) de l'attention dont il a fait preuve à mon égard en discutant les mérites des arguments que j'avais soumis à cette Chambre, mais je fais de sincères excuses pour avoir été l'occasion d'une aussi grande perte de temps. Néanmoins, j'espère que la Chambre voudra bien me pardonner. Je ne suivrai pas l'exemple de l'honorable député en parcourant les assertions qu'il a énoncées ni les arguments qu'il a avancés. J'ai fait dans cette Chambre quelques assertions, en matière de faits, pour l'information générale, sans m'occuper de la politique ou des principes, mais simplement pour fournir des indications dont j'avais personnellement connaissance. Je ne dérangerai donc la Chambre pour suivre les arguments de l'honorable député qu'en tant qu'ils constituent une contradiction de mes exposés de faits.

J'ai dit et le poids entier de mon opposition au présent contrat repose sur ce point, que, par suite de sa disposition géographique, le Canada n'est pas en état de bénéficier des besoins de produits alimentaires qui vont surgir au Yukon, si le seul mode de communication avec le Yukon est la route de la côte du Pacifique. Cette assertion est exacte ou inexacte ; elle peut être prouvée ou détruite et c'est là-dessus que repose ma cause. L'honorable député ne contredit mon assertion qu'en soutenant que la Colombie anglaise est une source rationnelle de provisions alimentaires pour le Yukon. Il ne contredit pas mon assertion au sujet des autres parties au Canada et ne nie pas que le Manitoba et le Nord-Ouest ne soient nécessairement les seules sources d'approvisionnement alimentaire. Il dit que la Colombie anglaise est une source d'approvisionnement possible et probable pour le Yukon et l'honorable député cite à l'appui de cette assertion les tableaux du commerce et de la navigation. Si la Colombie anglaise ne produit pas assez actuellement pour nourrir sa population, elle ne peut pas exporter de produits alimentaires au Yukon et si elle produit plus que ce qui est nécessaire à sa population, comme la Colombie anglaise touche à la mer, le tableau du commerce et de la navigation doit en fournir l'indication. J'ai examiné ce tableau et voici ce que je trouve pour 1897. Les importations totales de la Colombie anglaise pour consommation intérieure ont été de $6,926,000. Là-dessus, je trouve que $4,117,373 sont venus des Etats-Unis, ce qui, je prétends, prouve absolument mon point, c'est-à-dire que les produits alimentaires consommés dans la Colombie anglaise, elle-même, viennent des Etats-Unis et que par conséquent la Colombie anglaise n'a pas de produits alimentaires à exporter au Yukon, qu'en fait, dans les parties habitées de la Colombie anglaise les Etats-Unis sont les concurrents du Nord-Ouest, pour fournir les aliments à ce pays et si les Etats-Unis peuvent faire concurrence au Nord-Ouest pour nourrir les parties habitées de la province, ils feront certainement la concurrence dans des conditions autrement favorables sur la route projetée du Yukon.

Quant au commerce de produits alimentaires du Yukon, il peut être bon d'en parler un peu. Mettez la population du Yukon à 50,000. Cette population consommera par an mille livres de nourriture par homme, et cette nourriture prise au point de production, sera dans les environs de $100 à $200. En d'autres termes, mettant au plus bas la population du Yukon, le commerce de produits alimentaires représentera $10,000,000 par année et la question pour la Chambre est de savoir si ce commerce de $10,000,000 sera fait par les Etats-Unis ou par notre Nord-Ouest.

L'honorable député (M. Morrison) m'a reproché de parler au point de vue local et m'a conseillé de prendre un point de vue national. A cet égard je suis prêt à me mettre en comparaison avec l'honorable député (M. Morrison). Il y a sur la côte du Pacifique trois divisions électorales, dont l'une est représentée par mon honorable ami, lesquelles sont directement intéressées à ce que le commerce du Yukon se fasse par la route projetée. C'est un fait reconnu de toute part que toutes les autres divisions du Canada ont plus d'intérêt dans une route intérieure. Si l'honorable député pense qu'il a raison de prêcher la cause des trois divisions maritimes de la côte du Pacifique contre le reste du pays et s'il trouve que ce n'est pas là un point de vue local, je pense, M. l'Orateur, que j'ai le droit de prêcher les besoins et les désirs du reste du Canada, en disant que ce n'est pas non plus simplement de la politique locale.

Je parlerai aussi des attaques qui ont été portées par l'honorable député de New-Westminster et l'honorable député de Québec (M. Fitzpatrick), contre la position que j'ai prise à l'égard de la valeur de l'affaire elle-même. Dans les remarques que j'ai faites l'autre jour, je n'ai pas parlé de la route d'Edmonton, je n'ai pas suggéré une route partant du côté oriental des montagnes Rocheuses au Yukon. Je n'ai pas cité cela parce que je n'ai pas cru que ce fut utile à l'argumentation, mais, voyant que ces messieurs en ont parlé et ont pris le temps de la Chambre sur ce sujet, je me crois permis de suivre leur exemple et d'en parler un peu. J'ai seulement quelques mots à dire pour corriger quelques fausses impressions au sujet de cette route et de mon attitude, ainsi que de celle de plusieurs autres. D'abord, on a posé en principe que nous, qui sommes à l'est des montagnes, demandions au Canada de bâtir un chemin de fer d'Edmonton à Dawson-City, soit une distance de 1,500 milles.

Permettez-moi de dire, M. l'Orateur, que ni moi ni aucun de ceux que je connais n'avons fait une demande de cette nature au gouvernement actuel.

Nous sommes disposés à reconnaître la plus ou moins grande étendue des ressources du Canada ; nous sommes disposés à admettre qu'il est possible que l'exploitation des terrains miniers ne sera pas permanente au Yukon, et nous reconnaissons la né-

cessité qu'il y a de construire un chemin pour pénétrer dans cette région en partant du littoral du Pacifique. Je désavoue la position dans laquelle l'honorable député de Westminister (M. Morrison), a essayé de me placer en disant que je suis contre la route du littoral, et que ceux qui sont en faveur de la route de l'est, sont nécessairement contre la route de l'ouest. Ce que nous demandons, c'est que, lorsque l'on veut engager les ressources de ce pays dans le but d'attirer le commerce américain au Yukon, le commerce canadien doit jouir des mêmes avantages ou au moins être placé sur le même pied. Nous ne demandons pas au gouvernement de construire un chemin de fer jusqu'à la ville de Dawson. Nous avons simplement demandé au gouvernement d'ouvrir un sentier pour les bêtes de somme, ou tout au plus un chemin de voiture d'Edmonton à la rivière Pelly, laquelle occupe dans cette route la même position que le lac Teslin pour la route de la côte. C'est là la seule demande qui a été faite au gouvernement en faveur de la route de l'est, et si elle était accordée la Chambre et le pays pourraient être convaincus que jamais le gouvernement du Canada n'aurait faite une dépense destinée à rapporter un aussi bon résultat pour le trésor public, pour le commerce et les fabricants canadiens, que cette dépense qui serait relativement peu considérable.

L'honorable Solliciteur général a évalué le coût de la construction d'un chemin de fer par la route d'Edmonton à environ $30,000,000. Permettez-moi de corriger son calcul. Le chemin de fer à voie large et bien construit, qui existe entre Calgary et Edmonton, a coûté $12,000 par mille, et cela d'après le témoignage de la compagnie qui l'a construit. Si ce chemin de fer avait été construit d'après le type du futur chemin du lac Teslin, je suppose qu'il aurait pu être construit pour $8,000 par mille, de sorte que la distance de 1,000 milles qui sépare Edmonton des eaux navigables de la rivière Pelly coûterait $8,000 multiplié par 1,000 ; ou en tout $8,000,000 construirait un chemin de fer d'Edmonton aux eaux navigables de la rivière Pelly, lequel assurerait le commerce des produits alimentaires de cette région à l'est du Canada et relierait directement notre réseau de chemins de fer de l'est avec le Yukon. J'affirme, M. l'Orateur, qu'un tel chemin de fer assurerait virtuellement au Canada tout le commerce de cette région. Ce chemin nous rendrait maître chez nous, et nous ne dépendrions pas d'une puissance étrangère relativement aux privilèges d'entreposage ou du contrôle qu'elle peut exercer sur nos actes. Si des difficultés internationales doivent se produire, le moyen d'y remédier est de construire un chemin à travers ce qui est incontestablement notre propre territoire et cela pour le bénéfice de notre commerce.

Depuis que j'ai parlé sur cette question, le projet du chemin du lac Teslin est entré dans une nouvelle phase. A cette époque on ne s'attendait à construire que 150 milles de chemin de fer. C'était là tout ce que le gouvenement demandait aux ressources du pays. Mais depuis ce temps, on dit que le projet a subi des modifications et que l'on se propose maintenant de prolonger le chemin de fer jusqu'au détroit Alice, situé sur la côte du Pacifique, à une distance en ligne droite, de 350 milles du lac Teslin, et si l'on prend en considération le fait qu'il y a deux ou trois chaînes de montagnes à traverser, et aussi que cette région n'a jamais été même explorée et encore moins étudiée par des arpenteurs, il y a tout lieu de croire qu'un chemin de fer convenable ne pourra pas être construit entre ces deux points dans une distance moindre que 450 milles. Je laisse à la Chambre de juger, s'il n'en coûterait pas meilleur marché au pays, et si ce ne serait pas dans l'ordre naturel des choses—en supposant que nous ne considérons la chose qu'au point de vue du coût de l'entreprise—de construire un chemin de fer d'Edmonton à la rivière Pelly, que d'en construire un du détroit Alice au lac Teslin.

On évalue le coût actuel de la construction du chemin de fer de la Stikine à $25,000 par mille. Multipliez 450 milles à $25,000 par mille, et 1,000 milles par Edmonton à $8,000 par mille, et vous allez trouver qu'il en coûte moins pour construire les 1,000 milles que les 450 milles. N'oubliez-pas que la construction des 1,000 milles de chemin par l'intérieur assurerait au Canada tout le commerce du Yukon, et lui donnerait la suprématie politique dans cette région. Si, il y a deux semaines, il existait une raison d'appuyer la route de l'intérieur (la route d'Edmonton si vous préférez l'appeler ainsi), cette raison est dix fois plus forte aujourd'hui par suite des nouveaux renseignements que nous possédons sur cette question.

Un mot maintenant relativement à la praticabilité de la route d'Edmonton. On a prétendu qu'il serait nécessaire de faire de nouvelles explorations de ce côté et que la région est encore inconnue. Sur ce point, je dois dire aux honorables membres de cette Chambre, que chaque pied de territoire qui s'étend d'Edmonton aux eaux navigables de la rivière Pelly, a été traversé en tous sens et arpentée, des cartes de cette région ont été préparées, et des rapports ont été faits à ce sujet par les officiers publiques de ce pays. ; ces cartes et ces rapports existent encore et ceux qui les ont faits sont encore au service du pays. Connaissant ces faits, il est injuste de prétendre que cette région est inconnue ou que le parlement ne peut se former une idée de ce que coûterait un sentier pour les bêtes de somme, ou un chemin de voiture ou un chemin de fer d'Edmonton aux eaux navigables de la rivière Pelley. Je comprends qu'avant que le parlement actuel soit prorogé, et avant qu'il soit possible de faire explorer ou arpenter cette route, une somme d'argent sera probablement votée pour la construction d'un chemin de fer du détroit Alice à Telegraph-Creek. Jusqu'ici il n'y a eu aucune exploration, aucun arpentage de fait et cette région est virtuellement inconnue du gouvernement. C'est là tout ce que j'avais à dire de la route d'Edmonton. Ce n'est pas moi qui ai souvevé cette question devant la chambre et devant le pays ; mais je crois qu'il n'est que juste, lorsque des intérêts aussi considérables sont en jeux, que je dise quelques mots en réponse aux arguments de l'honorable député de New-Westminster.

Il y a aussi un autre point auquel je veux faire allusion. L'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick) a dit que dans tout projet, ayant pour but la construction d'un chemin de fer pour se rendre au Yukon, la ligne que l'on se propose de construire entre Telegraph-Creek et le lac Teslin en ferait nécessairement partie. Je regrette de ne pouvoir partager l'opinion de l'honorable député sur ce point. Je dis qu'un chemin d'Edmonton aux eaux navigables de la rivière Yukon ne pourrait se rendre au lac Teslin ou à Telegraph-Creek sans allonger sa distance de 250 milles. Un chemin de de voiture pourrait atteindre les eaux navigables

de la rivière Pelly, qui est la branche principale de la rivière Yukon, par une distance plus courte d'Edmonton qu'il ne le pourrait en passant par Telegraph-Creek.

Maintenant, quant à la liberté que je prends d'employer le temps de la Chambre à discuter une question d'intérêt local, une question qui d'après l'honorable député n'intéresse que le district que je représente, je voudrais savoir depuis quand l'on considère comme une faute dans cette Chambre, pour un député, de défendre les intérêts de ceux qu'il représente. Si je comprends bien le devoir d'un député dans cette Chambre, M. l'Orateur, il me semble qu'il consiste à représenter les intérêts de ceux qui l'ont élu ; et j'espère que ce devoir ne pèse pas plus légèrement sur mes épaules, parce que la division électorale que j'ai l'honneur de représenter renferme une aussi grande étendue de territoire que le reste du Canada, et une aussi vaste proportion des riches terres consacrées à l'agriculture et aux pâturages dans ce pays. Mais permettez-moi d'ajouter que je ne parle pas seulement ici au nom du district d'Alberta, et je me suis appliqué dans tout ce que j'ai dit à démontrer que ce n'était pas en me plaçant à ce point de vue que je parlais.

Ce qui est de l'intérêt du district d'Alberta dans cette question intéresse également le Manitoba et les districts d'Assiniboïa et de la Saskatchewan. Elle intéresse toute cette partie centrale du Canada, qui s'étend du Portage-du-Rat aux montagnes Rocheuses—cette région agricole dont le développement est si intimement lié au progrès du Canada, Winnipeg, Brandon, Régina, Prince-Albert, Edmonton sont intéressés dans la question d'obtenir un marché au Yukon pour les produits du Nord-Ouest. Toute la question consiste à savoir si nous allons pouvoir écouler nos produits sur un marché canadien. Tous savent comment on s'y est pris pour convaincre les cultivateurs de la partie est du Canada de voter pour certaines mesures en leur promettant un marché national pour leurs produits. Ils crurent que ce marché aurait une grande importance pour eux et ils avaient raison. Je ne veux pas prétendre le contraire ; mais je dis qu'il est aussi important pour les cultivateurs du Nord-Ouest d'obtenir le marché national que leur offrira le commerce du Yukon. Voilà quels sont nos prétentions. Nous voulons que les cultivateurs du Manitoba, du Nord-Ouest bénéficient de ce marché national. Si c'est là ce que l'on appelle de la politique de clocher, elle me suffit, en ma qualité de membre de cette Chambre. S'il y a moyen d'obtenir pour le Canada le commerce des produits alimentaires du Yukon, s'il est possible d'obtenir aux cultivateurs des Territoires du Nord-Ouest $10,000,000 de commerce supplémentaire, un marché national sur lequel ils pourront écouler pour $10,000,000 de leurs produits, et cela, cette année ou l'année prochaine, je demande si je ne suis pas justifiable de venir devant cette Chambre pour discuter cette proposition. Est-ce là ce qu'on peut appeler faire de la politique de clocher? Qu'avons-nous entendu dans cette Chambre lorsqu'il s'est agi de faire entrer les territoires du Nord-Ouest dans la Confédération? Qu'avons-nous entendu lors de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique? Quand un projet d'une grande importance est soumis à la Chambre, le principal argument que l'on emploie en sa faveur, c'est qu'il est destiné à développer et à peupler le Nord-Ouest, parce que tous admettent que le développement de cette région signifie la prospérité pour le reste du Canada.

Je dis donc qu'une occasion s'offre à nous d'obtenir un marché national pour les cultivateurs du Nord-Ouest, et d'augmenter ainsi la prospérité générale du Canada, et cela grâce à un projet dont les avantages ne peuvent être égalés dans ce moment. Je ne vois pas de projet qui soit de nature à augmenter d'une façon aussi sensible la prospérité de notre pays que le développement de la région du Yukon au moyen du commerce qui pourrait se faire par une route de l'est. Permettez-moi de lire un extrait qui mentionne un fait que certains membres de cette Chambre ne devraient pas ignorer. Ceci est un télégramme de Victoria, C. A., en date du 3 mars :

En appuyant une résolution proposée par le président de la chambre de commerce de Victoria, demandant que le gouvernement canadien construise un chemin de fer à partir d'un port situé dans la Colombie-anglaise pour se raccorder avec le chemin de fer de la rivière Stikine, M. R. Stein, secrétaire de la chambre de commerce de Vancouver, a dit qu'il avait calculé qu'à l'allure avec laquelle se faisait actuellement le commerce dans cette région, la Colombie anglaise allait perdre chaque année près de $24,000,000.

Ce commerce vaut certainement la peine qu'on y songe, et que l'on fasse quelques dépenses pour l'obtenir. Il ne s'agit pas ici d'un commerce au sujet duquel les honorables membres de cette Chambre seraient justifiables d'exprimer des doutes ou de dire qu'ils ignorent sa valeur et les profits que l'on pourrait en retirer, ou de se demander s'ils seraient justifiables d'engager quelque partie des ressources du pays pour l'obtenir. Si tenter d'obtenir un commerce de $24,000,000 par année consiste à faire de la politique de clocher, dans ce cas, M. l'Orateur, voilà en quoi cette politique consiste.

En réponse à l'honorable député de New-Westminster qui a prétendu que je parlais contre les intérêts de la côte du pacifique, lorsque je me suis opposé à ce que les terrains aurifères situés à l'est des montagnes, fussent choisis pour l'endroit où devrait passer un chemin qui ne rapporterait de bénéfices qu'à la région située à l'ouest de ces montages, je puis changer l'argument de face, et dire que, dans le but d'accaparer le commerce d'équipement de ceux qui vont au Yukon en faveur de deux villes de l'ouest, l'honorable député demande que les terrains aurifères situés à l'est des montagnes soient hypothéqués, de même que ceux de l'ouest.

Il me semble que s'il y a quelqu'un qui fait une demande injustifiable, si je puis me servir de cette expression, ce n'est pas nous, mais eux. Nous ne nous opposons pas à ce que ils reçoivent de l'aide du gouvernement pour la construction d'un chemin jusqu'à la côte. Nous n'envions pas à Victoria ou à Vancouver leur port du commerce d'équipement, mais en présence de la déclaration d'un marchand de Victoria, qui prétend que nous perdons $24,000,000 par année d'un commerce qui devrait nous appartenir, et qui est fait par les Américains, il me semble que la population de la Colombie anglaise ne devraient avoir aucune objection à ce qu'un effort soit fait pour obtenir à la population de l'est, au moins une part du commerce, de ce commerce que nous avons perdu jusqu'ici. Puisqu'il s'agit d'un commerce évalué à $24,000,000 il y a certainement de la place pour deux compétiteurs, particulièrement, si après avoir fait de notre mieux, les Etats-Unis doivent malgré tout en obtenir la plus large part. Dans tous les cas et malgré tout ce que

l'honorable député a dit, la population de la côte du Pacifique n'a pas le droit de s'opposer à la route d'Edmonton, ou aux moyens que pourraient mettre en œuvre les producteurs de l'intérieur du Canada pour obtenir le marché du Yukon.

Permettez-moi d'exposer encore une fois brièvement notre cause. Nous ne nous opposons pas à ce qu'une route soit construite par voie du littoral, mais nous objectons à ce que cette route de la côte serve de moyen pour paralyser l'exploitation des ressources du pays, et à ce que l'on s'en serve pour empêcher la construction d'une autre route qui lui est supérieure. Nous sommes tous disposés à favoriser la route de la côte, mais nous demandons en retour à la population du littoral du Pacifique de nous aider et nous lui demandons d'appuyer tout effort raisonnable qui peut être fait pour obtenir à l'est du Canada une part raisonnable de ce commerce de $24,000,000, qui leur échappe actuellement pour passer aux mains des Américains, et que nous ne serons jamais en mesure d'exploiter—si ce que j'ai dit est exact—au moyen du chemin de fer de la rivière Stikine. Si nous voulons accaparer ce commerce, il nous faut d'autres moyens de communication que celui-là pour atteindre le Yukon, et à moins d'avoir ces autres moyens de transport, ce commerce restera aux mains des Américains. Je suis persuadé que l'honorable député de New-Westminster (M. Morrison) est le seul homme public de la Colombie anglaise qui voudrait prendre une semblable position dans cette Chambre. Je ne crois pas qu'il y en ait un seul autre. Pas un seul des journaux de cette province n'a pris une telle attitude sur cette question. Au contraire, la population de la Colombie anglaise verrait d'un bon œil la route d'Edmonton, car elle est convaincue que le commerce du Yukon peut suffire pour tout le Canada.

M. MORRISON : Je demande bien pardon à l'honorable député de l'interrompre. Je ne crois pas que l'interprétation qu'il donne à mes paroles soient justifiées parce que j'ai dit : Je ne me suis pas opposé à la route d'Edmonton et j'ai soigneusement évité tout ce qui pouvait sembler lui être défavorable, et j'espère que l'honorable député sera assez juste pour ne pas donner à mes paroles un sens qu'elles n'ont pas.

M. OLIVER : Je n'ai pas cité les paroles de l'honorable député, mais j'ai simplement dit quelle était l'impression qui m'en était restée. Je n'ai pas l'intention de citer de nombreux chiffres, mais puisque l'honorable député met en doute l'exactitude de la déclaration que j'ai faite, relativement à la Colombie anglaise, en disant que cette province ne pouvait pas être considérée comme exportant beaucoup de produits alimentaires, permettez-moi de citer quelques uns des états que je trouve dans les tableaux de la navigation et du commerce. Je constate que durant l'exercice finissant en juin 1897, la Colombie anglaise a exporté 31 boisseaux d'orge ; 1 baril de farine d'avoine ; 4 tonnes de foin ; 71 boisseaux d'avoine.

M. MORRISON : L'honorable député voudrait-il m'indiquer la page des tableaux de la navigation et du commerce où il trouve les chiffres qu'il vient de citer.

M. OLIVER : Ils se trouvent aux pages qui précèdent et qui suivent celle dans laquelle il a trouvé les tableaux qui indiquent que la Colombie anglaise avait exporté 63,000 boisseaux de blé.

M. MORRISON : L'honorable député voudrait-il nous dire en consultant les tableaux combien il en a été exporté d'Alberta durant la même période ?

M. OLIVER : Il ne s'agit pas ici de l'Alberta, mais des produits de la région agricole qui s'étend du portage du Rat aux montagnes Rocheuses. Mais pour la plus grande utilité de l'honorable député, j'ai trouvé que la Colombie anglaise avait exporté quatre tonnes de foin, dix chevaux, une seule tête de bétail ; porc, aucun ; moutons, aucun ; volailles, 130. Qu'il me permette maintenant de lui dire que mon honorable ami le député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) m'informe qu'il s'est exporté l'année dernière de son district 3,000,000 de boisseaux de blé.

J'ai retenu l'attention de la Chambre plus longtemps que je ne le voulais. J'ai dit en résumé, que le peuple canadien veut bénéficier du commerce du Yukon, relativement à ses produits agricoles et cela directement ou indirectement, et nous ne pouvons pas obtenir ce commerce, qui s'élèvera de dix millions de dollars à vingt-quatre millions de dollars, en n'établissant qu'une seule ligne de communication avec la côte ; et si le Canada veut avoir sa part dans ce commerce, il lui faut établir des moyens de transports par l'intérieur.

Voilà la proposition que j'ai défendue et je la soumets sans préjudice au gouvernement ou à l'action qu'il pourra prendre relativement à cette question. J'ai fait connaître mon projet à la Chambre aussi bien que je l'ai pu, avec l'espoir que le gouvernement, qui jusqu'ici n'a pas envisagé cette question sous son véritable jour, comprendra que la majorité de la Chambre est favorable à cette entreprise, et considèrera, je l'espère, qu'il est nécessaire et désirable de prendre les seuls moyens qui soient à sa disposition pour conserver au Canada le commerce des produits alimentaires du Yukon.

M. QUINN : S'il y avait des excuses à faire—ce que je n'admets pas—pour l'amendement qui a été proposé par l'honorable député et plus ancien membre de Halifax (M. Borden), ces excuses se trouveraient dans le discours que vient de faire l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Comme moi, il a été pris à partie par l'honorable député de New-Westminster (M. Morrison) qui semble avoir le malheur de s'attaquer à presque tous les députés qui ont tenté de parler sur tout sujet traité par l'honorable député.

L'honorable député n'a pas été heureux en particulier dans les remarques qu'il a faites au commencement de son discours. Par exemple, hier soir, lui qui n'est encore qu'un novice dans la politique—puisqu'il siège dans cette Chambre depuis une, deux ou peut-être, comme moi, trois sessions—il a commencé son discours en déclarant qu'il n'essaierait pas de répondre à ce qui avait été dit par l'honorable député qui avait parlé avant lui—un membre de cette Chambre qui siège ici depuis vingt-ans—parce que ce qu'il avait dit n'en valait pas la peine.

M. MORRISON : Je voudrais, au point où en est rendu....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. QUINN : Nous comprenons qu'un tel langage venant de la part d'un député dont le chef....

M. MORRISON : Je veux déclarer....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. MORRISON : J'en appelle aux règlements, M. l'Orateur. L'honorable député m'attribue un langage que je n'ai jamais tenu, et je crois qu'en toute justice, il devrait me fournir l'occasion de corriger ses paroles.

M. l'ORATEUR : Ce n'est pas là une question d'ordre.

M. MORRISON : C'était simplement une explication personnelle que je voulais donner.

M. QUINN : Je ne prétends pas m'être servi des propres paroles employées par l'honorable député. Ce langage n'était pas de nature à rester profondément gravé dans ma mémoire, car il diffère trop du langage dont je me sers ordinairement, ainsi que de celui qu'emploient les honorables députés de cette Chambre au cours des débats. Mais pour le bénéfice personnel de l'honorable député—non pour l'instruction de la Chambre ou pour relever le débat—je vais lire exactement ce qu'il a dit :

Je ne me lève pas dans le but de répondre à l'honorable préopinant, pour la bonne raison qu'il n'y a rien à répondre.

Voilà comment il a commencé son discours, mais un tel langage de la part d'un honorable député qui suit un chef qui se vante que, dans cette partie du pays d'où il vient, " cet ouest inculte et sauvage ", comme il l'appelle, certains procédés y sont suivis, lesquels ne sont pas reconnus dans la région stérile de l'est. Mais je crois que l'honorable député et même son honorable chef pourraient, pour le plus grand bénéfice, et à l'honneur de la Chambre, garder le silence durant quelque temps, et prendre quelques leçons de ceux qui viennent des régions stériles de l'est, sur la manière de discuter convenablement les questions qui viennent devant le parlement canadien. C'est là tout ce que j'avais à dire relativement à l'honorable député ou aux remarques qu'il a faites, si ce n'est que je voudrais faire remarquer qu'il n'a pas mieux réussi avec l'honorable député qui vient de reprendre son siège. Quelle qu'ait été son intention lorsqu'il a commencé son discours par les paroles que j'ai citées, relativement à le route d'Edmonton, il ne peut y avoir de doute qu'il s'est servi d'expressions malheureuses, car l'honorable député qui vient de reprendre son siège a compris qu'il s'était déclaré contre la route d'Edmonton. Il est possible que cela résulte du fait que l'honorable député de New Westminster (M. Morrison), n'est pas habitué à porter la parole dans la Chambre des Communes. Bien qu'il soit un avocat pratiquant, j'ai compris qu'il n'était habitué à parler qu'en public, que dans certaines cours où l'auditoire n'est pas le même que celui de la Chambre des Communes ou des tribunaux plus élevés. Il peut être passé maître sous ce rapport dans l'art de se servir de certaines expressions qui ne rendent pas parfaitement sa pensée ou ne frappent pas ses auditeurs.

Avant d'entrer dans le mérite de cette question, j'aimerais à faire allusion à certains incidents du débat. J'appelle incidents du débat les sujets qui ont été entraînés dans cette discussion, si je puis m'exprimer ainsi, par quelques-uns des membres du gouvernement, pour une raison ou pour une autre, probablement, comme je le soupçonne, dans le but d'induire la Chambre et le pays dans l'erreur, relativement à la véritable question qui nous est soumise, pour tromper le public et lui faire croire ensuite, pour leur défense, que le parti conservateur était mû par de mauvais motifs en s'opposant au projet que nous discutons actuellement. Le premier de ces incidents,—et je ne puis me souvenir que trois pour le moment,—je l'appellerai l'incident du traité, le deuxième, l'incident Hamilton Smith, et le troisième, qui est d'une grande importance, c'est la sollicitude que presque chacun des ministres qui ont parlé sur cette question ont semblé porter à la richesse et à la prospérité de MM. Mackenzie et Mann, la sympathie profonde qu'ils leurs témoignent dans ce contrat, et le désir sincère qui semble remplir leurs cœurs, que ces entrepreneurs réalisent des profits considérables de cette entreprise.

Commençant par le dernier, je dirai ceci : On a trouvé un peu à redire en cette Chambre—ce que je n'ai jamais entendu nier par un honorable membre du cabinet—aux relations—plus que des relations d'affaires—qui existent entre un certain membre de cette compagnie et un ministre. Outre cela, l'air est plein de rumeurs au sujet de ce grand contrat. Les honorables ministres ne peuvent guère nier qu'ils n'eussent eu connaissance de ces rumeurs. On n'a qu'à passer dans les rues d'Ottawa pour entendre discuter la question et apprendre que l'on parle beaucoup de ce que doivent être les intérêts des différentes personnes relativement à cette affaire. La raison que l'électeur ordinaire de ce pays assignera certainement à cette grande sollicitude de la part de tant de membres du gouvernement, c'est qu'en réalité le contrat Mackenzie et Mann cache plus qu'une simple considération pour l'intérêt personnel de MM. Mackenzie et Mann, c'est-à-dire, quelque chose se rattachant à un intérêt personnel de la part des honorables messieurs qui éprouvent cette sollicitude.

M. BRITTON : J'en appelle aux règlements. Les règlements de la Chambre ne me sont pas très familliers, mais j'aimerais savoir si un député ne s'écarte pas de ces règlements lorsqu'il insinue qu'il y a eu corruption, car c'est ce que l'honorable député insinue—il doit vouloir dire cela s'il veut dire quelque chose—contre les membres du cabinet au sujet de leurs rapports avec des entrepreneurs publics.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : J'allais justement attirer l'attention de l'honorable député, (M. Quinn) sur le fait que des accusations de cette nature ne devraient pas être faites, en tout cas de la manière dont il les porte. Je ne crois pas que l'honorable député doive faire des insinuations sans porter d'accusations directes au sujet desquelles on peut faire une preuve.

M. QUINN : Je ne sache pas, M. l'Orateur, avoir commis la faute de faire des insinuations. Je ne suis certainement pas porté à faire des insinuations et à ne pas porter d'accusations directes. Je désirais simplement faire connaître aux honorables membres du cabinet les rumeurs qui circulent. Je prétends que les membres du cabinet ne peuvent pas certainement ne pas voir ces choses ou faire la sourde oreille ; et je dis que si ces rumeurs ne sont pas

contredites avant la clôture de ce débat, elles arriveront très probablement jusqu'aux électeurs qui y ajouteront foi. Je ne dis pas qu'elles sont fondées.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je ne crois pas que l'honorable député (M. Quinn) soit justifiable d'insinuer que des membres du cabinet se sont laissés corrompre, en basant ces insinuations sur des rumeurs.

M. QUINN : Je ne fais pas d'insinuations, M. l'Orateur ; j'ai simplement dit que ces rumeurs circulent, qu'elles existent, et je désire faire connaître le fait au gouvernement, s'il ne le connait pas déjà.

Le point suivant dont je veux parler est la question des traités. Les honorables membres de la droite ont dit plus d'une fois ici que les membres de la gauche ont été traitres au pays, parce qu'ils ont permis aux Etats-Unis de s'immiscer dans les droits du Canada à Fort-Wrangel et sur la Stikine. On a dit que le chef de la gauche a fait preuve de lâcheté en amenant son pavillon au premier coup porté au Canada par le Sénat des Etats-Unis. Les honorables membres de la droite ont dit aussi que cette question du traité avait été introduite par les députés de la gauche dans le but d'égarer la Chambre et le pays, relativement à la position que le Canada occupe au sujet de cette affaire. Or, je dirai que toute question qui s'est élevée en cette Chambre, quant aux droits que possède le Canada à Fort-Wrangel, en vertu du traité, a été soulevée pour la première fois lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux a présenté ce projet de loi et en a demandé la première lecture. En agissant ainsi, il ne m'est pas nécessaire, à mon avis, de commencer mes observations en disant que le ministre des Chemins de fer et Canaux, à ce moment-là, parlait pour le gouvernement de ce pays. Il ne parlait pas, je suppose, en sa qualité individuelle, mais il a parlé pour le gouvernement ; et s'il m'était nécessaire d'appuyer cet énoncé sur des autorités, je citerais simplement l'honorable ministre lui-même quand, en réponse à l'ex-ministre des Finances, et parlant sur cette même question, il a déclaré que le gouvernement savait ou ignorait telles et telles choses à ce sujet En conséquence, je renverrai d'abord aux pages 201, 202 et 203 des *Débats*, où l'on verra quelle attitude le gouvernement a prise sur cette question le 8 février 1898. A cette date, je prétends que le gouvernement devait avoir des renseignements parfaits, puisqu'il a fait à la Chambre, en lui demandant de l'approuver, une proposition comportant la première lecture d'un bill renfermant le contrat conclu entre le gouvernement et Mackenzie et Mann, et la charte relative à la constitution en corporation d'une compagnie dont ces derniers devaient être les chefs. A cette date, le 8 février 1898, le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit :

Pour utiliser ce chemin, les navires se rendront au port de mer le plus près, à Fort-Wrangel, qui est situé à environ 150 milles de Telegraph-Creek ou Glenora.

M. FOSTER: Sur quel territoire se trouve Fort-Wrangel?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je crois que c'est probablement sur le territoire américain ; à tout événement, les Etats-Unis le réclament et en ont possession ; ils ont établi un bureau de douane à Fort-Wrangel. Mais en vertu d'un traité avec les Etats-Unis, nous avons le même droit de navigation dans la rivière Stikine que nos voisins ; nous avons le droit de nous en servir sans être soumis à aucune condition. Nous pouvons y naviguer tout aussi bien que les Etats-Unis.

De sorte que si les honorables députés consultent leurs *Débats*, ils y verront qu'alors, pour la première fois, la question du traité entre les deux pays a été introduite et amenée dans ce débat. Partant, l'opposition n'est pas responsable d'avoir traîné cette question dans ce débat ; mais le ministre des Chemins de fer et Canaux—et par lui, le gouvernement—a introduit la question du traité et en a fait un sujet de discussion, dans l'examen de ce contrat devant la Chambre.

En lisant quelques autres parties de ce même discours du ministre des Chemins de fer et Canaux, l'on comprend mieux la question. Nous voyons qu'il s'est exprimé si clairement et si énergiquement que le Canada ne saurait être gêné dans la moindre mesure à Fort-Wrangel ; il est tellement convaincu qu'il dit que le gouvernement n'a pas même cru nécessaire de consulter le ministre de la Justice sur la question. Il ignore, dit-il, si le ministre de la Justice a été consulté. Mais s'il l'ignore, qui doit le savoir ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux pouvait assurément—de plus, il y était tenu—consulter le ministre de la Justice, lui qui était obligé de préparer le projet de loi. Si l'honorable ministre disait : "je ne suis pas l'auteur du projet de loi, j'en suis seulement le parrain," il ne pourrait pas se soustraire à la responsabilité, car, en ce qui concerne cette Chambre, il doit assumer la paternité du bill. Il est ministre des Chemins de fer et Canaux, et le présent projet de loi ayant trait à un chemin de fer, il en est en conséquence responsable. Jusqu'aujourd'hui, nous voyons que le ministre, et partant le gouvernement, n'a pas cru nécessaire de consulter le ministère de la Justice ni aucune autre autorité légale, relativement aux droits du Canada à Fort-Wrangel et sur la rivière Stikine. Mais après que le ministre des Chemins de fer eut fait cet énoncé extraordinaire, l'ex-ministre des Finances lui a demandé :

M. FOSTER: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander encore un renseignement? Un navire partant de Victoria avec une cargaison et des passagers à destination de Glenora, pourra-t-il se rendre jusqu'à cet endroit et décharger sa cargaison à la gare du chemin de fer?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Certainement que non, à moins que ce ne soit un navire d'un très faible tirant d'eau.

M. FOSTER: Où devra-t-il décharger?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Le trajet par mer se terminera à Fort-Wrangel, ou dans les environs immédiats, près de l'embouchure de la rivière Stikine.

M. FOSTER: Pour plus de clarté, je voudrais savoir si l'honorable ministre prétend que des marchandises expédiées de Victoria, déchargées à Fort-Wrangel, un port situé sur le territoire américain, et récxpédiées à Glenora, ne seraient pas sujettes à la douane américaine, même si nous avons la libre navigation de la rivière Stikine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je crois pouvoir dire qu'un navire prenant un chargement à Victoria ou Vancouver et opérant un transbordement à Fort-Wrangel, ou les environs, peut le faire sans obstacle de la part des autorités douanières. Je vais expliquer à la Chambre sur quoi je base cette opinion. Je suppose que si un navire accostait au quai à Fort-Wrangel pour décharger sa cargaison dans ce port, ces marchandises seraient sujettes aux droits de douane, mais je ne connais aucune raison pour qu'un petit bateau quelconque, comme ceux dont on se sert sur la rivière Stikine, ne puisse pas venir se ranger aux côtés du navire et recevoir ses marchandises, puis continuer le voyage. Quoi qu'il en soit, que j'aie tort ou raison sur ce point, la position est telle que je viens de l'expliquer.

Or M. l'Orateur, la Chambre verra immédiatement que le ministre des Chemins de fer et Canaux, en faisant ce vague énoncé, a amené sur le tapis en cette Chambre toute la question des droits du Canada sur la rivière Stikine et à Fort-Wrangel. Il n'était pas possible que la Chambre ne discutât pas cette question, car elle nous avait été imposée par l'énoncé du ministre des Chemins de fer et Canaux. Si cette assertion n'a pas été contredite, l'on dirait comme les membres du cabinet le disent aujourd'hui, que l'opposition était responsable de toutes les conséquences qui pouvaient suivre, et cela aurait mis le parti conservateur dans une fausse position. En conséquence, je dis que cette question a été amenée dans ce débat, par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et amenée d'une telle manière, qu'il serait impossible que l'opposition gardât le silence ou s'abstint de la discuter, si elle désirait élucider le sujet maintenant en discussion.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. QUINN : J'étais sur le point de finir de démontrer que cette question des traités a été amenée dans le débat actuel par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et après avoir cité une couple d'autres extraits du discours prononcé le 8 février par l'honorable ministre, j'aurai terminé, je crois, cette partie de mon argumentation.

M. TAYLOR : J'en appelle aux règlements. Les députés présents ne forment pas un quorum.

M. l'ORATEUR : L'honorable député insiste-t-il ?

M. TAYLOR : Non.

M. QUINN : Immédiatement après l'extrait du discours que j'ai lu avant six heures, se présente cette question :

M. FOSTER : J'espère que mon honorable ami me permettra de l'interrompre car, de son propre aveu, la question est très importante. Comme ces quatre routes ont été mises de côté pour ce motif par le gouvernement, le gouvernement a-t-il pris la précaution d'obtenir à cet égard l'opinion autorisée de l'officier en loi de la Couronne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas, M. l'Orateur, obtenu à ce sujet l'opinion de l'officier de la Couronne.

M FOSTER : Ou bien mon honorable ami ou un autre membre du gouvernement a-t-il eu des Etats-Unis l'énoncé de ce qu'ils prétendent ou réclament comme leurs droits en cette circonstance ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis pas faire savoir à l'honorable député les informations qu'un autre membre du gouvernement a pu obtenir à ce sujet.

M. l'ORATEUR : L'honorable député veut-il m'excuser un instant. Nous allons prendre les bills d'intérêt privé.

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 53) constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie " La Prudente " du Canada.—(M. Bain.)

Bill (n° 54) concernant la Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton.—(M. Oliver.)

Bill (n° 55) concernant la Compagnie de prêt l'Atlas.—(M. Casey.)

Bill (n° 56) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal à la Ligne Provinciale.—(M. Penny.)

Bill (n° 57) concernant la Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents dite des Manufacturiers, et changeant son nom en celui de " Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents de la Confédération du Canada.—(M. Clarke.)

Bill (n° 58) concernant la Compagnie du pont des Hauteurs de Queenston.—(M. Clarke.)

Bill (n° 59) constituant en corporation la Compagnie d'assurance contre l'incendie La Victoria.—(M. Quinn.)

CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

M. QUINN : J'allais finir de lire la réponse du ministre des Chemins de fer et Canaux à la question posée par l'ex-ministre des Finances ; voici ce qu'il a dit :

J'expose la question comme je la connais et d'après les informations que j'en ai

D'après les extraits que j'ai lus, il sera évident pour tous qu'à l'époque où le ministre des Chemins de fer et Canaux a présenté ce bill en cette Chambre, le gouvernement, d'après ce qu'il a dit ici, n'était pas en mesure de dire qu'il avait examiné les droits du Canada à Fort-Wrangel ou sur la rivière Stikine, ni en quoi le gouvernement des Etats-Unis pourrait gêner le Canada à l'un ou l'autre de ces points ; et je ferai observer, entre parenthèses, que c'était quatorze jours après la signature du contrat entre Mackenzie et Mann et le gouvernement canadien. Environ sept jours plus tard, le ministre des Chemins de fer et Canaux a proposé la deuxième lecture du bill ; mais dans l'intervalle, ce qu'il avait dit sur cette question avait donné lieu à des discussions considérables, non seulement en cette Chambre, mais par tout le pays. D'une extrémité à l'autre du pays, les journaux étaient remplis de commentaires sur la conduite du gouvernement qui s'efforçait de conclure un contrat aussi important, sans avoir au préalable pris des mesures pour le transbordement et l'emmagasinage des marchandises à Fort-Wrangel, afin que le gouvernement des Etats-Unis ne pût intervenir. Non seulement les journaux étaient remplis de ce sujet, mais, dans cette enceinte, l'on a demandé au très honorable premier ministre et à d'autres membres du cabinet qui se trouvaient à diriger la Chambre dans le moment, si des arrangements avaient été conclus avec les Etats-Unis, ou si cette question avait été discutée, ou si les deux gouvernements en étaient arrivés à une entente quelconque. En conséquence, lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux est venu huit jours après discuter ce sujet, il était parfaitement renseigné sur l'importance de cette question particulière. Qu'a-t-il déclaré alors ? Il a déclaré :

Il est possible, comme je l'ai dit, que les préposés de la douane à Fort-Wrangel, en vertu des règlements promulgués par le gouvernement américain, exigent que le trans-

bordement de nos marchandises se fasse en leur présence; supposant que la chose arriverait, quel grand malheur et quelle grande injustice y voyez-vous? Ce ne serait qu'une simple et juste mesure de prudence de la part du gouvernement américain, avant d'accorder aux vaisseaux étrangers le droit assuré par les traités, de naviguer dans la rivière Stikine, et afin de se protéger contre la contrebande et les fraudes que l'on pourrait y commettre, que de se réserver le pouvoir de surveiller, par le ministère de ses préposés de la douane, le transbordement de marchandises.

Voilà la position alors prise par le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), et cela prouvait que la question n'avait pas été comprise par le gouvernement de ce pays, soit à l'époque de la signature du contrat, ou même lorsqu'il a adressé la parole en cette chambre. Ce n'est que lorsque le chef de la gauche eut parlé, dans les termes les plus clairs, de la conduite du gouvernement, que l'attention de ce dernier a été réellement attirée sur la question, et qu'il a compris l'importance de la proposition émise par le premier. Le langage employé ce jour-là par le chef de la gauche a été assez piquant pour appeler l'attention même du membre le moins perspicace du cabinet sur cette question importante. Il a dit :

Nous reconnaissons tous les talents des honorables membres de la droite et nous savons qu'en toutes les circonstances où ils ont pu les montrer, ils l'ont fait avec toute l'énergie et tout le tact dont ils étaient capables, mais ce n'est que lorsqu'ils sont en présence d'un état de choses pour lequel ils n'ont pas de réponse, qu'ils sont obligés de se retrancher derrière une politique de silence, espérant que cela les protégera. Est-il vrai ou n'est-il pas vrai, je le demande, que le peuple du Canada aurait pu espérer que le gouvernement se serait rendu compte de nos droits à Wrangel avant de signer un contrat par lequel il donnait 3,750,000 acres de riches terrains aurifères à une compagnie d'entrepreneurs? L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ce "Know-Nothing" distingué, qui s'est signalé par la présentation de ce bill, et qui s'est de nouveau signalé, aujourd'hui, si c'est possible, par une plus grande ignorance de la mesure qu'il a entrepris de présenter en cette Chambre, pourrait peut-être répondre.

Dites-moi, demanderai-je à l'honorable ministre en présence des membres de cette Chambre, comment vous avez pu apposer votre signature—il n'a pas signé lui-lui-même, mais un autre a signé pour lui—à ce contrat sans savoir d'abord quels étaient les droits de la population du Canada à Fort-Wrangel. Vous avez reconnu, dans le discours que vous avez prononcé en présentant le bill, que vous n'en saviez rien.

L'attention du cabinet a été attirée sur la question dans les termes les plus énergiques, et le ministre de l'Intérieur n'a pas tenté de répondre à cet argument; il n'a pas cherché, non plus, à expliquer la position du gouvernement, mais il a cherché à détourner l'attention en soulevant une discussion sur la question de savoir si c'était le le parti conservateur ou le parti libéral qui avait conclu le traité de 1871. Cette question a été débattue, à l'exclusion presque absolue de la véritable question : quels sont nos droits à Fort-Wrangel et sur la rivière Stikine? Voici comment le ministre de l'Intérieur a traité le sujet, le 16 février :

Ces messieurs deviennent fort agités. Ils savent ce qui va venir, et ça ne leur plait pas. La Chambre voudra bien prendre note du fait qu'en vertu de ce traité anglo-russe les sujets de Sa Majesté britannique possédaient un droit de propriétaire pour toutes fins quelconques dans la rivière Stikine jusqu'à ce que les capacités politiques de nos amis de la gauche eussent porté atteinte à ce droit. Ces messieurs, évidemment, n'avaient jamais lu ce traité; ils en ignoraient le contenu; ils n'avaient pas la moindre idée de ce qu'ils faisaient en introduisant l'article suivant dans le traité de Washington, qu'ils n'ont cessé de vanter depuis qu'est surgie la question de la rivière Stikine.

M. QUINN.

Puis, il dit :

Nous devons aux sublimes qualités d'homme d'Etat de nos amis de la gauche de voir réduits dans une grande mesure les privilèges dont nous jouissions sur la rivière Stikine. Au lieu de cet article qui nous accordait un droit de propriété absolu dans la rivière Stikine, nous avons maintenant celui-ci, savoir :

J'affirme, M. l'Orateur, qu'à l'époque où le contrat avec Mackenzie et Mann a été passé, le 25 janvier 1898, nous étions parfaitement justifiables de prétendre, d'après le langage du ministre des Chemins de fer et Canaux, que le gouvernement n'avait pas examiné la question, ne s'était pas consulté avec les juriconsultes de la Couronne, et n'avait pas consulté le gouvernement des Etats-Unis et n'avait conclu aucun arrangement avec ce dernier, relativement aux droits du Canada à Fort-Wrangel et sur la rivière Stikine. Et lorsque l'on a énergiquement signalé au gouvernement le fait que c'était une affaire qui méritait qu'il s'y arrêtat même avant de conclure ce contrat, le ministre de l'Intérieur a cherché à détourner l'attention de la Chambre de l'examen de cette matière importante, en soulevant un débat sur la question de savoir qui était responsable du traité de 1871.

Je ne m'attarderai pas ici à critiquer la conduite du ministre de l'Intérieur, ce vainqueur de la bataille des écoles séparées du Manitoba où pas une seule goutte de sang n'a été versée; je n'établirai pas, non plus, de comparaison, entre lui et ce grand homme d'Etat dont le nom vivra dans l'histoire du Canada tant que le nom du Canada sera connu dans le monde. Je ne blâmerai pas le ministre de l'Intérieur d'avoir critiqué le très honorable sir John-A. Macdonald, dont le souvenir, tant que le Canada existera, sera cher à tout Canadien qui a dans le cœur une parcelle de patriotisme. Que non seulement la Chambre, mais que le pays suive la carrière du ministre de l'Intérieur pour voir si, quelque jour—je ne parle pas du temps présent, car il est jeune—il sera digne même de dénouer les cordons des souliers d'un homme comme le très honorable sir John-A. Macdonald.

Maintenant, M. l'Orateur, je passerai à une question qui se rattache à ce débat, question qui, comme un autre spectre ou comme un autre épouvantail, a été soulevée par le gouvernement dans le but de détourner l'attention du peuple du Canada de l'examen convenable des mérites de ce contrat. Je veux parler de l'incident Hamilton Smith. Tous les membres de cette Chambre se rappellent comment le nom de M. Hamilton Smith a été introduit dans cette discussion. Mon honorable ami, le député de Toronto-ouest (M. Clarke), a prononcé un discours sur ce bill, et, ce jour-là, le *Star* de Montréal a publié un article disant que M. Hamilton Smith et M. Bratnober avaient fait au gouvernement une proposition pour la construction d'un chemin de fer au Yukon, proposition qui avait été refusée. Dans son discours, l'honorable député (M. Clarke) a demandé au ministre qui dirigeait la Chambre, si c'était le cas. C'était la première fois que le nom de M. Hamilton Smith était mentionné dans le débat; et je ne sache pas qu'il fût même mentionné à cette époque dans le *Star* que M. Hamilton Smith représentait les Rothschild : je ne le crois pas. A tout événement, le ministre a alors répondu qu'il n'y avait eu aucune négociation avec M. Hamilton Smith, relativement à la construction d'un chemin de fer au Yukon.

Quelque temps après, l'on a prouvé ici que M. Hamilton Smith avait fait promptement,—soit avant ou après la présentation de ce bill,—l'offre de construire un chemin de fer,—ce même chemin, je crois. Il n'a pas été question, dans le temps, que M. Hamilton Smith ou ses associés représentaient les Rothschild ; et dans l'offre qu'il a faite, il n'a pas prétendu agir comme représentant de lord Rothschild ou de quelqu'autre lord.

C'était purement une offre faite au gouvernement par un homme qui affirmait que sa position financière lui permettait de mener à bonne fin cette vaste entreprise, par un homme qui proposait de construire cette voie ferrée pour un prix moindre que celui que l'on offre, par le présent contrat à MM. Mackenzie et Mann.

Il n'était pas question de savoir qui Hamilton Smith représentait. Personne n'avait intérêt à le savoir lorsque le soumissionnaire démontrait qu'il était solvable.

Il ne s'agissait pas pour le gouvernement de considérer alors si M. Smith représentait M. Jones, M. Robinson ou quelque autre personne, mais il s'agissait de savoir si M. Smith était solvable.

Mais si on en juge par les actes de l'honorable premier ministre, il semble que toute la question pour le gouvernement fut d'obtenir du haut-commissaire du Canada à Londres, le démenti d'une déclaration que M. Hamilton Smith n'avait jamais faite, à savoir que celui-ci était le représentant des Rolchschild.

Il y a plus, encore, le premier ministre, après avoir promis à la Chambre de produire le télégramme qui a provoqué la réponse de lord Strathcona, —le premier ministre, dis-je, est revenu sur sa décision et a dit : " C'était un télégramme privé, et je ne puis le produire." Si le télégramme envoyé à lord Strathcona était privé, la réponse en était aussi privée. Vous ne pouvez prétendre qu'un télégramme est privée et que la réponse à ce télégramme est un document public. Personne ne peut savoir l'importance qui s'attache à la réponse que l'on fait à un télégramme sans voir la dépêche qui l'a provoqué. Peu importe qui a signé le télégramme qu'on a lu en cette chambre, quelle preuve avons-nous, quelle preuve à le premier ministre que ce message a été signé par lord Strathcona ? Le premier ministre n'a certainement fourni aucune preuve à ce sujet, puisqu'il a refusé de produire la dépêche qui imprimerait à la réponse un cachet d'authenticité, et lui donnerait cours ici.

Comme je l'ai déjà dit, la question n'était pas de savoir si M. Smith représentait les Rothschild ou non, mais de savoir si la position financière de M. Smith lui permettait de mener à bonne fin une telle entreprise. Le gouvernement pouvait facilement se renseigner à ce sujet.

Dans les vingt-quatre heures de la réception de la dépêche de lord Strathcona, un membre de cette Chambre a parfaitement démontré la solvabilité de M. Hamilton Smith. Je n'hésite pas à dire que cet honorable député avait en main, depuis quelques jours déjà, les renseignements qu'il a communiqués à cette Chambre. Si donc un simple membre de cette Chambre pouvait obtenir ces renseignements au sujet de M. Hamilton Smith, il était beaucoup plus facile au gouvernement de connaître la vérité à ce sujet, en employant le moyen dont on s'est servi pour avoir une dénégation d'une déclaration que M. Smith n'a jamais faite.

M. QUINN.

Je vais maintenant citer les remarques de l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), *Débats*, p. 871 :

J'ai appris que M. Hamilton Smith est un homme à qui on a confié en Angleterre une entreprise évaluée à £4,000,000, soit $20,000,000 ou environ six fois plus que ce que le gouvernement calcule que coûtera le chemin de fer du Yukon. Il a comme associés dans cette entreprise un M. Harry Mosenthal et les banquiers auxquels je me suis adressé m'apprennent qu'il est le chef de la grande maison de banque de Mosenthal frères, et que sa fortune personnelle est estimée à pas moins de $5,000,000 ou £1,000,000 sterling.

Sir CHARLES TUPPER : Et pas à New-York.

M. POWELL : Non, à Londres. Il a aussi dans cette offre, un autre associé—pas de New-York, non plus—du nom de J.-H. Lukach, qui signe pour une compagnie d'exploration dont le capital payé est de £1,100,000 sterling, et dont l'actif n'est pas estimé à moins de £2,000,000. Je vois encore parmi les autres associés dans cette offre, M. Herbert Gibbs qu'on me dit être un des associés de la maison Anthony Gibbs & Sons. Je n'ai pu savoir au juste à quel chiffre il est coté, mais cette maison est une des plus dignes de confiance et des plus riches de Londres. Vient ensuite M. Lionel Phillipps, associé de la maison Wernher, Beid et Cie qui passe pour la plus riche maison financière de toute la ville de Londres. Le nom suivant sur la liste de M. Hamilton Smith est celui de lord Farquhar. Il est possible que l'honorable député de Lincoln le prenne pour un Américain, mais il était le chef de la maison sir Samuel Scott et Cie dont le duc de Fife était aussi un des associés. On me dit qu'il est un des hommes riches de Londres.

Voilà des renseignements qui auraient été d'une incalculable valeur pour le gouvernement, si celui-ci avait eu l'intention de construire au meilleur marché possible, le chemin de fer qui fait l'objet de ce débat. Voilà les renseignements obtenus par un simple membre de cette Chambre quelques jours après que le nom de M. Hamilton Smith eût été mentionné pour la première fois. Et je dis que lorsqu'un simple député pouvait obtenir des renseignements aussi promptement, il était beaucoup plus facile au gouvernement de ce pays de s'aboucher avec son représentant à Londres et d'apprendre—non que M. Smith était l'agent des Rothschild, ce qu'il n'a jamais prétendu,—mais que cet homme était capable de remplir les termes non seulement de ce contrat, mais de tout autre contrat que le gouvernement pouvait faire avec lui au sujet de cette voie ferrée.

Il n'y a pas de doute, M. l'Orateur, que dans le cas actuel aussi, on veut faire une diversion. C'est de la part du gouvernement une autre tentative de tromper les gens et de détourner l'attention de l'examen de ce contrat, de faire croire au pays que M. Hamilton-Smith avait commis un crime abominable, c'est-à-dire qu'il avait dit un mensonge et qu'il avait faussement déclaré être le représentant des Rothschild.

Le peuple de ce pays est trop intelligent pour se laisser égarer à ce sujet et il ne se souciera pas de savoir si M. Smith a prétendu agir en cette qualité ou non. Le peuple peut lire la lettre dans laquelle M. Smith déclare qu'il n'a jamais prétendu représenter les Rothschild et il peut constater que cela est—je ne dirai pas un subterfuge du gouvernement, mais je ne puis trouver dans la langue un autre mot pour caractériser une pareille conduite, et je laisse à l'imagination des honorables députés de deviner ce que c'est.

Ce n'est certainement pas une façon droite et loyale d'exposer une question devant cette Chambre.

Je regrette que l'honorable premier ministre, sur la demande qu'on lui a faite de déposer sur le bureau de la Chambre l'original du télégramme qu'il a envoyé à lord Strathcona et qui a provoqué la réponse de ce dernier, et sur la déclaration qu'il était tenu en honneur de produire cette dépêche, ait cru devoir répondre qu'il était le gardien de son propre honneur et qu'aux yeux de tout le monde il avait seul la responsabilité de son honneur.

Mais, M. l'Orateur, l'honneur du premier ministre du Canada, s'il m'est permis de le dire, n'est pas sous sa seule garde. L'honneur du premier ministre est aussi cher à tout Canadien qu'à lui-même. Cet honneur n'est pas sa propriété ; c'est la propriété de chacun des membres de la gauche, car nous sommes animés à ce sujet des sentiments qu'il convient d'avoir. C'est la propriété de chacun des membres de la gauche, et, dans les affaires publiques, chacun de nous veillera sur cette honneur avec un soin aussi jaloux que le premier ministre lui-même.

Il m'a fait peine d'entendre le premier ministre dire qu'il était le seul gardien de son honneur. Non, M. l'Orateur, l'honneur du premier ministre est la propriété de chaque citoyen de ce pays. Et cet honneur, il en répond à tous les citoyens du Canada et il devrait se rappeler ces paroles du poète :

> Honour and fame from no condition rise,
> Act well thy part, there all true honour lies.

Ayant prouvé que les tentatives faites pour détourner l'attention du pays de l'examen de ce contrat malheureux, ne proviennent pas des membres de l'opposition, je vais maintenant passer en revue aussi brièvement que possible, quelques-unes des objections que soulève ce bill et quelques-uns des arguments apportés à l'appui de celui-ci, par les honorables membres du gouvernement, et plus particulièrement les arguments qu'ont fait valoir leurs partisans, dans ces derniers jours.

Me proposant d'examiner en premier lieu les arguments de l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick) je suis fâché de ne pas voir celui-ci à son siège cette après-midi ; car je n'ai qu'un mot à dire au sujet de la question des traités.

Je n'aimerais pas à croire qu'un homme qui occupe la position de Solliciteur général du Canada, dénature une citation légale. Je tiens l'honorable député en trop haute estime pour croire qu'il en agirait ainsi de propos délibéré, mais je crains bien qu'il ne soit tombé dans la même erreur que son collègue le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), lorsque celui-ci a voulu citer le discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart).

L'honorable Solliciteur général parlait sans doute sur des notes préparées pour lui. Il est certain qu'il avait en mains une liste d'autorités, et les extraits à en citer, mais qu'il ne s'est pas donné la peine de comparer, et nous a donné ensuite une opinion qui n'était pas réellement celle exprimée par ces autorités.

Il a mentionné les noms de Wharton, de Phillimore, de Puffendorf, de Grotius et de Vattel et il a prêté à ces auteurs une opinion qu'il a lue en cette Chambre.

Je n'ai pas eu le loisir de lire tous ces auteurs, mais je me rappelle avoir lu, dans ma jeunesse, l'un d'entre eux, Phillimore, et si je l'ai bien compris, l'avis qu'il énonce est directement contraire à celui que lui a attribué l'honorable Solliciteur général.

J'ai été très étonné d'entendre ce dernier faire une pareille citation, et je me suis donné la peine de vérifier et je dis que mon honorable ami a été trompé—pour me servir de l'expression la plus charitable,—par la citation de cet auteur qu'on lui a mise dans les mains.

Le Solliciteur général a lu ce qui suit, à la page 230 du livre de Phillimore.

> On a prétendu que le principe de cette loi avait été greffé sur le droit international, et que cette dernière loi reconnait que l'océan est libre pour tous, et les rivières pour tous ceux qui habitent sur leurs rives. Ainsi donc la nation qui est en possession des deux rives d'une rivière à l'endroit où elle se jette dans la mer, n'est pas libre de refuser à la nation ou aux nations, qui possèdent en amont les terres qui bordent la rivière, l'usage des eaux de cette rivière pour le passage des vaisseaux se dirigeant vers la mer, et l'usage accessoire des berges pour les fins mentionnées ci-dessus.

Cela a trait au chargement et au déchargement des cargaisons et autres fins semblables.

Et Phillimore ajoute :

> L'avis de Grotius semble être en faveur de cette interprétation.

Mon honorable ami s'est arrêté là. Il n'a pas lu le reste du paragraphe. Mais toute personne qui lira un peu plus loin, constatera que Phillimore donnait simplement l'opinion de certains auteurs de droit international, et n'a énoncé lui-même aucun avis. Et le Solliciteur général en conclut que Phillimore soutenait cette opinion. Mais un peu plus bas, nous trouvons à quelle conclusion Phillimore lui-même en est arrivé.

> Car la raison de la chose et l'avis des autres juristes, parlant d'une façon générale, semblent s'accorder à dire, que le droit ne peut être que ce que Vattel et autres écrivains appellent (improprement cependant,) un droit imparfait, et que l'Etat à travers le domaine duquel le passage doit s'effectuer, doit être le seul juge de la question de savoir si, oui ou non, il est dommageable de sa nature.

Nous voyons donc que si l'honorable Solliciteur général s'était donné la peine de vérifier ses citations, il n'aurait jamais énoncé la proposition qu'il a attribuée à Phillimore, mais il aurait énoncé une proposition directement contraire.

Je n'ai pas pris la peine d'étudier les autres auteurs cités, mais je présume,—et je suis justifiable de le faire, à en juger par cette citation,—que mon honorable ami n'a pas vérifié avec plus de soin les autres autorités qu'il a citées.

Je n'ai pas besoin, je crois, d'en dire davantage sur le discours du Solliciteur général et je vous demanderai, seulement, M. l'Orateur, de bien vérifier toutes les autorités que mon honorable ami a citées, ainsi que je l'ai fait en cette Chambre, au sujet de la citation de Phillimore.

L'honorable ministre des Travaux publics a déclaré :

> Hamilton Smith et ses amis de l'opposition font le jeu des trente-quatre sénateurs de Washington.

Si l'honorable ministre des Travaux publics est quelque chose, c'est un enthousiaste. C'est la première fois que je l'entends faire un discours, ici ou ailleurs, sans soulever l'enthousiasme de ses auditeurs et sans enflammer ceux-ci d'un zèle ardent, mais l'autre soir il s'est battu les flancs durant trois quarts d'heure ; et même lorsque d'une voix éclatante, il a déclaré que M. Smith et l'opposition faisaient le jeu des trente-quatre sénateurs

de Washinton cette assertion est tombée sur la tête de ses partisans comme un seau d'eau froide. Et pourquoi ? Parce que personne ne l'a cru. Tout le monde en cette Chambre, dès le début de la discussion, a entendu le chef du gouvernement nous catéchiser au sujet d'une certaine loi présentée au Sénat américain, dans les premiers jours du mois dernier, relativement au privilège d'entrepôt et de transbordement à Fort-Wrangel ; cela avant qu'il fut question du bill du Sénat américain.

La déclaration de l'honorable ministre des Travaux publics que l'opposition en cette Chambre cherchait à soulever les Etats-Unis contre le gouvernement canadien, n'a ému personne ici. S'il est une accusation que l'on ne peut porter contre le parti conservateur, sans insulter à l'intelligence de la population de ce pays,—dans quelque circonscription électorale que ce soit,—c'est bien de prétendre que le parti conservateur n'a pas toujours eu l'idée bien arrêtée de travailler dans les meilleurs intérêts de la nation et pour le progrès du pays.

Les noms des chefs du parti conservateur sont tenus en vénération dans toutes les familles d'un bout à l'autre du Canada, et il en sera ainsi aussi longtemps que ce pays aura une histoire.

Le ministre des Travaux publics a fait une remarque très amusante en déclarant que le parti conservateur accusait le parti libéral de timidité.

Si le ministre des Travaux publics et quelques-uns des membres de ce très ingénieux gouvernement considèrent cette assertion comme une insulte, elle ne sera jamais répétée, je crois. Pas une personne ayant lu le projet de loi dont la Chambre est saisie ne se servira d'un terme aussi impropre à l'égard des pères du bill que nous discutons. Le parti libéral composé d'hommes timides ! Mais dans le cas actuel, le mot "audace" ne suffit même pas pour caractériser la conduite des honorables membres de la droite. Il serait impossible, je crois, de trouver dans le dictionnaire une antithèse du mot "timide" qui exprimerait ce qu'ils sont en essayant de forcer cette Chambre à adopter ce projet de loi. Peut-être est-ce l'introduction du représentant conservateur dans le cabinet qui leur donne cette audace. Est-ce là l'idée que le ministre des Travaux publics désire exprimer ? Peut-être.

Il n'y a certainement jamais eu dans aucun gouvernement conservateur, un homme assez audacieux pour présenter une mesure de ce genre, et assez indifférent à l'opinion publique pour présenter une mesure que le gouvernement a si peu étudiée et sur laquelle les ministres sont d'une si profonde ignorance.

Le ministre des Travaux publics nous a dit de plus que le chien du gouvernement se portait bien. Je ne sais qui est le chien du gouvernement ; je ne sais auquel de ses collègues il a appliqué ce qualificatif, mais quel qu'il soit, je crois que celui-ci devrait donner le fouet au ministre des Travaux publics. Ce dernier nous affirme, en outre, que le chien du gouvernement ne restera pas sur le champ de bataille. Fort bien, mais il est probable que la propriété du pays y restera, dévorée par une certaine compagnie d'entrepreneurs. MM. Mackenzie et Mann, je crois, ne mangent pas de chien, ils préfèrent les terrains aurifères. Je ne sais vraiment pas ce que l'honorable ministre a voulu dire quand il a déclaré que le chien du gouvernoment ne serait pas dévoré.

Au sujet de ce contrat, j'ai peu de chose à dire. Tous les termes en sont tellement mauvais, que je puis presque dire tout ce que j'ai à dire, en votant contre la deuxième lecture du bill.

Je ne puis terminer cependant sans attirer l'attention sur un ou deux des traits les plus saillants de ce projet de loi : En premier lieu, le fait de donner à de simples entrepreneurs, une aussi grande étendue de territoire,—notre patrimoine et celui de nos enfants.

Un honorable membre de la gauche a dit,—je ne prétendrai pas que ses paroles sont parfaitement exactes, mais je crois qu'elles sont subtantiellement vraies,—que l'on donne à ces entrepreneurs une étendue de territoire trois fois aussi considérable que l'Ile du Prince-Edouard. Et pourquoi ? Est-ce pour un chemin de fer qui deviendra, la propriété de ce pays, une fois construit ? Non. Est-ce pour donner au peuple canadien certains privilèges de passage sur cette voie ferrée ? Pas du tout, car pour voyager sur cette voie ferrée et pour expédier des marchandises par cette voie, non seulement nous serons soumis aux tarifs ordinaires, mais à des tarifs exorbitants. Je dis donc que le gouvernemnt veut donner à une compagnie d'entrepreneurs un territoire trois fois aussi étendu que l'Ile du Prince-Edouard, et n'obtient absolument rien en retour.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous explique pourquoi nous payons à cette compagnie une aussi forte somme,—car après tout les terres concédées représentent beaucoup d'argent,—c'est que la construction de cette voie ferrée doit se faire dans un très court délai, et doit être terminée au 1er septembre prochain. Il nous déclare qu'il serait parfaitement impossible de faire construire cette voie ferrée aux conditions et prix ordinaires.

Parlant à ce sujet le ministre de l'Intérieur nous a dit que le gouvernement prendra les moyens nécessaires pour assurer le passage, dans ce territoire de peut-être 50,000 ou 100,000, et même de 200,000 dans les quelques mois prochains.

Il nous a dit de plus que le véritable état des choses n'a été révélé au gouvernement que depuis peu de temps, et que faisant la plus grande diligence, le cabinet a envoyé des ingénieurs pour étudier le pays et constater quel serait la meilleure route à suivre pour un chemin de fer. Mais le ministre de l'Intérieur avait oublié la chose, quelque temps avant son explication. Parlant, le 15 février (p. 602, *Débats*, édition non revisée, il disait :

> Mais nous n'avions pas prévu l'affluence considérable qui s'est portée, l'automne dernier, vers le territoire du Yukon, et ce n'est qu'aux derniers jours de l'été,—et la Chambre ne nous en blâmera pas, je crois,—que nous nous sommes rendus compte de la position.

Ainsi, nous avons l'aveu du ministre de l'Intérieur qu'avant les derniers jours de l'été, dans tous les cas, le gouvernement a compris que, cet automne, il y aurait vers ce district un grand courant d'émigration qui se prolongerait jusqu'au printemps prochain.

Le chef de l'opposition et quelques autres membres de la gauche ont accusé le gouvernement d'être resté inactif, de n'avoir rien fait depuis le jour où il s'est rendu compte de la position, et a constaté, —pour me servir des paroles du ministre de l'Intérieur,—qu'il y aurait au Yukon une affluence considérable, jusqu'au jour où il a envoyé des ingénieurs pour faire un relevé et étudier le pays.

Les membres de la droite n'ont pas démontré que le gouvernement avait agi dans l'intervalle.

Nous avons ici l'aveu du ministre de l'Intérieur qu'avant la fin de l'été, le gouvernement savait qu'on se précipiterait en foule vers ce pays, et la première chose que fait le cabinet, c'est d'envoyer ses ingénieurs, vers le mois de septembre, afin d'étudier le pays avant d'y construire un chemin de fer.

Quelle autre preuve avons-nous ? Nous avons la preuve que le 15 août—et naturellement les pourparlers à ce sujet ont duré plus d'un jour—on a confié au major Walsh l'administration de ce district, nous avons la preuve que le 15 août, le major a accepté cette charge et que le juge McGuire a consenti à l'accompagner. Aussi, avant le 15 août, accordant au major Walsh et au juge McGuire, un temps suffisant pour venir à Ottawa et s'aboucher avec le gouvernement, il nous est permis de dire que le cabinet savait, vers la fin de juillet, qu'il était nécessaire d'assurer l'administration de la justice dans ce territoire. Et pourquoi ? A cause de la grande foule de gens qui se précipiteraient vers ces régions entraînés par les grandes découvertes aurifères que l'on venait d'apprendre. Ainsi les actes du gouvernement lui-même démontrent que dans les derniers jours de juillet, le cabinet se croyait justifiable, d'après les renseignements qu'il avait, de se lancer dans une dépense de $200,000 pour envoyer le major Walsh et son contingent dans ce territoire, afin d'y organiser l'administration de la justice. Cela nous oblige à conclure que, pas plus tard que le mois de juillet dernier, le gouvernement s'attendait à un grand courant d'immigration vers ce district, mais de plus qu'il avait en mains des renseignements particuliers et qu'il se savait justifiable de faire cette dépense, parce qu'il envoyait ces hommes dans le pays le plus vaste et le plus riche en or, que jamais le monde eut connu ; car autrement le gouvernement n'eut pas été justifiable de faire cette dépense.

Je crois que ce fait est prouvé au delà de tout doute. Les membres du gouvernement n'ont pas répondu à ces déclarations ; et, comme l'a dit un honorable député, il s'est avoué vaincu ; et il lui est impossible de donner une explication claire et convenable de son inaction.

Puisqu'il est amplement prouvé que le gouvernement savait dès le mois de juillet qu'il y aurait une course à l'or vers le Yukon, la contrée aurifère la plus riche qui ait jamais été découverte, force nous est bien de conclure que le cabinet s'est tenu dans l'inaction de la mi-juillet à la mi-octobre, voire même jusqu'au 25 de janvier, époque à laquelle fut signé le contrat avec Mackenzie et Mann ; car, s'il eût été éveillé, il se serait préoccupé de fournir à cette population de mineurs les moyens de pénétrer dans ce district ; il aurait songé à prendre les mesures nécessaires au transport des provisions et à établir des communications, non seulement entre les territoires du Nord-Ouest et le Yukon, mais entre les provinces de l'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard et ce même territoire avant le 25 janvier 1898. Que n'aurait-il pas pu faire ? Il n'est pas douteux que s'il nous était donné de connaître toute la vérité des faits, nous constaterions que le gouvernement était en possession de ces renseignements, non seulement vers la la mi-juillet, comme je l'ai établi, mais même avant la clôture du parlement, le 28 juin dernier. Voilà ce que nous apprendraient les renseignements en question. En pareilles circonstances, quel était le devoir du gouvernement ? Porter sur-le-champ ces faits à la connaissance des représentants du peuple canadien assemblés en parlement, les informer de l'existence de ce riche territoire minier, aux portes mêmes du Canada, leur apprendre que des milliers de mineurs s'efforçaient d'entrer dans ce territoire, afin d'y faire des fouilles pour extraire l'or des entrailles rebelles du sol ; leur dire qu'outre ces mineurs, il se porterait vers ce territoire, dans le cours des prochains six mois, une foule énorme d'aventuriers, voilà quel était le devoir du cabinet ; puis, ces renseignements donnés, il fallait se faire autoriser par les représentants du peuple à construire un chemin de fer, ou à prendre les autres moyens qu'il aurait jugés nécessaires pour établir des communications avec ce vaste et riche territoire.

Or, le gouvernement n'a rien fait ; il est demeuré passif, inactif, jusqu'à une époque avancée de l'hiver, jusqu'au 25 de janvier, ou à peu près, alors qu'il a négocié, en toute hâte, un contrat avec Mackenzie et Mann pour la construction du chemin de fer en question. Je n'ai pas l'intention de discuter cette route en particulier. L'honorable député de New-Westminster (M. Morrison), on se le rappelle, celui-là même qui a pris la liberté d'intervenir deux fois dans le débat, à l'encontre des règlements de la Chambre, a voulu bien à tort jeter le blâme sur un de mes honorables collègues, qui avait manifesté son étonnement et sa stupéfaction relativement à l'ignorance crasse et grossière dont le gouvernement a fait preuve au sujet de la géographie du territoire du Yukon. Il est vrai que nous ne sommes guère renseignés sur la géographie de cette vaste contrée, mais ce n'est pas notre faute. Dès que le cabinet eut appris l'existence de ce territoire aurifère, dès qu'il en eût senti toute l'importance et compris que l'intérêt de la Chambre se concentrerait aujourd'hui sur ce territoire, s'il avait pris les mesures et fait les démarches voulues en pareilles circonstances, il aurait fourni à chaque député une carte géographique de ce pays bien détaillée et bien circonstanciée. Il n'est pas donné à tout le monde de pouvoir demeurer à New-Westminster, ou dans la province de la Colombie anglaise ; et tous les députés n'ont pas le privilège de voyager aussi loin. Ces territoires ne nous sont connus que dans la mesure même des maigres renseignements qu'il a plu au gouvernement de nous donner à ce sujet, renseignements qu'il aurait dû nous communiquer dans toute leur plénitude.

Tout ce qui nous reste à faire est de relire les discours des orateurs qui, à l'instar de l'honorable député de New-Westminster, connaissent quelque chose du pays, et d'en extraire tous les renseignements possibles. Or, que nous a dit l'honorable député de New-Westminster, relativement aux renseignements que possédait le cabinet sur la condition de ce territoire ? L'honorable député a mis beaucoup de zèle à défendre le ministre des Chemins de fer et Canaux, le huit de février, et voulant communiquer à la Chambre, comme du reste, c'était son droit, tous les renseignements en sa possession à cet égard, et ne se doutant pas qu'un jour ses propres paroles serviraient à le condamner. L'honorable député, dis-je, s'est exprimé comme suit :

Je le répète, il y aura dans ce territoire 10,000 personnes après l'ouverture de la navigation. D'après l'honorable

préopinant, il n'est pas exagéré de porter, en outre, à 50,000 le nombre de ceux qui s'y rendront plus tard, par une voie quelconque. Or, on calcule qu'il faut 25,000 tonnes de provisions pour nourrir 50,000 personnes.

Plus loin, il se livre à des calculs sur le chiffre des personnes qui se rendront dans ce pays :

Ces 50,000 personnes ne se rendront pas au Klondike par la voie de la rivière Yukon, il faudra qu'elles passent à travers les défilés des montagnes, pourvu, toutefois, qu'elles y réussissent, et qu'est-ce à dire ? En fait de provisions de bouche, de bagage, de machines et d'outils, choses absolument nécessaires à celui qui se rend dans ces territoires, il faudra environ deux tonnes par homme.

Mais, voici qui est plus extraordinaire :

A moins d'être parfaitement aveugle, il était évident aux yeux de quiconque a été à Vancouver, à Victoria, à New-Westminster, à Seattle ou à Tacoma, dans le cours des six mois derniers, qu'il se rendrait au moins 100,000 personnes dans le territoire du Yukon, cette saison-ci, ou depuis que j'ai quitté la côte du Pacifique.

Ainsi, de l'aveu de l'honorable député de New-Westminster, à moins d'être aveugle, il est de la dernière évidence pour tous ceux qui sont allés dans les villes en question depuis six mois, qu'il se rendrait 100,000 personnes au Yukon dans la période de six mois qui vient de finir, et à l'ouverture du printemps. Ainsi, de l'aveu même de l'honorable député, le gouvernement est convaincu, soit du fait d'avoir connu, il y a six mois, qu'il se rendrait 100,000 personnes au Yukon, soit d'être aveugle. J'abandonne à l'honorable député et à l'honorable ministre de l'Intérieur le soin de débrouiller entre eux la question de savoir s'ils sont fous ou aveugles.

Or, il est surabondamment prouvé que le gouvernement était en possession de ces renseignements et que, par conséquent, l'excuse d'urgence ne tient pas debout, en pareilles circonstances.

Les honorables députés de la droite, il est vrai, se sont réfugiés à l'abri du fait que personne au pays n'aurait été en mesure de construire la voie ferrée en question, sauf Mackenzie et Mann. Quant à savoir si ces entrepreneurs vont, oui ou non, réaliser des bénéfices de cette entreprise, c'est là une question sur laquelle je me garderai de me prononcer, n'imitant pas en cela les ministres qui tous ont jugé nécessaire de nous faire connaître leur opinion, probablement parce qu'ils tiennent à demeurer en bons termes avec ces puissants entrepreneurs, que la construction de cette voie ferrée, comme les ministres le savent, va enrichir. Je n'ai rien à dire contre Mackenzie et Mann. Je les connais tous deux depuis plus ou moins longtemps, et n'ai aucune raison de leur vouloir du mal, au contraire, je leur veux, comme à mon prochain, tout le bien possible ; toutefois, si j'étais membre d'un cabinet, le fait d'être en termes d'intimité avec ces messieurs ne constituerait pas, à mon avis, une raison suffisante pour m'engager à prendre la peine de leur accorder une entreprise pour laquelle ils reçoivent sous forme de paiement 3,750,000 acres de terrains aurifères, afin de leur permettre de construire un chemin qui va leur donner des profits exceptionnellement rémunérateurs. Qu'ont prouvé tous les orateurs de la droite qui ont pris la parole sur cette question ? Tantôt on nous dit que ce chemin de fer ne donnera jamais de profits. Mais voici l'argument qu'on leur jette à la figure ; si ce chemin de fer ne donne pas de profits, à quoi bon le construire ? Tantôt, on nous dit qu'il se rendra 100,000 personnes au Yukon par cette voie ferrée dans les six mois prochains. Mais, leur répond-on, s'il se rend 100,000 personnes au Klondike, les six mois prochains, alors il faudra transporter 50,000 tonnes de fret sous forme de provisions, de produits d'alimentation ; de sorte qu'il ne serait pas exagéré de porter à $1,500,000 les profits réalisés par la compagnie pendant les six premiers mois.

Il faut que les honorables députés s'arrêtent à l'une ou à l'autre de ces deux propositions ; il ne leur est plus possible de biaiser, comme ils l'ont fait jusqu'ici ; il faut qu'ils s'arrêtent à une opinion quelconque. Ce n'est pas l'affaire de l'opposition de leur proposer un projet à exécuter ; ils portent toute la responsabilité de ce projet ; il leur faut le mettre à exécution et en porter toutes les conséquences. Il leur faut prouver ou que ce chemin de fer donnera des profits et qu'il desservira utilement le public, ou bien admettre que rien ne justifie la hâte apportée à sa construction. Si la hâte mise à le construire n'était pas urgente, reste à considérer maintenant si, oui ou non, le gouvernement a choisi la route la plus avantageuse, car, si l'urgence ne justifiait point la hâte mise à construire cette voie ferrée, la Chambre entière, si je ne me trompe, se rangera à mon avis, quand j'affirme qu'il aurait fallu choisir une route entièrement canadienne, car ainsi, nous n'aurions pas couru le risque de voir le gouvernement des Etats-Unis nous susciter des embarras.

J'aborde un des arguments que l'honorable député a fait valoir avec le plus de force, en faveur de la construction de ce chemin, qui nous offre entre autres choses, prétend-il, celui de passer entièrement à travers le territoire canadien. Voilà, certes, un avantage qui est loin d'être évident à mes yeux, puisque nous nous trouvons aujourd'hui en présence du fait patent que le gouvernement des Etats-Unis va mettre tout en œuvre pour nous empêcher d'arriver au terminus de ce chemin, le plus près de l'océan. Qu'importe au pays la construction d'un chemin de fer de 150 milles, vers un point quelconque du district du Yukon, transportant le voyageur sur un parcours de 150 milles de la distance totale de 1,600 milles, qu'importe, dis-je, que ce chemin passe entièrement sur le territoire canadien, si, avant d'atteindre le point en question, il reste 150 milles entre le chemin de fer et le bateau à vapeur qui a amené notre voyageur à la terre ferme, sur le territoire des Etats-Unis ?

Qu'importe à ce voyageur que le chemin de fer soit construit entièrement en territoire canadien, si, entre ce chemin et le voyageur intervient un gouvernement étranger, qui a le droit d'imposer les produits alimentaires, chaque article de vêtement, chaque machine, chaque outil qu'il apporte dans ce pays-là ? Qu'importe à ce voyageur que ce chemin soit construit en territoire canadien, si entre lui et ce chemin de fer il se rencontre une lisière de territoire appartenant à un gouvernement étranger auquel il lui faudra payer l'impôt, avant de pouvoir y mettre le pied ? Quel profit notre pays va-t-il retirer de la construction d'une route passant entièrement à travers le territoire canadien, en pareilles circonstances ? Le pays ne gagnerait-il pas davantage à attendre la construction d'une voie ferrée, sur un parcours, non pas de 150 milles, mais de 300 ou même de 400 milles, si la chose est nécessaire, ce qui nous assurerait une route entièrement nationale, dont les abords et le débouché seraient en territoire canadien ? Voilà, à mon sens, le point de la question que le gouvernement a perdu de vue, et voilà

pourquoi le chef de l'opposition est parfaitement justifiable de lui avoir demandé de retirer le projet de loi actuellement débattu.

Voici, toutefois, la proposition la plus monstrueuse que renferme le contrat en discussion : c'est d'accorder à Mackenzie et Mann le droit de choisir dans ce territoire une aussi énorme étendue de terres que celle stipulée au contrat. M. l'Orateur, ce territoire est l'héritage du peuple canadien ; c'est l'héritage des enfants du sol ; c'est l'héritage non seulement de la génération actuelle mais encore celui des générations futures. Il est possible que ces terres n'aient aucune valeur à l'heure qu'il est, mais il se peut, que dans un avenir plus ou moins rapproché, elles révèlent assez de richesses pour faire la fortune de chaque habitant du Canada. En pareilles circonstances, si le gouvernement est décidé à sanctionner un semblable agiotage, je demanderai que tout le monde au Canada, hommes, femmes et enfants, aient également le droit de faire de l'agiotage au Yukon.

Si le gouvernement tient à imposer ce contrat à la Chambre, et à accorder une charte à la compagnie chargée de l'exécution des travaux, voici ce que je lui propose : qu'il rédige sa charte de façon à ce qu'elle donne à chaque citoyen du pays une part des énormes richesses de ce territoire aurifère. Que le gouvernement inscrive au contrat une clause obligeant Mackenzie et Mann à organiser une compagnie au capital de $10,000,000 en actions de $1 chacune, de façon à ce que tout le monde au Canada, hommes, femmes et enfants aient l'avantage d'y placer quelques fonds.

Quant au nombre d'actions que chaque personne aura besoin de posséder dans cette compagnie, qu'on le limite à 1,000, afin que les capitalistes n'aient pas le pouvoir d'accaparer au delà de leur juste part. Que le gouvernement fasse publier dans les journaux du pays une annonce invitant nos concitoyens à souscrire pour une certaine somme de ce fonds social, et je prédis qu'avant longtemps, bien avant le premier septembre, même avant le premier mai, toutes les actions de ce capital auront été prises par nos concitoyens, qui tiennent à prendre part à cette spéculation au Yukon. Cette souscription nationale mettrait nos ministres en mesure de pourvoir aux exigences les plus pressantes, eux qui font preuve de tant de sollicitude à l'endroit de Mackenzie et Mann. Que le gouvernement se montre libéral à l'égard des entrepreneurs, je le veux bien ; mais, d'autre part, il devrait les forcer à accepter sur ces dix millions de capital, disons 25, 35 ou 40 pour 100 de profit sur le coût réel du chemin de fer, constaté par les ingénieurs de l'Etat ; et ce pour-cent de profit servirait à les dédommager de tous leurs déboursés. C'est alors que le peuple canadien aurait un chemin de fer véritablement national, et sur lequel le peuple aurait la haute main ; nous aurions alors une grande étendue de terrains miniers dont le peuple serait propriétaire.

J'aurais aussi voulu qu'il fut inséré au contrat une clause stipulant que si la totalité du capital n'était pas souscrite avant le premier de septembre, la balance, non souscrite, serait la propriété de Mackenzie et Mann, s'ils le désiraient, ou serait offerte au public souscripteur. Si l'on avait suivi ce système, l'immense étendue de terrains en question n'aurait pas été affectée à l'enrichissement de deux individus, mais chaque citoyen canadien aurait eu l'occasion d'acquérir une partie de ce précieux héritage que la Providence a mis à notre disposition. Que le gouvernement adopte ma proposition, et grâce à l'œuvre qu'il aura ainsi accomplie, son nom vivra plus longtemps dans l'histoire du Canada que celui même du district du Yukon.

Il me reste peu de chose à ajouter, M. l'Orateur, mais j'adjure le gouvernement d'adopter la proposition que je viens d'esquisser. Ce n'est pas que je réclame pour mon propre compte la paternité de ce système ; non, car je n'ignore pas que d'autres l'ont déjà préconisé, comme le moyen le plus propre d'administrer ce riche territoire. Non, je le répète, je ne réclame point la paternité de cette idée, mais j'adjure encore une fois, avec toute l'énergie qui est en moi, le gouvernement de mettre ce système à l'étude. Si le gouvernement ne veut pas retirer son projet de loi et insiste à le faire voter par la Chambre, je lui suggère ma proposition comme le meilleur moyen de mettre le peuple canadien en mesure de tirer parti de la richesse de ce territoire. Mais, m'objectera-t-on, rien ne nous dit qu'il y ait beaucoup d'or dans les millions d'acres accordés à Mackenzie et Mann ; à cela je réponds que l'or n'est pas la seule chose précieuse qui se trouve dans ce territoire. Mes honorables collègues de la gauche ont souvent répété, et les députés de la droite semblent oublier que l'or n'est pas la seule chose précieuse qui se trouve dans le district du Yukon. Ce n'est pas avec de l'or que les habitants de cette contrée peuvent se nourrir, se chauffer, s'habiller, bâtir leurs maisons et se faire des meubles ; et l'une des objections les plus sérieuses soulevées contre le contrat en question est qu'il est au pouvoir de Mackenzie et Mann, non seulement d'accaparer une forte proportion des terrains miniers du pays, mais encore de monopoliser presque tout le bois de cette contrée.

Propriétaires du chemin de fer qui transporte les provisions de bouche et les autres fournitures au Yukon, ils peuvent empêcher l'importation de tout autre bois que celui abattu sur leurs réserves. Ils peuvent imposer les prix de transport qu'ils voudront, et même s'il ne se rencontre pas une seule once d'or dans ce territoire, ils peuvent faire des millions de dollars à même le bois qui se trouve sur les vastes étendues de terre qui leur sont concédées. Après ce que je viens de dire, M. l'Orateur, il est à peine besoin d'ajouter que je me propose de voter contre la deuxième lecture du bill. Et cette ligne de conduite, M. l'Orateur, ne m'est dictée ni par le désir de créer une opposition factieuse aux mesures du cabinet ni par un sentiment de malveillance envers le gouvernement ou envers les entrepreneurs, ni par la crainte de les voir faire fortune dans l'exploitation de leur industrie, mais parce que, à titre de représentant du peuple, il est de mon devoir de mûrement peser toutes les stipulations de ce contrat, avant de donner mon vote.

Avant d'en arriver à cette conclusion, je me suis placé, en moi-même, dans la situation d'un homme ayant en sa puissance de décider si, oui ou non, ce chemin de fer doit être construit. Je me suis sérieusement posé la question de savoir s'il valait mieux courrir le risque de voir une nombreuse population en proie aux souffrances de toutes sortes dans ce district, plutôt que de voir le Canada dépouillé d'une étendue considérable de territoire dans le but de construire ce chemin. Donc, M. l'Orateur, dans la conviction où je suis qu'il n'y a ni à redouter pour les gens du Yukon une famine

dont le parlement serait responsable, ni à craindre une forte perte de commerce, en empêchant la construction immédiate de ce chemin de fer ; convaincu, en outre, que nous payons un prix trop élevé pour l'entreprise négociée par le gouvernement, et que ce serait presque un crime de la part du parlement canadien de voter, au bénéfice de deux individus, la concession d'une si vaste étendue de territoire, l'héritage des enfants du sol, pour toutes ces raisons, dis-je, j'ai décidé de voter contre la deuxième lecture du projet de loi en discussion.

M. MAXWELL : M. l'Orateur, la Chambre, j'en ai la conviction, a écouté avec un vif intérêt les éloquentes paroles de l'honorable député de Montréal-centre (M. Quinn). Assurément, nous nous réjouissons de tout cœur de voir qu'il a si foncièrement étudié la question débattue et il n'est personne, parmi mes collègues de droite, j'en suis convaincu, qui ne regrette la décision qu'il vient de nous faire connaître, il y a un instant, en me cédant la parole.

Le dirai-je, M. l'Orateur ? je tremble presque d'oser prendre part au débat, quand je me rappelle le sévère châtiment infligé à un jeune député en cette Chambre ; mais en prêtant l'oreille au discours de l'honorable député, et surtout aux insinuations voilées qu'il s'est permis de faire en mêlant au débat les rumeurs qui courent la rue, je me suis dit que même un député, au début de sa carrière parlementaire, ne serait pas assez indiscret que de commettre une semblable bévue. Qu'est-ce que la rumeur de la rue, sinon du commérage, et qu'est le commérage sinon de la calomnie ? et il me semble très peu sage de la part d'un homme aussi sage que l'est l'honorable député de Montréal-centre de mêler au débat les calomnies qui courent la rue, dans le but de noircir perfidement la réputation de personnes que tous nous connaissons et respectons. L'honorable député, au début de son discours, s'est plaint de ce que le gouvernement n'avait pas tenu compte de nos droits au Fort-Wrangel. C'est là, à mon sens, soulever une question fort impertinente, car je ne saurais m'imaginer que le gouvernement ait pu faire preuve de tant d'indifférence à l'égard de nos droits. Mais qu'était-il besoin de tant s'enquérir de nos droits ? Ces droits sont parfaitement définis et connus ; et le pays se réjouira avec moi, j'en suis sûr, de l'attitude prise par le premier ministre, déclarant qu'il défendrait avec toute l'énergie qui est en lui les droits que le traité de Washington assure au Canada. Essayons donc, M. l'Orateur, de bien comprendre l'attitude du gouvernement relativement à l'entreprise du chemin de fer en question. Sans doute, l'idée que nous nous formons de cette entreprise dépend dans une large mesure de notre façon d'envisager les circonstances dans lesquelles le gouvernement s'est trouvé placé. Députés de la côte du Pacifique, nous sommes peut-être davantage en mesure d'apprécier l'attitude prise par le gouvernement. Il s'est livré dans notre province une des luttes ou batailles commerciales les plus acharnées qui se soient jamais livrées, non seulement au pays, mais dans aucun autre pays du monde.

D'un côté, étaient rangés nos voisins des Etats-Unis, comprenant toute l'importance de la découverte faite au Klondike, et celle du commerce qu'allait créer cette découverte. "Rien ne leur manquait en fait d'hommes, de vaisseaux et d'argent." De l'autre côté, comprenant que ce territoire appartient au Canada, nous étions déterminés à accaparer, dans la plus large mesure possible, ce commerce au profit de nos marchands et de nos cultivateurs canadiens. Or, c'est de cette situation que naquit un des besoins les plus urgents auxquels gouvernement et peuple aient jamais été appelés à faire face. Dans les provinces de l'est, il en est qui n'avaient pas l'idée de l'existence d'un besoin aussi urgent. Le *Citizen* d'Ottawa, une des lumières du parti conservateur, l'un des journaux de la capitale dévoués à la cause conservatrice, avait affirmé dans un de ses articles que les besoins du moment n'exigeaient point la construction de ce chemin de fer. Or, sur la côte du Pacifique, il existe aussi une lumière du parti conservateur, mais autrement brillante que celle d'Ottawa ; c'est le *Colonist* de Victoria, journal qui, de l'aveu de tous les députés conservateurs de la Chambre, leur est un ami très précieux dans les luttes qu'ils ont à livrer. En réponse à l'article du *Citizen* d'Ottawa, le *Colonist* publia un article traitant spécialement de cette question et voici, entre autres choses, ce qu'il dit :

> Nous dirons au *Citizen* qu'il existe un besoin urgent, une nécessité de nature fort grave. Le Yukon a besoin d'un chemin de fer. Sans chemin de fer, l'exploitation des énormes richesses de cette contrée deviendra impossible. A moins que l'on ne construise un chemin de fer, cette année, il y aura certainement beaucoup de souffrances parmi les mineurs l'hiver prochain, et chose qui est encore de plus grande importance, le développement de la richesse de ces territoires en subiront des retards très sérieux.
>
> Les circonstances demandent impérieusement que le gouvernement vienne à l'aide des hommes d'affaires, en prenant les moyens d'assurer la construction rapide du chemin de fer. Les villes maritimes canadiennes ont été distancées dans la lutte par le fait que toutes les lignes transcontinentales de chemins de fer des Etats-Unis, tous les journaux et les nombreuses organisations commerciales les combattaient. D'énormes masses de capitaux et de préjugés de toutes sortes étaient liguées contre elles. Elles comprirent qu'il n'y avait qu'un seul moyen de conserver ce qui leur appartient de droit, et c'était d'obtenir la construction d'une ligne de chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin, ligne que peuvent atteindre en été les bateaux à vapeur arborant le drapeau canadien et qui pourra se prolonger plus tard jusqu'à un port libre de la Colombie anglaise, ce qui assurerait à perpétuité la suprématie du Canada en territoire canadien.

Voilà une expression d'opinion conservatrice venant du littoral du Pacifique, touchant l'urgence de ce chemin de fer, et je défie les honorables députés de la gauche de démentir cette opinion. Shakspeare nous rappelle que "dans la marée de la vie humaine il y a un flot qui mène les hommes à la fortune."

Je crois que le gouvernement a su profiter des circonstances, et, dans ce contrat, que nous discutons et que nous allons être appelés à voter bientôt, je l'espère, nous avons ce qui peut amener au Canada la prospérité commerciale en même temps que le bonheur. En ce qui concerne les côtes du Pacifique, je sais avec quel zèle et quel enthousiasme nous avons approuvé la construction de ce chemin de fer et je crois que conservateurs comme libéraux ont mis en jeu toute leur influence pour déterminer le gouvernement à assurer le commerce de cette contrée au peuple canadien. Quand j'examine l'attitude prise par le gouvernement, je vois qu'il s'est montré à la hauteur de la situation. Ainsi, par exemple, nous avons le détachement de la police à cheval envoyé au Nord-Ouest. Je dois dire que les hommes qui composent ce détachement sont les plus beaux soldats que puisse posséder un pays, et d'après ce que j'en sais personnellement,

je puis dire qu'ils font honneur au Canada et que nous avons raison d'en être fiers. Et ici nous avons la preuve de la sagesse du gouvernement dans le fait que ces hommes en outre de faire respecter la loi dans cette partie du pays ont été utiles sous d'autres rapports, non seulement en secourant des gens menacés de mourir de faim, mais en sauvant la vie à d'autres qui, sans un secours opportun, seraient morts de froid. Par ses bons services dans cette région, à Skaguay et à Dyea, et parmi ceux qui traversent ces districts, la police s'est gagné la gratitude et l'admiration de tous.

Nous avons aussi la nomination du major Walsh, comme administrateur. Il m'est inutile de rappeler le concert de louanges à l'adresse du gouvernement au sujet de cette nomination, et comme j'ai eu l'honneur de voyager avec ce monsieur à Skaguay et à Dyea, je puis témoigner de ses aptitudes sous tous rapports pour cette position, et j'ai pleine confiance dans son administration de ce pays.

Nous avons aussi la nomination du juge Maguire, et ceux qui connaissent cet aimable monsieur ont une parfaite confiance dans son talent et son impartialité comme administrateur de la justice dans cette région.

Mais ce qui a peut-être le plus révélé la sagesse du gouvernement et son ardent désir de veiller aux intérêts de ce pays éloigné et en même temps assurer aux populations des autres parties du Canada la prospérité que créera naturellement le développement de cette région, c'est la détermination du ministre de l'Intérieur d'aller lui-même là-bas, pour y étudier les diverses routes, voir les diverses classes de la population et, sur les renseignements obtenus baser une politique dans l'intérêt de la nation. Il me fait plaisir de dire que personne n'a jamais mieux servi son pays que ne l'a fait mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur, que nul n'a jamais été plus habile et plus fidèle dans l'exécution de ses devoirs, et je crois que nul en Chambre ne peut se vanter de posséder une connaissance aussi intime et aussi exacte de la situation. La décision de l'honorable ministre en cette matière reposait sur les meilleures informations et la connaissance la plus complète de la question.

Toutes ces choses, sérieusement prises en considération, font voir, à mon avis du moins, jusqu'à quel point est parfaite et claire la politique adoptée par le gouvernement pour protéger le district du Yukon.

L'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper), comme c'était son devoir, a critiqué la politique du gouvernement à ce sujet et sous d'autres rapports. Personne, dans cette Chambre, ne l'a écouté avec plus de plaisir que moi. Je considère que l'honorable député est un Canadien extraordinaire, un homme d'une activité et d'une ardeur merveilleuses, et dont nous devons tous être fiers, mais la critique, comme l'ambition, peut parfois dépasser les bornes. La sage critique a un effet salutaire, mais une critique inconsidérée manque souvent le but. Je n'ai jamais entendu, je crois, l'honorable député parler aussi inconsidérément que lorsqu'il a critiqué cette mesure du gouvernement. Il nous a dit que le gouvernement s'était endormi. Le mot " inaction " est aussi un des termes classiques qu'il a appliqués au gouvernement, et puis, avec cette énergie qu'il possède à un si haut degré, il nous a dit que les ministres avaient honteusement négligé leurs devoirs. Ces paroles me semblent rendre un son de cymbales et de cuivre. Le bruit qu'il a fait ou cette critique particulière n'avaient aucune raison d'être, et je crois exprimer les sentiments du peuple en disant que ces critiques sont parfaitement injustifiables et d'aucun effet. Elles ressemblent aux fusées qui s'élèvent dans l'air une à une et qui font du bruit à mesure qu'elles montent, mais finissent en fumée. Bien entendu, je sais qu'un chef de la gauche doit dire quelque chose, et je sais que ce qu'il dit doit être de nature à relever le courage de ses partisans, car il les conduit à un combat dans lequel ils ne remporteront aucun succès. Quoi qu'il en soit, je me réjouis de savoir que du côté de la gauche, il y a des hommes qui peuvent s'élever au-dessus des exigences mesquines de parti et qui préfèrent s'attacher à la vérité plutôt qu'à ce qui n'est supérieur qu'à un semblant de fiction.

Je crois que le gouvernement a fait tout ce qu'il était possible de faire ; je crois qu'il a agi sagement et bien ; dans chacun de ses actes, dans ses nominations et ses décisions, il a fait preuve d'intelligence et de sagesse. Je crois en outre que, en dépit des erreurs qu'il a pu commettre nous ne pouvons raisonnablement l'accuser d'inactivité. Si ce n'était là que mon opinion ou l'opinion des membres de ce côté-ci de la Chambre, ou des amis du gouvernement dans le public, cela pourrait ne pas avoir une grande importance, mais j'ai avec moi les chefs du parti conservateur sur les côtes du Pacifique. Les journaux conservateurs nous disent que c'était plus que jamais le temps d'agir, et que la manière expéditive dont le gouvernement a réglé la question a provoqué les félicitations de tous les partis. Je suis heureux de voir qu'il y a des hommes sages du côté des conservateurs comme du nôtre. Aucuns journaux sont mieux renseignés sur ce sujet que les journaux de la Colombie anglaise.

Mais on nous dit, d'un côté, que le gouvernement a agi lentement, qu'il s'est endormi ; d'un autre côté on nous dit qu'il a agi avec trop de précipitation. Je ne chercherai pas à concilier ces deux idées. Une des principales objections soulevées par les messieurs de la gauche, c'est que le gouvernement s'est montré trop empressé, qu'il aurait pu attendre la réunion des Chambres, qu'il ne devait pas faire d'arrangement avec MM. Mann et Mackenzie avant la réunion du parlement, et ainsi de suite. J'aurais compris cette objection venant de ceux qui prétendent que l'on a agi avec trop de précipitation ; mais de la part de ceux qui prétendent que le gouvernement n'a rien fait, qu'il a négligé ses devoirs, je ne vois pas la valeur de l'argument.

Le gouvernement ne saurait être sujet à la double accusation d'avoir agi trop lentement et trop précipitamment. Est-ce là le genre de critique que veut le pays? Le peuple veut une critique honnête, mais avec ces arguments contradictoires on en viendra à la conclusion, je crois, qu'il y a manque de conviction chez les honorables messieurs de la gauche. Je suis heureux de dire que j'ai sur ce point l'appui d'un autre député conservateur. Je vais citer un article de journal à ce sujet.

Le député de Norfolk sud, un autre membre de l'ancienne administration conservatrice, qui se trouvait à Montréal, a dit, dans une entrevue : Il était nécessaire de confier l'entreprise à des hommes énergiques, et le gouvernement a assurément réussi : Il croit que le gouvernement était parfaitement justifiable d'agir promptement sans attendre la réunion du parlement. Il fallait éviter tout retard.

M. MAXWELL.

Ainsi, sur cette question, nous avons le témoignage de conservateurs de différentes parties du pays qui justifient la conduite du gouvernement.

Ainsi que je l'ai déjà dit, je suis allé avec le ministre de l'Intérieur, l'automne dernier, dans son voyage pour se renseigner sur ces routes.

Si vous voulez étudier la question du choix d'une route, je crois que le *Colonist*, de Victoria, un journal conservateur, parle avec raison lorsqu'il dit :

Ce chemin de fer doit être construit jusqu'à un certain point au Canada, ou aux Etats-Unis. Si c'est un point aux Etats-Unis il va s'élever une grande ville à son terminus sud et le commerce du pays passera aux mains des Américains. Si te terminus est au Canada, le trafic sera contrôlé par les Canadiens.

Voilà, je crois, un juste exposé de la question. Si nous prenons Skagnay, par exemple, il est évident que choisir cet endroit pour tête de ligne c'est en faire une ville au détriment du Canada. C'est plus vrai encore en ce qui concerne Dyea, car non seulement vous créez là une ville mais une autre à 12 milles, à l'intérieur. Il en est de même du Pas de Chilkat et du goulet de Taku. La seule route raisonnable dans ce pays, la seule qui semble avantageuse pour le pays, c'est celle de la rivière Stikine. Je ne dis pas que c'est la meilleure route ; je ne veux pas être égoïste à ce point, bien que cette route soit en rapport avec ma propre division ; mais c'était la seule route, la plus convenable. Que faisons-nous en adoptant cette route ? Nous développons la ville de Glenora. Il y a tant de gens d'établis à cet endroit, que j'ai reçu une demande pour un bureau de poste. Nous créons aussi une ville à Telegraph-Creek. La population augmente à cet endroit, à un tel point que j'ai dû demander un bureau de poste. Ainsi donc, en dépit de toute complication pouvant arriver à Wrangel, la politique du gouvernement crée de nouvelles villes sur le territoire canadien et retient un trafic qui sera d'une grande utilité commerciale pour le peuple.

Je n'ai pas l'intention de discuter la question du commerce maritime, car je crois que la chose a été raisonnablement discutée, je crois même que l'on a dit, à ce sujet, beaucoup plus qu'il n'est nécessaire. Je ne pense pas qu'il soit sage de notre part de discuter ici, présentement, ces questions. Il me semble cependant—j'espère que je me trompe—que certains honorables députés de la gauche seraient prêts à se réjouir, que ce serait pour eux une des plus grandes joies de leur vie, si les Américains pouvaient de quelque manière nuire à l'application de la politique du gouvernement, en créant des obstacles à l'embouchure de la rivière Stikine. Il est des moments dans la vie où nous devons nous élever au-dessus des simples intérêts de parti. Il est des moments où les intérêts du pays doivent nous être plus chers que de simples succès de parti, et s'il fut jamais un temps au Canada où nous devons nous unir, c'est bien le temps actuel. Nous devrions montrer au peuple américain que, bien que nous puissions discuter au sujet de nos propres affaires, lorsqu'il s'est question de l'honneur du Canada, nous sommes disposés à oublier ces différents et à nous unir pour appuyer notre pays. Le discours de l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver) m'a amusé. On y a déjà fait allusion, mais je crois devoir en dire un mot. Je n'ai pas aimé du tout ce discours, car l'honorable député considère généralement à un point de vue très large toute question qu'il discute. Ce soir, il a recommencé à discuter cette question de la route de la Stikine. Evidemment, il ne l'aime pas, car un de ses premiers énoncés a été que le Canada n'aurait pas par cette route, pour le commerce des produits alimentaires, l'avantage qu'il aurait si l'on adoptait quelque autre route, surtout une route qui serait près de la partie du pays qu'il habite.

Puis, il dit qu'il y a, pour les Etats-Unis et le Canada, un commerce qui vaut dix millions de dollars, et il demande qui va faire ce commerce. Il déclare, de plus, qu'il n'y a dans la Colombie anglaise que trois divisions intéressées à la construction de la route de la Stikine, et que toutes les autres divisions représentées en cette Chambre sont intéressées à une route quelconque rapprochée d'Edmonton. Je prétends que cet énoncé n'est ni juste ni exact. Avec tout le respect que je dois à l'honorable député de l'Alberta, je dis que la population du Canada retirera autant d'avantages de la route de la Stikine que de tout autre route que le gouvernement pourrait adopter. Naturellement, je ne saurais partager l'opinion de l'honorable député de New-Westminster (M. Morrison), lorsqu'il dit que nous pourrions, dans le moment, approvisionner les gens qui se rendent au Yukon. Nous ne produisons pas assez, aujourd'hui, pour répondre à nos besoins. Où nous nous approvisionnerions-nous ? L'honorable député de l'Alberta a fait allusion au fait que nous importions quelque part pour environ quatre millions de dollars des Etats-Unis. Mais alors, en quoi cela consiste-t-il, et à quels endroits de la Colombie anglaise se fait ce commerce ? La plupart des honorables députés savent que dans le district de Rossland, surtout aux premiers jours, presque toute cette partie du pays est tombée entre les mains des Américains, vu que cet endroit se trouve à proximité de Spokane. Même aujourd'hui, un grand nombre de marchands y font le commerce. Et il nous faut importer dans la Colombie anglaise beaucoup de fruits de la Californie. Il nous a fallu également importer une grande quantité de machines pour nos mines de la Colombie anglaise, car les provinces de l'est du Canada n'étaient pas prêtes à nous les fournir, et il y a un grand nombre d'autres choses nécessaires à l'exploitation de nos mines qu'elles ne peuvent pas encore nous fournir. De sorte que, lorsque vous arrivez aux provisions alimentaires proprement dites importées de Californie ou d'autres Etats, elles se réduisent presqu'à rien.

Mais de quel avantage cette route de la Stikine sera-t-elle pour la population de l'est ? Je suis heureux qu'il ne me soit pas nécessaire de parler longuement en ce qui concerne cette position ; mais je vous citerai ce que dit l'un des principaux marchand de Montréal ; voici ses paroles :—

Nos fabricants travaillent jour et nuit, quelques-uns pour tâcher de répondre aux commandes qu'ils reçoivent. Les épiciers, les confectionneurs, les fabricants d'articles en caoutchouc, les fabricants de chaussures, sont tous heureux de leur bonne fortune ; et l'achèvement du chemin de fer apportera ici beaucoup plus d'or du Yukon en paiement des aliments et des vêtements.

Or, il me semble qu'il est absurde pour qui que ce soit de dire que cette route de la Stikine est opposée aux intérêts de la population de l'est du Canada. Je dis que presque tout ce que nous vendons aujourd'hui à Vancouver, à Victoria et à New-Westminster, en ce qui a trait à ce commerce, nous l'importons de l'Alberta, du Manitoba, de l'Ontario et de Québec. Chaque branche du

commerce dans toutes les parties du Canada profite aujourd'hui dans une égale mesure de la prospérité extraordinaire que ce développement du Yukon et la politique du gouvernement apportent actuellement.

On a soulevé une autre objection contre le gouvernement, parce qu'il n'a par demandé de soumissions. Ce que chacun doit décider pour lui-même, c'est ceci : " Le gouvernement était-il justifiable d'agir comme il l'a fait ? " En tenant compte des circonstances qui se rattachent à la question—et nous croyons tous que les circonstances modifient les questions—il me semble que, vu l'urgence, le gouvernement était parfaitement justifiable d'agir comme il l'a fait. Il est des moments dans l'existence de tout individu, il est des moments dans la vie d'un homme d'affaires, il est des moments même dans l'histoire d'une nation, où le retard signifie insuccès et désastre absolu. En ce qui se rattache à cette question, le retard était ce que la population du Canada ne désirait pas, car il aurait ralenti la prospérité commerciale du pays, et ce retard aurait profité aux Américains sous le rapport commercial. Ainsi, je dis de nouveau que le gouvernement était parfaitement justifiable d'agir comme il l'a fait, car au moment même où l'attitude qu'il a prise a été connue du pays, il s'est opéré un changement complet dans la direction prise par les gens se rendant du côté du littoral, et depuis ce jour, a commencé la grande prospérité dont nous jouissons aujourd'hui.

Les honorables membres de la gauche ont fait beaucoup de bruit à propos d'un monsieur Hamilton Smith. Je ne connais rien au sujet de ce monsieur. Je ne veux rien dire d'irrespectueux à son sujet, mais, dans la Colombie anglaise, nous savons beaucoup de choses au sujet de ces hommes qui possèdent de grands capitaux, et dans neuf cas sur dix, ces hommes-là ne peuvent pas payer leur notes d'hôtel.

M. MILLS : En est-il ainsi dans le cas de Hamilton Smith ?

M. MAXWELL : Je ne connais rien à son sujet.

M. MILLS : Non, et vous ne voulez rien en savoir.

M. MAXWELL : Je dis que je ne veux rien dire d'irrespectueux à son sujet ; mais dans la Colombie anglaise, d'après ce que nous avons constaté, dans neuf cas sur dix, les hommes venant de différents pays et prétendant avoir de grands capitaux à leur disposition, ne peuvent pas payer leurs notes d'hôtel. Nous sommes absolument fatigués de ces gens là. Nous parlons du peuple canadien, nous nous vantons sur toutes les tribunes du progrès du sentiment national. Or, voici deux Canadiens, MM. Mackenzie et Mann, deux hommes nés dans le pays, deux hommes contre lesquels pas un seul mot n'a été dit en cette chambre, des hommes en qui nous paraissons avoir une parfaite confiance, qui consentent à exécuter cette entreprise et qui peuvent la mener à bonne fin ; pourquoi, alors, ces honorables députés portent-ils tant d'intérêt à un homme au sujet duquel ils connaissent très peu de choses, un étranger au pays, et pourquoi ne veulent-ils pas appuyer leurs propres compatriotes ?

Relativement à la subvention en terres, je dirai que je m'oppose fortement à ce que l'on donne nos terres. Nous avons énormément souffert dans la Colombie anglaise du système suivi par notre gouvernement provincial, système dont l'application n'a pas réussi, lequel consistait à céder les terre du peuple à telle et telle compagnie de chemin de fer, à tel et tel particulier. A l'heure présente, il n'y a peut-être pas dans la confédération de meilleur exemple que celui que nous donne la Colombie anglaise des maux produits par ce système des concessions de terres. Mais à mon avis, il y a une immence différence entre les terres arables et les terres que l'on suppose renfermer des mines. Est-ce qu'il y a de la logique dans la ligne de conduite de l'opposition sous ce rapport ? Je pourrais apprécier la valeur de ses objections si elle avait adopté un programme d'une nature différente. Quand ces honorables députés étaient au pouvoir, ils ont donné les meilleures terres du Nord-Ouest, les terres qui étaient l'héritage de leurs enfants et des enfants de leurs enfants. Mais nous n'avons entendu de leur part pas une plainte, pas un murmure, contre ce sacrifice de cet héritage inestimable. Et cependant, il s'agit ici de terrains dont la valeur nous est peu ou point connue, et ces honorables députés sont saisis de frayeur à l'idée que l'on va donner une partie de ces terrains ! Nous ne savons pas si ces terrains ont une valeur quelconque, mais en ce qui concerne les terres arables, nous savons qu'elles ont de la valeur. Vous pouvez toujours estimer le nombre de dollars que rapporteront les terres arables, c'est toujours un bien qui a de la valeur, et qui aura de l'importance pour une population et pour ceux qui le possèdent. Relativement aux terrains du Yukon, une petite proportion semble avoir de la valeur, d'après les informations que nous possédons, mais quant à la plus grande partie, nous ignorons si elle vaudra jamais un seul centin pour un particulier quelconque ou pour les entrepreneurs auxquels elle sera peut-être donnée.

Les honorables membres de la gauche nous donnent aujourd'hui un exemple merveilleux du travail de l'imagination. Des individus développent parfois une faculté, et plus tard, une autre faculté. L'opposition développe dans le moment la faculté de l'imagination. Naturellement, le poète est celui auquel cette faculté est censé appartenir ; mais j'ignore si les honorables membres de la gauche veulent traiter, ou non, la question en poètes, quoi qu'ils donnent une grande importance à cette faculté. Mais nous savons que certaines gens ont des imaginations malades, et je suis presque convaincu que l'opposition prouve aujourd'hui que son imagination est malade.

Quel est le simple exposé de la question ? Le gouvernement désire faire construire un chemin de fer. Il prétend qu'il est de l'intérêt des Canadiens qu'un chemin de fer soit construit au Yukon. Il offre tant d'acres de terre, au sujet desquelles il ne connaît rien. Les entrepreneurs, après examen, et peut-être après avoir lâché un peu leur imagination, se décident à accepter les conditions du gouvernement.

L'opposition actuelle avec l'aide de ce merveilleux organe me semble prendre M. Mackenzie pour une sorte d'aladin moderne porteur de la lampe merveilleuse du Yukon et possesseur de richesses inimaginables. Tous ceux qui ont lu l'ouvrage de Disraëli connaissent le portrait du joueur. Nous pouvons nous représenter le joueur assis à la table, son argent dans la main, s'imaginant que s'il gagne son coup, il empochera une fortune. Il joue le coup. Il peut perdre ou gagner. Quant à ce contrat, je

ne dirai pas que c'est un jeu, c'est une affaire dans laquelle les entrepreneurs sont entrés les yeux grands ouverts, décidés à construire le chemin et à tirer le meilleur parti possible de l'affaire faite avec le gouvernement et je crois, si l'on tient compte des circonstances, que les meilleurs souhaits de la Chambre sont dus à ces messieurs dont les efforts héroïques tendent à ouvrir cette partie du Canada.

Les honorables membres de l'opposition croient que les termes du contrat favorisent les entrepreneurs. Il y a cependant des gens qui se font une idée exacte de cette affaire et j'ai le plaisir de prendre pour témoin un conservateur, un conservateur solide qui est regardé comme un des piliers du parti. Je parle de M. Edward Gurney, président de la chambre de commerce de Toronto. Il dit :

Je crois que si le gouvernement avait demandé des soumissions par la voie des journaux sur la base de 3,700,000 acres de terre avec les autres conditions contenues dans le contrat et avait demandé au public de soumissionner de la façon ordinaire, avec un paiement en argent pour toute augmentation des termes de l'offre primitive, toute l'affaire, à n'importe quelle époque de l'année dernière aurait été prise pour une plaisanterie et les gens qui crient aujourd'hui le plus fort auraient été les premiers à rire d'une aussi absurde proposition. C'est toujours la vieille coutume de Toronto de ne pas donner de valeur aux choses avant que quelqu'un ait mis la main dessus : alors arrive la mêlée. Je crois que le gouvernement a bien fait. Je ne puis pas concevoir comment M. Mackenzie pourra remplir les conditions prescrites. Je suppose pourtant qu'il a dû considérer la chose avant d'apposer son nom au contrat.

Voilà le témoignage d'un homme qui, s'il n'a pas les instincts de gouvernement, a au moins l'instinct des affaires et c'est l'instinct qu'il faut posséder pour discuter une question d'affaires.

Quant à ce jeu de hasard dont on nous parle, nous avons un autre témoignage conservateur que je puis lire pour l'avantage du parti conservateur. Je veux parler du *Colonist* de Victoria. Ce journal dit :

Comme nous l'avons déjà dit, les entrepreneurs ont assumé un risque considérable et la compensation qui leur est allouée peut être ou ne pas être excessive. Quelle que soit la meilleure façon dont on calcule le résultat la question reste encore partiatement indécise. Nous répétons que les gens de cette côte qui connaissent la situation et qui savent toute la perte que subirait le pays par suite de quelque délai ne sont pas disposés à écouter bien patiemment toutes ces chicanes de détail

Ces hommes connaissent la situation et se rendent compte de son importance et je ne puis qu'espérer que la sagesse de ce journal pénétrera suffisamment dans le parti conservateur pour amener un vote unanime en faveur du contrat soumis maintenant devant la Chambre.

Je n'ai pas besoin de revenir sur l'accusation portée déjà que ce chemin ne sera pas un chemin de fer. Je désire dire seulement qu'une personne qui a voyagé sur le chemin de fer Slocan et Kaslo ou qui sait quelque chose au sujet de cette ligne ne dira jamais que le chemin de Glenora au lac Teslin, qui doit être construit de la même façon, n'est pas un chemin de fer. Il est vrai que le Slocan et Kaslo est à voie étroite mais à tous les autres points de vue, c'est un des chemins de fer les plus parfaits du Canada tout entier.

On dit aussi que les entrepreneurs vont faire beaucoup d'argent avec ce contrat. Je répondrai simplement que l'affluence qui se produit aujourd'hui est peut-être la seule que verra la région du Yukon.

Cette course à l'or sera finie en septembre avant que la ligne soit ouverte. D'après ce que je connais de la situation, d'après les rapports, je dis qu'il n'est pas sûr qu'il y aura suffisamment de trafic sur cette ligne après le mois de septembre pour payer la compagnie. La seule façon dont je vois que la compagnie pourra rencontrer ses dépenses, c'est au moyen des marchandises qui doivent être transportées pour pourvoir aux besoins des gens qui pénètrent dans cette région. Par conséquent, si les entrepreneurs ne font pas d'argent avec leurs terres, je ne crois pas qu'ils fassent beaucoup d'argent avec le chemin de fer quand il sera construit.

Pour terminer, j'approuve ce contrat, parce que je pense que c'est celui que le peuple du Canada désirerait voir faire. Je l'approuve, parce qu'il me paraît à la hauteur des circonstances et répond aux besoins actuels de la population. Je l'approuve, parce que les termes en sont équitables pour les entrepreneurs et pour le peuple, surtout pour le peuple. Je l'approuve, à cause de la réserve par le gouvernement des lots alternants. Je l'approuve, parce que les mineurs qui sont maintenant dans le pays seront suffisamment à même de choisir leurs claims avant que les entrepreneurs prennent leurs terres et que des milliers de claims seront ainsi localisés par des mineurs dans le Yukon. Je crois aussi qu'après que les entrepreneurs auront eu leur chance, les mineurs pourront faire d'autres découvertes, que ces découvertes amèneront d'autres mineurs et qu'un grand nombre de claims seront enregistrés avant que MM. Mann et Mackenzie entendent même parler de ces découvertes.

Ainsi, tout bien considéré, bien qu'il puisse y avoir quelques détails répréhensibles, quelques détails que vous voudriez voir disparaître et d'autres que vous voudriez ajouter, prenant tout en bloc, considérant combien le gouvernement était pressé, considérant les clameurs qui venaient de l'intérieur et de l'extérieur du Yukon, considérant que ceci crée un commerce et une industrie canadienne, fait surgir des villages et des villes canadiennes et considérant tout ce qui va survenir de ce projet pour le Canada, je n'hésite pas à dire que je voterai très cordialement pour la deuxième lecture de ce bill.

Cet amendement est à mon avis un simple subterfuge, il n'y a pas de vie, c'est un trébuchet ; c'est un piège pour prendre des gens comme mon honorable ami de l'Alberta (M. Oliver), mais j'espère qu'il sera assez sage pour voir au travail des machinations du parti pernicieux qui siège de l'autre côté. L'amendement dit que le projet est inadmissible. Mais, M. l'Orateur, l'amendement lui-même est inadmissible. Il n'y a rien à défendre dedans. Ce que j'ai vu aujourd'hui dans cette Chambre m'a causé la plus grande des surprises ; alors que l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver) parlait de la route d'Edmonton, toutes les fois qu'il disait un mot contre la route de la Stikine, nous entendions les " écoutez ! écoutez !" et les applaudissements de ces messieurs de l'autre côté. M. l'Orateur, aux jours où les six membres inébranlables arrivaient de la Colombie anglaise, dans ce temps là le parti conservateur avait une haute opinion de la Colombie anglaise. Mais c'est changé. Lorsque nous reviendrons dire au peuple là bas que tout ce que fait le gouvernement pour édifier la Colombie anglaise est raillé par le parti conservateur en parlement, le peuple de la Colombie anglaise se rendra compte du caractère réel du parti conservateur et

je crois que sa confiance et son vote iront encore plus complètement au gouvernement libéral, qui essaie de faire quelque chose non seulement pour la Colombie anglaise, mais encore pour tout le Canada. Je dis en terminant que, conformément au sentiment que j'ai toujours exprimé, la question qui nous est soumise devrait être élevée au-dessus des affaires de parti Le partisan le plus encroûté doit admettre que le Canada se réveille de parmi les morts ; il surgit à une vie nouvelle.

Partout et dans toutes les provinces on voit des signes de prospérité commerciale. Je ne revendique pour personne l'origine de cette prospérité, mais il est évident pour tout le monde que la prospérité existe dans le pays et que tout le monde est affairé et plus qu'affairé. Comment, la plupart de nos commerçants de Vancouver ont dû doubler leurs entrepôts et leurs magasins. Les fonderies ont dû être agrandies ; on fait venir des hommes de l'est ; nos chantiers de construction construisent des vaisseaux pour la rivière Stikine et le lac Teslin et d'autre place. Jamais l'histoire de la Colombie anglaise n'a enregistré une activité commerciale comme celle que nous voyons aujourd'hui.

Messieurs, allez-vous arrêter cela ? Allez-vous jouer le jeu de nos ennemis ? Je ne m'occupe pas de ce que peuvent faire les Américains ; je ne porte pas le plus léger intérêt à ce que peut faire le Sénat américain, mais je dis ceci : que les membres de cette Chambre devraient être si jaloux de leurs devoirs, de leurs privilèges, de leur chance sur la grande voie que leur ont concédée les traités que si les Américains essaient de nous bloquer sur la rivière Stikine, nous devrions, comme un seul homme, décider que si nous ne pouvons pas avoir par là une route toute canadienne, nous l'aurons autre part, afin de conserver pour le Canada tout le commerce de ce pays.

M. POWELL : M. l'Orateur, Walter Savage Landor nous dit dans l'une de ses conversations imaginaires entre Pitt et Canning que lorsque Pitt pense qu'il va passer les rênes du gouvernement à son illustre successeur, il essaie de lui inculquer les mystères de l'administration politique. Il y a quelques mots qui s'appliquent particulièrement à l'honorable député (M. Maxwell) qui vient de reprendre son siège. "Mon cher Canning, dit-il, quand les nuages s'amoncellent autour de vous, quand la position est critique, par-dessus tout, Canning, soyez patriote. Jurez vos grands dieux que vous ne restez au pouvoir que pour servir les intérêts du pays, et que vous ne voulez pas dans cette crise que traverse votre pays, laissez ses destinées devenir la proie des démagogues. Canning, en dernière ressource, soyez pieux, le peuple croit à la religion, le peuple croit à la piété."

Mon ami, l'illustre représentant de Burrard (M. Maxwell) a joué les deux rôles, ce soir, il a commencé par être patriote, il a fini par la piété. Je ne sais pas quelle bosse particulière de son crâne a été dérangée, ni quel ganglion de son appareil cérébral a été affecté. Il s'est produit dans sa vie un changement qui l'a fait passer de la prédication de la religion, à son application dans la politique.

Quelques VOIX : Oh !

M. POWELL : Ces messieurs devraient voir que je fais un compliment à l'honorable député (M. Maxwell). J'ai dit qu'il avait cessé de prêcher la religion pour maintenant l'appliquer. Ces messieurs ont crié trop vite leur dissentiment.

M. FOSTER : Ils ne vous ont pas cru.

M. POWELL : Si ça ne convient pas, pour employer l'expression de mon honorable ami le député de Dorchester (M. Morin), nous pouvons renverser la plaisanterie et je pense que l'inverse de ce que j'ai dit sera plus exposé à être condamné que mes premières paroles.

L'honorable député a parlé de l'action du gouvernement comme d'une action précipitée. Je ne discuterai pas ce soir si le gouvernement s'est pressé ou non, mais je dirai ceci. L'action du gouvernement est soumise à la Chambre pour être approuvé ou désapprouvée, et ce projet vient ce soir devant la Chambre absolument comme si l'on demandait l'opinion de la Chambre en première instance. Et M. l'Orateur, en pesant les arguments avancés, nous devons les peser absolument en dehors de toute considération de ce qui peut survenir au gouvernement car, dans les propres termes du contrat, il doit être approuvé par le parlement du Canada avant de pouvoir fonctionner et à moins qu'un statut ne soit passé, le contrat tombe simplement à plat.

Le Solliciteur général, l'autre soir, a exprimé une vive surprise et nous a dit que cette discussion avait été une série de surprises. Je puis lui garantir que de ce côté-ci de la Chambre elle a été également une série de surprises. Nous avons éprouvé une grande surprise quand un homme de l'habileté du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), est venu devant cette Chambre avec l'une des mesures les plus importantes qui aient été soumises au parlement—et je vais justifier mon assertion dans quelques instants en montrant comment c'est l'une des mesures les plus importantes qui aient été soumises au parlement- nous avons été surpris de voir cet honorable ministres se présenter devant le parlement et se glorifier de l'étendue de son ignorance à propos de ce contrat et nous avons été grandement surpris de voir que la seule raison qu'il pût soumettre à la Chambre pour lui faire accepter et ratifier l'action du gouvernement, était qu'il ne connaissait rien de la question et que la transaction avec Mann et Mackenzie était une énorme partie de dés.

C'était là, M. l'Orateur, une grande surprise pour nous. La surprise a été encore plus grande de voir un homme de son habileté, dans une grave question comme celle-ci, qui aurait dû inspirer ses instincts d'homme d'Etat, détourner la question pour tomber dans une discussion vive, intelligente et décente des manières de l'ex-ministre des Finances (M. Foster) dans son bas-âge. Grande aussi, M. l'Orateur, a été la surprise de cette Chambre, en voyant le Solliciteur général du Canada qui, par sa position, a le droit de s'attendre à voir ses paroles considérées au moins comme l'expression naturelle de son cœur et de son esprit, recourir à ce que j'appellerais, si l'expression était parlementaire, un truc d'avocat de troisième ordre, en donnant à la Chambre l'opinion de M. Phillimore, par la lecture de la moitié d'un passage d'un livre de classe et la suppression de l'autre partie, dans laquelle l'auteur désapprouve la première moitié seulement d'une énumération d'opinion qu'il condamne. Ce fut aussi une surprise pour cette Chambre de voir le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) un jeune homme—je ne

m'occupe pas de ses capacités—un jeune homme aussi nouveau venu que lui dans la Chambre s'adresser à un homme de l'âge, de l'expérience et de la réputation de l'honorable chef de l'opposition, dans un langage et avec une tenue qui laisseraient croire que pendant son séjour dans l'inculte et sauvage nord-ouest, il a acquis quelque chose de plus brut que l'or pur. Non moins grande a été pour cette Chambre la surprise de voir l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), dont la longue carrière parlementaire est honorable, traiter la question comme il l'a fait. Quels que soient nos soupçons à l'égard de ces messieurs du gouvernement, je leur rendrai cette justice de dire que les membres de l'opposition dans cette Chambre et le pays en général, n'ont jamais supposé que leur conduite fût dictée par des considérations mercenaires, ni par d'autres considérations que celles de la plus haute et de la plus saine politique. Ce fut une surprise, dis-je, qu'un homme de son habileté, lorsqu'une grande question d'une importance nationale nous était soumise, n'eût pas autre chose à nous offrir qu'une mosaïque, compliquée de traits d'esprits fades et de la forme la plus ancienne.

Il importe, M. l'Orateur, pour discuter cette question de la regarder loyalement, carrément et bien en face. Qu'est-ce que l'on soumet au parlement ? Un projet pour construire un chemin de fer à travers une chaîne de montagnes longeant la côte. L'objet principal que ces messieurs ont en vue, est d'ouvrir des communications avec le grand district septentrional appelé le Yukon. Voilà le grand objet, et pour expliquer leur prétendue précipitation, ils font entrer en ligne de compte cette justification. Ils disent que ce chemin de fer s'impose dans l'intérêt du commerce et du bon gouvernement, et que dans ces conditions, il était nécessaire de violer ce principe politique sacré, que tout projet comportant l'emploi de fonds appartenant à ce pays, devait au préalable obtenir l'assentiment du parlement. Ils disent que leur justification pour la conduite qu'ils ont tenue en cette occurrence, était l'urgence de la situation et que cette urgence exigeait une action immédiate.

Les députés de ce côté-ci de la Chambre sont aussi désireux que ceux de l'autre côté, de voir ouvrir une grande route vers la région du Yukon. S'il est essentiel que ce mode d'entrée et de sortie du district soit ouvert immédiatement, nous sommes aussi désireux qu'eux qu'elle s'ouvre.

Si le projet est bon et que son accomplissement comporte une charge sur le trésor public du pays, le passé du parti conservateur-libéral est-il de nature à faire croire qu'ils aient peur de dépenser l'argent du pays pour l'ouverture et le développement nécessaire d'une section quelconque du pays ? Ces messieurs parlent de l'extravagance des concessions en terres faites par le parti conservateur, lorsqu'il était au pouvoir, pour la construction du chemin de fer du canadien Pacifique. Je pourrais déclarer moi-même que je ne suis pas en faveur de monopole d'aucune espèce, et lorsque ce monopole de terre fut imposé au pays, la raison pour laquelle cela fut fait, nous la trouvâmes dans les cris poussés alors en parlement par le parti libéral, qui protestait contre l'emploi d'un dollar même du trésor public pour l'ouverture d'un pays qu'ils prétendaient être destiné pour de longues années encore à être l'inviolable domaine du loup et de l'ours.

Mais, M. l'Orateur, lorsque le pays apprécia enfin à sa juste valeur la splendeur de cette région et comprit la sagesse et la patriotisme du principe qui avait guidé le parti dirigé par sir John Macdonald, et lorsque le gouvernement d'alors, considérant que le monopole était trop étendu, voulut reprendre 10,000,000 acres de ces terres, qui jeta les hauts cris, sinon ces messieurs de l'autre côté ?

Ils disent qu'ils veulent avoir des moyens de communication avec la région du Yukon pour l'automne prochain—pourquoi ? Pour que la famine et la maladie ne règnent pas dans cette terre désolée. Je puis assurer à ces messieurs que nous avons de ce côté-ci de la Chambre autant de sympathie qu'eux pour l'humanité. Nous sommes prêts à faire les dépenses raisonnables pour aider ces aventureux compatriotes qui sont allés se faire les pionniers de la région. Mais, pour ma part je m'oppose à la dépense du moindre liard en vue d'aider un prolétariat étranger à entrer dans ce pays, non pas pour édifier le Canada, mais pour piller nos richesses et les emporter à l'étranger.

Maintenant, M. l'Orateur, le projet soumis à la Chambre présente quatre points de vue. D'abord est-il absolument nécessaire d'avoir des moyens de communication avec ce pays ? En second lieu est-il nécessaire que ces moyens de communication soient ouverts avant le 1er septembre 1898 ? En troisième lieu, si un chemin de fer est nécessaire pour relier ces moyens de communication, est-il nécessaire de choisir la route de Teslin ? Et finalement est-il à propos de donner la concession de terres énorme que le gouvernement se dispose à donner à la compagnie ? Je vais m'appliquer maintenant pour quelques instants à l'étude de ces quatre points.

Nous sommes de ce côté-ci de la Chambre très sympathiques à l'idée d'ouvrir au monde extérieur cette grande région ; comme le député qui vient de reprendre son siège, je considère cette époque comme une des grandes époques, comme un des tournants de notre histoire.

Dans l'histoire de tous les pays où l'or a été découvert en grandes quantités, en Australie, en Californie, en Nouvelle-Zélande, l'ouverture d'immenses étendues de terrains aurifères a amené un développement étonnant du pays. Victoria n'était qu'une colonie de forçats jusqu'à la découverte de l'or après quoi sa population a sauté en dix ans de 75,000 âmes environ à 541,000. La population de la Californie, l'année qui a précédé la découverte de l'or était de 100,000 environ, quatre ans après elle était montée à 225,000 environ. La seule raison pour laquelle la découverte de l'or en Colombie anglaise n'a pas donné la même impulsion à son développement, c'est que les conditions géographiques s'y opposaient. La Californie et l'Australie avaient d'immenses espaces de terre arable propre à la culture et dont la colonisation a suivi la découverte de l'or. C'est une leçon que le gouvernement peut méditer et mettre à profit.

Examinons un instant la position géographique du Yukon. Ce district est séparé du Canada oriental par une immense étendue de pays que ne traversent pas de route, il est tout proche de l'océan Pacifique. Prenez un instant une carte et examinez-là, un fait vous sautera aux yeux, c'est que faire l'entrepôt de ce district sur le versant du Pacifique revient à nous enlever tous les avantages qui se préparent pour nous. Il n'y a aucun doute

que le développement du Yukon va augmenter considérablement notre commerce. Selon toutes les probabilités, l'augmentation pour les dix prochaines années dans le commerce des produits agricoles et manufacturés ira de $10,000,000 à $20,000,000 par an. La province de la Colombie anglaise, en dépit des éloquents arguments apportes, hier soir et cette après midi par mon honorable ami de cette province (M. Morrison) n'est pas un pays agricole. C'est absurde d'en parler à ce point de vue. Presque tous les produits agricoles consommés dans ce pays proviennent soit du Nord-Ouest canadien, soit des Etats du Pacifique de la grande république du sud. Quant aux produits agricoles, quels sont les pays qui vont se faire concurrence pour le commerce du tout et à combien peut s'élever ce commerce ?

Si vous prenez pour base les chiffres admis pour les besoins de l'armée anglaise et que vous compreniez les chevaux et le bétail qui seront amenés dans le pays, vous trouvez qu'une population de 100,000 âmes et il y aura probablement ce chiffre l'année prochaine ou l'année suivante dans cette région, représente un commerce de produits agricoles de $5,000,000 annuellement. Qui aura ce commerce, voilà la question que le gouvernement doit résoudre dans le meilleur intérêt de notre peuple. $5,000,000 annuellement ! Cette somme entrera-t-elle dans la poche des cultivateurs du Canada ou bien des cultivateurs de l'Orégon, du territoire de Washington ou de la Californie, qui sont nos grands concurrents pour ce commerce ? Quelles facilités avons-nous à notre disposition pour nous emparer de ce trafic ? Les Américains ont contre eux les droits de douane du Canada, mais le Nord-Ouest canadien a contre lui ces immenses espaces de transport et ces séries de transbordements. Les circonstances sont puissamment en faveur des Américains et je n'hésite pas à dire à l'égard du commerce des produits agricoles que les Américains nous l'ont déjà même enlevé, si l'on procède à l'exécution de ce contrat inique. Le gouvernement s'est engagé dans une politique qui, si elle est poussée plus loin, sera foncièrement dommageable aux intérêts des agriculteurs du Canada. Le gouvernement a manqué de prévoyance et n'a pas été à la hauteur des circonstances.

Dans un autre genre de commerce, il y a les articles manufacturés. Pour ce qui concerne les petits articles, il n'y a pas de doute qu'une grande partie de ce commerce ira au Canada. Mais pour les gros articles il est aussi certain que le soleil se lèvera demain que ce commerce, vu les conditions géographiques du pays, ira aux villes américaines du littoral du Pacifique, à moins que la Colombie anglaise ne devienne un grand centre industriel, ce qui est impossible, parce qu'elle n'a pas l'étendue et la population voulues.

Le grand argument des orateurs de la droite, c'est qu'ils veulent construire ce chemin de fer pour garder ce commerce au Canada. N'est-on pas frappé par l'inanité de ce raisonnement ? Si les circonstances naturelles sont tellement favorables aux Etats-Unis qu'ils accapareront ce commerce si nous ne construisons pas un chemin de fer, n'est-il pas évident qu'avec le surcroît de facilités que nous leur donnerons, en même temps qu'à nous, grâce à ce chemin de fer, les mettra encore plus en position de nous l'enlever ? Cet argument est faux et vide de sens.

Le *Witness* de Montréal parle de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton), comme d'un vrai Napoléon en stratégie commerciale ; si la comparaison était vraie, il n'aurait jamais cherché à imposer ce projet au pays. S'il est un Napoléon, c'est celui de Leipzic et de Waterloo. En matière de commerce, comme en matière militaire, il faut avoir sa base d'approvssionnement aussi près que possible du champ d'opération.

Comme l'a expliqué l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), commencez votre chemin, vos moyens de communication à Edmonton, prolongez-le jusqu'à la rivière Pelly et ayez ensuite des bateaux jusqu'au Yukon, et alors vous assurez pour toujours à la population du Nord-Ouest le commerce de ce pays pour les produits agricoles, et le représentant des territoires du Nord-Ouest qui votera pour le projet du gouvernement, passera, comme disait John-Quincy Adams, à la postérité, mais voué à l'éternelle damnation.

Quand on réfléchit que les produits agricoles du Canada, pour lutter contre ceux des Etats-Unis, auront à franchir et refranchir les montagnes Rocheuses, sans compter les transbordements et tous les embarras qu'il plaira à nos voisins de nous causer, à propos de la navigation de la Stikine, on se rend compte immédiatement des désavantages de notre position.

Revenons maintenant au commerce des articles manufacturés. Sous ce rapport construisons un chemin de fer partant d'Edmonton, et son importance stratégique sera telle que tant que le Canada sera un pays industriel, les Etats-Unis ne pourront pas lutter contre lui. Au point de vue stratégique, notre intérêt serait de ne pas permettre d'accès à cette région, par le littoral, ni pour les produits agricoles, ni pour les produits manufacturés, mais se contenter de fournir des moyens de communication pour les voyageurs.

Cette barrière des montagnes Rocheuses a été mise là par la Providence. Construisez un chemin de fer et vous ouvrez au Cyrus américain, les portes imprenables qui gardent cette Babylone. Du moment que vous ouvrez cette brèche, vous assurez au Canada la perte de la moitié, sinon des neuf dixièmes du commerce du Yukon.

Passons maintenant à un autre point et demandons-nous s'il est désirable de faire construire ce chemin pour le 1er septembre. L'argument du gouvernement sur ce point, est qu'il va y avoir durant la prochaine saison une telle affluence de voyageurs, qu'une famine est à redouter. Tout ce que je puis répondre à cette prétention du gouvernement, c'est que si la construction d'un chemin de fer avant le 1er septembre est rendue nécessaire pour cette raison, c'est le gouvernement lui-même qui aura créé cette nécessité.

Tous ceux qui sont allés dans ce pays, l'an dernier, n'ont-ils pas apporté avec eux assez de provision pour subsister tout l'hiver ? Tout le monde connaissait la situation et ceux qui se sont risqués dans ces parages, avaient pris leurs précautions en conséquence.

Si ceux qui s'y rendent cette année ne sont pas préparés, c'est parce que le gouvernement aura fait savoir au monde entier qu'à partir du premier de septembre, on aura toutes les facilités nécessaires et qu'il n'y aura plus de danger de famine.

Il est inutile de discuter pour savoir s'il est bien nécessaire d'avoir un chemin de fer pour le 1er septembre. Quelle nécessité y a-t-il d'établir des communications cette année même ? Le but de tous en allant dans le Yukon, c'est d'y trouver de l'or.

Cet or ne peut pas se gâter ; il est en sûreté dans son armure de glace. Il ne s'envolera pas ; personne n'ira le voler ; il faut absolument aller dans le pays pour le prendre, et il nous est indifférent qu'on aille le chercher cette année ou l'an prochain, du moment que nous serons certains d'avoir le commerce de ce pays, quand le temps sera venu.

L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) vient de faire une remarque dont je n'ai pas bien saisi le sens. Il a un organe si harmonieux que j'aime toujours à l'entendre, et je lui demanderai de vouloir bien répéter ce qu'il vient de dire.

Une VOIX : Il a réglé la question.

M. POWELL : La question a été réglée d'une manière bien efficace le jour où lui, un des grands chefs du parti libéral qui avait pris part à toutes les luttes, a été laissé de côté quand est venu le moment du partage des dépouilles. Je crois qu'il faudra une partie de l'or du Yukon pour aplanir les difficultés dans son cas.

Revenons maintenant à la route de la Stikine. N'oublions pas que ce chemin de fer ne forme qu'un des trois genres de communications que nous donne cette route. Il y a d'abord un trajet par eau, entre Fort-Wrangel et Glenora, ensuite, un trajet par chemin de fer entre Glenora et la tête du lac Teslin et finalement un autre trajet par eau sur la série de lacs et de rivières jusqu'à Dawson-City. Prenons ces trois trajets séparément. Il y a d'abord le trajet par eau entre l'embouchure de la Stikine et Glenora. Tout ce matériel pour la construction du chemin de fer doit être transporté par cette voie et rendu pour le 1er septembre. Il est évident que tous les bateaux que MM. Mackenzie et Mann pourront construire ne suffiront pas à transporter le matériel du chemin de fer pour le 1er septembre. A quoi se réduiront les petits bateaux qu'on doit mettre sur cette rivière ? On prétend que de grands bateaux peuvent être remorqués jusqu'au terminus. Je ne chicannerai pas sur les dimensions de ces bateaux ; mais je dis que quiconque, ayant un peu d'expérience en fait de navigation, viendra prétendre ici qu'il est possible à un remorqueur de remorquer des barges dans une rivière pleine de courbes ayant un courant de 9 milles à l'heure, est un fourbe ou un fou. Sait-on d'abord ce que c'est qu'un courant de 8 milles à l'heure ? Pour y résister, il faut d'abord un navire d'une vitesse de 8 milles à l'heure, et, si de plus, il lui faut remorquer une barge aussi grosse que lui, et lourdement chargée, il lui faudra une puissance énorme et une grande vitesse. Ses machines devront être énormes et il n'y a pas assez d'eau dans cette rivière pour un pareil navire.

Je prétends avoir un peu d'expérience en cette matière et je ne crains pas de dire qu'un remorqueur ne peut pas remonter cette rivière contre un courant de 8 milles à l'heure, à moins d'être guidé de la rive par des grelins, dans les courbes. Mon opinion est d'ailleurs corroborée par les rapports des ingénieurs du gouvernement.

Du moment qu'il met le cap sur un point là où il y a une courbe prononcée, et qu'il est pris en flanc par le courant, il est emporté avec la rapidité de l'éclair et lancé sur les rochers qui bordent la rive. Tous ceux qui connaissent quelque chose en fait de navigation, comprendront les difficultés presqu'insurmontables qu'offre cette opération. L'honorable ministre des Travaux publics peut en parler à son aise, mais M. Ogilvie dans son rapport, admet qu'on a dû faire usage de grelins, non pour remonter le courant, mais pour passer les courbes et tenir le bateau dans le chenal. Un grelin est attaché à la proue du bateau et l'autre extrémité est vigoureusement retenue sur la rive, et du moment que le courant saisit le bateau, on le maintient fermement et au lieu d'aller frapper sur la rive opposée, il prend graduellement le fil du courant, et quand la courbe est franchie il reprend sa marche. On peut se faire une idée des difficultés, si ce remorqueur a des barges à remonter.

De plus, les renseignements que nous donnent les ministres sont si contradictoires qu'il est difficile de savoir ce qu'il faut prendre et ce qu'il faut laisser. Pour moi, le rapport le plus exact, n'est pas celui de M. Jennings, ni celui de M. Ogilvie, mais celui de M. St. Cyr, qui est le seul qui ait fait un examin consciencieux de la Stikine. Et que dit-il dans son rapport ? Il dit d'abord qu'il faut toute une journée pour se rendre au Petit Cañon, à 90 milles de l'embouchure de la rivière. Le reste du trajet est de 50 milles et il faut deux longues journées pour le franchir. Si un bateau puissant met trois jours a faire le trajet, combien lui faudra-t-il de temps pour remonter la rivière avec des barges à remorquer ? Il faut aussi mettre 24 heures pour transborder à Fort-Wrangel et une autre journée pour transborder à Glenora. On peut, sans crainte calculer que le voyage prendra six ou sept jours au moins. Or, le chemin de fer est supposé être terminé le 1er septembre et il restera un mois de travail, car tout le fret devra être rendu à la tête du lac Teslin avant le 1er octobre, car à cette époque la glace interrompt la navigation sur la rivière Hootalinqua, et rien ne peut plus être expédié à Dawson-City. Un navire ne pourra donc faire que cinq voyages, et cela dans les circonstances les plus favorables.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries est le Neptune du Canada. Son collègue (M. Dobell) en est l'Ecole. Lequel des deux commande aux vents et aux vagues ? Quel qu'il soit, je doute que sa juridiction s'étende jusqu'au goulet de Dixon. La dernière partie de septembre est ordinairement très mauvaise. L'équinoxe tombe le 21 et quiconque connaît un peu la mer sait à quel temps on peut s'attendre. Je sais qu'il y a des circonstances dans lesquelles on peut s'aventurer sur l'Atlantique dans un canot d'écorce, et qu'il y a des jours où ces barges pourront être facilement remorquées jusqu'à Glenora, mais il en est d'autres surtout entre le 15 septembre et le 1er octobre, où ces barges d'un faible tirant d'eau ne pourront même pas quitter Fort-Wrangel. Mais supposons qu'un bateau fasse 5 voyages par mois, que pourra-t-il transporter ? On nous dit qu'il faudra au moins 50,000 tonnes de provisions pour répondre aux besoins des gens qui seront dans ce pays l'hiver prochain. Or ces bateaux ne pourront pas transporter plus de 150 tonnes, il faudrait donc cinquante navires et on nous dit qu'on en fait construire trois seulement.

Et quant au chemin de fer dans quelle position nous trouverons-nous ? Nous nous trouvons en présence d'une tentative de tromper la Chambre absolument comme le Solliciteur général a voulu la tromper à propos de la loi internationale et comme le ministre de l'Intérieur a voulu, lui aussi, la tromper et s'en moquer, au sujet des commentaires des journaux américains sur le contrat, lorsque ces

commentaires étaient basés sur des conditions toutes différentes de celles qui sont stipulées au contrat. Cette même tactique de déception et de ruse se continue jusque dans le contrat lui-même. Si ce projet a quelque mérite, si ce projet doit être comme on le dit, le salut du Canada, pourquoi a-t-on recours au mensonge et à la ruse pour le faire approuver? Qu'on nous dise la vérité, toute la vérité et rien autre chose que la vérité.

J'ai ici les dimensions des bateaux qu'on est à faire construire pour naviguer sur la Stikine. Ils ne pourront pas transporter 150 tonnes chacun. Les gens qui seront dans le Yukon auront besoin de 100,000 barils de farine durant l'hiver de 1898-99, et de 13,000,000 de livres de viandes. Cela seul fait 16,750 tonnes. Pour transporter ces marchandises sur la Stikine il faudrait 35 bateaux comme ceux qu'on fait construire, en supposant qu'ils feraient cinq voyages chacun. Cette ligne de bateaux à vapeur ne suffira pas à transporter un septième des provisions nécessaires dans le district du Yukon.

Le contrat fixe la longueur du chemin de fer à 150 milles ; mais voyons le rapport de M. St. Cyr qui a fait l'exploration du tracé, car M. Jennings n'a pour ainsi dire fait que poser les jalons. M. St. Cyr dit qu'entre Glenora et la tête du lac Teslin, il est possible de construire un chemin de roulage de 175 milles à raison de $100 où $200 par mille, s'il est solide et capable de résister au trafic. Si le chemin de roulage doit avoir 175 milles, quelle sera la longueur du chemin de fer? Il n'aura certainement pas moins de 200 milles. En faisant ce calcul de 3,750,000 acres de terrain, le gouvernement fait donc une erreur, s'il faut en croire les rapports de ses propres ingénieurs. Si le chemin de fer doit avoir la même longueur qu'un chemin de roulage, il faudra donc donner 4,375,000 acres, et si j'ai raison de prétendre qu'il aura plus de 200 milles, ce n'est plus 3,700,000 acres, mais 5,000,000 d'acres qu'il nous faudra donner à MM. Mackenzie et Mann, soit 4,000,000 d'acres de plus que ce que demande M Hamilton Smith.

Mais je discuterai ce point plus tard, pour le moment voyons quelle sera la capacité de transport de ce chemin de fer. D'abord les rails ne pèseront que 28 lbs. et tous ceux qui connaissent quelque chose en matière de chemin de fer savent qu'il est absurde de prétendre mettre des wagons de 10 tonnes sur de telles rails. Les pentes sont tellement fortes et les rails exigeront une locomotive tellement légère qu'on ne pourra pas se servir de wagons portant plus de 7 tonnes. Dans les premiers temps sur l'Intercolonial le charbon était transporté dans des fourgons d'une capacité de 7 tonnes, et plus tard on les a portés à 10 et 15 tonnes au fur et à mesure qu'on augmentait le poids des rails. En supposant des convois de douze wagons de 7 tonnes chacun, pour transporter 50,000 tonnes entre le 1er septembre et le 1er octobre, date de la clôture de la navigation, sans parler des voyageurs, il faudrait 20 trains pour aller et 20 trains pour revenir chaque jour.

Le gouvernement s'est-il posé cette question ? Je ne le crois pas. Il se lance follement dans cette entreprise et cherche à tromper le pays. MM. Mackenzie et Mann savent exactement dans quelle position ils se trouvent, car, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Halifax (M. Borden), rien ne les oblige à mettre sur la voie, cet automne, plus d'une locomotive et un wagon. Rien dans le

contrat ne détermine ce qui sera considéré un équipement convenable. Ce contrat est la chose la plus curieuse que j'ai jamais vue. Je regretterais d'apprendre que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux eût eu la moindre chose à faire avec sa rédaction. Son nom s'y trouve signé par un ministre intérimaire, mais il n'a jamais eu rien à y voir. Je le connais trop bien, j'ai passé trop de semaines, de mois et d'années à plaider des questions importantes pour croire qu'il soit l'auteur d'un document aussi extravagant.

Supposons maintenant que les difficultés presqu'insurmontables de la Stikine et du chemin de fer soient franchies et que les 50,000 tonnes de marchandises soient transportées à la tête du lac Teslin avant le 1er octobre. Le trajet complet est de 1,300 milles et un ministre nous a dit que les bateaux devraient transporter 70 tonnes chacun. Combien en faudra-t-il pour expédier ce trafic? Il faudra faire 700 voyages complets. Or, le parcours, aller et retour, prendra 25 jours et un bateau ne pourra faire qu'un seul trajet durant le mois de septembre puisque la glace prend vers le 1er octobre.

Pour transporter toutes ces marchandises à Dawson pour empêcher cette population de mourir de faim et de froid pendant l'hiver, il faudrait avoir 700 bateaux sur le lac Teslin et les autres rivières.

La compagnie n'en pourra mettre que six au plus.

Lorsque ce projet a été déposé devant la Chambre on a annoncé à son de trompe que les entrepreneurs avaient fait un dépôt de $250,000. Personne ne sait à quelles conditions le gouvernement détient ce dépôt, et je défie qui que ce soit de nous le dire. Est-il là comme garantie? Si l'on donne une garantie pour l'exécution de certaines conditions, ce dépôt ne peut que répondre pour les dommages résultant de la non exécution de ces promesses et si le contrat n'est pas rempli, ces $250,000 ne répondront que pour les dommages que l'Etat aura souffert.

Or je demande aux honorables ministres quels dommages l'Etat peut-il souffrir? Ces dommages seront si indirects, que le gouvernement ne pourra réclamer qu'une compensation nominale. Mais même en supposant que cette somme peut être confisquée en cas de la non exécution du contrat, elle ne garantit qu'un tiers de l'entreprise, c'est-à-dire, la construction du chemin de fer. Il n'y a pas un sou pour garantir l'exécution de cette vaste entreprise.

Voilà comment le gouvernement surveille les intérêts de l'Etat, et voilà aussi ce qui fait voir la duplicité de ceux qui ont imaginé ce projet.

Passons maintenant à la subvention en terres. Le gouvernement et ses partisans se vantent de ce que ce chemin de fer sera construit sans qu'il en coûte un sou à l'Etat. Or voici des ministres libéraux qui, après avoir guerroyé contre les monopoleurs et les protectionnistes, retournent au moyen-âge, alors que l'unique doctrine était celle du numéraire et que l'or était la seule richesse. Si l'Etat possède des richesses immenses dans le Yukon, quelle différence cela fait-il que l'on prenne dans le trésor public, les sommes nécessaires à la construction de ce chemin, ou qu'on prenne ce qui vaut tout autant que ce qu'il y a dans le trésor public? Mais cela fait une grande différence si l'on donne des terres qui peuvent être converties en argent, pour dix ou vingt fois la valeur du chemin à construire.

Ces entrepreneurs vont recevoir 4,650,000 ou 5,000,000 d'acres de terrains. Les honorables ministres disent que ce n'est qu'une goûte d'eau dans l'océan, et que ces terrains ne valent rien. Mais toute cette entreprise ne repose-t-elle pas sur le fait que ces terrains sont d'une richesse énorme? A quoi se réduit tout le projet si ces terrains sont sans valeur? Cette question ne se discute pas. Si ces terrains sont sans valeur les honorables ministres sont indignes des positions qu'ils occupent, puisqu'ils se livrent à des spéculations immorales et défendues par nos lois. Si ces terrains sont sans valeur, le gouvernement a aussi tort d'encourager les gens à risquer tout leur avoir dans une entreprise stérile.

Mais ces terrains sont-ils, ou non, sans valeur? Qu'en savons-nous? Nous n'en savons que ce que nous en disent les fonctionnaires du gouvernement, des hommes capables, intègres et jouissant d'une réputation universelle. Prenons, par exemple, le Dr Dawson. Sa réputation comme savant s'étend non seulement au Canada et à l'Amérique, mais aussi à l'Europe. Il s'est acquis une renommée universelle. Prenons aussi ses collaborateurs; leur renommée n'est pas aussi grande, mais ce sont des savants estimés et respectés. Que nous disent-ils? Nous avons entendu M. Ogilvie à la salle d'opéra. Le gouvernement a eu l'obligence de suspendre ses séances pour nous permettre d'assister à sa conférence, et qu'a-t-il dit à ses auditeurs parmi lesquels étaient plusieurs ministres? Il nous a dit qu'il y a dans le Yukon, en perspective assez d'or pour occuper tous ceux qui se rendront dans ce pays, d'ici à dix ans. Il prétend que c'est un des plus riches pays aurifères qu'il y ait au monde.

Il nous a parlé d'un homme qui avait quatre claims et en avait retiré une si grande quantité d'or qu'un syndicat de San Francisco les avait achetés moyennant $2,000,000, près des deux tiers du coût total de ce chemin de fer. Il nous a parlé d'une montagne qui ne contient que du quartz aurifère, valant de six à douze piastres par tonne, et qui n'attend que l'outillage nécessaire pour son exploitation. Les connaisseurs savent qu'à moins que ce quartz ne soit d'une nature spéciale, il devra rapporter de si forts bénéfices que, dès qu'un moulin à bocards sera installé les propriétaires deviendront riches comme Crésus.

Les terres sont-elles sans valeur? Prenez le premier journal venu et vous y lirez que des gens sont revenus avec $175,000 ou $150,000, en diminuant jusqu'à $30,000, comme résultat des opérations de l'hiver dernier.

Ces terres sont-elles sans valeur? Le gouvernement dit que les terres aurifères ont une si grande étendue que ces entrepreneurs n'en auront qu'un vingtième. C'est vouloir en imposer à la Chambre. Les honorables ministres semblent croire que les députés ne sont pas assez intelligents pour distinguer entre des couches d'or et les endroits où l'on trouve l'or.

Par exemple, voyez les provinces maritimes. La moitié du Nouveau-Brunswick est située dans une zone carbonifère, mais la plus grande partie de cette zone ne contient pas assez de charbon pour emplir le creux de la main. Examinez la partie aurifère de la Nouvelle-Ecosse et vous pourrez la réduire à des dizaines d'acres, et cependant, il y a un millier d'acres de formation aurifère dans cette province. Je regrette que l'honorable député de Guysborough soit absent. Il se plaindrait que dans son cas le gouvernement n'a pas aligné les valeurs en bloc.

Une VOIX : Il est en grève.

M. POWELL : Le ministre de l'Agriculture (M Fisher) adressé un plan sur une échelle très élaborée, qu'il a exhibé à la Chambre, et il a fait observer combien était petit le carré peint en noir—il aurait dû être en vert. Ce carré était là pour faire la comparaison entre les terres données et l'étendue totale des terrains aurifères. L'emploi de ce moyen de comparaison est trop absurde pour être critiqué.

Il s'agit de savoir quelle étendue de terres aurifères cette superficie comprendra. Mann et Mackenzie reçoivent entre 7,000 et 8,000 milles carrés. Une largeur de 300 pieds est accordée sur la rivière à titre d'emplacement pour exploitation de placers. Ils pourront tirer une ligne de base où bon leur semblera. Cela leur donnera six milles pour commencer et le privilège d'aller jusqu'à 9 milles de chaque côté, leur donnant ainsi une lisière de 24 milles. Ils pourront tirer leur ligne de base de deux manières, soit d'après les points cardinaux du compas, soit d'après la direction de la rivière. S'ils adoptent cette dernière méthode, ils auront six milles de longueur, le premier choix des blocs dans la rivière, et le gouvernement aura les blocs alternants—en suivant la ligne de base—les entrepreneurs pourront étendre le bloc à 9 milles en amont et 9 milles en aval de la rivière.

Attendu que le plus grand nombre des rivières où l'on trouve de l'or coulent de l'est à l'ouest, il faudra être novice en arpentage pour ne pas tirer la ligne de base de manière à englober 24 milles de la rivière, et si le contrat est ratifié tel qu'il est, ils pourront prendre 1,200 milles de la rivière, ou dans tous les cas 1,000 des 1,400 milles des placers dans toute la région du Yukon. Après avoir obtenu ces terres, il y aura à utiliser une couple de millions d'acres dans la montagne aurifère, des couches de charbon, des terres à bois et tout ce qu'on pourra découvrir.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit que les entrepreneurs courent leur chance. Nous pourrions ajouter la définition qu'on fait quelquefois d'un Ecossais: Il garde le dimanche et tout sur quoi il peut mettre la main. Non seulement ces entrepreneurs courent leur chance, mais ils prennent en même temps tout ce territoire. Estimez la quantité à 4,375,000 acres de terre, comme si le chemin de fer ne devait avoir que 175 milles de longueur. Quel résultat avez-vous? On a établi qu'un des claims miniers est de 250 pieds de largeur. Cette subvention de 6,000 milles formeront cinq zones de 250 pieds de largeur chacune autour du globe. Imaginez une zone d'un quart de mille de largeur des plus riches terres aurifères autour de l'univers.

J'ai entendu avec surprise l'assertion faite par le ministre de l'Agriculture. Il nous a dit que le sol n'avait pas une grande valeur. Le drainage de cette superficie dans la province coûterait vingt fois la valeur qu'il attache aux plus riches terres aurifères de tout l'univers. On dit qu'il y aura un changement à la manière de choisir ces blocs. Voyons ce que ce changement signifie.

Il s'agit de l'extension des trois blocs de trois milles carrés chacun de chaque côté des blocs des entrepreneurs le long de la ligne de base. On donne à entendre simplement que ces blocs seront alter-

nants entre le gouvernement et la compagnie, c'est-à-dire que la compagnie choisira le premier bloc de 3 milles contigu aux six qu'elle aura dans tout bloc quelconque sur la ligne de base, et le gouvernement aura le suivant. Ensuite, les entrepreneurs auront 12 milles ininterrompus et ne seront pas tenus d'aller plus loin ; et alors ils pourront tirer une autre ligne de base, avoir une autre extension de 12 milles, et il ne faut pas plusieurs blocs de 12 milles pour devenir archi-millionnaire.

Ainsi que l'a fait observer l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver), un des plus grands vices de ce contrat n'est pas tant l'immense étendue de territoire accordée que le pouvoir de choisir conféré à ces entrepreneurs. L'ingénieur du gouvernement mentionne 175 milles comme étant la plus courte longueur que le chemin de fer peut avoir, et les sinuosités de la route l'augmenteront encore de 25 milles, de sorte que les entrepreneurs auront le choix 111 fois, privilège qui est d'une énorme valeur.

Cette région peut causer des déceptions, elle peut ne pas répondre aux espérances qu'on fonde sur elle, ce n'est peut-être qu'une excitation passagère qu'elle occasionne dans tout l'univers. Mais ce que le gouvernement a fait, c'est de conférer à Mann et Mackenzie le pouvoir d'exploiter cette excitation et d'en retirer des millions de piastres.

Le ministre de l'Intérieur sait quel est le nombre des demandes qui lui arrivent chaque jour par centaines de l'Angleterre et d'ailleurs aux fins d'obtenir ces terres, et je n'hésite pas à dire qu'à cause de cette excitation Mann et Mackenzie peuvent aller sur le marché anglais et emprunter $50,000,000 ou $60,000,000. En supposant que le sol ne vaut pas autant que les experts le disent, cependant le grand mal à déplorer est que le gouvernement troque une chance magnifique, et qu'il renonce à toutes ses prétentions en faveur de ces hommes.

Je n'entrerai pas dans le détail des défauts de ce marché. Le contrat lui-même est si monstrueux, il viole d'une manière si grossière tous les principes d'économie, il est rédigé avec tant de négligence et si peu de soin, il confère des pouvoirs, privilèges, droits et monopoles d'une si haute importance, que, pour employer le langage du dean Swift, le gouvernement n'aurait pas pu faire pire en allant chercher ses principes en enfer et sa sagesse dans une maison de fous.

Toutes les perspectives splendides qu'offre cette région devraient être réservéees pour la jeunesse du pays. Si le commerce augmente dans le moment, c'est grâce à l'esprit d'entreprise national qui est la résultante de la découverte de ces terrains aurifères. Si les règlements relatifs aux mines restent ce qu'ils sont, abandonnant aux étrangers nos terrains miniers, mettant toute la contrée à la merci de ce monopole, il en résultera du découragement et du mécontement parmi les Canadiens.

Je peux affirmer aux honorables ministres que s'ils cherchent à maintenir l'ordre et la paix dans cette contrée en même temps que mettre en vigueur ce contrat inique et ses dispositions injustes, il leur faudra mettre sur pied toute la milice du pays.

Nous savons quels gens opiniâtres sont ces mineurs. Nous savons quel sera leur mécontentement quand, travaillant sur un claim à côté de celui de Mann et Mackenzie, ils auront à payer un droit régalien de 10 pour 100, quand Mann et Mackenzie ne paieront qu'un pour 100. Nous savons que ces mineurs voudront être à termes égaux avec le gouvernement et avec Mann et Mackenzie d'une façon quelconque.

Mais, M. l'Orateur, non seulement l'or s'en va entre les mains de Mann et Mackenzie, mais toutes les forêts qu'on leur donne iront en même temps, ce qui représente pour eux des richesses infinies.

De plus, ils pourront exploiter les mines de charbon, et ces mines de houille comme accessoires aux opérations minières dans un territoire aussi éloigné ont presque autant de valeur que l'or lui-même.

J'ai causé avec des hommes qui connaissent cette région, et leur témoignage et les rapports du Dr Dawson et de M. McConnell me portent à croire qu'il est très facile de construire un chemin d'Edmonton à la rivière Pelly. Le très honorable premier ministre nous a dit, hier, que la route d'Edmonton devra traverser la chaîne des montagnes Rocheuses. Je dirai à l'honorable premier ministre que la rivière aux Liards, où elle arrive aux montagnes Rocheuses, atteint une faille et les montagnes à cet endroit sautent réellement de 42 milles à l'est, et la rivière coule à travers un ravin qui est à pas plus de 2,500 pieds au-dessus du niveau de la mer, et en ce qui concerne la construction d'un chemin de fer la route est aussi unie qu'une prairie.

Non seulement cela, mais le long de cette route sur la rivière aux Liards et le lac Saint-François et l'extrémité inférieure de la rivière Pelly, il y a des forêts magnifiques. Les rapports nous disent qu'il y a des milliers et des milliers d'acres, même des milliers de milles de bois d'épinette. Et si un chemin traverse ces forêts, il y aura immédiatement un immense commerce de bois d'établi pour le Nord-Ouest. Il y a aussi d'immenses terrains aurifères le long de cette route. Aussitôt que le chemin de fer d'Edmonton sera construit, il y aura un encouragement et un avantage pour le colon que le pionnier du Nord-Ouest n'a pas eu, celui d'avoir un marché.

Chaque colon représente un acheteur pour le manufacturier de l'est. Et les provinces de l'est ont leur part dans les grands avantages de cette fièvre de spéculation et dans les avantages encore plus importants qui seront le résultat permanent. Les gens qui vont et viennent dans le pays ne seront pas encouragés à s'établir si le chemin de fer passe par la côte du Pacifique. Par la route d'Edmonton les colons ont les terres vierges des régions de la rivière de la Paix, s'étendant à 400 milles d'Edmonton, une des régions agricoles les plus riches et les plus fertiles de l'univers, avec le grand marché du Yukon pour l'écoulement des produits agricoles.

D'après les conversations que j'ai eues avec les personnes qui connaissent ce territoire, et d'après les rapports du Dr Dawson, de M. McConnell et d'autres experts, je n'hésite pas à dire que nous pouvons trouver des entrepreneurs qui seront contents de construire le chemin de fer d'Edmonton à la rivière Pelly pour moins que la subvention en terres aurifères accordée à ces entrepreneurs favoris pour la construction de ce tramway. Si le gouvernement adopte la politique recommandée par la gauche, les jeunes gens du pays fonderont de grandes espérances sur l'avenir, mais si ce contrat est ratifié, la génération future se verra à la merci de ce monopole.

Mon honorable ami de Kent (M. McInerney), dans son magnifique discours, a comparé ces entre-

preneurs à Jason et sa troupe s'en allant à la conquête de la Toison d'Or. L'honorable député (M. McInerney) doit des excuses à Jason. L'idée de comparer Jason et sa troupe de héros aux pirates qui vont prendre possession du Yukon et le saigner à blanc !

Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) s'est échauffé en adressant la parole à la Chambre. Il avait son ton de mélodrame digne des héros de Shakspeare, le ton que prend Macbeth quand il raconte les horreurs du meurtre du pauvre Duncan. Le ministre du Commerce voulait faire adopter ce projet de loi, le gouvernement, a-t-il dit, s'en était chargé et le vieux guerrier percevant le bruit de la bataille livrée dans le lointain, était terrible. L'honorable ministre prend-il ce ton dramatique pour adoucir le moniteur intime ?

Le gouvernement va faire ratifier le contrat. Oui, M. l'Orateur, malgré tous les avertissements qui lui sont donnés, il ne s'occupe pas du blâme que lui lance les journaux, il a décidé de se lancer tête baissée. Il me rappelle le capitaine du navire dans "Vingt Mille lieues sous les mers," qui se hâtait, se hâtait et qui finalement lança son navire et son équipage dans le gouffre. Le gouffre du mécontentement public, de la réprobation publique attend les honorables ministres, s'ils ne reviennent pas à leur projet.

Le contrat est devant nous pour être discuté comme dans le premier cas. Si les députés croient qu'un marché plus avantageux peut être conclu, ils sont tenus en honneur de voter en sa faveur, car le contrat est soumis à l'approbation du parlement. Nous avons une offre meilleure, par laquelle le chemin peut être construit moyennant un quart de la quantité des terres aurifères offertes à ces entrepreneurs—une offre faite par le plus puissant syndicat de capitalistes, qu'on puisse réunir.

Maintenant, M. l'Orateur, je vous remercie et je remercie la Chambre de m'avoir écouté avec autant d'attention. Je m'oppose à la ratification de ce contrat, avec toutes ces énormités, avec tous les privilèges, tous les monopoles qu'il confère à ces entrepreneurs. Il fait songer à Laocoon. Le Canada et ses deux enfants, la région du Yukon et la région Mackenzie se tordront dans les replis de ce serpent, de ce monopole, pendant plusieurs générations, et ce qu'il y a de plus épouvantable, c'est que nous, citoyens canadiens, respectueux des lois, sommes obligés à nos frais et dépens d'entourer ces gens de l'égide de la loi, de les protéger dans leurs extorsions et leur pillage.

M. EDWARDS : M. l'Orateur, l'honorable préopinant, qui est avocat, a passablement bien discuté l'autre côté de la question. Règle générale, les avocats peuvent parler également bien sur un côté ou sur l'autre d'une question, et si l'honorable député avait discuté le sujet, étant de ce côté-ci de la Chambre, il aurait fait un bien meilleur discours que celui qu'il vient de prononcer.

Je ne veux pas suivre l'honorable député dans toutes les parties de son discours. Je veux seulement faire connaître mon opinion sur ce contrat, au simple point de vue des affaires. L'honorable député est en faveur de la route d'Edmonton, moi aussi.

Plusieurs VOIX : Ecoutez !

M. EDWARDS : Je serais très heureux, si les circonstances le permettaient, de voir construire un chemin de fer allant au Klondike, à travers nos districts agricoles, ce qui aurait pour résultat de retenir dans le pays un grand nombre de gens qui se trouveront peut-être désappointés dans la recherche de l'or. J'en serais très content, mais les circonstances sont-elles de nature à favoriser ce projet ? Je ne le crois pas, parce que la construction d'un chemin de fer par la route d'Edmonton exigerait trop de temps. L'honorable député condamne le contrat à tous les points de vue. Il n'en veut pas du tout. Il ne veut pas que MM. Mackenzie et Mann construisent le chemin de fer, mais il consentirait à le laisser construire par M. Hamilton Smith sur la même route. C'est là le manque de logique que je trouve dans ses observations. De plus, suivant lui, la construction du chemin par la route de la rivière Stikine et du lac Teslin, par la route la plus rapide, va faire perdre au Canada un commerce excessivement considérable et le donner aux Etats-Unis.

Quelques VOIX : Ecoutez !

M. EDWARDS : A mon avis, les hommes d'affaires du pays ne diront pas "écoutez."

Quelques VOIX : Prouvez-le.

M. EDWARDS : La construction du chemin de fer, tel que projeté, va amener au Canada un grand volume de commerce qui sans cela irait aux Etats-Unis, si nous attendions pour construire la route d'Edmonton.

Quelques VOIX : Ecoutez !

M. EDWARDS, Les honorables députés peuvent m'interrompre s'ils le désirent, mais je dirai ce que j'ai à dire. Mon discours ne sera pas long, je n'ai pas l'habitude de parler longuement. L'honorable préopinant a dit que le chemin de fer sera construit dans l'intérêt des gens qui vont nous enlever notre bien ; et il a ajouté qu'il espérait que cette région serait conservée pour la jeunesse du Canada. M. l'Orateur, en ma qualité d'homme d'affaires, j'espère que pas un cultivateur du Canada n'ira au Yukon, mais j'espère que tous les autres habitants s'en iront au Klondike et se mettront à exploiter les mines d'or. Quels sont les avantages que nous allons retirer du Klondike ? Ces avantages sont-ils dans la production de l'or lui-même ? Pas du tout. Les avantages que le Canada attend sont dans le commerce qui va se développer à cause de la production de l'or, et non dans cette production.

Quel est l'historique de l'or ? L'or a-t-il jamais été produit avec bénéfices ? Jusqu'à ce jour, l'or a été exploité avec perte, et ce qui va avoir lieu au Klondike sera-t-il différent de ce qui a existé dans d'autres régions aurifères ? Je l'espère. J'ai l'espoir qu'il y aura un changement et que la production de l'or donnera des bénéfices, mais je ne le crois pas.

Quelques-uns réaliseront des fortunes, mais le plus grand nombre d'hommes employés dans la production de l'or subiront des pertes ; et je serais fort heureux que les gens qui, au dire des honorables députés de la gauche, vont nous dépouiller de nos richesses fussent des gens qui conviennent pour ces travaux, et non des cultivateurs.

A mon avis, la grande question qui s'impose à la population du Canada, est de savoir s'il est utile que des voies de communication soient établies avec

cette région, au moyen de chemins de fer et de steamers. Je crois qu'il faut les établir et le plus tôt possible, dans l'intérêt public, et je suis d'avis que dans les circonstances la meilleure route a été choisie.

L'autre question est de constater si le présent marché est, oui ou non avantageux. Dans mon opinion, il est avantageux, parce que nous sommes sûrs que le chemin sera construit.

Une VOIX : Un tramway.

M. EDWARDS : Un tramway ! Mais il s'agit de savoir si ceux qui sont pour le construire vont en retirer quelque chose.

Quelques VOIX : Ecoutez !

M. EDWARDS : Y a-t-il un seul membre de l'opposition qui voudrait prendre leur place ?

M. MACLEAN : Oui.

M. EDWARDS : Y a-t-il un député de la gauche qui possède un million de piastres et qui voudrait risquer ce million dans cette entreprise ?

Une VOIX : Il y en a un très grand nombre.

M. EDWARDS : Il n'y en a pas un qui voudrait risquer un million de piastres et prendre leur place.

Une VOIX : La prendriez-vous ?

M. EDWARDS : Je n'accepterais pas $2,000,000 en or ni ne voudrais être à leur place.

M. BERGERON : Parlez-nous donc des soumissions.

M. EDWARDS : J'en parlerai un peu plus tard. Je parle en homme d'affaires et comme tel, je ne suis pas craintif, mais il y a des gens qui ont plus d'esprit de spéculation que moi, et qui ont une plus grande confiance dans le résultat des opérations minières.

Je suis d'opinion que le gouvernement fait construire ce chemin pour presque rien, mais j'espère sincèrement que les entrepreneurs en réaliseront des bénéfices. S'ils font beaucoup d'argent, le Canada en souffrira-t-il ? Non, pas du tout. Que deviendra cette immense étendue de terre ? Ne sera-t-elle pas abandonnée aux mineurs ? Chaque particulier qui s'en ira dans cette région, n'aura-t-il pas son claim et ne pourra-t-il pas l'exploiter ? Assurément oui. En supposant qu'on trouve de l'or dans les terres concédées à Mackenzie et Mann et qu'on en trouve en quantité, le Canada retirera le même avantage de son extraction que de celle de l'or des autres mines.

Une VOIX : Non.

M. EDWARDS : Exactement la même. Pour qui la construction de ce chemin sera-t-elle avantageuse, à part des hommes d'affaires du pays ? Pour les mineurs qui partent pour développer cette région. Son étendue est de 175,000 milles carrés, soit 112,000,000 d'acres, et les terrains aurifères contiennent 125,000 milles carrés. Sur cette quantité, une petite part de 3,750,000 acres est donnée pour construire le chemin de fer et pour l'avantage du reste de ce territoire. Je ne pense pas que ce soit un désavantage pour tous ceux qui s'y en vont en qualité de mineurs, ni pour la population du Canada.

Les honorables députés de la gauche sont très excités à propos de ce chemin. Ils parlent, ou prétendent parler en faveur du Canada, mais je crois qu'ils ne font qu'émettre des opinions qui ne sont nullement bien fondées. Ils agissent d'après le principe général qu'il faut faire de l'opposition au gouvernement, et ce n'est pas autre chose.

A en juger par leurs discours, on dirait que c'est la première fois que des terres fédérales sont données pour des fins de construction de chemin de fer. Mais pour prouver le contraire, il ne faut remonter qu'à l'époque de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique quand le trésor fut mis à contribution, tant en argent qu'en terres. Avant et depuis cette époque, des subventions en terres ont été accordées pour construire des chemins de fer. Dans ce grand district d'Ottawa 4,000,000 d'acres de terre ont été données pour la construction d'un chemin de fer, et il n'y a pas de comparaison possible, quant à la valeur entre cette subvention et celle qui est accordée à Mackenzie et Mann. A-t-on entendu alors des cris d'horreur comme nous en entendons aujourd'hui ?

En aucune manière ; et cependant ces 4,000,000 d'acres de terre valent dix fois et peut-être cent fois plus que toute la région du Klondike. Il ne peut exister de comparaison entre le fait de donner des terres dans un district agricole d'une grande richesse, possédant de grandes étendues de forêts et celui de donner des terrains dans un territoire dont la valeur est purement spéculative.

Personne ne sait ce que valent ces terres. Mais nous avons la certitude que le chemin de fer sera construit, outillé et exploité dans l'intérêt du peuple, tandis que les entrepreneurs sont obligés de courir leurs chances relativement aux profits qu'ils peuvent réaliser.

M. SPROULE : Quelle partie du contrat pourvoit à l'exploitation et à l'outillage du chemin ?

M. EDWARDS : Je ne crois pas que l'on ait jamais entendu dire au Canada qu'un chemin de fer ait été accepté par le gouvernement, à moins d'avoir été inspecté et d'être pourvu de toutes les choses nécessaires à son exploitation, et que ce chemin de fer ait été trouvé en état de remplir le service auquel il est destiné. Je suppose que la même ligne de conduite sera suivie dans le cas actuel, et je sais bien que Mackenzie et Mann ne sont pas assez faux pour construire un chemin de fer et de ne pas le pourvoir ensuite de tout le matériel requis pour son exploitation. Si ces 25,000 acres de terre par mille étaient données pour la construction d'un chemin de fer dans une région boisée, on ne trouverait rien à redire à cela, si nous en jugeons par l'histoire de notre passé. Nous savons que dans la province de Québec de vastes étendues de terre ont été données anciennement, et encore ces années dernières, sans que personne se lamentât à ce sujet. La population toute entière du Canada a aujourd'hui les yeux fixés sur le Klondike ; le public croit que c'est dans cette région que se trouvent les richesses du Canada ; mais, M. l'Orateur, elle n'en possède qu'une portion insignifiante. Nos terres agricoles sont notre plus grande richesse, puis viennent au second rang nos terres boisées, et si l'on m'offrait un huitième du bois d'épinette qui

existe dans la province de Québec pour dix régions comme le Klondike, je prendrais la huitième partie de ce bois, et en parlant ainsi, je n'ai pas la moindre intention de diminuer en quoi que ce soit la valeur réelle du Klondike. J'espère sincèrement que tous ceux qui se rendent dans cette région vont y faire fortune, mais il existe une grande différence entre ce que nous voyons et ce que nous ne voyons pas.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. EDWARDS : Quelques députés disent "écoutez, écoutez." Eh bien ! nous connaissons la valeur de nos terrains agricoles et de nos forêts, mais la valeur de ces terrains miniers ne pourra être déterminée que plus tard, quand ils auront été développés.

La première fois que j'ai entendu parler de ce contrat, j'étais loin d'ici. A première vue, il m'a semblé que l'on accordait une subvention considérable pour la construction de ce chemin de fer, mais en étudiant un peu la question par moi-même, sans m'occuper de ce qui avait été dit dans cette Chambre à ce sujet, j'en suis arrivé à la conclusion que ce contrat était dans l'intérêt du peuple et des mineurs qui vont développer cette région. A mon avis, c'est le meilleur contrat qui ait jamais été conclu à ma connaissance entre deux particuliers, et certainement le meilleur qui ait jamais été conclu entre un gouvernement et des particuliers. Je suis donc en faveur de l'adoption de ce bill et je considère que l'amendement qui est devant la Chambre devrait être rejeté.

M. CLANCY : Comme il se fait tard, j'espère que le très honorable premier ministre va consentir à ce que la séance soit levée ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): J'espère que mon honorable ami est prêt à faire son discours que nous sommes désireux d'entendre. Il faut que nous voyons la fin de ce débat, et comme nous lui avons déjà consacré deux ou trois semaines de discussion, nous devrions nous attendre maintenant à en arriver promptement à une fin.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Il y a d'autres amendements.

Le PREMIER MINISTRE : Raison de plus pour continuer, même jusqu'à six heures du matin.

M. CLANCY: Je vous promets, M. l'Orateur, de ne pas retenir la Chambre très longtemps. J'espère que l'on m'excusera, car je crois qu'un membre de cette Chambre a besoin d'être excusé, pour ne consacrer qu'un espace de temps limité sur une question aussi importante et aussi étendue. Je crois que tous les honorables membres de cette Chambre seraient justifiables de protester vigoureusement contre ce bill, qui est certainement le projet le plus extraordinaire qui ait jamais été soumis au parlement canadien. Plusieurs discours ont été faits pour indiquer à l'opposition l'attitude qu'elle devrait prendre en discutant cette question. On nous a dit qu'il s'agissait d'une simple transaction financière, et que par conséquent, c'est avec l'esprit froid d'un homme d'affaires qu'elle devrait être discutée. Je conviens que c'est là le moyen d'aborder une question, et j'ose dire que l'opposition ne s'est pas départie de cette ligne de conduite depuis le commencement de ce débat.

Si certains députés de la gauche ont été forcés de se servir d'un langage, qui, dans d'autres circonstances, semblerait quelque peu violent, ils n'ont cependant jamais eu recours à la raillerie, ils ont toujours discuté la question honnêtement et n'ont jamais porté d'attaque qui ne fût pas justifiée par les faits. Nous avons entendu, il y a un instant, le discours d'un homme d'affaires sur cette question. Nous recevons toujours avec beaucoup de respect une opinion émise par l'honorable député de Russell (M. Edwards).

Sir CHARLES TUPPER : Quand il s'agit du bois.

M. CLANCY : Oui, quand il s'agit du bois. Il a été un des commerçants les plus heureux de cette province. Si nous avions été obligés de juger ce contrat avant d'entendre le discours de l'honorable député, nous aurions pu nous demander avec étonnement comment il se faisait qu'il en était arrivé à la position assez enviable qu'il occupe actuellement comme homme d'affaires. Il a déclaré positivement qu'il était en faveur du contrat, parce que les entrepreneurs avaient fait un marché désavantageux. De tous les arguments qui ont été présentés en faveur du contrat, celui là est certainement le plus extraordinaire. J'aurais été curieux de savoir si MM. Mackenzie et Mann étaient dans la galerie. S'ils étaient présents à la discussion je voudrais bien savoir ce qu'ils pensent de la conduite des honorables membres de la droite qui se lèvent les uns après les autres et déclarent que pour les entrepreneurs ce contrat est une bien mauvaise affaire. Nous n'avons pas besoin d'autre chose que cela et une déclaration de cette nature devrait être connue de tout le pays ; les honorables membres de la droite qui ont signé un contrat accordant quatre millions d'acres de terres pour la construction d'un chemin de fer au Yukon n'ont trouvé qu'un seul moyen de défense et il consiste à dire que les entrepreneurs ont agi à la légère en acceptant ce contrat. L'honorable député (M. Edwards) a déclaré qu'il croyait le prix trop élevé et cela jusqu'à quelle date ? Jusqu'à ce qu'il fut convaincu que ces terrains ne valaient rien. Il demande : dans ce cas comment pourrons-nous en retirer quelques profits ? et il répond : simplement par le trafic qui en résultera. Je lui demande s'il est probable qu'il va en résulter un certain trafic si ce marché est mauvais et si la terre ne vaut rien ? Comment va-t-il pouvoir reconcilier ces deux déclarations ? Si nous obtenons les résultats qu'il espère, alors, les entrepreneurs ne courront aucun risque. C'est parce que nous sommes convaincus que cette région vaut quelque chose que nous croyons que les entrepreneurs ont fait une excellente affaire.

L'honorable député de New-Westminster (M. Morrison), a aussi parlé dans le même sens, et qu'a-t-il dit ? Il a prétendu que l'on ne devait pas ajouter foi en quoi que ce soit aux remarques faites par M. Ogilvie relativement à cette région. Il a ajouté qu'il prenait la responsabilité de ses paroles. J'ignore s'il a été poussé par quelqu'un à parler ainsi. Mais je demande aux honorables membres de la droite qui ont fait distribuer ces rapports, non seulement dans tout le Canada, mais dans tous les pays de l'univers, afin d'encourager l'immigration vers cette région. Je leur demande, comment il se fait qu'ils ont l'audace de venir déclarer dans cette Chambre que l'on ne doit pas ajouter une trop

grande foi à ces rapports. L'honorable député de New-Westminster explique son attitude a cet égard en disant que tous ces renseignements ne sont que des ouï-dire rapportés par M. Ogilvie, et que par conséquent il ne faut pas avoir une trop grande confiance en son rapport. Les honorables membres de la droite vont-ils parler d'une façon pour induire les membres de cette Chambre à appuyer ce bill, et d'une autre façon pour encourager les gens à se rendre dans cette région ? Vont-ils publier ces rapports pour montrer que ce pays offre certains avantages, et dire dans cette Chambre que cette région est dépourvue d'or, que l'on ne doit pas avoir confiance dans ces rapports et que les honorables membres de cette Chambre ne doivent pas s'en occuper. Je demande à la population instruite de ce pays ce qu'elle peut penser des déclarations de la nature celles qui sont faites par les honorables membres de de la droite. Je demande aux partisans du gouvernement qui se sont empressés de mettre ce moyen en œuvre, ce que le public doit penser d'eux, lorsqu'il le voit discréditer ainsi leur propre ingénieur et autres employés qui peuvent avoir parlé en bien de cette région, espérant par ce moyen améliorer leur position. Il me semble que c'est là l'attitude la plus extraordinaire que j'aie jamais vu prendre à un gouvernement.

Avant d'entrer dans le mérite de la question, je veux dire un mot du ministre des Travaux publics (M. Tarte). Cet honorable ministre a fait ce qu'il voulait que la Chambre considère comme un discours patriotique. Il a fait allusion au chemin de fer Canadien du Pacifique et à la conduite du grand chef de cette époque, sir John Macdonald, il a aussi parlé du discours prononcé à cette occasion par le chef actuel de l'opposition (sir Charles Tupper), qui indiquait alors aux honorables députés qui siègent aujourd'hui du côté du gouvernement, la conduite qu'ils devaient tenir à l'égard de cette grande entreprise. L'honorable ministre (M. Tarte) ne s'est pas aperçu qu'il était en frais d'administrer une sévère réprimande à ses propres amis. Quelle était leur conduite à cette époque ? Ils s'efforçaient de discréditer cette grande entreprise. Pourtant, ce projet ne pouvait être comparé sous aucun rapport au projet actuel. Mais l'honorable ministre des Travaux publics semblait avoir oublié que ses opinions politiques n'étaient pas les mêmes à cette époque qu'elles sont aujourd'hui.

Il avait oublié qu'il appartient à un parti dont sir John-A. Macdonald a dit qu'il devait toujours rester dans l'opposition, parce que ceux qui en faisaient partie n'étaient pas à la hauteur de la tâche qui leur incombait. Ces paroles de sir John Macdonald sont aussi vraies aujourd'hui qu'elles l'étaient à cette époque, et nous en avons la preuve dans la faiblesse qu'ils ont montrée dans la défense du projet qui est actuellement soumis à la Chambre. Mais il a de plus fait l'étrange déclaration que ce bill serait adopté malgré l'opposition que l'on pourrait lui faire. Or, je voudrais savoir si les honorables membres de cette Chambre ont fait l'abandon de leurs droits en cette qualité. Je voudrais savoir si nous en sommes rendus dans ce parlement à une période où les honorables ministres peuvent se lever dans cette Chambre et déclarer que n'importe quel bill sera adopté, coûte que coûte ; si nous en sommes rendus là, nous ferions tout aussi bien de proroger et de retourner dans nos foyers, en laissant au gouvernement le soin d'administrer les affaires publiques, sans le se-

cours du parlement. Le plus fort argument avancé en faveur de ce projet, c'est qu'il y avait urgence, et qu'il était important de construire ce chemin aussi rapidement que possible, afin de posséder des moyens de transport pour pénétrer dans cette région. On serait porté à croire, en présence de l'empressement que l'on semble apporter à la construction du chemin de fer, que les choses ne presseraient pas plus s'il s'agissait d'envoyer une expédition militaire dans cette partie du pays. Mais les besoins ne sont pas aussi pressants et aussi absolus que cela.

Il n'y a rien dans l'état de choses qui règne dans cette partie du pays de nature à empêcher le gouvernement de prendre tout le temps nécessaire pour étudier le projet qu'ils demandent actuellement à la Chambre d'adopter. Il n'y a pas un homme intelligent dans cette Chambre qui ne dira pas que le gouvernement serait justifiable de prendre un mois, deux mois, six mois et même un an, si la chose est nécessaire, plutôt que de conclure une transaction de la nature de celle que l'on nous demande d'adopter. S'il n'y avait pas un centin dans le trésor, si le Canada était en faillite, et n'avait pas d'autre chose à offrir que des terres, alors on pourrait prétendre que nous avons été forcés par les circonstances de donner ces terres, car nous n'avions pas autre choses à donner. La plus forte condamnation de cette transaction se trouve dans le fait que les honorables membres du gouvernement ont déclaré qu'ils ignoraient entièrement la nature du contrat qu'ils signaient. Or le pays exige de ces honorables ministres, quelle que soit l'urgence de l'affaire, qu'ils sachent à quoi s'en tenir avant de se lancer dans un projet aussi considérable. La construction de ce chemin de fer n'est que le commencement d'un système de transport plus considérable à être construit dans cette région, si elle répond aux espérances que nous avons fondées sur elle. La construction de ce chemin de fer n'est pas destinée à répondre seulement aux besoins du moment ou aux exigences d'une seule année, mais elle doit avoir une signification plus étendue et plus complète. A entendre parler certains honorables membres de cette Chambre, on serait porté à croire que ce chemin n'est que temporaire et fait dans le but de répondre à des besoins qui n'existeront pas bien longtemps.

Le premier ministre nous a dit que ce chemin ne serait probablement exploité que durant une année. Mais lorsque plus tard ils s'aperçurent que nous étions menacés de complications désagréables avec les Etats-Unis, relativement aux droits d'entreposages et autres privilèges, ces honorables députés ont découvert tout à coup qu'il leur fallait agrandir le projet primitif, et qu'ils ne faisaient pas bien de s'en tenir à la déclaration du premier ministre qui prétendait que ce chemin n'était destiné qu'à répondre à des besoins temporaires. Je répète qu'il n'existe pas de besoins assez pressants dans cette région à l'heure actuelle pour justifier la conduite suivie par le gouvernement. L'une des raisons apportées en faveur de ce projet avait trait aux approvisionnements. J'ai écouté attentivement mon honorable ami le député de Russell (M. Edwards) et j'avais espéré qu'en sa qualité d'homme d'affaires, il réussirait à trouver quelques excuses à ce contrat. On a dit et répété de ce côté-ci de la chambre que quant à la question des approvisionnements, il n'en existait pas un besoin immédiat dans cette partie du pays. Les personnes

qui ont pénétré dans cette région sont pourvues de toutes les choses nécessaires, et il serait impossible à un homme de lutter avantageusement avec toutes les difficultés que l'on est inévitablement exposé à rencontrer dans un nouveau territoire comme celui-là, s'il n'était pas abondamment pourvu de toutes les choses nécessaires à la subsistance et à l'habillement, ainsi que de toutes celles qui sont requises dans de pareilles circonstances. Dans ce cas, pourquoi toute cette hâte relativement au contrat ? Pourquoi cet empressement injustifiable pour répondre à un besoin qui n'existe pas encore ? Quelle nécessité y a-t-il à tant se hâter pour faire adopter ce contrat ? Le gouvernement a-t-il l'intention d'envoyer une expédition de secours dans cette région ?

L'honorable ministre de l'Intérieur s'est rendu jusque dans cette partie du pays, il a vu la terre promise sans y entrer. Je n'ai pas entendu le discours qu'a prononcé l'honorable ministre, mais je l'ai lu attentivement, parce que l'on m'avait dit qu'il avait fait un fort plaidoyer en faveur du bill, et répondu victorieusement à toutes les attaques faites par les honorables membres de la gauche. J'ai parcouru en vain ce discours sans pouvoir y trouver la réfutation d'un seul argument apporté par les honorables membres de la gauche. Il a édifié des arguments qu'il s'est plu ensuite à détruire. Il se pose des questions auxquelles il répond à sa guise. L'honorable ministre n'a pas tenté de répondre à la critique complète que nous avons fait du bill. Le plus fort argument qui ait été apporté contre ce contrat, c'est que le gouvernement n'était pas en face de besoins assez pressants pour le forcer à conclure ce marché. Ils n'ont pas été pris par surprise, par suite de circonstances qui se sont présentées, ou parce qu'une rébellion avait éclatée dans cette région. Il n'existait pas de raisons pour conclure ce contrat aussi à la hâte.

Le ministre de l'Intérieur a semblé craindre beaucoup que l'autorité du gouvernement ne fut pas respectée dans le Yukon. Je voudrais bien connaître les renseignements qu'il a eus et qui sont de nature à lui faire craindre semblable chose. C'est là une question qui ne s'est pas encore présentée dans cette région. Je puis l'assurer que si ce contrat reçoit l'assentiment de la Chambre et si ce bill devient loi, il jette les premiers germes d'une rébellion dans cette partie du pays. Un moyen plus économique d'éviter une rébellion est d'établir des lois plus équitables et plus raisonnables pour l'administration des hommes qui devront se rendre dans cette région. L'autorité ne sera en danger d'être renversée dans le Yukon que lorsque les mineurs s'apercevront qu'ils sont traités injustement et qu'ils endurent des souffrances que l'on pourrait leur éviter. Les difficultés ne pourront être causées que par les hommes venant de pays étrangers, par ces gens qui n'ont jamais respecté d'autre autorité que leur propre volonté dans tous les pays miniers de l'univers. S'il y a rébellion, dans cette région, l'honorable ministre lui-même l'aura provoquée, en assujétissant ces hommes à des lois destinées à les irriter, et dans de semblables circonstances on ne peut raisonnablement s'attendre à un autre résultat.

Je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre en discutant quelque peu longuement les clauses de ce contrat. Elles ont été discutées à fond par les honorables membres de la gauche, et je regrette qu'aucune réponse n'ait été faite aux objections sérieuses qui ont été portées contre le contrat. Le plus ancien député de Halifax (M. Borden) et l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) ont offert les plus forts arguments possibles contre ce contrat. On a prétendu qu'il avait été rédigé sans soin, et il n'est pas nécessaire d'être avocat pour en arriver à la conclusion que sa rédaction a été négligée intentionnellement ou qu'il a été préparé par l'avocat des entrepreneurs ; et il n'est pas nécessaire de le lire entre les lignes pour s'apercevoir qu'il est rédigé entièrement dans l'intérêt des entrepreneurs et contre les intérêts du peuple. Pas un seul des honorables membres de la droite n'a tenté de contredire ces accusations. Vous avez entendu hier soir l'honorable Solliciteur général. Les honorables membres de cette Chambre attendaient avec anxiété la réponse qu'il allait faire à ces accusations. Il a discuté la question assez longuement, mais il n'a pas tenté de réfuter les arguments offerts par les deux honorables députés auxquels j'ai fait allusion. Les honorables députés de la droite trouvent qu'il est bien plus facile de ne pas s'occuper de ces arguments que d'entreprendre d'y répondre, mais n'importe qui peut s'apercevoir que ces défauts du contrat sont suffisants pour le faire rejeter par la Chambre, quand bien même il n'y aurait pas d'autres raisons. Ils déclarent qu'ils n'ont pas pu trouver d'autres entrepreneurs que Mackenzie et Mann disposés à accepter ce contrat. Cette déclaration est puérile, elle place le gouvernement dans une position peu enviable et tend à démontrer toute sa faiblesse. Peut-on croire le gouvernement lorsqu'il déclare qu'il n'y avait que ces deux hommes en état d'entreprendre cet ouvrage ?

Si cette chose est vraie, qui en est responsable ? Sont-ce des événements indépendants des honorables membres de la droite, ou des choses sur lesquelles ils ne peuvent exercer aucun contrôle? La vérité, c'est que le gouvernement a fixé une limite mettant les entrepreneurs dans l'impossibilité de remplir un pareil contrat. Lorsque les honorables ministres ont déclaré au dernier moment, comme l'a fait le ministre de l'Intérieur, que le gouvernement n'avait eu que dix ou douze jours pour étudier le contrat, qu'il a reçu le rapport de l'ingénieur le 13 décembre et accordé le contrat le 25 janvier, je me demande quelles influences on a pu mettre en jeu pour forcer l'honorable ministre à accorder le contrat ce jour-là, au lieu du 25 février, alors qu'il aurait pu obtenir des offres d'autres personnes. Le pays va en arriver à la conclusion que l'honorable ministre a fixé ce temps limité, non pas parce qu'il y avait urgence, mais pour atteindre les fins qui sont apparentes à la face même du contrat —je n'accuserai pas les honorables membres du gouvernement de corruption, mais le contrat contient des marques évidentes de mauvaise foi. M. Kersey n'obtint qu'un seul jour pour faire une proposition, il fut obligé de déclarer que ce délai qu'on lui accordait était trop court, et il dut retirer toutes les propositions qu'il avait faites auparavant. Qui est-ce qui empêchait l'honorable ministre de prolonger les délais ? Je demande au ministre de me dire maintenant qu'elle était la raison pressante qui l'a forcé à signer le contrat le 25 janvier. J'espère que l'honorable ministre va me faire l'honneur de répondre à ma question.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : L'honorable député voudrait-il répéter la question ?

M. CLANCY : Je vais répéter la question avec plaisir, et je regrette que l'honorable ministre porte si peu d'intérêt aux affaires du pays et qu'il me force à répéter une question qui a été posée si souvent dans cette Chambre. Je demande à l'honorable ministre de nous dire quelle est la raison qui l'a porté à signer ce contrat le 25 janvier, au lieu d'attendre un délai raisonnable, quelques jours, sinon un mois, pour obtenir d'autres offres ou propositions pour la construction de ce chemin de fer.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : La question de l'honorable député ne fait guère honneur à son intelligence. Nous accordons le contrat dans le but de faire construire le chemin.

M. CLANCY : La réponse de l'honorable ministre ne fait guère honneur à son intelligence, et les honorables membres de la droite ne se feront guère honneur à eux-mêmes s'ils se contentent de cette déclaration. Il prétend que le but de ce contrat était de faire construire le chemin de fer. Cette réponse est la plus extraordinaire que j'aie jamais entendue, et elle n'est pas de nature à parler en faveur des honorables membres de la droite, s'ils ne sont pas en état d'en donner une plus satisfaisante. Que cette réponse de l'honorable ministre soit connue de tout le pays, et nous sommes disposés à en appeler au peuple sur ce point, si les honorables membres de la droite n'ont pas une meilleure réponse que celle-là à donner. Un enfant dans la rue pourrait donner une meilleure réponse que celle-là, et s'il refusait de le faire, il mériterait d'être châtié. Mais après tout, cela ne fait-il pas partie du projet ? Cette réponse est aussi bonne que toutes celles que les honorables membres de la droite ont l'habitude de donner, et que celles que nous avons l'habitude de nous attendre d'obtenir.

Cela sert les projets des honorables membres du gouvernement de ne pas donner les raisons qui les ont portés à conclure ce marché, et l'honorable ministre a déclaré, après avoir eu tout le temps nécessaire pour y songer, que ce contrat avait été accordée si soudainement, afin d'assurer la construction du chemin de fer. Le pays demandera une meilleure réponse que celle-là à l'honorable ministre, et quoi qu'il puisse faire auprès de ses partisans, quel que soit l'effet des menaces de l'honorable ministre des Travaux publics, sur ces derniers, je dis que le peuple de ce pays n'envisagera pas les choses de cette façon lorsqu'il aura l'occasion d'exprimer son opinion au bureau du scrutin. Je prétends que le délai fixé par le gouvernement pour recevoir des soumissions était trop court et qu'il est impossible qu'en agissant ainsi le gouvernement ait sauvegardé l'intérêt public.

Si le gouvernement possédait tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de commencer une opération de cette nature, il y aurait quelque excuse à la hâte qu'il a apportée à conclure le contrat, mais aujourd'hui nous voyons — spectacle extraordinaire que nous voyons pour la première fois, je crois, dans l'histoire constitutionnelle du Canada aujourd'hui, dis-je, nous voyons des membres du cabinet venir devant les représentants du peuple et leur dire que la raison qui les a poussés à hâter la conclusion du contrat était qu'ils n'en connaissaient rien du tout. De fait, un ministre nous a dit que le contrat était parfait, parce que les deux parties contractantes n'en connaissaient rien du tout.

Si c'est là le principe qui doit nous guider dans l'administration des affaires publiques au Canada, alors, que le gouvernement assume la responsabilité de dire au peuple que c'est là sa politique, et les députés de ce côté-ci de la chambre seront très contents de laisser les honorables ministres entre les mains des électeurs.

Les ministres nous disent qu'ils ne connaissaient rien au sujet de ce contrat. Or, avant de signer ce contrat, ils auraient dû attendre jusqu'à ce qu'ils connussent quelque chose ; ils auraient dû attendre jusqu'à ce qu'il leur fût possible de voir si, oui ou non, ils se lançaient dans une entreprise convenable.

Si cette urgence existait, je ne serais pas porté, pour ma part, à censurer le gouvernement, quand bien même, avant d'avoir la sanction du parlement, il aurait eu des fonds pour obtenir tous les renseignements concernant ce territoire qu'il livrait. Le gouvernement ne savait rien au sujet de ce contrat, de sorte que les entrepreneurs ont pu faire leurs conditions avec lui. Ces entrepreneurs ne sont pas les grands naïfs que le croit l'honorable député de Russell (M. Edwards), et lorsque les ministres leur ont dit qu'ils ne connaissaient rien du tout au sujet de l'affaire, ces hommes ont été assez sages pour insister sur leurs conditions. S'il y a eu plus ou moin de marchandage, le gouvernement a dû agir en aveugle. Qu'il est absurde pour ces membres du cabinet de nous dire qu'ils ne connaissaient rien du tout au sujet de cette affaire, et, l'instant d'après, de venir nous dire qu'ils ont essayé de faire réduire le prix que demandaient d'abord les entrepreneurs ! Comment savaient-ils si dix millions d'acres ou trois millions d'acres étaient une concession suffisante, puisque, ainsi qu'ils le disent, ils ne connaissaient rien du tout au sujet du contrat ?

Et puis, les honorables membres de la droite nous disent que les entrepreneurs courent tous les risques et que le gouvernement, ou plutôt le peuple, car c'est le peuple qui aura à souffrir enfin de compte—n'en court aucun. Mais les entrepreneurs ne courent-ils aucun risque ? Les honorables membres de la droite, nous disent que, cette année, de cinquante à deux cent cinquante mille personnes se porteront dans ce pays, et que, pour cela, ce chemin de fer était d'une nécessité urgente. Or, même par cet énoncé, nous pouvons voir que, soit que les chercheurs d'or reviennent désappointés de cette contrée, soit que le contraire arrive, la population devra y aller et en revenir, et la compagnie du chemin de fer aura tous les avantages. Chaque homme qui va là doit payer au chemin de fer un certain prix pour s'y rendre, et un certain prix pour en revenir, et ainsi, les entrepreneurs seront indemnisés du plein montant de leurs dépenses par les recettes que leur apportera le trafic qui se fera sur ce chemin, quand bien même ils ne retireraient aucun bénéfice de la concession de terres. Pour être conséquents, les honorables membres de la droite doivent admettre que, si l'urgence du chemin était due à la grande affluence qui se portait dans le pays, alors, ces nombreux voyageurs et le transport des approvisionnements nécessaires à ces gens sont une parfaite garantie que les entrepreneurs seront remboursés de leurs dépenses.

Un autre point de cette question est de quelque importance. Le gouvernement du Canada devra pourvoir au maintien de la loi et de l'ordre dans

cette contrée, et au nouvel état de choses qui existerait là-bas. Nous ne saurions nous attendre à recueillir des bénéfices directs de l'exploitation des mines d'or dans ce territoire, mais nous pouvons naturellement nous attendre à recueillir des bénéfices indirects, et il nous faudra payer toutes les dépenses se rattachant à ces choses. J'ose prédire que, lorsque le budget sera soumis, nous verrons des sommes considérables affectées au gouvernement de cette contrée. Après tout, ne courons-nous pas tous les risques, nous qui sommes le peuple du Canada, et n'est-il pas avéré que les entrepreneurs n'en courent aucun? Je crois qu'il y aura des bénéfices indirects considérables ; et je suis prêt à voter toute somme raisonnable pour établir des moyens de communication convenables avec cette région. Mais je ne suis pas disposé à voter en faveur d'un projet déraisonnable, qui a été mal examiné, qui n'a pas été pesé avec soin. Le très honorable premier ministre lui-même a été obligé de déclarer ici, il n'y a qu'une couple de jours, que si les Etats-Unis menaçaient de nous susciter des embarras, il serait prêt, non pas dans l'avenir, mais immédiatement, à demander à ce parlement une subvention dans le but de construire un prolongement de ce chemin de fer qui en ferait une route absolument canadienne. Qu'est-ce que la population de ce pays attend d'un gouvernement, chargé de l'administration des affaires de ce pays, à un moment critique comme celui-ci? Je prétends qu'aucun gouvernement ne peut négliger tout à fait de s'occuper de l'état de choses qui s'est produit depuis quelques jours. Nous ne devrions pas avoir de politique mesquine dans un pareil moment. Le gouvernement est tenu de nous présenter un projet qui ne nous mette pas un seul instant au pouvoir d'une nation qui nous a été hostile. Que nous a dit l'honorable ministre? " C'est un cas de la plus grande urgence ; il nous a fallu conclure ce contrat sans prendre le temps de l'examiner ; le cas était tellement urgent, qu'il fallait que le chemin de fer fût construit immédiatement." Je le demande à l'honorable ministre : qu'adviendrait-il de ce grand projet si le chemin de fer était interrompu pendant une heure—s'il était lié par des règlements hostiles du gouvernement des Etats-Unis, comme ceux dont nous sommes aujourd'hui menacés? Nous ne saurions fermer les yeux sur l'état de choses qui existe, et il appartient à ce parlement et à la population de ce pays de réfléchir à la situation. S'il doit y avoir des difficultés dans l'avenir, préparons-nous aujourd'hui à les surmonter. Il est parfaitement oiseux pour tout membre de cette Chambre de dire que les membres de l'opposition ont reculé au premier cri de l'aigle des Etats-Unis. Il n'est pas digne de ces honorables députés d'apporter semblable argument. Nous n'avons pas reculé, et prendre une pareille attitude serait agir sottement et lâchement pour tout membre de la Chambre, à quelque parti qu'il appartienne.

Nous avons donné un avertissement à ces messieurs, et nous espérions qu'ils prendraient l'avertissement pour eux-mêmes. Il semble que le très honorable premier ministre ne l'a pas pris pour lui, mais qu'il agit d'après les principes qui l'ont probablement guidé toute sa vie, depuis le jour où il est devenu responsable, c'est-à-dire qu'il n'a jamais pris de précautions pour l'avenir. L'honorable ministre s'attend à ce que cette Chambre accepte une proposition portant que nous devons voter en faveur d'un chemin de fer qui n'est qu'une demi-mesure ; et quand cela sera terminé, nous devrons aller plus loin. Je lui demande où il va prendre les fonds pour construire les autres. Il a fait tout ce qu'il était possible de faire pour 150 milles. S'il désire construire un prolongement de ce chemin, il devra pour cela imposer des taxes au peuple. Il construit la plus petite portion du chemin de fer au moyen de la plus grande partie des capitaux que nous destinons à la construction des chemins de fer. Lorsqu'il aura virtuellement donné tous les terrains aurifères du pays pour la construction d'un tronçon de chemin de fer dont l'exploitation peut être arrêtée en un seul jour par les actes hostiles de nos voisins, et que nous serons obligés d'entreprendre l'exécution de travaux plus considérables et plus en sûreté, où prendrons-nous les moyens d'exécuter ces travaux? J'ai attendu des explications à ce sujet de la part de quelque honorable ministre, et, jusqu'à présent, je n'ai pas entendu un seul mot de nature à résoudre la question. On pourra demander au parlement de voter des fonds ; mais je prétends que le parlement, n'ayant plus de terres destinées à ces fins, ne sera pas justifiable, dans les circonstances, de voter un seul dollar pour la construction d'un chemin de fer à Port-Simpson ou ailleurs. Le gouvernement demande de céder une étendue de terrains aurifères qui permettrait de construire une douzaine de chemins de fer de ce type.

Je ne désire pas retenir la Chambre pendant longtemps. Tout membre de la gauche perdrait probablement son temps en cherchant, après tout ce qui a été dit, à convaincre l'honorable ministre de l'Intérieur d'une chose quelconque. Il a décidé d'adjuger une entreprise, et il a mis tout autre que Mackenzie et Mann dans l'impossibilité de l'obtenir. Il est aujourd'hui tenu de faire adopter ce contrat, et il a l'assurance de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) qu'il le sera. L'honorable premier ministre n'était pas ici lorsque cet énoncé a été fait, et je me demande s'il l'approuve. L'honorable ministre des Travaux publics nous a dit : " Ce contrat sera adopté ; dites ce que vous voudrez ; apportez les raisons que vous voudrez ; il est possible que le sens commun, le bon jugement et la force soient de votre côté ; cela importe peu, nous allons faire adopter le contrat, parce que nous avons pour nous le plus grand nombre, et nous comptons sur cela, et sur cela seulement.

Or, nous voilà arrivés en ce pays à ce qui me paraît être un état de choses très grave. Nous entreprenons de faire construire un chemin de fer et cela signifie peut-être la construction, dans un avenir rapproché, d'une voie ferrée passant par Edmonton, si nous en jugeons d'après ce qu'a dit le très honorable premier ministre. L'honorable ministre de l'Intérieur a fait entendre que ce n'était là que le commencement de l'exécution d'un grand projet. Puis, s'il y avait des hostilités commerciales entre le Canada et les Etats-Unis, en ce qui se rattache au chemin de fer en question, on nous dit que nous pouvons en avoir un autre à Port-Simpson. Outre la possibilité de ces grandes dépenses qui sautent aux yeux, nous voyons ces messieurs prendre toutes les ressources en perspective pour la construction de ce chemin de fer. Les honorables ministres eux-mêmes disent : " Cette contrée est inutile sans la construction de ce chemin de fer, et nous sommes tenus de lui faire payer la construction de ces voies ferrées." Je

leur demanderai comment ils se proposent de faire payer les autres chemins de fer qu'ils ont l'intention de construire, y compris le chemin de fer partant d'Edmonton et celui dont la tête de ligne sera à Port-Simpson. J'ose dire qu'ils ne peuvent pas répondre à cela.

Nous sommes arrivés à une phase où le gouvernement peut revenir sur ses pas. Quelle défense a-t-il faite de ce projet ? Un des moyens de défense a été que le chef de la gauche a déclaré qu'il le favorisait. Mais en cette circonstance, l'honorable député croyait que le cabinet avait un projet examiné à fond, qu'il faisait une entreprise justifiable. Plus tard, il a eu le déplaisir de constater, comme nous l'avons constaté nous-mêmes, qu'il avait été trompé. Le langage des honorables membres de la droite a porté toute la population du pays à croire que ce projet était justifiable, et nous désirions tous avoir le plus tôt possible un chemin de fer dans cette région. Presque tous les membres de la droite qui ont pris la parole pour appuyer cette législation ont cité l'entretien pendant lequel le chef de la gauche a déclaré qu'il était favorable à la construction d'un chemin de fer dans cette partie du pays, et il est assez étrange de voir ces honorables messieurs venir demander un certificat au chef de la gauche, après lui avoir prodigué des insultes pendant des années.

J'espère que le très honorable premier ministre jugera à propos de revenir sur ses pas. Il faut qu'un homme ait un peu de courage, même dans la vie privée, pour admettre qu'il a eu tort, mais il vaut toujours mieux admettre un tort que de le défendre. Il est donné au très honorable premier ministre d'adopter une bonne méthode. Hier même, il a déclaré qu'il se présenterait peut-être un état de choses qui changerait absolument le projet ; je lui demande donc de le retirer et de le remplacer par un autre projet qui pourra être défendu. Il est oiseux de discuter les droits que nous possédons en vertu des traités, lorsque l'on ne tient pas compte de ces mêmes droits. Il ne s'agit pas aujourd'hui de discuter quels sont les droits que nous possédons en vertu des traités, mais de prévoir un état de choses qui peut se produire à tout instant. Le gouvernement a maintenant l'occasion de retirer son bill, et je demande au très honorable premier ministre de faire une chose qui sera en contradiction avec ses actes passés, de retirer ce bill et d'en présenter un autre qui méritera notre approbation.

M. FOSTER : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance levée à minuit et 35 minutes.

M. CLANCY.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 10 mars 1898.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 63) concernant la Compagnie du chemin de fer de Victoria, Vancouver et de l'Est.—(M. McInnes.)

AMENDEMENT À LA LOI CRIMINELLE.

M. DAVIN : Je présente le bill (n° 64) modifiant de nouveau la loi criminelle de 1892. Les articles 736, 738, 739, 740 et 741 du code criminel rendent le lieutenant-gouverneur d'une province responsable de la disposition du criminel, ou des personnes accusées qui sont innocentes. Je crois que c'est une erreur qui s'est glissée dans la rédaction, et que ce n'est pas là l'intention du parlement. En conséquence, je propose de substituer aux mots " lieutenant-gouverneur " les mots " Gouverneur général ", et de remettre la loi criminelle sous ce rapport ce qu'elle était primitivement.

L'article suivant stipule l'abrogation de l'article de la loi criminelle—je crois que c'est l'article 748—qui permet au ministre de la Justice d'accorder un nouveau procès. Je n'ai jamais entendu de jurisconsulte de quelque réputation qui ne crut pas que c'était une erreur d'insérer cet article dans la loi criminelle, et, en conséquence, je propose qu'il soit abrogé.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

POLICE À CHEVAL ET ROUTE D'EDMONTON AU KLONDIKE.

M. DAVIS :

Un détachement de la police à cheval du Nord-Ouest a-t-il été envoyé par le gouvernement au Yukon par la route d'Edmonton ? Quand le détachement est-il parti ? Est-il arrivé à Dawson-City ? Si non, quand espère-t-on qu'il y arrivera ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Un détachement de police, composé d'un officier et de cinq hommes a quitté Edmonton par la route de terre le 4 septembre dernier. Aux dernières nouvelles, ils étaient quelques milles à l'ouest de Saint-Jean, sur la rivière la Paix. Nous espérons qu'ils atteindront le Yukon le mois prochain.

BESTIAUX DU GOUVERNEMENT—AGENCE DE BATTLEFORD.

M. DAVIS :

Combien de bestiaux appartenant au gouvernement sont morts sur les réserves formant partie de l'agence de Battleford pendant l'hiver de 1895-96 ? Pourquoi sont-ils morts ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Le nombre de bestiaux du gouvernement morts sur les différentes réserves est comme suit : Réserve Stony, 7 ; réserve du Faisan-Rouge (*Red Pheasant's Reserve*), 6 ; réserve Sweet Grass, 4 ; réserve de

Moosomin, 4. réserve de Thunderchild, 6; réserve de Little-Pine, 6; réserve de Poundmaker, 7. Le département ne saurait dire avec certitude la cause de la mort de ces bestiaux, mais l'on croit qu'elle est due à ce que l'agent n'a pas fait donner assez de fourrage à ces bestiaux.

ÉCOLE INDUSTRIELLE DE BATTLEFORD.

M. DAVIS:

1. Combien en a-t-il coûté pour maintenir l'école industrielle de Battleford, territoires du Nord-Ouest, pendant le dernier exercice? 2. Combien l'école compte-t-elle d'élèves? 3. Quel est le coût par tête et par année?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Les réponses aux interpellations de l'honorable députés sont les suivantes: 1. Le coût de l'entretien de l'école industrielle de Battleford pour le dernier exercice a été de $16,472.37. 2. Le rapport du trimestre de décembre dernier porte le nombre d'élèves à 107. 3. Le coût par tête par année est de $161.49.

DESTITUTION DU DIRECTEUR DE LA POSTE DE KILDARE.

M. DUGAS:

1. Quel est actuellement le directeur de la poste de Saint-Ambroise-de-Kildare, comté de Joliette? 2. Quand a-t-il été nommé? 3. Quel était son prédécesseur? 4. Pourquoi et quand a-t-il été destitué? 5. A la demande de qui? 6. Des plaintes ont-elles été faites par écrit, ont-elles été portées contre le ci-devant directeur de la poste au gouvernement ou au département des Postes? 7. Quelle est la nature de ces plaintes et qui les a portées? 8. A-t-on accordé une enquête au ci-devant directeur de la poste avant de le destituer? Dans l'affirmative, par qui a-t-elle été faite?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): Voici les réponses aux interpellations de l'honorable député:—1. Il n'y a pas de bureau de poste appelé Saint-Ambroise-de-Kildare. Si le bureau de poste de Kildare, dans le comté de Joliette, est le bureau de poste mentionné, le directeur actuel de ce bureau est J.-A. Riberdy, M.D. 2. Il a été nommé le 10 novembre 1897. 3. Son prédécesseur était Olivier Vigneault. 4. et 5. Il a été destitué le 19 juin 1897, pour avoir pris une part agressive aux élections générales de juin 1896, à la demande de M. Charles Bazinet, M.P. 6. Les accusations portées contre l'ancien directeur de la poste l'ont été par écrit. 7. Les réponses déjà données s'appliquent ici. 8. Une enquête n'a pas été jugée nécessaire, vu ce que comportaient les accusations portées par M. Bazinet.

SERVICE POSTAL À L'EST DE TRURO, N.-E

M. McDOUGALL:

1. Quelles voies ferrées font le service postal entre Ottawa et les points situés à l'est de Truro, N.-E., et quelle est la distance par cette route entre Ottawa et Truro? 2. Quelles voies ferrées font le service postal entre les points situés à l'est de Truro et Ottawa, et quelle est la distance par cette route?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): Les réponses aux interpellations de l'honorable député sont les suivantes:—1. Par le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer Intercolonial, distance, 814 milles. Par les chemins de fer Intercolonial, Grand Tronc et Canadien du pacifique, distance, 905 milles.

SERVICE POSTAL AUX ILES DE LA MADELEINE.

M. LEMIEUX (par M. CHOQUETTE):

1. La demande d'un subside a-t-elle été faite au département des Postes pour un service postal entre les îles de la Madeleine et la terre ferme, durant la saison d'hiver? 2. Cette demande a-t-elle été accordée? 3. Par qui cette demande a-t-elle été faite? 4. Pourquoi ce service postal d'hiver n'a-t-il pas eu lieu?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): En réponse à l'honorable député, je dirai que cette question concerne le département du Commerce, tout comme le département des Postes. Répondant pour le département des Postes, je dirai que l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) a demandé l'établissement d'un service postal entre la terre ferme et les îles de la Madeleine. Le département des Postes a examiné la question et constaté qu'elle était de la juridiction du département du Commerce. En conséquence, les ministres du Commerce, de la Marine et des Pêcheries et des Postes ont eu une conférence, et après avoir examiné attentivement la question, ils en sont arrivés à la conclusion que les dangers du voyage et les dépenses étaient tels qu'il n'était pas possible d'accorder la demande de l'honorable député. Les fonctionnaires du département de la Marine et des Pêcheries ont dit qu'à leur avis ce service n'était pas sûr.

TRADUCTION DU RAPPORT DE M. OGILVIE ET DES DÉBATS.

M. CASGRAIN: Avant que l'on passe à l'ordre du jour, je signalerai à l'attention du premier ministre le fait que nous n'avons pas encore la version française du rapport de M. Ogilvie. Je ne veux pas faire de plaintes, parce que, si je comprends bien, vu que ce rapport traite de questions techniques, il est difficile à traduire, et, de plus, il est long. Presque tous les jours, je reçois des lettres de personnes qui le demandent; de toutes les parties de la province de Québec, je reçois des lettres de gens qui désirent aller au Klondike. Je serais bien aise que l'honorable premier ministre en hâtat la traduction. Non seulement il ferait une grande faveur aux membres de cette Chambre qui parlent et lisent le français mieux que l'anglais, mais aussi à un grand nombre d'électeurs de la province de Québec. L'honorable premier ministre, je crois, reconnaîtra lui-même que ma demande est juste.

Je profiterai de la circonstance pour attirer l'attention de l'honorable premier ministre sur le fait que la traduction française des *Débats* est très en retard, et qu'elle n'est faite que jusqu'au 18 février. C'est aujourd'hui le 10 mars, de sorte que le travail est très arriéré. Il n'est pas juste, pour les membres français de la Chambre qui comprennent et lisent le français mieux que l'anglais, que l'on apporte autant de retard à la traduction du rapport de M. Ogilvie et à celle des *Débats*.

Le PREMIER MINISTRE: J'ai quelque raison de croire que la traduction du rapport de M. Ogilvie est complétée et se trouve actuellement sous presse. Il y a environ une semaine, j'ai pris la peine de me renseigner à cet égard, et l'on m'a dit que la traduction était aux trois quarts finie. Dans le moment, elle est probablement sous presse. A

tout événement, j'ai la certitude qu'elle le sera bientôt. J'ai moi-même vu la partie de la traduction du rapport, terminée dans le moment.

Quant à la traduction du compte rendu officiel des *Débats*, si elle ne se trouve actuellement en retard que d'un mois, elle est plus avancée qu'elle ne l'était ces années dernières. Elle a toujours été en retard. Tout ce que je puis faire est de signaler la chose à l'attention du comité.

M. BERGERON : Relativement au compte rendu officiel des *Débats*, j'ai moi-même demandé au traducteur en chef la raison de ce retard et il me dit que la version française des *Débats* suit la version anglaise d'aussi près que possible, mais que le retard vient du bureau de l'imprimerie Nationale. Le comité des *Débats* devrait s'occuper de la chose.

M. CHOQUETTE : A la dernière réunion du comité, nous avons reçu un rapport des imprimeurs de la version française du compte rendu des *Débats* et ils nous disaient qu'ils n'étaient que de six jours en retard.

M. BERGERON : La version française des *Débats* est actuellement de vingt jours en retard.

TROUPES DESTINÉES AU YUKON.

M. FOSTER : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire faire une interpellation. Je vois que le ministre de la Milice est absent, mais le premier ministre ou le ministre de l'Intérieur pourront peut-être me donner ce renseignement. C'est une rumeur assez accréditée que le gouvernement a décidé d'envoyer au Yukon un détachement de la milice permanente du Canada pour augmenter l'effectif de la police à cheval déjà rendue sur les lieux. La rumeur en question est-elle vraie, et les préparatifs sont-ils assez avancés pour qu'on ait pu déterminer la route que doit suivre ce contingent militaire ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il y a du vrai dans la rumeur à laquelle fait allusion l'honorable député. En raison du grand nombre de personnes qui doivent se rendre au Yukon cette année, nous avons jugé convenable d'y entretenir un nombre de troupes suffisant pour maintenir l'ordre et la paix. Ce qu'il eût été impossible de faire sans augmenter fortement la police à cheval qui est virtuellement un corps militaire. Nous avons jugé utile d'adopter la pratique suivie dans d'autres pays, et puisque nous avons une petite armée permanente, de l'employer dans la partie du pays où le besoin s'en est récemment fait sentir. Par conséquent, nous sommes à faire, en ce moment, les préparatifs pour envoyer, aussitôt que possible, au Yukon, une petite troupe de soldats. Quant à l'état dans lequel se trouvent ces préparatifs et quant au choix de la route à suivre, ce sont là des choses sur lesquels je ne suis pas en mesure de renseigner mon honorable ami, en ce moment.

M. FOSTER : Le ministre de la Milice et de la Défense qui vient d'arriver, pourrait peut-être nous renseigner sur le nombre de soldats qui font partie de l'expédition et sur la route choisie.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : Le nombre de soldats est d'environ deux cents. La route n'a pas encore été fixée d'une manière définitive, le colonel Lake est à faire les recherches nécessaires pour nous aider à prendre une décision.

FROMAGERIES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC.

M. MARCOTTE : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire, M. l'Orateur, attirer l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) sur un article publié dans le journal l'*Avant-Garde*, au sujet du fromage fabriqué dans la province de Québec. Je ne saurais mieux exposer le point que je désire signaler à l'honorable ministre, qu'en lisant les parties les plus essentielles de cet article, intitulé : *La question de fromage de Québec, une injustice à réparer*. Voici ce qu'on y dit :

La vente de notre fromage se fait dans la plupart des cas par échange de câblegrammes entre l'exportateur canadien et l'acheteur européen.

Le prix est déterminé d'après le lieu de provenance.

Or, le fromage de l'Ontario est généralement jugé d'avance supérieur à celui de Québec, quoique le dernier soit certainement en plusieurs cas de qualité au moins égale au premier.

Comme conséquence, les exportateurs ne peuvent donner aux fabricants de Québec, qu'un prix inférieur à celui qu'ils donnent aux fabricants de l'Ontario, pour un fromage d'égale qualité. S'ils payaient le fromage de Québec à sa propre valeur, ils seraient obligés de l'exporter sous la désignation de fromage de l'Ontario pour sauvegarder leurs profits.

D'autre part, il est évident que les exportateurs ont tout intérêt à expédier le fromage de Québec sous la désignation du fromage de l'Ontario d'égale qualité, pour la bonne raison qu'alors ils peuvent le vendre pour le même prix que ce dernier, tout en le payant moins chers; c'est un surcroît de profit qu'ils ont l'occasion de réaliser sans se déranger. Effectivement, des cas de substitution de ce genre sont parvenus à la connaissance du public.

Ces exportations sous une fausse désignation causent un préjudice énorme à nos cultivateurs, parce qu'elles ont pour effet de donner plus de consistance encore au préjugé qui existe sur le marché anglais contre le fromage de Québec. Il est donc urgent de combattre ce préjugé, de faire disparaître les causes qui l'aggravent.

Je sais, M. l'Orateur, que le comité de l'agriculture a décidé, de l'avis des trois quarts de ses membres, qu'il devrait y avoir une marque spéciale sur les boîtes de fromage, indiquant le lieu de provenance et, si je ne me trompe pas, la date même de la fabrication de ce fromage.

M. l'ORATEUR : L'honorable député peut faire son interpellation, mais il n'a pas droit d'aller au delà.

M. MARCOTTE : M. l'Orateur, je propose de terminer par une motion d'ajournement de la Chambre.

Je désire savoir si le gouvernement a l'intention de remédier à un tel état de choses, lequel constitue une injustice évidente pour les cultivateurs de la province de Québec. Il y a là un désavantage très sérieux pour les fabricants de fromage de cette province, puisque l'on est sous l'impression qu'ils ne peuvent produire et vendre un article d'une qualité égale au fromage venant de la province d'Ontario. Les fabricants de Québec ne peuvent donc pas faire avantageusement concurrence à ceux d'Ontario.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député se propose de faire une interpellation basée sur l'article en question, il peut bien la poser, mais il doit s'en tenir là.

M. MARCOTTE : Je désire savoir si le gouvernement a l'intention de remédier à un tel état de choses ? (Texte).

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : En réponse à la question posée par l'honorable député, je lui dirai que nous avons, l'année dernière, adopté une loi à ce sujet.

Cette loi fournit à tout le monde l'avantage de faire enregistrer les fromageries et les beurreries. Tel est le but de la législation votée par le parlement du Canada à sa dernière session. Si les fabricants de fromage de la province de Québec veulent se prévaloir des dispositions de cette loi, ils peuvent le faire, et s'éviter par là même le préjudice dont vient de parler l'honorable député. C'est ce que je n'ai pas cessé de recommander pendant tout le cours de l'hiver, chaque fois qu'il m'a été donné de prendre la parole dans bon nombre d'assemblées tenues dans la province de Québec et composées de représentants de la classe agricole. Je me suis efforcé d'expliquer aux cultivateurs, aux fabricants, en un mot à toutes les personnes intéressées dans la prospérité et le développement de l'industrie laitière, les diverses dispositions de la loi que nous avons faite l'année dernière.

Les fabricants et les propriétaires de beurreries et de fromageries dans la province de Québec peuvent donc profiter des mesures prises par cette législation. Aussi, j'espère que les intéressés sauront par ce moyen éviter le danger dont parle l'honorable député. (Texte).

LE CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Blair, proposant la deuxième lecture du bill (n° 6) à l'effet de confirmer un contrat intervenu entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald D. Mann, et de constituer en corporation le chemin de fer du Yukon canadien ; et sur la motion proposée par M. Borden (Halifax) en amendement d'icelle.

M. FOSTER : M. l'Orateur, c'est avec des sentiments de timidité et d'hésitation que j'aborde la question débattue cette après-midi, après la réprimande tacite administrée hier soir, par l'honorable député de Russell (M. Edwards) aux honorables députés de la gauche, et par induction, à nombre de députés de la droite. Je me rappelle parfaitement le superbe mépris avec lequel il a fait allusion à mon malheureux ami, un avocat qui représente ici le comté de Westmoreland (M. Powell), pour avoir osé aborder cette question sans s'être muni de tous les renseignements voulus, et je me rappelle également l'air de satisfaction personnelle qui éclatait dans tout son maintien, comme si l'honorable député eut voulu nous dire : Ecoutez ! vous allez entendre parler un homme d'affaires.

Eh bien ! M. l'Orateur, j'ai écouté de mes deux oreilles, comme tous mes honorables collègues de gauche présents, la harangue de cet homme d'affaires sur le projet du Yukon ; et je dois l'avouer, si un avocat du comté de Westmoreland n'était pas capable de faire un meilleur plaidoyer, au point de vue des affaires, que celui présenté à la Chambre par l'homme d'affaires du comté de Russell, j'aurais honte de lui. Car, enfin, en dernière analyse, à quoi se résume tout le discours du député de Russell ? Il nous a avoué assez naïvement que de prime abord ce projet ne lui avait pas souri du tout ; mais après que le *whip* du parti eut fait claquer son fouet et ramené les indisciplinés à l'ordre, il n'a plus trouvé ce projet aussi condamnable qu'il l'avait d'abord jugé. Lorsque l'honorable député en est venu à nous donner les raisons qui le déterminait à voter en faveur de cette entreprise et à donner son adhésion au projet en question, j'ai été réellement ravi d'admiration. Il nous a déclaré qu'à son avis, parlant en homme d'affaires, l'entreprise est excellente, et voilà tout. Or, une opinion motivée de la sorte peut satisfaire celui qui la partage, s'il y tient fortement, mais, à moins d'être appuyées sur de bonnes et excellentes raisons, elle ne saurait satisfaire le moins du monde celui qui ne se contente pas d'opiner du bonnet, mais qui veut être convaincu par des arguments bien fondés. Lorsqu'il en est venu à parler de la partie pratique de l'affaire, c'est-à-dire du contrat négocié avec Mackenzie et Mann, il a fait l'étonnante déclaration qu'il était en faveur du projet, parce que les entrepreneurs ne feraient aucun profit ; et dix minutes plus tard, il déclare qu'il faut exécuter l'entreprise et qu'il lui prête son appui, parce que, de cette façon, le pays garderait à son propre bénéfice le commerce du Yukon, valant dix à vingt millions de dollars, qui, sans ce chemin de fer, serait perdu pour le Canada.

Je ne prétends pas être homme d'affaires dans ce sens, mais à mon avis, si, en exécutant leur entreprise, Mackenzie et Mann acquièrt le privilège du transport, et si, en raison de l'établissement du pays où se trouve cette franchise, il surgit un commerce de dix à vingt millions par année, il découle nécessairement de là deux choses : d'abord, il faut que le pays soit riche, pour provoquer la création du commerce ; et en deuxième lieu, le trafic et le transport de la voie ferrée en question seront très rémunérateurs pour Mackenzie et Mann. Voilà donc ce que j'avais à dire de cette question, envisagée au point de vue des affaires ; et si j'en parle, c'est tout simplement pour faire voir que le monopole des connaissances, de la logique, de la raison, relativement à une question, qui n'est, après tout, qu'une proposition relevant du sens commun, ne sont pas la propriété d'un seul député, quand bien même ce député serait le grand homme d'affaires du comté de Russell.

M. l'Orateur, il serait utile de nous demander un instant quelle est la question qu'il ne faut pas débattre, à l'occasion de la deuxième lecture du bill du Yukon en discussion ; car, si je ne me trompe, on a fait la tentative, de l'autre côté de la Chambre, de mêler au débat des questions qui lui sont étrangères. D'abord, comprenons-le bien, il ne s'agit pas en ce moment de discuter une question de patriotisme, soit absolue soit relative ; et en abordant ce sujet, nous pouvons le discuter et la décider à un point de vue quelconque, sans soulever de question comme celle de l'attitude absolument ou relativement patriotique de l'un ou l'autre parti, sur cette question. C'est un spectacle assurément plein d'enseignement et fort comique à la fois que de voir les honorables députés de la droite s'affubler de nouveaux habits portant l'étiquette du " patriotisme ", à la façon de l'homme-sandwich des rues, eux qui, quinze années durant, se sont couverts des loques et des haillons de tous les systèmes politiques d'aventure.

M. l'Orateur, le parti libéral-conservateur n'a nullement besoin de prendre la peine de se convaincre ou de convaincre le pays de son patriotisme, du zèle dont il brûle pour la prospérité et le progrès du Canada, de son adhésion aux principes comportant l'unification du Canada et toutes les autres parties de l'Empire britannique. Il ne s'agit pas en ce moment de maintenir les droits du pays à l'encontre de ceux des Etats-Unis. Il est possible d'aborder cette question, de la discuter et de la régler, sans que l'un ou l'autre parti cessent de soutenir avec une égale énergie les droits que peut posséder le Canada en cette matière. Il est assez remarquable, toutefois, que les honorables députés de la droite, aujourd'hui qu'ils sont chargés de la responsabilité de gouverner le pays, se trouvent amenés par la brusque tournure des événements, en présence de quelques-unes de leurs déclarations sur cette question même, remontant à une dizaine ou à une quinzaine d'années. Je veux bien préciser le sens de ma pensée : le parti conservateur, en Chambre, est partisan du maintien de tous les justes droits que le Canada peut posséder sur le littoral maritime ou sur la frontière, et, en tant que la chose dépend de lui, ne cédera pas un seul de ces droits aux Etats-Unis, si nos voisins cherchent à nous arracher certaines concessions, qu'ils voudraient obtenir sur la côte de l'Atlantique et relativement au commerce du Yukon. Il est possible que les deux côtés de la Chambre soient également en faveur de l'établissement du territoire du Yukon, et cependant il peut se produire une légitime divergence d'opinions touchant la meilleure route à suivre et le meilleur moyen de nous l'assurer.

Ecartons donc, pour un instant, toutes ces considérations étrangères, et non essentielles au débat et rendons-nous bien compte du problème qu'il nous faut résoudre. Il s'agit ici tout simplement d'une question d'affaires. Il ne s'agit de savoir ni quelle est la meilleure route que le Canada puisse adopter et pénétrer au Yukon, ni quelle est la meilleure route temporaire, ni celle qui convient le mieux à une partie du pays en particulier, mais, envisageant la question dans tout son ensemble, tenant compte, d'une part, de l'intérêt du Canada et d'autre part, des ressources cachées de ce nouveau territoire, il faut nous demander quelle est, à ces différents points de vue, la meilleure route à choisir. Dans le choix de la meilleure route, il faut nous laisser aussi guider par deux autres considérations; la première et la moins importante, est celle du bien-être des hardis pionniers qui vont s'aventurer dans cette contrée lointaine ; et la seconde, de beaucoup la plus importante, touche à la base d'approvisionnement à établir, et à sa disposition au point de vue géographique, relativement au district du Yukon. Voilà, certes, un grave problème à résoudre. Une autre question connexe est celle-ci : quel est le meilleur moyen d'obtenir ce chemin de fer conduisant au Yukon, une fois que la meilleure route aura été choisie ? Permettez-moi ici, M. l'Orateur, une observation : à mon humble avis, le gouvernement a mis bien trop de hâte et de précipitation à élaborer la mesure dont il a saisi la Chambre. Je m'explique : nous sommes aujourd'hui en voie de préparer une législation qui affectera pendant nombre d'années les intérêts essentiels du pays, et il est sage de prendre le temps et les renseignements nécessaires avant de se lancer dans les dépenses énormes qu'entrainera l'établissement de la route censée la meilleure pour pénétrer dans le district du Yukon.

S'il existe un plan qui permette de faire face aux besoins urgents de cette année et peut-être d'une partie de l'année prochaine en effectuant une dépense modérée, eh bien ! M. l'Orateur, adoptons ce plan, et réservons pour une époque ultérieure où nous aurons à notre disposition de plus amples renseignements l'application du système plus important et beaucoup plus dispendieux qu'on nous propose aujourd'hui pour l'établissement d'une route permanente sur le district du Yukon.

Voici une autre question se rattachant à la dernière : quel est le coût raisonnable que le pays est en mesure de payer, et sous quelle forme est-il préférable d'effectuer cette dépense, sous forme de subventions, soit en argent soit en terres, ou bien partie en argent et partie en terres ? Il est évident que le prix demandé pour l'établissement d'une route pénétrant dans ce territoire peut être trop élevé, quand on le compare à la compensation que nous recevons en retour de ces déboursés. Voici la grave question que l'on peut poser et qui, de fait, se dresse devant nous en ce moment : est-il de bonne économie et de l'intérêt bien entendu du pays de payer des subventions en argent ou bien en aliénant la future richesse de ce territoire ? Ah ! M. l'Orateur, nos hommes d'Etat croient sans doute aujourd'hui faire de bonne économie en aliénant la future richesse de ce territoire, afin d'éviter de trop obérer nos finances, mais il est possible qu'un jour ils découvrent que c'est là une méthode insensée et un système qui, loin de tourner au plus grand avantage du pays, aura précisément le résultat opposé. Dans le désir de se soustraire à la critique de ceux qui ne veulent pas qu'on impose aujourd'hui quelques cents supplémentaires d'impôt, il faut bien se garder de prendre l'autre alternative qui, au moyen du transfert de la future richesse aboutirait à dépouiller chaque citoyen de ce pays de cent dollars pour chaque sou de taxe actuelle.

La question est fort simple : il s'agit de savoir quelle est la meilleure route, quel est le moyen le plus sûr de l'atteindre, et sous quelle forme il en faut payer le coût. Voilà une question d'affaires que tout député peut aborder avec l'espoir d'arriver à une solution légitime. Avant d'entrer en matière je tiens à faire une observation préliminaire : il a transpiré certains faits incidents qui ont fait naître de sérieuses préventions, non seulement dans mon esprit, mais encore dans l'esprit de tous ceux qui ont observé de sang-froid les événements qui se sont déroulés depuis trois mois. Voyons les différents traits de lumière qui sont venus soulever un coin du voile sur cette question. M. l'Orateur, un de ces traits de lumière est le mépris absolu que le gouvernement a manifesté vis-à-vis les précédents parlementaires, en certaines circonstances fort importantes, par la négociation du contrat et par ses efforts pour l'imposer à la Chambre et au pays. Je le demande à mes honorables collègues de la droite : tout partisans qu'ils soient, voudraient-ils venir, en face de la Chambre et de ce pays jouissant d'institutions constitutionnelles, déclarer que nous n'avons plus besoin, au pays, de ce vieux principe parlementaire et constitutionnel, portant que les franchises du Canada sont la propriété du parlement et que l'exécutif n'a pas droit de les sacrifier. Il n'est pas un seul député, même parmi les plus enragés partisans du gouvernement, qui voulût, au

grand jour de l'opinion publique, donner le démenti à ce principe. Je pose la question : est-ce que le gouvernement n'a pas ouvertement violé ce principe, dans le cas actuel? Nul ne songerait à le nier, et tout ce qui reste à faire à l'honnête homme est de se demander s'il existait quelque raison de violer si ouvertement ce principe dans le cas actuel, et c'est dans sa conscience qu'il trouvera sa réponse.

M. l'Orateur, c'est surtout autour de ce principe que, depuis le règne du roi Jean jusqu'à l'époque des George, s'est livrée la bataille pour l'indépendance parlementaire et politique de la Grande-Bretagne ; et ce principe a donc trop d'importance pour que, à l'époque actuelle de l'histoire parlementaire du Canada, un ministre puisse le violer sans avoir de très urgentes raisons qui l'absolvent aux yeux de sa conscience d'homme politique et aux yeux de ses commettants, de la violation des principes de la liberté parlementaire qui régissent notre pays. Est-il un seul député de la droite qui oserait venir affirmer aujourd'hui en plein parlement qu'il n'est pas de l'intérêt, bien entendu de la chose publique au Canada, de soumettre les entreprises publiques à la concurrence publique, par voie de soumission et sous le sceau du contrat? Celui qui oserait affirmer une telle chose se constituerait le défenseur de la pire espèce de corruption qui puisse déshonorer le gouvernement d'un pays. Nul député de la droite n'osera nier la légitimité du principe que je viens d'énoncer ; or, M. l'Orateur, les honorables députés ministériels le savent parfaitement, ce principe vient d'être ignominieusement et sciemment violé. Je le demande, est-ce que quelque grand besoin national, est-ce que la sûreté de l'Etat justifiaient le gouvernement de donner cette entreprise à la hâte, sans soumissions, sans la soumettre à la concurrence publique? Voilà la question dont tout député doit demander la réponse à sa propre conscience et à ses commettants.

M. l'Orateur, voilà l'un des faits qui m'ont prédisposé avec la majorité du peuple canadien, à désapprouver cette affaire, du moment qu'elle est venue à ma connaissance ; j'irai plus loin et j'ajouterai, avec la majorité des honorables députés de la droite, dont plusieurs désapprouvent encore à l'heure qu'il est cette transaction, bien que le fouet du whip puisse les ramener dans les rangs et les faire voter en faveur de l'entreprise. Je parle ici en connaissance de cause et suivant la vérité des faits.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Nos amis semblent vous avoir pris pour père confesseur.

M. FOSTER : Il me répugnerait d'être le confesseur de l'honorable ministre ; car, je le crains fort, il me faudrait entendre le récit de plus de noirs forfaits que pénitent ait oncques confiés à l'oreille d'un curé de paroisse, bien que, toutefois, depuis quelque temps, il semble que les douceurs du pouvoir aient modifié le tempérament de l'honorable ministre au point de le transformer en apôtre de douceur et de lumière, et de faire disparaître de son système l'ancien levain de malice. Félicitons donc l'honorable ministre de sa conversion ; mais, si jamais il tombe du pouvoir et qu'il retourne à son ancien vomissement, je le prierai de me pardonner si je refuse de devenir son père confesseur.

Il est une autre échappée de lumière qui me fait regarder ce projet avec défaveur, et je ne crois pas me tromper en disant que la masse de la population du pays la regarde du même œil. Je veux parler ici de la duplicité qui a marqué ces transactions du commencement à la fin, depuis qu'elles sont venues à notre connaissance ; et c'est ce que je vais m'efforcer de prouver.

Quelle raison existait-il, M. l'Orateur, pour que le gouvernement, en décembre ou janvier dernier, lorsqu'il discutait et délibérait de la mise en exploitation des ressources de cette grande contrée si riche en promesses du district du Yukon, quelle raison d'Etat ou d'intérêt public existait-il pour qu'ils aient fermé la porte et se soient barricadés dans la chambre du Conseil, sans laisser virtuellement personne savoir quels plans ils discutaient, ni quelles propositions ils voulaient mettre à effet, jusqu'au jour où ils eurent fait le contrat final et préparé en blanc et en noir leur ultimatum à présenter au parlement et au peuple ? On n'a pas répondu à cette question ; on ne peut plus y répondre. Et pourtant, M. l'Orateur, bien que les journalistes et les reporters de ce pays soient bien entreprenants, quoique le peuple de ce pays soit intelligent et éveillé, il n'y a pas eu dans l'esprit public un souffle de soupçon, pas une idée que même un projet de construction de chemin de fer ou de mode de transport et de communication avec le Yukon était même dans l'air, jusqu'au jour où nous avons trouvé un avis dans le *Globe* que le contrat était virtuellement signé. A moins que l'on ne fournisse quelque raison d'utilité publique, il ne peut y avoir pour cette cachotterie d'autre motif que celui-ci : qu'il y a des raisons derrière cela qui ne sont pas encore sorties.

C'est au gouvernement lui-même qu'il appartient de faire disparaître ces soupçons de raisons plus vulgaires et moins dignes, en faisant savoir au pays, en termes non équivoques et intelligibles, pourquoi les négociations, depuis le mois de juillet dernier jusqu'au 26 janvier 1898, ont été entourées de secret et de duplicité. M. l'Orateur, quand ils eurent couvé tout le projet et non seulement couvé mais remis à ces parrains, MM. Mann et Mackenzie, ils firent appeler un journal fidèlement ami du gouvernement et remirent leur cause entre les mains d'un rédacteur ou d'un correspondant du *Globe*, pour qu'il fournit au peuple la première information officielle, non pas de ce qu'ils entendaient faire mais de ce qu'ils avaient fait. Je n'hésite pas à dire, M. l'Orateur, que cette information, telle qu'elle était préparée et exposée, avait pour objet et a eu pour effet d'empoigner dans le public une approbation que ne méritait pas le projet et de l'empoigner, de deux façons : en dissimulant habilement les termes du contrat qui pourraient être désagréables et aussi en altérant les faits de la cause, d'une façon sinon volontaire, du moins qui paraît clairement évidente, d'après les faits quand on comprend le marché.

Quelle fut la première impression transmise au peuple? Que, d'abord, le gouvernement avait eu bien soin, en accordant cette franchise et en ouvrant ce pays, de sauvegarder les intérêts des cultivateurs, c'est-à-dire de retirer toutes les terres arables du fonctionnement du contrat. Mes honorables amis rient. C'est leur droit. Ils savent que personne au courant des us et coutumes de cette Chambre, qui connait le pays, ne s'en laissera imposer par cette observation, qui devait, dans

l'esprit de l'homme qui l'a mise au jour, mériter au gouvernement beaucoup d'éloges et d'honneurs. Ils savent que les députés de cette Chambre leur auraient ri au nez, mais ils savent aussi que les neuf dixièmes du peuple de ce pays ne se doutent pas s'il y a au Yukon un pouce de terre arable ou non, et c'est à cette grande masse de gens intelligents mais ignorant cette question, simplement parce qu'ils n'ont pas été à même de s'informer qu'ils ont arraché une expression d'opinion favorable à leurs vues, en faisant voir qu'ils avaient distrait les terres arables de l'exécution de ce contrat. Quoi encore? La première idée que fit ressortir cette communication officielle de la personne qui avait reçu les détails du contrat des mains des ministres de la Couronne, au sujet des frais de construction, fut que cela aurait coûté au gouvernement $7,000,000 ou $8,000,000, mais qu'avec cet arrangement il serait construit sans que cela coûtât un cent.

Il y avait là-dedans deux fausseté. Au moment même ou les ministres laissaient répandre cette information dans le public, ils avaient sous la main un rapport et le témoignage de leur ingénieur indiquant que la ligne pouvait se construire pour $3,200,000, d'après le tracé qu'ils avaient eux-mêmes introduit au contrat. Et pourtant, ils prétendent, pour escamoter au public de ce pays, un verdict favorable qu'ils ont réalisé une économie énorme, parce qu'ils n'ont pas fait encourir au peuple une dépense de $7,000,000 à $8,000,000. Cela m'a pris des journées entières pour savoir—et pourtant je suis ces choses-là d'assez près—que le contrat ne fixait pas la construction d'une bonne ligne à voie large et solide, mais simplement d'un tramway avec une voie indifférente et avec des rails d'un poids indifférent.

Qu'est-il arrivé ensuite, M. l'Orateur? On a vu commencer immédiatement dans la presse de ces messieurs et c'est rendu jusque dans cette Chambre, une tentative pour amoindrir la valeur des terres du Yukon. Une croisade a été organisée par ces messieurs pour amoindrir la valeur des terres du Yukon. Pourquoi? Parce que, en persuadant au peuple que ces terres ne valent pas grand' chose ils amoindrissaient la valeur du subside terriblement lourd accordé à MM. Mackenzie et Mann. Sans aucun souci d'être conséquents, ministre après ministre, orateur après orateur, dans cette Chambre comme dans les journaux des villes et de la campagne qui rapportent leurs discours, ont commencé une campagne pour amoindrir la valeur de ces terres. Ces messieurs ont-ils un coup monté? En ce cas, à qui monte-t-on le coup? Comment, avant qu'un ministre eut ouvert la bouche, avant qu'un seul député siégeant en arrière des ministres eut ouvert la bouche pour amoindrir et calomnier la valeur de ces terres, le gouvernement lui-même autorisait la publication d'un guide officiel du Klondike.

Le guide a été publié en vertu de l'autorisation du ministère de l'Intérieur; il a été répandu à profusion ici et dans tous les pays du monde. On me dit que plus d'un million d'exemplaires sont déjà sur le marché, et chaque ligne et chaque page de cet ouvrage, célèbre et grossit la valeur et la richesse de ces terres du Yukon. Cet ouvrage, publié avec l'imprimatur du gouvernement, est-il vrai ou faux quant aux faits? S'il est vrai, ces ministres et leurs partisans qui cherchent maintenant à rapetisser la valeur de ces terres se rendent coupables de démentir lâchement leur propre information. Dans quel but? Pour monter le coup à cette Chambre, ou à l'opposition, au moins, et lui faire appuyer cette mesure sous l'impression que les terres ne valent rien ou presque rien. Pour monter le coup au monde entier, au grand public, à qui ils ont envoyé à foison ce guide officiel certifié par le ministre de l'Intérieur, écrit, comme le dit M. Ogilvie, sous l'autorité spéciale du ministre de l'Intérieur. Que cherchent-ils à faire? A tricher le public, à tromper les chercheurs de fortunes avantureux par de fausses informations, ou à faire passer ce contrat à la Chambre en exposant avec une persistance implacable à l'esprit et à la conscience des députés et de ceux que l'on veut influencer, en faisant cadeau de 4,000,000 d'acres de terres aurifères choisies; cela ne représente rien, parce que l'on ne sait pas si cela vaut quelque chose ou non.

Je trouve un autre spécimen de cette duplicité dans la façon dont ils ont entortillé la longueur officielle et géographique du chemin dans le contrat présenté à la Chambre. Nous n'avons aucune explication de cela. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), devrait être là pour l'expliquer maintenant, et rendu à ce point du débat, je pose au premier ministre cette question à laquelle j'ai le droit d'avoir une réponse: lorsque M. Jennings vous rapporte que cela prend 200 et quelques milles de chemin de fer pour aller d'un point à un autre, de quelle autorité où d'après quel avis avez-vous réduit dans le contrat qui nous est soumis ces 200 milles à 150 milles? Est-ce sans aucun autre but, que celui de diminuer en apparence la superficie de terres concédées du montant qu'il aurait fallu réellement ajouter, si l'on mutipliait cette différence par 25,000 acres par mille? L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ou aucun autre ministre, ont-ils une explication satisfaisante à donner pour demander un subside pour 150 milles de chemin, plus ou moins, lorsqu'il n'y a pas dans le rapport officiel—et ils ne peuvent pas actuellement avoir d'autre meilleur rapport—qui les autorise à demander pour moins de 175 ou 200 milles à peu près? Pourquoi cette duplicité? Pourquoi les ministres ne peuvent-ils pas agir honnêtement, et au grand jour? A moins d'avoir des raisons pour réduire la longueur, pourquoi ne viennent-ils pas, comme des hommes dire que c'est 200 ou 175 milles et non pas 150, pourquoi n'affrontent-ils par la demande d'une plus grande concession en terres?

On nous a dit aussi que cette mesure devait passer pour trois raisons importantes, savoir: disette imminente; rébellion possible et par là perte définitive de ce territoire pour le Canada. Devant cette Chambre et dans une autre Chambre un membre du gouvernement a fait valoir toutes ces raisons—une au moins très vigoureusement dans l'autre Chambre; et je me rappelle comment notre ministre de l'Intérieur napoléonien (M. Sifton) s'est enflé et à mis à contribution ses forces vocales pour nous dire qu'il ne croyait pas au-dessous de lui d'aller à Washington voir M. Alger, s'il pouvait par là être le sauveur des pauvres malheureux qui meurent de faim au Yukon et pour faire la charité à ceux qui demandent du pain. Et il est allé à Washington, il a vu ce bon M. Alger et il a tout fait pour se faire regarder comme le sauveur des pauvres âmes de ce pays. On a acheté des rennes et des provisions, mais lorsque M. Alger obtint enfin des

informations et des rapports convenables, il s'empressa de contremander toute l'affaire. Il a revendu les rennes et toutes les provisions et en est venu à la conclusion que les paroles de malheur du ministre de l'Intérieur était de la pure imagination. D'ailleurs, le ministre de l'Intérieur lui-même les a contredites ces paroles en se vantant que de notre côté de la frontière, depuis Noël jusqu'à présent, pas un homme n'avait souffert de la faim, grâce à la façon dont il avait disposé ses hommes et son commissaire Walsh. Le cri de secours contre la disette a pu avoir quelqu'effet au début, mais il est mort et chaque jour montre qu'il ne tenait à rien comme d'ailleurs les autres prétentions élevées par ces messieurs pour faire passer le bill.

Alors on a agité le spectre de la rébellion. Il allait y avoir rébellion. Mais d'où et quand devait venir la rébellion? Au plus, d'après les calculs de ces messieurs, le chemin ne peut pas s'ouvrir avant le 1er septembre. Je ne suis pas prophète, mais je me risque à dire que s'ils font passer ce bill au parlement, il n'y aura d'entrée ou de sortie par ce chemin ni en septembre, ni même en octobre. Il y a des choses contre lesquelles l'homme ne peut pas lutter et je crois que le gouvernement est en face de quelque chose de ce genre. Rébellion? Je crois avoir demandé à l'honorable monsieur combien il y a là d'hommes de la police à cheval. Il m'a dit qu'il y en avait 270 de rendus ou en route. Aujourd'hui on nous dit qu'on envoie en plus 200 hommes de détachement permanent. Cette force ne suffit-elle pas? Quel droit a-t-on de dire qu'on s'attend à une rébellion? La loi et l'ordre ont toujours été le bonheur et l'honneur du Canada. Prenez le sud de la Colombie anglaise, sillonné de mineurs de tous les pays du monde, de gens qui avant de venir ici portaient des pistolets dans leur poche et des couteaux à leur ceinture, toujours prêts à tirer ou à frapper au premier coup, lorsqu'ils ont traversé pour venir dans ce pays, ils ont dépouillé le vieil homme pour devenir des citoyens respectueux des lois. Dans toute la région minière de la Colombie anglaise l'ordre et la loi ont été respectés aussi bien, sinon mieux que dans les rues d'Ottawa.

A-t-on quelque raison de supposer que dans des conditions honnêtes et équitables l'ordre et la loi ne seront pas aussi bien maintenus dans le district du Yukon? Le désordre et l'anarchie se produisent quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent dans les centres miniers, lorsqu'une injustice flagrante est commise à l'égard des mineurs et jamais sans cela. Il n'y a pas d'aggrégations d'individus, pêcheurs, artisans, cultivateurs, aucune aggrégation nulle part aussi intéressée à ce que la justice soit respectée que les mineurs dans un pays minier, parce que toute leur fortune est en jeu et en dépend.

Mais il y avait quelque chose de plus terrifiant encore, c'est que nous pouvions bien perdre ce pays. Je n'ai pas entendu parler de cette frayeur depuis quelque temps. Lorsque le ministre qui en parlait dans une autre Chambre a été pressé de donner les raisons de cette frayeur, il s'y est refusé; il les a conservées dans les replis de sa conscience, elles comportaient de tels secrets d'Etat qu'il ne pouvait les dévoiler; mais, si on savait ce qu'il sait, il n'y aurait qu'un cri pour la construction et la construction immédiate du chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin. Le premier ministre n'a pas fait jouer cette machine devant la Chambre. Je ne crois pas qu'il le fasse maintenant, car elle a eu peu de succès dans l'autre Chambre et peut être classée maintenant parmi les armes de rebut.

De plus, il y a eu un essai intentionnel, un essai qui a effectivement réussi pour empêcher les entrepreneurs et les maisons financières du monde de tenter une concurrence équitable et franche pour les travaux de construction du chemin de fer du lac Teslin. Que cela ait été fait de propos délibéré ou non et décidé dans le sanctum du ministre de l'Intérieur, des mois avant la signature du contrat, cela ne fait rien à l'issue définitive de la chose ni à la turpitude qui peut s'y attacher. Le résultat est ceci: Que les capitalistes du Canada et du monde n'ont pas eu la chance de soumettre de proposition et de concourir pour la construction de cette ligne. Pourquoi pas? Y a-t-il une raison à cela? Qu'est-ce que c'est qu'un ministre, sinon le fidéicommissaire du peuple? Quelle est sa raison d'être comme ministre, s'il ne recherche pas à faire au moins pour le mieux dans l'intérêt du pays? Et j'ai devant moi la parole de mon honorable ami qui me fait face (sir Wilfrid Laurier) pour montrer qu'il ne peut pas invoquer le misérable expédient consistant à dire que l'on ne peut pas accepter, même dans l'intérêt du pays, bien qu'elle fut préférable, une offre, simplement parce qu'elle n'a pas été faite à un certain moment.

J'ai sa parole en blanc et en noir à cet égard. Et pourtant il s'est levé une ou deux fois dans cette Chambre pour en venir bien près d'affirmer que c'était très bien pour des gens de soumettre des propositions après la signature d'un contrat, mais qu'ils ne pouvaient pas les accepter. Il peut parler ainsi de ceux qui ont eu l'occasion de soumettre ouvertement des propositions et ne l'ont pas fait. Mais quand mon honorable ami ne demande pas de soumissions, ferme sa porte aux soumissions et fait ensuite un contrat, après que le contrat est signé, si l'on s'aperçoit que des capitalistes sont prêts à bâtir à un prix inférieur au contrat, mon honorable ami, s'il a quelque désir de rester conséquent et de respecter sa parole de chevalier, est empêché de soulever la moindre objection. Voyons, M. l'Orateur, qu'est-il arrivé? M. Hamilton Smith est venu de l'avant, M. Hamilton Smith que ces messieurs appellent un nommé "Hamilton Smith" ou "Smith" ou un "prévaricateur" ou une "bulle crevée" pour employer l'élégante expression de mon ami, le député de Lincoln (M. Gibson), ou pour me servir de l'élégante insinuation de l'honorable député de Burrard (M. Maxwell), ce Smith qui n'est peut-être pas capable de payer sa pension—comme si un homme de ce genre méritait même quelque considération. M. l'Orateur, je n'hésite pas à dire que le premier ministre n'avait qu'à télégraphier aux sources d'informations convenables pour trouver que M. Hamilton Smith et ceux qui sont avec lui sont des hommes capables à tous les égards de se charger d'une entreprise de ce genre et de la mener à bonne fin. Mais M. Hamilton Smith ne connaissait probablement pas d'abord, comme il la connaît aujourd'hui, la façon dont le gouvernement libéral canadien fait ces choses là.

Je suppose qu'il s'est imaginé que lorsque des capitalistes étaient heureux de concourir pour des travaux publics, le gouvernement s'empressait d'encourager cette concurrence; et ayant une fois fait savoir qu'il était en position de concourir, il supposait qu'on lui fournirait une occasion de le faire. M. Hamilton Smith a évidemment des idées

vieux-jeu, mais en tout cas, il les a et il en paye la façon en ce qui regarde du moins messieurs les ministres qui me font face. Mais, M. l'Orateur, je demanderai encore la permission de différer sur deux points avec le premier ministre à propos de l'incident Hamilton Smith. L'un est que le très honorable monsieur, lui-même, bien qu'ayant en mains et sous la propre signature de M. Hamilton Smith, l'attestation qu'il n'avait jamais fait ou été autorisé à faire une proposition de la part de MM. Rothschild a envoyé une espèce de télégramme à lord Strathcona pour se mettre en communication directe avec les Rothschild et obtenir une répudiation de cette grande maison par M. Hamilton Smith. Eh bien ! si le premier ministre était honnête dans sa demande de renseignement, que désirait-il avoir ? Il désirait répondre à une assertion faite dans la Chambre et dans le pays, allant à dire que M. Hamilton Smith avait offert de construire la route et que les Rothschild le commandaient. N'était-ce pas cela ? Si c'était là l'information désirée, M. Hamilton Smith l'avait donnée lui-même, sous sa signature, en ces mots : je n'ai jamais été autorisé à faire aucune proposition au nom de MM. Rothschild et Cie. Et s'il était sincère et ne désirait pas autre chose que de répondre à cette prétendue assertion de la part des députés de cette Chambre, de la presse et de certains individus, tout ce qu'il avait à faire, c'était de se lever dans cette Chambre, de prendre la lettre de M. Hamilton Smith, de faire la propre déclaration de ce monsieur, disant qu'il n'avait jamais fait de proposition de la part de MM. Rothschild et n'avait jamais été autorisé à en faire. Cela aurait été une réponse et aurait rectifié les opinions erronées de la presse et du public.

Pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas agi ainsi ? Il cherchait autre chose, il cherchait quelque chose qui pût être interprété comme une répudiation de M. Hamilton Smith pour le rabaisser dans l'appréciation des députés et de ceux qui n'avaient pas suivi la question. Maintenant, je demanderai au très honorable premier ministre qui a eu bien soin de quitter la Chambre, lorsque j'ai entamé cette question, s'il a agi comme l'on agit entre gentilshommes lorsque malgré le désaveu de M. Hamilton Smith et derrière son dos, il a envoyé un télégramme secret à lord Strathcona.

La parole d'un gentilhomme vaut celle d'un autre ; tout ce dont le premier ministre pouvait avoir besoin, dans l'occurrence, s'il eut voulu se montrer très exigeant, c'était de demander à M. Hamilton Smith si oui ou non, il représentait les Rothschild. Une fois qu'on lui avait dit que non, il avait tout ce qu'il lui fallait et il n'avait qu'à se servir de l'information qu'il possédait. Au lieu de cela, il télégraphie à lord Strathcona pour se mettre en communication avec les Rothschild. Et puis quoi ? Nous n'en savons rien ; nous voulons savoir, la Chambre a le droit de savoir, Hamilton Smith a le droit de savoir, le public de ce pays a le droit de savoir. On parade dans toute la presse du pays un télégramme reçu en réponse à une dépêche privée, on le donne aux reporters, on l'envoie partout et les journaux sortent avec de gros titres : "Hamilton Smith répudié par les Rothochild." C'était une réponse à un télégramme. Lorsqu'on demande au premier ministre le télégramme, il dit qu'il le produira demain. Lorsque demain arrive il dit qu'il ne peut plus le produire parce que c'est une communication particulière. D'abord, il ne peut pas y avoir en matière d'intérêt public de communication privilégiée dans laquelle vous puissiez donner la réponse et refuser de faire connaître au public la question.

En second lieu, je dirai à l'honorable premier ministre que lorsqu'il refuse de lire ce télégramme, la seule conclusion à tirer de ce refus, c'est que la question n'était pas conçue dans des termes convenables, qu'il a, soit affirmé dans le télégramme que Hamilton Smith se donnait pour le représentant des Rothschild, ce qui était faux, ou que la question contenait certaines autres choses dont la publication de l'avis du premier ministre ne tournerait pas à son avantage, et il préfère garder son honneur dans sa poche, plutôt que de se faire du tort politiquement. Je suis, dit l'honorable ministre, le seul gardien de mon honneur. Si c'est cela, qu'il le garde son honneur, personne n'en a besoin.

Et puis, il y a l'incident Van Horne. M. Hamilton Smith se met en communication avec sir William Van Horne. Sir William Van Horne se se met en communication avec le ministre de l'Intérieur. Quelqu'un nie-t-il cela ?

Il ne peut y avoir de démenti, le ministre l'a admis lui-même. Nous ne savons absolument rien des termes de la conversation qui s'est tenue entre sir William Van Horne et le ministre de l'Intérieur. C'était "accidentel", dit le ministre de l'Intérieur. L'information relative au chemin à traîneau était aussi "accidentelle", d'après le ministre de l'Intérieur. Il avait d'abord répondu d'une façon puérile lorsqu'on lui posa de ce côté-ci de la Chambre, cette importante question : Eh bien ! "je n'ai pas de télégraphe à Wrangel." Certainement non. Puis il eut légèrement honte de cette réponse futile et nous donna à entendre que d'après une "conversation accidentelle" le chemin à traîneau devait être terminé. Je demande maintenant à l'honorable ministre, qui est responsable en partie de cette législation, responsable aussi de cette clause qu'elle contient, s'il est à même d'informer la Chambre aujourd'hui que 300 milles de chemins à traîneau praticables sont construits avec abris, tous les 25 milles et sont maintenant ouverts aux voyageurs qui traversent le pays et le défilé. Le ministre ne répond pas, il ne peut pas répondre et se dégager.

Il est plus sage que l'autre jour et se réfugie seulement dans le silence. "La conversation accidentelle" est peut-être devenue aujourd'hui une entrevue plus explicite. En tout cas, si le ministre peut faire cette affirmation il devrait la faire pour bien des raisons et je vais lui dire pourquoi. Il peut comprendre ou ne pas comprendre la responsabilité qui pèse sur ses épaules. Il peut se croire tout simplement M. Sifton, de Brandon, mais le fait est, quelle qu'en soit la raison, qu'il a été transporté dans une autre sphère et qu'il est maintenant ministre de Sa Majesté. Comme ministre de Sa Majesté dans cette Chambre et représentant du gouvernement, il a fait proclamer partout comme étant une partie intégrante et essentielle du contrat signé que le 10 mars, tous les aventuriers ayant l'intention de gagner les champs de l'or du Yukon, pourraient se servir d'un chemin à traîneau praticable avec des abris tous les 25 milles sur 300 milles de l'embouchure de la rivière Stikine à la tête du lac Teslin et des centaines et des milliers de jeunes gens de ce pays, provenant de toutes les provinces, sont aujourd'hui soit en route, soit sur leur départ

pour aller là-bas, y sont même déjà arrivés, sous l'impression que l'on pouvait compter sur la parole d'un ministre et qu'ils trouveraient là-bas tout ce qu'on leur avait promis dans le parlement.

Ils vont, M. l'Orateur, à l'embouchure de la Stikine où ils campent actuellement par milliers. La moindre conversation avec M. Mann ferait connaitre ces détails au ministre. Ils sont campés à cet endroit et n'ont aucun espoir de poursuivre leur route d'ici, au moins, à deux ou trois mois ; c'est une déclaration faite par un ministre de Sa Majesté, qui les a fait venir et qui les a mis dans cette position ; il y avait une clause insérée dans le contrat pourvoyant à ce que le chemin soit prêt ; il y avait même un dédit considérable d'argent si cette condition n'était pas remplie. Eh bien ! le chemin est-il ou n'est-il pas prêt ? Il lui faudra compter avec cette opinion publique outragée de cette manière, car les hommes pratiques ont cru à la vérité de ces assertions et ont vu leurs espérances s'écrouler, se délabrer leur santé et leurs calculs renversés parce que les choses ne sont pas telles qu'on les leur a présentées.

Mais M. l'Orateur, revenons à notre sujet. Le ministre de l'Intérieur savait, de la part de sir William Van Horne, que M. Halmilton Smith, soutenu par un syndicat de capitalistes anglais, voulait faire une offre pour la construction de ce chemin. Il ne le nie pas, il ne peut pas le nier. Il savait cela avant le 25 décembre ; il ne le nie pas ; il ne peut pas le nier. S'il s'était considéré comme mandataire du peuple, n'aurait-il pas appris avec plaisir qu'un syndicat de capitalistes, représenté par M. Hamilton Smith, désirait avoir l'occasion de faire une offre se rapportant à la construction de ce chemin ? Quand donc sont-elles venues, les heures anxieuses des ministres ? Vous l'avez entendu décrire par ce maître du langage, à la grande éloquence et au savoir minime, le ministre des Chemins de fer et Canaux. Un homme peut toujours mieux décrire ses propres émotions que celles des autres. Nous l'avons vu tenter de décrire les terrains aurifères, la route, les termes du contrat mêmes, dont le ministre ne savait rien. Mais lorsqu'il en vint à décrire en termes pathétiques comment lui et ses collègues, et un comité de ses collègues, et de fait ses collègues ensemble se sont agenouillés aux pieds de Mann et Mackenzie pour leur dire : O Mann et Mackenzie faites que ce soit un peu moins de 25,000 acres de terre et que, hélas, ces hommes durs, sans pitié, sans entrailles, sans compassion, ont dévisagé tous les ministres et leur ont dit : Non, messieurs, nous ne sommes pas assez naïfs pour cela, il nous faut 25,000 acres ou rien—que de belles phrases !

Qu'il aurait été facile pour mon honorable ami, cependant, de se tirer d'affaires en disant tout simplement à Mann et Mackenzie, ces hommes durs et inflexibles : Eh bien ! si vous ne voulez pas le faire à moins de 25,000 acres, nous allons de ce pas chercher Hamilton Smith ou quelqu'autre qui consente à l'exécuter à de meilleures conditions. M. l'Orateur, Mann et Mackenzie auraient été réduits à leur plus simple expression en moins d'une heure, et les génuflexions de mon honorable ami comme l'argumentation larmoyante de la phalange ministérielle—dont les membres sont allés l'un après l'autre solliciter chez Mann et Mackenzie—auraient été inutiles. M. l'Orateur, cette question se pose maintenant : le ministre de l'Intérieur était-il le mandataire du peuple ? Etait-ce son devoir de faire construire cette route dans les meilleures conditions d'économie possibles ? Qui doute de cela ? Personne. Savait-il que M. Hamilton Smith et un syndicat de capitalistes voulaient entrer en communication dans le but d'entreprendre la construction de ce chemin ? Il le savait. Pour quelle raison a-t-il refusé de les envoyer chercher, afin de parler de l'affaire et de leur donner l'occasion de faire une offre ? Comme on l'a vu, ces capitalistes étaient prêts à construire cette route et encore une autre pour moins de la moitié de la subvention accordée à Mackenzie et Mann. Le ministre de l'Intérieur a-t-il gardé soigneusement pour lui-même ces détails, ou, comme c'était son devoir, en a-t-il fait part au premier ministre, disant : On m'assure que M. Hamilton Smith et un syndicat de capitalistes anglais veulent faire des soumissions pour cette route.

Evidemment, il n'a pas vu son chef, car ce chef a été très surpris quand il a appris que M. Hamilton Smith avait proposé de construire cette voie. En conséquence, M. l'Orateur, j'accuse le ministre de l'Intérieur de l'une de ces deux fautes : d'avoir fait preuve d'une mollesse coupable dans sa position de mandataire du peuple, en n'ayant pas saisi l'occasion d'entrer en communication avec ces capitalistes ; ou bien, ce qui serait pis encore, pour d'autres raisons qui lui seraient personnelles, de n'avoir pas instruit ses collègues du cabinet de ce qu'une proposition de cette nature lui ait été faite et de ne pas en avoir délibéré avec eux. En tous cas, il est évident que sir William Van Horne le savait et qu'il l'a dit au ministre de l'Intérieur ; que le ministre de l'Intérieur savait à quoi s'en tenir et qu'il a délibérément gardé cette connaissance pour lui-même et qu'il a signé le contrat Mann-Mackenzie, tout en empêchant les autres de pouvoir faire des offres pour la construction de ce chemin de fer.

Le ministre de l'Intérieur est responsable d'autre chose encore. Il a publié officiellement le *Guide Officiel du Klondike* en français et en anglais, la publication étant confiée à Dan Rose et Cie, de Toronto, à titre onéreux ; il en a fait publier 500,000 exemplaires et les a répandus sur tous les points du globe. Ce livre contient un énoncé fait par le ministre lui-même, sous sa responsabilité, et c'est ainsi un énoncé du ministère de l'Intérieur du gouvernement. En quoi consiste cette déclaration ?

Depuis que ces pages ont été écrites, le gouvernement canadien a conclu des arrangements en vertu desquels durant la prochaine saison,....

Ce que le peuple entend par les mots "prochaine saison" c'est celle où l'on peut aller au Klondike pour y faire des explorations et du travail et les mois pendant lesquels le travail y est possible.

Les grandes difficultés qui jusqu'ici ont été inhérentes au transport et au voyage pour le district du Yukon, seront aplanies. La route qui sera ouverte est celle-ci : par vapeur, de Victoria à Fort-Wrangel, de là, par la rivière Stikine à Telegraph-Creek, de là, par terre au lac Teslin, soit 150 milles, et de ce dernier endroit par eau à Dawson-City *via* les rivières Hootalinqua, Lewes et Yukon. De gros vapeurs touchent d'un bout de l'année à l'autre à l'embouchure de la rivière Stikine.

Admettons qu'il en soit ainsi. Supposons que ces vapeurs touchent à cet endroit en novembre, décembre, janvier, février, mars et avril, à quoi cela sert-il, excepté pour leurrer le public voyageur de l'étranger ? Le navire pourrait se rendre à la rivière

Stikine, et le chercheur d'or pourrait le quitter à cet endroit, mais il ne pourrait pas, à cause d'obstacles naturels, entrer au Yukon par cette route pendant sept mois de l'année.

De cet endroit une route à traîneau sera ouverte jusqu'au lac Teslin, avec postes d'arrêt à tous les vingt-cinq milles, le 10 mars.

C'est là ce à quoi l'on s'engage envers le public voyageur se rendant au Yukon.

Les personnes se rendant dans ces régions peuvent ainsi atteindre le lac Teslin et se préparer à descendre à partir de cet endroit par eau quand la glace partira, ce qui arrive ordinairement vers le 15 mai. Quant à ceux qui désireront faire des recherches dans la partie sud-est du district du Yukon, ils pourront avantageusement s'y transférer par l'une des routes de terre ; la grande masse du transport à Dawson-City et ses environs, sera faite facilement par voie de la rivière Stikine et du lac Teslin. Des vapeurs de rivière feront le service tout l'été entre l'embouchure de la rivière Stikine et Telegraph-Creek. Une route pour voitures avec d'amples facilités de transport sera disponible de Telegraph Creek à Teslin-Creek et des vapeurs feront le service sur ce lac et sur l'Hootalinqua, la Lewes et le Yukon. Le premier septembre, un chemin de fer sera en exploitation de Telegraph-Creek au lac Teslin.

Voilà où je veux en venir. L'honorable ministre de l'Intérieur a annoncé à l'univers qu'un chemin de voiture serait disponible de l'embouchure de la Stickine au lac Teslin. Quand on l'a interrogé pour la première fois à ce sujet, il a laissé cette Chambre sous l'impression que la route de voitures serait complétée et que le gouvernement verrait à ce qu'elle le soit. Quand on lui eut dit que cela n'était pas inséré au contrat, et qu'on l'eut questionné plus en détail, l'honorable ministre a déclaré que le gouvernement n'était pas responsable de cette route de voiture et qu'il n'avait pas l'intention de la construire. Quel droit le gouvernement du Canada avait-il d'annoncer au monde, comme partie d'un contrat fait avec le public voyageur, qu'il y aurait là une route pour voiture, si ce n'était pas son intention de construire ou de faire construire à l'entreprise par une association responsable une route de cette nature. Il ne l'a pas fait. Le ministre de l'Intérieur a avoué qu'il n'avait fait aucune préparation et a affirmé que le gouvernement n'était pas responsable de la construction de cette route. Si le gouvernement n'en est pas responsable, cette déclaration n'aurait pas dû être faite dans le guide officiel. Il n'y a pas un seul membre de cette Chambre qui voudrait nier cela.

Ainsi, cela ressemble assez à de fausses représentations. C'est là un mot sévère, mais vrai. Les honorables ministres rendus sages par ce qu'il leur est arrivé en 1891, avant et après, ont voulu se prévaloir d'une idée qu'ils croyaient devoir être populaire, ce qu'ils ont bien prévu : en conséquence ils ont annoncé ces 150 milles de tramway comme la route toute canadienne.

Les Européens ont lu ce guide officiel et se sont dit : Volons au Klondike, il y a une route entièrement canadienne, qui sera prête le 1er septembre ; et d'ici à cette date, il y a une route pour voitures et traîneau qui en prend la place. Certaines personnes en Angleterre et en d'autres parties du globe, en Australie et dans les pays miniers ont lu cette annonce et se sont dit : Il y aura une route toute canadienne pour le Klondike. En quoi cette route canadienne consiste-t-elle ? En 150 milles de mauvais tramway commençant quelque part dans les montagnes et ne finissait nulle part. Quand vous questionnez ces hommes rusés, ils vous répondent :

M. FOSTER.

Eh bien ! cela est vrai ; le premier comme le dernier de ces 150 milles sont situés sur le territoire canadien et conséquemment, c'est une route toute canadienne. Ce serait aussi bien de construire une route au confluent des rivières Lewes et Pelly, entre les rapides Rink et Dawson-City et de nommer cela une route toute canadienne, entièrement sur le territoire canadien. Cette route entièrement canadienne, stipulée par le contrat soumis maintenant à la Chambre, ne couvre que 150 milles de tramway sur une distance totale de 1,560 milles de Vancouver à Dawson City ; les honorables ministres ont cependant tenté jusqu'ici, à s'assurer de l'appui pour ce contrat en faisant appel aux sympathies et aux sentiments du peuple en faveur d'une route toute canadienne.

Les honorables députés de la droite ont aussi déclaré à tous que c'était là la seule route qui puisse être choisie. Pourquoi ? Parce que, selon eux, elle était libre de toute complication ou difficulté internationale. Les ministres des Chemins de fer et Canaux et de l'Intérieur ont fait de cela l'un de leurs principaux arguments en faveur du projet. Ils nous ont dit : Nous choisissons cette route et non pas celles de Pyramid-Harbour ni du Pas de Chilkoot ni du Pas de White, parce qu'il n'y peut pas surgir de complications internationales.

Qu'est-il arrivé, cependant ? Au cours de quelques jours de débat, non seulement ces messieurs ont changé d'avis, mais le premier ministre a dû reconnaître en cette Chambre qu'il existait de graves complications internationales ; quelle a été la déclaration de l'honorable chef du gouvernement ? "Oui", a-t-il dit, "le Sénat menace de légiférer, mais il y a un traité et ce traité nous donne le droit de libre navigation. Accordons la subvention, adoptons le contrat, construisons les 150 milles de chemin de fer, mettons en exploitation cette grande route toute canadienne, et, si l'on veut nous embarrasser à Wrangel, nous y apporterons un remède radical." Quel était ce remède ? C'était de s'adresser aux cours des Etats-Unis pour leur faire annuler une résolution adoptée par leur propre Congrès. C'est là le savant, l'inestimable, le sage remède proposé par notre honorable premier ministre. Jamais position aussi humiliante a-t-elle été prise par quelque représentant du peuple au Canada ? M. l'Orateur, telles sont les lumières, montrant sous un nouveau jour les opérations qui ont précédé la signature du contrat, ce contrat lui-même, et les méthodes du gouvernement, qui me portent, avec tous les hommes froids et prudents du pays, à me prononcer contre ce contrat et contre ce projet. Discutons maintenant ce projet lui-même. Cette politique du Yukon n'est qu'une nouvelle bévue ajoutée aux bévues successives du gouvernement et du parti qui l'appuie. Je voudrais pouvoir dire que ce sera la dernière bévue du gouvernement. C'est la plus nouvelle, mais je ne puis espérer que ce soit la dernière ; celle-là fait suite à une série. Ces honorables représentants ont fait des bévues quand ils étaient, comme parti, dans l'opposition, pendant de longues années avant d'arriver au pouvoir. Ils ont commis une bévue à propos de commerce. En 1878, ils se sont, comme parti, opposés fortement à la protection ; ils ont combattu ce principe jusqu'en 1896, et alors, M. l'Orateur, ils ont prouvé leur propre bévue en adoptant ce principe et en l'appliquant.

Ils ont, comme parti, combattu le chemin de fer canadien du Pacifique, autant qu'ils l'ont pu,

ils ont fini par soutenir le Pacifique, et par avaler autant de ses grasses brioches qu'ils ont pu et par affirmer jour et nuit par leurs actes et leurs paroles, que la construction du Canadien du Pacifique a servi de base à la prospérité et aux progrès futur de ce grand pays du Nord-Ouest qui est le nôtre. Ils ont fait des bévues pendant des années, et ils l'admettent maintenant par leur nouvelle attitude envers le Pacifique Canadien. L'honorable premier ministre lui-même a subi le même malaise en ce qui concerne la question des pêcheries, lorsque en 1886 et en 1888, et vers cette époque, nous avons tenté de faire respecter les droits de pêche dont nous jouissons, en vertu du traité de 1818. Quelle a été alors l'attitude prise par le chef du parti libéral ? C'était la critique à outrance, la désapprobation de la sévérité et de la barbarie, comme il le disait, de l'exécution des lois et du maintien des droits du Canada. La déclaration qu'il a faite alors à Saint-Thomas était si audacieuse, si piquante que l'organe de son parti, le *Globe* de Toronto, a été obligé, le 29 août 1888, de le rappeler à son devoir en ces termes :

t

Jusqu'où peut-on aller en fait de conciliation? Le fait seul d'accorder aux pêcheurs américains la jouissance des droits qu'ils avaient en vertu du *modus vivendi* n'est pas de nature à répondre à la prétention des Etats-Unis à l'effet d'accorder le droit de transborder les cargaisons de poissons aux Américains, sans la perception de droits. Nous ne pouvons voir pourquoi le privilège serait accordé gratis par le Canada. L'accorder, avec ce qui y serait fatalement lié, aurait pour résultat de réduire à néant le traité de 1818, et, virtuellement, de donner nos droits de pêche de l'intérieur pour rien du tout. D'ici à ce que M. Laurier ait disposé de l'argument par lequel nous avons lier établi cette opinion nous devons, malgré tout notre respect et notre bonne volonté à son sujet, maintenir que la politique des pêcheries du Canada n'a pas été hostile aux Etats-Unis.

Pouvait-il exister une attitude pire que celle qui donnait occasion à ce fidèle journal de parti de différer d'opinion avec le chef du parti, à cause de son attitude antipatriotique à propos du traité de 1818? Ce qui s'applique au premier ministre s'applique aussi bien au ministre actuel de la Marine et des Pêcheries. Ce seul exemple leur est applicable à tous. L'honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) s'est trompé, quand il a fait de Boston le centre de sa guerre politique, et lorsqu'il a, en de mémorables circonstances, devant les habitants d'un pays hostile sous beaucoup de rapports, déclaré que la Grande-Bretagne avait été inhumaine et sévère dans sa manière de traiter ses cousins américains pendant la guerre civile ; quand il a dit devant tous à Boston que la Grande-Bretagne s'était trompée ; quand il a dit aux habitants d'un pays hostile sous beaucoup de rapports qu'il devait admettre que, Canadien avant tout, s'il devenait préférable pour le Canada qu'il se séparât de la Grande-Bretagne, il se prononcerait en faveur du Canada ; qu'il préférerait toujours, comme il l'a dit alors, le dollar américain au schilling anglais. Ces erreurs ont atteint le point culminant après 1896, lors de ce fameux interview publié dans le *Record*, de Chicago, où il joignait le traité de 1818—établi aussi fermement que le granit des montagnes—et la question des pêcheries de la mer de Behring—dans laquelle nos droits étaient aussi clairement établis que cela se peut au moyen de la démonstration—à d'autres questions de moindre importance, déclarant aux Etats-Unis qu'il était prêt, par amour pour la paix et l'amitié, à résilier le tout, droits d'entreposage inclus. M. l'Orateur, ce sont là les bévues que les honorables ministres ont commises, lorsqu'ils étaient dans l'opposition et, depuis qu'ils sont arrivés au pouvoir, ils les ont fait suivre de bévues administratives, dont la dernière et la pire est le contrat Mann-Mackenzie. Cela est arrivé comme nous l'avons prévu.

Qu'y avait-il à résoudre en cette question ? Simplement quelle serait la meilleure route commerciale. Je me permettrai de répéter quelque peu, d'amplifier même sur certains points, l'excellent plaidoyer prononcé par l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver) dans son discours d'il y a quatre ou cinq jours en cette Chambre—le seul discours prononcé de ce côté-là de la Chambre, qui se soit rapporté à l'aspect financier de la question, et que nul représentant de ce côté là n'a relevé ou n'a osé relever. Je dis que lorsqu'on examine cette question de l'ouverture de la région du Yukon, on n'y voit à prévoir que la question du transport de manière à faire profiter le Canada du commerce et la manière de placer les voies de communication aussi loin que possible des complications internationales qui peuvent surgir. C'était là l'esprit de ce qu'il y avait à considérer, et ce qu'il fallait résoudre. D'abord, est-ce que le cabinet a bien compris la question? Les ministres ont plaidé l'urgence—ce qu'ils ont admis comme étant une trop grande hâte. Je diffère complètement d'opinion avec le ministre de l'Intérieur à ce sujet. Je dis que ni lui-même ni aucun honorable représentant de la droite n'a suffisamment prouvé l'urgence en cette affaire, et que nul d'entre eux n'a pu défendre le gouvernement de l'accusation de négligence qui a été portée contre lui, concernant la conduite de cette affaire. Je ne m'occuperai pas des détails, d'autres honorables représentants s'en sont occupés et ont prouvé en quoi consiste cette négligence. L'argument de l'honorable ministre de l'Intérieur a été qu'il n'y connaissait rien. Cette attitude n'est pas soutenable, lorsqu'on examine les faits. L'honorable ministre a été forcé de répondre à une question qui lui a été faite peu après à l'effet de savoir quand les rapports de M. Ogilvie sont parvenus à la connaissance de son département. D'abord, il a dit qu'il n'en savait rien, et après, il a admis qu'un ou deux de ces rapports avaient été donnés à un ou deux représentants vers le mois de juillet.

Où étaient ces rapports, M. l'Orateur ? Le premier rapport de M. Ogilvie, daté du 6 septembre 1896, est parvenu au département le 19 octobre 1896 ; le second, du 18 août 1896, y est arrivé le 22 octobre 1896 ; le troisième, du 6 novembre 1896, y est parvenu le 16 février 1897 ; le suivant, du 9 décembre 1897, a été reçu le 27 février 1897 ; le suivant, du 11 janvier 1897, le 16 mars 1897 ; et le dernier, du 23 janvier 1897, le même jour, 16 mars 1897. Le 16 mars 1897, conséquemment, l'honorable ministre avait à sa disposition tout ce dont son employé lui avait fait rapport, et il découlait de ces rapports que de nombreux et riches terrains aurifères étaient découverts dans cette région, qu'il y régnait beaucoup d'excitation et que l'on ne pouvait douter qu'il y aurait une grande immigration vers cette contrée, aussitôt que ces nouvelles parviendraient au dehors. Maintenant, tout le monde sait ce que c'est que la fièvre minière. Tout homme au courant de l'histoire minière de l'univers sait que chaque nouvelle découverte de riches terrains aurifères dans n'importe quelle région du globe y amène une troupe d'aventureux chercheurs d'or,

venus de toutes les parties de l'univers, et maintenant plus que jamais, vu les moyens de transport perfectionnés et la communication télégraphique qui publie les nouvelles et fait venir les chercheurs d'or de toutes les parties du globe, dans un espace de temps étonnamment court.

Qu'y a-t-il de plus ? Pendant la session d'octobre 1896, l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) a fait adopter par cette Chambre, une allocation de $6,000, sur la demande de l'honorable député de Victoria (M. Prior), pour l'exploration et pour faire une enquête sur les routes de la rivière Stikine et du goulet de Taku, conduisant par-dessus les montagnes aux bassins des rivières situés de l'autre côté. Cette allocation a été accordée par ce gouvernement au mois d'octobre 1896, et une discussion a eu lieu alors en cette Chambre à ce sujet ; cependant, aucune tentative, que je sache, n'a été faite pour employer cet argent de la manière prévue, pour obtenir les renseignements que la Chambre voulait alors avoir, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) lui-même, comme on l'a déjà mentionné, a dit qu'avant que la session ait été terminée, l'année dernière, l'attention des ministres avait été attirée sur cette question. Mais, M. l'Orateur, avant que nous eussions quitté cette Chambre l'année dernière, les journaux nous apportaient des nouvelles des découvertes étonnantes faites dans la région du Yukon ; et les premiers de cette bande d'aventuriers qui avaient passé l'hiver de 1896, en ces régions, en revenaient et publiaient partout les nouvelles des riches découvertes qu'ils avaient faites.

Avec tous ces renseignements, le fait que le ministre de l'Intérieur, spécialement chargé de questions se rattachant à celle-ci, se soit assis et n'ait pas remué virtuellement jusqu'au 25 septembre 1897, montre de la négligence de la plus grossière et de la plus coupable espèce de sa part. Combien de temps l'enquête faite par l'ingénieur du gouvernement lui a-t-elle pris ? Ne croyez pas que tout cet intervalle ait été pris par l'ingénieur. M. Jennings a commencé ses travaux le 25 septembre, et son exploration était terminée le 25 octobre. De tout cet intervalle il ne lui a fallu qu'un mois pour faire son exploration d'ingénieur.

M. St. Cyr, qui avait reçu l'ordre d'explorer la rivière Hootalinqua et le lac Teslin, était sur le terrain indiqué, le 14 d'octobre, et en treize jours, ou le 27 octobre, il avait fini son exploration. Qu'est-ce que cela veut dire : Cela veut dire qu'il n'a fallu qu'environ un mois à ces ingénieurs pour recueillir tous les renseignements dont le gouvernement avait besoin, relativement à l'emplacement du chemin de fer et des rivières qui se trouvent à chacune de ses extrémités. Pourquoi ces ingénieurs n'avaient-ils pas été envoyés là dans les mois de juillet ou d'août ? S'il n'a fallu qu'un mois à l'un d'entre eux et treize jours à l'autre pour faire cet ouvrage, comment se fait-il que le gouvernement, qui avait à sa disposition tous les moyens possibles de se renseigner, n'ait pas envoyé ces ingénieurs dans cette région dans le mois de juillet, pour avoir leurs rapports dans le mois d'août ?

Il n'existe pas de raison pour expliquer cette conduite. Bien plus, si M. St. Cyr a terminé son ouvrage le 27 octobre, comme la chose est arrivé, qui est à blâmer, si ce rapport n'a pas été transmis au ministre avant le 6 janvier 1897 ? Existe-il une raison pour expliquer comment il se fait que ce

rapport—qui est loin d'être volumineux—n'ait pas été transmis au ministre au plus trois semaines après avoir été terminé, ce qui se serait trouvé vers le milieu ou la fin de novembre ? Il n'y a pas de raison ; il y a eu seulement négligence stupide et impardonnable. Cette négligence existe d'abord dans la conduite du gouvernement, qui a négligé d'envoyer avant ce temps là des ingénieurs dans cette région, et, secondement, dans le fait de ne pas avoir obtenu ce rapport avant le 6 janvier, alors que le travail des ingénieurs était terminé le 27 d'octobre. Par conséquent, le gouvernement s'est s'est donc rendu coupable de négligence grossière et impardonnable. Il a eu les mois de juillet et d'août pour prendre ses dispositions et recueillir les renseignements nécessaires, il a eu ensuite les mois de septembre et d'octobre pour étudier la question et prendre une décision, et il lui restait les mois de novembre et décembre, et une partie de janvier pour demander et obtenir des soumissions, il aurait pu réunir le parlement peu de temps après le premier janvier, et pas un seul principe fondamental du gouvernement parlementaire et constitutionnel n'aurait été violé. S'il n'a pas agi ainsi, c'est qu'il y a eu en premier lieu négligence de sa part, ce qu'il a ensuite essayé de faire disparaître en prétextant urgence, et dans les deux cas il est responsable.

J'ai expliqué comment il se fait que ce contrat ne peut être défendu et je n'insisterai pas sur ce point. Le seul fait que toutes ces négociations se sont faites dans le plus grand secret les condamne. Mais les honorables membres du gouvernement disent : Comment pouvions-nous faire connaître nos intentions ? A mon tour, je leur demande, comment avez-vous rendu le contrat public ? Il ne vous a fallu qu'un moment pour cela, lorsque vous le vouliez, vous avez confié votre secret aux journaux et il a été connu du pays et de l'univers entier. Qu'est-ce qui empêchait le gouvernement de dire, par la voie de ses organes, ou de toute autre manière certaine, qu'il avait l'intention de construire un chemin de fer pour se rendre au Yukon par voie du lac Teslin ou de toute autre route, et laisser savoir au public que les ministres étaient disposés à entrer en pourparlers avec les capitalistes et à leur donner une occasion de soumissionner pour l'entreprise. Un simple avis de cette nature aurait répandu la nouvelle partout, et nous aurions eu l'avantage de recevoir des soumissions de presque tous les pays de l'univers, et de faire construire cette ligne à bien meilleur marché que ce qu'elle va coûter par ce contrat.

Ma plus grande objection, celle sur laquelle j'ai le plus combattu le gouvernement, c'est ce monopole absolu, et qui ne peut être défendu, qu'il accorde à Mackenzie et Mann sur les terrains aurifères du Yukon. Quelle raison peut avoir porté les membres du gouvernement à en agir ainsi ? Ils ont avoué eux-mêmes leur lâcheté. Ils craignaient, après avoir prêché l'économie durant si longtemps dans l'opposition—ils craignaient après l'expérience acquise dans le coup du Drummond, où $7,000,000 étaient en jeu, après la transaction du Pas-du-Nid-de-Corbeau qui a coûté au pays $2,000,000 de plus qu'il n'était nécessaire, ils craignaient, en constatant que les dépenses pour l'année courante sont plus considérables qu'elles ne l'ont jamais été dans ce pays—et le courage leur a manqué, et ils ont eux-mêmes avoués qu'ils n'avaient

pas osé s'adresser au peuple et lui demander encore un ou deux millions pour ouvrir le vaste district du Yukon.

Ils ont donc eu recours à un subterfuge, aussi indigne que coûteux, et ils ont résolu de tromper le peuple en lui déclarant que la construction de ce chemin ne lui coûterait rien, et en même temps ils ont donné un dixième des terrains aurifères que les entrepreneurs voudraient choisir dans le Yukon. Le pays n'a jamais refusé d'augmenter le fardeau de la dette nationale, quand cela était dans l'intérêt du bien public, et que l'affaire lui avait été expliqué clairement et honnêtement. L'histoire des vingt dernières années est là pour prouver la vérité de ce que j'avance. La population de ce pays n'aurait pas trouvé à redire sur la conduite du gouvernement, si ce dernier avait promis un subside de $2,000,000 et plus pour ouvrir la région du Yukon aux Canadiens, ainsi qu'aux autres peuples, parce qu'en agissant ainsi, il aurait protégé notre héritage national. Je dénonce de la manière la plus vigoureuse possible ce système de donner des placers et les régions aurifères du pays à des monopoles, et je dis que la transaction actuelle est une chose dont on n'a jamais entendu parler dans les annales d'un gouvernement anglais. S'appuyant sur l'histoire des pays miniers de l'univers, le gouvernement promulga ses derniers règlements miniers, le 18 de janvier, et dans ces règlements il est dit que les placers de cette région doivent être réservés aux mineurs libres, que chaque individu muni d'une licence a le droit d'entrer dans ce district, d'y prospecter et d'y prendre le terrain qui lui convient, là où il le trouve, jusqu'à concurrence d'une certaine étendue, et en exceptant les emplacements de villes. Cependant, sept jours après, les ministres oublièrent l'histoire salutaire de tous les pays miniers, ils revinrent sur la décision qu'ils avaient rendue en connaissance de cause et laquelle était contenue dans leurs règlements, et ils accordèrent 3,750,000 acres de nos plus riches terrains miniers et placers à un monopole établi à perpétuité, de qui ils n'obtinrent rien en retour d'un pareil cadeau, si ce n'est un droit ridicule sous forme d'un droit régalien de un pur cent.

Je désire appeler l'attention du peuple de ce pays sur une déclaration faite par l'honorable député de Russell (M. Edwards) et aussi par le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Qu'est-ce que c'est après tout, s'est écrié l'honorable député de Russell, que cette affaire, environ deux ou trois millions d'acres de terres? Quelle différence cela fait-il que ce soit Mackenzie et Mann qui deviennent propriétaires de ces terrains ou que ce soit plusieurs individus? Si ce sont des mineurs libres qui les obtiennent, ils extrairont tout l'or que ces terrains contiennent et ils le mettront dans leur propres poches. Quand bien même ce serait Mackenzie et Mann qui obtiendraient ces terrains, ils ne feront pas autrement que cela. Dans ce cas, pourquoi faites-vous tant de tapage à ce sujet? Si ce raisonnement est juste, il ne reste plus, M. l'Orateur, qu'à en tirer la conclusion logique qui en découle, et donner tous les terrains aurifères de cette région à une seule compagnie. Elle en extraira l'or,—voilà tout. Mais ce raisonnement revient à dire que les gardiens de la richesse nationale vont donner cette richesse à un seul et voler la masse du patrimoine qui lui appartient—la voler de ces droits qui depuis des siècles sont reconnus comme étant la propriété exclusive des mineurs libres et des prospecteurs dans toutes régions de l'Empire britannique où des mines ont été exploitées. La position la plus ridicule prise dans cette affaire l'a été par le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), et par le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), chacun leur tour, ils ont exhibé une carte sur laquelle ils indiquaient un point noir en disant: Vous faites beaucoup de bruit relativement à l'étendue de terres qui sont données à Mackenzie et Mann, eh bien! regardez cette grande carte et le petit point noir qui s'y trouve, c'est là tout ce que Mackenzie et Mann obtiennent de ce territoire.

Le ministre de l'Intérieur renchérissant un peu, a dit: Il y a beaucoup de terrain perdu dans l'exploitation des mines, comme il y a beaucoup de drap de perdu lorsque l'on taille un vêtement. Tout ce que vous pouvez obtenir dans cette région c'est une étendue de terrain minier de trois cents pieds, et si vous calculez combien il se trouve de terrain minier rémunérateur de trois cents pieds dans ces 3,750,000 acres vous constatez que cela ne fait que quelques acres—ainsi, qu'ont donc obtenu ces entrepreneurs? Cela est vrai, mais allez à la mine Le Roy, mesurez l'étendue du terrain et mesurez l'étendue de la mine exploitée avec profit, et vous allez voir que les propriétaires, bien que riches maintenant, le seraient encore bien plus s'ils avaient une mine de trois cents pieds de largeur. Il est bien évident que chaque pays minier de l'univers ne peut pas être composé exclusivement de terrain minier rémunérateur, et qu'il doit y avoir du terrain perdu, et cela qu'il s'agisse des mines de quartz aurifère, ou des mines d'alluvion. Et une mine n'a de la valeur que d'après l'étendue de terrain rémunérateur qu'elle contient soit en quartz aurifère ou en terrain d'alluvion. Mais si le point indiqué sur la carte est la véritable étendue du terrain rémunérateur que MM. Mackenzie et Mann doivent obtenir, le reste du pays devrait être réduit en proportion. Si la carte avait été préparée sur ce principe, vous constateriez que ces entrepreneurs prendraient environ les neuf dixièmes de tous les placers de valeur qui existent dans le Yukon. Je n'hésite donc pas à dire, qu'avec les machines qu'ils auront à leur disposition et l'avantage de choisir les terrains qui leur plairont dans cette vaste région, ils vont réussir à obtenir la plus grande partie de tous les placers rémunérateurs qui existent dans le Yukon. Qu'est-ce que cela veut dire?

Prenez ce guide officiel du Klondike. Je ne voudrais pas lire ce qui a déjà été lu, mais si vous prenez le résumé préparé par M. Ogilvie, vous allez comprendre ce que cela veut dire. Je ne vais en lire qu'une phrase:

Prenant cette division....

Il ne s'agit ici que d'une seule division.

dans son ensemble, y compris les trois criques déjà indiquées, situées dans la même direction que la crique Indian, ce qui forme un espace d'environ trente-cinq milles de longueur et vingt cinq milles ou plus de largeur, si nous pouvons nous fier aux apparences, l'on devra extraire de l'or dans cette étendue de territoire pour une valeur de cent millions de dollars.

En supposant que MM. Mann et Mackenzie n'obtiendraient qu'une seule étendue de terrains de cette nature sur leurs cent blocs de 72 milles carrés chacun, ou qu'en explorant, en choisissant ou en exploitant ces terrains ils trouvent une étendue de

terres de cette valeur, nous leur aurions donné une véritable bonanza. En supposant que, sur chaque bloc ils ne fassent qu'une découverte payante, cela leur en fera cent, chacune pouvant leur rapporter environ $5,000,000, $10,000,000 ou $20,000,000. Le fait est que cette région est si peu connue, la perspective est si brillante, si nous devons en croire les rapports des ingénieurs du gouvernement, que c'est le comble de la folie et de l'extravagance que de donner un seul pied de terrain aurifère déterminé pour la construction de ce chemin. La politique du gouvernement et du pays devrait avoir pour but de conserver ces terrains pour le peuple de ce pays, et de débourser les sommes nécessaires pour subvenir à la construction de ce chemin.

L'honorable député de Russell (M. Edwards) a dit qu'il espérait qu'aucun Canadien ne se rendrait dans cette région, qu'il ne voulait pas que les jeunes et robustes fils des cultivateurs se rendent là. Il n'est pas en mon pouvoir d'empêcher ce qu'il désire. Je sais qu'ils partent pour cette région et que chaque jour leur nombre augmente ; et pour ma part, je leur souhaite tout le succès possible dans leur poursuite de l'indépendance et de la fortune dans ce vaste territoire qui doit être exploité pour le Canada. Je vous avoue franchement que je ne voterais pas un sou pour ouvrir la région du Yukon, si je ne croyais pas que le peuple canadien va avoir une occasion d'y pénétrer. S'il n'y a que des étrangers qui doivent se rendre dans cette partie du pays et y extraire l'or qui s'y trouve, qu'ils y pénètrent et qu'ils en sortent comme ils pourront, laissez-les pourvoir eux-mêmes à leurs propres moyens de transport, et payer ce qu'il en coûte. La considération d'un commerce quelconque ne m'encouragerait pas à favoriser la dépense d'un seul dollar de l'argent public pour y établir des moyens de transport. Le grand point pour moi, c'est qu'en ouvrant cette région nous fournissons à la jeunesse canadienne une occasion de se rendre au Yukon et d'y chercher fortune, ce que feront un grand nombre, bien qu'il soit sous-entendu que plusieurs d'entre eux seront désappointés.

On a posé la question de savoir ce que penseraient les mineurs qui se rendent dans cette partie du pays, lorsqu'ils constateront que les monopoleurs ont le droit de choisir le terrain le plus riche et de l'exploiter bien plus avantageusement qu'eux. Les mineurs aiment la justice et tout gouvernement qui a une région minière à développer doit tenir compte de ce sentiment. A part les mineurs étrangers qui vont se rendre là, il y a aussi les jeunes gens de notre pays qui vont y aller cette année, l'année prochaine et durant les années qui suivront. Si le gouvernement réussit à faire adopter cette mesure et accorder cette partie du pays aux monopoleurs, dans deux ou trois ans d'ici, il paiera chèrement cette conduite, car nos jeunes gens de toutes les partie du Canada vont se rendre dans cette région, pleins de courage, mais possédant peu d'argent pour prospecter la région dans l'espoir d'y trouver la fortune et ils ne pourront que constater qu'ils ont été précédés par les monopoleurs, et que cette partie du pays qui devrait être leur héritage a été donnée. Alors les honorables membres de la droite auront des comptes à rendre au peuple de ce pays.

Si je n'envisageais la question qu'au seul point de vue du parti, je devrais être heureux, au moins pour ma part, de les voir mettre ce projet en vigueur et de leur en laisser prendre la responsabilité, parce que je serais persuadé que la rétribution ne se ferait guère attendre. Mais il y a une considération qui chasse toute pensée de cette nature, c'est que cette donation est irrévocable ; une fois ce territoire passé aux mains des monopoleurs, il est irrévocablement perdu pour le peuple, et pour ma part, je suis bien disposé, et j'espère qu'il en est de même pour tous les honorables membres de la gauche, de faire tous les efforts possibles pour empêcher l'adoption d'une semblable proposition.

Qu'est-ce qui vient ensuite ? L'inévitable confusion. Des conflits internationaux peuvent éclater partout, dans ce cas choisissez une route entièrement canadienne, construisez les 150 milles de tramway jusqu'à Glenora et alors vous pourrez remonter la rivière Stikine, dit le gouvernement. Et cependant, avant qu'un seul pouce d'ouvrage ait été fait sur ce chemin, le gouvernement se trouve en face de difficultés internationales qu'il ne peut plus ignorer ou nier. Et il est responsable de cet état de choses pour une bonne part. Si durant les mois de juillet, août et septembre, les ministres, au lieu de prendre leurs aises et de s'amuser dans différentes parties du pays, s'étaient promptement rendus à Washington et avaient convenu d'un système d'entreposage équitable sur la côte du Pacifique, je crois qu'ils auraient pu conclure des arrangements à cet effet, avant d'accorder ce contrat et le résultat de ces démarches aurait été que les relations les plus amicales et la plus grande courtoisie n'auraient cessées de régner entre les deux nationalités sur le littoral du Pacifique. Mais au lieu de faire la moindre démarche en ce sens, ils ont continué de s'amuser, ils n'ont fait aucune offre, ils n'ont conclu aucun arrangement. Leur premier acte a été de lancer un défi au peuple américain en disant : Nous allons empêcher les chemins construits sur votre territoire d'entrer dans la région du Yukon, nous construirons notre chemin nous, où nous le jugerons à propos, et nous allons empêcher le commerce des Etats-Unis de pénétrer dans cette région.

Il est juste que tout gouvernement s'efforce d'accaparer la plus grande partie du commerce et de la conserver pour son peuple. Mais il est malheureux que notre gouvernement n'ait pas conclu un arrangement avec les Etats-Unis avant de leur lancer ce défi, alors que, j'en suis intimement convaincu, il aurait pu régler cette question à l'amiable et éviter toutes ces difficultés. Mais il ne s'agit plus maintenant de songer à tout cela, il nous faut prendre les choses dans l'état où elles se trouvent et étudier ce projet, menacé comme il l'est de difficultés internationales plus graves à cet endroit que sur n'importe quel autre point du littoral du Pacifique, avec un droit douteux à la libre navigation ; cependant, je constate avec plaisir que le gouvernement est disposé à défendre ce droit et il peut compter sur notre appui à cet égard, mais ce droit ne peut être exercé sans qu'il se présente certaines complications qui ne peuvent être réglées qu'en ayant recours à la procédure longue et inutile d'un appel devant un tribunal américain, et cinq ou six années de négociations et d'arbitrages avec les Etats-Unis.

D'après le témoignage de l'honorable premier ministre lui-même, nous nous trouvons donc aujourd'hui dans la nécessité de nous prononcer sur une proposition incomplète, ce qu'ils admettent—ils se proposent d'y ajouter quelque chose, mais ils ne nous disent pas ce que c'est ; et par conséquent, ils

nous demandent d'adopter un projet incomplet et cela au prix de dépenses considérables, au lieu de soumettre leur projet tout entier comme un remède aux circonstances actuelles.

Avec tout cela qu'obtenons-nous ? Après tout ce qui a été dit, nous obtenons simplement 150 milles de tramway, commençant à 150 milles du littoral, à Wrangel et se terminant à environ 600 ou 700 milles en deçà de Dawson, lequel chemin de fer ne pourra être exploité durant sept mois de l'année, et durant les cinq autres mois de l'année possède à chacune de ses extrémités des moyens de transports par eaux, longs et coûteux, le tout accompagné des inévitables transbordements, changements et autres inconvénients de même nature que vous rencontrez, soit en gagnant l'intérieur ou en revenant de cette région. A part ces misères, il faut ajouter les complications internationales, dont nous sommes menacés par la mesure que vient d'adopter le Congrès américain, laquelle, malgré tout ce que nous pourrions désirer à l'encontre, va probablement devenir loi. Le tramway, d'après l'état préparé par M. Jennings lui-même, va coûter environ trois millions de dollars. Voilà ce que nous obtenons. Maintenant, que donnons-nous ? Je crois que la Chambre a, jusqu'à un certain point, perdu de vue l'un des privilèges que nous accordons à ces entrepreneurs, c'est-à-dire les profits de l'exploitation du chemin. Je vais faire un calcul que je vais soumettre à la Chambre pour être discuté. Le gouvernement n'a pas voulu nous dire quels seraient les péages les plus élevés qu'il permettrait de percevoir sur ce chemin pour le transport des passagers et du fret ; mais le ministre de l'Intérieur nous a dit qu'ils seraient élevés, bien plus élevés que tous ceux qui existent actuellement sur tous les chemins de fer connus dans ce pays. Je dis qu'il est nécessaire, pour pouvoir juger convenablement cette question, que nous connaissions les péages les plus élevés que l'on exigera pour le transport du fret et des passagers. Le gouvernement se réserve le droit de faire deux réductions de 25 pour 100 chacune, durant l'espace de sept ans, et lorsque le chemin aura été exploité durant dix ans, l'établissement de ces péages sera fait en conformité des dispositions de l'Acte des chemins de fer. Cela revient à dire qu'ils vont être très élevés, bien plus élevés que tous les tarifs de transports actuellement en vigueur sur n'importe quel autre chemin de fer connu de ce pays.

Or, si ces péages sont fixés à un certain montant, et que le trafic doit être tel que les honorables députés l'ont prétendu, le privilège accordé à ce chemin est d'une grande valeur par lui-même. Je demande à la Chambre de vouloir bien écouter attentivement l'état suivant : J'ai calculé le taux du transport d'un voyageur à 10 centins par mille, ce qui fait $15 pour les 150 milles. J'ai pris pour le transport du fret, le chiffre fixé par l'honorable ministre lui-même, soit $50 par tonne. Voyons un peu quel va être le résultat de ce calcul. Pour construire les 150 milles de chemin, en prenant les propres calculs du gouvernement et l'état préparé par M. Jennings, il en coûtera $2,700,000 de capital aux entrepreneurs. Si nous supposons que 20,000 voyageurs et 20,000 tonnes de fret passeront sur ce chemin en une seule saison, pour aller et retour, les profits du chemin seront, après avoir déduit $60,000, coût probable de son exploitation, de $700,000. Y a-t-il quelque chose là dedans dont on puisse se moquer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Combien comptez-vous de trains par jour ?

M. FOSTER : Je n'entre pas dans les détails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A moins de savoir cela, comment pourrez-vous vous y prendre pour dire ce que va coûter son exploitation ?

M. FOSTER : Je prends l'état préparé par l'ingénieur et j'y ajoute $10,000 ; je n'ai rien entendu dire au ministre des Chemins de fer et Canaux à ce sujet, et il n'a pas en sa possession de rapport d'un ingénieur, pour démontrer qu'il va en coûter plus que cela pour exploiter le chemin durant cinq mois de l'année ; et tant qu'il n'aura pas préparé un état par lui-même, ou en se basant sur les rapports de ses ingénieurs, je suis obligé de m'en rapporter au seul ingénieur dont le rapport nous a été soumis, et j'ai été assez généreux pour ajouter encore un certain montant à sa propre estimation : Je dis donc qu'en me basant sur cette estimation qui est bien moins élevée que la plus basse qui ait été préparée par le ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même, ces entrepreneurs réaliseront toutes dépenses d'exploitation payées, un profit de $700,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas fait de calcul relativement au nombre de gens qui devraient voyager sur ce chemin.

M. FOSTER : L'honorable ministre dit qu'il n'a pas fait de calcul relativement au nombre de gens qui devraient voyager sur ce chemin. Il est bien facile de voir ce qu'il a dit en consultant les *Débats*.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous auriez mieux fait de citer mes paroles.

M. FOSTER : Je vais expliquer à l'honorable ministre ce qu'il a dit sans lire ses propres paroles. Il a parcouru les différents calculs faits, et établi que quelques personnes avaient porté à 250,000 le nombre de ceux qui se rendraient au Yukon, d'autres l'avaient évalué à 200,000, enfin quelques-uns prétendaient qu'ils ne seraient guère plus de 100,000, l'honorable ministre, lui, a considéré qu'il n'y en aurait guère plus de 50,000 qui pénétreraient dans cette région et il a pris ce chiffre comme base de ses calculs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est vrai que j'ai dit que la plus basse estimation faite du nombre de gens qui devraient se rendre dans cette région, dans un an, était d'environ 50,000 ; mais je n'ai pas dit ni voulu laisser entendre que toutes ces personnes se serviraient de ce chemin de fer, parce que j'ai dit, qu'elles commençaient déjà à pénétrer dans la région, et qu'il en serait ainsi tant que le chemin de fer ne serait pas construit.

M. FOSTER : Mon honorable ami croit qu'il peut sauver la responsabilité du gouvernement de cette façon.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je répète ce que j'ai dit.

M. FOSTER : Je n'ai plus qu'une question à lui poser. Dans quel but le gouvernement construit-il ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En grande partie pour transporter le fret ; ceux qui veulent se rendre dans cette région peuvent toujours réussir à y pénétrer, mais il n'en est pas de même du fret.

M. FOSTER : Tous les honorables membres de la droite ont prétendu que le gouvernement construisait ce chemin pour permettre au commerce canadien d'atteindre le Yukon par cette voie. Or, il n'y aura pas de fret canadien, s'il n'y a pas de voyageurs canadiens. Toute l'argumentation des honorables membres de la droite se résume à ceci : Il vous faut construire le chemin, et une fois qu'il sera construit vous allez attirer le commerce sur le territoire canadien, car si vous ne réussissez pas à amener le fret et les voyageurs à passer par cette voie, l'utilité de ce chemin cesse d'exister.

L'honorable ministre a déclaré que 50,000 personnes allaient pénétrer dans la région du Yukon et que 20,000 allaient en sortir, or je puis accepter ces chiffres sans compromettre la valeur de ma cause. L'honorable ministre est-il prêt à nier que ce sont là ses prétentions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas évalué le nombre des personnes qui se serviront de ce chemin de fer.

M. FOSTER : Les députés savent que le ministre ne paraît pas être bien informé ni très précis dans ce qu'il dit. En supposant que 50,000 personnes voyageront, c'est 25,000 qui iront dans cette région et 25,000 qui en reviendront, et l'honorable ministre a ajouté que personne n'avait porté ce nombre au-dessous de 50,000, et qu'on pouvait faire certains calculs. Ce sont les chiffres fournis par l'honorable ministre, tels que mentionnés dans les *Débats*. Si 50,000 personnes voyagent aller et retour et 50,000 tonnes de marchandises sont transportées-- c'est le calcul de l'honorable ministre, quels seront les bénéfices résultant de ce trafic, après avoir déduit les frais d'exploitation ? Il reste $3,190,000 de bénéfices nets. S'il y a 100,000 personnes, 50,000 qui partiront et 50,000 qui reviendront, ou 75,000 qui partiront et 25,000 qui s'en reviendront, et si vous allouez une tonne de marchandises par personne, et c'est peu, car on verra que ce sera plutôt trois tonnes par personne....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Allouez une tonne par personne et évaluez le nombre à 100,000 personnes, les bénéfices, les frais d'exploitation déduits, seraient de $6,000,000 dans une seule saison.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelle proportion des recettes l'honorable député retranche-t-il pour frais d'exploitation ?

M. FOSTER : $500,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment arrivez-vous à cette somme ?

M. FOSTER : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux veut-il dire que l'exploitation d'un chemin de fer pendant cinq mois pour le transport de 100,000 personnes et des marchandises, coûtera plus qu'un demi-million de piastres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais exploité un chemin de fer dans cette région.

M. FOSTER : Je veux que l'honorable ministre examine ce calcul, et qu'il me dise si, au point de vue des affaires, il est exagéré. Les honorables ministres vont-ils fixer le coût du transport des voyageurs à 10 cents par mille, et celui des marchandises à 2½ cents par livre ? S'ils adoptent ce tarif, alors mon estimation, pour le nombre de voyageurs et de tonnes de marchandises mentionné donne le résultat que j'ai indiqué. Ainsi, en trois années, ces messieurs paieront tout le coût du chemin de fer, et ils auront quatre ou cinq millions de piastres de bénéfices.

Quelques VOIX : Oh ! oh.

M. FOSTER : Les honorables ministres peuvent rire de ces chiffres, mais qu'ils disent donc à la Chambre quels sont les péages qu'ils vont exiger.

M. DOMVILLE : Ils exigent maintenant $500 à Stikine et le voyageur va à pied.

M. FOSTER : Que le gouvernement dise à la Chambre combien il va exiger pour le transport des voyageurs et des marchandises. Si c'est 10, 8 ou 5 cents, qu'on le sache. Qu'il nous dise combien il va permettre à Mackenzie et Mann, d'exiger pour transporter les marchandises. Nous sommes gênés par ce défaut d'informations, mais si les péages doivent être ceux que j'ai mentionnés, les entrepreneurs, en trois ans, pourront se rembourser de chaque piastre dépensée à même les bénéfices réalisés sur ce chemin, et ils auront pour eux-mêmes un excédent de plusieurs millions. Nous leurs donnons même plus que ce que j'ai mentionné.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Pourquoi ne pas constituer en compagnie cette source de richesses ?

M. FOSTER : L'honorable ministre a toujours des idées d'économie.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Sont-ce là les chiffres de M. Hamilton Smith ?

M. FOSTER : Il n'y a aucun doute qu'il les approuverait. Néanmoins, je n'ai pas l'habitude de fournir des chiffres qui me sont donnés par une autre personne, mais c'est peut-être celle de l'honorable ministre.

Les entrepreneurs ont aussi le pouvoir d'émettre des hypothèques, des obligations ou des actions sur toutes leurs propriétés et entreprises. Le gouvernement leur accorde le monopole du chemin pendant cinq ans, avec la faculté de construire par la route du Pas de Chilkat s'ils le désirent, et il leur donne la préférence au sujet du prolongement du chemin vers le sud, ce qui veut dire que si ce prolongement est construit le gouvernement leur viendra en aide.

De plus, le gouvernement leur accorde une subvention qui comprend réellement plus de 4,000,000

d'acres de terres minières dans le Yukon. Tous ces privilèges et dons sont importants, et pourquoi sont-ils accordés? Simplement pour construire un tramway de 150 milles de longueur, commençant à 150 milles de l'océan et arrêtant à 650 milles de Dawson-City.

Le ministre de l'Intérieur a prétendu que le pays retirerait d'autres avantages de ce chemin. Il allègue que la construction de ce chemin est nécessaire pour le maintien de l'ordre et de la paix. Cependant, je m'aperçois que j'arrive à une phase nouvelle et qui sera la dernière de mon sujet, et je serai content si M. l'Orateur veut bien suspendre la séance.

A six heures la séance est levée.

Séance du soir.

M. FOSTER: Quand la séance a été suspendue, j'étais à dire ce que le gouvernement a obtenu au moyen de cet arrangement, combien les entrepreneurs auront à débourser, je parlais des exemptions et des privilèges qu'ils obtenaient du gouvernement, et je crois, que le contraste est frappant et significatif.

Nous avons 150 milles de tramway à travers les montagnes, commençant quelque part sur les hauteurs à 150 milles de l'embouchure de la rivière Stikine, à un point qui est tout à fait inaccessible en hiver, et qui n'est accessible que pendant cinq ou cinq mois et demi de l'année au moyen d'une navigation difficile et fatigante. Ce chemin de fer aboutit à 150 milles plus loin à ou quelque part près de la tête du lac Teslin, qui est à 600 ou 700 milles de Dawson-City, ou du centre du territoire du Yukon, et cette distance doit être franchie en petits bateaux en suivant une ligne sinueuse de navigation, exigeant des portages et des transbordements, et prenant certainement beaucoup de temps dans le voyage d'aller et retour, à cause de la violence des courants contre lesquels ces bateaux auront à lutter au retour. Ce tramway est virtuellement tout ce que les entrepreneurs donnent au gouvernement.

D'après le rapport de M. Jennings et son estimation du coût du chemin, les entrepreneurs auront à débourser pour la construction de ce tramway à peu près trois millions de piastres. J'étais à établir que nous donnons à la compagnie le chemin et ses bénéfices probables, et je citais les assertions faites par les ministres et la moyenne calculée d'après les informations fournies par le ministre de l'Intérieur, relativement aux péages et au transport des marchandises, et je calculais les bénéfices sur le voyage aller et retour, premièrement de 20,000 personnes et leur bagage, secondement de 50,000 personnes et leur bagage, et troisièmement de 100,000 personnes et leur bagage.

Je présente ces calculs à la Chambre et au public intelligent, vu qu'il est impossible de savoir du gouvernement ce qu'il faut que le parlement connaisse avant de pouvoir décider si la subvention que nous accordons est, oui ou non, excessive et exorbitante. Le gouvernement refusant de nous fournir ce renseignement, j'ai supposé ces péages, et j'ai fait mon calcul d'après eux. Je dis sans crainte d'être contredit que vous pouvez réduire considérablement ces péages, et vous viendrez encore à la conclusion que, si ce chemin est encouragé comme le supposent les promoteurs et le gouvernement, alors la compagnie, dans l'espace de deux ou trois ans, paiera non seulement le coût primitif du chemin, mais aussi tous les frais d'exploitation, et elle restera avec des bénéfices de plusieurs millions de piastres sur ses placements.

J'expliquais en même temps que les entrepreneurs ne sont pas obligés de dépenser leur propre argent pour construire ce chemin, le gouvernement y a pourvu. Il a donné aux entrepreneurs le pouvoir de prélever sur toute cette riche étendue de terre autant d'argent qu'ils en voudraient; oui, plusieurs fois autant d'argent qu'il en faut, au moyen d'obligations et d'hypothèques qu'ils peuvent donner sur leur propriété et qu'ils peuvent prélever sur le parcours de ce chemin.

Et avec ce privilège, M. l'Orateur, avec les rapports qui sont répandus partout concernant la richesse de cette région, avec l'esprit de spéculation inévitable et manifeste qui s'éveille dans toutes les parties de l'univers au sujet de cette région aurifère, et la demande qui se fait pour obtenir le droit de miner, ainsi que le fait voir les archives du ministère de l'Intérieur, j'affirme, M. l'Orateur, que ce privilège seul placé sur le marché de Londres, ou autres grands marchés monétaires, réalisera plus d'argent qu'il n'en faut pour payer leurs déboursés et leur laisser un excédent de fonds qui seront employés pour des opérations futures ou divisés entre eux.

J'ajoutais que, de plus, ils avaient un monopole qui leur assure assez sûrement ce territoire, un monopole de cinq années du côté du nord, ou l'option également avantageuse de construire un chemin à partir de Pyramid-Harbour jusqu'aux Rapides Rink, du côté de Dawson-City, leur donnant ce qui est la vraie route commerciale, et dans dix ans ils auront la préférence pour construire le prolongement du chemin de fer vers le sud, avec l'aide du gouvernement, aide que le très honorable premier ministre a dit qu'il demanderait au parlement d'accorder, si le chemin est prolongé. C'est ce que la compagnie reçoit.

Elle a, de plus, par la charte, des pouvoirs très étendus et d'une grande importance, savoir: le pouvoir de construire des embranchements à partir de toutes ses possessions jusqu'aux lignes principales: le pouvoir de faire toutes les affaires imaginables, et ce qui compte dans un territoire où le bois a presque la même valeur que l'or—le bois peut être employé et sera employé pour rien autre chose, comparativement parlant, que pour les opérations et les besoins des mineurs eux-mêmes—les entrepreneurs ont les plus belles terres boisées de cette région, et ils pourront vendre le bois aux mineurs avec bénéfices. Bien que le mineur soit libre d'aller sur les terres du gouvernement et d'y choisir le bois dont il a besoin pour ses opérations, cependant il ne peut pas toucher à une branche d'arbre sur les terres de Mann et Mackenzie; ce bois appartient à ces messieurs et ils le conserveront comme une source de bénéfices, ainsi qu'ils en ont le droit.

Maintenant, je sais que les ministres disent que nous avons plus que cela. Qu'est-ce? Les ministres ont déclaré que nous avons ce qui est absolument nécessaire pour maintenir l'ordre et la paix dans cette région. Je critique et blâme cette assertion.

Je demande à mes honorables amis les ministres quelles sont les difficultés qu'ils s'attendent à surmonter pour maintenir l'ordre et la paix dans le

Yukon? On verra s'y établir un grand nombre d'habitants des parties colonisées du Canada, gens amis de l'ordre et respectueux des lois, qui seront, après la police à cheval, en ce qui concerne le maintien de l'ordre, le bras droit de tout ce qu'il sera juste d'exécuter. On verra s'y diriger des centaines et des milliers de jeunes Anglais de bonne réputation, or l'Anglais est de sa nature, par coutume et par intérêt, respectueux des lois. Des colonies australiennes viendront des aventuriers habiles dans l'art de miner, qui savent ce que leur vaut la loi en Australie et qui observeront les lois et l'ordre dans le Yukon. Et parmi ceux qui viennent des Etats-Unis—en plus grand nombre aujourd'hui que dans aucune autre circonstance—les meilleurs hommes se forment en syndicats de dix, vingt et trente pour aller dans cette région. Y vont-ils pour violer la loi, troubler l'ordre et combattre les représentants de la justice qui seuls peuvent leur assurer la paisible possession de leurs biens?

En réponse à une question que je lui ai posée, il n'y a pas longtemps, le gouvernement m'a informé qu'il y avait dans ce territoire, ou s'y rendant, 270 hommes de la police à cheval. J'ai demandé aujourd'hui au gouvernement quel nombre de volontaires il allait envoyer dans cette région et il m'a répondu, 200 hommes. De grâce, qu'allons-nous faire avec quatre ou cinq cents hommes de la police à cheval et de la milice pour maintenir l'ordre parmi les gens qui s'en vont dans cette contrée?

Je vais poser une question au très honorable premier ministre. Il nous a supplié d'adopter ce bill en vue du maintien de l'ordre et de la paix dans le Yukon. Je lui demande donc si un de ces 270 hommes de la police à cheval va rester en dehors de cette région, jusqu'à ce que le chemin de Mann et Mackenzie soit achevé; ou s'y en vont-ils maintenant et vont-ils continuer à s'avancer de manière à être là vers le 1er juillet ou le plus tôt possible? Je lui demande si ces 200 volontaires qu'il va y envoyer pour être le bras droit de la police à cheval sont pour attendre que le chemin de Mann et Mackenzie soit terminé et ne s'y rendront qu'après le premier septembre? Il ne voudra pas courir le risque d'une telle éventualité. Non, ces hommes vont partir immédiatement, et avant que Mann et Mackenzie aient donné un coup de pioche sur cette route, les 270 hommes de la police à cheval et les 200 volontaires seront arrivés au Yukon, ou bien près d'y être, et ils suffiront pour maintenir l'ordre et la paix dans cette région. C'est alléguer un faux prétexte que de dire au pays que nous devons agir sans délai et terminer cette entreprise dans le cours de l'été prochain, dans le but de maintenir l'ordre et la paix dans le Yukon.

Or, quand voulez-vous maintenir l'ordre et la paix dans le Yukon? Est-ce pendant l'été? C'est peu probable. Est ce pendant l'hiver? C'est encore peu probable. Raisonnons donc avec logique. Où seront pendant l'été les 30,000 hommes qui partent pour cette région? Ils seront dispersés dans tout le territoire par groupes de deux ou trois, cinq ou six. Ces gens garderont la paix d'eux-mêmes. Ils sont là, non pas pour lutter contre l'autorité civile, mais pour chercher à trouver les trésors cachés dans cette région, et ils savent qu'ils seront d'autant mieux protégés qu'ils se montreront fidèles observateurs des lois.

Que feront-ils durant la saison d'hiver? Les 50,000 hommes qui se rendront là l'été prochain vont-ils y camper l'hiver prochain? Rester dans cette froide région du Yukon pour le simple plaisir d'y vivre? Ces 50,000 hommes se diviseront en deux classes; les prospecteurs qui cette année atteindront un filon et qui auront quelque chose pour s'occuper—ceux-là exploiteront leurs claims l'hiver prochain; et ceux qui ne trouveront rien, qui n'auront pas de claims à exploiter ou qui ne le voudront pas et qui se priveront du plaisir de passer l'hiver au Yukon, il les verra revenir l'automne prochain.

Et pendant l'hiver où seront les gens qui séjourneront dans cette région? Combien y avez-vous d'endroits où ces hommes peuvent se réunir? Il y en a, je crois, un ou deux, trois tout au plus. Voulez-vous nous faire croire que deux ou quatre cents hommes de la police à cheval sont un nombre suffisant pour maintenir l'ordre et la paix à Dawson-City et aux deux autres endroits? C'est un prétexte qui s'évanouit dès que nous l'analysons, prétexte pour nous faire approuver ce contrat, sans quoi l'ordre et la paix sont en danger.

Je demande à l'honorable premier ministre s'il est pour attendre que le chemin soit construit le 1er septembre prochain avant d'envoyer la police et les volontaires. Dans la négative, il n'a pas besoin de chemin pour cette fin.

Je vais lui poser une autre question. Va-t-il envoyer avec les hommes eux-mêmes, ou autrement, les provisions dont ils auront besoin l'hiver prochain, ou attendre que Mann et Mackenzie aient terminé leur entreprise? Il n'osera pas dire qu'il laissera les hommes qui s'en vont là en qualité de gardiens de la paix, dépendre pour leur subsistance et entretien, pendant l'hiver prochain, de l'éventualité que Mann et Mackenzie auront construit le chemin vers le premier septembre, ou assez tôt après cette date pour envoyer par cette route les provisions nécessaires.

Non, M. l'Orateur, les hommes emporteront leurs provisions avec eux ou se les feront envoyer par des routes qui seront disponibles l'été prochain. Ils ne compteront pas sur l'achèvement de ce chemin. Autrement, ils se trouveraient embarrassés si Mann et Mackenzie ne terminaient pas leur entreprise à temps.

Ensuite, on a invoqué des sentiments d'humanité. On a escompté l'horreur que nous éprouvons à voir souffrir, et on nous a dit qu'il était absolument nécessaire de ratifier ce contrat secret et de le faire exécuter—pourquoi? Pour sauver de la famine les gens qui seront au Yukon. La famine durant quelle époque de l'année? Ce printemps, l'été prochain ou l'automne prochain? Non, car pas une livre de nourriture n'y sera envoyée avant le premier septembre; et jusqu'à cette date, les provisions nécessaires devront être envoyées par d'autres routes bien connues. De sorte que, en ce qui concerne la suppression de la famine durant l'été, cette route n'est pas plus utile que ne le serait un chemin dans le nord de la Sibérie.

Le gouvernement a-t-il l'intention d'empêcher les gens de souffrir de la faim dans cette région, à compter de l'automne prochain? Dans ce cas, il a passé un contrat qu'il n'aurait pas dû conclure, que le pays n'a jamais autorisé, et qu'il ne l'autorisera pas à exécuter. De quel droit ce parlement, représentant les contribuables du pays, peut-il dire aux aventuriers et aux aubains de tous les pays de l'univers: "Arrivez en foule, hâtez-vous, ne vous occupez pas de vos provisions; nous verrons à ce

M. FOSTER.

que vous n'ayez pas de misère une fois que vous serez dans cette région." Où irions-nous avec une pareille politique? Il n'y a pas un gouvernement qui oserait l'adopter. Les honorables ministres ont fait beaucoup de choses dans le sens de cette politique; et si l'hiver prochain, les provisions viennent à manquer dans cette région, la faute en retombera sur les honorables ministres qui ont annoncé à leur façon à l'univers entier qu'ils allaient construire un chemin de fer dans cette contrée, pour empêcher la famine d'y régner l'hiver prochain.

Mais je m'en tiens au bon sens le plus ordinaire et j'ose dire que si vous voulez allez à Dyea, ou à la rivière Stikine ou sur les quais de Victoria et de Vancouver, vous verrez que dix-neuf sur vingt des hommes qui s'en vont dans cette région partent avec la détermination de revenir l'automne prochain, ou bien ils emportent avec eux des provisions en quantité suffisante pour un an ou deux.

Les histoires de famine et les dangers de famine racontés par les journaux du pays, et des autres pays, ont éveillé l'attention des voyageurs qui veulent aller dans cette région et leur ont fait comprendre qu'ils doivent se mettre en garde contre ces probabilités de famine. Il en résulte que dix-neuf sur vingt de ces voyageurs, ayant sous les yeux ces exemples, l'avis d'emporter des provisions suffisantes, l'avis du commissaire Walsh qui leur dit d'emporter avec eux des provisions pour au moins un an, partiront bien approvisionnés, et ce qui leur manque, les douzaines de compagnies d'approvisionnements qui font affaires dans cette région, le leur fourniront quand viendra la famine et que les gens seront obligés d'acheter.

Je crois avoir fait disparaître tout à fait l'idée que par crainte de la famine nous devons puiser dans le trésor du pays et le dépouiller de sa plus grande valeur, dans le but d'empêcher les gens de mourir de faim.

Mais ces honorables ministres disent qu'ils veulent conserver ce commerce pour le Canada. Examinons cette prétention au point de vue du bon sens. Il y a deux choses sur lesquelles le gouvernement trafique : premièrement le cri " Une route entièrement canadienne," qui n'est qu'un pur prétexte en ce qui concerne ce contrat, et il cherche à se faire approuver par le pays au moyen de ce prétexte. Une autruche peut se cacher la tête dans le sable et croire que par ce moyen elle échappera aux coups de ses ennemis, mais aussi longtemps que le reste de son corps reste exposé à la vue, ses ennemis sont sûrs de la terrasser.

Le présent gouvernement a la tête cachée dans un petit tas de neige, à 150 milles de l'embouchure de la rivière Stikine, et il crie que ce chemin de fer de 150 milles de longueur, sur une route de plus de 1,500 milles d'étendue, est un chemin entièrement canadien. C'est une méthode d'autruche, que la critique de ses adversaires réduira bientôt à néant.

Conserver le commerce pour le Canada? J'ai dit qu'il y a deux choses sur lesquelles les honorables ministres trafiquent. La première est la route toute canadienne, et la seconde est, qu'en vrais patriotes, ils sont décidés à conserver le commerce du Canada pour les Canadiens. Examinons leur projet, et faisons rayonner sur lui un peu de bon sens. Je pose cette question au très honorable chef du gouvernement : La construction, ou la non construction du chemin de fer du lac Teslin, de 150 milles de longueur, sauve-t-elle une livre du commerce du Yukon pour la présente année? Ceux qui ont l'intention d'y aller cette saison, sont ou partis ou à la veille de partir. Ils ont acheté leurs provisions, soit ici ou dans un autre pays. Et, en ce qui concerne les vingt, trente ou cinquante mille hommes qui s'en vont dans cette contrée, à la recherche de l'or, pas une livre des provisions qu'ils emportent ne sera affectée par la construction de ces 150 milles de chemin durant cet été.

Or, si la construction de ce chemin ne change pas le commerce du Kloudike d'une livre, cette saison, allons plus loin que cela dans la question, et voyons ce à quoi équivaut ce projet de construction de ce chemin de fer du Yukon, tel que présenté par le gouvernement—car nous devons l'examiner tel qu'il est devant nous.

On peut prophétiser, on peut se faire une idée de ce qui pourra survenir en sus de cela, mais nous n'en avons aucune certitude. Ce parlement s'occupe actuellement de la route du lac Teslin, pure et simple, comme du contrat qu'on nous demande d'adopter. Examinons quels en seront les effets sur le commerce. Les honorables députés de la droite ne désirent aucunement plus que nous-mêmes de voir le Canada bénéficier de tout le commerce possible par le développement de cette région. Mais les honorables députés ministériels comme ceux de l'opposition feraient tout aussi bien de s'occuper de la question de fait et de ne s'occuper que des faits qui se rapportent à la question. C'est mon intention de discuter brièvement cette question du commerce canadien et je me fais fort d'affirmer ceci—et je le dis avant que d'en donner la preuve, afin d'y attirer l'attention des honorables députés ministériels qui pourraient croire que j'affirme sans preuves—que si les honorables ministres avaient fait explorer toute la côte jusqu'à l'intérieur, ils n'auraient pas pu choisir une route plus désavantageuse pour le transport de lourds approvisionnements que ce projet hybride d'un chemin de fer de 150 milles au lac Teslin, avec ses pièces d'eau attenantes aux deux extrémités.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Comme le chef de l'honorable député l'a si bien dit.

M. FOSTER : Mon honorable ami vient de faire une de ses sages remarques. Il pourra maintenant comme autrefois s'apercevoir que mon honorable chef est très capable de prendre soin de lui-même et, de plus, du ministre du Commerce. Il s'apercevra aussi, s'il désire s'en instruire, qu'il n'y a pas beaucoup de différence d'opinion entre celle de mon honorable chef et la mienne.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Très bien, très bien.

M. FOSTER : Et s'il y a de la différence, c'est celle que tous les membres de l'opposition prétendent avoir le droit d'exercer quand ils s'occupent de ces questions, à leur point de vue particulier.

M. LANDERKIN : Il n'y a pas de soupçon.

M. FOSTER : Mon honorable ami a dû faire des excuses l'autre soir, et il s'apercevra que la meilleure règle de conduite pour certaines personnes dans de certaines circonstances, c'est de se taire. Ce que j'affirme c'est ceci, et je le répète parce que les remarques facétieuses de mon honorable ami m'ont quelque peu emporté pour quelque moment.

J'étais à m'occuper du commerce dont bénéficierait le Canada par la colonisation de la région du Yukon et j'ai dit que l'honorable ministre aurait beaucoup de mal à trouver une route dont l'exploitation serait aussi désavantageuse pour le transport de lourds approvisionnements que celle qu'on nous propose de faire construire.

Mon honorable ami le député de l'Alberta (M. Oliver), a discuté cette question du transport des grandes quantités de provisions qui seront expédiés dans la région du Yukon, à un point de vue très pratique, et beaucoup mieux que je ne puis le faire ; mais je vais faire une autre déclaration, afin qu'elle soit prise en considération, et qu'elle attire encore l'attention des honorables représentants de la droite, si possible. Quand on parle de la région du Yukon et de l'intention d'y porter le commerce du Canada, en concurrence avec le commerce étranger, il faut tenir compte de trois choses : en premier lieu, il faut distinguer entre ce qu'on peut appeler la distribution simple des approvisionnements et ce qu'on peut nommer la production de ces effets. Il est bon que ceux qui distribuent ou expédient ces marchandises puissent faire du profit sur leur commerce avec le Yukon, en leur qualité de fournisseurs, que ces marchandises soient produites dans leur pays ou qu'elles ne soient que transmises d'un autre pays. Chaque fournisseur étant un intermédiaire pour la livraison de ces produits, de la source de production à l'endroit où a lieu la consommation, fait sur elle sa part de profit et, ce profit est distribué en grande partie dans les villes et villages où cet intermédiaire vit. Ainsi, au cas où nulle partie de ces effets ne seraient produits au Canada, si la majeure partie passe par les mains des fournisseurs de Victoria, Vancouver et autres villes, ce commerce vaut la peine d'être considéré, et peut être fait avec profit en ce pays. Mais tous les honorables représentants savent que ce n'est pas là le point important.

Quand nous parlons d'obtenir pour le Canada le commerce du Yukon, nous entendons que les produits du Canada soient consommés au Yukon. Nous voulons aussi que nos fournisseurs soient les intermédiaires. De cette façon nous avons double avantage et doubles profits sur la production et sur la livraison. Toutefois, tous les hommes d'affaires savent que des deux alternatives, celle de fournir les produits de notre pays donne beaucoup plus de profits au Canada que celle de la distribution d'une quantité semblable de marchandises importées des autres pays. Quand on considère cette question, il faut s'occuper de trois choses : premièrement du coût de la production ; deuxièmement du coût du transport, et troisièmement des droits de douane. Je crois ne pas me tromper, lorsque je dis—comme je crois que l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver) ne se trompait pas lorsqu'il disait —que la majeure partie des effets qui seront expédiés dans la région au fur et à mesure de son établissement consistera en provisions de diverses espèces. Les campements de mineurs sont proverbialement prodigues et presque gaspilleurs. Homme pour homme, les ouvriers d'un camp minier consomment deux ou trois fois plus de provisions que les autres. Ainsi, l'article principal fourni aux camps miniers consiste en provisions de bouche. Ces provisions peuvent être divisées en deux classes, dont l'une consiste en provisions vivantes et celles qui doivent être emballées. Venons-en maintenant au coût de la production. Je crois que je ne fais

M. FOSTER.

que répéter des on-dit, quand j'affirme que dans les États de Washington et d'Orégon, sur la côte du Pacifique des Etats-Unis, on peut produire ces articles de première nécessité à aussi bon marché qu'on peut le faire au Manitoba ou au Nord-Ouest.

Je ne discuterai pas ce détail. Etant admis que le coût de la production des viandes et provisions de toutes sortes est aussi élevé sur les plaines situées près de Calgary ou plus à l'est que sur les terrains fertiles de Washington et de l'Orégon. Examinons notre position par rapport à l'acquisition du commerce par la Stikine, en concurrence avec les producteurs de l'Orégon et de Washington. Vous pouvez appeler cela de l'anti-patriotisme si bon vous semble ; vous pouvez dire que je ne fais pas l'éloge de mon pays, mais comme l'a dit un personnage considérable de la droite, les affaires sont les affaires et il faut s'occuper tout autant des faits que des sentiments. En admettant que le coût de la production est égal dans notre Nord-Ouest que dans Washington et l'Orégon, où sont les difficultés, s'il en existe, qui s'opposent à notre concurrence avec eux ? Il faut transférer les provisions et le bétail du Nord-Ouest sur ce côté-ci des montagnes Rocheuses et les transporter de six cents à mille milles jusqu'à la côte maritime. Il faut alors les embarquer sur un vapeur qui les amène à l'embouchure de la rivière Stikine où il faut transborder le tout sur de petits navires qui remontent la Stikine ; il faut alors exécuter encore un transfert sur le tramway qui les conduit à 150 milles plus loin. Il faut encore ici, faire un changement et transborder le tout sur des navires qui les rendent successivement du lac Teslin à la rivière Hootanlinqua et à Dawson. Comptez le coût de ce mode de transport. Mettons en regard les villes de l'Orégon et de Washington, où les produits sont également à bon marché et d'où nous avons une route plus courte et sur laquelle le transport coûte moins cher, parce qu'elle est par eau entièrement jusqu'à ce que nous arrivions au port où nous laissons nos effets pour qu'ils soient transportés par terre. Quelqu'un me dira-t-il que nous donnerons aux marchands de viande et de provisions du Canada une chance appréciable d'acquérir le commerce du Yukon dans ces circonstances ? Je ne le crois pas. On s'est demandé si la Colombie anglaise récoltait un surplus de produits agricoles.

Tout le monde sait qu'il n'en est pas ainsi ; j'espère qu'elle y parviendra plus tard, car elle possède de riches terrains et un très bon choix de ses terrains ; mais nous nous occupons des faits actuels et comme question de fait, la Colombie-anglaise est forcée d'importer une grande partie de ses provisions de bouche, et elle les importe des Etats-Unis et de la partie ouest des territoires du Nord-Ouest. Si ces provisions destinées au Yukon, doivent être fournies par le Canada, il faudra alors qu'elles viennent de ce côté-ci des montagnes Rocheuses. Cela nous amène à nous demander si nous pouvons soutenir la concurrence en ce qui concerne les provisions, cette concurrence devant amener une grande quantité de produits canadiens dans le Yukon pour la consommation dans cette région. Prenons maintenant l'autre grand item de commerce dans le Yukon. Il faudra y faire parvenir une grande quantité de machines et d'outils, ainsi que des meubles et autres articles de ce genre. Maintenant, les machines sont pesantes et les meubles volumineux. Appliquez ici les mêmes

arguments que tout à l'heure et vous pouvez voir aisément qu'il est difficile d'affirmer que vous pouvez faire concurrence aux Etats-Unis, par rapport à ces effets et il faut aussi se demander si ces effets volumineux pourront suivre la route le long du lac Teslin et s'ils pourront être transportées par le chemin de fer ; s'il n'en est pas ainsi,il faut chercher une route sur laquelle il n'y ait pas autant de transbordements et où le coût du transport ne soit pas aussi élevé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Très bien, très bien.

M. FOSTER : *Mon honorable ami (sir Louis* Davies) dit que c'est très bien. Je suis *content de* voir qu'il saisit ces raisons. J'ai cru qu'à force de les répéter je parviendrais à recevoir son approbation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cela ressemble à un argument tiré d'un journal de Tacoma.

M. FOSTER : *Je ne* pouvais rien trouver de plus propre à prouver mes arguments que cette *exclamation de mon* honorable ami. Défait sous le rapport du raisonnement, lorsque tous les faits sont *contraires* à ses énoncés, sa dernière ressource consiste à faire vibrer le gong patriotique et à déclarer : *Comment*, mais cet homme qui vous parle a les mêmes idées que les journaux de Tacoma ! Mon *honorable* ami est bienvenu à se servir de cette ficelle : il s'en est déjà servi et il peut encore l'employer. Jamais elle ne pourra arrêter un raisonnement suivi au point de vue des affaires, en tant que cela me concerne. En sus des effetsque j'ai mentionnés, il y a *l'habillement* et autres effets du même genre. Il serait peut-être possible à la partie est du Canada de soutenir la concurrence pour cette branche de marchandises,même par la route côtière. Je *ne toucherai* pas ce point. Je ne m'occupe que des points principaux, des provisions et de l'outillage, des machines, des meubles et autres effets de cette nature. Bien, je dis que l'une des choses les plus importantes que ce gouvernement et ce parlement doivent considérer, avant que de mettre en opération une route quelconque, c'est de voir laquelle de ces routes donnera réellement au Canada l'occasion de fournir les articles requis pour le commerce du Yukon.

Est-ce la route proposée ? s'il en est ainsi, adoptons-la ; si cela n'est pas,ne l'adoptons pas. Faisons le transport nécessaire aujourd'hui sur le versant du Pacifique, d'une manière temporaire mais suffisante à l'heure actuelle. Attendons que nous ayons été suffisamment renseignés et que nous puissions en venir à une conclusion logique pour le plus grand bien du Canada, qui dépend de notre décision. Que les *honorables représentants* veuillent bien réfléchir à ceci : Ont-ils entendu parler de quelque chicane entre les Canadiens et les fournisseurs étrangers relativement à ces expéditions de gens qui vont au Yukon par la route d'Edmonton. Où ces hommes se fournissent-ils ? Les neuf dixièmes achètent ce dont ils ont besoin au Canada. Cette route règle la question.

Pouvaient-ils se fournir ailleurs de provisions et de viandes ? ils passent à travers la région productrice et ils s'approvisionnent ainsi pour le Yukon à la source même d'approvisionnement. Cela règle la question et rend plus importante la discussion sur l'endroit où l'on devra construire la route où le Canada appliquera ses fonds péniblement acquis ; les fonds seront bien placés s'ils contribuent à rendre permanent un arrangement par lequel les marchés ouverts au pays seront augmentés. Permettez-moi de dire aux honorables représentants de la droite, qu'ils ne peuvent avoir de meilleure occasion de donner un marché aux agriculteurs de ce pays et du Nord-Ouest en particulier, que celle qui leur est offerte aujourd'hui par le Yukon. Si ce pays promet d'aussi grandes richesses que le disent les officiers du gouvernement, s'il réalise un dixième des espérances qu'il a suscitées au Canada et dans tous les autres pays, il y aura là un centre de consommation qui sera préférable pour le Nord-Ouest, en ce qui concerne la fourniture des provisions à tout marché étranger qui puisse être ouvert par des tarifs différentiels ou par la réciprocité différentielle, et qui vaudra mieux que tout ce qui pourrait y être substitué. C'est précisément le marché dont le peuple a besoin, un marché que la Providence semble avoir ouvert aux portes du district de l'Alberta et des régions avoisinantes, qui sont situées loin, également, des côtes maritimes de l'est et de l'ouest et ont en conséquence le désavantage de longs et coûteux transports. J'adjure les honorables représentants des deux côtés de la Chambre de ne pas hâter leur décision et de ne pas donner les richesses inestimables du Canada pour la construction d'un tramway de 150 milles, avant que d'être sûrs,après une délibération et discussion,que cette route sera pour les produits du Canada, ce que nous désirons tous qu'elle soit. Le Canada possède un grand avantage. Quel est-il ? Il a l'avantage de pouvoir imposer un tarif. Cet avantage balancera dans une certaine mesure le coût du transport et la distance de la région. Mais nous ne pouvons compter sur cela que jusqu'à un certain point, si le transport est si onéreux sur cette route qu'il compense l'avantage qui résulte des droits imposés sur les marchandises importées.

Permettez-moi maintenant de discuter un autre point. D'après les ministres eux-mêmes, ou il y aura des difficultés pratiques avec les Etats-Unis d'Amérique sur la côte, ou il n'y en aura pas. Je prétends que s'il y a des difficultés à Wrangel, il y en aura aussi à Dyea, comme à Pyramid-Harbour et sur le Yukon. Il n'y aura pas de difficultés à Wrangel si le bon vouloir des Etats-Unis nous est acquis ; et si ce pays est disposé à nous bien traiter à cet endroit, il fera de même sur le Yukon, à Dyea et à d'autres points de la côte. Il ne peut y avoir aucun doute à ce sujet. Que disent les honorables représentants de la droite ? Ils déclarent qu'on leur a toujours témoigné beaucoup de courtoisie à Washington, que les relations avec le gouvernement des Etats-Unis ont jusqu'ici été bonnes et qu'ils s'attendent à ce que cela continue. Le ministre des Douanes est-il ici ce soir ? Je lui pose une question : Aujourd'hui dans vos arrangements avec les Etats-Unis, avez-vous une base satisfaisante d'opération pour le Yukon, pour Dyea et pour Skaguay ? Quelle est la réponse du ministre des Douanes ? C'est celle qu'il nous a donnée, il y a un mois, qu'en vertu d'un arrangement qui est maintenant en vigueur, pour les deux ports et la rivière mentionnés, on autorise l'échange franc et le passage des marchandises aux termes d'un accord douanier commode et satisfaisant pour les deux par-

ties. Maintenant, je prétends que si les Etats-Unis veulent molester le Canada à Wrangel, ils le feront également à Dyea et sur le Yukon. Et s'ils ne le font pas au premier endroit, ils ne le feront pas non plus aux autres ; malgré tout ce qui a été dit aux Etats-Unis et ailleurs, je ne perds pas encore l'espoir que le pouvoir exécutif des Etats-Unis arrangera les choses de façon à ce que nous ayons un *modus vivendi* satisfaisant pour les deux pays, bien que cela puisse prendre un certain temps.

Pourquoi cela ne serait-il pas ainsi, M. l'Orateur? Les Etats-Unis ont plus à gagner qu'à perdre à un arrangement de ce genre pour la région du Yukon. En suivant le 141e méridien vers le nord, et un peu plus haut que Dawson-City, vous rejoignez le territoire américain du Yukon. Quelqu'un prétendra-t-il qu'il n'est pas possible que ce territoire soit aussi riche en or que le territoire canadien? Il peut l'être tout autant, et si l'on faisait des découvertes dans cette partie du territoire des Etats-Unis, situé près du 141e degré de longitude, ce pays serait aussi satisfait que nous-mêmes d'avoir un arrangement en vertu duquel ses marchandises pourraient être transférées sans perception de droits à travers le territoire canadien, et par lequel il pourrait transporter ces effets par chemin de fer à toutes les saisons et les livrer ainsi aux centres de consommation de ce pays. Je crois que cette donnée générale est juste ; si les Etats-Unis veulent molester le Canada, ils le feront ailleurs aussi bien qu'à Wrangel. S'ils accordent des facilités à Wrangel, ils les accorderont tout aussi bien ailleurs. Dans ces circonstances, comparons cette route aux autres. Supposons que les Etats nous accordent des facilités sur toute la côte. Maintenant prenez votre route de la Stikine, avec l'arrangement hybride qu'elle comporte et comparez-la avec celle qui pourrait être bâtie à partir de Pyramid-Harbour, par le sentier de Dalton, jusqu'aux rapides Rink, où l'eau profonde se continuerait en été jusqu'à Dawson-City, et d'où en hiver on pourrait se rendre à Dawson assez facilement par un voyage de 225 milles.

Placez un marchand sur les quais à Vancouver et donnez-lui à choisir entre les deux routes. Il a par devers lui tout ce qu'il veut exporter : de la farine, du bœuf, du porc et toute sorte de comestibles, de grosses machines, de l'outillage, de la ferronnerie, de la literie, des meubles et autres effets de ce genre. Demandez-lui quelle route il veut adopter—celle qui passe pas la Stikine, le lac Teslin, l'Hootalinqua, la rivière Lewes, jusqu'à Dawson, avec sa navigation et son transport hybride, très dispendieux, ce transport étant rendu onéreux par le petit tonnage des navires qu'il faudra utiliser sur les rivières, tant sur la Stikine que sur le lac Teslin et l'Hootalinqua ; demandez-lui s'il veut faire ses exportations par cette route, ou s'il préférerait, au cas où elle serait disponible, une route par laquelle il pourrait transporter ses marchandises par le bras de Lynn, les placer dans des wagons de chemin de fer, à Pyramid-Harbour, qui les enverait en un jour aux rapides Rink, d'où il pourrait les expédier en été à Dawson par 225 milles de bonnes communications par eau, et en hiver, par une bonne route, ou par un chemin de fer. Hésiterait-il un seul instant sur la route à choisir, l'une étant sujette à de fortes dépenses, à la lenteur, à la fatigue ; et l'autre offrant des garanties de vitesse, de modicité, des dépenses par laquelle les transbordements sont beaucoup moins nombreux, une route ouverte toute l'année, quand la première route sera fermée, pendant 7 mois de l'année? C'est là une proposition pratique. Examinons quelle route doit être adoptée. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux était ici, si le ministre de l'Intérieur était ici, je leur demanderais s'il n'est pas vrai que Mann et Mackenzie eux-mêmes voulaient, comme projet commercial, construire le chemin de fer par le pas de Chilcat.

Si le ministre était ici, il serait forcé, s'il répondait, de dire que cela est vrai ; les ministres savent que c'est le cas. Mackenzie et Mann avaient exploré cette route et la préféraient. Ils y voyaient la plus grande vitesse possible de communication, ils y voyaient le moins d'interruptions et de changements, ils y voyaient la meilleure méthode de transport, tant pour l'expéditeur que pour les propriétaires des articles. Comme route commerciale, c'était là celle qu'ils préféraient. Comme route commerciale, c'est celle que tout hommes d'affaires choisirait, cette route étant ouverte pendant toute l'année et donnant en conséquence de bonnes communications continues entre la région productrice, cette route ne serait pas fermée sept mois de l'année, comme l'autre par laquelle on ne pourra pénétrer dans le pays avec quelque marchandise pesante ni avec une grande quantité de provisions.

Que les Etats-Unis agissent justement ou injustement envers nous—qu'ils agissent comme ils l'entendront—le même état de choses ni plus ni moins, existerait à Wrangel, au bras de Lynn et sur le Yukon, car il nous faudrait en passer par la volonté des Etats-Unis par rapport aux arrangements qu'ils faudrait faire avec eux. Tenez-vous-en à vos traités aussi fermement qu'il vous plaira, dites que le traité assure, nous donne pleine et entière liberté, si vous voulez, les Etats-Unis peuvent toujours prétendre que le traité leur parait signifier autre chose en ce qui les concerne ; et le seul moyen d'en venir à une entente serait de faire de longues négociations diplomatiques, terminées en toute probabilité par la décision d'un tribunal. Lorsqu'une entente se ferait et que les Etats-Unis se décideraient à nous traiter amicalement et avec justice, il n'existerait d'obstacle nulle part. Dans aucun cas, autant que je puis le voir, la route de la rivière Stikine ne serait comparable aux autres qui pourraient être plus tard ouvertes, à partir d'autres ports, commercialement parlant. Je ne traiterai pas ce sujet à fond ; j'en ai indiqué l'essence et tous les hommes d'affaires de cette Chambre peuvent faire leurs calculs personnels sur cette base. Les honorables ministres disent que c'est là une route toute canadienne.

J'ai parlé de cela avant l'heure du diner, et je ne veux rien ajouter à mes remarques à ce sujet ; seulement, je désire faire remarquer de nouveau à la Chambre et au pays que cette route canadienne passe à travers le territoire américain. Sur le bras de Lynn, nous sommes sur un territoire qui nous appartient clairement de la manière dont nous interprétons le traité, mais qui appartient aux Etats-Unis, d'après leur interprétation de ce traité ; mais les probabilités y sont en otre faveur. Quant à la route de la Stikine, elle passe incontestablement sur une partie du territoire américain. Il faut passer la ligne territoriale sur une distance de 150 milles de navigation fatigante et dangereuse en été, et en hiver, sur un chaos de neige et de glace, impossible à traverser pour un homme et surtout pour les marchandises, pesantes ou légères. M. l'Orateur, on me dit qu'il ne nous est pas permis de

M. FOSTER.

demander au gouvernement de considérer les offres qui ont été faites depuis, quand même elles épargneraient au pays la moitié des dépenses encourues par l'adoption de ce contrat secret.

Le chef du gouvernement va-t-il prendre cette attitude, ou va-t-il nous dire ce soir que, dans les circonstances, nous sommes les gardiens et les fidéicommissaires du peuple, et que si nous pouvons obtenir cette route ou une aussi bonne route, ou deux routes, même pour la moitié du prix que coûtera cette affaire, que, dans l'intérêt du pays, le parlement qui a le droit indiscutable de discuter ce sujet en toute liberté, et peut modifier ou rejeter à son gré le contrat, que le parlement, dis-je, n'a pas d'autre chose à faire que d'épargner les ressources du pays et d'assurer la construction du chemin de fer au prix qui est inférieur? L'honorable ministre va-t-il contredire cette proposition? Mon très honorable ami a parlé au sujet du chemin de fer du Pacifique, et dans son discours il a fait une assertion que je crois propre à prendre place dans les *Débats* de cette Chambre. Voici cette assertion :

> On dit que l'offre n'est pas faite sérieusement, que c'est un coup politique monté par l'opposition. M. l'Orateur, si l'opposition a préparé ce coup, elle n'en aura que plus de droits à la reconnaissance du pays, car, quels que soient les motifs qui aient pu induire les capitalistes à faire au gouvernement cette offre nouvelle, les motifs sont de peu de poids pourvu que nous atteignions le résultat, et ce résultat est que cette compagnie nous offre maintenant des conditions plus avantageuses que celles qui nous étaient soumises.
>
> On dit que cette offre n'est pas sérieuse, mais il y a une façon bien simple de s'en assurer, c'est de mettre ces capitalistes à l'épreuve. Ils sont prêts à déposer l'argent et à fournir toutes les garanties que le gouvernement peut désirer.

Je renvoie ce soir à l'honorable député ses propres paroles. Je lui dis qu'il a en mains l'offre de capitalistes d'une aptitude incontestable, qui veulent construire cette ligne pour 1,000,000 d'acres au lieu de 4,000,000 et plus, puis construire la route de Pyramid-Harbour et du sentier de Dalton, pour moins de la moitié de la concession de terres donnée à Mackenzie et Mann, pour construire 150 milles de chemin de fer. L'honorable ministre va-t-il esquiver l'acceptation de cette offre, parce que " c'est un coup monté par l'opposition "? Qu'il me permettre de lui rappeler ses propres paroles. "Si l'opposition a préparé ce coup, elle n'en aura que plus de droits à la reconnaissance du pays, parce qu'elle aura fait faire ce travail en économisant l'argent du trésor." L'honorable ministre veut-il prétendre que M. Hamilton Smith et ses associés ne sont pas des gens solvables et capables de construire la ligne? Je le prends par ses propres paroles : "Soumettez ces capitalistes à l'épreuve." C'est ce qu'il disait autrefois ; mais soumettez à l'épreuve, non pas avec un télégramme secret dont la réponse seule est portée à la connaissance du public, non pas un télégramme qu'il a lui-même promis de soumettre à la Chambre, lorsqu'il en connaissait tout aussi bien qu'aujourd'hui la teneur, puisqu'il l'avait envoyé lui-même et qu'il refuse maintenant de montrer à la Chambre, perpétrant ainsi une sanglante injustice à l'égard d'une personne qu'il aurait dû traiter en gentilhomme et rabaissant la dignité et le rôle d'un ministre de la Couronne devant ce parlement. Que l'honorable ministre, au lieu d'envoyer des télégrammes tortueux et compliqués, qu'il n'ose pas montrer à la Chambre, tente l'essai et télégraphie à Londres pour savoir si Hamilton Smith et ses associés sont des hommes ayant la fortune et les moyens capables de mener ce contrat à bonne fin, et je vous garantis que nous aurons une réponse qui règlera la question. Que va faire le premier ministre? Va-t-il renier ses paroles comme il l'a déjà fait tant de fois, renier ses paroles jusqu'à ce que sa mauvaise foi devienne proverbiale dans ce pays? Quelle promesse politique n'a t-il pas violé? Même les engagements qu'il prend en pleine Chambre, sachant dans quelle condition il les fait, le lendemain, en se réveillant, il veut les répudier et dire que, bien qu'il manque à sa parole, il tient à être le seul gardien de son honneur.

M. l'Orateur, je n'ai plus qu'un mot à dire et, bien qu'il puisse paraître une répétition de ce que j'ai déjà dit, je prétends enregistrer encore ma protestation contre l'aliénation en faveur des deux hommes ou d'un monopole d'hommes de ce pays des riches terrains de dépôts d'alluvion au Yukon. Je désire affirmer que c'est l'héritage commun du peuple et que cela doit être laissé pour tout le peuple. Par le peuple en général, j'entends les gens à l'aise dans les districts ruraux, les artisans dans les cités, toute cette catégorie d'individus qui, s'ils n'ont pas les fonds et les larges capitaux, possèdent cependant le cœur et l'énergie qui font la force du Canada et qui sont la garantie de son avenir. Je proteste contre cette violation du principe arrêté dans toutes les régions minières anglo-saxonnes et contre cet outrage aux droits de ce pays. Si ces messieurs réussissent à faire passer l'affaire et à mettre à l'œuvre leurs monopoleurs, la récolte qu'ils recueilleront sera une récolte de tristesse et de retribution.

M. GIBSON : Oh!

M. FOSTER : L'honorable député rit. Le rire est le fait des irresponsables, ces gens-là ne peuvent que rire et railler, mais le très honorable chef du gouvernement ne rit pas. Deux poids pèsent sur ses épaules. L'un est la dignité et l'intérêt du pays qu'il oubli quelquefois et l'autre c'est cette longue file d'affamés et de chercheurs de picotin et de protection ministériels de son parti qui répandent l'amertune sur chaque instant de sa vie et qui l'angoisse aussitôt qu'il s'asseoit dans cette Chambre. Je laisse au député de Lincoln le choix de celle de ces deux catégories qu'il préfère, mais l'homme qui rit et qui raille quand la meilleure et la plus riche portion de son pays est livrée aux entrepreneurs est un homme bien peu capable de sentir les responsabilités de la situation.

Je répète que nous ne devrions pas livrer cet héritage aux monopoleurs. Ces messieurs se figurent-ils que c'est profitable pour le pays? Prenez votre guide officiel du Klondike, escomptez de 50 pour 100 les promesses qu'il contient, donnez ce monopole à MM. Mann et Mackenzie, laissez-leur accaparer quatre millions d'acres de terrains aurifères de choix et voyez ce qui va arriver au point de vue financier. Supposez que dans les trois ou quatre années prochaines les Mann et Mackenzie exploitent 5,000 claims sur leurs quatre millions d'acres de terres de choix et supposez, si cela n'avait pas été donné à Mann et Mackenzie, que 5,000 prospecteurs eussent pris ces claims et les eussent exploités. Quel aurait été le résultat pour le revenue du pays? Prenons comme base de discussion que MM. Mann et Mackenzie vont exploiter ces 5,000 claims avec cinq hommes par claim. Ils vont les exploiter chaque année avec ces 25,000 hommes et pas un ne paiera $10 par an pour sa patente de

mineur ni les honoraires de $15 pour l'enregistrement de son claim. Si ces claims étaient exploités par 25,000 francs-mineurs ils paieraient $10 d'honoraires chacun par année, soit $250,000 qui sont perdus chaque année par suite de ce monopole. Ils paieraient $15 d'enregistrement par claim, ce qui fait une perte additionnelle de $75,000. Supposons qu'ils sortent $5,000,000 d'or, ils paieraient 10 pour 100 de droit régalien, mais Mann et Mackenzie ne paient que les neuf dixièmes de cela, ce qui fait une nouvelle perte de $450,000 à ajouter par suite du monopole. Cela ferait une perte de $775,000 pour le revenu du pays si ces cinq mille claims étaient exploités par Mann et Mackenzie. Le ministre du Commerce et de l'Industrie rit. Il pense que cela est de l'imagination, mais j'ai basé mon argument sur les documents fournis par le gouvernement et je les crois dignes de considération. Je considère cela comme une terre promise et je dis qu'il n'est pas extravagant de supposer que sur leurs quatre millions d'acres de terre de choix, les Mann et Mackenzie trouveront le moyen d'exploiter cinq mille claims et qu'ils seront bien fous s'ils n'en trouvent pas quatre fois autant.

Voilà l'effet de cette énorme concession sur les revenus du pays et l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver) a montré quel effet elle aurait sur le commerce du pays. Prenez-le au point de vue que vous voudrez, c'est un arrangement extravagant et nous remplissons notre devoir en protestant de toutes nos forces. La majorité mécanique peut certainement être amenée en ligne et forcée à voter, bien que plusieurs ne désirent pas le faire, bien qu'un grand nombre supplient d'être libérés de cette triste besogne, mais le temps viendra dans le pays où ces messieurs devront se soumettre au jugement de ce tribunal devant lequel nous tous, membres de ce parlement, devons passer et auquel nous devons rendre compte de l'exécution de notre mandat.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ai fini ce que j'avais à dire. Si l'on voulait me permettre de donner un petit conseil, je dirais au ministère de s'arrêter un moment, de faire l'inventaire de la situation et de voir ce qu'il y a de mieux à faire dans les circonstances. Mon opinion est qu'il vaudrait mieux faire quelque chose comme ceci : continuez à travailler dans les conditions actuelles, maintenant que l'urgence n'existe plus pour l'année présente, prenez tous les moyens possibles pour vous assurer de toutes les routes permettant de pénétrer dans ce pays, allez lentement ; ne faites que l'établissement d'une route de voitures à la rivière Stikine, si vous voulez, et une route de voitures par Edmonton, vers le nord, et laissez en suspens la plus lourde question sur laquelle repose grandement l'avenir du Canada. Laissez au temps le soin de vous fournir les informations suffisantes, de vous amener à une conclusion raisonnable sur l'emplacement rationnel de la route future, et alors, vous mettrez le Canada à contribution pour ouvrir volontiers par cette ligne cette région à la population et au commerce canadiens, et pour garder en faveur du Canada les grands avantages que doit recueillir ce pays de la bénédiction de la Providence, dont il a été l'objet, sous forme de riches terres aurifères dans sa partie la plus septentrionale.

M. CHARLTON : M. l'Orateur, la Chambre s'occupe maintenant d'étudier un problème du même caractère que plusieurs autres problèmes déjà soumis à sa considération et que d'autres qui viendront dans l'avenir. La question soumise au parlement est de la plus haute importance. C'est une question qui intéresse la prospérité future du Canada. C'est une question qui doit être examinée au point de vue de la justice et non au point de vue de parti. C'est une question qui a trait à l'avenir de ce pays, de cette immense surperficie, aux conditions mobiles où nous posons les bases d'une future nation, pays aux ressources énormes, capable de faire vivre 75,000,000 d'habitants à même les produits de son propre sol. C'est un grave problème qui exige notre attention la plus soigneuse, la plus franche et la plus honnête, c'est l'esprit dans lequel, M. l'Orateur, je désire toucher cette question suivant les forces de mon jugement.

M. FOSTER.

Je disais, il y a un instant, que nous avons déjà eu d'autres problèmes d'un caractère analogue. En 1881, il s'agissait pour nous de construire un chemin de fer à travers ce continent. Je crois, M. l'Orateur, que c'était une conception économique de large envergure. Je crois que la construction de cette ligne a été un bienfait dans l'histoire du Canada. Quoique l'on puisse dire des détails de la construction et des dépenses encourues qui ont été critiquées dans le temps et prêtent encore à la critique, la mesure en elle-même, dans le principe, était d'un homme d'Etat. Nous nous occupons d'une question analogue et nous aurons encore plus tard à nous occuper de questions analogues. Maintenant quel est le caractère de cette question qui appelle maintenant notre attention ?

Nous sommes actuellement à nous demander le meilleur moyen de développer des ressources dont nous n'avions même pas l'idée dans le passé. Nous savions naturellement posséder une vaste région aurifère s'étendant de la frontière américaine, de chaque côté des montagnes Rocheuses, jusqu'à une distance indéterminée vers le nord. Nous savions que le Canada contenait des richesses minières incomparables, mais à la fin de l'été dernier le monde fut stupéfait d'apprendre la richesse des découvertes faites au Klondike et cette révélation de richesses minières semble avoir spontanément réveillé le vieil esprit aventurier caractéristique, non seulement de la race anglo-saxonne mais encore de toutes les races et promettent à courte échéance un flot considérable d'immigration. Voici maintenant une question qui se pose au gouvernement ; une question nécessitant une action prompte et immédiate, une question étrangère à toutes celles que le gouvernement de ce pays avait encore eu à étudier et ce que nous avons à considérer, c'est la façon dont le gouvernement a agi et quelle politique il a suivi dans les circonstances ? A-t-il agi avec le degré de promptitude et de vigueur qu'imposaient l'importance et la présentation subite de la question.

Maintenant le gouvernement se trouve certainement placé dans une position jusqu'à un certain point désavantageuse pour traiter une question de ce genre. Le gouvernement était dans l'impossibilité de choisir à loisir ou de prendre plusieurs mois pour décider la conduite qu'il valait mieux adopter, pour la simple raison qu'on demandait du gouvernement une action immédiate, le gouvernement a agi instantanément, promptement, vigoureusement et courageusement et je crois, M. l'Orateur, que ce qu'ils ont fait servira les intérêts du pays et leur fera honneur en même temps. Mon honorable

ami d'York (M. Foster) dit que s'ils n'avaient pas traîné en juillet et août, ils auraient pu faire des arrangements amiables et satisfaisants avec le gouvernement américain, que s'ils avaient veillé à leur devoir, les difficultés qui se soulèvent maintenant à l'égard du privilège d'entreposage et de libre navigation sur la rivière Stikine auraient été évités. Comment, M. l'Orateur, en juillet dernier on connaissait à peine l'état des choses. On venait justement alors de recevoir les premiers murmures annonçant ces nouvelles qui se sont ensuite répandues sur le monde entier.

Le gouvernement n'avait pas le temps d'agir, il n'avait pas encore été instruit des faits se rapportant à la question. Mais, M. l'Orateur, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) est un jeune homme, un homme vigoureux, courageux, un homme de l'ouest familier avec ce pays, avec ses besoins, avec le caractère de sa population, avec sa géographie et ses ressources physiques, il n'est pas resté ici à Ottawa pour s'informer du caractère du pays et de ses besoins, dans la présente occurence, par ouï dire et par des rapports, mais il est immédiatement parti pour le théâtre des opérations.

Sir CHARLES TUPPER : Quand ?

M. CHARLTON : Il est parti en septembre, peu de temps après que la nouvelle des découvertes de l'or fut connue. Il a agi instantanément.

Sir CHARLES TUPPER : Je puis dire à l'honorable député que le ministre de l'Intérieur était à Winnipeg, en route vers l'ouest, le 27 septembre.

M. CHARLTON : J'ai dit qu'il était parti d'ici en septembre. Au commencement d'octobre, le ministre de l'Intérieur étudiait les routes de Dyea et de Skaguay. En octobre, il remontait la rivière Stikine ; en octobre il envoyait M. Jennings faire un rapport sur la partie de la route qu'il n'avait pas pu examiner lui-même. Il a profité des premiers moments pour obtenir au plus tôt par observation personnelle, une connaissance des faits suffisante pour juger du meilleur moyen à suivre pour résoudre le problème. Il est venu à Ottawa et s'est mis en communication avec ses collègues. Le ministre s'est immédiatement occupé de la question et après mure, complète et décisive considération, le ministre s'est mis en mesure de fournir des moyens d'entrée et de sortie pour le pays. Cette question fut traitée si rapidement qu'un arrangement fut conclu et qu'un contrat était prêt à être signé le 25 janvier. Je prétends que c'est là de la promptitude et de l'énergie. Je prétends que le gouvernement ne peut pas être accusé de délai intempestif, de n'avoir pas compris l'urgence de la situation qui se présentait ou de n'avoir pas eu l'habileté de faire face aux circonstances.

Mon honorable ami d'York (M. Foster) a presque réussi à se persuader qu'il n'y avait absolument pas besoin de chemin de fer. Il nous a dit que pas un mineur n'entrerait dans ce pays sans apporter des provisions jusqu'à l'automne, s'il avait l'intention de partir, alors ou sans se fournir d'approvisionnements pour un an et demi, s'il comptait rester, et il a prétendu que tout ce qui s'est dit à propos d'urgence et des difficultés que rencontrait le gouvernement pour la construction du chemin n'était que de pure sottise.

Puis il a dit que le gouvernement n'avait pas besoin d'envoyer des troupes, puis qu'il avait déjà dans le pays 150 hommes de police à cheval. Mais supposons qu'une circonstance se présente où il faudrait dans cette région non plus 150 hommes, mais trois ou quatre bataillon avec tout l'attirail que comporte une force numérique de ce genre ; n'aurait-on pas besoin d'un chemin de fer ? N'est-il pas prudent pour le gouvernement, lorsqu'il s'agit d'une région destinée à être peuplée par des gens difficiles à conduire, de se tenir prêt à tout ce qui peut arriver ?

Mon honorable ami a développé les avantages de la route d'Edmonton. D'après ce qu'il a dit, je dois conclure qu'il n'est pas en faveur d'un chemin de fer allant au Yukon d'un port océanique du Pacifique, qu'il croit anti-patriotique de construire cette ligne et qu'il préférerait la route d'Edmonton, qui coûterait au moins $25,000,000 et ne pourrait pas fonctionner avant deux ou trois ans. Il a demandé en somme l'adoption d'une politique qui laisserait le Yukon sans chemin de fer et sans autres moyens de communication pour ses approvisionnements, que ceux que lui fournit la nature. Je n'ai pas foi dans un plan de ce genre.

Il dit aussi que si les Etats-Unis nous tiennent à Wrangel, nous sommes aussi mal de passer par la rivière Stikine, que si nous allions par Dyea, Skaguay ou aucun autre point de la côte. Eh bien, à mon avis, M. l'Orateur, le grand point en faveur de la route adoptée, c'est qu'elle constitue une portion d'une route en plein territoire canadien, depuis un port océanique du Pacifique jusqu'aux eaux navigables du Yukon. Voilà ce qui fait la valeur du projet. Si les Américains nous laissent transborder sans interruption à Fort-Wrangel et si nous pouvons employer la rivière Stikine jusqu'au chemin de Telegraph-Creek à Teslin Lake, nous aurons toutes les facilités que nous pouvons désirer. Mais si on nous refuse l'accès à la rivière Stikine, si les règlements américains nous enlèvent les droits que nous concèdent les traités, nous construisons toujours un chemin qui n'aura besoin que d'un prolongement méridional de 180 à 200 milles pour avoir une ligne complète, partant d'un de nos ports de mer et traversant tout notre territoire jusqu'au Yukon.

Lorsque ces messieurs parlent des avantages commerciaux supérieurs d'une ligne partant de Dyea, Skaguay ou Taku ou d'un autre point, la chose qui rend non convenable et impolitique cette construction, c'est que la ligne aurait à traverser le territoire américain et à avoir son terminus océanique sur le sol américain. Le gouvernement a tout examiné avec soin, conditions et circonstances, puis il a calculé froidement, attentivement et sans passion, quelle était la meilleure conduite à suivre, puis il a conclu naturellement que ce mouvement vers le Yukon pouvait être d'une nature éphémère, que les riches placers pouvaient ne se trouver que dans deux ou trois cours d'eau et que des milliers de gens qui pénétraient là-bas pouvaient être aussi bien désappointés que des milliers d'autres l'ont été avant eux. Ils ont compris que le besoin d'un chemin de fer pouvait exister mais que ce besoin pouvait ne pas durer. Ils ont compris que tout l'argent placé dans un chemin de fer pour ce pays pouvait être totalement perdu et par suite ils ont adopté un plan qui leur permettait d'assurer au pays un moyen de communication sans la dépense d'un sou. Ceci est un point sérieux en faveur du projet. Tout bien considéré, vu l'incertitude du commerce qui doit développer ce chemin de fer ;

vu sa stabilité douteuse, le gouvernement en s'assurant la construction du chemin sans avoir à débourser un simple dollar a fait une excellente affaire. Les personnes qui construisent la ligne courent des risques graves et le gouvernement leur a laissé une chance purement spéculative de faire quelque chose. C'est de la pure spéculation. Il n'y a pas de certitude et plus tard, je crois que je serai à même de montrer que les assertions extravagantes de l'autre côté, à l'égard des bonanzas et du montant énorme de richesses que la compagnie doit retirer de ces placers sont l'œuvre de purs visionnaires.

Mon honorable ami a appuyé fortement contre le gouvernement sur la violation d'un principe que, de ce côté-ci de la Chambre, nous croyons convenable d'observer, ce principe est que le parlement doit être consulté et que l'on doit demander des soumissions avant de donner un contrat. Il prétend que le gouvernement n'aurait pas dû faire marcher le projet avant que le parlement en eût pris l'initiative et que l'on eût demandé des soumissions. Il a dit que les franchises du pays appartiennent au parlement et au peuple, que c'est un dépôt sacré et que le gouvernement a violé ce dépôt. Il reproche au gouvernement d'avoir laissé de côté les précédents parlementaires et je me suis demandé moi-même de quel précédent parlementaire il voulait parler, si ce n'était pas de ceux qu'il a contribué lui-même à établir et qui sont bien conformes à l'action de ce gouvernement, lorsqu'il passe des contrats ou fait n'importe quoi sans demander des soumissions et sans consulter les représentants du peuple. Les remarques de l'honorable député m'ont remis en mémoire certains incidents de sa propre carrière parlementaire. Il demandait si jamais outrage plus sanglant avait été commis dans l'histoire de la nation anglo-saxonne et j'étais prêt à lui demander ce qu'il pensait de la concession des coupes de bois, faite, il y a quelques années, sans annonces et sans soumissions ; ce qu'il pensait de concéder des terres à pâturages sans soumission, ce qu'il pensait de donner des contrats pour la digue de Sheik de la même façon et ce qu'il pensait de l'entreprise de construction d'un grand chemin de fer à travers ce continent sans soumission. L'honorable député faisait-il allusion dans son discours à ces précédents ? Je ne le crois pas. Peut-être avait-il oublié. J'ai ici dans les *Débats* de 1886, page 1035, si l'honorable député veut les consulter, un état des concessions de terres faites quand il appuyait le gouvernement, des concessions de coupes de bois faites sans soumission et sur simple demande. Ces concessions se faisaient secrètement par influence occulte, les amis du gouvernement, arrivaient et présentaient tranquillement leurs demandes qui étaient accordées. C'est un état de choses d'où est résulté la concession de 25,000 milles carrés de terres à bois dans le Canada.

J'ai ici une liste de 18 députés, tous conservateurs, qui ont obtenu des coupes de bois. J'ai une autre liste de 50 à 60 coupes de bois obtenues sur la demande de députés pour leurs amis. J'ai ici une liste de demandes faites par des députés pour des coupes concédées à d'autres et qui naturellement n'ont pas pu leur être accordées. Parmi ceux qui ont fait des demandes, je trouve le nom de G.-E. Foster, M.P. Ce monsieur demande le 18 avril 1886, une coupe de bois pour lui-même. Quelque autre bon garçon l'avait déjà eue et il n'a pas pu l'avoir. Il demande le 25 avril 1886 une coupe de bois pour John Saddler. Je ne sais qui c'est. Il demande aussi une concession pour Henry Muirhead. Voici donc trois demandes de la part de mon honorable ami qui m'a réchauffé le cœur en dénonçant la corruption générale et la violation d'un précédent parlementaire—pas celui-ci—accomplie par le gouvernement en prescrivant la construction de 150 milles de chemin de fer sans soumission. J'ai sur cette liste le nom d'un autre député qui siége dans cette Chambre, M. John Haggart. Il y a aussi des demandes d'autres députés, y compris sir Adolphe Caron, M.P. Je ne vois pas les noms d'autres députés d'alors qui siègent encore aujourd'hui, car le personnel de la Chambre change très rapidement, mais je mentionne ceci pour tempérer l'indignation de mon honorable ami d'York à l'égard de la conduite du gouvernement.

M. FOSTER : Mon cas était bien modeste.

M. CHARLTON : Evidemment, c'était une petite affaire, 50 milles carrés seulement que mon ami aurait eu pour rien, si sa demande eût été accordée, sauf $5 de rente foncière annuellement par mille carré.

M. FOSTER : Pas la moitié de ce que Mercier a eu en vertu de son contrat de dragage.

M. CHARLTON : Au sujet de l'entreprise de grands travaux par le gouvernement sans soumission, je désire rappeler à mon honorable ami le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), un cas qui s'est présenté avant que l'honorable député d'York fît partie de cette Chambre et, c'est peut-être un passage d'histoire avec lequel il n'est pas familier. En 1880, le gouvernement passa un contrat pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, —entreprise énorme pour laquelle il donnait une subvention de $25,000,000 pour construire 630 milles de chemin avec un subside en terre de 25,000,000 d'acres. C'était une entreprise suffisamment importante pour valoir de la part du gouvernement la précaution de demander des soumissions. Ils ne l'ont pas fait. Non seulement ils se sont rendus coupables de la violation du principe général et sage de demander des soumissions, mais ils ont violé même la loi du pays. L'Acte du chemin de fer canadien du Pacifique prescrivait....

Sir CHARLES TUPPER : Il y a prescription.

M. CHARLTON : Il serait bon pour le renom du pays que cela pût être oublié. L'Acte du chemin de fer canadien du Pacifique prescrivait que le travail à entreprendre sur une section ou sous-section de la ligne ne devait pas être donné à un entrepreneur sans soumission. L'opposition se plaignit de la conduite du gouvernement et M. Blake présenta une résolution condamnant le gouvernement pour avoir violé la loi et éludé le principe salutaire de la demande des soumissions.

M. MILLS : Cela ne vous donne pas raison.

M. CHARLTON : Je parle de la logique de mes honorables amis. C'est quelque chose dont nous pouvons parler. Si ces messieurs dénoncent en termes démesurés une petite transaction, après avoir été coupables d'une transaction beaucoup plus considérable, nous sommes naturellement disposés à mettre en doute le patriotisme des raisons qui animent ces messieurs.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que mes honorables amis de ce côté ne traitent pas équitablement les honorables messieurs qui leur font face, et je crois devoir m'interposer en leur faveur. Ces messieurs n'ont qu'une seule arme dans cette question, et cette arme, c'est l'humble opinion que j'ai exprimée, et c'est mal agir que d'interrompre l'honorable député quand il apporte la seule justification qui puisse être invoquée pour cette proposition.

M. CHARLTON : Nous avons en ce moment en Chambre neuf députés du côté du gouvernement qui étaient dans l'opposition et qui ont voté pour cette motion de M. Blake pour condamner le gouvernement. Il en reste juste neuf des cinquante et un députés qui ont voté pour cette proposition. Mais la Providence a été plus charitable pour cette petite bande que pour l'autre, car la rétribution semble en avoir atteint un plus grand nombre. Sur les 140 députés qui ont voté que ce mal était un bien, il n'en reste que huit. Ceci comprend M. Wallace, sir Charles Tupper, M. Domville—qui a reconnu son erreur et qui ne la fera plus—M. Costigan, M. Haggart et M. Bergeron.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député nous dira peut-être combien il y a de députés dans cette Chambre qui ont appuyé M. Blake.

M. CHARLTON : L'honorable député a évidemment droit à cette information et je vais la lui donner avec plaisir. Les noms sont MM. Bain, Borden, Cameron (Huron) Cartwright, Casey, Charlton, Laurier, Paterson, Scriver. Ce sont les hommes qui ont défendu ce principe salutaire, et pour ma part, je dis en principe que si je ne puis pas expliquer facilement ma conduite, je voterai contre ce bill.

Nous ne sommes pas actuellement dans la même condition qu'en 1881. On proposait alors au parlement un bill qui donnait dix ans pour accomplir l'objet cherché. Le gouvernement n'était pas pressé par l'imminence d'un grand et incontrôlable besoin, mais il pouvait procéder à loisir et mener à bonne fin un projet qui se discutait depuis des années, depuis l'annexion même du Nord-Ouest.

Ils adoptèrent une mesure qui donnait dix ans pour l'accomplissement de l'entreprise et il n'y avait aucun besoin de se dispenser de demander des soumissions dans ce cas, car on ne pouvait pas invoquer alors comme on le fait aujourd'hui de raisons comme celle de l'urgence d'agir immédiatement pour se dispenser du respect de la pratique ordinaire des demandes de soumissions. Maintenant, j'ai le droit de dire que ma première impression à l'égard de la mesure soumise à la Chambre a été défavorable. J'ai compris que la position que j'avais prise en 1881 n'était absolument pas d'accord avec le soutien de cette mesure. J'ai senti qu'il serait nécessaire, si j'appuyais cette mesure, de trouver des raisons qui me justifiassent d'en agir ainsi et j'ai procédé à l'examen de la question pour m'assurer si je pouvais en conscience appuyer le gouvernement dans cette question ou si je devais lui retirer mon appui. Je pense qu'il y a au Canada et surtout dans la province de l'Ontario, beaucoup de libéraux qui considèrent la question au même point de vue que moi, et je ne crains pas de dire que le procédé de raisonnement par lequel je suis arrivé à ma conclusion les satisfera comme il m'a satisfait. Si je ne m'étais pas convaincu, si je n'avais pas convaincu ma raison, si je n'avais pas convaincu ma conscience, je ne pourrais pas appuyer cette mesure. Je le répète, M. l'Orateur, le principe de la demande de soumissions est bon et salutaire mais j'affirme qu'il peut surgir des circonstances, qui justifient et qui rendent même absolument nécessaire de se départir de ce principe. Il peut se présenter devant un gouvernement des circonstances qui rendent non seulement difficile mais impossible d'appliquer ce principe sans sacrifier les intérêts publics. Le gouvernement lui-même doit juger si de telles circonstances existent. Il doit agir suivant son jugement et il est à la merci du parlement qui décide si son arrangement doit être confirmé t si son action doit être approuvée. Il tient son existence entre ses propres mains quand il agit ainsi, et si le parlement ne juge pas comme lui que le service du public exigeait d'agir comme il l'a fait le parlement a le devoir de refuser sa sanction.

C'est le cas qui se présente ici et le même cas se présentera en tout temps. Maintenant, la raison, si raison il y a, pour justifier le gouvernement dans ce cas, c'est qu'il fallait assurer promptement des communications avec ce pays ; que le temps constituait l'essence même du contrat ; que le gouvernement n'avait pas le loisir de se livrer aux opérations dilatoires ordinaires de la demande et de l'examen des soumissions et de dépenser tout le temps nécessaire à se livrer aux opérations nécessaires en pareil cas et qu'il fallait agir plus promptement que cela ne lui eût été possible si il avait adopté ce mode de faire. C'était évidemment la manière de voir du gouvernement en cette matière. La question que j'ai à décider en donnant mon vote sur ce bill est de savoir si le jugement du gouvernement était juste à cet égard. S'il ne l'était pas, je suis tenu de dire que je me vois obligé de dire qu'ils n'ont pas droit à mon appui ; s'il était juste, je suis tenu de dire que je leur dois mon appui. J'en suis venu à la conclusion que leur jugement était juste. En ce qui a trait aux exigences de la situation, à la nécessité d'une action immédiate, à l'obligation de construire le chemin le plus vite possible, j'en suis venu à la conclusion que leur jugement était juste. Maintenant s'ils avaient raison d'adopter cette ligne de conduite, la chose suivante à décider, c'est si le moyen employé pour arriver à leurs fins est de nature ou non à être approuvé et je discuterai assez longuement cette phase de la question.

Cependant, avant de procéder à discuter cela, je veux dire encore quelques mots sur les antécédents de ceux qui critiquent aussi sévèrement la conduite du gouvernement dans cette question. Je rappelais, il y a quelques instants, que nous avions en 1881, une entreprise publique d'une énorme importance et d'énormes dimensions, plus grande et plus importante qu'aucune construction faite encore au Canada et que ce travail fut entrepris sans que l'on eût demandé de soumissions.

Le parlement fut convoqué le 9 décembre 1880, pour prendre en considération un contrat passé entre le gouvernement et le syndicat du chemin de fer Canadien du Pacifique. Lorsque nous nous réunîmes à Ottawa, nous trouvâmes qu'un plan avait été arrangé pour procéder à la construction d'un chemin de fer de Callendar à Port-Moody, soit 2,530 milles de long, que sur ces 2,530 milles le gouvernement devait construire une portion, de

Fort-William à Selkirk et une portion en Colombie anglaise, constituant en tout 635 milles et laissant à faire par le syndicat 1,895 milles pour lesquels le gouvernement avait signé le contrat sans avoir demandé de soumission. Nous trouvâmes, d'après les termes du contrat déposé devant la Chambre, que l'on donnait à ces hommes dix ans pour faire leur travail et exécuter leur contrat, que le syndicat devait recevoir pour la portion du chemin qu'il avait à construire 13,000 acres de terre de choix ou 25,000,000 d'acres pour 1,895 milles ; qu'il devait recevoir en plus $13,000 en argent par mille et qu'il avait d'autres avantages additionnels sur plusieurs points très importants. Par exemple, la ligne et son matériel devait être exempts de taxes à perpétuité ; les terres concédées au chemin devaient être libres de toute taxe pendant vingt ans après l'émission des patentes ; la compagnie devait avoir le monopole des transports dans tout le Nord-Ouest, un monopole valant des millions de dollars et qu'il a fallu de très sérieux efforts pour faire abandonner par la compagnie.

On trouva qu'il avait le droit d'importer en franchise son matériel et, par le libellé de la loi on s'aperçut que pour le renouvellement de la ligne après sa construction, les matériaux de ponts nécessaires pour le renouvellement devaient entrer aussi sans payer de droits. On trouva aussi que, d'après les conditions de ce contrat signé subrepticement, ils étaient affranchis de la surveillance du gouvernement pour les tarifs jusqu'à ce qu'ils pussent gagner un dividende net de 10 pour 100, ce qui est un chiffre impossible à atteindre pour une ligne de ce genre, condition qui, en tout cas, empêchait absolument le gouvernement de conclure un arrangement effectif dans l'intérêt du public. Nous trouvâmes aussi que le type de la ligne devait être le type inférieur de l'Union-Pacific, lors de sa première construction. Voilà le contrat en face duquel nous nous trouvions, en nous réunissant le 9 décembre 1880, un contrat sanctionné par ces messieurs qui, ce soir, et pendant tout ce débat, ont condamné le gouvernement pour avoir, sous la pression d'une nécessité absolue, conclu un arrangement pour faire face aux circonstances sans perdre le temps qu'il a fallu dépenser pour demander des soumissions. Nous avons eu aussi cette fois une leçon très instructive en matière de meilleure offre. Nous avons eu à discuter ce soir l'offre de Hamilton Smith, mais alors, nous avions une bien meilleure offre. Ce contrat fut soumis au peuple du Canada et rendu public le 9 décembre, et le 17 janvier, nous avions l'offre de construire cette ligne pour 3,000,000 d'acres de terre de moins, pour $300,000,000 de moins, sans privilège de monopole, sans exemption perpétuelle de taxe de la ligne et du matériel roulant, sans exemption pour vingt ans de taxe foncière sur les terres pour lesquelles des patentes étaient émises, sans franchise de transport de matériel, en laissant au gouvernement de fixer les tarifs de transport et offrant d'adopter le type existant de l'Union-Pacific et non le type primitif. L'offre était meilleure. Le premier syndicat avait été tenu aux termes du contrat à déposer un million de dollars. Le second syndicat dont l'offre était meilleure déposa volontairement $1,395,000 comme preuve de sa bonne foi. Quels étaient les gens qui faisaient la seconde offre ? Pas un obscure Hamilton Smith dont nous ne savons rien de plus aujourd'hui que le jour où il a fait son offre.

M. CHARLTON.

Sir CHARLES TUPPER : Vous ne voulez rien savoir.

M. CHARLTON : Un homme qui se trouve en contradiction avec un ministre de la Couronne sur une question de véracité, qui prend à témoin un haut personnage dans les chemins de fer pour prouver qu'il a fait une offre et dont la déclaration est formellement démentie par ce haut personnage. J'ai ici une liste des personnages qui ont fait la meilleure offre et elle contient : MM. le sénateur McPherson, le sénateur McMaster, Wm Hendry, J. Stuart, président de la Banque de Hamilton, A.-T. Wood, A.-W. Ross, Geo -A. Cox, président de la Banque du Commerce, P. Howland, P. Larkin, Allen Gillmore, Alexander Gibson et d'autres. Tous ces gens-là avaient peut-être personnellement chacun les moyens de construire cette ligne. Ce syndicat fit son offre peu de temps après que l'offre du premier syndicat eût été rendue publique et déposa $395,000 en plus du dépôt requis. Que dit alors le chef actuel de l'opposition ? Il dit alors que c'était simplement un coup politique. Mais pourquoi ne prit-il donc pas le syndicat au mot pour empocher $1,395,000 ? Ce dépôt était mis à la disposition du gouvernement, où était-il fait ? Il y avait $500,000 à la Banque du Commerce, $100,000 à la Banque d'Ontario à Woodstock, $100,000 à la Banque fédérale du Canada, $100,000 à la Banque d'Ottawa, $500,000 à la Banque de l'Amérique Britannique du Nord, et une somme importante à la Banque de Québec, toutes ces sommes pouvaient être réclamées par le gouvernement et, bien que cette offre eût économisé directement ou indirectement au pays des millions de dollars elle fut rejetée. Voilà les gens qui viennent avec l'offre de Hamilton Smith pour construire une ligne dont nous ne voulons pas, avec son terminus aux Etats-Unis et ils nous parlent de sa respectabilité, puis lorsque nous mettons à l'épreuve sa responsabilité, nous trouvons qu'il a faussé la vérité à propos d'un monsieur qui, prétend-il, a servi d'intermédiaire entre le ministre de l'Intérieur et lui, mais le monsieur qu'il prétendait avoir agi en cette qualité nie formellement qu'il ait jamais rien fait de ce genre. Pourquoi n'a-t-il pas déposé les $250,000 ? L'autre syndicat qui fit la seconde offre pour construire le Pacifique Canadien avait déposé $1,000,000 et $395,000 en plus.

Si M. Hamilton Smith avait déposé $225,000 nous aurions pu supposer que ce n'était pas un coup. Mais n'importe quel homme d'affaire prudent, intelligent, connaissant le monde, irait-il arrêter ou même suspendre des négociations importantes, en pleine marche pour recevoir une offre comme celle de M. Hamilton Smith, qui prétend être quelqu'un et n'en donne aucune preuve, tout au contraire se discrédite lui-même dans un incident se rapportant à cette question et qui, mis en antagonisme avec un ministre de la Couronne sur une question de véracité, se fait répudier par le président de la plus grande corporation de chemin de fer du continent de l'Amérique du Nord ?

Lorsque nous trouvâmes, M. l'Orateur, que l'on n'acceptait pas cette seconde offre pour la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien, faite dans l'intérêt du public—naturellement elle comportait des fortunes pour ceux qui la proposaient, puisque l'ancien syndicat a créé une plutocratie au Canada—lorsque nous nous aperçûmes que le

gouvernement ne voulait pas revenir sur ses pas et accueillir cette seconde et meilleure offre, nous cherchâmes à atténuer les clauses les plus nuisibles du contrat. Sir Richard Cartwright proposa un amendement contre le contrat pour la raison que la concession en terre était excessive, que le gouvernement avait une offre préférable de 3,000,000 d'acres en terres et de $300,000,000 en argent avec des avantages contingents au sujet des exemptions de taxes et du monopole qui représentaient des millions de plus. L'amendement fut repoussé sur un vote strict de parti et le chef de l'opposition vota contre. M. Mills présenta un amendement contre la clause de monopole. Cet amendement fut aussi repoussé sur un vote strict de parti, le chef actuel de l'opposition, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et tous les conservateurs alors présents en Chambre votant contre. J'ai présenté un amendement contre des exemptions de taxes en faveur des propriétés de la compagnie. Il a été aussi rejeté.

M. Ross, le ministre actuel de l'éducation dans l'Ontario fit une motion contre la clause qui empêchait le gouvernement d'intervenir dans les tarifs, jusqu'à ce que la ligne produisit 10 pour 100. Ceci fut encore repoussé. M. Casey proposa une disposition pour donner au gouvernement le pouvoir d'acheter la ligne, proposition que le second syndicat était disposé à accepter en se déclarant même prêt à céder en tout temps la ligne au gouvernement contre le paiement de 10 pour 100 en plus de toutes les dépenses faites ; tous ces amendements furent rejetés. Voilà donc des hommes qui passèrent ce grand contrat sans demander de soumissions, qui firent cadeau de 25,000 milles carrés de terres à bois sans soumissions, qui disposèrent des millions d'acres de terres, y compris des terrains miniers, sans jamais demander une soumission, qui laissèrent ces dispositions honteuses entrer en vigueur, qui refusèrent de s'occuper de la seconde offre, bien qu'elle fût appuyée d'un dépôt de $395,000 plus élevé qu'il n'était demandé, et ces gens-là se lèvent dans cette Chambre et font tout ce tapage pour une petite ligne de 150 milles qu'il faut construire sous le coup de la nécessité pour satisfaire aux besoins pressants du territoire du Yukon. Les précédents que j'ai cités ne sont pas une garantie du patriotisme des motifs de ces messieurs qui reprochent au gouvernement le bill que nous discutons maintenant. L'honorable député d'York dit que le gouvernement, dans toutes les transactions relatives à cette affaire, s'est rendu coupable d'une cachotterie et d'une duplicité incessantes qui ont caractérisé tous ses actes depuis le mois de juillet dernier. Y avait-il de la cachotterie ou de la duplicité de la part du ministre de l'Intérieur dans le fait de se rendre à l'endroit même où il fallait agir pour y acquérir des connaissances pratiques, ces connaissances bien supérieures à la théorie et qui ne pouvaient s'acquérir que par l'examen direct du pays, la visite aux différents ports qui pouvaient servir de terminus au chemin de fer, par l'étude de la rivière Stikine, par l'établissement des mesures à prendre d'après l'observation des faits et du caractère des obligations qui s'imposaient au gouvernement? Y avait-il de la cachotterie et de la duplicité dans cet acte nécessaire et très louable du ministre de l'Intérieur d'aller chercher sur les lieux des informations sur lesquelles nous puissions nous reposer implicitement en traitant cette question?

Non, M. l'Orateur, cette conduite au contraire mérite des éloges et le gouvernement dont il fait partie doit être complimenté de la promptitude et de l'efficacité des mesures qu'il a prises. Mon honorable ami, M. Foster, a été facétieux à l'égard de la blague de la famine dans cette région. Il nous a dit que le gouvernement américain avait vendu des rennes, que le ministre de l'Intérieur avait perdu son temps à vouloir sauver des malheureux affamés, il a encore accusé M. Sifton de manque de franchise et de duplicité en suivant les sentiments humains qui le poussaient à sauver ces pauvres mineurs de la mort, de famine et d'épuisement qui les attendait dans cette région inhospitalière. Heureusement que la nécessité d'appliquer ces mesures ne s'est pas fait sentir, mais, dans l'action des gouvernements américains et canadiens, je ne vois rien qui prête à la plaisanterie. Ce n'était que sage précaution.

L'honorable député (M. Foster) nous dit ensuite qu'il est insensé de craindre une rébellion dans ce district. Il croit que l'on peut agglomérer 50,000 ou 100,000 hommes ayant les mœurs des camps miniers, des gens qui ont leurs comités de vigilance, qui font et appliquent leurs propres lois, qui peuvent un beau jour établir un gouvernement de leur choix et défier la loi et l'autorité constituées, et que cette vaste agglomération dans un territoire éloigné ne présente aucun danger. L'honorable député d'York (M. Foster) a mauvaise grâce d'essayer à endormir le gouvernement sur les dangers qui peuvent résulter d'une telle agglomération, et de se moquer des ministres qui désirent maintenir la loi et le bon ordre, et conserver par là le grand patrimoine du peuple canadien. Il nous dit qu'il n'y a nullement lieu de craindre la flibusterie, mais je déclare à l'honorable député (M. Foster) qu'il y avait danger et qu'il était prudent, convenable et nécessaire pour le gouvernement de prendre des mesures de précaution et d'être en état, par la construction de cette voie ferrée, d'envoyer des troupes dans ce territoire, au cas où la nécessité se ferait sentir d'affirmer notre souveraineté et de maintenir le drapeau anglais dans cette contrée.

L'honorable député d'York (M. Foster) a blâmé le gouvernement à cause de la nature de cette voie ferrée. Il nous a dit que ce chemin partant d'on ne sait d'où et allant on ne sait où, aurait une longueur de 150 milles. C'est un cri dans le désert, nous dit-il, une voix perdue dans les solitudes de ce territoire. Il croit qu'il y a fatuité de la part du gouvernement de placer des fonds dans une telle entreprise. Eh bien, examinons ce qui en est.

Comme je l'ai dit, il y avait urgence, le gouvernement devait agir sans délai, et le temps était l'essence du contrat, les jours étaient d'une grande importance. Si l'on voulait avoir une voie de communication avec le Yukon avant les froids de l'hiver prochain, il n'y avait pas un jour à perdre. Le gouvernement a compris qu'il était absolument nécessaire d'agir promptement, vigoureusement et avec décision.

L'honorable député (M. Foster) aurait-il construit, par la route d'Edmonton, un chemin de fer qui n'aurait atteint que dans quatre ans l'objet que l'on avait en vue? Aurait-il adopté le tracé de Pyramid-Harbour et des rapides Rink, et construit un chemin de fer dont le terminus aurait été sur le territoire américain et permis ainsi aux

Etats-Unis de nous prendre à la gorge et d'anéantir notre commerce ? Peut-être l'honorable député (M. Foster) l'aurait fait, mais le gouvernement en est venu à la conclusion qu'aucun de ces tracés ne pouvait répondre à l'objet que l'on avait en vue, parce que le terminus de cette voie ferrée aurait été sur le territoire américain. Nous avons déjà, pour atteindre l'océan, construit un chemin de fer de ce côté-ci du continent. C'était un chemin plus long, et ce n'était pas la meilleure route au point de vue du commerce, car nous aurions pu atteindre plus facilement la mer par Portland, Boston ou New-York. En vérité nous n'aurions pas du placer un dollar dans cette entreprise, car il y avait déjà, dans cette direction des chemins de fer qui sollicitaient notre commerce. Cependant, nous avons dépensé $50,000,000 pour construire l'Intercolonial. Pourquoi ? Parce que nous voulions atteindre l'océan par une voie établie sur notre territoire.

La position est absolument identique aujourd'hui, et c'est ce qui a déterminé le gouvernement à choisir la route du Yukon. Si autrefois nous ne pouvions nous servir des chemins de fer de Portland, Boston et New-York pour atteindre l'océan, le même état de choses existe aujourd'hui au sujet de Dyea, Pyramid-Harbour, Skaguay, ou de tout autre port appartenant au territoire américain sur les côtes du Pacifique. Pour rester conséquent, pour suivre les précédents, pour agir selon la politique traditionnelle de ce pays, le gouvernement devait choisir une route indépendante de tout contrôle étranger. Et j'affirme que le gouvernement a bien fait d'adopter cette ligne de conduite.

Nous présumons que l'on nous accordera les droits qui nous sont garantis par traité et que nous aurons la libre navigation de la Stikine ; mais au cas où notre attente serait trompée, nous avons choisi le bon tracé pour notre chemin de fer et nous n'aurons la peine que de le prolonger de 180 ou 200 milles vers la mer pour avoir une ligne à nous et sur notre propre territoire.

Le gouvernement a exactement fait ce qu'il devait faire, et en agissant autrement il aurait mérité notre censure. Tout ce verbiage au sujet de tracés plus courts, de meilleures voies commerciales, de routes à travers le pas de White ou à travers quelque autre pas qui se prolonge jusque dans cette lisière de territoire qui, malheureusement, appartient aux Américains et qui s'étend, selon ceux-ci, depuis le mont Saint-Elie jusqu'au bras de Portland. Tout ce verbiage, dis-je, est de nature à embrouiller la question. Personne ne nie que ces routes ne soient les meilleures au point de vue du commerce, mais ce que nous affirmons, c'est qu'une considération nationale a obligé le gouvernement à ne point s'occuper des avantages naturels que présentaient ces diverses routes, et à construire, sur le territoire canadien, une ligne qui nous permettra d'être libres et indépendants de toute intervention étrangère.

Naturellement, nous ne connaissons pas très bien la nature de la route depuis le terminus méridional de la ligne depuis le lac Teslin jusqu'à Portland-Canal ou Observatory-Inlet, mais nous avons raison de croire qu'elle se trouve en deçà de 200 milles, et nous savons que nous pouvons traverser la première chaîne de montagnes en descendant par la gorge de la Stikine.

Ceux qui ont voyagé sur les voies ferrées de l'ouest traversant les gorges de l'Arkansas ou de Gunnisson et du Sacramento, ceux qui ont examiné ces chemins de fer de l'ouest dont la construction a nécessité de difficiles travaux d'art, sont étonnés de voir que l'on peut construire une voie ferrée avec une facilité relative, lorsque la nature a fourni un passage quelconque, et que les rampes sont faibles. Dans tous les cas, nous pouvons traverser la chaîne de montagnes qu'il y a là, en passant par la gorge de la Stikine, et nous avons toute raison de croire que la Colombie anglaise qui a tout intérêt à l'établissement sur son territoire d'une ligne qui se rendra à l'un des ports de son littoral, contribuera libéralement aux dépenses que le Canada sera obligé de faire pour le prolongement de ce chemin de fer.

Mon honorable ami, le député d'York (M. Foster), a déclaré, au cours de ses remarques, qu'il nous aurait été facile de conclure un arrangement favorable avec les Etats-Unis, dans le mois de juillet dernier. D'après ses paroles, il faudrait en conclure que le gouvernement a perdu une excellente occasion et que s'il eut agi en temps opportun, il n'aurait éprouvé aucune difficulté à obtenir ces droits de navigation. Eh bien ! M. l'Orateur, je crains que l'honorable député ne soit en contradiction avec un autre membre très éminent de son parti. Son affirmation que le gouvernement s'est croisé les bras en juillet et août dernier et a perdu une excellente occasion, s'accorde difficilement avec les déclarations faites l'autre soir par l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) au sujet de la conduite des Etats-Unis dans leurs rapports avec le Canada. Voici comment l'honorable député (sir Charles-Hibbert Tupper) s'est exprimé :

> Je dis que nous ne pouvons pas espérer que ces gens feront preuve de justice à notre égard.

Et il ajoute :

> .... jusqu'à quel point ces gens sont prêts, non seulement à dénaturer le sens des traités et les principes du droit, mais à s'arranger de façon à accaparer tous les avantages possibles sans tenir compte des conséquences.

Et il continue :

> En parlant des Etats-Unis, tout député dans cette Chambre pourra sans crainte avertir le gouvernement du Canada qu'il s'appuie sur une paille quand il compte sur la bonne foi des Etats-Unis.

Il dit de plus :

> Leurs citoyens sur la côte du Pacifique exercent toute la pression qu'ils peuvent sur les autorités de Washington, pour leur donner tous les avantages imaginables dans cette région du Yukon et dans son commerce.
>
> Je n'hésite pas à croire que c'est non seulement leur but, mais que d'après la législation actuellement devant le Congrès, tout homme sensé peut supposer que, autant qu'ils le pourront, sans avoir recours à des démonstrations hostiles contre nous, les Etats-Unis forceront le gouvernement du jour à s'en aller.

Et puis :

> En conséquence, je m'oppose de toutes mes forces à ce que nous dépensions une piastre ou à ce que nous assumions une responsabilité pour tout projet qui dépendra de la bonne volonté des Etats-Unis pour être exécuté, et je voterai contre toute demande de crédit pour cette fin.

Ces paroles s'accordent peu avec les déclarations de l'honorable député d'York (M. Foster)—et je saisis cette occasion pour déplorer les excès de langage de l'honorable député dont je viens de vous citer les remarques. Dans ce moment,—de tels sentiments sont, non seulement, injustes envers le pays auquel ils s'adressent, mais l'expression en est funeste et de nature à amener des relations tendues et hostiles entre les deux nations, et faite

simplement dans le but d'embarrasser le gouvernement dans la tentative qu'il sera bon et nécessaire de faire, afin de régler, de son mieux, les difficultés entre les deux pays et de favoriser les intérêts canadiens en cherchant à créer entre eux des relations amicales. Comme le langage dont l'honorable député s'est servi en cette Chambre est de nature à contrecarrer de tels efforts, il est de mon devoir de le condamner.

L'honorable député d'York (M. Foster) déclare ensuite que nous avons insulté les Etats-Unis. De quelle façon les avons-nous insultés? Il prétend que nous les avons insultés en ne nous souciant pas de construire une voie ferrée sur leur territoire. Nous les avons insultés en voulant avoir une ligne à nous sur notre propre territoire, une ligne à l'abri de toute intervention de la part des Etats-Unis, au cas où ceux-ci prendraient vis-à-vis nous une attitude hostile. Les Etats-Unis ne croiront pas, selon moi, que nous les avons insultés en voulant construire sur notre propre territoire, une voie ferrée indépendante, et avoir la haute main sur le commerce de ce pays.

Mon honorable ami a fait quelques remarques au sujet de la duplicité dont le gouvernement a fait preuve en exceptant de la subvention accordée à cette compagnie, les terres arables du district du Yukon, où il n'y a pas de terres arables. Il me semble que c'est là un reproche bien mal fondé. L'honorable député peut l'ignorer, mais il y a des terres arables au nord du 60e parallèle,—des terres où l'on peut cultiver l'orge, les pommes de terre, les plantes, l'herbe,—des terres bonnes pour des fins agricoles, et de vastes pâturages; le gouvernement en suivant la ligne que mon honorable ami tourne en ridicule a prouvé simplement qu'il était mieux renseigné évidemment que l'honorable député. Ces terres arables, quelles qu'en soient l'étendue et la valeur, ne pourront être prises, aux termes de ce contrat, par cette compagnie de chemin de fer, et en faisant cette exception, le gouvernement a agi dans l'intérêt public.

Maintenant, M. l'Orateur, après avoir discuté les raisons qui ont déterminé le gouvernement à choisir la route qu'il a adoptée et à suivre la ligne de conduite qu'il a adoptée,—la nécessité d'agir immédiatement, l'urgence du cas, car il ne fallait pas attendre des semaines et des mois, si nous voulions avoir une voie de communication avec cette contrée en 1898; après avoir examiné l'offre faite par M. Hamilton Smith, qui n'a fourni aucune preuve tangible que sa position financière le mettait en état de mener cette entreprise à bonne fin; après avoir comparé les principes que font semblant de professer les honorables membres de la gauche, avec leur conduite lorsqu'ils étaient au pouvoir, et après avoir exposé comment d'année en année, ils ont outrageusement violé les principes qu'ils proclament aujourd'hui; examinons, pendant quelques instants la question du coût probable de ce chemin de fer. L'on nous a dit que c'était un pauvre et misérable tramway qu'on allait construire à la hâte. Au dire des honorables membres de la gauche, on pourrait presque supposer qu'il sera aussi facile de construire cette voie ferrée que de faire un chemin à traîneau pour l'exploitation du bois de commerce pendant l'hiver.

Ce chemin de 150 milles, il ne faut pas l'oublier, sera construit dans le désert, à une longue distance des postes de ravitaillement et de marchandises. Les entrepreneurs devront transporter tous les matériaux, l'approvisionnement, l'outillage, le matériel roulant, les rails et tout enfin, au littoral du Pacifique, franchir la côte, remonter la rivière Stikine jusqu'à Glenora—une distance de 150 milles,—et de là suivre la ligne frontière à travers un désert non interrompu de 150 milles. De plus les entrepreneurs sont obligés de construire ce chemin et de le mettre en exploitation d'ici au premier septembre prochain. Cela peut paraître facile à mon honorable ami,—faire les relevés, préparer la voie, poser les rails, transporter le matériel roulant,—mais, moi, j'ose affirmer que la compagnie pourrait construire un chemin de fer à voie étroite, de Montréal à Toronto, pour le 1er septembre prochain, et que cela lui coûterait moins cher que la construction de ces 150 milles, à partir de Telegraph-Creek jusqu'au lac Teslin, à travers ce lugubre désert. L'on pourrait démontrer, je crois, que la construction d'une voie ferrée de 330 milles, de Montréal à Toronto, serait plus prompte et moins coûteuse que ce chemin à partir de Telegraph-Creek jusqu'au lac Teslin.

M. BERGERON: Combien cela coûterait-il?

M. CHARLTON: Un chemin à voie étroite, de Montréal à Toronto, construit de cette façon, très à la hâte, coûterait $4,500,000. Naturellement, le coût en serait moins élevé, si l'on avait comme nos amis du chemin de fer Canadien du Pacifique, dix ans pour le construire.

Mon honorable ami, le député d'York (M. Foster) a calculé quelles seraient les recettes de cette voie ferrée, et il a reproché au gouvernement de ne pas s'être réservé le pouvoir de réglementer les tarifs. S'il est convaincu de ce qu'il dit, il se trompe, car aux termes de l'article 21, le gouvernement peut réglementer les tarifs. Plus tard, l'honorable député a demandé quels seraient les tarifs. Il veut savoir, lorsqu'il n'y a pas un mille du chemin de fait, lorsqu'on ignore dans quelles conditions se fera l'exploitation et quel sera le coût de la voie ferrée et avant qu'on ait surmonté les difficultés, quels seront les tarifs. Naturellement, le gouvernement attendra que la voie ferrée soit en état de transporter quelque chose avant de déterminer les tarifs. Par les quelques estimations qu'il a faites au sujet des recettes probables de la compagnie, mon honorable ami a prouvé qu'il était la plus grande autorité du pays en matière de chemin de fer. On devrait le nommer sans délai ministre des Chemins de fer, et je n'ai pas de doute que, sous son administration, l'Intercolonial n'aurait plus de déficits.

M. FOSTER: Mon premier acte comme administrateur serait de donner à l'honorable député un permis de circulation.

M. CHARLTON: Je l'aurais bien mérité après cet éloge que je fais des qualités et des aptitudes de mon honorable ami.

L'honorable député d'York (M. Foster) suppose que le prix de transport, sur cette voie ferrée, sera pour les voyageurs, de $15 sur un parcours de 150 milles, ou de 10 cents par mille. Je ne sache pas que cette supposition soit déraisonnable. La compagnie devra fixer ses tarifs de façon à ce qu'il ne soit pas plus avantageux à un voyageur de faire le trajet à pied. Mais supposant que le tarif des voyageurs soit de $15 pour 150 milles, l'honorable

député suppose que le tarif des marchandises sera de $50 par tonne. Ici, les calculs de mon honorable ami brillent dans tout leur éclat. $15 par voyageur, $50 par tonne de marchandises, ou $2.50 par 100 livres. Mais sur les grandes lignes entre Chicago et New-York, le transport des marchandises coûte $2.50 à $3 et, dans certains cas, $4 par tonne, selon la saison, et $20 pour un billet de première classe. Mon honorable ami a fixé le prix du transport des marchandises à un taux trois fois et demie plus élevé que celui des voyageurs, lorsque, sur les grandes lignes, le tarif ordinaire des marchandises est un tiers ou un quart de celui des voyageurs. On peut expédier du maïs de Chicago à New-York à raison de 18 cents par 100 livres ou $3.60 par tonne, lorsque le prix du transport pour un voyageur, est beaucoup plus considérable. A une station intermédiaire dans l'Ontario—je parle en connaissance de cause, car j'ai moi-même importé récemment un wagon chargé de maïs,—il m'en a coûté 13½ par 100 livres ou $2.70 par tonne, pour le transport depuis Chicago à cette station intermédiaire située au centre de la province de l'Ontario, près de la frontière de Niagara où nous sommes obligés de payer des frais locaux. Pour un prix un peu plus élevé, vous pouvez expédier ces marchandises à New-York, et cependant mon honorable ami nous parle de $50 par tonne, ou $2.50 par 100 livres pour le transport des marchandises sur un parcours de 150 milles. Cette assertion est absurde.

M. FOSTER : Pensez-vous ?

M. CHARLTON : Oui. Le transport des marchandises, règle générale, ne coûte pas la moitié du transport des voyageurs.

L'honorable député calcule que s'il y a 20,000 voyageurs et 20,000 tonnes de marchandises, la compagnie aura un revenu net de $700,000. Il s'est bien donné garde, cependant, de nous dire quelles seraient les dépenses d'exploitation. Il nous a dit que 50,000 voyageurs et 50,000 tonnes de marchandises donneraient un profit net de $3,250,000, et que 100,000 voyageurs et 100,000 tonnes de marchandises donneraient la jolie somme de $6,000,000 de profits nets. Jamais le baron Munchausen n'aurait pu faire une pareille déclaration. Il n'avait pas assez d'imagination. Mais il aurait pu facilement, en donnant un essor complet à sa fantaisie, faire une déclaration beaucoup plus raisonnable.

M. FOSTER : Mon honorable ami sait-il que l'ingénieur que le gouvernement a envoyé sur les lieux pour faire un rapport au sujet du coût du chemin et du coût du transport, a estimé celui-ci à $50 par tonne ?

M. CHARLTON : Je l'ignorais ; mais si l'ingénieur du gouvernement a fait une telle estimation, il connaît aussi peu la matière que mon honorable ami.

M. FOSTER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a pris cette estimation pour base de ses calculs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. CHARLTON : On nous a beaucoup parlé de la nature de ce chemin. Il n'y a pas de doute que le coût de construction sera énorme. Les hommes qui travailleront à cette voie ferrée seront à la portée des champs aurifères du Yukon où les salaires sont peut-être d'un dollar par heure, et les entrepreneurs ne pourront retenir les terrassiers sans leur donner moins de $5 ou $6 par jour. Le coût de la main-d'œuvre sera cinq fois plus élevé que dans un pays colonisé. Mais les honorables membres de la gauche ne s'arrêtent pas à considérer les conditions excessivement désavantageuses dans lesquelles les entrepreneurs construiront cette voie ferrée.

On fait des gorges chaudes au sujet de cette ligne à voie étroite ; mais les hommes de chemin de fer savent qu'une ligne à voie étroite est considérée comme la plus économique de toutes, au point de vue des affaires. La proportion entre le poids mort et le poids des marchandises transportées est moindre sur un chemin à voie étroite que sur un chemin à voie large ; sur un chemin de quatre pieds et huit pouces de voie, cette proportion est beaucoup moindre que sur un chemin de trois pieds de voie ; et la raison pour laquelle on a universellement adopté la voie de quatre pieds et huit pouces, c'est parce que l'uniformité de voie est nécessaire pour éviter le transbordement des marchandises. Vous pouvez facilement vous rendre compte des avantages que procure cette uniformité en envoyant directement un wagon de marchandises, qui part de Chicago et se rend à Portland ou à la Nouvelle-Orléans, tandis que s'il y avait deux ou trois voies d'une largeur différente, vous seriez obligés de faire deux ou trois transbordements.

Dans ce pays les premiers chemins de fer avaient une largeur de voie de cinq pieds et six pouces. Dans les Etats du nord, la largeur de la voie était généralement de quatre pieds et huit pouces, et dans les Etats du sud, de cinq pieds. Il y avait quelques chemins de fer très importants à voie étroite : par exemple, celui de Denver et Rio-Grande, qui était un chemin de fer admirable et qui cependant n'avait une largeur de voie que de trois pieds et six pouces. On a changé la voie, non parce que l'exploitation n'était pas économique et efficace, mais parce que cette ligne opérait des raccordements à l'est et à l'ouest avec des chemins de fer à voie large.

Il y a, sous ce rapport identité presque complète entre cette ligne dont on s'est tant moqué, et le réseau de chemin de fer de l'Afrique méridionale, lequel part du Cap et traverse l'Etat libre d'Orange, le Transvaal, le Mashonaland, le Matabeland, le Bechuanaland, et aboutissant au Zambèse, une longueur de deux ou trois mille milles, y compris les embranchements qui, à divers points, se rendent jusqu'à la mer. Ce réseau tout entier est à voie étroite. Et cependant l'on nous dit que ce chemin à voie étroite que nous construisons ne sera pas suffisant pour le trafic entre Telegraph-Creek et le lac Teslin. Les chemins à voie étroite ont un autre avantage, c'est que les pentes et les courbures peuvent être plus accentuées. Vous pouvez aussi établir un bon chemin peu coûteux à travers un pays accidenté et surmonter les difficultés qui nécessitent des ouvrages d'art, plus facilement avec une voie étroite qu'avec une voie large. Pour ce qui concerne la largeur de la voie, nous n'avons aucune raison de ne pas croire que ce chemin sera économique et efficace.

M. DAVIN : Avant que mon honorable ami passe à un autre point, j'aimerais lui poser une ques-

tion, s'il me le permet. Pour un pays où il y a beaucoup de neige est-ce qu'un chemin de fer à voie étroite convient aussi bien qu'un chemin à voie large ?

M. CHARLTON : Il n'y a pas, je crois, une grande différence. Une forte tempête de neige est, quelque chose de fâcheux, dans tous les cas.

Je puis prétendre, je crois, connaître un peu ces chemins à voie étroite. Il y a quelques années, j'eus l'occasion de faire couper beaucoup de bois pour mon commerce, et je fis transporter de grands troncs d'arbres et des mâts sur un chemin de fer ayant une largeur de voie de trois pieds et deux pouces, et traversant une contrée ou il y avait beaucoup de neige. Nous avions un rail en fer pesant 22 livres par verge. Nous chargeâmes lourdement des wagons plates-formes de mâts pesant 25 ou 30 tonnes et nous les fîmes remorquer jusqu'au lac. Sur cette voie étroite la neige ne rendit pas le transport plus difficile qu'il n'aurait été sur une voie large. Il n'y a aucune différence, je crois. Vous devez enlever la neige, et ce travail est aussi facile sur une voie étroite que sur une voie large.

M. FOSTER : Comment avez-vous fait pour faire franchir les courbures du chemin aux grands troncs d'arbres que vous aviez ?

M. CHARLTON : Nous avions une ligne assez droite. Nous n'avons pas l'intention de voiturer des mâts sur le chemin du lac Teslin.

Examinons maintenant la valeur de la subvention relativement aux terres concédées. Comme le sait mon honorable ami, car il a fait des plaisanteries à ce sujet,—cette subvention ne comprend pas les terres arables. MM. Mackenzie et Mann devront donc accepter le roc et la montagne, c'est-à-dire des terres qui n'ont aucune valeur, si ce n'est au point de vue minier, des terres qui peuvent contenir un peu de pauvre bois qui ne peut être utilisé que dans l'exploitation des mines.

Nominalement, la subvention en terres est considérable. Le chemin de fer canadien du Pacifique a obtenu 13,000 acres par mille, de terres arables, pour la construction d'une partie de sa ligne principale, cette compagnie obtient 25,000 par mille, de terres non arables, de terres sans valeur excepté au point de vue minier.

Mon honorable ami nous parle comme si toutes ces terres contenaient des placers ou des filons de quartz. Ces terres étant choisies le long de la ligne de base et les blocs devant avoir trois milles de chaque côté, ou six milles de largeur sur la ligne d'un cours d'eau par 3,840 acres de terre. Supposant que les placers sur les grands et les petits cours d'eau soient d'une largeur de trois chaînes,—et c'est là en moyenne la plus grande largeur qu'ils auront sur 3,840 acres de terre—il y aura 24 acres de placers. Sur toutes les terres concédées, divisées en blocs de trois milles de largeur de chaque côté des cours d'eau, il y aura 1,000 milles de lit de cours d'eau ; mais nous pouvons supposer qu'il y aura des branches, d'une verge de largeur ou environ, ce qui ajoutera 1,000 milles supplémentaires à la longueur des cours d'eau compris dans cette subvention de quatre millions d'acres. Supposons qu'il y ait, à chaque cours d'eau, un placer de trois chaînes de largeur, et c'est là une estimation libérale, parce qu'il y en aura d'une largeur moindre, et parce que cela est plus large que les petits cours d'eau de la Californie. Chaque placer ayant une largeur de trois chaînes de douze verges chacun, cela donnera pour toute la subvention en terre, 48,000 acres sur 2,000 milles de lit de cours d'eau. Cependant mon honorable ami nous parle de quatre millions d'acres de terrains aurifères. Lorsque vous réduirez les placers à 48,000 acres, vous pouvez facilement comprendre combien sont exagérées les critiques que l'on fait du projet dont la Chambre est saisie.

Ensuite, il en coûte beaucoup pour extraire l'or. Mon honorable ami, dans l'idée qu'il se fait des richesses de cette région, est comme cet Irlandais qui, débarquant en Amérique, s'exagérait beaucoup ses chances de succès dans le nouveau monde. Notre homme apercevant un dollar sur la rue, ne daigna pas même se baisser pour le ramasser. Un ami lui demandant pourquoi il n'avait pas ramassé ce dollar, il répondit : Mais je m'en vais au pays où les dollars se cueillent sur les buissons. Mon honorable ami pense de même que l'or se cueille avec autant de facilité dans les champs du Yukon. Je lui dirai cependant que l'extraction de l'or est incertaine, nécessite beaucoup d'efforts et un travail ardu. Il ne faut pas oublier que l'existence est beaucoup plus difficile dans le district du Yukon que dans les champs miniers de la Californie. L'honorable député (M. Foster) ne doit pas oublier que dans ce territoire, le sol est éternellement gelé. En été le soleil dégèle la terre jusqu'à une profondeur de trois pieds, mais au-dessous, le sol y est éternellement gelé jusqu'au tuf. Le mineur ne peut faire son travail qu'en allumant un feu pour faire dégeler le sol et ensuite il creuse un trou, et jette de côté la terre ainsi dégelée ; puis il allume un autre feu pour recommencer la même opération, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'il ait atteint le roc, et alors il se sert de nouveau du feu pour creuser un tunnel, il jette la terre à côté du trou qu'il a fait, il la laisse là jusqu'à ce que le soleil de l'été l'ait dégelée, et enfin il procède alors au lavage.

Les résultats sont incertains. Un mineur peut découvrir un riche filon, tandis que cinquante autres se ruineraient dans l'exploitation des mines. Tout ce verbiage au sujet du rendement merveilleux des placers du Yukon est, qu'on agisse intentionnellement ou non, de nature à induire en erreur, comme tous les renseignements que nous ont donnés les honorables membres de la gauche qui ont critiqué ce projet de loi.

Je ne sais si mon honorable ami (M. Foster) a étudié attentivement les méthodes que l'on a employées pour l'extraction de l'or dans les différentes partie du monde. La Californie est probablement le plus riche champ aurifère que l'on ait jamais découvert. J'ai visité les anciens placers de cette région où le sol est déchiré et creusé jusqu'au roc, et d'où l'on a extrait des centaines de millions de dollars. J'ai étudié attentivement l'ensemble des résultats atteints par ces hardis mineurs et j'en suis arrivé à la conclusion que dans ce pays dont les placers étaient d'une grande richesse, pas plus d'un homme sur cinquante n'a fait fortune, et que la grande majorité des mineurs n'a pu se gagner un salaire raisonnable. Voilà, ce qui est arrivé dans les champs aurifères de la Californie. On prétend pourtant que c'est là que se trouve la veine mère pour me servir des expressions des habitants de cette contrée et l'on y exploite de riches filons de quartz, et dans tous les cas, le résultat est plus ou moins incertain. A mesure qu'ils descendent

dans la terre, ces filons de quartz aurifère peuvent s'appauvrir, suivant l'expression des mineurs, se faire rares et minces, et enfin s'évanouir complètement. L'expérience nous demontre que l'exploitation du quartz dans la Californie, le Colorado, l'Idaho, le Montana et dans tous les districts miniers des Etats-Unis est incertaine, hasardeuse et qu'en moyenne il en coûte un dollar en argent pour extraire un dollar en or. Même dans ce pays favorisé, il n'y a pas les richesses que mon honorable ami voit dans le miroir de son imagination. Et passant à d'autres pays, l'honorable député verra que l'état de choses est substantiellement le même. Il n'y a aujourd'hui qu'un champ aurifère en exploitation dans le monde entier, le Witwatersrand, dans le Transvaal, où le rendement est, jusqu'à un certain point, régulier et certain ; le banket ou conglomérat que l'on y trouve est d'une qualité uniforme et contient de l'or en quantité rémunératrice. Là, les mineurs foncent leurs puits, ils atteignent le banket ou conglomérat, et ils peuvent savoir assez exactement ce qu'ils retireront d'or. Mais même dans le Transvaal, il en coûte 80 à 90 pour 100 de la valeur de l'or pour extraire le précieux métal.

Allez au Matabeland et au Mashonarand, où l'on croit qu'il y a de grands gisements aurifères, et où l'on voit, à chaque pas, des traces de l'exploitation minière qui a eu lieu là, et vous constaterez que la question de savoir s'il serait rémunérateur d'extraire l'or est purement problématique. Et il en est ainsi partout ; et je répète qu'il n'y a aujourd'hui qu'un champ aurifère, le Witwatersrand, dans le Transvaal, où l'exploitation peut, jusqu'à un certain point, offrir des chances de succès certaines.

Tout ce flux de paroles au sujet de la richesse fabuleuse de l'Alaska, du patrimoine de la nation et de l'énorme rendement que pourrait donner l'exploitation de ces placers glacés, gelés jusqu'au tuf, est tout à fait ridicule et insensé. Au cas où la compagnie concessionnaire voudrait se livrer à l'exploitation minière et extraire l'or des gisements de l'Alaska, il lui faudrait louer la main-d'œuvre, employer des hommes, dépenser beaucoup d'argent pour le développement de ces régions, et ce serait une question des plus douteuses pour la compagnie de savoir si elle rentrerait dans ses fonds. Les entrepreneurs acquièrent au plus 4,000,000 d'acres sur 80,000,000, c'est-à-dire un vingtième de la superficie aurifère, et, de fait, de la superficie totale de ce territoire.

En étudiant la question, afin de constater par moi-même si je pouvais me convaincre, raisonnablement et honnêtement, que ces entrepreneurs obtenaient plus que de raison, je me suis posé cette question : Placeriez-vous de l'argent dans cette entreprise ? Et j'ai répondu : non. Je n'y placerais pas un dollar ; et vous ne trouveriez pas un homme d'affaires sur cinquante, en cette Chambre ou dans le pays, qui, après avoir étudié cette question avec toute l'attention que l'on donne à une entreprise où l'on veut placer de l'argent, qui ne répondrait pas dans la négative. Nous devons laisser à ces entrepreneurs la chance de faire quelque chose, car ils ont bravement encouru de grands risques ; la seule partie à ce contrat qui se trouve parfaitement à l'abri des pertes et qui a dans les mains quelque chose de certain, c'est le gouvernement. Et mon honorable ami déclare que le gouvernement fait un acte de lâcheté en n'osant pas placer de l'argent dans cette entreprise aléatoire et en craignant de mettre un dollar dans cette voie ferrée, et qu'il se dérobe aux obligations qui lui incombent comme gardien des intérêts publics, et qu'il trafique du vaste patrimoine du peuple au lieu d'imposer sur celui-ci une taxe pour construire ce chemin, et que la question de savoir s'il y a nécessité d'établir cette voie ferrée est très problématique.

Nous ne savons pas aujourd'hui quelle sera la nature et la qualité de ces placers, nous ne savons pas si les gens qui vont au Yukon ce printemps ne reviendront pas à l'automne en maudissant cette contrée et en jurant de n'y jamais retourner, ou si le développement de ce territoire sera continué, ou si le boom minier ne s'évanouira pas complètement comme les bulles de la mer du Sud. L'extravagance et le risque sont du côté des hommes qui se lancent dans cette entreprise, et la position du gouvernement est parfaitement sûre et certaine. Nous obtenons la construction de cette voie ferrée sans débourser un sou, et nous donnons des terres que la compagnie—si la subvention a quelque valeur—sera obligée de développer et d'exploiter, et le gouvernement bénéficiera de l'exploitation minière tout autant que la compagnie elle-même. Le gouvernement s'assure, sans débourser un seul sou, grâce à l'argent que cette compagnie dépensera pour l'exploitation des gisements aurifères, si les blocs alternants qu'il s'est réservés ont quelque valeur. Lorsque l'on étudie bien tous les aspects de la question, on constate que le gouvernement a fait preuve d'un esprit judicieux en suivant la ligne de conduite qu'il a adoptée.

Lorsqu'on nous parle des richesses fabuleuses de ces mines, des merveilleux gisements aurifères de ces régions, sur quoi s'appuient les honorables membres de la gauche ? On a prospecté ce territoire pendant dix ans, des milliers de mineurs ont parcouru ce district d'un bout à l'autre, d'année en année, tant du côté américain que du côté canadien. Il y a eu au bas de Circle-City une colonie de mineurs américains qui ont passé là plusieurs hivers, vivant tant bien que mal, quelques-uns faisant assez pour payer leurs dépenses, quelques autres un peu plus, et un certain nombre un peu moins. Ces hommes hardis et aventureux ont descendu tous les cours d'eau du territoire canadien et du territoire américain, faisant partout d'actives recherches, et après dix ans d'exploration, après dix ans de labeurs, ils ont trouvé un Klondike. Et cependant les honorables membres de la gauche veulent nous faire croire que chaque vallée, chaque vallon, chaque ravin du district du Yukon est pavé d'or. Il m'est bien difficile de croire que l'honorable député d'York n'est pas encore sous l'influence des contes de nourrice qu'on lui a racontés dans son enfance, lesquels lui ont appris qu'en suivant le parcours d'un arc-en-ciel il trouverait à l'extrémité un vase rempli d'or. Mon honorable ami s'est perdu dans les nuages en discutant cette question.

On nous a beaucoup entretenu, au cours du débat actuel, des droits garantis par traité, des obligations internationales, de la bonne foi qui doit exister entre les nations et de règlements internationaux. Un certain groupe de la gauche a fait l'éloge des Etats-Unis, a loué la bonté, la générosité, l'esprit de justice de nos voisins dans leurs rapports avec nous, et s'est apitoyé sur l'inaction du gouvernement qui, l'été dernier, n'a pas saisi l'occasion qui s'offrait de faire des arrangements que nous aurions pu conclure avec tant de facilité. D'un autre

côté, un honorable député nous a affirmé que les Etats-Unis sont avides, de mauvaise foi, et que lui ne risquerait pas un dollar sur leur parole et leur bonne foi. Je ne sais plus que croire. Je ne sais de quels sentiments sont animés nos amis de la gauche.

Aux termes des traités, la navigation de la rivière Stikine est libre, et si l'on nous privait du droit de naviguer librement dans ce cours d'eau, ce serait une outrageante violation des traités. Nous n'avons aucune raison de supposer qu'il en sera ainsi, et je ne crois pas que la chose arrive jamais. Je ne crois pas que le gouvernement des Etats-Unis nous prive jamais des droits qui nous sont garantis par des traités solennels ; je ne crois pas que cela soit l'intention et le désir de nos voisins. Mais, comme je l'ai dit auparavant, quand même la politique que les Etats-Unis ont délibérément décidé de suivre les induirait à nous fermer la rivière Stikine, pour la même raison, il serait souverainement impolitique de notre part de construire une voie ferrée sur leur territoire à un point quelconque des côtes du Pacifique. Je répète ce que j'ai dit auparavant, que même dans une telle éventualité, nous marchons dans la bonne voie, car nous construisons 150 milles d'un chemin de fer qu'il suffirait de prolonger de 180 à 200 milles pour atteindre un port de notre littoral et nous mettre à l'abri de toute intervention étrangère. C'est là la seule ligne de conduite qu'il est sûr d'adopter. En construisant une voie ferrée à Dyea ou à Shaguay, le gouvernement s'exposerait, sans excuse, à voir fermer nos voies de communication. Le gouvernement ne fait précisément que ce qu'il doit faire, et ne fait précisément que ce qui rencontre mon approbation dans la matière ; et bien que le gouvernement ait agi à la hâte et ait mis de côté, temporairement, un principe bon en lui-même, mais qui, comme tous les principes doit céder le pas à la nécessité urgente, je dis que, suivant moi le gouvernement a bien agi, car il fallait saisir l'occasion aux cheveux et tout préparer pour atteindre son but.

Il résulte de ce que j'ai dit que nous devons comme mesure de prudence avoir notre propre chemin de fer.

L'honorable député d'York a fait une attaque injustifiable contre le premier ministre de ce pays, —ce n'est pas la seule,—mais je veux parler de celle-là en particulier. Il a reproché au premier ministre le langage que l'on a attribué à celui-ci dans un discours prononcé à Boston. Le premier ministre a déclaré à maintes reprises, en cette Chambre, que le compte rendu de ce discours ne lui avait jamais été soumis ; il ne peut donc être lié par un discours dont il n'a jamais approuvé le compte rendu. Je sais avec quelle facilité, on peut, par ignorance et sans malice rapporter et interpréter faussement un discours, et ce que je dis s'applique surtout aux reporters américains qui peuvent désirer donner à des paroles un sens qu'elles n'ont pas. Tout ce que j'ai à dire à ce sujet, c'est de juger aujourd'hui le premier ministre sur ses actes depuis qu'il est en fonctions. Les honorables membres de la gauche ont été 18 ans au pouvoir, et durant toute leur administration, ils n'ont jamais excité, dans le cœur de la mère-patrie, la chaude et profonde sympathie que le gouvernement a provoquée en accordant à la Grande-Bretagne un traitement privilégié sur nos marchés.

Le peuple anglais a reconnu que le premier ministre et les membres actuels du cabinet canadien étaient ses amis et il les a reçus avec une plus chaleureuse cordialité qu'il n'avait accueilli les ministres du Canada qui, avant eux avaient visité l'Angleterre.

Je le repète, l'on peut juger le premier minstre et ses collègues d'après leurs actes, c'est tout ce qu'ils demandent ; et les critiques fausses et criardes venant de gens qui nient le mérite de cet homme d'Etat d'un esprit élevé, passeront pour ce qu'elles valent, c'est-à-dire infiniment moins que rien.

Au sujet de la déclaration de mon honorable ami (M. Foster) que l'on a perdu une superbe occasion d'obtenir de meilleures relations avec les Etats-Unis, je me contenterai de dire que le gouvernement n'a perdu aucune occasion et qu'il a toujours fait tous ses efforts, afin d'obtenir avec les Etats-Unis des relations meilleures, plus vastes et plus amicales ; que le gouvernement actuel comprend très bien l'importance de telles relations, tant dans nos intérêts, que pour créer des sentiments cordiaux entre les deux grandes branches de la famille anglo-saxonne. Je lui dirai qu'à ce sujet le gouvernement connaît bien son devoir, et ne perdra jamais une occasion d'obtenir des rapports plus étendus, plus libres et plus amicaux avec la grande république américaine.

Mais il faut nous respecter nous-mêmes, nous ne pouvons sacrifier nos droits ; c'est là une chose que le gouvernement ne fera jamais. Il y a quelques mois, le premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries étaient à Washington, et un diplomate américain, celui-là même qui conduisait les négociations, leur a demandé de rendre ce que nous pourrions appeler notre plus gros atout et d'attendre le bon plaisir des Etats-Unis pour traiter les autres questions ; l'on nous a demandé de mettre fin à la pêche des phoques à fourrure que les Américains voudraient tant voir cesser et que les Etats-Unis seraient prêts en temps opportun, à examiner les autres questions en litige. Le premier ministre a répondu avec beaucoup d'à-propos et de diplomatie : Nous sommes prêts, à l'heure même, à considérer la question de la pêche des phoques à fourrure et toutes les autres questions, car nous désirons régler toutes ces questions aussi promptement que possible ; mais un règlement partiel, surtout le règlement que l'on nous propose, ne serait pas de nature à créer des relations commerciales plus libres entre les deux pays. Et mon très honorable ami a décliné l'offre et par là il a fait preuve d'habileté et il a indiqué la véritable voie que le gouvernement canadien devait suivre.

Tout en désirant obtenir la liberté des échanges commerciaux et des relations amicales qui favoriseraient l'union de toutes les branches, de la race anglo-saxonne, dans l'intérêt de l'humanité, tout en désirant pousser dans cette voie aussi loin et aussi vite que possible, cependant le gouvernement veut se respecter. Si nos offres et nos avances sont rejetées, que pouvons-nous faire ? Attendre l'occasion favorable. Et nous remplissons maintenant notre rôle assez bien.

On croyait, il y a quelques années, et je le croyais moi-même—que l'entrée en franchise de nos produits agricoles était essentiel et nécessaire à notre prospérité ; mais je ne le crois plus aujourd'hui. Sans doute la chose serait avantageuse et très désirable, mais elle n'est pas absolument nécessaire. Nous nous tirons d'affaire, et, je suis heureux de le constater, d'une façon superbe.

Grâce à la conduite du gouvernement libéral, l'Angleterre est bien disposée à notre égard. Toute choses égales, nous avons maintenant la préférence sur le marché anglais. La mère-patrie nous prendra par la main en nous disant : Faites toujours et partout pour le mieux, et vous êtes assez sûrs de mon marché.

Dans la province de l'Ontario, nous avons reçu pour nos cochons $1 par 100 livres de plus que le prix courant à Buffalo, et cela aux stations de nos chemins de fer. Nos exportations de lard et de jambon en Angleterre ont augmenté ; mais nous ne connaîtrons l'augmentation de nos exportations que l'an prochain, lorsque nous aurons les rapports du commerce et de la navigation. Nous exportons en Angleterre deux ou trois fois plus de fromage que les Etats-Unis. Nos agriculteurs de l'Ontario sont dans une meilleure position que ceux des Etats-Unis ; ils n'ont souffert que sous un rapport, c'est que, grâce à une coalition des acheteurs de blé, ils ont reçu, par boisseau, de cinq à dix cents de moins qu'ils auraient dû retirer. Mais quant au lard, au fromage et au bœuf, nous avons obtenu des prix splendides et nous avons eu un marché illimité ; le résultat, c'est une grande prospérité. Si nous ne pouvons arriver au marché des Etats-Unis, lequel nous est nécessaire pour certains de nos produits, les agriculteurs n'ont qu'à changer leur culture, et au lieu d'élever la volaille, de cultiver l'orge, les légumes et le foin pour le marché américain, qu'ils se livrent à l'élevage des cochons et à la fabrication du fromage, qu'ils varient et changent leur culture, car l'exportation des produits que je viens de mentionner a rapidement augmenté depuis un an ou deux.

M. CLANCY : Ça vous a pris beaucoup de temps pour le constater.

M. CHARLTON : Ça prend beaucoup de temps pour voir une chose qui n'existe pas encore. Il y avait un jour un Hollandais qui disait que s'il eut connu l'avenir aussi bien que le passé, il aurait évité de nombreuses difficultés. J'ai constaté la chose aussitôt qu'elle est arrivée.

M. FOSTER : Votre Hollandais aurait été beaucoup mieux.

M. CHARLTON : Je ne veux pas suivre l'exemple de mon honorable ami (M. Foster), et prononcer un discours de quatre heures. Quelques mots encore et j'ai fini.

Le gouvernement actuel, le gouvernement que j'appuie, fera tout en son pouvoir, j'en suis fermement convaincu, pour effectuer un règlement équitable de toutes les questions pendantes entre nous et les Etats-Unis, et qu'il fera, pour atteindre cet objet, tous les efforts, que l'on pourra raisonnablement attendre de lui. Si d'un autre côté, nos voisins abordent le sujet, dans le même esprit, ces questions seront promptement réglées. Le gouvernement verrait avec joie disparaître, et saisirait avec bonheur l'occasion de faire disparaître les préjugés sociaux, les préjugés commerciaux, la barrière douanière, enfin tout ce qui nuit à l'accord étroit et aux sentiments de sympathie réciproque qui devraient exister entre les deux grandes branches de la famille anglo-saxonne sur ce continent. C'est avec courage que nous accepterions notre position quelle qu'elle soit ; un grand avenir nous attend, nous avons un grand pays plein de ressources, de ressources dont nous n'avions jamais jusqu'ici imaginé la nature et l'étendue, et dont nous ne connaissons pas même aujourd'hui la dixième partie. Nous avons un pays baigné par les flots de deux océans ; un pays habité par une race vigoureuse et entreprenante. Je suis convaincu M. l'Orateur, que l'existence de deux nationalités dans ce Dominion, contribuera, enfin de compte, à augmenter la vigueur et l'esprit d'entreprise de notre population.

J'ai entendu aujourd'hui dans une autre salle de cet édifice un discours de l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) discours que j'approuve en entier, discours dans lequel, l'honorable député envisageait l'avenir qui nous était réservé, si nous avions libre carrière pour le développement de toutes nos ressources et l'expansion de toute notre population.

Le jour arrive, M. l'Orateur, où nos jeunes gens ne connaîtront plus la route de l'exil, et l'existence d'un gouvernement libéral au Canada ne peut que hâter l'arrivée de ce jour. Oui, le jour arrive, le jour est proche où ce pays sera un grand, prospère et puissant Etat, s'appuyant sur l'exemple de l'Angleterre et les institutions britanniques, évitant les erreurs qui existent de l'autre côté de la frontière, sera une nation qui, je l'espère, sera un modèle à offrir aux nationalités présentes et futures sur la surface du globe. Tous les efforts du gouvernement tendent à amener cet heureux état de choses ; mêmes les efforts que le gouvernement fait au sujet du projet qui nous est soumis, tendent vers ce but. Le gouvernement cherche à donner à cette grande région du Yukon une voie pour le public voyageur, pour le commerce, les exportations et les importations.

M. MILLS : Où est maintenant le politicien automate ?

M. CHARLTON : De l'autre côté de la chambre. Ce politicien automate a toujours marché sous la bannière du parti conservateur.

Oui, M. l'Orateur, le gouvernement fait tous ses efforts en ce sens, mais il me fait peine de constater que les efforts de l'opposition conservatrice sont en sens contraire. Soit sciemment ou non, soit avec ou sans intention, les honorables membres de la gauche suivent une politique qui est de nature à nuire au Canada et ils mettent en suspicion une politique destinée à favoriser les intérêts du Canada. Ils font le jeu, et excitent l'animosité et les préjugés d'un certain parti de l'autre côté de la frontière, et leurs efforts sont de nature à nuire à nos intérêts dans les négociations que nous pourrions avoir à l'avenir avec les Etats-Unis.

Laissez-moi vous dire, en terminant, que j'ai étudié cette question et j'admets sincèrement que d'abord je ne voyais pas le projet d'un œil favorable, à cause de l'apparente violation d'un des grands principes de la politique libérale ; à savoir n'accorder aucune entreprise sans demander de soumissions ; un principe imposé par l'abus que les honorables membres de la gauche ont fait des entreprises publiques en 1881 et depuis.

Je dis donc que, vu qu'on n'avait pas demandé de soumissions, je voyais d'abord cette mesure d'un mauvais œil ; et j'ai cru qu'il était de mon devoir d'examiner ce projet avec sincérité et attention,—naturellement je ne voulais pas arriver à la légère, à une autre conclusion que mes amis, car c'aurait été faire preuve d'injustice envers eux,—

et je suis heureux de dire que je puis approuver pleinement ce projet de loi, et la conduite du gouvernement en cette affaire, pour les raisons que je viens de vous donner.

J'approuve ce bill, non pas parce que je puis en prévoir le résultat, non pas parce que je crois que le gouvernement puisse en prévoir le résultat ; je ne puis dire si cette entreprise hasardeuse et risquée entrainera la faillite de Mackenzie et Mann, ou si ces entrepreneurs en retireront des gros profits ; mais je sais bien une chose : c'est que Mackenzie et Mann courent tous les risques, et que, par conséquent, ils ont droit à tous les profits qu'ils peuvent obtenir et que le gouvernement se croise tranquillement les bras et assure la construction de cette voie ferrée sans débourser un dollar. Je suis convaincu que la ligne de conduite adoptée par le gouvernement dans cette affaire, est excellente.

M. SPROULE : M. l'Orateur, même à cette phase du débat actuel et après plusieurs jours de discussion, j'ose dire qu'il fait bon d'entendre le discours que vient de prononcer l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) sur cette importante question. Nous, les membres du parti conservateur, avons quelquefois prétendu depuis une couple d'années, qu'il vaudrait la peine de voir les honorables membres de la droite sur les bancs du Trésor, car une fois là, eux qui étaient si peu patriotes auparavant deviennent des patriotes, eux qui admiraient tant les Etats-Unis, se mettent à aimer le Canada, et ils s'intéressent au bien-être de leur patrie, et ils comprennent que nous avons un pays digne d'être loué et défendu.

Il n'y a jamais eu de meilleures preuves de ce que j'avance, soit pendant cette session, soit pendant les sessions précédentes de ce parlement, que le discours que l'honorable député (M. Charlton) a prononcé ce soir.

Il y a 20 ans que je suis membre de cette Chambre, et pendant 17 ans sur ces 20 ans, j'ai toujours entendu l'honorable député déprécier son pays et chanter les gloires des Etats-Unis. Mais, ce soir, il a suivi une ligne de conduite toute différente. Auparavant, il ne voyait rien de bon au Canada, il ne voyait rien à admirer dans la sage politique de la nation, enfin rien qui pût faire aimer l'existence. Aux jours d'antan, il croyait que tous les actes du gouvernement tendaient à exaspérer le peuple américain, mais aujourd'hui, ses amis sont au pouvoir et bien que ceux-ci suivent exactement la même politique que leurs prédécesseurs, l'honorable député est convaincu que tout est pour le mieux. Ce qui était mal autrefois chez ses adversaires politiques, il l'approuve de tout cœur chez ses amis politiques.

Passant maintenant à la question dont cette Chambre est saisie et sur laquelle l'honorable député (M. Charlton) vient de nous donner de si précieux renseignements, le bruit a couru que, depuis l'ouverture du parlement jusqu'à aujourd'hui, l'honorable monsieur était opposé au contrat du Yukon, et qu'il était l'un des députés ministériels qui se lèveraient pour condamner le projet en entier. Je crois que ce bruit n'était pas sans fondement, mais chose étrange à dire, à la dernière minute, une lumière nouvelle a frappé ses yeux, et il est soudainement devenu un admirateur enthousiaste de ce tramway du Yukon. Quand les écailles lui sont-elles tombées des yeux, nous l'ignorons,—est-ce sur le chemin de Damas ou à la chambre no 16 ou dans quelque autre cabinet particulier où il s'est trouvé seul avec son cœur et sa conscience, ou avec le chef du gouvernement ?

Quel baume de Gilead a opéré chez lui ce grand changement et lui a donné la forte virilité dont il a fait preuve ce soir ? Attendons, l'avenir nous le dira, nous ne pouvons le savoir aujourd'hui. Qu'il nous suffise de savoir que dans les quelques derniers jours, l'honorable député était opposé à ce projet qui ne lui disait rien qui vaille, tandis que ce soir, il parle comme si après un examen sérieux, il avait découvert que ce bill est digne de tous les éloges.

Je désire faire quelques commentaires sur les remarques de l'honorable député au sujet de l'avenir plein d'espérances réservé à ce pays. Il nous a dit que ce qui fait la grandeur du Canada, c'est que deux races y marchent côte à côte. Je me demande comment ce sentiment s'accorde avec celui exprimé dans une lettre qu'il écrivait à un de ses amis, il y a quelques années, et dans laquelle, parlant du chef actuel du gouvernement, il disait : " Avec un chef français et catholique romain, ayant pour l'appuyer des automates politiques, je ne puis espérer dans l'avenir du pays."

Avoir deux races au Canada, aujourd'hui, c'est un bien ; autrefois, c'était un mal. Aujourd'hui, l'avenir se présente sous les couleurs les plus brillantes, mais autrefois l'honorable député (M. Charlton) ne pouvait concevoir aucune espérance avec des automates politiques. Il nous dit que l'on doit juger le premier ministre par ses actes, depuis qu'il tient les rênes du pouvoir, et non par son passé.

Je n'ai aucun doute que les honorables membres de la droite verraient avec plaisir effacer leur passé, et je suis certain que pas un d'entre eux ne serait aussi heureux de voir son passé oublié que l'honorable préopinant, car pas un homme ne s'est plus laissé guider par des exigences de parti. Et quel est ce passé ? Dans les quelques années qui ont suivi 1870, l'honorable député (M. Charlton) était protectionniste ; il est ensuite devenu libre-échangiste en tout, excepté en ce qui touchait à son commerce. Lorsque ses amis étaient dans l'opposition, l'honorable député se proclamait libre-échangiste, mais lorsqu'ils sont revenus au pouvoir il est redevenu protectionniste ; et la politique de protection que ses amis ont suivi, en adoptant le dernier bill des douanes était, suivant lui, ce que l'on pouvait désirer de mieux. Il nous fallait alors cette politique pour protéger les intérêts canadiens, tandis qu'il y a quelques années cette politique était contraire aux intérêts canadiens. De même, il y a quelques jours, l'honorable député (M. Charlton) était opposé à l'entreprise que nous discutons et on croyait qu'il la combattrait avec une grande vigueur, mais aujourd'hui il prétend que les attaques de l'opposition contre le présent projet de loi sont injustifiables. Il était nécessaire, selon lui, que le gouvernement fut prêt, à une heure d'avis, à envoyer des troupes et des munitions de guerre dans le district du Yukon, et pourquoi ? Parce qu'il y avait le danger de rébellion ou d'invasion, ou quelque danger de ce genre. J'aimerais demander à l'honorable député quelle sera la valeur au point de vue stratégique, de ce chemin de fer qui devra traverser une certaine partie de territoire américain ? Quel pouvoir aurions-nous, aux termes du traité de Washington, d'envoyer des troupes dans ce district si les Etats-Unis nous refusent ce privilège, comme ils nous ont refusé la permission d'envoyer nos troupes par la voie du canal du Saut

Sainte-Marie, lorsque nous avons *envoyé des troupes au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest?* Quelle sera la valeur de ce *chemin, si les* Etats-Unis agissent de la même manière? Nulle.

L'honorable député (M. Charlton) nous dit que le gouvernement conservateur n'a pas demandé de soumissions pour la construction du *chemin de fer canadien* du Pacifique, et que par conséquent le gouvernement actuel était justifiable, dans ce cas-ci, de n'en pas demander. Toute *son argumentation* peut se résumer ainsi; il a répondu à tous les arguments que les honorables membres de la ganche *ont fait valoir* contre ce contrat, et le principe de *ce bill en disant*: Vous n'êtes pas *meilleurs que* nous, vous avez fait la même chose lorsque vous étiez au pouvoir. Mais l'honorable député a oublié qu'il a condamné le principe qui a présidé à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique,—le principe qui consiste à donner des terrains miniers, des champs à pâturages, et des terres boisées pour construire des voies ferrées. Il a condamné le monopole aussi énergiquement que qui que ce soit en cette Chambre, mais *ce soir, loin* d'attaquer ce principe, il le défend d'un bout à l'autre de son discours. Est-il possible que ce qui a été mal durant 18 ans chez ses adversaires, soit bien aujourd'hui chez ses amis politiques?

Est-il possible que deux maux deviennent un bien? Ce qui est mal de la part de ses adversaires doit être certainement mal de la part de *ses amis. L'honorable* député a toujours été très long dans ses arguments, mais il est très logique, je dois l'avouer; il a, par le passé, fourni de forts arguments contre le monopole que créaient la construction du chemin de fer canadien du Pacifique et contre les vastes subventions en terres que l'on a accordées pour cette entreprise; et tous ces arguments s'appliquent avec encore plus de force à la ligne de conduite que ses amis suivent aujourd'hui, en donnant 4,000,000 d'acres de terre dans le district du Yukon pour construire une voie ferrée de 150 milles.

L'honorable député (M. Charlton) a dit qu'une forte raison qui militait en faveur du bill actuel, c'est que nous assurons la construction d'un chemin de fer sans débourser un dollar. Ces paroles m'ont remis en mémoire ce que je lisais dernièrement au sujet d'un agriculteur qui vendit sa terre et presque tout ce qu'il avait pour acheter un beau piano, un cheval et un carrosse. Notre homme disait à sa femme en lui montrant ce qu'il avait acheté: "Quel magnifique piano, quel superbe cheval, et quel riche carrosse j'ai eus, et le beau de l'affaire, c'est que je n'ai pas déboursé un seul dollar. Mais vieux fou, lui répondit sa femme, vous avez donné toute la ferme en échange."

Nous avons cédé tout le territoire du Yukon pour y établir un chemin de fer qui permettra aux entrepreneurs de développer leurs terres et d'enlever l'or que contient cette région.

Le grand argument que l'honorable député a apporté pour justifier ce marché, c'est qu'il y avait urgence. Il nous a dit que le ministre de l'Intérieur s'était rendu sur les lieux aussitôt qu'il fut connu que l'or existait là en quantité fabuleuse. Mais quand le ministre de l'Intérieur est-il parti? En septembre dernier. Quand a-t-il appris la découverte du précieux métal? En décembre 1896, et aussi en janvier 1897; et ce n'est que neuf mois après qu'il s'est rendu sur les lieux pour faire une enquête à ce sujet.

J'aimerais demander à l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) si le gouvernement ne connaissait rien des découvertes de l'or, dans l'automne de 1896, lorsque l'honorable député de Victoria (M. Prior) a attiré l'attention sur l'item de $6,000 inséré dans les estimations budgétaires, afin de défrayer les dépenses nécessaires à l'exploration et à l'arpentage du territoire situé entre la rivière Stikine et les sources du Yukon.

M. Prior demanda:

A-t-on commencé ce travail?

M. DOBELL: Non.

M. PRIOR: Je signalerai à l'attention de l'honorable ministre qu'il y a une autre route outre celle qui va de la Stikine au Yukon. L'autre route part de la tête du bras de Lynn, traverse le Pas de White jusqu'au lac Teslin et continue ensuite jusqu'à la rivière Yukon. Les mineurs n'ont pas de bons chemins pour s'y rendre et il leur est très difficile de transporter leurs marchandises en grande quantité. Aujourd'hui, presque toutes les marchandises destinées à la région du Yukon y vont par l'embouchure du Yukon. Il leur faut remonter par Saint-Michel, et ce sont, en grande partie, des marchandises américaines qui vont là. Si nous pouvions obtenir un bon chemin par le bras de Lynn jusqu'au lac Teslin, et de là au Yukon, cette route serait beaucoup plus courte. Si l'on ne peut pas en trouver un par cette route, je tiens pour certain que la route par la Stikine est la meilleure. Le gouvernement devrait faire faire deux explorations.

M. DOBELL: C'est notre intention de faire explorer toutes les routes qui peuvent ouvrir cette région au trafic et de n'épargner aucune dépense pour que toutes les routes soient bien explorées.

M. PRIOR: J'aimerais que cela fut fait le plus tôt possible. Il vaut mieux dépenser $15,000 dans une année que $5,000 ou $6,000 par année pendant trois ans.

M. DOBELL: Les travaux commenceront de bonne heure le printemps prochain.

Tout ce dialogue démontre qu'en octobre 1896, le gouvernement savait qu'il y avait urgence, et se préparait en conséquence. L'honorable député de Québec (M. Dobell) disait que le gouvernement était disposé à explorer chaque partie de la route, et cependant ce n'est qu'un an après que le ministre de l'Intérieur est allé étudier le pays. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) nous dit qu'aussitôt qu'il fut connu que l'or existait là en grande quantité, le ministre de l'Intérieur s'est rendu lui-même sur les lieux et a enduré toutes les fatigues que l'honorable député a décrites, dans le but de se renseigner et de tout préparer pour assurer la construction d'une voie ferrée aussi vite que possible.

Comment ces affirmations s'accordent-elles avec le fait indubitable que depuis neuf mois les rapports de ses propres ingénieurs étaient dans son bureau, et le ministre de l'Intérieur n'avait pas remué un doigt, et pendant ce temps-là, lui et ses collègues parcouraient le pays, festoyant, banquettant et allant partout, excepté dans le territoire où ils auraient dû se rendre, afin de pouvoir obtenir des renseignements? Les ministres se sont trouvés ensuite terriblement pressés, et ils ont résolu de signer un contrat pour faire compléter les travaux pour le 1er septembre.

L'honorable député de Norfolk (M. Charlton) dit que nous n'avons pas demandé de soumissions pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Il a oublié, ou s'il ne l'a pas oublié, il aurait dû dire à la Chambre qu'il y a eu, durant deux ou trois ans, dans les journaux de cette Chambre, une annonce disant que le gouvernement était disposé à donner une grande subvention en terres et en argent à une compagnie qui construi-

rait cette voie ferrée, et que son propre chef, M. Mackenzie, a envoyé M. Sandford Fleming, en Angleterre, afin d'induire les capitalistes à entreprendre cette grande œuvre. Pendant longtemps, M. Mackenzie, par la voie des journaux, a demandé des soumissions partout, mais sans succès, il n'a pas reçu une seule offre. Lorsque M. Mackenzie fut défait, les conservateurs, revenus au pouvoir renouvelèrent l'offre déjà faite, et cette offre est restée dans les *Débats* jusqu'au temps où le marché fut conclu avec des hommes qui ont construit ce chemin de fer. A moins que la mémoire ne leur fasse complètement défaut, l'honorable député doit se rappeler ces faits ; et il ne peut prétendre que le parti conservateur, en donnant à l'entreprise la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, a fait quelque chose qui justifie la ligne de conduite que le gouvernement a adoptée au sujet de l'affaire que nous discutons.

Je me serais contenté de voter sans rien dire, mais j'ai craint que l'on n'interprétât mal mon silence et que l'on ne crût que je n'étais pas convaincu que ce projet est le pire de tous ceux qui ont été soumis au parlement depuis que je suis membre de cette Chambre.

Je m'oppose à ce bill à cause de la route qu'on a choisie. Je suis convaincu que l'on ne pouvait faire un plus mauvais choix. Pourquoi ? Parce que la route qu'on a choisie est de nature à procurer plus d'avantages aux Etats-Unis qu'au Canada. Et savez-vous pourquoi je parle ainsi ? C'est parce que les Américains peuvent naviguer librement depuis Seattle, Puget Sound, Tacoma, le territoire de Washington, ou de San-Francisco, et peuvent par cette voie ferrée envoyer leurs marchandises dans le district du Yukon.

Je m'oppose à ce projet parce que je crois que les mineurs qui, dans les trois ou quatre prochaines années, se rendront là en grand nombre, devraient consommer les produits de nos fermes et les marchandises de nos fabriques. Je m'oppose à ce bill parce que la route que l'on a choisie est de nature à favoriser les intérêts américains plutôt que les intérêts canadiens. Mes principes, les voici : Le Canada pour les Canadiens,—pas une partie du Canada seulement, mais tout le Canada pour tous les Canadiens. Oui, pour tous les Canadiens et non pour quelques-uns d'entre eux que nous ferions millionnaires. Je veux que les deniers publics soient dépensés au profit de la grande masse du peuple canadien plutôt qu'au profit du peuple américain. Je ne m'étonne pas de voir l'honorable député de Norfolk (M. Charlton) préconiser ce bill, car il s'est toujours fait l'avocat des Etats-Unis contre le Canada. Toute l'histoire de sa carrière, tant en parlement qu'au dehors, peut se résumer en quelques mots,—tout pour ses amis des Etats-Unis et rien pour le peuple du Canada. Durant vingt-cinq ans, il a alimenté le travail américain au moyen de bois en grume coupé au Canada et qui aurait dû être fabriqué au Canada. Durant des années, il a combattu l'imposition sur les billes, d'un droit destiné à conserver au Canada le bois canadien. Il s'est opposé à la confection de règlements dont l'objet était de forcer les industriels à fabriquer au Canada le bois canadien. Pourquoi ? Parce que les scieries de Tonawanda, dans lesquels sont ses intérêts et dans lesquels son frère est employé, ont été alimentées par le bois canadien. L'honorable député a toujours combattu avec la plus grande énergie tout ce que nous avons fait pour protéger notre commerce de bois.

A mon sens, la route choisie est, au point de vue commerciale, la plus mauvaise possible. Comparons, pendant quelques instants, les résultats que nous aurions obtenus en adoptant la route d'Edmonton. L'est du Canada et les territoires du Nord-Ouest approvisionneraient les gens se rendant au Yukon. Nous aurions une ligne de chemin de fer non interrompue pour le transport des marchandises fabriquées en ce pays et pour le transport des produits de nos fermes servant à l'approvisionnement des 100,000 personnes qui, selon les calculs les plus probables, vont se rendre dans ce district. Les Américains n'auraient pu nous faire concurrence, car, après avoir expédié leurs marchandises à Vancouver, ils auraient été obligés de leur faire franchir les montagnes Rocheuses, afin de pouvoir atteindre le chemin de fer canadien. Le long trajet et les droits de douane qu'il leur aurait fallu payer, auraient rendu toute concurrence impossible de leur part.

Si nous avions choisi la route d'Edmonton, nous aurions aussi développé la vallée arable de la rivière de la Paix ; un jour ou l'autre, nous serons obligés d'établir un chemin de fer pour coloniser cette région, et si nous le faisions aujourd'hui, nous n'aurions pas besoin plus tard de faire de nouvelles dépenses à cet effet. Cette route serait le débouché naturel pour les produits agricoles du Nord-Ouest, du Manitoba et des provinces de l'est. Cette route ouvrirait un débouché où nos fabricants de matériel de mines pourraient vendre leurs marchandises aux chercheurs d'or du Yukon. Où ceux-ci s'approvisionnent-ils maintenant ? On nous dit que l'an dernier, la Colombie anglaise a importé pour son propre usage et l'approvisionnement de la population du Yukon des produits d'une valeur de $20,000,000 environ. Et comment se composaient ses produits ? C'étaient surtout des aliments pour les personnes en route pour les mines d'or du Yukon. La Colombie anglaise ne fournit pas elle-même ces produits. Eh bien ! si vous aviez choisi la route d'Edmonton, les territoires du Nord-Ouest, le Manitoba et l'Ontario fourniraient ces produits et il ne serait pas nécessaire de les importer du Montana, du Dakota et de San-Francisco. L'an dernier, on a acheté là pour $10,000,000 de produits alimentaires et cependant il n'y avait pas dans ces régions la moitié des gens qu'on y verra cette année.

Je suis en faveur de la route d'Edmonton, car tous les mineurs prendraient cette route pour se rendre aux champs aurifères du Yukon, mais, une fois là, plusieurs se décourageraient et reviendraient, mais ils auraient vu la riche contrée agricole de la rivière de la Paix et traverseraient de nouveau une terre cultivable. Quel serait le résultat ? Probablement que 75 pour 100 s'établiraient dans la vallée de la rivière de la Paix, et y deviendraient des colons permanents, et cela serait dans les intérêts du pays en général et de la colonisation de cette région. Tout en ouvrant une route vers les champs aurifères, cette voie ferrée favoriserait beaucoup la colonisation.

Lorsque j'ai demandé pourquoi ne pas adopter la route d'Edmonton, le premier ministre a répondu que ce serait là une ligne de 1,500 milles. L'on m'informe qu'il n'y aurait que 1,000 milles environ pour atteindre les eaux navigables de la rivière Pelly.

M. DAVIN : Neuf cents milles.

M. SPROULE : L'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin) qui doit être une autorité dans la matière, dit qu'il n'y aurait que 900 milles. Je suis convaincu que nous ferions construire cette voie ferrée à un prix moindre qu'il nous en coûterait pour construire les 450 milles de chemin de fer dont nous avons besoin par la route du littoral, si nous voulons avoir une voie de communication sûre et non interrompue avec le district du Yukon. Et lorsque les chercheurs d'or s'en reviendront désappointés, par cette dernière route, ils se disperseront et quitteront à tout jamais le territoire canadien. Il n'y en aura pas 10 pour 100 qui s'établiront au Canada.

Pour ces raisons, je dis que c'est une erreur de construire un chemin de fer par la route que l'on a choisie. En adoptant ce tracé, le gouvernement favorisera les intérêts des Etats-Unis plutôt que ceux du Canada. C'est aussi une erreur, au point de vue stratégique. Le gouvernement envoie aujourd'hui une expédition militaire au pays de l'or. Comment sait-il que l'on permettra à cette expédition de remonter la rivière Stikine ? De fait, il a les meilleures raisons du monde pour croire que l'on nous refusera cette permission. Et si le gouvernement est obligé d'envoyer cette expédition par voie d'Edmonton, cela lui prouvera clairement, que la route qu'il a choisie est la plus mauvaise possible au point de vue stratégique. S'il appréhende des troubles dans le district du Yukon, il aurait choisie la route la plus éloignée de la frontière.

Je m'oppose à cette entreprise parce que le coût en est trop élevé. En effet, quelle est la longueur de la ligne projetée ? On nous dit que c'est 150 milles, mais l'ingénieur nous dit que c'est 208 milles ; et je suis convaincu que l'ingénieur qui a parcouru le terrain doit mieux s'y connaître que ceux qui ne sont jamais allés sur les lieux. Le gouvernement s'est engagé à donner 25,000 acres de terre, par mille, y compris les droits miniers. Pour 208 milles, cela représente quatre millions d'acres.

Mon honorable ami, le député de Toronto (M. Robertson), a fait, à mon avis, une très raisonnable estimation de la valeur des terrains aurifères. Il a dit que, dans Ontario où le gouvernement vend des terres minières qui ne sont pas considérées comme valant un dixième de celles du Yukon, le prix est $2 par acre. A ce prix, la subvention que l'on accorde pour construire 200 milles de tramway, représenterait $8,000,000. Si le chemin a plus de 200 milles, nous paierons plus que cela encore. Au plus bas prix que vous pouvez évaluer ces terres, nous payons beaucoup trop cher.

Mais, outre les terres, nous donnons à ces messieurs de grands privilèges qui, conférés à des mineurs, verseraient des millions dans le trésor public. L'honorable député d'York (M. Foster) nous a donné des calculs que j'ai faits d'une autre façon. Mon honorable ami a été trop réservé, et il est probable que mes calculs sont plus exacts. Supposez que les terres concédées à cette compagnie, pour la construction d'un chemin de fer aient été données à des mineurs libres, qu'est-ce que cette opération rapporterait au trésor public ? D'abord nous supposerons que 500,000 mineurs libres se rendent dans ce district et choisissent les différents claims compris dans ces quatre millions d'acres.

Nous pouvons très raisonnablement supposer que cela prendrait deux ans. Or, 500,000 mineurs, à $10 chacun—c'est ce que le gouvernement exige pour une licence de mineur—cela représenterait $5,000,000 pour le droit d'aller sur les lieux et de commencer la prospection. Et la même somme serait perçue l'an prochain. Pour occuper toutes ces terres, chaque mineur devrait choisir huit claims, ce qui ferait quatre millions de claims. A $15 par chaque claim choisi, cela donnerait $60,000,000. Et si les mineurs continuent l'an prochain, à exploiter ces claims, il leur faudra encore payer $60,000,000. S'ils extraient, en moyenne, $100 d'or de chaque claim—et c'est là, je crois, une estimation modérée lorsque vous considérez qu'il y a là des claims que les propriétaires pourraient vendre $2,000,000—le droit régalien, comparé à ce que MM. Mackenzie et Mann paieraient, s'élèveraient à $9,000,000, et formerait un montant total de $139,000,000 que paieraient les pauvres mineurs de ce district. Supposez que la compagnie Mann et Mackenzie soit composée de vingt membres, nous les faisons tous plusieurs fois millionnaires. Je prétends qu'un gouvernement dont le devoir est de veiller sur le domaine public, n'a pas le droit de faire ainsi cadeau des terres qui appartiennent à la nation.

Comparez la situation du pauvre à la situation que le gouvernement fait à cette compagnie. Le pauvre paie $10 pour obtenir le droit de chercher le précieux métal et lorsqu'il choisit un claim, il est obligé de débourser $15, et chaque année qu'il continue à exploiter ce claim il paie $15. S'il en extrait de l'or, il paiera un droit régalien de 10 pour cent. Mais la compagnie peut prospecter sans avoir rien à payer, ni pour ce droit d'exploration, ni pour les claims qu'elle choisit, et le droit régalien qu'on exige d'elle n'est que de 1 pour 100. On prend le pauvre mineur à la gorge et on l'oblige, pour satisfaire les appétits voraces du gouvernement, à payer un droit régalien de 10 pour 100, mais d'un autre côté on permet au millionnaire d'extraire son or moyennant un droit régalien de 1 pour 100. Pourquoi traite-on ainsi le travailleur ? Comment le gouvernement pourra-t-il se justifier aux yeux des pauvres de ce pays, en entravant ainsi leur marche, et en semant leur route d'obstacles, quand il donne, au même moment, une partie du domaine public et plusieurs autres grands privilèges à ces entrepreneurs ? Il appauvrit le pauvre et en fait presque un esclave pour la vie, dans le but d'enrichir quelques capitalistes de ce pays. Le gouvernement ne pourra justifier une telle conduite quand il ira devant le peuple. Mais il y a plus. Le gouvernement ferme ce territoire où personne ne voudra plus creuser la terre comme mineur libre. Cette compagnie prend possession de tous les terrains aurifères de cette région, qui est aujourd'hui ouverte au travail des mineurs libres, et le gouvernement s'est réservé les blocs alternants. Comment le mineur libre saura-t-il où aller pour se choisir un claim ? Comment saura-t-il où aller pour chercher de l'or ?

Il n'y a pas de poteaux pour lui indiquer les portions de territoire qui sont réservées ou celles qui ne le sont pas ; quelles portions appartiennent ou n'appartiennent pas au gouvernement. Je dis que le monopole que l'on établit de cette façon stérili-

sera le travail du mineur libre dans ces régions. Le mineur perdra les trois quarts de son temps à chercher l'or dans quelque portion de territoire qui ne sera pas déjà prise par les monopoleurs. Le mineur libre sera dans l'incertitude et dans l'embarras, et il lui sera impossible de se livrer à l'exploitation des mines de cettre contrée comme il devrait avoir le droit de le faire.

Mais il y a une autre question au sujet de laquelle, je voudrais avoir quelque renseignements. Je vois par les règlements que le gouvernement se réserve chaque dix claims alternants. Le gouvernement prenant chaque dix claims alternants de cette région, se reserve-t-il ces claims pour les exploiter lui-même, ou pour les vendre aux mineurs libres ? Il n'y a rien qui démontre à quelle destination le gouvernement réserve ces terrains miniers. Mais si le gouvernement prend dix claims et si la compagnie prend dix claims, tout se trouvera réservé. Où le mineur libre se placera-t-il ? Comment le gouvernement vendra-t-il ses dix claims, ou en obtiendra-t-il la valeur ? La compagnie prend ses dix claims et les exploite en payant un droit régalien de 1 pour 100, sans être tenue aux autres charges que l'on impose au mineur libre, et qui assurément empêcheront ce dernier de réussir comme les autres dans l'exploitation minière.

Je m'oppose à la ratification de ce contrat parce que la subvention en terres et est trop considérable. Je le déclare de nouveau, non seulement nous donnons cette vaste étendue de territoire à la compagnie, mais il nous faudra encore protéger les droits de celle-ci. Comment protégerons-nous ces droits ?

Le gouvernement a-t-il jamais considéré ce qu'il en coûterait pour protéger ces droits et pour empêcher les gens de passer sur la propriété de la compagnie ? Combien d'agents de la police faudrait-il pour faire cette besogne ? Si nous faisions seulement ce calcul d'une façon raisonnable, nous en arriverions à la conclusion que le gouvernement a fait un très mauvais marché, un marché que cette Chambre ne peut pas ratifier. Je dis qu'il sera virtuellement impossible de protéger les droits de la compagnie dans ces régions. Quel que soit le nombre des agents de la police ou des officiers de milice que l'on envoie sur les lieux, on ne pourra y réussir.

Non seulement nous donnons l'or à la compagnie, mais nous lui donnons encore l'argent, le plomb, le cuivre, le bois, le fer et la houille que peut contenir ce territoire. J'ai lu l'autre jour, dans un journal, un article établissant que le bois valait $250 par mille pieds, et il y a du beau bois en grande quantité dans cette région. Lorsque les entrepreneurs iront dans ce district, et auront besoin de bois, ils en choisiront, et du meilleur, où ils pourront en trouver et en prendront possession. S'ils découvrent une mine de houille ou de fer, ils agiront de la même manière. Nous leur donnons le bois de grande valeur qu'il y a là, d'une valeur immense et que nous ne pouvons pas apprécier ici, car ici le bois vaut peu, tandis que là-bas, il vaut beaucoup ; nous leur donnons aussi les mines de houille que peut contenir cette contrée. Nous avons, pour ainsi dire, permis à cette compagnie de prendre presque tout le bois de valeur que produit ce pays, et il n'y a pas de doute que la compagnie profitera de ses privilèges. Ce sera là une des plus grandes sources de richesse pour la compagnie lorsque celle-ci prendra possession de ce territoire. Mais outre le bois, la Compagnie s'emparera des mines de houille. Pour faire une exploitation minière avec succès, la houille est essentielle. Les entrepreneurs prendront donc les mines d'or, les mines de plomb, les mines de fer et toutes les autres mines, car nous leur donnons ces terres en toute propriété, et exemptes de taxes pendant dix années au moins.

Je m'oppose à ce contrat parce qu'on l'a fait d'une façon irrégulière. On a donné ces travaux à l'entreprise privément sans demander de soumissions, sans laisser connaître au monde que le gouvernement désirait faire construire une voie ferrée dans ce territoire. L'orsqu'un homme à une entreprise importante à faire exécuter, la première chose qu'il fait, c'est d'annoncer dans les journaux et d'appeler les capitalistes à concourir. Mais le gouvernement n'a pas cru qu'il était nécessaire d'en agir ainsi. Il a fait le marché avec ses amis, à un prix convenu, sans laisser savoir au public que l'on voulait faire ces travaux. Je dis donc que le contrat est des plus mauvais. Pas un homme n'a condamné la pratique de donner les grands travaux à l'entreprise sans demander de soumissions, avec plus d'énergie et de véhémence que l'honorable député de Norfolk (M. Charlton), que le chef du gouvernement et ses partisans. Pendant dix-huit ans, les honorables membres de la droite ont fortement condamné cette pratique, mais une fois arrivés au pouvoir, ils renient leur passé et les principes qu'ils proclamaient jadis. L'honorable député de Norfolk-nord nous a demandé de les juger, non pas sur leur passé mais sur leurs actes depuis qu'ils sont au timon des affaires. Nous les jugeons sur leurs actes et en constatant que ces actes ne s'accordent pas avec leur passé, il nous est permis de conclure, ou qu'ils n'étaient pas sincères autrefois ou qu'ils son malhonnêtes aujourd'hui.

L'on nous a informé que M. Hamilton Smith était prêt à construire le chemin de fer moyennant le quart de ce que nous payons à Mackenzie et Mann. L'on a appris au ministre de l'Intérieur que ce monsieur était disposé à faire une offre. Mais l'honorable ministre l'a-t-il invité à communiquer ses conditions ? Lui a-t-il demandé de s'aboucher avec lui ? Pas du tout. Le gouvernement a essayé, autant que possible, à tenir dans l'ombre M. Hamilton Smith et ses amis, de sorte qu'il leur a été impossible de soumissionner, ou de savoir ce qui se passait, jusqu'au temps où le contrat fut signé. L'on nous dit que l'on ne peut modifier aucune des clauses de ce contrat. Cette mesure nous est maintenant soumise et je me suis souvent demandé quel était le droit, quel était le devoir du parlement. Si le parlement a des droits, il a certainement celui de refuser de ratifier ce contrat qui a été fait, sujet à l'approbation du parlement. Mais l'on nous dit aujourd'hui que nous sommes définitivement liés, que les entrepreneurs ont commencé l'ouvrage, qu'ils ont déjà fait de grandes dépenses et que par conséquent le parlement doit ratifier le contrat. Les honorables membres de la droite raisonnent comme si le parlement, les représentants du peuple, avait bien le droit de ratifier le contrat, mais non pas celui de le rejeter.

Je m'oppose aussi à ce contrat, parce que c'est un mauvais principe que de dissiper ainsi le

patrimoine national dans le but d'enrichir quelques individus. S'il y a une chose qui tende à allumer une révolution, à susciter l'anarchie et le socialisme dans un pays, c'est bien de distribuer le domaine public à quelques favoris, de scandaleusement enrichir un petit nombre au détriment de la grande masse du peuple. Rien n'est plus de nature à engendrer le mépris d'un gouvernement et des autorités d'un pays qu'une telle pratique. Si vous réduisez une grande partie du peuple à la pauvreté et à la dégradation, et que d'un autre côté, vous faites des millionnaires de quelques individus, la masse ne peut respecter les hommes qui en agissent ainsi et les principes qu'ils professent.

L'histoire du Canada nous offre des exemples de la désastreuse influence d'une telle pratique, nous avons eu des exemples, lorsque les seigneurs de la povince de Québec ont acquis des terres immenses. Le gouvernement a dû abolir la tenure seigneuriale et prendre possession de ces terres. Nous avons eu aussi les réserves du clergé, lesquelles permettaient à un petit nombre d'acquérir de grandes étendues de territoire, et le gouvernement a été obligé de racheter les droits des concessionnaires. Nous avons eu un autre exemple lorsque nous avons donné à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique 25,000,000 d'acres de terre pour construire une voie ferrée; nous avons regretté plusieurs fois d'avoir donné une telle subvention et en fin de compte le gouvernement a été obligé de racheter les privilèges exclusifs que nous avions concédés à cette compagnie. Mais l'expérience du passé ne nous a pas instruits, nous sommes comme les Bourbons; nous n'avons rien oublié, et nous n'avons rien appris. On dit que l'expérience est l'école des fous; mais nous sommes pires que les fous, si l'histoire du passé ne nous apprend rien, et si nous tombons aujourd'hui dans les erreurs dont l'effet a été si désastreux pour le pays. En donnant le domaine public à quelques-uns dont nous faisons la fortune et en réduisant les autres à la pauvreté et à la dégradation, nous faisons un acte qui engendre le mépris des lois, l'anarchie et le socialisme; et pourtant, c'est ce que nous faisons par le projet qui nous est soumis, et pour cette raison je condamne ce bill de la façon la plus énergique possible.

Je combats cette mesure parce qu'elle est de nature à nuire aux intérêts du mineur pauvre qui, arrivé dans ces régions, ne pourra plus se reconnaître dans l'état de choses que vous créez; il ne saura plus où prospecter et où se choisir un claim. Il se perdra dans le désert, et ne saura où se choisir un claim, car il ignorera que ces entrepreneurs sont concessionnaires d'une aussi vaste superficie de territoire. Et aussi, le mineur verra sa route semée d'obstacles, surtout lorsqu'il constatera qu'il n'est pas sur le même pied que cette riche corporation qui possédera une si vaste étendue de terrains aurifères dans ce district.

Je m'oppose à ce contrat parce qu'il contient une clause créant un monopole, et que c'est là une des grandes injustices que nous aurions dû éviter. J'ai mentionné ce fait, en parlant incidemment sur ce sujet, il y a quelque temps, et le ministre de la Marine et des Pêcheries m'a contredit et a prétendu que le contrat ne créait aucun monopole. Le ministre de l'Intérieur, répondant à l'honorable député de Grey-est qui avait dit qu'il y avait monopole, a déclaré qu'il n'y avait aucun monopole. Eh bien!

M. SPROULE.

je demande ce que veut dire alors la clause 4 du *contrat*? La voici:

Pendant une période de cinq années à compter du 1er septembre 1898, le parlement n'autorisera la construction d'aucune ligne de chemin de fer partant du bras de Lynn ou des environs ou de tout endroit à ou près la frontière internationale entre le Canada et l'Alaska et allant dans le district du Yukon, et pendant une période de cinq années à compter de la dite date il ne sera accordé d'aide en terre ou en argent à aucune personne ou compagnie autre que les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs pour faciliter la construction de pareil chemin de fer.

N'est-ce pas là un monopole? Si cela n'en est pas un, alors je ne comprends pas ce que c'est qu'un monopole, et je demanderai au gouvernement pourquoi l'on a inséré cette disposition dans le contrat, si ce n'était pas dans le but de constituer un monopole en faveur de la compagnie.

Je trouve dans une autre clause que l'on a eu l'intention de créer un monopole, car il est décrété:

5. Les entrepreneurs et la compagnie des entrepreneurs auront le droit de recevoir, de préférence à toutre autre personne ou compagnie, pendant dix ans à compter du 1er septembre 1898, telle aide ou subvention en terre ou en argent que le gouvernement pourra être autorisé à donner ou juger à propos de donner pour faciliter la construction d'une ligne de chemin de fer allant de la rivière Stikine à un port de mer dans la Colombie anglaise, pourvu que les entrepreneurs ou la compagnie des entrepreneurs soient disposés à entreprendre la construction de pareille ligne immédiatement, et son achèvement dans un temps raisonnable sur avis reçu du gouvernement.

La compagnie aura la première offre et l'aide du gouvernement; et cependant, on déclare qu'il n'y a pas de monopole. S'il n'y en a point, je ne comprends pas ma langue, et je ne comprends pas non plus ce que ce contrat signifie, si celui-ci ne contient pas deux clauses créant un monopole qui sera très préjudiciable aux intérêts du pays, mais très avantageux pour la compagnie.

Je m'oppose à ce bill, parce qu'il ne nous assure pas une route entièrement canadienne, et qu'en tout temps, les Etats-Unis pourront, au moyen de règlements, entraver notre commerce dans cette contrée. Plusieurs membres de cette Chambre ont visité Washington dans le but de nous concilier les Américains et d'obtenir les privilèges dont nous avons besoin. Mais nonobstant les moyens de douce persuasion du premier ministre, nonobstant les paroles mielleuses de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui a appris aux Américains comment restreindre notre commerce de bois, nous n'avons pu rien obtenir.

Cette route n'est pas entièrement canadienne, et, en tout temps, des règlements douaniers peuvent nous susciter des obstacles si nous l'adoptons. Le gouvernement veut que le Canada soit pour les Américains. C'est la ligne de conduite que les membres de la droite ont suivie dans le passé, ils ont toujours cherché à favoriser le peuple des Etats-Unis au détriment du peuple du Canada. Ce chemin de fer sera construit par une route particulièrement utile et favorable aux Américains, et spécialement désavantageuse pour nous. Et la politique que le parti libéral a suivie pendant les vingt dernières années a toujours été dans ce sens. Il en a été ainsi relativement à nos forêts. A mainte et mainte reprise, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a soumis à la Chambre quelque proposition favorisant les Américains au détriment des Canadiens. La même chose est arrivée au sujet

de nos mines. Nous permettons aux Américains de venir ici usurper nos privilèges miniers et nous leur accordons les mêmes avantages qu'aux Canadiens, tandis que nos nationaux ne peuvent aller aux Etats-Unis y choisir et y posséder des mines sans se faire naturaliser américain. Je dis donc que la politique des honorables membres de la droite favorise les Etats-Unis au détriment des travailleurs et des artisans du Canada.

Je combats cette mesure parce qu'elle favorise le travailleur américain au détriment du travailleur canadien. Un ouvrier des Etats-Unis peut venir au Canada, peut travailler à son profit dans nos mines et en enlever l'or et le nickel, tandis que l'ouvrier canadien ne jouit pas des mêmes privilèges aux Etats-Unis, c'est pourquoi je dis que c'est là une politique américaine plutôt qu'une politique canadienne. Je suis en faveur d'une politique canadienne. c'est-à-dire d'une politique qui conservera le Canada pour les Canadiens, pas pour quelques-uns seulement, mais pour tous les Canadiens, ouvriers, fabricants, artisans, quel que soit enfin le degré qu'ils occupent dans l'échelle sociale, plutôt que pour le peuple des Etats-Unis. Je le répète, la politique adoptée par les honorables députés de la droite est certainement contraire à celle que je viens d'énoncer, car tout ce qu'ils font n'est pas dans l'intérêt du Canada, mais dans l'intérêt des Etats-Unis.

J'ai déjà signalé les avantages de la route d'Edmonton, ces avantages sont importants, je crois, et je les ai exposés assez longuement. J'ai dit que c'était la route commerciale par excellence ; la route favorable aux fabricants et aux agriculteurs canadiens. et aussi à tous ceux qui habitent la région située entre Edmonton et l'est du Canada. Une voie ferrée, par cette route aurait été permanente, et nous dispenserait de faire, pour construire le chemin de fer du lac Teslin, les dépenses dans lesquelles nous voulons nous lancer. Si le parlement n'est assemblé ici que pour voter machinalement la ratification d'un contrat qui est en voie d'exécution ou a déjà été exécuté par les parties contractantes, je déclare que le parlement est une moquerie, un vain mot et non une institution représentative. Le parlement a pour fonctions d'examiner des actes de cette nature, de les reviser si, d'après lui, il y a lieu à revision. C'est le devoir des représentants du peuple de se prononcer sur de pareils contrats avant l'exécution d'iceux, et c'est mal interpréter les principes bien établis du gouvernement constitutionnel que de demander au parlement de simplement ratifier de tels contrats après qu'ils ont été mis à exécution.

Pour toutes ces raisons, je suis opposé à ce bill, et je suis en faveur de l'amendement que l'on a proposé. Nous, les membres de l'opposition, sommes aussi désireux que les membres de la droite d'avoir, le plus tôt possible, une voie de communication avec le Yukon. Nous voulons donner une subvention importante pour la réalisation de ce projet, mais nous ne voulons pas dissiper ainsi ce précieux patrimoine pour assurer l'établissement d'un chemin, qui n'est ni le moins coûteux, ni le plus avantageux pour le peuple canadien. Nous ne voulons pas donner 4,000,000 d'acres de nos terres aurifères pour construire une voie ferrée, avec la perspective, surtout, d'être obligés à donner deux fois autant pour prolonger cette ligne jusqu'à Port-Simpson, afin d'avoir une route entièrement canadienne. Je dis que si nous avions aujourd'hui un chemin de fer à Port-Simpson, ce ne serait pas là la meilleure route pour les agriculteurs canadiens du Manitoba et du Nord-Ouest et pour les fabricants des provinces de l'est.

Je le répète, je suis en faveur de l'établissement d'une voie de communication avec le Yukon aussi promptement que possible. Je dis que nous aurions dû ouvrir une route de voitures par voie d'Edmonton. Plusieurs chercheurs d'or ont pris cette direction et à l'heure qu'il est, nous expédions par cette route des bestiaux et des marchandises, si nous nous étions mis à l'œuvre, afin d'y établir un chemin de voitures, il y a dix mois, lorsque nous avons eu de pleins renseignements sur le Yukon, cette route serait terminée aujourd'hui. Et nous en retirerions tous les avantages que nous espérons de ce chemin de fer, quand il sera complété l'automne prochain ; mais il sera trop tard alors pour en profiter cette année.

Si le gouvernement, ainsi que l'avait promis le député de Québec (M. Dobell), en octobre 1896, avait envoyé ses arpenteurs pour s'assurer quelle était la route la meilleure, la plus facile et la moins coûteuse pour communiquer avec le Yukon, il n'y aurait pas lieu de se tant presser aujourd'hui. Si le gouvernement avait agi, dans ce temps-là, nous aurions tous les renseignements nécessaires, et à l'heure qu'il est nous aurions une route dans cette contrée et une route à l'avantage du peuple canadien plutôt qu'à l'avantage du peuple américain.

Je considère que ce projet de loi crée l'un des plus préjudiciables monopoles qu'on ait encore demandé au parlement canadien de sanctionner. Je considère que c'est l'un des plus mauvais contrats qu'un gouvernement canadien ait jamais signé. L'on nous a déclaré, avec menaces, ce qui arriverait, si le Sénat rejetait ce contrat. Si, M. l'Orateur, le Sénat rejette ce contrat, il donnera la meilleure raison possible de son utilité, comme l'une des branches du parlement du Canada. J'espère sincèrement que le Sénat repoussera ce bill. Il n'a rien à craindre du peuple s'il agit ainsi, car les sottes menaces que certains députés du parti libéral ont faites en cette Chambre, n'auront aucun effet sur les électeurs intelligents du Canada. Si le Sénat rejette cette mesure, le peuple canadien approuvera sa conduite. S'il est une raison plus forte qu'une autre pour justifier l'existence de la Chambre Haute, c'est le patriotisme dont celle-ci fera preuve en rejetant le projet d'achat du chemin de fer du comté de Drummond, le bill du chemin de fer du lac Teslin, et autres projets funestes du même genre que le gouvernement a soumis à cette Chambre pendant les deux dernières sessions du parlement.

M. l'Orateur, je combattrai ce bill à chacune de ses phrases, et j'appuierai l'amendement que l'on a proposé en cette Chambre.

M. McMILLAN : M. l'Orateur, je sais que je suis incapable de dire quelque chose de nouveau sur ce sujet, mais il y a une ou deux idées que je veux communiquer à la Chambre.

Je me rappelle le temps où l'on a construit le chemin de fer canadien du Pacifique et je me rappelle les promesses que l'on nous faisait alors qu'avant 1890, nous retirerions de l'ouest 70,000,000 de boisseaux de blé et que la vente des terres minières, des terres à blé et des terres à bois du Nord-Ouest rapporterait $53,000,000 au trésor public. Est-ce que les promesses ainsi faites au peuple du

Canada, ont été remplies? Le trésor public a-t-il retiré un sou de l'immense étendue de terre (les plus riches terres du Canada, disent quelques-uns), que l'on a donnée à cette compagnie de chemin de fer?

Je suis étonné de quelques-unes des assertions de certains membres de la gauche, particulièrement de celles de l'honorable député (M. Sproule) relativement aux coupes de bois dans les régions du Klondike. Ils nous ont dit qu'il y avait là des coupes de bois de valeur, en outre des terrains miniers, et que les entrepreneurs s'empareraient de tout ce bois. Eh bien! que dit le guide officiel relatif au Klondike, au sujet du bois de construction en cette contrée? Voici:

On peut dire que cette contrée pourrait fournir beaucoup de bois de construction, lequel, tout en ne possédant pas de valeur marchande, répondrait à beaucoup des exigences de la seule industrie que la contrée doit vraisemblablement jamais avoir, c'est-à-dire l'industrie minière.

Il n'est pas vraisemblable que quelqu'un s'empare des coupes de bois de cette contrée, si ce n'est pour satisfaire aux besoins de sa propre occupation.

Quant à ce que les membres de la gauche disent contre la route adoptée, je les renverrai à la déclaration de leur propre chef (sir Charles Tupper), lequel a dit à la Chambre que c'était là la seule route avantageuse qu'on pût construire en cette contrée-là. Pour le démontrer l'honorable député (sir Charles Tupper) a donné les raisons suivantes:

Je suis contre les subventions aux voies ferrées. J'ai dit: je suis prêt à rétracter tout ce que j'ai avancé, en tant qu'il s'agit de cette voie-ci. Je suis tell ment convaincu de l'importance vitale, dans l'intérêt du Canada, de l'établissement de communications par voie ferrée entre la rivière Stikine et le lac Teslin que, dans la mesure de mes prévisions, si vous voulez adopter ce projet et le pousser vigoureusement, sans délai, comme entreprise de l'Etat, vous aurez, j'en ai la conviction, le cordial appui du parlement fédéral et du peuple canadien.

Telle est la déclaration du chef de l'opposition, (sir Charles Tupper). Il n'y a pas de doute qu'il était sincère lorsqu'il la faite, Il l'a faite dans le véritable intérêt du Canada, et il lui serait resté fidèle s'il n'eut pas été ramené à l'ordre par l'honorable député d'York-est (M. Maclean). Il n'y a pas de doute qu'il a été corrigé par d'autres membres du parti, comme il l'a été encore par un écrivain se dissimulant derrière le nom de plume d'"Onlooker". Je crois que l'honorable chef de l'opposition avait envisagé la question en homme d'Etat. Il avait adopté l'avis du gouvernement, et jusqu'à ce qu'il se présentât au caucus de ses partisans, il a fait tout en son pouvoir pour faire prévaloir cet avis.

Le gouvernement nous a demandé si nous allions voter comme on nous l'a dit dans la salle nº 16. J'aimerais savoir qui dicte à l'opposition comment voter, car elle a tant de chefs, que nous ne savons plus quel est son chef aujourd'hui. J'ai été étonné du nombre de déclarations que ces messieurs ont faites. Le chef de l'opposition a dit:

J'en suis venu à la conclusion que la route, par la rivière Stikine et le lac Teslin était non seulement la meilleure, mais la seule possible pour la construction d'un chemin de fer durant la présente saison.

Arrivé à cette conclusion, j'ai cru de mon devoir, comme il ne s'agissait pas de politique, de signaler la chose à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton), dans une entrevue à Victoria, et je lui dis que si le gouvernement étudiait sérieusement la question et entreprenait de construire un chemin de fer par cette route il aurait, à mon avis, l'appui du parlement canadien.

Je n'ai pas eu raison de changer d'opinion.

M. McMillan.

Il n'y a pas le moindre doute que l'honorable ministre a parlé sincèrement.

Il dit encore:

Je préférais infiniment la route maintenant à l'étude à toute route traversant le terrain réclamé par les Etats-Unis, et toutes les autres routes dont j'ai parlé sont sujettes à cette objection.

Depuis Pyramid-Harbour jusqu'à Dyea, Skaguay et Taku-Inlet—pas autant cette dernière route, parce qu'elle est mise hors de concours par le fait que des glaciers en rendent la navigation absolument dangereuse—toutes les autres routes depuis les côtes du Pacifique sont, dans mon opinion, infiniment plus sujettes à objection que la route maintenant à l'étude.

Eh bien! je laisse au chef de l'opposition et à ses partisans de décider si cette route est ou n'est pas la meilleure. L'honorable chef de l'opposition est un homme de grande expérience. A l'époque où le contrat fut conclu il était à la Colombie anglaise, et là il recevait les meilleurs renseignements qu'il pût obtenir.

Quant au fait que le gouvernement savait à quoi s'en tenir sur les découvertes du précieux métal, j'ai été étonné des déclarations des membres de la gauche. L'honorable député de Pictou a déclaré qu'on avait commencé à entendre dire en juillet 1897 seulement, qu'il était trouvé de l'or en grandes quantités au Klondike. Un autre député a dit qu'on avait possédé ce renseignement six mois auparavant. Le *whip* de l'opposition a prétendu que le gouvernement avait depuis deux ans tous les renseignements qu'il possède aujourd'hui. Cependant, l'honorable député oublie que le parti dont il est le *whip* siégeait sur les banquettes ministérielles à cette époque, et que, par suite, si ces renseignements valaient quelque chose, ces messieurs méritent certainement d'être condamnés pour n'avoir pas agi en conséquence avant leur chute du 23 juin 1896.

L'honorable chef de l'opposition a aussi fait la déclaration que voici:

J'ai demandé à mon très honorable ami de déposer sur le bureau de la Chambre, s'il le pouvait, une estimation préparée avec soin et par des personnes compétentes, de la quantité d'or provenant du Yukon et indiquant ceux qui ont enlevé cet or. Qu'il produise ce relevé et je me fais fort d'établir que pour chaque piastre recueillie par un Canadien un Américain a extrait $500.

Trouvera-t-on dans le pays un homme qui dira que c'est juste, tenant compte des lois que les Américains appliquent à notre désavantage et de la manière dont ils traitent nos compatriotes qui vont aux Etats-Unis dans le même but?

S'il est exact que chaque Américain enlève $500. pourquoi, lorsque le chef de l'opposition était au pouvoir, laissait-on continuer cela? Il est bien connu que de fortes quantités d'or ont été tirées de la région du Yukon dans le cours des quinze ou seize années dernières. Trois ou quatre cents mineurs se trouvaient là en 1888 ou 1889. Quelle est la raison pour laquelle le gouvernement d'alors n'a pas adopté des mesures pour protéger cette région aurifère au profit de notre propre population, au lieu de laisser les Américains s'y rendre?

L'honorable chef de l'opposition continue:

Imiter, c'est flatter, et je suis porté à les flatter de cette façon. Je copierais mot pour mot leurs lois relatives au tarif, autant que je le pourrais. Pendant qu'ils adoptaient les tarifs McKinley et Dingley je n'aurais pas aboli le droit sur le maïs et permis de l'entrer en franchise dans le pays pour appauvrir nos cultivateurs.

Jamais on n'a dit plus faux qu'en prétendant que l'abolition du droit imposé sur le maïs du pays voisin faisait tort à nos cultivateurs. En consultant les cotes du jour, vous verrez que l'avoine se

vend 35 ou 36 cents le boisseau à Toronto, et qu'on peut y acheter du maïs pour 31, 32 ou 33 cents le boisseau. Il est ruineux pour nos cultivateurs, vraiment qu'ils puissent se procurer 56 livres de maïs au même prix auquel ils peuvent vendre 34 livres d'avoine. Jamais plus grand avantage n'a été accordé aux cultivateurs canadiens que l'abolition du droit sur le maïs à une époque où elle était absolument nécessaire à nos cultivateurs pour les fins de l'élevage.

Un bon nombre de membres du gouvernement ont parlé des circonstances particulières dans lesquelles le contrat a été fait. J'ai été bien aise de ne pas entendre l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) répéter une des objections qu'il a faites lorsqu'il a parlé sur la question auparavant, savoir : qu'on constaterait plus tard qu'une partie des fonds qui auraient remporté l'élection de l'Ontario provenait de ce coup secret.

M. SPROULE : C'est ce que je crois encore.

M. McMILLAN : Ces messieurs ont parlé du coup du chemin de fer de Drummond. Se rappellent-ils qu'à la session de 1891, on a accordé de fortes subventions à certains chemins de fer ; que le 2 février la session a été prorogée, et que le 7 du même mois, $11,000 de la subvention qui lui avait été accordée durant cette session ont été payés au chemin de fer du comté de Drummond ? Se rappellent-ils que trois ou quatre jours après, $71,000 ont été payés à ce chemin de fer-là ? C'était là un scandale, mais ces messieurs ont perdu complètement la mémoire à son sujet.

L'honorable député devrait se rappeler encore qu'à la session de 1896, on a tenté un assaut sur le trésor public afin, d'après moi, de se procurer des fonds pour aider au succès de l'élection—je veux parler de la tentative opérée pour faire obtenir, en sus du prix fixé à son contrat, $210,000 à M. Goodwin, l'un des entrepreneurs du canal de Soulanges. Ce fut l'un des plus graves attentats qui aient jamais été dirigés contre le trésor public, que celui où un ex-ministre de la Justice s'est rendu au bureau du ministre de la Justice pour y écrire une lettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, demandant à celui-ci d'adresser la réclamation à l'auditeur général, afin que les $210,000 fussent payés. Grâce à la vigilance de ce dernier, le coup a raté, et l'argent n'a pas été payé. Et bien que M. Goodwin ait réussi à obtenir devant les tribunaux $73,000 sur ces $210,000, $130,000 se sont trouvés épargnés, qui devaient servir à des fins électorales. Lorsqu'ils parlent du chemin de fer de Drummond et d'autres choses, les membres de la gauche devraient d'abord jeter les yeux sur leur passé pour voir s'ils sont eux-mêmes sans reproches.

Au sujet de l'octroi de fortes subventions pour la construction de chemins de fer, je dois dire que j'ai parcouru une bonne partie de l'ouest dernièrement, et que je n'ai jamais entendu condamner la conduite du gouvernement, mais que je l'ai entendu approuver relativement au contrat qui fait l'objet de notre considération. Il me reste encore à découvrir un homme de la campagne qui ne soit pas satisfait de sa politique, et qui ne croit pas de nécessité absolue de faire construire un chemin de fer dans cette contrée. Tous sont convaincus que le gouvernement a adopté le meilleur moyen possible en accordant la subvention en terres qu'il donne pour construire ce chemin.

L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a dit que lorsque le chemin de fer canadien du Pacifique devait être construit, une proposition fut publiée deux longues années durant, avant que qui que ce soit se présentât pour l'accepter. Le gouvernement pouvait-il laisser la région du Klondike sans quelque moyen de s'y rendre et d'en revenir pendant le reste des deux années ? L'honorable chef de l'opposition lui-même a répondu à cette question, lorsqu'il a dit être de la plus grande importance que ce chemin fût construire au plus tôt, et qu'il a recommandé au gouvernement d'agir au plus tôt, parce que, a-t-il ajouté, chaque jour que nous perdons profite aux Américains. Cependant, aujourd'hui, ces messieurs voudraient faire abandonner tout à fait ce projet, et l'une de leurs fortes raisons, est que les Américains vont vraisemblablement empêcher le chemin de fonctionner quant au transport des marchandises. Permettez-moi de déclarer ceci, M. l'Orateur : Je suis d'abord canadien, et je suis ensuite sujet de l'empire britannique. S'il est une chose que je prise plus qu'une autre, ce sont les droits et privilèges de ce pays-ci ; et je serais prêt à voter l'argent nécessaire pour permettre au gouvernement de prolonger ce chemin de fer jusqu'à l'océan, plutôt que de sacrifier un seul de nos droits.

Il n'y a pas un homme pénétré d'un esprit viril et véritablement anglais qui abandonnerait la construction de ce chemin pour la seule raison que les Américains nous ont menacés. Je ne crois pas que la législation dont on se plaint soit jamais mise en vigueur ; mais ce qui, plus que toute autre chose, induirait nos voisins à l'appliquer, ce serait le cas où les Canadiens seraient assez lâches pour retirer l'entreprise à Mackenzie et à Mann, à cause de cette législation. Ce serait faire alors même ce que veulent les Américains, et y abandonner à ces derniers tout le commerce du Klondike pour de nombreuses années à venir.

Cette contrée offre actuellement des avantages à presque toutes les industries manufacturières de l'Ontario. Toutes nos manufactures de laines, qui ont été fort peu en opération, dont quelques-unes ont même été fermées des années durant, ne peuvent maintenant suffire à exécuter les commandes qu'elles reçoivent du Nord-Ouest. Cette contrée offre des avantages à nos fabricants, à nos marchands, à nos ouvriers et à tout le pays généralement ; et l'opposition se trompe gravement en combattant la mesure actuelle, comme elle le constatera chaque fois qu'elle devra se présenter devant les électeurs.

Je félicite l'honorable ministre de l'Intérieur d'avoir agi aussi promptement et d'avoir adopté le mode de se rendre lui-même sur les lieux, afin de constater ce que sont ces terres et de se mettre tout à fait au courant de toutes les circonstances. Et d'après les renseignements que nous possédons, je vois qu'il a agi aussitôt après avoir reçu le rapport des ingénieurs.

On peut alléguer que le contrat a été fait privément, mais si le gouvernement eut demandé par avis public des offres de construire le chemin moyennant un octroi de terres seulement, sans aucune subvention en argent, il n'aurait pas pu effectuer un arrangement aussi favorable que celui qui a été conclu.

Il n'y a pas un membre de l'opposition qui puisse indiquer un chemin ayant jamais été construit dans une contrée comme celle-ci, renfermant une popula-

tion considérable et dépourvue de terre agricole. Ces messieurs parlent d'environ $2 l'acre, mais où est celui qui achèterait une vaste étendue de terre en cette région au prix de $2 l'acre ? Les rapports établissent que tout l'or extrait de là l'a été de 100 claims situés sur une crique, formant en tout 165 acres ; et l'on s'est emparé de tous ces claims, il y a longtemps.

Nos amis de la gauche semblent oublier qu'il y a là actuellement un grand nombre de mineurs, et que de grandes compagnies anglaises y ont envoyé des prospecteurs. J'ai lu dans un journal anglais qu'une compagnie anglaise s'est emparée d'un claim considérable de mine alluviale, et qu'une autre compagnie a pris possesion d'un claim de quartz aurifère, et qu'elles se sont mises à l'œuvre durant l'hiver. Le correspondant de ce journal dit : " Nous étions sous l'impression qu'on ne pouvait continuer à prospecter durant l'hiver, mais il semble qu'on puisse le faire tout aussi bien en hiver qu'en été." Par conséquent, on aura exploré les plus riches parties de ce territoire, et l'on s'en sera emparé avant le mois de juin, alors que la construction de dix milles de chemin donnera à Mackenzie et Mann le droit de se choisir un claim.

J'ai été étonné d'entendre l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) demander ce qu'on ferait des claims alternants et déclarer que le pauvre mineur n'aurait pas l'avantage d'en obtenir la location. Comment ! Si je comprends bien le contrat, ces claims alternants ont été réservés au bénéfice du franc mineur, lequel profitera ainsi du fait que la riche compagnie aura exploré ses claims, de telle façon qu'il pourra chosir le claim adjacent. Tout mineur chargé par la compagnie de faire des explorations augmente la valeur de chaque claim alternant réservé par le gouvernement, et évite au franc mineur autant de travaux que celui-ci aurait été obligé de faire lui-même, c'est-à-dire d'explorer la contrée pour voir ce qu'elle peut produire.

Mon honorable ami, le député de Durham-est (M. Craig), a eu fortement compassion des membres de la droite. Il a dit que nous ne pouvions pas avoir examiné bien soigneusement le projet, et qu'en votant en sa faveur il nous faudrait agir à l'encontre de nos convictions. Par là l'honorable député décrit fort bien sa propre position, lorsqu'il appuyait l'ancien gouvernement. Il était toujours indépendant, tant qu'il n'entendait pas le claquement du fouet, mais alors il votait toujours fidèlement suivant qu'il en était requis.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai lieu de croire que la Chambre a hâte d'arriver au vote, mais dans les circonstances on me permettra, j'espère, de faire quelques observations, vu, spécialement, les nombreuses allusions que les membres de la droite m'ont adressées. J'avoue que sans ma parfaite modestie je serais exposé à me sentir un peu tourner la tête, en constatant l'immense importance que ces messieurs attachent à mes opinions. Rien ne peut dépasser en flatterie le fait que pas un membre de la droite ne s'est levé pour dire un mot en faveur de la mesure, sans s'appuyer surtout sur les opinions que j'aurais exprimées à son sujet. Eh bien ! M. l'Orateur, je le repète, je ne puis accepter cela que sous un jour excessivement flatteur, et je remercie ces messieurs de l'éloge.

Mais est-il un homme parmi eux, en est-il en cette Chambre, qui déclare qu'on n'est pas, non seulement justifiable, mais tenu en honneur par son devoir envers le peuple, d'examiner les grandes questions d'intérêt public à la lumière des nouveaux renseignements qui peuvent nous arriver ? Les débats deviendraient une farce si l'on prétendait qu'on ne peut modifier les opinions formées à une certaine phase de la discussion et en l'absence d'une information complète. Voyez ce qui se passe au parlement type de tous les parlements, c'est-à-dire à la Chambre des Communes anglaise, et vous verrez que sur les plus grandes mesure les hommes d'Etat de l'Empire ont changé et modifié leur avis, et que l'opinion publique et la discussion ont persuadé au parlement de renverser en réalité sa décision. Dans les questions de politique étrangère, par exemple, les plus grands hommes ont changé leurs opinions en maints cas, ils les ont complètement interverties, par suite de la lumière nouvelle que la discussion jetait sur le sujet.

Je dois dire que je n'ai pas été peu surpris du ton pris par l'honorable ministre qui a la principale responsabilité du bill, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton). Ce ministre assume le rôle d'enseigner la manière de se conduire en parlement. C'est pourtant le dernier homme, à mon avis, à qui les membres des deux côtés de la Chambre voudraient aller chercher des leçons à cet égard. L'honorable ministre doit sa place dans le ministère au compromis de principe le plus scandaleux qui ait jamais déshonoré un gouvernement ou un ministre. Le sacrifice des opinions qu'il avait exposée à la population manitobaine, et grâce auxquelles il avait obtenu son appui d'abord, constitua d'abord le prix de sa place dans les rangs des ministres du Canada, chose aussi déshonorante pour le gouvernement que pour l'honorable ministre lui-même.

M. l'ORATEUR : J'aimerais à appeler l'attention de l'honorable député sur le fait que le mot " déshonorant " appliqué à un député n'est pas parlementaire.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne désire pas un seul instant violer les règles, et si quelqu'un peut me suggérer une expression....

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : Je m'incline, M. l'Orateur, avec la plus parfaite déférence devant votre décision sur toute question de ce genre.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : L'honorable chef de l'opposition m'a attaqué personnellement : me permettra-t-il de dire un mot ?

M. l'ORATEUR : Je suggérerais qu'il vaut mieux régler d'abord ce point d'ordre.

Sir CHARLES TUPPER : Je dis que si j'ai violé les règles de la Chambre, nul ne peut le regretter plus que moi. Je m'en rapporte à vous, M. l'Orateur, et je suis prêt à me conformer à ce que vous dites. Après la conduite tenue par l'honorable ministre (M. Sifton) dans la discussion du bill, après que lui et ses collègues ont apporté pour principal argument en faveur de la mesure le fait que j'aurais confirmé une opinion favorable à cette mesure, je manquerais à mon devoir si je ne signalais pas la liberté injustifiable prise par ces messieurs en cette occasion.

Si je vis jusqu'au 22 mai prochain, j'aurai alors l'honneur d'avoir pris une part importante dans la vie publique de ce pays durant quarante-trois ans. La Chambre sera de mon avis quand je dirai que durant cette période de quarante-trois années, j'ai placé, sur toutes les questions, l'intérêt de mon pays au-dessus de tout le reste. Maintes et maintes fois j'ai prouvé au peuple que je regardais les considérations personnelles comme excessivement insignifiantes, comparativement aux intérêts du pays. S'il est un homme dans la vie publique qui ait invariablement prouvé qu'il faisait passer l'intérêt public avant l'intérêt personnel ou l'intérêt du parti, cet homme, c'est moi. En outre, je dis qu'il n'est pas un homme dans la vie publique qui ait eu plus que moi le courage de ses convictions sur tous les sujets, lors même que celles-ci le mettaient en conflit d'opinion avec une grande partie de ses propres partisans. Je n'ai jamais hésité à faire ce que je considérais être dans le meilleur intérêt du Canada.

L'honorable ministre à qui a été confié le soin de faire adopter le bill a été assez bon de me faire la leçon au sujet de la charge de chef. Il n'y a pas une position en ce pays que je considère aussi élevée et aussi honorable que celle de chef de ce grand parti-ci. Je regarde la position de mon honorable ami de la droite (sir Wilfrid Laurier) comme absolument insignifiante à côté de la charge de chef du...

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir CHARLES TUPPER : Oui, comme absolument insignifiante à côté de la charge de chef du grand parti qui a fait le Canada ce qu'il est aujourd'hui, qui a tiré le Canada de la situation déplorable dans laquelle il était tombé durant l'administration des membres de la droite.

Ce parti-là a mis le Canada en état d'attirer l'admiration du monde, il nous a fait obtenir d'être loués par les plus illustres hommes d'Etat qui vivent aujourd'hui, de ce que nous avons accompli. Cependant, dans ces circonstances, il me faut m'entendre critiquer au sujet de la direction de ce parti. M. l'Orateur, il n'est pas de position au monde dont je puisse être aussi fière que celle que j'occupe en qualité de chef du parti libéral-conservateur ; mais il n'est pas un homme intelligent dans ce grand parti qui ne sache pas que j'ai accepté la charge au prix des plus grands sacrifices personnels qu'un homme puisse être appelé à faire. Il n'est personne dans ce grand parti qui ignore que rien ne pouvait me faire plus plaisir personnellement, que d'être libéré des responsabilités et des devoirs que cette haute position impose.

Mais on me dit que j'ai changé mon avis sur une grande question d'intérêt public, afin de conserver cette position. M. l'Orateur, ce serait aussi dégradant pour le parti que pour moi-même, si j'étais capable de pareille chose. L'honorable monsieur a basé son assertion sur un interview que j'ai accordé au *Mail* de Toronto. Cet interview n'a pas été couché sur le papier par le reporter. Celui-ci a eu une conversation avec moi, mais il n'a pas pris une seule note. Il a résumé cette conversation par la suite, en commettant certaines erreurs que la Chambre va comprendre immédiatement.

L'honorable ministre qui a appuyé et exposé ce bill a lu à la Chambre cette entrevue, puis s'est écrié : Cela, c'est Philippe sobre et non pas Philippe ivre. M. l'Orateur, je puis lui dire que Philippe est encore sobre. Je puis lui dire que je peux lire cette entrevue ligne par ligne et en justifier tous les mots. Qu'ai-je dit. Je prends dans les *Débats* ce que l'honorable député a lu :

J'ai déclaré que la route choisie était la meilleure qu'il fût possible de trouver.

D'après les informations que j'avais alors et les informations que j'ai maintenant, et considérant la position dans laquelle je croyais alors la question, c'est une opinion que je professais alors et que je professerais encore, si les circonstances n'avaient pas changé. Je vais montrer à l'honorable ministre sur quoi je base cette assertion. L'entrevue continue ainsi :

Lors de mon voyage dans l'ouest, dit-il, j'ai pris des renseignements, et j'en suis arrivé à la conclusion que le Canada devrait s'efforcer d'établir le plus tôt possible des moyens de communication avec le Yukon.

C'est vrai et je le dis encore maintenant :

Je suggérai au gouvernement de la Colombie anglaise de s'unir avec le gouvernement fédéral pour assurer la construction d'une route entre la rivière Stikine et le lac Teslin.

C'est vrai et considérant l'état dans lequel était alors la question, je suis encore de la même opinion maintenant, je dirais la même chose aujourd'hui. L'assertion qui suit est inexacte.

A Winnipeg j'ai déclaré que cette entreprise était une nécessité, et lors de mon retour à Ottawa je me suis rendu immédiatement auprès de M. Sifton.

Ceci est entièrement inexact. Ce n'est pas à Ottawa que j'ai vu M. Sifton, c'est dans la ville de Victoria, le ou vers le 1er novembre, lorsqu'il revint de sa visite à la Stikine. Par suite, la Chambre verra immédiatement que le reporter m'a mal compris puisqu'il a placé cette entrevue à Ottawa au lieu de Victoria...

...et j'insistai auprès de lui sur la nécessité absolue qu'il y avait d'ouvrir ce chemin pour obtenir le commerce canadien. Je lui dis : Vous avez entendu mes arguments contre les entreprises sous le contrôle du gouvernement, dans l'affaire du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Je suis prêt à retirer tout ce que j'ai dit, si vous voulez marcher de l'avant et doter cette région d'un chemin de fer. Comme question de principe je suis opposé à ce que le gouvernement construise lui-même des chemins de fer, mais dans le cas actuel j'admets bien sincèrement que le pays doit être prêt, si la chose est nécessaire, à construire le chemin, de manière à nous procurer une route entièrement canadienne et à obtenir le commerce du Yukon pour le Canada.

Tout cela est exact. Je demande, M. l'Orateur, à tous les députés de la Chambre si c'est le langage d'un homme qui s'occupe spécialement d'assurer sa propre position personnelle ou politique. Ou bien est-ce le langage d'un homme profondément convaincu de l'importance de la question, parlant après avoir examiné le plus soigneusement et le plus sérieusement qu'il peut le sujet en le plaçant au-dessous de considérations de parti ? Si l'honorable député avait adopté le conseil que j'ai donné, je crois, je le repète, qu'il aurait eu l'appui de toute la Chambre des Communes, en commençant ce travail promptement, comme je le demandais et en construisant ce chemin comme entreprise du gouvernement. Cela lui aurait évité toutes les difficultés et tous les embarras dont il est entouré maintenant. Je puis donc lui dire que Philippe est encore sobre et s'en tient à l'exactitude de chaque ligne de cette déclaration dans tout ce qui n'a pas été entièrement modifié par des circons-

tances que ni le ministre de l'Intérieur, ni moi ne connaissions à cette époque.

Quant à l'arrangement conclu avec MM Mackenzie et Mann, sir Charles Tupper dit qu'ils étaient des hommes possédant les capitaux, et l'énergie nécessaire pour conduire cette entreprise à bonne fin. Ils étaient probablement les seuls hommes au Canada capables de terminer cet ouvrage dans le temps spécifié au contrat.

Je m'en tiens toujours à cela. MM. Mackenzie et Mann, bien qu'il y ait au Canada beaucoup d'autres entrepreneurs de même habileté et possédant les mêmes ressources, étaient connus pour leur grande solidité et pour leurs moyens financiers et je répète maintenant encore qu'à mon avis ils étaient les seuls hommes capables de construire cette route, à partir de la date de la signature du contrat, le 25 janvier, d'ouvrir un chemin à traîneau en six semaines avec des abris tous les vingt-cinq milles, depuis l'embouchure de la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin et de mettre le chemin de fer en exploitation pour le premier septembre. Je répète maintenant qu'à mon avis, ils étaient les seuls hommes capables d'entreprendre ce travail pour la raison qu'ils avaient un matériel considérable, des chevaux, des voitures, des hommes, tout ce qui était nécessaire sur les lieux ou comparativement tout près ; qu'ils étaient à même de transporter tout ce matériel, tous les hommes et toute leur organisation à Vancouver, avant qu'un autre entrepreneur, n'ayant pas eu connaissance du travail, pût prendre ses dispositions et faire ses préparatifs. Ils étaient occupés à la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau et ils avaient des avantages que ne possédaient pas d'autres entrepreneurs. Par suite, j'ai dit ce que je répète maintenant que, dans l'état où était alors la question, ils étaient les seules personnes capables de faire le travail. Je dis maintenant et je crois dire la vérité qu'ils se sont trouvés dans l'impossibilité d'exécuter le contrat qu'ils ont fait. Je ne puis me fier à l'assertion du ministre de l'Intérieur que le chemin à traîneau de 250 milles, depuis l'embouchure de la rivière Stikine, est maintenant achevé.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : L'honorable député se trompe. Je n'ai pas fait cette assertion. On m'a demandé si j'avais vu M. Mann et dans ce cas ce qu'il m'avait dit. J'ai répété ce qu'il m'avait dit. L'honorable député ne peut pas me mettre dans la bouche des paroles que je n'ai pas prononcées.

Sir CHARLES TUPPER : Très bien, cependant, bien que j'ai une grande confiance dans l'énergie et la solidité financière de MM. Mann et Mackenzie, je ne crois pas, d'après les informations que je possède sur la date à laquelle ils ont pu apporter leur matériel à l'embouchure de la rivière Stikine, je crois qu'il est impossible qu'ils aient pu faire pour le 8 mars ce que le contrat exigeait d'eux. Je ne crois pas qu'on ait construit une route de 250 milles depuis l'embouchure de la rivière Stikine par le sentier allant jusqu'au lac Teslin, capable d'être employée comme chemin à traîneau et je ne le croirai pas tant que je n'aurai pas de meilleure preuve que celle qui a été donnée jusqu'à présent.

M. DOMVILLE : J'aimerais poser une question à l'honorable député. Je lui demanderai si sa compagnie n'a pas offert, il y a deux mois, de faire

faire ce trajet à des voyageurs pour $500 chacun par la même route ?

Sir CHARLES TUPPER : Je ne crois pas qu'il soit à propos d'entrer dans une discussion absolument en dehors de la question, mais je puis dire à l'honorable député qui m'a interrompu que la compagnie dont je fais partie avait de bonnes raisons pour croire, le 1er novembre, quand j'ai eu une entrevue avec le ministre de l'Intérieur et après mon entrevue avec le gouvernement de la Colombie anglaise, que ces travaux seraient commencés promptement et seraient dans un autre état qu'ils sont maintenant. Voilà ce que je puis répondre à l'honorable député et je continue :

Sir Charles Tupper est d'avis que le gouvernement aurait dû agir avec plus de célérité. Qu'un temps précieux avait été perdu et que si l'on avait suivi son avis le projet serait plus avancé qu'il ne l'est aujourd'hui.

Philippe était sobre quand il a fait cette assertion, il est sobre encore maintenant et j'en maintiens tous les termes. Personne de ceux qui ont écouté le débat qui s'est fait dans cette Chambre ne peut avoir le moindre doute qu'on n'a perdu un temps précieux.

Le fait qu'un sentier devait être ouvert dans six semaines afin que la distance entre la rivière Stikine et le lac Teslin puisse être parcourue en trois jours est, d'après lui, d'une grande importance. Il croit que des abris devraient être construits à des endroits convenables pour les besoins de l'énorme trafic qui va se faire de ce côté.

Cela était d'une grande importance à mon avis et cette importance n'a pas cessé. Je n'ai rien à retirer de ce que j'ai dit à cet égard.

L'achèvement du chemin pour le mois de septembre est un peu tard et la chose aurait pu se faire bien avant cela si on y avait songé plus tôt. Néanmoins, ce chemin va être de la plus haute importance pour les intérêts canadiens.

Je maintiens encore cette assertion.

Sir Charles félicite le gouvernement sur la politique vigoureuse qu'il a suivie dans cette affaire, et il affirme que cette idée d'ouvrir un chemin canadien a été préconisée par lui auprès des deux gouvernements intéressés comme étant la véritable ligne de conduite à suivre. Il ne prévoit aucun désagrément avec les Etats-Unis au sujet du transbordement des cargaisons des vapeurs océaniques dans les bateaux de rivières à Wrangel.

Je l'ai dit en présence des informations que je possédais et je vais montrer à ces messieurs pourquoi je l'ai dit et les raisons sur lesquelles reposait la justesse de cette opinion.

Néanmoins, si une pareille chose se produisait, le Canada pourrait tout aussi bien passer par le fort Simpson, qui est un endroit aussi convenable, pour une pareille fin.

Je n'ai pas dit qu'il serait aussi convenable, car je savais qu'il n'était pas aussi convenable. Je savais qu'il y avait une grande distance depuis l'embouchure de la rivière Stikine ; mais, me basant sur l'autorité de M. Ogilvie, qui est au service du gouvernement et supposé parfaitement au fait de la question, j'ai dit qu'il était non pas aussi convenable mais convenable pour le but qu'on se propose. J'ai fait cette assertion pour que si les Etats-Unis, cherchaient à donner aux Canadiens toutes les libertés que leur concèdent les traités dans ces eaux, ils fussent moins disposés à se montrer sévères en sachant que nous avons un port canadien répondant aux besoins. Voilà toute la déclaration sur laquelle se base l'honorable premier ministre pour prétendre que je suis dans l'impossibilité de maintenir l'attitude que j'ai prise devant le public,

lorsque je me suis prononcé ainsi et pourquoi aujourd'hui je ne ne puis pas approuver ce contrat.

Je vais maintenant indiquer aussi brièvement que possible les raisons qui m'ont forcé à prendre une attitude contraire à mes propres désirs, lorsque je me suis vu obligé d'adopter une politique d'opposition à ce contrat que j'avais exprimé tant d'empressement de voir mener à bonne fin. Si la question était encore dans la même position qu'elle était lorsque j'ai donné cette entrevue, je la répéterais et je m'en tiendrais à tous ses termes quelles qu'en soient les conséquences, parce que, si chaque député doit admettre la nécessité de loyauté à son parti, il n'en est pas moins vrai que le jour où se présente une question où il faut choisir entre la fidélité au parti et le souci des grands intérêts du pays, il n'y a qu'une ligne de conduite à suivre, et une seule s'il veut maintenir la ligne de conduite honorable et indépendante qui est absolument nécessaire pour le succès d'un homme public.

L'honorable ministre qui est si strict au point de vue de l'exactitude s'est rendu coupable au cours de son discours d'un des actes de tromperie les plus caractérisés qui aient encore été commis en parlement.

Quelques VOIX : Retirez cela.

Sir CHARLES TUPPER : Je vais vous citer la preuve, M. l'Orateur, et je vous laisse, ainsi qu'à ces messieurs, le soin de dire si j'ai prouvé, oui ou non, mon assertion.

M. l'ORATEUR : L'honorable député devrait expliquer son assertion.

Sir CHARLES TUPPER : De quelle manière, M. l'Orateur ?

M. l'ORATEUR : Je suis convaincu que l'honorable député en réfléchissant reconnaîtra qu'accuser un député d'un acte de tromperie caractérisé, c'est sortir des limites permises.

Sir CHARLES TUPPER : Alors je vais retirer les mots "acte de tromperie caractésisé" et je vais lire à la Chambre ce qui a été fait, laissant aux députés eux-mêmes le soin d'interpréter. L'honorable ministre citait ou était censé citer l'assertion d'un journal qui appuie l'administration, le *Daily Witness* de Montréal. Je vais le lire pour justifier mon changement d'attitude et pour montrer que le jour sous lequel je considérais la question au début, a complètement changé, lorsque le contrat a été publié. Ma déclaration a été faite avant la publication du contrat et j'ai donné, pour appuyer la position que j'ai prise alors et pour établir mon droit de la maintenir, une citation du *Daily Witness*, indiquant une demi-douzaine de points importants sur lesquels ce journal disait que les informations données primitivement au pays et aux journaux, avaient été entièrement modifiées par la publication de ce contrat. C'était une chose très légitime de ma part. Qu'est-ce que ce monsieur a essayé de faire. Il a entrepris de citer cet article du *Witness* et en a cité une certaine partie, comme suit:

Les détails du contrat conclu avec le syndicat Mann et Mackenzie renferment certaines choses auxquelles nous devons objecter, et qui ne figuraient pas dans les renseignements que nous avons pu obtenir avant que le contrat fut soumis au parlement. Il n'était pas connu à cette époque que ce chemin de fer serait à voie très étroite. On ne se figurait pas alors ce qui semble admis aujourd'hui, que la rivière Stikine n'est pas navigable pour les gros vaisseaux et que le transbordement des marchandises doit se faire dans les eaux américaines : il y a aussi le morcellement possible du terrain donné qu'il est bon d'étudier.

On a demandé à l'honorable ministre (M. Sifton) de continuer, qu'a-il dit? Il a dit : "Vais-je lire le reste," mais l'a-t-il lu ? Il sait bien que non. Il sait qu'au lieu de tenir sa parole qu'il venait de donner à la Chambre, il a laissé de côté la partie la plus importante dans laquelle le *Witness* parlait de la façon dont ces terrains étaient divisés, afin de permettre à ces entrepreneurs de mettre la main sur ce qui est comparativement la totalité de la surface aurifère.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je ne voudrais pas interrompre l'honorable député, mais....

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable membre ferait mieux de me laisser achever.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je désire dire ceci....

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je suis absolument dans l'ordre. Lorsque le chef de l'opposition dit qu'en faisant une citation j'en ai omis une partie, j'ai le droit de demander à cet honorable monsieur, s'il m'accuse d'avoir laissé de côté quelque chose, afin de dénaturer la citation. Je déclare catégoriquement que je n'ai pas agi ainsi. Je n'ai pas lu tout l'article. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest m'a demandé de continuer à lire, et je lui ai dit que lorsque son tour serait venu de parler sur la question, il pourrait lire le reste de l'article. J'ai cité de l'article ce que je croyais nécessaire pour mon argumentation.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : Les honorables députés se contentent trop facilement, plus facilement que la population intelligente de ce pays ne se contentera en voyant la façon étroite et faible dont le ministre essaie de se défendre lorsque je l'accuse d'avoir trompé cette Chambre et voulu tromper le pays. Remarquez qu'on a demandé à l'honorable ministre de continuer sa lecture et sa réponse a été celle-ci : "Eh bien ! nous allons lire le reste" et l'a-t-il lu, ou bien n'a-t-il pas lu quelque chose d'absolument différent en une toute autre place, au bas de la colonne, sans aucun rapport avec la citation que j'avais faite. Si l'honorable ministre avait tenu parole et continué à lire pour faire connaître le reste de l'article comme il l'avait promis, voici ce qu'il aurait dit :

Il semble cependant, en tout cas, probable que s'il y a quelque richesse importante dans ce pays, le syndicat sera à même d'en récolter les premiers fruits. Il semble très vraisemblable qu'ils vont être à même d'acquérir ou de profiter de presque toutes les terres aurifères découvertes jusqu'aux limites de la concession qui leur est faite. Avec l'avantage de pouvoir tracer une ligne de base de la façon qui leur convient le mieux, avec la faculté de prendre un territoire ininterrompu de vingt-quatre milles de long sur trois de large, il semble que le syndicat, sans partager également avec le gouvernement, peut s'assurer ce qu'il y a de mieux en terres dans le pays. En se procurant ainsi des terres par le syndicat, les mineurs, les prospecteurs et les compagnies particulières n'auront à payer que 1 pour 100 de droit régalien au lieu de 10 pour 100.

L'honorable ministre (M. Sifton) a absolument laissé de côté cette partie sur laquelle il savait fort bien que reposait mon argumentation et d'après laquelle j'avais fourni la preuve péremptoire que l'un des meilleurs journaux qui appuient ces messieurs avait été forcé d'admettre qu'il avait été induit en erreur, en examinant, à première vue, l'exposé de la question que le gouvernement avait si soigneusement préparé et qui avait donné à tout le public un aperçu entièrement erroné de la matière. Le *Witness* indiquait comment il avait été induit en erreur et disait, qu'en prenant le contrat, il s'était aperçu qu'il contenait des points entièrement inacceptables. Laissez-moi fournir à la Chambre la conclusion de la preuve de la confiance que messieurs les députés peuvent reposer dans la parole de cet honorable ministre (M. Sifton). Voilà ce qu'il a lu pour le reste de l'article :

Nous ne croyons pas cependant qu'un homme d'affaires soucieux de ses propres intérêts, même avec toutes les considérations que nous venons d'exposer annulât entièrement l'affaire, s'il pouvait, comme il doit certainement désirer le faire, modifier les détails. Nous doutons fort que, s'il s'agissait d'une affaire qui leur était propre, les critiques du gouvernement l'annulent entièrement.

L'honorable ministre (M. Sifton) a-t-il lu le reste de l'article, lorsqu'il a omis la partie entière que j'ai citée ? Non, il ne l'a pas lu. L'honorable ministre sait fort bien que je n'ai jamais prétendu que le *Daily Witness* puisse être induit par rien au monde à s'en tenir fermement à ses critiques et à s'opposer au gouvernement, une fois que celui-ci avait fixé sa ligne de conduite. Je ne l'ai jamais dit, mais j'ai donné une preuve concluante que l'un des journaux qui appuie le plus solidement le gouvernement avait été obligé d'avouer devant le pays qu'il avait été entièrement trompé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas entièrement.

Sir CHARLES TUPPER : Oui "entièrement." J'en ai donné la preuve et l'honorable ministre n'a pas le droit de dire que non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas "entièrement."

Sir CHARLES TUPPER : Faut-il que je relise encore le passage où le *Daily Witness* dit qu'il a été trompé par l'information envoyée par le gouvernement et que le jour où le contrat a été énoncé, il y avait au moins six des points les plus importants qui avaient été absolument cachés et qui lui étaient étrangers, lorsqu'il avait publié le premier article. J'ai cru, M. l'Orateur, devoir appeler là-dessus l'attention de la Chambre pour pouvoir dire à l'honorable ministre, et je parle avec l'appui de ma longue expérience parlementaire : je puis lui dire que s'il désire obtenir dans cette Chambre une position et une réputation qui lui soit utile comme homme public et qui fasse honneur à son pays, il ne pourra pas y arriver en se jouant de la crédulité des députés et en cherchant à l'exploiter dans ce parlement ou au dehors.

J'en viens maintenant à la question de transbordement qui présente dans les circonstances un intérêt considérable. Je n'hésite pas à dire que je regarde comme de la plus haute importance de s'assurer une route entièrement canadienne. Je crois que c'est là-dessus que dépend le commerce du Canada qui, autrement se dirigera vers les Etats-Unis et à cet égard, j'étais disposé comme je le suis encore aujourd'hui, à laisser quelque latitude. J'ai toujours été prêt sans me laisser arrêter par aucune considération au monde, à aller bien loin pour aider ces messieurs mes adversaires à appliquer une politique que je crois conforme aux meilleurs intérêts du pays.

Eh bien ! M. l'Orateur, qu'a dit l'honorable ministre à l'égard du transbordement ? Il n'y a personne, dans cette Chambre qui niera qu'en étudiant la question de la route entièrement canadienne, il importe que nous jouissions de l'avantage qui, je considère, nous est accordé par les traités de libre entrée et sortie à l'égard de la rivière Stikine. Tout le monde admet qu'une route entièrement canadienne serait une farce si l'on nous met obstacle à l'emploi de cette rivière. Quant à Port-Simpson, je dirai que le commissaire de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, M. Chipman, qui, pendant ces deux dernières années, envoie un steamer de Port-Simpson pour remonter la rivière Stikine jusqu'à Telegraph-Creek, était ici l'autre jour, et je lui ai posé la question : " La route de Port-Simpson est-elle praticable pour des vaisseaux capables de remonter la rivière Stikine ? " Il m'a répondu " Malheureusement non. Nous envoyions un steamer, mais nous avons eu des embarras considérables, parce qu'il existe sur le trajet une étendue d'eau libre, le passage de Dixon, qui est si souvent dangereux que le commerce est entravé, et le seul moyen d'obvier à cette difficulté, c'est d'avoir un puissant steamer à roue d'arrière qui fasse le service de Port-Simpson à travers le territoire américain pour transborder sur le territoire canadien." Cette information permet de conclure que Port-Simpson ne peut pas fournir les commodités nécessaires, et qu'il y a souvent des jours et même des semaines où il ne pourrait y avoir aucune communication par un steamer remontant la rivière. J'ai obtenu cette information depuis que je croyais que l'on pouvait compter sur Port-Simpson, et je m'étais formé cette opinion, d'après les dires d'un employé du gouvernement, M. Ogilvie qui, sans doute, ne connaissait pas cette partie aussi bien qu'il aurait dû le faire.

Où était cette question de transbordement ? Laissez-moi vous rappeler une assertion du ministre des Chemins de fer et Canaux et nous pouvions supposer que l'honorable ministre avait étudié la question comme il convenait. Je ne puis pas supposer que le gouvernement aurait entrepris de régler une question de cette importance sans s'occuper s'il n'existait pas de difficulté à l'égard du transbordement qui survenait au point initial de cette route toute canadienne et s'il ne serait pas à même d'en jouir sans aucune entrave.

Mais que nous a dit le ministre des Chemins de fer et Canaux ? M. Foster lui a demandé :

Sur quel territoire se trouve Fort-Wrangel ?

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, toujours fidèle à l'ignorance qui a été le côté saillant de son discours, a répondu :

Je crois que c'est probablement sur le territoire des Etats-Unis.

L'honorable ministre qui a présenté ce bill à la Chambre, ne savait pas exactement si Fort-Wrangel était dans les Etats-Unis, ou sur le territoire réclamé par les Etats-Unis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Etes-vous sûr, lorsque la frontière n'est pas encore déterminée ?

Sir CHARLES TUPPER : Je sais que pour toutes fins pratiques, pour les fins du gouvernement et de ce parlement, il est sur le territoire américain, parce qu'il est depuis longtemps entre les mains des Etats-Unis, qui ont exigé la suppression d'un poste canadien à cet endroit, et poussé leur ligne de frontière plus loin sur la rivière. Je suis donc en mesure de dire à l'honorable ministre ce que suivant toute apparence il ne savait pas que Fort-Wrangel est sur le territoire des Etats-Unis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si vous voulez continuer à lire, vous verrez si, oui ou non, je le savais.

Sir CHARLES TUPPER : Oui, je vais lire encore, et plus l'honorable ministre s'avance plus il s'embourbe. Voici ce qu'il a dit :

Je crois que c'est probablement sur le territoire américain ; à tout événement, les Etats-Unis le réclament et en ont possession ; ils ont établi un bureau de douane à Fort-Wrangel. Mais en vertu d'un traité avec les Etats-Unis, nous avons le même droit de navigation dans la rivière Stikine que nos voisins ; nous avons le droit de nous en servir sans être soumis à aucune condition. Nous pouvons y naviguer tout aussi bien que les Etats-Unis.

Je demande à l'honorable ministre si nous sommes encore dans la même position que, lorsqu'il a présenté ce bill, en déclarant que nous avons le droit de navigation sans être soumis à aucune condition.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais répondre à l'honorable député. En ce qui concerne mon opinion, quelle qu'en soit la valeur, et tenant compte de toute la discussion qui a eu lieu dans les journaux et dans cette Chambre, je dirai que je n'ai rien de plus ni rien de moins à déclarer que ce que j'ai dit en présentant ce bill.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre a la compréhension dure. S'il n'a rien appris sur ce sujet depuis ces derniers quinze jours, je crois qu'il saura quelque chose avant que j'aie terminé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas omniscient ni infaillible.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre a ajouté :

Je crois pouvoir dire qu'un navire prenant un chargement à Victoria ou Vancouver et opérant un transbordement à Fort-Wrangel ou les environs peut le faire sans obstacles de la part des autorités douanières.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : *Quelle autre donnée plus précise* l'honorable député peut-il fournir à la Chambre, aujourd'hui, que celle que je lui ai communiquée dans le temps ?

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre, je l'espère, n'a pas l'esprit aussi obtus qu'il paraît l'avoir. Je dis que d'après toutes les données que j'ai pu me procurer—et tout le monde sait que je n'ai pas une confiance excessive dans le présent gouvernement—j'avais la plus entière confiance qu'il ne serait pas assez insensé pour imposer au pays une entreprise d'une si grande importance sans s'assurer que le chemin de fer pourrait être de quelque utilité pour le pays après son parachèvement.

Que voyons-nous aujourd'hui ? Pour l'information de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, je vais lire ce que M. Hansbrough a dit il y a quelques jours. On trouve ce paragraphe à la page 2771 du *Congressional Record*.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce une autorité sur le droit international ?

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre doit me connaître assez pour savoir que ces interruptions puériles et inoffensives ne me détourneront pas de mon sujet. Voici ce que M. Hansbrough a dit :

L'article propose d'étendre le privilège d'entreposage au port de Wrangel, dans l'Alaska. Le gouvernement du Canada prétend que, par le traité de Washington il a le droit de transporter des articles, effets et marchandises sur cette rivière dans son propre territoire. Cette prétention du gouvernement du Canada est contestée par les officiers du Trésor de cette ville. Ils prétendent que nous avons le droit de percevoir des droits sur toutes marchandises qui passent sur les rivières Stikine, Yukon et Porc-Epic, les trois rivières mentionnées dans la clause 26 du traité.

Le gouvernement du Canada prétend que "navigation libre"—les mots mêmes du traité—signifie qu'il a le droit de transporter des marchandises en franchise.

L'honorable ministre peut-il dire que, si nous ne pouvons pas transporter des marchandises en franchise, c'est une route entièrement canadienne ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : *Ecoutez* !

Sir CHARLES TUPPER : Le très honorable premier ministre rit-il à l'idée que ce n'en est pas une ? Cette prétention n'empêche-t-elle pas la rivière Stikine d'être considérée comme route entièrement canadienne ? C'est un nouveau point qu'il nous faut examiner. Le très honorable premier ministre est-il arrivé à un état de lucidité telle qu'il a découvert que, bien que nous soyons gênés par la douane à Fort-Wrangel et que nous ayons des droits à payer sur tout ce qui arrive dans cette région et qui en sort, la Stikine sera encore une route entièrement canadienne ? S'il peut induire un député intelligent qui l'appuie à favoriser une route sur laquelle nous payons des droits de douane aux Etats-Unis sur toutes les marchandises canadiennes qui sont expédiées au Yukon, comme étant une route entièrement canadienne, il a atteint un degré d'habileté qui nous justifierait de le placer au niveau du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel est l'homme qui a revisé ce traité ?

Sir CHARLES TUPPER : Depuis que l'honorable ministre écoute les députés de la gauche, n'a-t-il pas encore appris suffisamment pour savoir que les meilleures autorités sur le droit international ont été citées pour prouver que le premier ministre est tout à fait dans l'erreur en déclarant qu'un traité est au-dessus du droit coutumier d'un pays, et l'idée émise par lui d'en appeler à la cour Suprême des Etats-Unis, si le traité est violé, est contredite par tous les auteurs de droit international. Les plus hautes autorités sont citées, les ouvrages sont mentionnés, et cependant le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas encore appris cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'avoue.

M. l'ORATEUR : Voulez-vous me permettre de faire observer aux honorable membres de la droite que la discussion se ferait plus rapidement et qu'elle serait plus agréables'il n'y avait pas d'interruptions.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, je ne vous accuse pas souvent de partialité, mais je ne peux m'empêcher de dire que vous venez de faire une recommandation très importante à mes honorables amis de la droite. Permettez-moi de continuer ma citation :

M. le président,—le gouvernement du Canada a passé ce contrat avec une compagnie de constructeurs de chemins de fer—je crois que le nom de la compagnie est Mackenzie et Mann—aux fins de construire une route depuis Glenora jusqu'à un endroit sur la rivière Stikine dans la Colombie anglaise ; et de là il se propose de transporter les marchandises sur les eaux du lac Teslin et de la rivière Hootalinqua et de la rivière Yukon jusqu'à Dawson ; mais avant de pouvoir faire réussir ce monopole ...

Remarquez bien cela, M. l'Orateur.

....il devra avoir une navigation ininterrompue sur la rivière Stikine. Il n'est pas encore sûr qu'il en a le droit aujourd'hui. Nous avons l'intention de la lui accorder quand il consentira à construire d'autres lignes de voies ferrées dans la Colombie anglaise et les territoires du Nord-Ouest. Je sais de bonne source que le gouvernement canadien est fortement porté dans le moment à accepter cette condition, en même temps que les autres conditions que j'ai mentionnées.

Où ont-ils appris cela ? On nous a dit qu'ils en avaient reçu l'assurance—et certains députés de la droite ont eu l'audace d'insinuer qu'ils en avaient été informés par ce côté-ci de la Chambre. Je dirai à ces messieurs qu'ils chercheront en vain dans l'histoire du parti conservateur pour constater que nous avons jamais fourni des renseignements à l'ennemi dans quelque circonstance que ce soit. Je dirai aux honorables députés de la droite que si les conservateurs du pays sont renommés pour quelque chose en particulier, c'est à cause de leur dévouement loyal aux intérêts britanniques et au maintien des relations les plus amicales entre le gouvernement des Etats-Unis et le Canada.

Pourquoi donc les journaux américains ont-ils souhaité si ardemment le succès aux honorables ministres ? Tout le monde sait que tous les jours les journaux des Etats-Unis ont employé tous les moyens imaginables pour faire arriver les honorables ministres au pouvoir. Pourquoi ? Parce que ces messieurs ont durant nombre d'années accusé le gouvernement du Canada d'être injuste à l'égard de la grande république et qu'ils ont déclaré que s'ils arrivaient au pouvoir toutes les difficultés avec les Etats-Unis seraient aplanies. C'est cette attitude que les honorables ministres ont prise.

Non seulement cela, mais le très honorable premier ministre était à peine arrivé au pouvoir quand il commit la faute impardonnable de se confesser au représentant du *Record*, de Chicago—et nous avons été saisis d'étonnement quand, en réponse à une question, il a avoué qu'en tant qu'il s'en souvenait, le compte rendu de l'entrevue était exact—il avait dit au représentant de ce journal que ces prédécesseurs au pouvoir, le parti conservateur, avaient tenu une ligne de conduite injuste et oppressive à l'égard des Etats-Unis, et qu'il était prêt à examiner cette question du privilège d'entreposage, et de sacrifier nos pêcheries inestimables pour faire admettre le poisson en franchise sur les marchés américains.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez !

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable premier ministre a sans doute oublié que le tribunal devant lequel a été discuté le traité de Washington qu'il s'est efforcé d'empêcher de mettre en vigueur, qu'il a voulu anéantir, a déclaré, après avoir reçu des Etats-Unis et du Canada des témoignages donnés sous serment, qu'en sus du droit de l'entrée du poisson en franchise, la valeur du droit de pêcher librement au Canada était estimée à $5,500,000 payées au Canada comme compensation des avantages que ce traité conférait en sus de la valeur du poisson en franchise pendant douze ans.

Je ne suis pas injuste envers l'honorable ministre en disant que non seulement il a commis la faute impardonnable de se confesser de cette façon, au sujet d'une question très délicate, mais qu'il a poussé l'aveuglement jusqu'à parler de questions qu'il ne comprenait pas, et de promettre d'avance de sacrifier les pêcheries inestimables du Canada pour un plat de lentilles.

Mais ce n'est pas tout. Nous avons le fait que le célèbre Edward Farrer, si intimement lié avec les honorables ministres et qui a pris part en 1891, à la grande conspiration ourdie par M. Erastus Wiman et les chefs du parti libéral, pour anéantir ce que M. Blake appelait la nationalité britannique au Canada, est encore à l'œuvre. Cet Edward Farrer a lui-même dans une brochure enseigné aux Etats-Unis, la manière de forcer le Canada à se soumettre. Il était en société avec les chefs du parti libéral dans la lutte de 1891. C'est lui qui a recommandé aux Etats-Unis d'imposer des droits élevés et indiqué le moyen que les Américains ont employé depuis, pour forcer le Canada à s'humilier et lui faire accorder tout ce que les Etats-Unis désiraient avoir.

Est-il étonnant que d'après les éloges faits par ces messieurs, alors dans l'opposition, de tout ce qui était américain, les Etats-Unis aient cru qu'ils pourraient dicter leurs conditions quand ces messieurs seraient au pouvoir ? Le très honorable premier ministre a déclaré lui-même que s'il arrivait au pouvoir, toutes ces difficultés avec les Etats-Unis seraient réglées à l'amiable ? Sont-elles réglées ?

Où est la loi relative à la main-d'œuvre étrangère ? Où sont les autres mesures que les Etats-Unis ont adoptées et qui sont maintenant suivies par leur déclaration faite, non par un individu isolé mais par une majorité écrasante du Sénat américain, qui est la section la plus puissante du gouvernement des Etats-Unis, déclaration stipulant que vous devez vous mettre à genoux, que vous devez leur accorder tout ce qu'ils demanderont, sinon ils nous chasseront de la rivière Stikine, qu'il y ait un traité ou pas de traité, et ils ne laisseront pas passer une livre de produits canadiens sans payer les droits.

Quand j'ai parlé sur cette question comment pouvais-je supposer que ces honorables ministres feraient la folie de passer un contrat comportant le sacrifice de plusieurs millions de piastres des deniers publics pour construire un chemin de fer devant être une route entièrement canadienne sans prendre la peine d'apprendre—car ils n'en savaient rien—qu'il y aurait quelque chose qui l'empêcherait d'être une route entièrement canadienne.

Après avoir déclaré que, dans les circonstances, j'étais en faveur d'un projet pour l'exécution duquel

j'étais prêt à faire tout sacrifice personnel ou même de parti, j'appris que cette prétendue route entièrement canadienne était une route de laquelle les Canadiens et le commerce canadien étaient exclus, quelqu'un dira-t-il que je n'étais pas tenu en honneur de revenir sur mon opinion ?

Qu'est-ce que le ministre de l'Intérieur dit sur cette question ? C'est très intéressant. Nous avons l'opinion du ministre des Chemins de fer et Canaux qui nous dit que tout va bien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis encore de cet avis.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre est encore de cet avis et il est prêt à payer des droits de 60 pour 100 sur les marchandises canadiennes et dire que tout va bien. Que dit le ministre de l'Intérieur ?

La seule question importante est celle du transbordement, et c'en est une sur laquelle il ne peut donner d'information positive.

Pourquoi ne peut-il rien dire de positif ? Il dit que M. Alger l'a invité à aller conférer avec lui à Washington au sujet de certaines questions auxquelles les Etats-Unis portent un vif intérêt, et il en a profité pour exposer au gouvernement des Etats-Unis l'importance qu'il y avait d'avoir des facilités à Dyea et à Skagway. Il dit que cette question, si elle est contestée, devra être décidée soit au moyen de négociations ou en la soumettant à un tribunal compétent, mais il doit être évident qu'il est tout à fait indubitable que le gouvernement du Canada, dans les circonstances extraordinaires où nous nous trouvions, n'était pas disposé à entamer des négociations, et d'attendre qu'une question de cette nature fût réglée, avant de nous occuper de la construction de ce chemin de fer. C'est-à-dire qu'il fallait d'abord construire la maison et ensuite obtenir le droit d'y entrer. Je ne suis pas avocat, mais c'est un fait de la plus grande évidence. Il ajoute ensuite :

Ce serait vraiment ridicule de s'adresser au gouvernement du pays qui a aujourd'hui la plus grande part du commerce que nous voulons avoir en construisant un chemin de fer, et de vouloir le faire consentir à quelque chose qui aurait pour effet de le priver de ce commerce.

L'honorable ministre est-il encore d'opinion que c'était insensé de sa part de discuter la question avec les Etats-Unis, parce que c'était vouloir leur enlever le commerce qu'ils monopolisaient ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment l'auriez-vous discutée ?

Sir CHARLES TUPPER : Eh bien, si j'avais été à la place du ministre de l'Intérieur, qui a été invité par M. Alger à aller discuter la question avec lui, j'aurais dit à M. Alger que les Américains jouissaient de certains avantages inappréciables que le Canada leur avait accordés, que bien qu'ils refussassent aux Canadiens le droit de posséder des mines, ou de les exploiter, ou de travailler à titre de mineurs libres dans les Etats-Unis, des milliers d'Américains pénétraient dans la région aurifère la plus riche de l'univers et en enlevaient tout l'or.

Jamais un gouvernement n'a eu une plus belle occasion pour régler ces questions à des conditions justes et équitables. Supposons que le ministre de l'Intérieur eût dit : Vous devez abroger votre loi relative à la main-d'œuvre étrangère. Ils ne l'ont pas abrogée à venir jusqu'à ce jour, et pour quelle raison ? A cause de la lâcheté des honorables ministres.

Lorsque le premier ministre fut informé que j'avais dit à Windsor, dans le comté d'Essex, que si mon gouvernement était maintenu, nous ferions adopter une loi relative à la main-d'œuvre étrangère en tous points semblables à celle des Etats-Unis, si celle-ci n'était pas abrogée, l'honorable ministre alla dans la même ville, et il promit solennellement, comme il avait promis bien d'autres choses, que s'il arrivait au pouvoir il ferait adopter et exécuter des lois identiquement les mêmes que celles des Etats-Unis, au moyen desquelles les Canadiens étaient persécutés, si ces lois américaines n'étaient pas abrogées.

Qu'a-t-il fait, M. l'Orateur ? En accomplissement partiel de sa promesse, il a confié ce projet de loi au ministre de la Marine et des Pêcheries, qui a fait connaître son hostilité absolue à tout ce que son chef avait promis, et ce bill inoffensif n'a pas été mis en vigueur avant la publication d'une proclamation du Gouverneur général en conseil. Il en résulte qu'au lieu de faire du bien, cette loi a causé un grand tort au Canada. Ils se sont aperçus que tout en se vantant de ce qu'ils pouvaient faire, ils avaient peur de cette grande république, et bien qu'ils eussent promis de le faire, ils craignirent de mettre leur loi en vigueur. Ils avaient donné la preuve aux Etats-Unis que leurs amis étaient au pouvoir ici, et qu'ils pouvaient être sûrs qu'ils ne feraient jamais rien de nature à les mécontenter ou à leur nuire, quels que fussent les intérêts du Canada.

Le PREMIER MINISTRE : C'est pour cette raison que vous nous avez conseillé de retirer ce bill.

Sir CHARLES TUPPER : Je vais lire les autres paroles prononcées par le ministre de l'Intérieur, et il vous répondra. Il dit :

Ils pourraient dire probablement que nous avions droit au privilège de transbordement, mais que dans ces circonstances extraordinaires, il nous faudrait un peu de temps pour le leur faire dire. Dans les circonstances, des négociations pourraient durer plusieurs années.

Je demande au premier ministre s'il est prêt à dire que ça été un acte de sagesse de se lancer, en payant si cher, dans la construction d'un chemin de fer de 150 milles de longueur dont l'utilité sera virtuellement nulle comme route entièrement canadienne, si nous ne pouvons pas obtenir ces privilèges. Je demande si M. Alger....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce que l'honorable député....

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre sera encore plus mal à l'aise tantôt. Je connais les sensations de l'honorable ministre sous chaque coup de couteau, et il est aussi pénible pour moi de pratiquer l'opération qu'il l'est pour lui de souffrir.

Mais j'ai un devoir à remplir dans cette Chambre, un devoir envers le peuple du Canada, et j'ai l'intention de m'en acquitter, même si mon honorable ami se sent quelque peu meurtri quand j'aurai fini.

L'honorable ministre nous a dit qu'il avait fait des arrangements relativement à la route de Dyea et Skaguay. Pourquoi parler, je vous le demande, de la route Dyea et Skaguay si nous devions avoir un chemin entièrement canadien ? Dyea et Skaguay

étaient-ils plus importants que la route de la Stikine ?

Il nous donne les raisons qui l'ont empêché de dire un mot de la route Stikine à M. Alger, c'est, dit-il, parce qu'il savait qu'il faudrait plusieurs années, que les Etats-Unis auraient vu que nous étions pour leur enlever leur commerce et ils auraient régimbé, et plusieurs années se seraient écoulées avant d'obtenir le règlement de cette question. Ainsi, il s'est dit, nous allons d'abord construire la maison et nous verrons ensuite si nous pouvons obtenir le droit d'y entrer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et cependant vous avez recommandé de construire le chemin à cet endroit.

Sir CHARLES TUPPER : Je l'ai recommandé, mais assurément l'honorable ministre a dû entendre ce que j'ai dit il y un instant. J'ai cru qu'il était impossible de trouver des hommes si peu renseignés sur le sujet qu'ils avaient à traiter qu'ils pouvaient énoncer une proposition de cette nature, donner une énorme valeur pour construire un chemin sans savoir s'ils pourraient l'utiliser. J'espère que l'honorable ministre comprend cela maintenant. L'honorable ministre branle la tête, mais cela ne signifie rien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'aimerais poser une seule question à l'honorable député. Croit-il qu'il conviendrait à la dignité de ce gouvernement ou du gouvernement américain de demander aux Etats-Unis de nous promettre d'observer un traité solennel qu'ils ont eux-mêmes conclu ?

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre ne sait-il pas que le ministre de l'Intérieur est allé à Washington pour discuter ces mêmes questions avec M. Alger ? L'honorable ministre ne sait-il pas que le ministre de l'Intérieur a obtenu des Etats-Unis qu'ils feraient un changement à leurs règlements relativement à ce droit de douane exigé à Skaguay et à Dyea ?

L'honorable ministre a entre les mains ce que jamais un gouvernement n'a eu auparavant, le pouvoir d'exclure cette grande république, comme elle devrait l'être dès demain, des riches régions aurifères du Canada qu'elle convoite, en adoptant une loi semblable mot pour mot aux lois américaines relatives aux mines. Si quelqu'un suppose qu'en s'humiliant et en flattant, le gouvernement du Canada va réussir à obtenir cet arrangement des Etats-Unis, il se fait grandement illusion.

Les Etats-Unis ont en vue de favoriser *per fas aut nefas* les intérêts du peuple américain, et pour obtenir tous les avantages possibles ils feront tout ce qu'ils pourront faire avec impunité. A mesure que vous céderez ils empièteront, jusqu'à ce qu'il nous soit impossible de reculer davantage et que vous ayez perdu le terrain sur lequel vous vous seriez autrement maintenus solidement.

En conséquence, l'honorable ministre a tort de sacrifier 3 ou 4 millions d'acres des terres aurifères les plus riches de l'univers pour avoir 150 milles d'un tramway qu'il ne pourra pas utiliser quand il sera construit.

Pense-t-il que les Etats-Unis vont avoir une plus haute opinion de lui, parce qu'il va persister dans un acte de folie incompréhensible ? Certainement non. Ils en viendront à la conclusion qu'ils peuvent agir à leur guise avec l'honorable ministre, qu'ils peuvent empiéter sur les droits du Canada à leur gré, et que l'honoroble ministe s'y soumettra sans murmurer.

Sir CHARLES TUPPER.

Y a-t-il un député qui suppose que lorsque je me suis prononcé en faveur du projet tel que présenté en premier lieu, je croyais que le gouvernement passait un contrat qui pouvait être transféré aux Etats-Unis dès le lendemain ? Après la discussion que ce contrat a subie dans cette Chambre les honorables ministres sont sur le point de dire comme le raton : Ne tirez point, nous allons descendre. Ils disent maintenant qu'ils vont changer tout cela.

Il est vrai qu'ils ont fait un contrat avec MM. Mackenzie et Mann et qu'ils leur ont accordé une charte qu'ils peuvent vendre demain et se soustraire à toute responsabilité, ils peuvent la vendre à New-York à des capitalistes américains et faire de cette route toute canadienne une route américaine.

C'est là la situation. Et cependant ces honorables ministres prétendent que parce que je me suis exprimé en faveur du contrat, tel qu'il a été publié en premier lieu, croyant qu'il nous donnerait une route toute canadienne, je manque maintenant de logique en m'y opposant après avoir reçu d'autres renseignemsnts qui m'ont éclairé.

Je demande au député le plus prévenu de la droite s'il est en mesure de dire que s'il s'était formé une opinion favorable au sujet d'un projet quelconque, il ne serait pas justifiable de changer d'avis en constatant que le contrat est tout à fait différent de ce qu'il paraissait être quand il a été publié dans les journaux.

Je ne fais pas allusion par ces paroles au ministre des Chemins de fer et Canaux, car je sais qu'il possède certaines connaissances en droit ; mais je crois qu'il ignorait autant que moi les termes du contrat avant d'y voir sa signature apposée par le mimstre de l'Intérieur.

Je crois que c'était une petite affaire que le ministre de l'Intérieur manigançait pour son propre compte, non seulement cela, mais il était décidé de tenir secret ce qu'il faisait même vis-à-vis ses propres collègues.

Quand le premier ministre eût cette entrevue, quand il reçur l'offre de M. Hamilton Smith, il fut surpris de constater que c'était la première fois qu'il en entendait parler.

Pourquoi le ministre de l'Itérieur ne lui en avait-il pas parlé ? Il a avoué depuis que sir William Van Horne lui avait dit que M. Hamilton Smith désirait discuter la question avec lui. Il le savait, cependant il n'en dit pas un mot. Pourquoi ce silence et pourquoi l'affaire a-t-elle été menée secrètement ?

J'ai déjà établi que là raison d'urgence ne vaut rien. J'ai prouvé qu'il ne savait rien de ce qui se passait au sujet de la nature de cette région, qu'il n'avait pas même lu le rapport de M. Ogilvie.

Je demande maintenant à l'honorable ministre s'il ne comprend pas qu'il a commis une erreur fatale quand, dans le but de donner des places à ses favoris, il a chassé du service public, humilié et écrasé un des meilleurs fonctionnaires, et qu'il en a destitué d'autres pour s'entourer d'hommes nouveaux. L'honorable ministre veut-il que tout le monde ignore ce qui se passe dans son ministère ? Cela en a tout l'air.

Quand un ministre garde le secret sur une question de cette nature, les soupçons naissent rapidement. Je n'en dirai pas davantage; mais toute cette affaire est de nature à entacher la réputation de l'honorable ministre et à nuire à ses collègues jusqu'à ce que nous en sachions plus long que nous n'en savons aujourd'hui.

Je demanderai à l'honorable ministre s'il était le seul qui ne connut pas la richesse fabuleuse de cette région. Le ministre des Chemins de fer et Canaux la connaissait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je ne la connais pas.

Sir CHARLES TUPPER: Si l'honorable ministre n'en savait rien, comment a-t-il osé prononcé les paroles suivantes dans cette Chambre :

La Chambre se le rappellera sans doute; avant la clôture de la session dernière, il s'était accumulé une masse de preuves touchant l'immensité des découvertes d'or dans la contrée du Yukon, et des mineurs revenant de ce lointain pays, nous avaient fait les récits les plus fantastiques sur la richesse de ces gisements miniers. Pour tous ceux qui s'intéressent aux affaires publiques, il était donc impossible de ne pas comprendre qu'il allait surgir de très graves questions relativement à ces découvertes d'or.

L'honorable ministre a-t-il dit la vérité quand il a fait cette assertion ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: C'est mon habitude.

Sir CHARLES TUPPER: Pourquoi donc l'honorable ministre cherche-t-il à le nier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je ne nie pas.

Sir CHARLES TUPPER: Je vais lire ses paroles de nouveau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je n'ai certainement pas compris la question que l'honorable député m'a adressée. Je vais *m'expliquer en trois mots*. J'ai cru que l'honorable député disait que je connaissais la valeur des mines d'or. Je ne connais pas cette valeur ni celle des terres.

Sir CHARLES TUPPER: Franchement, l'honorable ministre me désespère. Quand une déclaration est faite en termes clairs et que l'honorable ministre est incapable de la comprendre, il y a certainement quelque chose qui va de travers. Bien que le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dise que des rapports arrivaient faisant voir la grande excitation créée par ces découvertes d'or, le seul homme qui n'en savait rien était le ministre de l'Intérieur, dont le département recevait toutes ces informations. Qu'a dit l'honorable ministre ?

Mais quelqu'un peut-il prétendre que lorsque le parlement a été prorogé nous avions des informations quelconques ?

Que se disent donc entre eux ces honorables ministres ? L'un dit au parlement qu'il y avait une excitation intense.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je vous demande pardon.

Sir CHARLES TUPPER: Eh bien, je vais citer de nouveau. Le ministre de l'Intérieur a déclaré qu'il n'avait pas reçu d'informations quelconques. Comment a-t-il pu faire cette assertion ? Ne savait-il pas qu'au moment même où il parlait ainsi, tous les journaux du Royaume-Uni étaient remplis de récits touchant ces découvertes merveilleuses et que la plus grande excitation régnait à cet égard ?

J'ai ici le *Times*, de Londres, daté le 12 juillet, 1897. Le correspondant d'Ottawa, dans une lettre datée le 11, dit en parlant de ces grandes découvertes d'or :

Le plus récent rapport adressé au gouvernement....

C'est celui du ministre de l'Intérieur qui a dit ne pas avoir de renseignements.

Le plus récent rapport adressé au gouvernemet confirme la nouvelle relative aux *résultats extraordinaires* obtenus dans l'exploitation des placers.

Les journaux ci-après nommés contenaient aussi des renseignements :

The Times, Financial News, Financial Times, Daily Mail, The Daily Telegraph, Daily Chronicle, Westminster Gazette, Morning Post, Standard, St. James's Gazette, Evening News, The Sun, The Echo, Pall Mall Gazette, The Morning, Evening Standard, Birmingham Arous, Bristol Times, Sussex Daily News, Manchester Evening News, Liverpool Mercury, Leeds Mercury, Sheffield Telegraph, Liverpool Courier, York Examiner, South Wales Daily News, Leeds Express, North British Daily Mail, Christian World, The Speaker, Baptist Church Family Newspaper, The Saturday Review, European Mail Money, Financial Chronicle, et *Bristol Mercury*.

Voilà les journaux du Royaume-Uni qui ont contribué à augmenter cette excitation en s'appuyant sur cette information; et cependant le ministre de l'Intérieur nous dit qu'il n'avait aucun renseignement.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: L'honorable député veut-il lire ce que j'ai dit?

Sir CHARLES TUPPER: Certainement.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Eh bien, lisez-le.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre a dit :

Mais quelqu'un peut-il prétendre que lorsque le parlement a été prorogé nous avions des renseignements quelconques de nature à faire supposer que des milliers de personnes s'en allaient au Klondike l'automne dernier et l'année suivante ?

L'honorable ministre a-t-il rêvé? Je lui ai dit qu'il s'était endormi, qu'il était un Rip Van Winkle, et que pendant que tout le monde était dans la plus vive excitation à ce sujet, lui seul n'en savait rien. L'excitation était si grande en Angleterre que le ministre de la Marine et des Pêcheries profita d'une assemblée publique pour supplier les gens de ne pas aller au Klondike ni de placer des fonds dans une compagnie qui voudrait aller exploiter cette région. L'honorable ministre (sir Louis Davies) veut-il nier, alors je vais lui fournir la preuve :

Sir Louis Davies a dit à Tenbigh, dans le pays de Galles:
* * * * Plus tard dans la journée sir Louis Davies assistait à un lunch....

Cela peut servir d'explication.

....donné en son honneur, et en répondant à un toast il fit un récit intéressant touchant les différentes provinces du Canada et des richeses immenses et illimitées du pays. Au sujet des récentes découvertes d'or au Klondike, il

dit que plusieurs personnes lui avaient demandé s'il pouvait leur conseiller d'envoyer leurs fils dans cette région, et qu'il avait répondu très catégoriquement: "Non"; et quand on lui demanda s'il était sage de placer des fonds dans des compagnies formées pour exploiter ces terres aurifères il répondit encore avec plus de force: "Non."

Il combattait alors cette grande excitation.

Et en qualité de membre du gouvernement du Canada il savait ce qu'il disait. Les ministres étaient à faire leur possible pour établir un gouvernement provisoire dans cette région, mais ils conseillaient à tous ceux qui pouvaient attendre de remettre à plus tard leur départ pour le Klondike, et il espérait que ses paroles se répandraient au loin.

M. BERGERON: Il ne croyait pas qu'elles se rendraient jusqu'ici.

Sir CHARLES TUPPER: Il a ajouté:

On a parlé de la richesse des mines, mais il les prie de ne pas oublier les paroles de l'américain facétieux: "Une mine est un trou dans la terre, et le propriétaire est un menteur."

L'honorable ministre (sir Louis Davies) était-il ou n'était-il pas coupable en cette occasion de ce que je considère être un crime contre les intérêts du Canada? Les Canadiens sincères et intelligents doivent désirer que les capitaux anglais viennent en aide au développement de nos immenses richesses, et cependant, pendant que les deux classes financière et commerciale en Angleterre s'occupaient d'une demande pour capitaux faite par moi-même, ainsi que le savait l'honorable ministre (sir Louis Davies), pendant que l'honorable ministre savait cela....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je ne le savais pas.

Sir CHARLES TUPPER: Il leur disait: En ma qualité de ministre, si vous me demandez si vous pouvez placer des fonds dans l'exploitation des mines d'or du Canada, je réponds carrément "Non."

M. LISTER: Dans quelques années les actionnaires constateront peut-être qu'ils auraient mieux fait de ne pas y engager leurs capitaux.

Sir CHARLES TUPPER: Alors, il devient de la plus haute importance, quand des hommes occupant de hautes positions demandent à des capitalistes de placer leurs fonds dans le développement des richesses du Canada, qu'ils soient appuyés par le gouvernement canadien au lieu d'être décriés.

Je n'aurais pas parlé de cela si l'honorable ministre (sir Louis Davies) n'eût mis en doute l'exactitude de mon assertion, mais qu'a-t-il fait? Qui voudra croire cela? Quand il a dit cela, il avait déjà signé une lettre qui devait être publiée dans le prospectus de son ami, le colonel Domville, invitant le public à faire des placements dans les mines d'or du Klondike. L'honorable ministre (sir Louis Davies) semble encore nier. Eh bien, je vais lui lire sa lettre. Bien que cette lettre, adressée au colonel Domville, n'ait été publiée qu'après l'histoire du trou dans la terre et du menteur, cependant, chose étrange, elle a été écrite avant. La voici:

LONDRES, le 30 juillet 1897.

J'ai reçu votre note en date de ce jour me disant qu'un syndicat est à se former pour explorer et développer la région du Klondike-Yukon. Je n'hésite pas à dire que la politique du gouvernement est et sera de venir en aide au développement de cette riche contrée, et il est inutile que je vous dise que nous accueillerons favorablement toute compagnie formée de bonne foi avec cet objet en vue. Vos rapports personnels avec une compagnie de cette nature seront une garantie de plus de sa bonne foi et j'apprendrai avec plaisir que la formation de cette compagnie a été menée à bonne fin.

Sir CHARLES TUPPER.

(Signé) L.-H. DAVIES.

M. FOSTER: A qui a-t-il envoyé cette lettre

Sir CHARLES TUPPER: Au colonel Domville.

M. DOMVILLE: Je demanderai à l'honorable député un instant....

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. DOMVILLE: Assurément vous n'êtes pas assez aveuglés pour refuser d'entendre un mot de ma part. Je dis de la façon la plus catégorique que lorsque sir Louis Davies a écrit cette lettre, il ne s'imaginait pas que j'allais transporter du whiskey dans le Yukon.

Quelques VOIX: Ecoutez!

D'autres VOIX: Oh! oh!

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable député (M. Domville) veut-il donner à entendre qu'il avait l'intention de le conserver pour la consommation locale?

Quelques VOIX Oh! oh!

M. DOMVILLE: M. l'Orateur....

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. DOMVILLE: J'ai le droit de répondre à cette question.

Sir CHARLES TUPPER: M. l'Orateur, je vous prie de faire observer les règlements.

M. DOMVILLE: Je répondrai à cette question et j'en ai le droit.

Quelques VOIX: A l'ordre! asseyez-vous.

M. l'ORATEUR: Le désordre paraît venir des deux côtés de la Chambre. L'honorable député (M. Domville) peut simplement poser une question avec la permission de l'honorable député qui a la parole.

M. DOMVILLE: Si l'honorable député (sir Charles Tupper) ne veut pas que je réponde, je me tairai, mais s'il le désire, je répondrai.

Sir CHARLES TUPPER: Il me semble, M. l'Orateur, qu'il est un peu tard ce soir pour permettre à l'honorable député (M. Domville) de m'interrompre.

M. DOMVILLE: C'est la vieille réponse d'un vieillard.

Sir CHARLES TUPPER: L'assertion que j'ai demandé un permis, a été péremptoirement niée par moi, ainsi que l'honorable député le sait.

M. DOMVILLE: L'honorable député n'a pas demandé un permis, mais dans la Colombie anglaise....

Quelques VOIX: A l'ordre!

Sir CHARLES TUPPER: M. l'Orateur, j'ai fait observer à la Chambre que du moment que cette route serait construite, cette charte pourrait être transférée à des capitalistes des Etats-Unis, et qu'ainsi ce serait une route américaine. J'ai établi que, en ce qui concerne le transbordement, le ministre de l'Intérieur a reconnu qu'il était peu sage de soulever la question de transbordement à Wrangel, parce qu'il croyait qu'il s'écoulerait une demi-douzaine d'années avant de recevoir une réponse du gouvernement des Etats-Unis. J'ai donné, je crois, deux motifs puissants pour justifier un changement d'opinion au sujet de ce contrat, quand sa nature propre à induire en erreur venait à être expliquée. Maintenant, je vais m'occuper d'une partie encore plus importante de ce contrat, et je suis heureux de pouvoir citer un des députés les plus éminents et les plus indépendants du côté de la droite à l'appui de mon assertion.

J'ai attiré l'attention de la Chambre sur le fait qu'on a accueilli avec des éclats de rire, et j'ai présenté un diagramme qui établissait que par le plan déterminé dans ce contrat pour la prise de possession des terres par la compagnie, elle pouvait englober toutes les terres aurifères du Yukon.

En vertu du mode de choisir ses terres, fixant la ligne de base où elle voudra, et se réservant un bloc de 24 milles, j'ai démontré que le pays avait été trompé quant à la nature du contrat. Je vais citer à la Chambre le témoignage du *Globe* sur ce sujet, quand ce journal a exposé au public toutes les beautés de ce contrat, afin de préparer l'opinion publique avant qu'elle fût épouvantée par l'apparition du monstre lui-même.

Le *Globe* a dit:

Si la compagnie fait de riches découvertes, le peuple du Canada, pour qui les blocs alternants sont réservés sur n'importe quelle rivière où ces découvertes auront lieu, en bénéficiera en même temps que les entrepreneurs dans une proportion égale, les entrepreneurs devant faire à leurs frais tous les travaux de prospection.

J'ai présenté ce diagramme à la Chambre, et j'ai établi que le pouvoir de choisir 3,750,000 acres de terre, chiffre qui, nous le savons, sera porté à 4,000,000 d'acres, en raison de la longueur de la ligne indiquée par l'ingénieur, permettra à la compagnie de prendre tout l'or du Yukon.

Est-ce une assertion exagérée? L'honorable député de l'Alberta (M. Oliver) a prouvé que ces gisements d'or dans le Yukon ne s'étendent pas dans toute la région, mais que ce sont des placers et des alluvions le long des rivières, et que la largeur de ces placers à exploiter n'est que de 330 pieds. Eh bien! je veux savoir où se trouvera l'or d'après ce plan adopté pour le choix des terres. Ma prétention a été accueillie par des rires, mais deux jours plus tard, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) fut chargé de dissiper les alarmes de quelques députés de la droite, qui se révoltaient sans doute à l'idée de voir réaliser ce plan, et le ministre déclara que les entrepreneurs consentaient à changer tout cela et qu'ils acceptaient des blocs alternants dans ces vingt-quatre milles.

Cette déclaration a causé un certain soulagement, bien qu'il y eût encore quelques désavantages. Ainsi, le bloc, au lieu d'être de 24 milles, est étendu à 42 milles par l'arrangement nécessaire pour choisir les blocs alternants du gouvernement. Je veux savoir, sans que ces entrepreneurs soient obligés d'enregistrer leurs lignes de base, quelle chance peut avoir un pauvre mineur dans cette région, après qu'il aura dépensé ses forces, son travail et peut-être sa dernière piastre à explorer, et qu'il arrive à se procurer ce qu'il croit être une mine, et qu'il découvre ensuite qu'elle est en dedans des 42 milles d'une ligne de base.

Il y a une autre raison qui justifie tout homme qui s'est formé une opinion favorable de ce contrat, de changer promptement d'avis. L'honorable député de l'Alberta ayant examiné les mines d'or, d'argent et de cuivre comme moi-même, je l'ai fait, a déclaré que si ce contrat s'appliquait à la Colombie anglaise, il couvrirait chaque mine connue qui a été d'un bon rapport, ou qui a la chance de l'être, dans la province entière. Or, l'assertion de cet honorable député est-elle digne de confiance? Est-elle bien fondée? Elle est aussi vraie que l'Evangile. Tous les députés savent que tel est le cas; et je dis qu'en raison de cette assertion et de tous ces faits, il faudra qu'un homme soit bien audacieux pour approuver ce contrat, et recevoir plus tard l'appui des électeurs intelligents du pays.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a fait une autre assertion intéressante, je vais la lire et il dira si elle est vraie: Il a dit:

M. l'Orateur, j'ai taché d'exposer aussi brièvement que possible la situation dont le gouvernement a constaté l'existence dans cette contrée, et je sens aussi, je dois l'avouer, toute la faiblesse de mes efforts....

Nous sommes de son avis.

. je dois ajouter qu'immédiatement après la clôture de la dernière session du parlement, convaincu de la nécessité de se procurer tous les renseignements possibles sur la question et toutes les données les plus exactes et les plus sûres, le ministre de l'Intérieur lui-même se rendit au littoral du Pacifique.

L'honorable ministre sait que ce n'est pas le cas. L'honorable ministre sait qu'au lieu de se rendre au littoral du Pacifique immédiatement après la dernière session, le ministre de l'Intérieur n'y alla que le 27 septembre, pendant que j'étais à Winnipeg. C'est ainsi que le ministre de l'Intérieur, qui était le seul homme au Canada qui ne connût rien des découvertes d'or faites dans cette région, et qui n'avait donné à ses amis que des exemplaires de la première édition du rapport de M. Ogilvie, traita cette question. S'il eut fait ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit qu'il avait fait, et qu'il n'a pas fait, s'il s'en était occupé aussitôt après la clôture de la session, il n'y aurait pas eu de nécessité de passer un contrat secret—non seulement pas de nécessité mais pas d'excuse pour le passer.

Voilà la situation véritable, et l'honorable ministre le sait parfaitement. Il a laissé l'été s'écouler, et le premier novembre, quand je l'ai rencontré à Victoria, il était en possession de tous les renseignements de M. Jennings, puisqu'ils étaient descendus ensemble à Victoria, et même à cette époque il avait eu amplement le temps de dire aux entrepreneurs canadiens: nous n'avons guère de renseignements à notre disposition, mais tout ce que nous avons est à votre disposition. Or, si, au lieu d'agir dans l'ombre, il eût invité une dixaine ou une vingtaine de nos meilleurs entrepreneurs canadiens à soumissionner ces travaux, il se trouverait aujourd'hui dans une situation bien plus inattaquable. L'honorable ministre a voulu affirmer que tout ce qu'on raconte au sujet de ses relations avec M. Hamilton Smith est de pure invention.

M. l'Orateur, l'un des actes les plus déshonorants dont le gouvernement aura à rendre compte est le

traitement qu'il a infligé à un *gentleman des plus* honorables et jouissant de la plus haute estime. *J'affirme ici, au risque* même de la position que *j'occupe* dans la vie publique, et je sais de science certaine que M. Hamilton Smith, en sollicitant une charte du parlement, a l'appui de cinq ou six établissement financiers les plus indépendants, les *plus riches et les plus puissants de la ville de Londres.* L'honorable député de Norfolk (M. Charlton) nous a parlé de la deuxième offre faite autrefois au gouvernement relativement à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Qu'est-ce à dire, M. l'Orateur? Parmi les membres du syndicat du chemin de fer Canadien du Pacifique il y avait, la Chambre le sait, un capitaliste qui aurait pu acheter les droits de tous ceux qui ont fait la seconde offre, et cela sans en éprouver le moindre embarras. Que dis-je? Il aurait pu acheter les droits de tous les autres membres du syndicat, sans que ses finances en eussent été obérées. Or, voici M. Hamilton Smith, homme puissamment riche, ayant l'appui des établissements financiers les plus importants de la ville de Londres, un homme mêlé aux entreprises les plus importantes, un ingénieur des mines qui, soit à Londres soit aux Etats-Unis, est à la tête de sa profession, et qui, grâce à ses succès, jouit de la confiance et de l'appui des capitalistes au point d'en obtenir tous les capitaux dont il peut avoir besoin, pour toutes ses entreprises.

M. DOMVILLE: En quoi cela intéresse-t-il la route de la rivière Stikine?

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre, voisin de mon interrupteur, sent bien que ce que je dis intéresse cette route, puisqu'il a tourné le dos à un homme de la position et de la réputation de M. Smith, et s'est hâté de bâcler son marché en secret avant même que le premier ministre eût appris que M. Hamilton Smith avait fait des propositions. Que lui restait-il à faire à la suite d'un semblable traitement, après avoir cherché ici même l'occasion de soumissionner ces importants travaux publics qu'il était en mesure d'exécuter mieux que tout autre? Que lui restait-il à faire, dis-je, sinon se mettre en communication avec les hommes publics et de les consulter sur les meilleurs moyens à adopter? C'est après que M. Hamilton Smith m'eût communiqué la lettre qui me met en mesure d'affirmer ce soir qu'il a l'appui de cinq ou six établissements financiers les plus puissants et les plus riches de Londres, que je lui conseillai, puisqu'il ne pouvait avoir accès auprès du ministre de l'Intérieur, d'écrire au premier ministre, et que celui-ci s'occuperait de la chose. Le premier ministre s'en est occupé, mais, après toute cette mise en scène, relativement à la lecture de la correspondance, il ne s'attendait guère, je crois, à entendre déclarer en Chambre que sir William Van Horne avait correspondu avec le ministre de l'Intérieur au sujet de M. Smith. Je me contente d'ajouter que jamais membre d'un cabinet canadien ne s'est rendu coupable d'un plus grave outrage que celui perpétré par le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), en dénonçant un gentleman jouissant, tant aux Etats-Unis qu'en Angleterre, de la plus haute réputation, et, en l'appelant prévaricateur, jamais pareil outrage n'a été infligé à un gentleman par un membre du cabinet ayant tant soit peu de respect pour lui-même ou pour ses collègues. Tout le Canada en a été dans la stupéfaction.

Sir CHARLES TUPPER.

Personne, en dehors du cabinet, ni entrepreneurs, ni hommes politiques n'avaient eu vent des négociations entamées avec Mackenzie et Mann, et à leur réveil, ils apprirent que le coup avait été perpétré et qu'il était trop tard pour revenir sur le contrat. Avant d'en finir avec la conduite du ministre de la Marine et des Pêcheries, je me permettrai de citer certaines paroles prononcées jadis par le ministre du Commerce et de l'Industrie, paroles qui trouvent parfaitement leur application dans les circonstances. Lorsque M. Blake proposa une résolution demandant à la Chambre de mettre à l'étude une offre pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, offre transmise à la Chambre cinq semaines après que le contrat négocié avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique eût été déposé sur le bureau, le ministre du Commerce en parlant des critiques lancées contre les auteurs de cette offre, s'exprima ainsi:

Nous avons entendu les favoris de l'honorable ministre....

Je prie l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de remarquer l'appellation que le ministre du Commerce donne à ceux qui faisaient alors la besogne qu'il accomplit aujourd'hui.

Nous avons entendu les favoris de l'honorable ministre, ceux-là même qu'il charge de faire la sale besogne qu'il ne peut accomplir lui-même, nous dire, d'après ses ordres, que cette nouvelle offre n'est qu'un misérable subterfuge politique, mais en avant dans le but de décrier la réputation et l'honneur des hommes les plus honorables du pays.

Il n'est pas une seule de ces paroles qui ne s'appliquent parfaitement à l'honorable ministre de la Marine. Il y a parfaite analogie entre les deux cas. Cinq semaines après que le contrat pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique eût été déposé sur le bureau, les honorables députés de la droite organisèrent ce nouveau syndicat, firent une nouvelle offre, me la transmirent, puis firent une interpellation au gouvernement à ce sujet, et la proposition fut déposée sur le bureau. Quelle fut alors leur attitude? Prétendirent-ils qu'il fût trop tard? Je vais laisser le soin de répondre à cette question à un ministre de cette époque, à un homme plus illustre que tous ceux qui siègent aujourd'hui sur les bancs ministériels, l'honorable M. Blake. Voici sa motion:

Que le contrat actuellement sur le bureau ne rentre pas dans les dispositions de la dite loi et demeure sans vigueur à moins qu'il ne soit légalisé par le parlement.

Cette entreprise se trouvait précisément dans la même position que l'entreprise actuelle subordonnée qu'elle était à l'approbation du parlement et déposée sur le bureau dans ce but.

Que le dit contrat stipule expressément qu'il ne deviendra obligatoire que dans le cas où un acte de constitution serait accordé à la compagnie projetée, comme il est établi à l'annexe "A" du contrat.

Que le parlement est libre de rejeter un semblable projet de loi.

Comment cette motion sonne-t-elle aux oreilles des députés de la droite? Ils votent en faveur de cette motion, comme en fait foi le journal, déclarant que le contrat est négocié et déposé sur le bureau, d'une façon subordonnée toutefois à l'approbation de la Chambre et que ce parlement est libre de rejeter l'un pour adopter l'autre. Qu'ajoute M. Blake? On propose au parlement, dit-il, de légaliser ce contrat, mais la Chambre n'est nullement tenue de le faire et c'est même son devoir de refuser son approbation, à moins d'être convaincue que

l'intérêt public demande qu'elle fasse cette démarche ; les conditions du contrat, ajoute-t-il, sont extrêmement onéreuses et désavantageuses pour le pays, et il pourrait être obtenu, paraît-il, des stipulations plus favorables. Voilà précisément le cas de M. Hamilton Smith, sauf, toutefois, que son syndicat est infiniment plus puissant, plus riche en ressources que ne le sont les entrepreneurs actuels. Tout respectables et tout capables qu'ils soient, cela se voit sans les déprécier, les entrepreneurs actuels, au point de vue des ressources et des capitaux, ne peuvent nullement soutenir la comparaison avec M. Hamilton Smith et ses associés. Ainsi donc, j'affirme que les honorables députés de la droite sont liés par leurs déclarations.

Je n'abuserai pas de la patience de la Chambre en rappelant à chacun des honorables députés qui siègent encore ici et qui prirent autrefois part à ce débat ce qu'ils déclarèrent alors en dénonçant le contrat et en demandant au gouvernement d'accepter à la place du contrat, l'offre faite cinq semaines plus tard.

Quand un financier de la trempe de M. Hamilton Smith offre d'exécuter moyennant un million d'acres de terre des travaux pour lesquels le gouvernement a décidé d'en accorder quatre millions, alors, en présence de leur propre déclaration touchant le devoir du parlement en pareille occurrence, il ne reste plus aux ministres l'ombre d'un prétexte pour justifier leur attitude actuelle. Je ne veux pas abuser trop longtemps de la patience de la Chambre. Disons, toutefois, un mot au sujet d'une allégation faite par le ministre de l'Intérieur, allégation qui a eu un démenti catégorique. L'honorable ministre a bien voulu faire le panégyrique du major Walsh. Pourquoi cela ? L'a-t-on attaqué, dénigré ? Je me suis borné à dire que le major Walsh était un excellent officier et j'ai exprimé le regret qu'on ne lui eût pas confié longtemps auparavant l'importante mission dont il a été chargé. L'honorable ministre nous a dit que ce n'est qu'au bout d'un mois que le major Walsh fut en mesure d'accepter la mission qu'on lui avait offerte. Etait-ce donc le seul homme au pays qui put remplir cette charge ? Je sais que le major Walsh est un des grands favoris de l'honorable ministre et qu'ils ont eu ensemble des relations d'affaires très étroites. Mais ce n'est pas une raison pour sacrifier l'intérêt public et les deniers de l'Etat. Le major Walsh a apporté tant de lenteur à partir pour le théâtre de ses travaux qu'en dépit de toute son énergie, il a été incapable de se rendre au terme de son voyage. Dans un effort désespéré pour marcher de l'avant, il a perdu une énorme quantité de provisions valant presque leur pesant d'or, pour ainsi dire, et en outre, il a dû déplorer la perte d'une vie précieuse. Or, malgré tout, il se trouve échoué à la rivière au Saumon. L'honorable ministre de l'Intérieur est un homme plein de ressources. On l'avait à peine mis en présence de ce fait qu'il s'est levé et a déclaré en pleine Chambre que le major Walsh était à l'endroit même où il avait reçu mission d'aller, et il s'est moqué de l'idée qu'on lui prêtait d'envoyer le major à Dawson. Voilà donc l'administrateur d'un district échoué dans un endroit où il n'y a pas de population et où il lui serait impossible de remplir les importants devoirs dont il a été chargé. L'honorable ministre est dans la situation de l'individu qui vantait l'étonnante sagacité et l'obéissance de son chien. Un ami lui demande de lui laisser voir un échantillon du savoir faire de son chien. " Rover, dit le maître du chien, va-t-en à la porte." Et le pauvre chien, la queue entre les jambes, s'en va se coucher sous la table. Ce que voyant, son maître ajoute : " ou va sous la table, si tu le préfères." Ainsi, le major Walsh reçoit instruction de se rendre à Dawson, le seul endroit où l'on puisse raisonnablement compter qu'il aille, et comme il lui est impossible d'aller plus loin que la rivière au Saumon, le ministre de s'écrier : " Voilà précisément l'endroit où je lui ai dit d'aller." Ce n'est pas ce que le major Walsh lui-même dit :

Eh bien? major, vous êtes désappointé d'être emprisonné ici par la glace?

Il s'agit ici de la rivière au Saumon.

En effet, je le suis. Je tenais beaucoup à me rendre à Selkirk, au moins, avec tout mon bagage, et à en transporter une partie à Dawson.

Voilà un démenti catégorique. Si l'honorable ministre veut qu'on ajoute foi à ses paroles, il faudra, à l'avenir, qu'il soit plus prudent qu'il ne l'a été par le passé. Mais l'honorable ministre a fait en Chambre une déclaration autrement grave que celle que je viens de mentionner. Il a pris la peine de déclarer que le Canada est entièrement à la merci des Etats-Unis, quant à l'accès au district du Yukon, et qu'il nous est impossible d'y pénétrer sans leur permission.

Il serait même assez vraisemblable, a-t-il déclaré, que le territoire en question échappât à notre autorité. De fait, il a donné à entendre que si un certain nombre d'hommes sans frein le voulaient, ils pourraient aller s'emparer de ce territoire qui serait perdu pour nous.

On ne saurait concevoir une attitude plus déshonorante de la part d'un ministre de la Couronne. Dire qu'une puissance quelconque au monde pourrait jamais enlever au Canada un seul pouce de son territoire, c'est faire l'affirmation la plus humiliante qu'il soit possible de concevoir, affirmation comportant la violation de tout ce que l'honneur, l'intégrité, l'indépendance du Canada réclament impérieusement. L'honorable ministre m'a attaqué, pour m'être exprimé avec tant de hardiesse à l'égard des Etats-Unis. Je le répète, je suis prêt à aller aussi loin que possible, dans mes efforts pour maintenir les relations commerciales et sociales les plus amicales, les plus bienveillantes, avec les Etats-Unis. Grâce à l'expérience acquise au cours de ma longue carrière politique, grâce aux occasions qui m'ont été données d'étudier les Etats-Unis, je sais que le seul moyen que le Canada ait à sa disposition pour faire respecter ses droits est de montrer que nous sommes déterminés à ne pas sacrifier un iota de nos droits, à l'insolente demande des Etats-Unis. Voyons ce que dit l'organe du gouvernement ; voyons si l'attitude que j'ai prise n'est pas justifiée. L'article que je cite est emprunté du *Globe* du 15 de février. Je ne lirai pas tout l'article, bien que chaque ligne confirme l'attitude que j'ai prise: —

Peu lui importe où il achète ses provisions. Les objections viennent presque entièrement des villes des Etats-Unis sur la côte du Pacifique, lesquelles se proposent de faire disparaître tout ce qui les empêche d'accaparer le commerce d'équipement des voyageurs se rendant au Yukon et elles sont déterminées à obtenir du Congrès et des fonctionnaires à Washington qu'ils fassent tous leurs efforts pour neutraliser les avantages que sa position assure au Canada.

En présence de ces faits et de tout ce qui transpire au Congrès, en présence des déclarations des

membres du Congrès, approuvées par la majorité du Sénat, les honorables députés ne conviendront-ils pas qu'il eût été plus sage de notre part d'obtenir la modification de ces lois hostiles, destinées à paralyser le commerce canadien et à livrer aux Etats-Unis tout le territoire du Yukon. Plutôt que de poursuivre la construction insensée de ce chemin de fer, qu'il nous sera impossible d'utiliser, une fois construit, le *Globe* ajoute :

Nous pensons être l'interprète de toutes les parties du pays .

Et en cela il a raison.

..en exprimant la détermination de ne pas nous laisser..

Remarquons bien ces paroles ; je prie le ministre de l'Intérieur de bien remarquer ce que son propre organe dit au peuple canadien :

Nous pensons être l'interprète de toutes les parties du pays en exprimant la détermination de ne nous laisser enlever, ni par ruse ni par intimidation, les droits naturels que nous possédons dans ce territoire. Si le Congrès des Etats-Unis juge à propos de violer un traité, pour se prêter aux intrigues de Tacoma ou de Seattle, notre gouvernement devra prendre les mesures nécessaires pour faire face à la situation.

Faire face à la situation, et comment cela ? En vous servant du pouvoir que vous avez en mains, en disant au gouvernement des Etats-Unis : Nous voulons bien entretenir avec vous les relations commerciales les plus amicales, mais si vous répondez à nos avances par des lois d'exclusion portées contre nos nationaux, alors vous nous forcerez d'user de représailles. Si vous ne permettez pas à nos Canadiens d'obtenir de licences minières aux Etats-Unis, nous serons obligés de les refuser à vos citoyens. Nous serons forcés de vous rendre la politesse que vous nous faites, en copiant votre propre législation, pour protéger les droits de nos propres nationaux. Si le gouvernement des Etats-Unis n'était pas convaincu qu'il peut façonner le gouvernement actuel à sa guise, pensez-vous qu'il afficherait des prétentions aussi saugrenues, aussi insensées et qu'il entreprendrait de faire la leçon au gouvernement canadien en lui conseillant de reviser toutes ses lois, au gré des Etats-Unis d'Amérique ? Le *Globe* ajoute :

Cela nécessitera la construction d'un chemin de fer plus long que nous ne l'avions d'abord projeté, mais puisque nous avons engagé la lutte, nos amis des Etats-Unis peuvent être convaincus que nous ne nous laisserons pas rebuter dans la résolution que nous avons prise de communiquer librement et sans entraves avec cette partie du Canada. S'il nous est impossible d'obtenir les garanties les plus absolues sur ce point, il n'y a pas un seul instant à perdre.

Je prierai donc les honorables députés de la droite de discipliner d'abord leur propre presse, avant de révoquer en doute ce que je dis sur la question. M. l'Orateur, je l'affirme sans crainte, vous auriez beau parcourir le monde civilisé, vous ne trouveriez pas un gouvernement prêt à aliéner, comme le fait le bill actuel, quatre millions d'acres de terres dans la région aurifère la plus riche du monde, et à permettre à deux individus d'absorber toute la richesse minière de ce territoire. Je l'affirme, pas un pays au monde ne voudrait tolérer chose semblable ; je vous avertis que tout cela finira par un désastre, et si vous tenez à soulever une rébellion dans ce territoire, vous prenez certainement les meilleurs moyens de le faire. Vous faites de tous les mineurs qui se rendront dans ce pays les mortels ennemis du gouvernement ; vous les engagez à se coaliser, dans la conviction qu'ils sont victimes de la part du gouvernement de l'injustice la plus cruelle qui ait jamais été faite à d'honnêtes gens, cherchant à gagner honnêtement leur vie, quand vous imposez à chacun d'eux individuellement, un droit de 10 pour 100 sur toute leur production d'or. Nous avons entendu l'honorable député de Norfolk déclarer que, règle générale, il en coûte au mineur 80 ou 90 cents pour extraire un dollar d'or, et quand vous lui aurez imposé 10 pour 100 de droit, que lui restera-t-il ? Je l'affirme, que si vous tenez à provoquer une rébellion dans ces territoires, vous l'aurez, et vous porterez la responsabilité de l'avoir provoquée par des lois si injustes que chaque mineur aura la sympathie des nations étrangères, au lieu de leur hostilité, dans la ligne de conduite qu'il poursuivra.

M. l'Orateur, il a été apporté une réponse péremptoire à cet appel à la pitié du ministre de l'Intérieur, en faveur des milliers d'affamés qui se trouveront au Yukon l'hiver prochain. S'il faut qu'il s'y trouve une population de 50,000 âmes, il a été démontré que le chemin de fer sera absolument impuissant à suffire au transport des provisions nécessaires pour prévenir la famine. Jusqu'aujourd'hui, il n'y a pas eu de famine, parce que toute personne se rendant au Klondike était tenue d'emporter avec elle les provisions d'une année. Or, vous avez proclamé par tout le monde que vous étiez à construire un chemin de fer, parce qu'il y aurait dans ces territoires, l'hiver prochain, 100,000 personnes menacées de famine, et que vous vous proposiez de leur venir en aide. Quel sera le résultat ? Cette population, se reposant sur la déclaration du gouvernement et sur sa détermination de leur fournir des vivres, pour empêcher la famine, va en profiter pour ne pas acheter les provisions nécessaires. La ligne de conduite du gouvernement est toute tracée. Le major Walsh est un homme énergique ; il n'y a que quelques routes donnant accès à cette contrée, et il suffit d'ordonner que nul ne sera admis dans le territoire minier, à moins qu'il ne soit muni de vivres pour une année, et ainsi il n'y aura pas de famine à appréhender. M. l'Orateur, je n'aurais pas pris la parole, en cette circonstance, si les honorables députés n'avaient constamment fait allusion à mon attitude. Les raisons que j'ai apportées à l'appui de ma thèse doivent, il me semble, convaincre tout esprit non prévenu en cette Chambre, qu'en présence des renseignements obtenus et de la lumière que le contrat en discusion a jeté sur cette ténébreuse affaire, tramé dans l'ombre en présence, dis-je, des efforts inouïs tentés par le gouvernement pour donner aux entrepreneurs des pouvoirs illimités, j'aurais été indigne de siéger au parlement, si je n'eusse pris la seule attitude convenable en pareille circonstance et donné à la Chambre les éclaircissements voulus et de nature à justifier ma conduite.

Je ne saurais croire que cette mesure soit adoptée, mais si elle l'est, le résultat ne fera que couvrir de honte le gouvernement et démontrera son absolue impuissance à administrer les grands intérêts qui lui ont été confiés. Avant de terminer, un mot sur la ligne de conduite que le gouvernement, à mon avis, devrait adopter. Depuis la négociation de l'entreprise avec Mackenzie et Mann, il s'est effectué un changement complet dans la situation. En pareilles circonstances, le gouvernement est en position de dire aux entrepreneurs : il nous est im-

Sir CHARLES TUPPER.

possible d'atteindre l'objectif et le but auxquels nous tendions, et dans ce cas, si vous poursuivez vos travaux, nous serons prêts à vous indemniser largement, mais tous les travaux que vous pourrez exécuter le seront sous la direction du gouvernement, et non pas en vertu de votre contrat. Puis, que le gouvernement fasse de promptes démarches pour examiner cette route à partir de Port-Simpson, du bras le Hastings, du bras Alice, ou de la Passe de Portland ; examinez ces différentes routes et vous constaterez, je crois, qu'il est possible d'obtenir un port canadien en territoire britannique, libre de toute obstruction, et où les steamers océaniques peuvent se rendre à un point de communication avec les chemins de fer, et ce point n'est pas très éloigné de Glenora, où le raccordement se fera avec le chemin de fer projeté entre le lac Teslin et la rivière Stikine.

Ce n'est pas tout. Il ne faut pas oublier que l'ancien sentier du télégraphe, partant d'Ashcroft, Colombie anglaise, construit par les Russes, il y a nombre d'années, avant que le câble eût été posé, et où il se trouve encore plusieurs milles de fils suspendus aux poteaux, il faut se rappeler, dis-je, que ce sentier se trouve à dix milles de l'endroit où passerait la ligne partant de Telegraph-Creek, et d'après l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver) qui est mieux renseigné à cet égard que je le suis, il paraît qu'au moyen d'une légère divergence, la ligne d'Edmonton pourrait venir se raccorder, en même temps que la ligne d'Ashcroft, avec le chemin de fer.

Après l'habile exposé de faits présenté à la Chambre par l'honorable député (M. Oliver) qui est maître du sujet dans tous ses détails, la Chambre, je l'espère, autorisera à brève échéance, le gouvernement à construire un chemin de roulage partant d'Edmonton, ouvrant à la colonisation la vallée de la rivière de la Paix et donnant accès aux importants districts producteurs d'articles d'alimentation dans les territoires du Nord-Ouest et dans la province du Manitoba, et il accomplira ainsi une œuvre qui, tout à la fois, fera honneur au pays, développera ses ressources et nous soustraira en même temps aux conséquences désastreuses de cette entreprise que les ministres se garderont de faire adopter à la Chambre ; car, ce serait une démarche très peu sage de leur part, après la sévère critique que cette mesure a subie, et l'exposé complet qui en a été fait à la Chambre.

Le MINISTRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE (sir Richard Cartwright) : M. l'Orateur, en entendant l'honorable député nous déclarer, il y a tantôt deux heures et demie, qu'il désirait dire quelques mots à la Chambre, le connaissant de vieille date, je n'ai pas osé espérer qu'il serait sobre de paroles, mais je me flattais au moins de l'espoir qu'il glisserait quelques arguments dans son discours. Malheureusement, la longueur a été en proportion inverse de la qualité. L'honorable député a fait défiler à nos yeux chacun des actes, des faits dont est remplie sa longue carrière politique, pour nous prouver que dans la personne du chef du parti libéral-conservateur, nous possédons l'homme le plus modeste qui ait jamais occupé semblable position ; et la chose ne souffre pas le doute, puisqu'il nous l'affirme lui-même, et il parle en connaissance de cause. M. l'Orateur, il paraît que la position de chef du parti libéral-conservateur est la plus haute dignité à laquelle un humble mortel puisse aspirer. Les honorables députés savent que j'ai tenu en haute estime les tories de tout grade, toujours.

J'ai aussi étendu cette appréciation aux conservateurs ; mais je dois avouer qu'il m'a été impossible de classer les libéraux-conservateurs dans la même catégorie. On peut dire avec vérité de ces mulâtres politiques qu'ils ont hérité des vices de leurs parents, sans en avoir les vertus ; et tandis que je professe le plus grand respect pour tous les vrais conservateurs, je dis, relativement à ces hommes, dont le nom est synonime de supercherie et de contradiction, qui n'ont pas plus droit de s'appeler libéraux que conservateurs, qui n'appartiennent à aucun parti, que l'honorable chef de la gauche est bien l'homme qu'il fallait pour diriger ceux qui composent ce parti hybride. Je veux d'abord appeler l'attention de la Chambre, sur l'accord remarquable et la concordance que existe chez l'honorable chef de la gauche entre ce que je pourrais appeler le roi de droit ou le roi de fait.

M. FOSTER : Des mulâtres.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'ex-ministre des Finances a bien voulu dénoncer de tout son cœur et de toute âme, dans un discours aussi long et aussi ennuyeux que ceux de l'honorable député qui siège près de lui, la route Stikine-Teslin comme étant la chose la plus absurde que l'esprit humain puisse concevoir. L'honorable dépnté qui vient de reprendre son siège, et que mon honorable ami appelle son chef, nous a déclaré qu'il maintenait tout ce qu'il avait dit antérieurement, que non seulement la route Stikine-Teslin était la meilleure route, mais qu'elle était la seule digne d'être prise en considération, dans les circonstances. Chacune des paroles prononcées par l'honorable député d'York (M. Foster), relativement au choix des différentes routes, étaient en contradiction directe et absolu avec les propres paroles de son chef.

L'honorable chef de l'opposition admet de plus qu'il est virtuellement d'accord avec la politique de l'honorable ministre de l'Intérieur, sur tous les points à l'exception d'un, lequel consiste, à dire aujourd'hui, ce à quoi il ne songeait pas, il y a quelques semaines, qu'il a été trompé relativement à la question du transbordement, dont je m'occuperai un peu plus tard, bien que l'honorable député ait fait remarquer dans un discours qu'il n'a pas nié, que s'il se présentait certaines difficultés au sujet du transbordement, elles pourraient être évitées en se rendant à Port-Simpson. Mais l'honorable chef de la gauche ne diffère d'opinion avec nous que sur un seul point. Il admet qu'il y a urgence, il admet que la route est la meilleure, il admet que les entrepreneurs choisis sont non seulement les meilleurs, mais les seuls hommes au Canada qui, en raison de leur position financière, de l'organisation qu'ils possèdent et de leur expérience—et n'oubliez pas qu'il faut que les entrepreneurs possèdent autre chose que de l'argent pour exécuter une entreprise de cette nature—avaient la plus petite chance de construire le chemin dans le délai fixé par l'honorable ministre, mais, après avoir étudié attentivement la question, et constaté si l'on nous accorderait ou non certains privilèges d'entreposage ou de transbordement à Wrangel, quel remède le chef du parti libéral-conservateur propose-t-il pour remédier à cet état de choses ? Il veut que nous allions à Washington et que nous demandions au gouvernement américain s'il a l'intention de violer les obligations

auxquelles il est tenu par le traité, avant d'essayer de mettre ce projet à exécution sur la foi, que je crois que nous sommes justifiables de maintenir, malgré ce qui a eu lieu, paraît-il, au Sénat américain, que ce dernier corps législatif et le peuple américain, après avoir étudié cette question avec calme rempliront les obligations du traité.

Nous ne demandons, nous n'exigeons rien autre chose que nos droits. L'honorable chef de la gauche s'est rendu sur la côte du Pacifique, et il a eu des entrevues avec des employés de la Compagnie de la Baie-d'Hudson qui avaient voyagé durant un grand nombre d'années sur la rivière Stikine. Je voudrais savoir de l'honorable chef de l'opposition si les employés de cette compagnie lui ont dit, ou s'il est en position de déclarer qu'il est à sa connaissance que jusqu'ici l'on ait été obligé de payer des droits sur des marchandises canadiennes remontant la rivière Stikine.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'en connais pas.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable chef de la gauche n'a pas entendu parler d'un seul cas de cette nature, et cependant depuis au delà probablement de vingt ans les employés de la Compagnie de la Baie-d'Hudson se servaient de cette route, non pas constamment mais accidentellement, pour leurs vaisseaux et les vaisseaux canadiens s'en sont aussi servis. Si l'on n'a pas exigé de droits sur ces marchandises—comme la chose semble bien établie et j'espère que l'honorable député ne nie pas ce fait—et les Canadiens ayant pu se servir de cette route dans de semblables conditions, pourquoi devrions-nous maintenant supposer qu'un nouvel état de choses tout différent de ce qui a existé jusqu'ici, va être établi ? L'honorable chef de la gauche, au cours de son discours quelque peu décousu, a bien voulu appeler l'attention de la Chambre sur la sentence arbitrale de Halifax. Je suis étonné que l'honorable député ait mentionné ce fait, parce qu'il y a près de moi un de mes collègues qui a contribué dans une large mesure à l'heureux résultat obtenu par le Canada dans cette circonstance, et je ne crois pas me tromper en disant que le plus grand obstacle qu'il ait trouvé sur son chemin, et l'une des autorités les plus fréquemment citées à l'appui des prétentions américaines et de leurs réclamations, furent certainement les discours prononcés par l'honorable chef de la gauche, lesquels furent cités devant la commission américaine, à l'appui de sa prétention que nous réclamions une indemnité bien trop élevée relativement à ces mêmes pêcheries. J'ai de nombreuses raisons de savoir que—si ce n'est l'honorable chef de la gauche, du moins ses collègues—étaient disposés à accepter gaiement une somme bien moindre que celle que nous avons obtenue plus tard à titre de compensation.

L'honorable député (sir Charles Tupper) a bien voulu lui aussi appeler notre attention sur le fait que, quelques-uns de ses favoris, comme je pourrais les appeler, furent concernés dans une transaction passablement louche qui eut pour résultat le vol de certains documents privés, la propriété, je crois, de M. Goldwin Smith, ou peut-être de M. Edward Farrer, et sur lesquels l'honorable chef de la gauche et quelques-uns de ses anciens collègues se basèrent pour formuler une accusation de conspiration et de trahison aussi absurde que ridicule. Comme les honorables membres de cette Chambre ne connaissent pas tous aussi bien les uns que les autres les antécédents de M. Edward Farrer, ils aimeraient peut-être avoir certains renseignements sur son compte.

Ce M. Farrer fut durant de longues années rédacteur du *Mail* et celui qui rédigea durant une campagne électorale et peut-être plus, toute la littérature politique du parti tory. L'honorable chef de la gauche s'est moqué de l'idée exprimée par un de mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre, qui soutenait que si 100,000 hommes peu habitués à se soumettre sans murmurer aux exigences de la loi, se trouvaient réunis dans un endroit presque inaccessible, il serait peut-être difficile de maintenir l'ordre et de faire respecter la loi à cet endroit.

Il ne s'occupe guère du fait qu'une rébellion pourrait éclater dans notre territoire. Mais, je comprends comment il se fait que les honorables membres de la gauche s'occupent des rébellions, car leur mauvaise administration en a produit deux, et une en particulier a été provoquée par la négligence la plus scandaleuse, et la mauvaise administration d'un des collègues de l'honorable chef de la gauche. Je ne suis pas prêt à dire dans le moment que l'honorable chef de l'opposition a fait partie du gouvernement durant tout le temps que des actes tendant à provoquer cette rébellion ont été commis, mais je me rappelle bien, que c'est sous l'administration de ses collègues qu'il fut prouvé que la conduite de ces derniers, leur mauvaise administration des affaires publiques et la grossière et scandaleuse négligence qu'ils apportaient dans l'accomplissement de leurs devoirs à l'égard de nos compatriotes habitant les plaines lointaines du Nord-Ouest, étaient de nature à, je ne dirai pas justifier, mais excuser une rébellion.

Je n'ai pas le temps, M. l'Orateur, à cette heure avancée de la nuit de ne faire autre chose qu'une courte allusion à la critique hypocrite faite par les honorables membres de la gauche de cette subvention de trois ou quatre millions d'acres de roches situés sous le cercle arctique, eux qui à notre connaissance ont sacrifié cinquante millions d'acres des terres les plus fertiles de l'univers, et qui étaient disposés à en donner cent millions d'acres, comme les faits nous le démontrent aujourd'hui. L'honorable député (M. Foster) a bien voulu nous dire que l'ouverture de ce chemin n'augmenterait pas notre commerce d'un centin. A moins d'avoir été gravement trompé, et s'il en est ainsi mon honorable ami le ministre de l'Intérieur où mon honorable collègue, le ministre des Douanes, pourront rectifier mes paroles, on me dit que du moment que le contrat a été signé avec Mackenzie et Mann, le commerce à repris avec une vigueur extraordinaire à Vancouver et dans les autres villes du littoral. Et si nous suivons l'avis des honorables membres de l'opposition, si nous abandonnions ce contrat, si nous renvoyions les hommes qui sont maintenant en frais de le mettre à exécution, je ne crains pas de dire que l'effet de cette conduite se ferait sentir dans toutes ces villes, et que le commerce qui a augmenté si rapidement disparaîtrait avec une égale rapidité.

L'honorable député (sir Charles Tupper) nous dit, pour expliquer son changement d'attitude, que les choses sont entièrement changées depuis que le débat est commencé. Oui, il s'est opéré un changement complet. Auparavant, ce contrat qui n'était justifiable simplement que sur son mérite et parce que, comme l'a dit l'honorable chef de la gauche, il choisissait la meilleure et la seule route

que nous puissions obtenir, si ce chemin devait passer entièrement sur le territoire canadien, est devenu dans la plus forte expression du mot, une question d'honneur national, que nous ne pouvons pas abandonner, à moins de vouloir faire connaître à l'univers entier que le Congrès américain peut nous dicter l'endroit où nos chemins de fer doivent passer, et à quelles conditions. Si l'honorable chef de la gauche et ses amis possédaient une étincelle de véritable patriotisme ; s'ils possédaient une parcelle de cette loyauté dont ils se targnent si impudemment ; s'ils possédaient un atome de véritable respect pour les intérêts de ce pays, dès qu'ils auraient su que ce bill devait être adopté par le Sénat américain, dès ce moment ils ne nous auraient pas demandé de retirer notre bill, mais ils auraient cessé de lui faire de l'opposition. Ce n'est pas mon intention, M. l'Orateur, d'imiter mon honorable ami (sir Charles Tupper), et je demande d'avance pardon à la Chambre des quelques remarques que j'ai encore l'intention de faire, car il est impossible à cette heure avancée, de traiter cette question sans faire quelques répétitions.

Quant à la position prise par l'honorable chef de la gauche sur cette question, voici ce que j'ai à dire à ce sujet : Il est beau de voir César ramenant ses soldats séditieux à l'ordre, mais le fait de voir les valets révoltés dictant leurs ordres à César et le réduisant à la position qu'il occupe actuellement, est un spectacle de nature à affecter douloureusement tous les esprits droits. Qu'a prouvé l'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper) ? Il a prouvé deux choses, que nous avons toujours admises depuis le commencement. Il a prouvé, ce que j'admets, que, les circonstances le permettant, il est toujours sage et convenable de demander des soumissions pour la construction d'une entreprise publique. Qui nie cela ? Ce ne sont certainement pas les honorables membres de la droite. Il a aussi prouvé qu'il est préférable, dans de semblables circonstances, de consulter la Chambre. Personne ne nie cela, et ce contrat est fait, comme il l'a dit avec vérité, sujet à l'approbation de la Chambre. Mais il ne s'est pas occupé du fait que nous nous sommes trouvés placés dans une position comportant des conditions impérieuses, ce qu'il a lui-même admis. Il n'a pas tenté de contester—bien qu'il soit possible qu'un certain nombre de ses collègues aient tenté de le faire—qu'il s'agissait ici d'une affaire très urgente.

Il n'a pas essayé de contester que ce chemin se trouve sur notre propre territoire. Non, il a eu assez d'esprit pour ne pas nier cela, bien qu'il prétende que si la navigation de la rivière Stikine ne peut pas se faire librement, ce chemin ne sera pas d'une aussi grande utilité que nous l'espérions. Mais, même en supposant que nous rencontrions cernains obstacles dans la libre navigation de la rivière Stikine, ce tronçon de chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin, est, de son propre dire, comme je l'ai prouvé—un chaînon indispensable, soit que nous décidions de prolonger le chemin vers le sud jusqu'à un port de la Colombie anglaise, ou vers l'est pour le relier avec Edmonton. Il est indispensable dans les deux cas, et si le commerce est gêné, il sera un moyen de transport d'une grande valeur pour communiquer avec la région du Yukon, et à tout événement, il pourrait servir, au cas de besoin, à transporter les approvisionnements nécessaires. Voici quelles sont les conditions dans lesquelles le gouvernement a entrepris et va accomplir cette entreprise, malgré ce que pourront dire les honorables membres de la gauche : d'abord que le chemin ne devrait pas coûter un seul centin au peuple canadien, lequel a dépensé jusqu'ici quelque chose comme $200,000,000 de l'argent tant public que privé dans le but d'ouvrir et de coloniser le Nord-Ouest, que notre population ne devrait pas débourser un seul sou de cet argent qu'elle a tant de misère à gagner, mais que le Yukon devrait être développé en ayant recours, dans une mesure raisonnable à ses propres ressources. Nous avons aussi eu en vue de conserver au Canada une part aussi considérable que possible de tous les profits qui pourraient résulter de ce fait ; et tout homme qui étudie le contrat peut se convaincre que c'est là le but vers lequel il tend dans toutes ses parties.

J'ai pris connaissance de l'amendement présenté par les honorables membres de la gauche. Quelle solution pratique de la question proposent-ils ? Ils ne peuvent s'accorder entre eux sur ce point. L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) a un projet. L'honorable député d'York (M. Foster) est en faveur, je crois, d'un chemin de voiture. Voilà le point le plus élevé auquel son esprit large lui permette d'aspirer. L'honorable chef de l'opposition s'est d'abord, en homme intelligent, déclaré en faveur de la route adoptée par mon honorable ami, et il n'a pas abandonné complètement cette première attitude. Durant tout ce débat, son bon sens et son jugement lui ont reproché l'attitude qu'il était forcé de prendre sur cette question, à cause du mécontentement manifesté par un certain nombre de ses partisans.

Nous ne prétendons pas qu'il n'aurait pas été préférable de demander des soumissions ; mais nous disons que dans le cas actuel le temps nous a manqué ? Aucun homme n'aurait pu même faire autant que mon honorable ami le ministre de l'Intérieur, dans sa position ; et dans le discours habile et irréfutable qu'il a prononcé et au cours duquel il a expliqué sa conduite, dans ce discours qui lui fait honneur, et dont il sera fait longtemps mention dans les annales canadiennes, il a démontré à la satisfaction de tous les gens raisonnables de ce pays comment il se faisait qu'il n'avait pas pu agir avant cette date. Tout homme ayant une certaine expérience dans les affaires sait très bien que si l'honorable ministre avait demandé des soumissions, nous n'aurions pu obtenir de chemin cette année ; et la principale raison pour laquelle nous n'avons pas demandé de soumissions et pour laquelle nous avons résolu de construire le chemin aussi rapidement que possible, c'est que, comme il est facile à chacun de s'en convaincre par lui-même, il était absolument nécessaire que nous établissions des moyens de communication cette année, si la chose était possible.

Quand à l'étendue de la subvention en terres, mon honorable ami lui-même a déclaré, et d'autres personnes ont déclaré, qu'il n'y avait pas le moindre doute, qu'au commencement Mackenzie et Mann ne voulaient pas accepter ces terrains en paiement de la construction du chemin. Ils ne se cachaient pas de dire qu'ils auraient préféré un autre chemin comme étant plus facile pour les fins du commerce. Mais lorsque l'honorable chef de la gauche parle de ce cadeau de 4,000,000 d'acres de riches terrains miniers, ou environ 6,000 milles carrés que nous faisons, à des conditions que la Chambre connaît, j'espère qu'il me pardonnera de

lui dire qu'un homme de son expérience devrait dire moins d'absurdités. Il est bien évident pour lui et pour tous que la plus grande étendue de ce territoire va être envahie, non pas par des milliers, mais par des dizaines de milliers d'explorateurs avant que Mackenzie et Mann aient choisi une seule acre de terre dans cette région. D'après toutes les probabilités, toutes les rivières où il y a quelqu'apparence que l'on peut trouver de l'or, seront prises avant que ces entrepreneurs aient la permission de choisir la moindre partie des terres qui leur sont accordées. Je n'ai pas le moindre doute que Mackenzie et Mann seraient prêts à échanger leur vaste subside en terres pour une subvention en argent très modérée; et nous avons même une excellente raison pour dire qu'ils seraient disposés à cela. Prenez par exemple le cas de tout homme possédant une propriété qui n'est pas encore développée, mais que l'on suppose contenir des mines qui ne sont pas encore découvertes. Croyez-vous que n'importe quel homme dans ces conditions, ne serait pas heureux de rencontrer des capitalistes qui lui offriraient d'explorer son terrain en lui laissant la moitié de la production? Et n'oubliez pas que nous ne donnons pas plus de 5 par 100 des terres, parce que nous donnons 4,000,000 d'acres et cette région contient quatre-vingt ou cent millions d'acres.

Etudions un peu cette question à la lumière du bon sens. Qui peut dire aujourd'hui si nous avons trouvé une demi-douzaine de poches gigantesques ou si cette région est une nouvelle Californie? L'honorable député parle comme si nous devions épuiser toutes les rivières contenant des sables aurifères de cette région. D'après les conditions posées par le ministre de l'Intérieur, c'est tout au plus si la compagnie peut prendre possession de 1,000 à 1,500 milles de lit de rivière. Or, l'honorable député sait-il combien il y a de milliers de milles de lit de rivière ou de ruisseaux qui sont également censés contenir de l'or dans cette région? J'ai essayé, de concert avec l'honorable ministre de l'Intérieur, de faire une estimation de cela, et je ne crois pas me tromper en disant qu'il y a de 20,000 à 30,000 milles de lit de rivières dans cette partie du pays, qui est une région montagneuse, où abondent les torrents ou les ruisseaux qui coulent des montagnes, et qui peuvent aussi bien que les autres contenir des sables aurifères. Prenez en considération les circonstances dans lesquelles doit se faire l'exploitation de ces mines et les dépenses énormes que cela entraîne. Ces mineurs se rendent dans une région située sous le cercle polaire, où chaque livre de produits alimentaires ou autres choses nécessaires à la vie doit être transportée des milliers de milles, où les gages doivent être cinq ou six fois plus élevés que dans les vieilles provinces du Canada pour inciter les gens à travailler quelque peu.

L'honorable député (M. Foster) a cru devoir insister beaucoup sur une expression dont nous nous serions servi, l'honorable ministre des Chemins de fer ou moi—je ne me rappelle plus lequel—lorsque nous avons dit que Mackenzie et Mann avaient entrepris de faire une immense spéculation. Cela est vrai, mais nous n'avons jamais dit que le Canada avait entrepris de faire une immense spéculation. Le Canada a agi comme aurait fait tout homme prudent. Ses intérêts ont été protégés dans cette affaire Le Canada possédait une immense étendue de terres, et il en a donné une faible

portion, pas plus de 5 par 100, dans le but de développer et de faire acquérir de la valeur au reste. Les calculs fournis par l'ex-ministre des Finances (M. Foster) et par son chef, ainsi que par d'autres honorables députés, sont vraiment bien extraordinaires. Comme on pouvait s'y attendre, l'honorable chef de la gauche a maintenu son ancienne réputation. L'honorable député d'York a démontré à sa propre satisfaction, sinon à la satisfaction de la Chambre, que cette subvention en terres vaudrait $700,000 ou $800,000 par année. Mais ces chiffres sont insignifiants si on les compare à ceux cités par son honorable chef, qui nous a assuré que Mackenzie et Mann allaient réaliser $37,000,000 par la conversion de leurs concessions de terres en permis miniers. Un autre de nos honorables amis de Toronto a bien voulu nous dire que ces 4,000,000 d'acres de terre étaient évaluées à $50,000,000. Je ne suis pas autorisé à parler comme je vais le faire, mais je crois que je puis assurer à l'honorable député, au nom du gouvernement, que s'il veut prendre quatre autres millions d'acres de ces terres et les vendre cinquante millions de dollars, il peut obtenir, s'il le désire, 20 par 100 sur la transaction. Nous devons aussi obtenir $400,000,000 pour le bois. Ce territoire est un véritable Eldorado. Si les chiffres cités par l'honorable député de Toronto sont exacts, nous pourrions éteindre quatre fois la dette nationale par la vente des terres que nous possédons dans le Yukon. Si le chef de l'opposition a raison, nous pourrions pensionner tout le Canada.

A cette heure avancée de la nuit, je ne veux pas discuter à fond la véritable position que nous occupons d'après le traité de Washington. Mais il y a une chose qui a été dite par l'honorable député et sur laquelle je veux appeler l'attention, parce que plusieurs de ses amis ont cru devoir prendre une toute autre attitude sur cette question. Il a déclaré qu'une très grave erreur avait été commise dans la rédaction du traité de Washington par la substitution de la clause actuelle, à la clause en vertu de laquelle nous jouissions de privilèges de navigation plus considérables sur la rivière Stikine, sous l'empire du traité de 1825, et le traité postérieur de Saint-Pétersbourg. Il a fait cette remarque, et cependant quelques-uns de ses amis, qui n'avaient prêté qu'une oreille distraite à ses paroles, sont venus nous dire, que malgré tout ce qui avait été dit et fait, nous étions aussi riches aujourd'hui que nous l'étions auparavant. Il ne peut exister de doute que tous les commissaires anglais présents à Washington dans cette circonstance étaient responsables. Ils auraient dû connaître tout ce qui se rapportait au traité qui nous accordait la libre navigation des rivières Yukon, Stikine et Porc-épic, et le fait que cette matière n'a été découverte qu'une fois le traité signé, ne parle guère en leur faveur. Je ne prétends pas dire que nous ne sommes pas sérieusement embarrassés dans nos rapports avec les Etats-Unis par suite des folies commises par nos prédécesseurs. Il n'y a pas un homme, ayant étudié l'administration des affaires publiques du Canada qui ne reconnaîtra pas l'exactitude de la déclaration que je fais sérieusement, délibérément et en comprenant la nature de la responsabilité que j'assume, lorsque je dis que les relations entre le Canada et les Etats-Unis n'ont jamais été la moitié aussi bonnes et aussi amicales que durant la période où l'homme d'Etat honnête et sagace qui s'appelait Alexander Mackenzie, prési-

dait à l'administration des affaires de ce pays. Mais l'honorable chef de la gauche et ses frères en chauvinisme étaient à peine au pouvoir que cet état de choses disparut. Il a fini cependant par comprendre toute la folie de cette conduite, et ses paroles ont été citées bien des fois dans cette Chambre et je ne les répéterai pas.

Mais, neuf ans après, alors qu'il ne faisait plus partie du gouvernement, il signala la position dangereuse dans laquelle la folie, l'ignorance et l'incapacité de ses collègues avaient placé les affaires du Canada, jusqu'à ce qu'il devint nécessaire pour le gouvernement anglais d'envoyer M. Chamberlain, le secrétaire d'Etat actuel, pour arrêter ces hommes dans leur œuvre néfaste et les rappeler à leur devoir. Je n'ajouterai qu'un mot relativement aux pourparlers qui eurent lieu plus tort à Washington et auxquels l'honorable chef de la gauche prit part. Je ne parlerai pas de cette fameuse entrevue qui, commencée à dix heures et demie était terminé à onze heures moins le quart, ni de cette soumission que l'honorable député dût faire à M. Blaine, aucune de ces choses n'étant de nature à réjouir le cœur des Canadiens ou à parler en faveur de l'administration de cette époque.

Il est vrai que les dépenses extraordinaires dont les honorables membres de la gauche ont grevé le pays, et la nature de la succession qu'ils nous ont laissée sur les bras nous empêche de nous occuper de ces autres questions comme nous l'aurions désiré. L'une des raisons qui nous ont porté à donner une subvention en terres de préférence à de l'argent pour la construction de ce chemin de fer, c'est parce que notre dette nationale et les dépenses sont beaucoup plus considérables que ne le permettrait une sage administration des affaires du Canada. Plus que cela, cette question de la frontière de l'Alaska, qui nous cause actuellement tant de difficultés et qui va probablement se terminer en des négociations longues et compliquées—qui est à blâmer si elle n'a pas été réglée convenablement? Les honorables membres de la gauche furent à la tête des affaires du pays de 1878 à 1896—dix-huit longues années—et durant tout ce temps ils ne se sont guère occupés de cette question qui, cependant, n'aurait pas dû rester aussi longtemps en suspens, s'ils avaient été réellement les hommes d'Etat qu'ils prétendent être.

A un endroit de son discours l'honorable chef de la gauche se plaint que nous permettons aux mineurs américains d'exploiter les mines du Klondike, et un peu plus loin, il se plaint que nous taxons ces pauvres gens pour ce même privilège d'exploitation. J'admets que ce droit régalien est une chose nouvelle qui est toute à l'honneur et au crédit de mon honorable ami (M. Sifton). Le temps est arrivé pour le peuple canadien dans son ensemble, de retirer quelque profit, d'une manière ou d'une autre, des immenses ressources dont la Providence nous a gratifiés ; et cette innovation du ministre de l'Intérieur, est certainement sage. Nous avons dépensé une couple de cent millions pour ouvrir cette région, et si nous pouvons maintenant en percevoir un ou deux millions par année, ce sera là un profit légitime, et il est de notre devoir d'en agir ainsi. La principale raison qui nous a portés à choisir Mackenzie et Mann, c'est que dans une affaire aussi urgente que celle-là, et lorsqu'il était de l'essence même de la chose que ce chemin de fer fut construit, si possible, à temps pour procurer des moyens de transports avant la fin de l'année courante, il était nécessaire de trouver des entrepreneurs pouvant disposer de quelque chose de plus qu'un capital considérable—c'est-à-dire des entrepreneurs qui comme Mackenzie et Mann possèdent une grande expérience, et une organisation toute prête, que l'on peut mettre immédiatement à l'ouvrage. A mon avis, il va se dépenser bien plus d'argent pour se rendre dans cette partie du pays qu'il va en être rapporté d'ici à bien longtemps, et c'est là une autre raison qui doit nous inciter à prendre tous les moyens possibles pour faciliter des modes de transports. Si les marchandises ainsi transportées sont de provenance canadienne tant mieux ; mais si elles viennent des Etats-Unis, le Canada ne perdra pas la part à laquelle il a droit, aussi longtemps qu'il possèdera des employés expérimentés et la force nécessaire pour les appuyer au besoin.

En terminant, permettez-moi d'ajouter ceci, tous ceux qui possèdent une certaine expérience dans ce genre particulier de mines savent parfaitement bien que les honorables membres de la droite qui ont traité cette question avaient raison de dire que nous ne pouvions pas espérer que l'exploitation de ces mines de placer puisse durer bien longtemps. S'il existe dans la région de riches mines de quartz aurifère, elles pourront devenir une source permanente de revenus, mais après l'expérience acquise en Californie, dans la Colombie anglaise et dans d'autres pays de formation anologue, tend à démontrer qu'il est bien possible que tous ces riches placers découverts soient épuisés d'ici à deux ou trois ans. Je n'affirme pas qu'ils le seront, mais la chose est possible ; et en présence de semblables circonstances. Je m'adresse aux honorables membres de la gauche et je leur demande si notre conduite ne mériterait pas d'être sévèrement critiquée, si nous engagions de nouveau le crédit public, et permettions que l'argent du peuple soit employé jusqu'à concurrence du montant nécessaire, dans le but d'atteindre une région où nous ne pouvons pas dire que nous trouverons dans trois ans de cette date, 5,000 mineurs sur les 50,000 qui s'y seront rendus. A quoi bon, dans de pareilles circonstances proposer des plans qu'il faudra deux ou trois ans pour exécuter. Je répète qu'il n'y a pas le moindre doute que si, dans les circonstances existantes, menacés que nous sommes par le Sénat américain, et par certains personnages aux Etats-Unis, menacés d'un châtiment égal à la faute, tout cela si nous tentons de développer notre propre pays de la manière que nous croirons la plus convenable, je considère que dans les circonstances, retirer notre bill équivaudrait à dire que nous sommes les plus grands poltrons qui aient jamais été placés à la tête du gouvernement de ce pays.

M. McINNES : Je n'ai pas l'intention, à cette heure avancée de la nuit, de prolonger la discussion sur la question qui est actuellement devant la Chambre. Ce débat a duré maintenant près d'un mois, et je suis convaincu que les honorables membres de cette Chambre sont parfaitement au courant de tous les détails relatifs à ce marché, qui pourraient leur être de quelque secours dans la décision qu'ils sont obligés de rendre. Mais comme cette question est d'une importance vitale pour le pays tout entier, et que je diffère d'opinion à son égard avec la majorité des honorables membres de la droite, et aussi—ce que je regrette beaucoup—avec quelques-uns des honorables députés de la

Colombie anglaise, il est de mon devoir d'expliquer aussi brièvement que possible le vote que j'ai l'intention de donner sur cette question.

Je ne me crois pas justifiable d'appuyer la résolution présentée par le gouvernement à l'effet d'obtenir la ratification de ce contrat. Je donne crédit au gouvernement du désir manifesté dans ce contrat et d'autres manières, d'obtenir la construction d'un chemin ou de quelques autres moyens de transport pour atteindre la région du Yukon. Je le félicite sur tous les efforts qu'il a faits pour assurer au Canada et aux Canadiens le commerce de ce nouveau marché. Je n'ai rien à dire sur le choix de la route et je l'approuve, mais je considère qu'elle ne se rend pas assez loin pour atteindre le but que nous désirons tous, c'est-à-dire établir des moyens de transports avec cette région, et l'on constatera plus tard que j'ai raison sous ce rapport.

Mais, si je comprends bien, la question ne consiste pas à savoir s'il est à désirer que nous ayons une route entièrement canadienne ou bien si cette route est supérieure à toutes les autres. Tous ceux qui ont parlé au cours de ce débat semblent être d'accord sur ce point, et autant que j'ai pu m'en assurer, il en est de même pour le public. La question qui est actuellement soumise à la Chambre et à l'appréciation du pays, consiste à savoir si le contrat accordé pour la construction de ce que l'on considère comme étant une route essentiellement canadienne, est avantageux et prudent. Relativement à cette question, je regrette de ne pouvoir partager l'opinion du gouvernement.

Il y a dans ce contrat plusieurs dispositions que je considère comme désavantageuses. Je n'ai pas l'intention de les discuter en détail, et je me contenterai d'une simple expression d'opinion. Je suis fermement convaincu qu'un contrat aussi considérable que celui-là n'aurait pas dû être conclu sans demander de soumissions publiquement. Je considère de plus que le gouvernement a convenu de donner beaucoup trop, comparé à ce qu'il devra retirer de cette affaire. J'ajoute que ce genre de secours qu'il se propose de donner aux entrepreneurs pour la construction de ce chemin est une subvention qui ne peut être défendue, tant en principe qu'en se basant sur l'expérience acquise. Je crois que nous devrions cesser d'adopter des lois donnant naissance à ces corporations puissantes qui monopolisent nos moyens de transport, nos terres, et nos richesses minières. Le temps doit être enfin arrivé de changer de politique relativement à la construction des chemins de fer. Vu les raisons que je viens de mentionner, je ne me crois pas justifiable d'appuyer la proposition du gouvernement.

Quant à ce qui concerne l'amendement, je crois que l'honorable député de Burrard (M. Maxwell) en a donné une excellente description. Ce n'est rien autre chose qu'un squelette ; il manque de vie, il est conçu dans des termes trop vagues ; il n'est pas basé sur des principes d'affaires et pour ma part, autant que je puis le juger, il me semble plutôt fait pour amener à lui tous les dissidents que pour tracer une ligne de conduite définie dans le cas où la proposition présentée par le gouvernement serait rejetée. Il doit y avoir dans cette Chambre, je n'en doute pas, d'autres députés qui ne sont pas satisfaits, tant de la proposition principale que de l'amendement soumis. J'ignore si les opinions que j'exprime et la position que j'entends prendre vont leur convenir, je considère que ce serait manquer à mon devoir de garder le silence en pareille circonstance, et enregistrer contre ce bill deux votes qui, par eux-mêmes, ne signifieraient rien. J'ai préparé un sous-amendement, lequel répondra peut-être aux vues des honorables députés qui se trouvent dans la même position que moi :—

Que tous les mots après le mot "mais" dans la huitième ligne de l'amendement, soient retranchés et remplacés par les suivants :—" qu'il est opportun de pourvoir à des facilités de transport, sous le plus bref délai possible, par une route entièrement canadienne jusqu'aux districts miniers du Yukon.

Que la décision récente du Sénat des Etats-Unis est de nature à faire craindre que tout obstacle possible sera mis au trafic par la route projetée de la Stikine, et donne raison de reconsidérer le présent contrat dans le but d'obtenir un terminus à eau profonde sur le territoire canadien.

Que la route par Observatory Inlet et le lac Teslin est la seule route sur le sol canadien qui soit en dehors de toutes complications internationales possibles et la seule qui soit immédiatement propre à la construction d'un chemin de fer à un prix comparativement modéré.

En conséquence, qu'il soit Résolu,—Que le gouvernement devrait demander des soumissions, sous le plus bref délai possible pour la construction d'un chemin de fer à voie étroite entre Observatory Inlet et le lac Teslin d'après l'un ou l'autre des systèmes suivants :—

1. Comme entreprise de l'Etat.
2. Sur la base d'une subvention en argent à la compagnie construisant le chemin de fer et l'exploitant sous le contrôle sévère de l'Etat.

Pourvu que dans l'un ou l'autre cas, la partie du chemin entre la rivière Stikine et le lac Teslin soit achevée pour le 1er octobre 1898, et la totalité du chemin, pour le 1er septembre 1899, et que le gouvernement soit autorisé à passer un contrat pour la construction d'un tel chemin avec le plus bas soumissionnaire ayant des garanties suffisantes pour assurer la construction des travaux, d'après l'un ou l'autre des plans ci-dessus.

Je ne crois pas que ce sous-amendement ait besoin de longues explications. Il déclare que des difficultés nombreuses vont probablement surgir relativement à cette route, si sa tête de ligne se trouve à Telegraph-Creek, et que le chemin ne soit pas prolongé jusqu'à Observatory-Inlet. A mon avis, on ne peut mettre en doute le droit qui nous est garanti par traité de naviguer librement dans la rivière Stikine pour les fins du commerce. Mais il ne peut y avoir de doute, qu'il va exister des divergences d'opinion dans l'interprétation du traité, et qu'il va falloir bien du temps pour établir quels sont les droits qui nous sont garantis par les traités. L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) pense comme moi sous ce rapport. J'ai toute confiance dans l'esprit inventif des Américains ; et j'ai vu suffisamment de leurs tactiques méprisables en œuvre sur le littoral du Pacifique, pour apprendre qu'ils sont assez mauvais voisins pour avoir recours à tous les moyens pour empêcher que l'on ne se serve de cette rivière dans le but de se raccorder avec ce chemin et d'assurer ainsi le commerce au Canada.

Ce sous-amendement déclare aussi que cette route est la seule route disponible pour les besoins actuels qui puisse être construite toute entière sur le territoire canadien à un prix modéré. Je crois que ceux qui sont familiers avec toutes les routes en viendront à cette conclusion, et je n'ai pas l'intention de dire quoi que ce soit qui puisse faire croire que je favorise plus une de ces routes que l'autre. Mon amendement déclare aussi que seule une subvention en argent devrait être accordée pour la construction de ce chemin de fer, ou bien qu'il devrait être construit par le gouvernement lui-même. Je préférerais certainement cette dernière alternative ; mais si les honorables députés

M. McINNES.

croient devoir adopter l'autre moyen, je ne m'en plaindrai pas.

Comme je l'ai déjà dit ce n'était pas mon intention de retenir trop longtemps la Chambre à cette heure avancée, mais je présente ce sous-amendement conformément à l'opinion que je me suis formé sur cette question, et je crois qu'il est aussi l'expression de ce que pensent d'autres membres de cette Chambre sur la question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Je ne sais pas si j'ai suivi parfaitement la phraséologie de la résolution, ou si j'ai bien compris son but; mais si je ne me suis pas trompé, il me semble que l'honorable député ne peut pas présenter une motion de cette nature. Je crois qu'elle empiète sur les prérogatives de la Couronne, et que ce n'est pas là une motion qui puisse être présentée par un député sans recevoir l'approbation ordinaire du gouvernement. En tous cas, M. l'Orateur, je désire appeler votre attention sur la résolution et en appeler aux règlements de la Chambre, afin de savoir si cette résolution peut être proposée par un simple député.

M. l'ORATEUR: Bien qu'il soit permis à un simple député sans l'autorisation de la Couronne, de présenter une résolution abstraite relativement à des dépenses de deniers, je crois que le sous-amendement actuel n'est pas abstrait, mais bien une résolution concrète, pourvoyant et autorisant directement le gouvernement à faire une dépense déterminé de deniers. Pour cette raison, je ne crois pas que cette résolution soit conforme aux règlements de la Chambre.

M. CASEY: Je regrette que la motion proposée par mon honorable ami le député de Vancouver (M. McInnes) ait été considérée hors d'ordre. Mais, dans tous les cas, même malgré la position dans laquelle elle se trouve, elle sert à exprimer l'opinion que lui et moi entretenons sur cette question, et nous permet de dire ce que nous pensons de l'affaire dans une forme concrète. C'est avec le plus profond regret, pour ne pas dire plus, que je suis obligé aujourd'hui, pour la première fois dans ma longue carrière parlementaire, de différer d'opinion sur une résolution importante présentée par les chefs du parti libéral, et je ne suivrais pas cette ligne de conduite si je croyais que la résolution actuelle est en harmonie avec les principes et la carrière passée de ce parti, tels que je les comprends. Je sais peut-être aussi bien que n'importe quel député de cette Chambre, ce qui est dû à l'allégeance politique, et je suis décidé à concéder tout ce qui est dû à ce grand principe. Bien que je sois disposé à m'incliner dans toutes les questions où il s'agit de l'exercice du jugement ou de choses urgentes, je ne puis m'empêcher, dans le cas actuel, où l'on s'éloigne des principes reconnus, d'exprimer le dissentiment que j'éprouve réellement. Je suis convaincu que le gouvernement n'a pas la moindre raison de se plaindre d'une telle expression d'opinion de la part de ses partisans, car on ne leur a pas permis de dire ce qu'ils feraient de cette transaction avant que le gouvernement engage sa responsabilité et celle du parti dans la ligne de conduite qu'il suit actuellement.

J'ai dit et je répète, que je sais ce qui est dû à l'allégeance de parti, et je sais aussi à quelles souffrances et quelles tribulations sont exposés à subir ceux que l'on appelle communément les récalcitrants. Je suis un de ceux qui ont dénoncés les récalcitrants, et j'ai fait remarquer comme il était bien plus facile et bien plus aisé, règle générale, de se défendre lorsque l'on suit son parti aveuglément, et j'admets qu'il en est encore ainsi aujourd'hui. Mais il est peut-être dans l'intérêt du parti et du pays, que malgré tout cela, il se trouve des récalcitrants disposés à souffrir pour leur hardiesse et leur franchise. Comme l'a fait remarquer mon honorable ami de Vancouver (M. McInnes), il ne s'agit pas pour le moment d'argumenter, mais d'en venir à une conclusion, et je vais essayer de suivre son exemple sur ce point. Je me suis abstenu de prendre part à ce débat jusqu'à la fin, dans l'espoir de trouver un moyen qui m'exemperais de parler comme je le fais en ce moment. Mais aujourd'hui, comme au premier jour du débat, je me vois obligé de dire que je ne puis approuver la manière dont ce marché a été conclu et le marché lui-même. La manière dont cette transaction a été conduite m'a parue à cette époque comme elle me semble encore aujourd'hui avoir été caractérisée par un empressement inexplicable, et je dois ajouter, une négligence absolue dans la disposition du domaine public.

Le marché par lui-même est condamnable pour plusieurs raisons. Je suis d'accord avec l'honorable député qui a proposé cette résolution prématurée, et je crois qu'une subvention en argent est le véritable moyen d'aider à la construction d'un chemin de fer destiné à développer le domaine public. Telle a été la politique du parti libéral depuis plusieurs années, telle a été aussi la politique du parlement et du gouvernement libéral durant la dernière session et la session précédente. Je ne comprends pas le changement subit qui s'est opéré relativement à cette politique, cette idée soudaine qui semble s'être emparé de l'esprit des honorables membres du gouvernement, qu'ils ne doivent plus accorder de subvention en deniers, mais qu'ils doivent revenir au principe que nous avons dénoncé comme étant vicieux de la part des honorables membres de la gauche, le principe consistant à donner de vastes étendues de territoire d'une valeur inconnue pour obtenir la construction de chemins de fer.

J'étais le collègue d'un certain nombre de ceux qui siègent aujourd'hui sur les banquettes du Trésor, et qui s'opposèrent en 1881, au contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique, en se basant sur les mêmes principes que j'invoque aujourd'hui pour condamner la mesure actuelle. Je maintiens aujourd'hui les principes que je préconisais à cette époque, et je ne vois pas de raison pour modifier mon opinion sur ce point.

Le gouvernement dit qu'il est juste que le territoire du district du Yukon paie pour son propre développement. Je m'accorde avec le gouvernement sur ce point, mais il me semble qu'il est composé d'hommes assez intelligents pour pouvoir réaliser de ce territoire l'argent nécessaire pour construire le chemin de fer sans accorder une subvention en terres qui me paraît inconsidérée. Le ministre des Chemins de fer et Canaux et le ministre de l'Intérieur ont aussi admis qu'il s'agissait ici d'une spéculation. Je ne crois pas que ce soit là le véritable moyen de traiter une affaire de cette nature. On ne devrait pas se servir de cette méthode même pour régler une affaire pressante. L'audace du joueur est quelquefois absolument nécessaire au

politicien et à l'homme d'affaires. Un homme distingué s'occupant d'affaires de chemins de fer me parlant un jour des difficultés qu'il avait eu quelquefois à surmonter me disait: Dieu merci, j'ai toujours été un joueur de cartes depuis ma jeunesse, et cela est d'un grand secours à celui qui est embarrassé. Je ne crois pas que le ministre de l'Intérieur et ses collègues aient reçu, à ma connaissance, cette instruction préparatoire, et je ne crois pas qu'il puisse remercier le ciel d'avoir été un joueur de cartes depuis sa jeunesse. Je crains bien, aussi, qu'il n'a pas prouvé qu'il était parfaitement au courant du jeu dans lequel il s'est lancé, et qu'il ne connaissait pas, pour me servir d'une expression moins forte, la nature de la spéculation. Je ne veux pas faire valoir trop fortement ces raisons contre le gouvernement, mais je crois me devoir à moi-même d'indiquer brièvement quelques-unes des raisons qui me forcent à désapprouver ce contrat.

Je n'ai plus qu'une remarque à faire avant de terminer. Le ministre du Commerce a parlé de ce vaste district, comme d'autant de millions d'acres de rocher situes sous le cercle polaire. Sérieusement, ce n'est pas là le language que l'on doit se servir à l'égard d'une région qui a été reconnue comme contenant d'immenses richesses. Personne ne peut dire que ce territoire est également riche partout; mais d'ici à ce que nous sachions à quoi nous en tenir sur sa valeur réelle, le seul moyen sûr et convenable d'établir des moyens de transport par chemin de fer est d'accorder une subvention en argent pour sa construction, et s'il vous faut absolument spéculer, et bien spéculez sur la chance d'être remboursé de ce territoire.

On nous dit aussi que la proposition de M. Hamilton Smith a été faite trop tard pour être prise en considération. Or, je prétends que cela n'aurait pas dû être. Il est inutile de nier que cette proposition pouvait provenir de gens parfaitement en état d'accomplir cette entreprise. J'ignore si le gouvernement a pris la peine de se renseigner sur ce point ou s'il ne s'en est pas occupé, sur le fait que cette proposition était arrivée trop tard. Mais le gouvernement aurait dû s'arranger de façon à recevoir des offres avant de s'engager aveuglément à ne considérer qu'un seul contrat, à ne transiger qu'avec deux entrepreneurs seulement, et à se borner à l'étude d'un seul plan .Bien que j'aie dit que j'aurais préféré que l'on accordait une subvention en argent pour cette entreprise, je n'aurais pas fait d'objection et je n'aurais pas été obligé de parler contre ce projet si des soumissions avaient été demandées. Si l'on avait demandé des soumissions pour cette entreprise en offrant une subvention en argent ou en terre, je ne me serais pas cru obligé d'objecter publiquement à ce projet.

En disant que je suis contre ce projet et en déclarant que j'aurais voté en faveur de la résolution présentée par mon honorable ami, et que je l'aurais appuyé si elle avait été conforme aux règlements, je ne veux pas prétendre dire que je manque de confiance dans le gouvernement. Personnellement, et quant à ce qui concerne sa politique générale, j'ai la plus grande confiance en lui. J'ai été en faveur de sa politique l'année dernière et l'année précédente, et j'ai voté en faveur d'une subvention pour le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et le chemin de fer du Comté de Drummond, et je suis encore prêt à défendre ces projets comme étant sages, dignes d'hommes d'Etat et dans l'intérêt public ; mais le fait que j'ai voté en faveur de ces projets ne m'oblige pas nécessairement à approuver le contrat actuel. Relativement à l'amendement préposé par l'honorable député de Halifax (M. Borden), je désire déclarer que j'abonde dans le sens de l'honorable député qui a proposé le sous-amendement déclaré hors d'ordre, mais je ne puis approuver la motion vide de sens qui a été présentée en amendement de la résolution principale. J'étais disposé à appuyer la proposition de mon honorable ami de la Colombie anglaise (M. McInnes), parce que je la considérais comme étant sérieuse et complète ; mais je ne puis voter en faveur du vague amendement proposé par les honorables membres de la gauche.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Je prie les honorables membres de cette Chambre de vouloir bien m'accorder un instant d'attention, tandis que je vais faire allusion à une question personnelle qui a été soulevée par l'honorable chef de l'opposition. L'honorable député a déclaré positivement que j'avais essayé de tromper la Chambre en citant le *Witness* de Montréal, dont je n'avais lu qu'une partie d'un article et lorsque l'on m'avait demandé de lire le reste de cet article, tout en paraissant acquiescer à cette demande j'aurais lu une partie de l'article écrit à un autre endroit du journal.

L'intention évidente de l'honorable chef de la gauche était de laisser entendre à la Chambre, qu'après avoir lu une partie de cet article, j'en aurais passé sous silence une autre partie, dans le but de tromper la Chambre en omettant une partie de cet article qui n'était pas favorable à mon argumentation. J'ai pris la peine de me procurer le journal dans lequel j'avais trouvé cette citation. Je ne prendrai pas inutilement le temps de la Chambre en lisant cet article ; mais je désire répéter ce que j'ai dit lorsque j'ai interrompu l'honorable chef de la gauche, c'est que j'ai lu exactement ce qui était contenu dans cet extrait de l'article sans en changer un seul mot. Si l'honorable chef de l'opposition prétend que je n'ai pas cité exactement le contenu de cet extrait, ou que j'ai tenté d'induire la Chambre en erreur, son assertion est essentiellement gratuite. Voici la date du journal dans lequel est paru cet article dont j'ai lu un extrait, c'est le *Witness* de Montréal, du 11 février, et l'article en question se trouve dans la page des articles de fond. A la colonne 598 du journal des *Débats*, les honorables membres de cette Chambre peuvent lire la citation, et dans un moment, ils pourront constater que j'ai commencé à lire l'article au commencement et que j'ai lu tout ce que j'avais l'intention de citer. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest me demanda alors de continuer de lire l'article et je lui répondis :

J'espère que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) ne laissera pas clore ce débat sans adresser la parole sur le sujet, et il aura alors l'occasion de lire l'article lui-même.

Tous les honorables membres de cette Chambre savaient donc que je n'avais pas lu l'article, mais j'ai lu toute cette partie de l'article que j'avais l'intention de citer ligne par ligne et mot par mot. Par conséquent, cette déclaration de l'honorable chef de la gauche n'avait pas sa raison d'être. De fait, cet honorable député qui est depuis si longtemps dans la vie publique, en faisant cette citation dans son discours, s'est rendu coupable du

même crime dont il m'accuse. Il a d'abord commencé par lire la première partie de cet article, puis il en a omis un bout et a continué à lire à un autre endroit, laissant de côté ce qui n'était pas favorable à sa prétention. Les honorables membres de cette Chambre peuvent se convaincre de l'exactitude de ce que je dis en regardant aux pages 565 et 566 du journal des *Débats*. Ils trouveront là que l'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper) a cité comme étant l'article tout entier ce qui n'en était qu'une partie, et laissa de côté ce que j'ai cité plus tard et qui était défavorable à sa prétention. L'honorable chef de l'opposition m'a donc accusé d'avoir voulu tromper la Chambre en ne citant qu'une partie d'un article, tandis que réellement je n'ai rien fait de semblable, et lorsqu'il s'était avant cela rendu coupable de la même chose dont il m'accuse relativement au même article.

M. DAVIS (Saskatchewan): M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention à cette heure avancée d'occuper le temps de la Chambre plus de cinq minutes; mais comme je représente une circonscription de l'ouest et que je suis profondément intéressé dans la question qui fait l'objet du débat, il n'est que juste que je fasse brièvement un exposé de mes vues.

Je commencerai par dire que j'entends appuyer le bill soumis à la Chambre, et que je le ferai pour la bonne raison que, d'après moi, ce bill est favorable aux intérêts de ma circonscription et à ceux du Canada en général.

Je ne partage pas l'avis de moncollègue, le député de l'Alberta (M. Oliver), lorsqu'il dit que, parce que le chemin de fer en question part de l'océan, les territoires du Nord-Ouest, vont se trouver exclus de tout le commerce du Yukon. De fait, je sais que le comté que je représente fait un commerce considérable de farine sur la côte du Pacifique, et je crois que le comté de l'Alberta y fait un commerce de ce genre plus considérable encore. C'est un fait bien connu que le droit de 30 cents le sac sur la farine—c'est le principal article d'exportation de notre région—empêchera la farine américaine de pénétrer dans le Yukon. Nous avons fort lieu de supposer encore que, dans le cas où la farine ou tout autre article seraient importés des Etats-Unis, le chemin de fer canadien du Pacifique protégerait son trafic, en réduisant ses taux dans une mesure suffisante pour nous permettre de conserver le commerce de cette région. Nous possédons un exemple de ce fait. En effet, le chemin de fer que je viens de nommer a diminué ses tarifs de transport pour aller à la Kootanie, afin de permettre aux Canadiens de faire le commerce de cet endroit-là.

Qu'on me permette de dire un mot au sujet de la route par terre qu'on a dit s'étendre d'Edmonton au Yukon. Tout en partageant absolument l'avis de l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver) concernant la construction assez prochaine par cette route d'un chemin dans l'intérieur des terres—je ne voudrais pas dire depuis Edmonton, mais je dirai depuis un point quelconque dans les territoires du Nord-Ouest,—il conviendra, je crois, qu'un chemin comme celui-là ne pourrait être construit en moins de trois ans. Or, s'il nous fallait attendre trois ans pour pouvoir parvenir dans cette contrée, dans l'intervalle le commerce tomberait en la puissance des Etats-Unis, et c'est un fait bien connu que lorsque le commerce a une fois pris certaine direction, il est très difficile de l'en détourner.

Basant ses calculs sur le coût du chemin de fer de Calgary à Edmonton, l'honorable député (M. Oliver) nous a dit qu'un chemin depuis Edmonton jusqu'au Yukon pouvait être conitruit pour $8,000 le mille. Eh bien! M. l'Orateur, tout le monde sait que le chemin de fer de Calgary à Edmonton parcourt un pays de prairie aussi uni que le plancher, où l'on peut construire un chemin à bon marché. Mais en nous dirigeant au nord d'Edmonton, jusque dans la région du Yukon, les choses changent tout à fait, et au lieu de $8,000, ce chemin de fer, j'en suis convaincu, ne coûterait pas moins de $30,000 le mille. Quand on considère que l'Intercolonial coûte $32,000 le mille, l'estimation que je viens de faire ne peut être éloignée de la vérité.

L'attitude de l'opposition, comme je la comprends, démontre qu'elle a abandonné son ancienne politique consistant à subventionner en terres les chemins de fer; et alors il nous faut prendre pour admis qu'elle veut que ce chemin de l'intérieur des terres soit construit au moyen d'une subvention en argent. $30,000,000 constitueraient une estimation modérée du coût de ce chemin, et je m'étonne que les membres de la gauche soient disposés à engager les finances du pays dans une pareille mesure.

Je suis opposé, et je l'ai toujours été, à ce que nous nous dépouillions de nos terres pour subventionner des chemins de fer de toute nature. Cependant, j'ai toujours été d'avis que cette règle s'appliquât seulement aux terres agricoles. L'opposition objecte à ce que le gouvernement accorde 25,000 acres des terres du Klondike par mille du chemin du lac Teslin, pour la construction de ce chemin. Eh bien! M. l'Orateur, il est reconnu que ce chemin ne coûtera pas moins de $25,000 le mille, ce qui porte à $1 l'acre l'estimation de la valeur de ces terres. La politique du parti conservateur, jusqu'à présent, a été d'accorder 6,200 acres de terres agricoles par mille en subvention des chemins de fer des territoires du Nord-Ouest, dont la construction coûte seulement $8,000 le mille. En agissant ainsi, le parti ne donnait pas des terres sans valeur, comme le fait le gouvernement aujourd'hui, mais il se dépouillait des plus belles terres agricoles des territoires du Nord-Ouest et du Manitoba—de ces terres dont nous savons la richesse, et dont la grande valeur durera autant que le monde. Les terres du Yukon n'ont pas du tout de valeur, à moins qu'on ne suppose qu'il s'y trouve des minéraux, ce qui même est fort douteux. Je me permets de dire que les terres accordées aux entrepreneurs en ce cas-ci sont telles, que sur dix mille acres il n'y en aura pas plus d'une sur laquelle on découvrira de l'or.

L'honorable député de l'Alberta (M. Oliver) a prétendu que le gouvernement abandonnait aux entrepreneurs la moitié de tout le territoire du Yukon, et il considère que si un franc mineur se rendait dans cette contrée pour y prospecter, et s'il y trouvait de l'or, Mackenzie et Mann se mettraient à l'œuvre et qu'ils engloberaient toutes les terres de la localité. Si l'on prévoit avec raison que de 100,000 à 200,000 francs mineurs se rendront dans la contrée cet été, et s'il est vrai qu'il y en a un grand nombre en route actuellement, on peut être sûr que beaucoup d'entre eux arriveront dans le Yukon avant le premier de juin. Or, les entrepreneurs ne peuvent obtenir une seule acre de leurs terres avant le milieu de l'été. Si donc il y a 100,000 francs mineurs qui parcourent en tous sens la région, ces mineurs s'empareront de presque

toutes les criques avant l'arrivée même de Mackenzie et Mann.

L'opposition dit vouloir un chemin de roulage depuis Edmonton jusqu'au Yukon. Je m'imagine connaître quelque chose à ce sujet, car je demeure au Nord-Ouest depuis nombre d'années, et je prétends qu'on ne pourrait pas conssruire par là un chemin de roulage dont on pût se servir. Il faudrait que ce chemin eût 1,200 milles de long, et il faudrait au moins quatre mois aux expéditions pour se rendre d'Edmonton au Yukon par un chemin comme celui-là. En outre, au delà de 600 milles de cette contrée n'ont pas été explorés, et l'on ignore s'il s'y trouve du fourrage pour les animaux. Or, il ne serait pas possible d'emporter assez de fourrage pour nourrir les animaux nécessaires au transport des provisions. La nature a favorisé cette contrée de bonnes routes par les cours d'eau. Nous y trouvons la rivière Athabasca qui se jette dans le lac du même nom, la rivière des Esclaves qui se jette dans le Grand Lac des Esclaves, puis le fleuve Mackenzie par lequel, sauf à franchir un petit portage, on peut atteindre la rivière du Porc-Epic qui conduit dans le Yukon. Il y a trois portages seulement dans tout le voyage. On pourrait à peu de frais posséder une route par eau sans interruption depuis la ville de Prince-Albert jusqu'au Yukon, et comme on n'aurait qu'à suivre le courant, cette route fournirait un moyen facile et peu coûteux de parvenir dans cette région.

Je désire donner lecture d'un court extrait tiré d'un mémoire de M. Moberly, un des principaux officiers de la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui a passé quarante ans dans la région septentrionale du pays, à qui étaient confiés tous les postes entre Fort-McMurray et Fort-Yukon, et qui partant, sait ce dont il parle.

Voici :

Le voyage par terre depuis Edmonton jusqu'à la riv ère de la Paix est presque impossible en été à cause des savanes. Il faut suivre les collines mêmes qui forment la base des montagnes rocheuses, où l'on se trouve arrêté par de profonds ravins, et obligé d'ouvrir, à des frais énormes, un chemin à travers la haute futaie.

Une lettre a paru dans le *Free Press* d'Ottawa d'aujourd'hui, reçue de deux jeunes gens partis d'ici il y a quelque temps pour suivre la route par terre d'Edmonton. Ils ont perdu leurs chevaux, et voici maintenant qu'ils continuent leur voyage par les cours d'eau dont j'ai parlé.

Eh bien ! je suis d'avis que le gouvernement a fait ce qu'il devait en cette affaire. Si l'on doit voir 200,000 hommes se rendre dans le Yukon l'été prochain, la création de moyens de communication avec cette contrée avant l'hiver prochain constitue une nécessité à laquelle on ne peut se soustraire. On peut estimer ce qu'il faudrait de nourriture et de vêtements pour subvenir aux besoins de 200,000 hommes dans le cours de l'hiver, et le temps qui serait nécessaire pour transporter tout cela par un chemin de roulage comme celui que préconise le chef de l'opposition !

Le vote est pris sur l'amendement de M. Borden (Halifax), ainsi conçu :

Le bill (n° 6) à l'effet de ratifier un contrat entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann et de constituer en corporation la Compagnie de chemin de fer du Yukon canadien ne soit pas lu une seconde fois, mais qu'il soit résolu :

Que cette Chambre, tout en reconnaissant la nécessité de fournir des facilités de transports convenables pour la région aurifère du Yukon canadien, regarde comme inadmissibles les conditions et stipulations du contrat proposé,

M. DAVIS (Saskatchewan).

mais appuiera cordialement l'octroi d'un secours important pour aider à la construction immédiate d'un chemin de fer par la route la meilleure possible, à des conditions et avec les garanties qui empêcheront la création d'un monopole de chemin de fer ou d'exploitation minière.

POUR :

Messieurs

Beattie,
Bell (Addington),
Bell (Pictou),
Bennett,
Bergeron,
Borden (Halifax),
Broder,
Cargill,
Caron (sir Adolphe),
Carscallen,
Chauvin,
Clancy,
Clarke,
Cochrane,
Craig,
Davin,
Dugas,
Earle,
Ferguson,
Foster,
Ganong,
Gillies,
Guillet,
Haggart,
Hodgins,
Ingram,
Ives,
Kaulbach,
Klock,
Kloepfer,
LaRivière,
Macdonald (King),
MacLaren,
Maclean,
McAlister,
McCleary,
McCormick,
McDougall,
McInerney,
McLennan (Glengarry),
McNeill,
Marcotte,
Martin,
Mills,
Monk,
Montague,
Moore,
Morin,
Osler,
Pope,
Powell,
Quinn,
Reid,
Robertson,
Robinson,
Roche,
Rosamond,
Sproule,
Taylor,
Tupper (sir Charles),
Tupper (sir Charles Hibbert),
Tyrwhitt,
Wallace,
Wilson, et
Wood (Brockville).—65.

CONTRE :

Messieurs

Bain,
Bazinet,
Beausoleil,
Beith,
Belcourt,
Bernier,
Bertram,
Bethune,
Blair,
Blanchard,
Borden (King),
Bostock,
Bourassa,
Britton,
Brodeur,
Brown,
Burnett,
Calvert,
Cameron,
Carroll,
Cartwright (sir Rich'd).
Casey,
Champagne,
Choquette,
Christie,
Copp,
Costigan,
Cowan,
Davies (sir Louis),
Davis,
Dechêne,
Domville,
Douglas,
Jameson,
Joly de Lotbinière (sir Henri),
Landerkin,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Legris,
Lemieux,
Lewis,
Lister,
Livingston,
Logan,
Macdonald (Huron),
Macdonell (Selkirk),
Mackie,
MacPherson,
McGregor,
McGugan,
McHugh,
McInnes,
McIsaac,
McLennan (Inverness)
McMillan,
McMullen,
Malouin,
Maxwell,
Meigs,
Migneault,
Monet,
Morrison,
Mulock,
Oliver,
Parmalee,

Dupré,
Dyment,
Edwards,
Ellis,
Erb,
Ethier,
Featherston,
Fielding,
Fisher,
Fitzpatrick,
Flint,
Fortin,
Frost,
Gauthier,
Gauvreau,
Geoffrion,
Godbout,
Graham,
Guay,
Guité,
Hale,
Haley,
Harwood,
Heyd,
Hughes,
Hurley,
Hutchison,
Paterson,
Penny,
Pettet,
Préfontaine,
Proulx,
Ratz,
Richardson,
Rinfret,
Rogers,
Ross,
Russell,
Rutherford,
Savard,
Scriver,
Semple,
Sifton,
Snetsinger,
Somerville,
Stenson,
Sutherland,
Talbot,
Tarte,
Tolmie,
Tucker,
Turcot, et
Yeo.—119.

L'amendement est rejeté.

Le vote est pris sur la motion du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), proposant la deuxième lecture du bill.

POUR :

Messieurs

Bain,
Bazinet,
Beausoleil,
Beith,
Belcourt,
Bernier,
Bertram,
Bethune,
Blair,
Borden (King),
Bostock,
Bourassa,
Britton,
Brodeur,
Brown,
Burnett,
Calvert,
Cameron,
Carroll,
Cartwright (sir Rich'd),
Champagne,
Choquette,
Christie,
Copp,
Cowan,
Davies (sir Louis),
Davis,
Dechêne,
Domville,
Douglas,
Dupré,
Dyment,
Edwards,
Ellis,
Ethier,
Featherston,
Fielding,
Fisher,
Fitzpatrick,
Flint,
Fortin,
Joly de Lotbinière (Sir Henri),
Landerkin,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Legris,
Logan,
Lemieux,
Lewis,
Lister,
Livingston,
Logan,
Macdonald (Huron),
Macdonell (Selkirk),
Mackie,
MacPherson,
McGregor,
McGugan,
McHugh,
McIsaac,
McLennan (Inverness),
McMillan,
McMullen,
Malouin,
Maxwell,
Meigs,
Migneault,
Monet,
Morrison,
Mulock,
Parmalee,
Paterson,
Penny,
Pettet,
Préfontaine,
Proulx,
Ratz,
Richardson,
Rinfret,
Ross,
Russell,
Rutherford,
Savard,
Scriver,
Semple,
Sifton,
Snetsinger,
Somerville,
Stenson,
Sutherland,
Talbot,
Tarte,
Tolmie,
Tucker,
Turcot, et
Yeo.—111.

CONTRE :

Messieurs

Beattie,
Bell (Addington),
Bell (Pictou),
Bennett,
Bergeron,
Blanchard,
Borden (Halifax),
Broder,
Cargill,
Caron (sir Adolphe),
Carscallen,
Chauvin,
Clancy,
Clarke,
Cochrane,
Costigan,
Craig,
Davin,
Dugas,
Earle,
Erb,
Ferguson,
Foster,
Ganong,
Gillies,
Guillet,
Haggart,
Hale,
Hodgins,
Ingram,
Ives,
Kaulbach,
Klock,
Kloepfer,
LaRivière,
Macdonald (King),
MacLaren,
Maclean,
McAlister,
McCleary,
McCormick,
McDougall,
McInerney,
McInnes,
McLennan (Glengarry),
McNeill,
Marcotte,
Martin,
Mills,
Monk,
Montague,
Moore,
Morin,
Oliver,
Osler,
Pope,
Powell,
Quinn,
Reid,
Robertson,
Robinson,
Roche,
Rogers,
Rosamond,
Sproule,
Taylor,
Tupper (sir Charles),
Tupper (sir Charles Hibbert),
Tyrwhitt,
Wallace,
Wilson, et
Wood (Brockville).—72.

La motion est adoptée, et le bill lu la deuxième fois.

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

Ministériels. Opposition.

Messieurs

Angers,
Campbell,
Wood (Hamilton),
Gibson,
Madore,
Charlton,
Lavergne,
Fraser (Guysborough),
Fraser (Lambton),
McClure,
Desmarais,
Casgrain,
Kendry,
Gilmour,
Corby,
Poupore,
Roddick,
Prior,
Seagram,
Tisdale,
Henderson,
Dupont.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je suggérerais à mon honorable ami que

nous procédions de jour en jour à la *considération* du bill en comité.

Sir CHARLES TUPPER : Je devrais, je crois, demander à mon honorable ami de suivre la procédure ordinaire en ce cas-ci. *Nous n'avons pas eu* l'avantage, comme il le sait, de nous occuper de la besogne de nature privée, et il devrait, d'après moi, inscrire sa motion sur la liste des avis en la manière ordinaire.

Le PREMIER MINISTRE : Cela donnera lundi *seulement, car* il n'est que juste, je crois, que nous considérions ce bill mardi, et de *jour en jour.*

Je propose que la séance soit levée.

Sir CHARLES TUPPER : J'aimerais à appeler l'attention de mon honorable ami sur un télégramme qui a paru dans la presse de New-York, comme venant d'Ottawa :

New-York, le 10 mars.—Le *Press* publie la dépêche suivante d'Ottawa :

" Sir Julian Pauncefote vient d'informer officiellement le ministère canadien qu'il a conclu avec les Etats-Unis un *arrangement par lequel* se trouve réglée la question des frontières de l'Alaska. D'après *cette convention* le gouvernement anglais a concédé aux Etats-Unis que les trois lieues marines doivent être mesurées depuis la terre *ferme et doivent* s'étendre le long du rivage des goulets, qui sont ainsi considérées comme des bras de l'océan, et non comme des rivières. Le *gouvernement anglais* et le gouvernement canadien prétendaient que la limite des trois lieues devait se trouver sur le côté de l'île tourné ves la mer, et que la ligne des lieues devait couper les goulets et non suivre leurs rives. Ces goulets sont nombreux et s'étendent à une grande distance à l'intérieur des terres, de sorte que les Etats-Unis gagnent beaucoup par cet arrangement.

Les Etats-Unis reconnaissent à l'Angleterre la possession du territoire limitrophe formé par le Pas de Chilkat et le Pas de White, vu que dans la convention russo-anglaise de 1825 la ligne de démarcation adoptée se trouvait à courir le long du sommet des montagnes.

Bien qu'il s'y attendit quelque peu, l'arrangement n'est pas regardé d'un bon œil par le gouvernement canadien. On savait que le gouvernement anglais était mécontent des exigences du cabinet canadien sur cette question, mais on ne s'attendait pas à de telles concessions de la part de l'Angleterre.

Je donne lecture de ce télégramme à mon honorable ami, vu qu'on me le *communique* et qu'il semble avoir été envoyé d'Ottawa à la presse newyorkaise. Je ne suppose pas possible un instant qu'il contienne la vérité, mais je le signale à mon honorable ami.

A ce propos, des mesures devraient être prises pour empêcher, s'il est possible, l'envoi de communications de ce genre à la presse des Etats-Unis par la presse d'Ottawa. La chose devrait certainement être faite dans la limite du contrôle que cette Chambre possède sur ceux qui participent à ces envois.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je n'ai pas besoin de dire à mon honorable ami qu'il n'y a pas un mot de vérité dans tout cela.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne m'attendais pas à ce qu'il y en eût.

La motion est adoptée et la séance est levée à 5.15 du matin, vendredi.

Sir WILFRID LAURIER.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 11 mars 1898.

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

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Le bill (n° 66) concernant la Compagnie des chemin de fer et canal du lac Manitoba.—(M. Rutherford, par M. Flint.)

Le bill (n° 67) constituant en *corporation* la Compagnie du chemin de fer de London au Lac Huron.—(M. Lister, par M. Flint.)

Le bill (n° 68) concernant la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, et ayant pour but de changer son nom en celui de la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort à Gatineau.—(M. Bourassa.)

Le bill (n° 69) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke.—(M. Britton.)

RESTRICTION À L'IMMIGRATION JAPONAISE.

M. McINNES : Je demande la permission de présenter le bill (n° 70) destiné à amender l'Acte concernant l'immigration chinoise de manière à étendre son application à l'immigration japonaise, *ainsi qu'à* pourvoir à une distribution plus équitable du revenu en découlant.

Donnant une brève explication des dispositions du bill, je puis dire qu'elles ont en vue d'étendre à l'immigration japonaise l'application des restrictions actuellement imposées à l'immigration chinoise. On sait que nous imposons une taxe de $50 par tête sur les immigrants chinois. Mon honorable ami le député de Burrard (M. Maxwell) a présenté un bill à cette session-ci dans le but d'augmenter cette taxe à $500 par tête. Le bill que je propose aujourd'hui stipule une taxe de ce montant sur les immigrants japonais Lorsque l'adoption de ce bill sera proposée en deuxième délibération, je serai prêt à expliquer les raisons pour lesquelles une semblable restriction doit être imposée aux gens de cette nationalité.

On croit généralement qu'il existe une différence importante entre le caractère des Japonais et celui des Chinois, ce qui a pour effet de disposer certaines gens à ne pas placer l'immigration japonaise sur le même pied que l'immigration chinoise. Je dois dire, cependant, M l'Orateur, relativement à cette opinion, que la seule classe de Chinois visée par l'acte actuel est la plus basse, la classe de japonais que nous entendons exclure de l'immigration par ce bill, c'est-à-dire la classe de ceux qui viennent *en notre* pays en qualité d'ouvrier de l'espèce la plus dégradée et la plus vile, qui sont *virtuellement* des esclaves, et avec qui il est absolument impossible que les ouvriers de race blanche puissent concourir avec succès.

Un autre trait de ce bill, c'est qu'il règle la distribution du revenu prélevé en vertu de l'acte concernant les Chinois. Comme on le sait, la pro-

vince dans laquelle le revenu est perçu a droit, en vertu de la loi actuelle, à un quart du revenu.

Or, on a constaté par expérience que par suite du grand nombre de Chinois venus dans la Colombie anglaise, les frais d'entretien des prisons, des asiles, des hôpitaux, ainsi que ceux de l'administration de la justice, ont augmenté d'une manière notable. En outre, la population de cette province doit encore s'imposer la dépense d'entretenir un refuge pour les lépreux chinois seuls, car il n'y en a pas appartenant à d'autres nationalités. Eh bien ! on trouve là-bas que si l'on doit recevoir dans sa population cette classe misérable de l'humanité, on ne doit pas, au moins avoir à souffrir pécuniairement de sa présence. Je ne pense pas qu'on puisse prétendre un instant que cette taxe soit de la nature de celles par lesquelles le Canada doive chercher à prélever un revenu au delà de ce qui peut être nécessaire pour défrayer les frais d'application de l'acte. Tout revenu étranger et supérieur à ce montant peut être justement abandonné à la province qui doit accroître ses dépenses dans une si grande mesure à cause de la présence des Chinois.

Ces explications étant données, je propose la première lecture du bill.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

POIDS ET MESURES.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Je présente un bill (n° 17) pour amender davantage l'acte concernant les poids et mesures.

J'aimerais à attirer l'attention de la Chambre sur certaines dispositions de ce bill.

Il y a deux ou trois jours l'honorable député de Laval (M. Fortin) a présenté un bill qu'il m'a demandé ensuite d'incorporer dans ce bill-ci. Je pense donc qu'il pourrait être bon de donner certaines explications à ceux des députés que peuvent intéresser les changements que je me propose d'opérer.

Le deuxième article du bill fixe le poids du boisseau des diverses céréales et autres articles cultivés par notre population agricole. Lorsque nous considérerons l'ensemble du bill en comité, je pourrai saisir l'accasion de comparer ces poids à ceux qui ont été en usage jusqu'à présent, et la Chambre sera alors mise en état d'apprécier la nature des changements proposés.

Je puis en mentionner un, entre autres, qui nous a été demandé par les cultivateurs du Nord-Ouest, là où se récolte, on le sait, une grande quantité de graine de lin. Jusqu'à aujourd'hui, d'après la loi que je cherche maintenant à modifier, un boisseau de graine de lin était fixé à 60 livres. Or, il arrive qu'en Angleterre et aux Etats-Unis, et partout où l'on cultive la graine de lin, le boisseau est seulement de 56 livres, tandis qu'ici, suivant la loi actuelle, nos cultivateurs, s'ils vendent au boisseau, sont obligés de livrer 60 livres. On a cru sage de recommander ce changement, entre autres, d'assigner ici au boisseau le même poids que celui qu'on lui attribue dans les autres pays.

Plusieurs autres questions devront vraisemblablement se soulever.

Ainsi, l'honorable député de Laval a présenté un bill pour changer le poids légal d'un boisseau de pommes de terre. D'après la loi, telle qu'elle existe aujourd'hui, un boisseau de pommes de terre doit peser 60 livres. Des députés ont donné lecture des cotes publiées par le *Witness* et par d'autres journaux de Montréal, et ont signalé que ce poids de 60 livres est atteint seulement lors de la récolte, quand les pommes de terre sont dans un état plus ou moins humide, et que de la terre y adhère encore. Après quelques mois, leur poids est grandement diminué. Comme il existe des règlements municipaux dans presque toutes les grandes villes décrétant la confiscation des marchandises vendues sur le marché sans posséder le poids prescrit par la loi, il devient nécessaire de diminuer le poids-étalon, afin de le mettre en rapport avec la dimension ordinaire des sacs dans lesquels on offre ce produit en vente. L'honorable député de Laval a cité un certain nombre de cas où des pommes de terre ont été confisquées, parce qu'il manquait deux livres aux sacs qui les contenaient pour posséder le poids requis.

Il se présente une autre question très compliquée au sujet des difficultés éprouvées par les cultivateurs, relativement à la vente du lait aux commerçants. Cette question a été soulevée en cette Chambre dans deux occasions différentes, savoir : en 1892 et en 1893. Je vois par les *Débats* qu'il y a eu une discussion très complète sur le sujet en 1893. Le lait expédié aux villes l'est dans des bidons chargés sur les trains du matin. Ces bidons sont fournis par les commerçants qui, en les recevant, les vident dans d'autres bidons plus petits pour être livrés aux pratiques.

On a d'abord convenu que ces bidons représenteraient 8 gallons ; mais dernièrement on a constaté que les commerçants fournissaient des bidons dont plusieurs contenaient 9 ou 9½ gallons, et c'est ce dont se plaignent les cultivateurs.

Naturellement, les bidons doivent être pleins, autrement le lait serait endommagé par le transport dans le train, et l'on peut aisément comprendre qu'un cultivateur qui expédie dix ou vingt bidons par jour a fort sujet de se plaindre s'il constate que chaque bidon pour lequel on lui paie 8 gallons peut contenir 9 ou 9½ gallons. Or, cette plainte est très générale, surtout de la part des cultivateurs des environs de Toronto.

Dans le cours de la discussion qui eut lieu en 1893, l'honorable député de Stanstead a déclaré que le département avait essayé de résoudre la question, mais qu'on avait constaté qu'elle était des plus difficiles. On ne pouvait s'attendre à ce que les fonctionnaires restassent sur le marché de manière à s'assurer de l'usage qu'on faisait des mesures ou des balances, et il est aisé de voir comme une inspection de ce genre serait d'une surveillance difficile de la part d'un département.

On a proposé à une certaine époque d'adopter le mode que nous essayons d'introduire sur toute la ligne, c'est-à-dire la vente au poids. Ce système ne semble pas applicable lorsqu'il s'agit de lait, à cause de la confusion qui se produirait à l'arrivée des trains chargés d'un grand nombre de bidons contenant cet article. Quand nous ferons l'étude en comité de ce bill, j'ai confiance que les membres de cette Chambre s'efforceront d'apporter leur aide à la découverte d'un système efficace pour faire disparaître la difficulté existante, car il est évidemment de notre devoir de tâcher d'offrir un remède.

Le troisième article décrète une vérification plus fréquente des balances et des poids.

Par la loi actuelle, il n'y a qu'une inspection tous les deux ans, pour laquelle le gouvernement a le droit de se faire payer ; mais les dépenses sont si fortes, que même alors il y a un déficit annuel de $40,000.

Il existe deux sortes d'inspections, savoir : l'inspection obligatoire et l'inspection facultative. Ce qu'on appelle inspection facultative peut s'appliquer aux boulangers, aux épiciers, aux confiseurs et à d'autres commerçants de ce genre. La population peut se protéger elle-même s il y a fraude dans l'usage des balances employées par cette catégorie de commerçants. Si quelqu'un va acheter cinq livres de sucre à l'épicerie, lui ou sa femme s'en apercevrait vite, s'il n'y a pas le poids, et l'acheteur peut aller acheter ensuite chez un autre épicier ou un autre boulanger, car il n'est pas obligé de s'approvisionner chez celui qui l'a fraudé.

Le gouvernement n'entend donc pas proposer un changement de la loi à l'égard de ces commerçants-là, vu que le public est en état de se protéger lui-même.

Mais il est d'autres cas de la nature prévue par l'inspection obligatoire dont il importe de s'occuper, c'est-à-dire les élévateurs à grains, les balances destinées à peser la houille et les balances des gares de chemin de fer. Le cultivateur qui transporte à l'élévateur deux ou trois charges de blé doit accepter le poids indiqué par la balance de cet élévateur, car il ne peut se rendre à une autre balance, vu la distance, le plus proche élévateur pouvant se trouver à 50 ou 60 milles de là.

Dans les mines de houille du Cap-Breton les mineurs sont payés à la tonne. Comme on le sait, la houille y est jetée sur les balances, parfois d'une grande hauteur, et l'on comprendra l'impossibilité du fait que ces balances puissent subir sans altération l'usure et les accidents inhérents à ce système durant deux ans, en recevant ainsi un si grand nombre de tonnes par jour. Il faut pardonner aux ouvriers des mines de houille si, comme il arrive plus ou moins aux hommes du peuple, ils se défient des actes de ceux pour qui ils travaillent, et s'ils ont envoyé plusieurs protestations contre le système actuel, et demandé une inspection des balances plus fréquente qu'à présent. Si nous voulons faire croire aux mineurs qu'ils reçoivent justice, il est clair que notre inspection est inefficace en étant faite seulement une fois tous les deux ans.

Nous proposons donc par ce bill de mettre à la disposition des propriétaires de mines un certain nombre de nos poids de cinquante livres et autres, et d'essayer d'induire les patrons à convenir avec leurs ouvriers de faire l'épreuve des balances aussi souvent qu'on trouve qu'il y a lieu de se plaindre. On croit que dans chaque mine se trouvera un ouvrier intelligent possédant la confiance de ses compagnons, que ceux-ci choisiront pour les représenter dans l'inspection des balances. Les propriétaires de mines auront également un représentant, et l'on pourra s'assurer ainsi sans frais de l'exactitude de ces balances. Cette disposition aura encore l'effet désirable d'établir la confiance mutuelle entre les propriétaires de mines et leurs ouvriers.

M. SPROULE : L'honorable ministre dit avoir prévu la vérification des balances dans le cas des mines de houille : le bill s'applique-t-il à d'autres grandes opérations commerciales, où il se fait des achats et des ventes considérables d'article pesés sur la même balance ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Il serait bon d'appliquer cette vérification de balances à d'autres industries tout comme à celles des mines de houille, mais certains obstacles nous en empêchent. Il est très aisé de choisir un homme pour représenter les ouvriers dans une mine de houille, là où se trouve réuni un personnel considérable de mineurs ; mais dans le cas des élévateurs à blé, par exemple, la chose serait difficile, vu que les cultivateurs intéressés ici sont dispersés par toute la campagne. S'il était possible de trouver un homme résident près d'un élévateur qui posséderait la confiance des cultivateurs, et qui serait disposé à accepter la responsabilité de la tâche, je ne serais que trop heureux de faire droit à ce cas, et d'envoyer aux élévateurs une série de ces poids de cinquante ou vingt-cinq livres.

J'attache beaucoup d'importance au développement de la confiance entre les intéressés, c'est-à-dire entre le cultivateur ou le mineur, d'un côté, et le propriétaire de l'élévateur ou de la mine, de l'autre.

On verra tout de suite que ce changement n'entraînera aucune dépense supplémentaire. Ce qui cause la dépense, actuellement, dans le fonctionnement de la loi concernant les poids et mesures, c'est que les inspecteurs doivent se transporter avec une charge de poids à de longues distances dans la campagne pour faire l'épreuve des grosses balances. Par le système proposé on peut épargner le temps et les dépenses du voyage d'un inspecteur.

Il est une autre question que ce bill entend encore prévoir.

Il est singulier que tandis qu'en Angleterre et aux Etats-Unis j'ignore ce qu'il en est chez les autres nations commerciales—les balances à ressort sont aussi assujetties à l'inspection, il n'en ait jamais été de même au Canada. Le département a reçu de volumineuses requêtes de commerçants de toutes les parties du pays, demandant qu'on fasse l'inspection des balances à ressort; mais il lui a naturellement répugné d'accorder ces requêtes, pour la raison que dans les balances ordinaires le fléau est complètement exposé à la vue, et que toute le monde peut constater que la balance est exacte, tandis que dans les balances à ressort le mécanisme est complètement soustrait au regard. Et l'on peut comprendre tout de suite que si le ressort n'en est pas de la meilleure qualité il peut rouiller ou mal fonctionner, et devenir alors inexact. Je suis d'avis, cependant, que le temps est arrivé de prouver à nos marchands détaillants les avantages de l'inspection de ces babances à ressorts.

M. McLENNAN (Inverness) : J'aimerais à poser une question à l'honorable ministre, relativement aux fonctionnaires qui surveillent les balances des mines, surtout au Cap-Breton. L'honorable ministre dit-il que ce bill doit s'appliquer seulement au Cap-Breton ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Oh non, son application doit être générale. J'ai mentionné les mines du Cap-Breton comme exemple seulement. A la requête des intéressés, nous avons décidé l'an dernier de faire faire une inspection spéciale de ces mines. Comme le sait l'honorable député, il y a là un grand nombre de mines dans des bornes étroites.

M. McLENNAN (Inverness) : Tout en trouvant fort recommandable l'exercice de l'économie sous divers rapports, je crois cependant que le désir véritable du public est qu'on doit faire les frais nécessaires à la protection de ses intérêts, en cette matière comme dans les autres. Dans des bornes relativement peu vastes habite une population de 100,000 personnes dans l'île du Cap-Breton. Je dois dire en passant que cette île, pendant trente-six ans, a formé une province par elle-même possédant tous les attributs propres à un gouvernement. Durant des années, il y a eu un inspecteur des poids et mesures dans cette île ; mais dans un but d'économie, comme l'honorable ministre l'a déclaré dans une lettre qu'il m'adressait, cette charge a été abolie. Qu'un individu non salarié comme l'honnête homme dont il a parlé tout à l'heure puisse être traîné à toutes les mines, et qu'un homme comme celui-là soit en état de remplir son devoir de manière à donner satisfaction aux propriétaires de mines et aux mineurs, c'est ce qu'on ignore encore. Cette mesure est nouvelle, c'est une mesure dont les dispositions nous sont absolument étrangères dans le Cap-Breton. De prime abord, il me semble qu'il y aurait alors lieu de constater que l'affaire de tout le monde n'est l'affaire de personne et s'il n'y a pas de fonctionnaire régulier et permanent pour voir à ce que justice soit faite, je crains que la besogne consistant à surveiller les poids et mesures ne soit négligée. Lorsque la deuxième lecture du bill sera proposée, je serai prêt à examiner la question de savoir si la loi qu'elle renferme peut être avantageusement appliquée à l'île du Cap-Breton.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Lorsque nous stipulons que le propriétaire de la mine et les ouvriers seront appelés à faire la vérification ensemble, il ne s'agit pas là de l'inspection régulière, et nous décrétons un droit d'appel à l'inspecteur.

M. McDOUGALL : Je suis bien aise de savoir que c'est l'intention de l'honorable ministre de décréter une inspection plus fréquente des balances employées dans nos mines de houilles.

J'avais l'honneur, il y a quelques jours, de présenter plusieurs requêtes des mineurs du Cap-Breton, demandant une inspection plus fréquente des balances employées dans le pesage de la houille dans les mines. Ces requêtes allèguent que pour diverses raisons on ne trouve pas les balances convenablement ni suffisamment inspectées, et elles concluent à leur inspection mensuelle. Je comprends, d'après l'explication de l'honorable ministre, qu'il propose d'amender la loi de manière à donner aux mineurs le pouvoir de faire faire une inspection locale, pour ainsi dire, par une personne résidant tout près des mines, à laquelle ils pourront recourir en tout temps, en cas de différend entre eux et les propriétaires des mines au sujet des balances. J'aimerais à savoir de l'honorable ministre si l'on entend faire nommer un inspecteur par le gouvernement, ou si l'on consent à laisser aux mineurs, tant qu'un salaire, bien entendu, ne sera pas attaché à la charge, la liberté de choisir parmi eux, dans chaque mine de houille, un homme qualifié pour faire cette inspection, c'est-à-dire un homme possédant aussi la confiance des propriétaires de la mine, ou agissant de concert avec leurs représentants. Je recommanderais encore qu'en cas de contestation, la partie lésée ait le droit de recourir aux services de l'inspecteur général de l'arrondissement.

D'après ce que je comprends, il n'y a pas à présent d'inspecteur dans l'Ile du Cap-Breton. L'ancien étant mort il y a environ deux ans, il n'a pas eu de successeur, et l'on ne s'occupe plus de l'inspection. Comprenant qu'on entend en nommer un, j'aimerais que l'honorable ministre n'oublie pas la nécessité de posséder ce fonctionnaire salarié du département, autant que possible à proximité des grands centres de ces mines de houilles, là où s'accomplit la besogne la plus considérable et la plus importante. En outre, lorsqu'il faudra allez chez l'inspecteur en chef, ce qui arrivera probablement souvent, les dépenses à la charge du département seraient beaucoup moindres si cet inspecteur se trouvait être à un endroit aussi facile d'accès que que possible.

Tels sont les points dont j'aimerais voir l'honorable ministre reconnaître l'importance pour la population de mon comté et pour le public en général, surtout pour ceux que la matière intéresse directement, et qui ont demandé par requête un amendement dans ce sens à la loi concernant l'inspection.

M. MACLEAN : Je demanderais à l'honorable ministre si c'est son intention de présenter une législation afin de fixer la mesure légale des bidons à lait?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : J'ai expliqué il y a un instant la difficulté du sujet, et j'ai fait allusion à ce qui a eu lieu en 1892 et 1893. Si mon honorable ami le désire, je serai bien aise de parcourir avec lui le rapport des *Débats*, relatif à la discussion faite à cette époque, qui lui démontrera la difficulté qui existe. Ce sont là des détails qui devront être examinés lorsque nous considérerons le bill en comité général.

La motion est adoptée, et le bill subit sa première lecture.

AMENDEMENT À L'ACTE CONCERNANT LES FALSIFICATIONS.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Je propose la première lecture du bill (n° 72) destiné à amender l'Acte concernant les falsifications.

Le gouvernement du Canada fait des dépenses considérables pour empêcher la falsification des aliments et des engrais, œuvre très importante dans l'intérêt public. Nous avons trouvé difficile, en vertu de la loi actuelle, cependant, d'atteindre ceux qui se rendent réellement coupables d'offenses contre la loi. Par exemple, nos fonctionnaires se rendent dans une ville pour recueillir de différents commerçants des échantillons d'aliments offerts en vente, tels que moutarde, miel, café, et ainsi de suite. Les échantillons ainsi recueillis sont soumis à l'analyste ; mais même quand la falsification est constatée, très souvent le commerçant de qui a été obtenu l'échantillon n'est pas la personne moralement coupable de la falsification. Comme nous sommes convaincus que ces commerçans ne sont pas coupables, nous ne les poursuivons pas en beaucoup de cas, et alors les $10 ou $12 de frais d'ana-

lyse, de même que les dépenses faites pour recueillir les échantillons, sont autant d'argent de perdu.

Nous voulons établir des moyens pour atteindre l'individu réellement coupable, lequel, en beaucoup de cas, est le manufacturier qui fabrique les articles offerts en vente par le marchand détaillant. Il est décrété dans le bill que si le commerçant trouvé en possession des articles falsifiés atteste qu'il les tient de tel ou tel manufacturier, celui-ci sera poursuivi et le marchand détaillant assigné comme témoin.

En un mot, l'objet du bill consiste à assurer un mode plus facile et moins coûteux d'atteindre les personnes coupables de falsifications.

Mon honorable ami le député de Brockville (M. Wood) sait par expérience comme il est difficile d'exécuter la loi à cet égard.

M. WOOD (Brockville): Je ne veux pas discuter le bill à cette phase, mais je puis déclarer compatir aux efforts que fait l'honorable ministre pour améliorer la loi concernant les falsifications. Je lui demanderais si l'on a pris des mesures basées sur la loi anglaise, pour établir des étalons relativement à la pureté des aliments.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: En lisant le bill mon honorable ami verra qu'on s'est occupé de plusieurs de ces matières. Je ne puis dire que nous avons réglé chaque cas, mais je puis mentionner qu'on cherche à établir une distinction entre la falsification au moyen de substances de nature nuisible et de nature inoffensive.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première foiss.

AMENDEMENT DE L'ACTE CONCERNANT L'INSPECTION DU GAZ.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière): Je propose la première lecture du bill (n° 73) destiné à amender l'Acte concernant l'inspection du gaz.

Jusqu'à présent la classification des compagnies de gaz opérée en vue de la perception des droits annuels, a été basée sur le nombre des pratiques. Mais dans nombre de cas, une seule pratique a plusieurs compteurs. L'objet du bill est de baser la classificaton sur le nombre des compteurs, et non pas sur le nombre des pratiques.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

AMENDEMENT À L'ACTE CONCERNANT L'INSPECTION DU PÉTROLE.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière): Je propose la première lecture du bill (n° 74) destiné à amender l'Acte concernant l'inspection du pétrole.

Ce bill n'a que deux articles. D'après la loi actuelle on ne peut garder ni offrir en vente du pétrole contenu dans des colis sans marque. Il est difficile, toutefois, dans nombre de cas, d'établir que l'huile a été gardée ou offerte en vente. Sans doute, comme on le sait, une grande quantité de pétrole est passée en contrebande. L'objet de ce bill consiste à décréter que la seule possession de pétrole contenu dans des colis sans marque constituera une infraction à la loi.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

ACTE CONCERNANT LE REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière): Je présente le bill (n° 75) amendant davantage l'Acte concernant le revenu de l'intérieur.

Je n'ai pas besoin de prendre le temps de la Chambre pour expliquer à cette phase du bill ses différents articles. Je dois cependant mentionner ceci. J'ai été bien étonné lorsque, il y a un certain temps, j'ai constaté que les tribunaux avaient renvoyé une des causes instituées par le département pour distillation illicite. L'alambic avait été trouvé en possession du délinquant, mais comme il ne l'avait pas été sur les lieux possédés ou occupés par lui, la loi, telle quelle existe maintenant, paraît-il, ne comprenait pas ce cas.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

FONDS DE RETRAITE DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): Je propose la première lecture du bill (n° 76) afin de décréter l'abolition du fonds de retraite des administrations publiques et certaines dispositions relatives à la retraite des membres de ces administrations.

Ce bill est exactement dans les mêmes termes que celui que j'avais l'honneur de présenter à la dernière session, et décrète l'abolition du fonds de retraite actuel des administrations publiques, et la substitution en conséquence d'une loi relative à la retraite des fonctionnaires publics, les deux bills étant radicalement différents.

Je n'ai pas besoin de signaler les différents traits de la loi actuelle, vu que toute la Chambre les connait bien.

Le bill actuel décrète la création d'un fonds de retraite au moyen de retenues capitalisées et placées au crédit des fonctionnaires, et sur lesquelles l'intérêt à 5 pour 100 sera calculé tous les six mois. Le fonds ainsi créé appartiendra au fonctionnaire ou à ses représentants dès le jour qu'il cessera d'appartenir à l'administration. Ce bill diffère beaucoup de la loi actuelle à cet égard, laquelle prévoit seulement un fonds de retraite qui profitera au fonctionnaire lui-même le reste de ses jours, sans renfermer aucune disposition quelconque pour sa famille. Aujourd'hui, si un fonctionnaire public meurt dans l'administration, sa famille ne reçoit rien, et ses contributions échoient aux survivants suivant une sorte de système *tontine*. Ainsi, le fonctionnement de cette loi est sans pitié pour les familles de ceux qui meurent à l'emploi du pays.

Comme je l'ai dit, le bill que je présente décrète la création d'un fonds qui appartiendra au fonctionnaire lui-même ou à sa famille, en cas de mort. Cependant ce fonds sera incessible et insaisissable.

Ce sera là un fonds qui permettra au fonctionnaire de prendre sa retraite si son intérêt le lui conseille. A présent, lorsqu'un homme devient mem-

bre des administrations publiques, tout son intérêt, d'après la loi, le pousse à y demeurer toute sa vie. C'et état de choses n'est peut-être pas désirable, vu qu'il rend les fonctionnaires presque esclaves du gouvernement, car ceux-ci ne peuvent prendre leur retraite qu'à certaines conditions énoncées dans la loi, sous peine d'être privés de tout avantage. Conséquemment ils languissent dans les administrations, lorsque peut-être leur propre intérêt et celui du public se trouveraient favorisés par leur retraite. En vertu du bill que je propose de substituer à la loi actuelle, leur fonds sera toujours à leur disposition dans le cas où ils voudrout se retirer de l'administration.

Il peut s'offrir encore beaucoup d'autres raisons en faveur du bill, mais, sans les mentionner, je propose la première lecture du bill.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne me lève pas dans le but de commenter l'explication du directeur géneral des Postes au sujet de ce bill, mais je désire lui demander, en anticipant sur une motion inscrite à l'ordre du jour, laquelle peut ne pas être appelée avant un certain temps, de produire en cette Chambre les renseignements demandés relativement aux pensions de retraite que nous avons été appelés à payer. Je suis d'avis qu'il serait bon de posséder ces renseignements avant la deuxième lecture du bill. Je parle des renseignements demandés relativement aux pensions de retraite que nous avons été appelés à payer depuis un temps relativement récent.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Cela doit être obtenu par un ordre de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER: Avis a été donné de la demande de cet ordre, mais, comme je l'ai dit, la motion peut ne pas être appelée avant un certain temps.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Elle le sera lundi.

Sir CHARLES TUPPER: Ça suffira probablement.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Je n'ai pas de doute que lorsqu'elle le donnera, l'ordre de la Chambre sera promptement exécuté. D'un autre côté, je ne vois pas que le bill en question ait aucun rapport aux matières dont parle mon honorable ami.

Sir CHARLES TUPPER: Si nous étions en possession de ces renseignements, ils nous aideraient beaucoup à établir l'absolue nécessité d'enlever au gouvernement les pouvoirs de mise à la retraite qui existent maintenant.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Nous proposons par ce bill d'enlever tout à fait au gouvernement l'exercice du droit de la mise à la retraite.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

FACILITÉS POSTALES DANS LA RÉGION DE LA KOOTANIE.

Sir CHARLES TUPPER: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du directeur général des Postes et du ministre des Douanes sur une matière de nature fort urgente. Je donnerai lecture d'un télégramme que j'ai reçu de bonne heure ce matin, et que voici:

POINTE-DE-SABLE, C.-A.

Les arrangements faits par le gouvernement au sujet de facilités postales, de commodités douanières et d'autres améliorations nécessaires au développement de la région de la Kootanie en rapport avec la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, se heurtent à beaucoup d'obstacles, et les entrepreneurs sont lassés au delà de toute idée de l'apathie du département des Postes et des règlements draconiens du ministère des Douanes.

Afin de payer des droits, le 1er mars, un chèque accepté de $200 a été mis à la poste par le gérant de la banque Union, à Macleod, à l'adresse de la douane au Débarcadère du Nid-de-Corbeau, Colombie anglaise. La banque a télégraphié le fait, mais les ordres sont qu'il faut payer en argent sonnant, sinon attendre.

Cette partie de la Colombie anglaise ne produit rien qu'un dur minerai de montagne, de sorte qu'il nous faut faire venir notre fourrage et les autres articles de consommation du Montana, situé à quarante-cinq milles au sud de la voie du chemin de fer.

Nous y trouvons plus de facilités pour l'emmagasinage, et nous entassons notre avoine et notre foin en plein air, exposés à nous faire voler un peu et à subir d'autres petits inconvénients jusqu'à ce que notre chèque de banque nous arrive, mercredi, le 16 du courant, c'est-à-dire le temps qu'il me faudrait pour faire à demi le tour du monde.

Veuillez m'accorder votre aide, et communiquer cette dépêche à la galerie de la presse.

J'ai pensé que ce qu'il y avait de mieux à faire, c'était de porter cette dépêche à l'attention immédiate du département des Postes et du département des Douanes.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): L'honorable chef de l'opposition peut-il dire qui a signé cette dépêche?

Sir CHARLES TUPPER: R.-B. Dixon, agent pour les achats d'Egan et Cie. Je ne connais pas les intéressés.

La dépêche explique parfaitement la chose, savoir: que, bien qu'informé par le gérant de la banque qu'un chèque accepté lui était adressé pour payer les droits, le département des Douanes a refusé d'accepter cette information du gérant de la banque, et que par suite toutes les marchandises sont restées exposées au grand air jusqu'à ce que les facilités postales eussent permis à la compagnie de pouvoir se conformer aux exigences de la douane. Il doit y avoir quelque chose de radicalement répréhensible dans l'administration du département, pour qu'elle puisse donner lieu à des inconvénients aussi monstrueux, dont les conséquences peuvent être des plus graves pour les personnes concernées.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson): Tout ce que je puis dire, c'est que la lecture de cette dépêche m'apprend la première nouvelle de son contenu. Je vais immédiatement faire les démarches nécessaires pour savoir s'il y a quelque correspondance ou autre chose dans le département à ce sujet. L'auteur de la dépêche ne dit pas avoir communiqué avec le département.

Sir CHARLES TUPPER: Il dit quelle a été la conduite de celui-ci.

Le MINISTRE DES DOUANES: On donne ainsi de l'importance à une dépêche qui est peut-être fausse.

Sir CHARLES TUPPER: Ce monsieur a pris la responsahilité de faire cette plainte.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Muloek) : Autant que je sache, c'est la première fois que j'apprends que les facilités postales se sont trouvées en défaut, à la Pointe-de-Sable, Kootanie, d'accomplir le service requis par un corps ambulant d'entrepreneurs construisant plusieurs milles de chemins de fer par jour.

Il me semble que la manière convenable de régler les affaires départementales consiste, non pas à publier des dépêches dans la presse, mais à demander au département qu'elle concerne de s'occuper de la chose. Ce n'est que si celui-ci ne règle pas l'affaire, qu'il y a grief et lieu de se plaindre.

Si l'honorable chef de l'opposition m'avait fourni d'avance le renseignement, je serais maintenant en état de déclarer si cette affaire a jamais été soumise au département.

Je remarque par cette dépêche que ces entrepreneurs sont excessivement désireux d'acheter leur approvisionnement de produits agricoles dans le Montana, aux Etats-Unis. Ils peuvent être dans l'absolue nécessité de le faire, et ils peuvent ne pas l'être non plus. Or, j'aimerais à connaître les exigences du cas avant de me déclarer prêt, pour ma part, à les aider à acheter des provisions aux Etats-Unis lorsqu'ils pourraient peut-être acheter ces provisions au Canada.

RÈGLEMENTS MUNICIPAUX DANS LE YUKON :

M. DAVIN : Voici une question que je désire poser au ministre de l'Intérieur. En attendant la présentation de la législation promise dans le discours du trône concernant la région du Yukon, quel *modus vivendi* a été établi entre le département de l'Intérieur et le gouvernement des territoires du Nord-Ouest relativement au gouvernement municipal du Yukon ?

Voici, par exemple, un détail :

Au sujet des licences pour la vente des liqueurs, un certain nombre de mes commettants désirent savoir, ce que je ne peux leur apprendre, si la permission d'introduire des liqueurs sur le territoire du Yukon est actuellement du ressort du gouvernement du Nord-Ouest ou celui du Canada.

Je ne veux pas soulever de question de droit au sujet de savoir quel est le gouvernement à qui le droit d'accorder cette permission appartient. Mon opinion à moi-même est arrêtée à cet égard, mais je crains que quelque arrangement n'ait été convenu entre le département et le gouvernement du Nord-Ouest. Et ce que je veux savoir, c'est ceci : sous l'autorité de qui a lieu l'émission des licences, s'il en est ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Je répondrai à l'honorable député que pour ce qui concerne la loi et les règlements municipaux la région du Yukon se trouve dans la même position que les autres parties du Nord-Ouest dont le territoire n'a pas été organisé, et il est administré de la même manière. Aucun changement n'a été fait, et il n'est pas nécessaire d'empiéter sur la présentation de la législation qui sera proposée dans le cours de la session actuelle.

En ce qui regarde les licences pour la vente des liqueurs, la question est en suspens, comme je l'ai déclaré en cette Chambre, il y a quelque temps, en réponse à une question concernant le Yukon. Le gouvernement des territoires du Nord-Ouest prétend que ces licences devraient être émises par le lieutenant-gouverneur sur le conseil de ses ministres. Telle n'est pas l'interprétation que le gouvernement d'ici donne au statut ; mais il n'existe pas de véritable différend entre les deux gouvernements.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre voudra-t-il déclarer quelle est l'interprétation donnée au statut par le gouvernement d'ici ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Le gouvernement considère que les changements opérés dans la constitution des territoires du Nord-Ouest, n'ont pas changé leur position quant à l'émission des licences. Mais l'affaire a été tenue en suspens, et il ne doit être émis de licences ni par le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest, ni par le gouvernement du Canada, tant que la question n'aura pas été définitivement réglée.

Des lettres ont été échangées, et j'ai suggéré que l'un des membres du gouvernement des territoires du Nord-Ouest, se rende à Ottawa, afin de discuter l'affaire avec les membres du gouvernement fédéral.

Telle est la manière dont cette affaire existe à présent, c'est-à-dire, qu'il n'est rien fait.

QUESTION DES TRANSPORTS.

M. MACLEAN : M. l'Orateur, je désire signaler une matière fort importante au sujet de la question des transports, et afin de me mettre dans l'ordre je me propose de terminer mes remarques par une motion.

Au sujet de la proposition concernant le chemin de fer du Yukon, on a parlé beaucoup en cette Chambre de l'urgence de cette proposition. Le pays est saisi d'une autre proposition encore plus importante, exposé dans le *Globe* d'hier, laquelle n'offre pas le caractère d'urgence attribué à la première, et c'est afin de soumettre cette proposition à la Chambre et de fournir au gouvernement l'occasion d'ouvrir une nouvelle ère à la question des chemins de fer, que j'évoque cette matière.

L'article en question a paru à la première page du *Globe* d'hier, et porte le titre de " La situation des chemins de fer," suivi de l'autre titre de " Grands projets actuellement soumis au parlement pour le développement du pays."

Après avoir débuté, l'article continue ainsi :

Depuis l'achèvement de la voie principale du chemin de fer canadien du Pacifique, jamais jusqu'à présent nous n'avons vu soumettre au public autant de grandes entreprises de chemin de fer. Le chemin de fer canadien du Pacifique s'avance par le Pas-du-Nid-de-Corbeau vers la partie méridionale de la Colombie anglaise, afin de pénétrer dans la riche région de la Kootanie, et d'atteindre ensuite l'océan.

L'article entre ensuite dans des détails concernant la voie du Pas-du-Nid-de-Corbeau, puis il continue :

NOUVEAUX DÉBOUCHÉS POUR LE MANITOBA.

Mais tandis que le chemin de fer canadien du Pacifique s'est assuré le transport profitable des produits de cette région, une autre partie importante de son trafic lui échappe incontestablement. Longtemps on s'est élevé contre ce chemin de fer dans le Manitoba, parce qu'il réclamait des taux prétendus excessifs pour le transport des céréales vers l'est, et spécialement à Fort-William durant la saison de la navigation. On a essayé, il y a

quelques années, de provoquer la concurrence en subventionnant le chemin de fer *Northern Pacific*, afin qu'il prolongeât sa voie de la frontière au nord dans le Manitoba. Ce prolongement n'a pas atteint le but proposé, tout en n'ayant pas été tout à fait inutile. M. Greenway et ses collègues songèrent à trouver d'autres moyens d'obtenir des taux de trafic moins élevés pour le transport des produits au lac Supérieur, et pendant quelque temps il y eut des négociations en vue de construire un chemin de fer de Winnipeg à Duluth. Ce projet ne souleva pas peu d'opposition dans les provinces de l'est, vu qu'on le considérait comme étant peu de nature à resserrer les liens des provinces entre elles.

On conjura M. Greenway de construire sa voie rivale à travers le territoire canadien, au lieu de détourner le commerce au profit des ports des Etats-Unis. On croit généralement que des arrangements ont été virtuellement complétés pour en arriver à cette fin. Le chemin de fer de l'Ontario et Rivière La Pluie, dont la charte est contrôlée par M. William Mackenzie, de Toronto, a pour tracé projeté une ligne partant de certain point du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental (voie ferrée de peu d'étendue qui a son point de départ à Port-Arthur), pour atteindre, en passant par la région aurifère du lac des Bois, certain point de la frontière du Manitoba. Il se joindra à cet endroit au chemin de fer du Manitaba et Sud-Est, dont la charte est également contrôlée par M. Mackenzie, et qui, s'il est construit, obtiendra une subvention en terres du gouvernement fédéral. Ces deux chemins de fer apporteront une nouvelle voie au transport des céréales du Manitoba au lac Supérieur.

UNE FORTE COMBINAISON.

On peut demander à quoi servira à M. Mackenzie et à M. Greenway d'assurer la création d'une nouvelle voie entre Winnipeg et le lac Supérieur, tant que le chemin de fer canadien du Pacifique possédera les voies ferrées de l'intérieur de la contrée qui monopolisent le transport des céréales à Winnipeg. La situation est en réalité fort simple. Entre Winnipeg et Portage-la-Prairie existe un chemin appelé le chemin de fer du Pacifique-nord et Manitoba, dont la charte renferme un article réservant au gouvernement manitobain le pouvoir d'accorder des droits de passage sur ce chemin. On peut également obtenir un droit de passage sur le chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest depuis Portage-la-Prairie jusqu'à Gladstone.

A ce dernier endroit, on rejoint le chemin de fer de Dauphin, construit et contrôlé par M. Mackenzie, lequel s'étend jusqu'au lac Winipegosis. Aidé de la coopération du gouvernement Manitobain, donc, ainsi que de la concession des droits de passage nécessaire sur les tronçons que j'ai mentionnés, M. Mackenzie peut assurer la création d'une voie continue depuis Port-Arthur jusqu'au lac Winnipegosis. Ce n'est pas tout, cependant, car M. Mackenzie passe pour avoir des intérêts considérables dans le chemin de fer de la Baie d'Hudson, lequel serait en réalité un prolongement du chemin de fer de Dauphin, la construction de celui-ci n'étant que le premier pas, celle d'un chemin de fer s'étendant du Manitoba à la Baie d'Hudson. Nous exposons ici ces projets de construction de voies ferrées pour démontrer que la construction par M. Mackenzie et ses associés du chemin de fer de l'Ontario et Rivière La Pluie et de celui du Manitoba et Sud-Est diminuerait considérablement la puissance arbitraire du chemin de fer canadien du Pacifique au Manitoba.

CHEMIN DE FER DE L'ONTARIO ET RIVIÈRE LA PLUIE.

Le temps où l'on devait commencer le chemin de fer de l'Ontario, et Rivière La Pluie a été prolongé aujourd'hui par le comité des chemins de fer de la Chambre des Communes, et l'on a prétendu dans le cours du débat que la charte du chemin de fer de l'Ontario et Rivière La Pluie était tombée en possession du chemin de fer canadien du Pacifique. Naturellement si cette prétention était vraie, elle signifierait que, tout en étant encore avantageux à la région aurifère de l'Ontario, le chemin ne coopère pas utilement au projet proposé. Votre correspondant est en état d'affirmer que cette assertion est absolument fausse, et que c'est l'intention des détenteurs de la charte du chemin de fer de l'Ontario et Rivière La Pluie, de construire ce chemin pour l'exploiter dans un esprit de rivalité contre le chemin de fer canadien du Pacifique—nonobstant, toutefois, les relations cordiales qui existent entre M. Mackenzie et la direction de ce chemin de fer.

Il est fort probable que le véritable travail de construction sera commencé cette année sur la partie du chemin projeté s'étendant de Winnipeg au lac des Bois. Nous voici donc en présence d'un système de chemins de fer à l'état embryonnaire, cependant la construction de 350 milles de chemin de fer entre le lac Supérieur et Winnipeg, ainsi que l'établissement sur les lacs Erié et Huron de correspondances avec les différents ports. On peut s'attendre à des développements durant la session de la législature manitobaine, qui s'ouvre aujourd'hui.

Puis vient le troisième projet. L'écrivain donne relativement au chemin de fer de la Baie-d'Hudson une explication que je ne considère pas comme pertinente au sujet de mes remarques; puis il continue :

Ces projets comportent l'existence d'un ensemble de 2,200 milles de chemin de fer, soit au delà du huitième de l'étendue des chemins de fer actuels du Canada. Parmi ces chemins il n'en est pas un que ceux qui suivent attentivement le développement du Canada voudraient prescrire à titre d'inutilité pour le pays en général. Nous les avons groupés ici afin que le lecteur puisse saisir d'un coup d'œil les principaux projets actuellement en cours pour le développement des moyens de transport au Canada.

Je suis d'avis que nous en sommes arrivés au point décisif dans le problème des transports au Canada. Un effort a été tenté pour résoudre ce problème dans un sens favorable au peuple, favorable particulièrement à la population du Nord-Ouest. Il est du devoir du gouvernement de voir à ce que dans toute législation soumise à cette Chambre, il y ait stipulation de garantie qu'il y aura concurrence avec le chemin de fer canadien du Pacifique.

Cette Chambre sera saisie d'un bill de nature privée—de celui-là même dont parle l'article que je viens de citer, et dont le comité a fait rapport à la Chambre—demandant une prolongation de délai pour commencer la construction du chemin de fer de Rivière La Pluie. Il est du devoir du gouvernement, avant de laisser adopter ce bill, d'y faire insérer un article qui garantira à la population la réalisation des grands objets définis dans l'article du *Globe*.

M. l'ORATEUR : L'honorable député transgresse les règles de la Chambre en profitant d'une motion d'ajournement pour discuter l'un des articles de l'ordre du jour.

M. MACLEAN : Je veux seulement attirer l'attention du gouvernement sur cette question de concurrence entre chemins de fer. Mon attitude consiste à dire que ce bill concernant le chemin de fer de Rivière La Pluie, actuellement soumis à la Chambre, doit être amendé de manière.....

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): A l'ordre !

M. MACLEAN : Alors mon attitude consiste à dire que le gouvernement devrait veiller à ce que des droits de passage soient accordés aux autres chemins de fer sur ceux qui seront construits de Port-Arthur à Winnipeg. Je veux que le chemin de fer canadien du Pacifique ait un droit de passage sur ce chemin de fer de Rivière La Pluie ou sur tout autre chemin circulant entre Port-Arthur et Winnipeg. Je crois que, plus que tout autre, le chemin de fer du Grand-Tronc devrait posséder des droits de passage sur tout chemin de fer subventionné par l'Etat, circulant entre Port-Arthur et Winnipeg. Ce chemin de fer-ci est subventionné.....

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne peut mentionner une compagnie privée, mais il doit se borner à faire des remarques générales.

M. MACLEAN : Ce que je désire faire remarquer au gouvernement, c'est qu'on devrait pourvoir à la protection du public en accordant à tous les chemins de fer des droits de passage sur les nouveaux chemins. Le chemin de fer du Grand-Tronc, en particulier, devrait avoir des droits de passage sur tous les nouveaux chemin de fer que leur charte autorise à se rendre au Manitoba. Il en devrait être de même pour le chemin de fer canadien du Pacifique. Dans ce cas, le public serait protégé.

En outre, le gouvernement devrait se conserver le contrôle absolu de la question des tarifs de trafic sur tout chemin de fer constitué par le parlement du Canada. Il ne suffirait pas d'insérer dans les chartes un article général du genre de celui appelé l'article stéréotypé, lequel est assigné à certains bills ; mais il devrait y avoir un article général apportant une entière protection à la population et de pleins droits de passage à tous les chemins de fer du pays désireux de les obtenir.

Dans la région s'étendant de Winnipeg à Port-Arthur se trouve la clef de tout le problème des transports. Là doit passer tout le trafic se faisant entre l'est et l'ouest, et le gouvernement a l'occasion aujourd'hui de protéger les intérêts publics, occasion qu'il n'a jamais eue auparavant.

J'espère que lorsqu'un bill sera présenté à cette Chambre, le gouvernement verra à ce qu'il offre suffisamment de protection au public.

Les députés qui représentent ici le Nord-Ouest, et qui dans les sessions antérieures se sont plaints de la tyrannie du chemin de fer canadien du Pacifique, ont maintenant l'occasion de protéger les intérêts de ces territoires, et il leur incombe, à eux plus qu'aux représentants des provinces de l'est, de voir à ce que cette occasion ne soit pas perdue, et de protéger les intérêts, non seulement du Manitoba et des territoire du Nord-Ouest, mais encore également de la Colombie anglaise.

On plaide urgence, relativement au chemin de fer du Yukon, pour justifier la création d'un monopole et la concession aux entrepreneurs d'une grande étendue de terres, ainsi que l'établissement en ce pays d'une fausse mesure de valeur, en la déterminant par des acres de terre au sujet de la proposition de construire un chemin de fer. La terre n'est pas la mesure de la valeur en ce pays, l'argent l'est. Cependant, on a dit qu'il y avait urgence, et nous avons dû donner des terres et un monopole. Il n'y a pas de raison pour cela aujourd'hui. Le Nord-Ouest demande qu'on s'occupe de la chose, le Manitoba la considère, l'Ontario la subventionne largement, et l'on doit veiller maintenant à ce que l'intérêt public soit protégé.

C'est pour cette raison que je signale l'article que j'ai lu, au gouvernement et j'espère que le gouvernement expliquera ce qu'il se propose de faire, et qu'il nous dira comment il entend protéger le trésor public en ne laissant adopter aucun bill en cette Chambre permettant aux corporations de chemins de fer de réglementer à leur gré la question du transport dans le pays.

Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : Avant que le ministre annonce sa politique sur cette question, je désire ajouter quelques mots à ce qu'on a dit.

Pas un homme public au Canada ne niera aujourd'hui qu'il n'existe un fort sentiment, qui augmente tous les jours, en faveur de l'exercice d'un plus grand contrôle du parlement sur les chemins de fer. Ce sentiment s'impose à notre attention dans le pays tout entier, et nous voyons partout le mauvais effet du système relâché qui se produit maintenant, parce que le public ne réglemente pas les chemins de fer, soit par une commission des voies ferrées, soit par le parlement lui-même.

Nous, les représentants du peuple, devons chercher quelque moyen pour remédier au mal. On croit que le trésor public, subventionnant libéralement les chemins de fer, en leur donnant des terres ou de l'argent et en leur accordant des privilèges très étendus, c'est notre devoir dans les intérêts du peuple d'avoir la haute main sur les voies ferrées du pays. Depuis des années, les compagnies de chemin de fer s'adressent au parlement pour obtenir des chartes, afin de construire des lignes faisant concurrence à celles qui sont déjà établies, et quelquefois les lignes en existence peuvent avoir été subventionnées par le parlement du Canada et les législatures. Le sentiment public est tellement fort en faveur de la concurrence en matière de chemin de fer qu'il approuve l'acte des représentants du peuple qui constituent de nouvelles compagnie en corporation et accordent même des subventions à ces dernières. L'on agit ainsi, afin d'obtenir des moyens de transport plus faciles et pour assurer la concurrence en matière de chemin de fer. Mais aussitôt que la nouvelle compagnie a mis sa ligne en état d'exploitation, un arrangement secret intervient, plaçant les deux lignes sous une seule direction, ou une compagnie rivale, et, en fin de compte le public ne retire aucun avantage en compensation de l'aide qu'il a donnée. La grave question qui aujourd'hui s'impose à notre attention, c'est de savoir ce que nous pourrions gagner par le contrôle de nos voies ferrées, contrôle que nous n'avons jamais pu avoir jusqu'ici. Ces corporations sont les créatures de ce parlement, mais ces créatures semblent plus puissantes que leurs créateurs, et le public se demande s'il n'y a pas un remède à l'état de choses actuel.

Si nous subventionnons deux chemins de fer pour avoir de la concurrence, et si nous ne pouvons atteindre notre objet, pourquoi le parlement n'exercerait-il pas un contrôle qui assurerait au public ce qu'il a droit d'avoir, vu ce qu'il a payé. La grande question pour nous est de savoir comment nous pourrions atteindre cet objet, sans aller trop loin.

Il y en a quelques-uns qui prétendent que le gouvernement devrait déterminer le prix du transport des marchandises, mais j'avoue que je n'ai jamais bien compris qu'il serait juste d'aller aussi loin dans cette voie, dans tous les cas, de fixer le tarif des marchandises. Il me semble que nous ne pouvons avoir des données assez précises pour déterminer exactement quel serait le juste prix à percevoir, dans toutes les parties du pays, pour le transport des marchandises, car il ne faut pas oublier que nous ne sommes pas des experts, et que nous n'avons jamais consacré notre temps et notre attention à l'examen de ce sujet. Mais outre ce qui peut arriver dans les circonstances ordinaires, il y a des circonstances extraordinaires qui peuvent surgir au sujet de cette question, et le parlement doit tout examiner. Si nous ne croyons pas qu'il soit sage de réglementer les tarifs, nous pourrions peut-être obliger les chemins de fer à donner aux autres compagnies le droit de passage sur leur ligne, et, par

ce moyen, assurer la concurrence, sans construire deux voies ferrées où une seule suffit, et sans entraîner le pays dans de nouvelles dépenses.

Dans l'intérêt du peuple canadien, et afin de régler cette brûlante question du transport de nos produits, le parlement devrait reconnaître que non seulement il a ce droit et ce pouvoir, mais il devrait exercer son autorité sur les corporations que nous avons créées. Nous leur avons donné de généreuses subventions, de vastes privilèges, nous leur avons mis dans les mains des instruments avec lesquels elles peuvent frapper monnaie plus promptement que toute autre industrie, en majorant leur stock, ou en manipulant leur charte d'une manière ou d'une autre; et cependant, nous laissons à ces grandes corporations la faculté de traiter le public suivant leur bon plaisir.

Il approche,—et rapidement,—le jour où le parlement sera forcé d'agir, et où les électeurs, si le parlement refuse d'intervenir, enverront ici d'autres représentants pour remplir les vœux du pays. Ceux qui observent l'opinion public savent que ce sentiment croît rapidement et devient chaque jour de plus en plus fort, et demande notre attention immédiate. C'est le devoir du gouvernement d'exposer sa politique sur ces grandes questions; et le plus tôt sera le mieux pour apaiser le sentiment de mécontement qui règne aujourd'hui dans le pays; sentiment qui peut acquerir de telles proportions que nous ne pourrons plus l'apaiser. On dit quelquefois qu'une commission d'enquête sur les chemins de fer atteindrait ce but, mais, à mon avis, l'expérience nous a démontré jusqu'ici que ces commissions, tout en ayant fait beaucoup de bien, n'ont pas été à la hauteur de la situation.

On dit aussi que le contrôle du parlement n'a eu, jusqu'ici, aucune efficacité et n'a pas réussi à assurer les avantages de la concurrence que le peuple a droit de demander, vu les grandes subventions en terres et en argent qu'il a données; mais, bien que les commissions aient échoué, et bien que le parlement n'ait pu jusqu'ici exercer cette influence salutaire sur les compagnies de chemin de fer, ce n'est pas une raison pour ralentir nos efforts et nous empêcher de chercher quelque autre remède. Au contraire, c'est une forte raison qui doit nous inciter à étudier ce grand problème; et le plus tôt sera le mieux; et si les moyens à notre disposition ne sont pas suffisants, nous devons en chercher d'autres qui nous assureront le succès. Je crois que nous pouvons au moins imposer à tout chemin de fer qui obtient une charte la condition qu'il accordera le droit de passage sur sa ligne à tout autre chemin de fer qui s'en servira dans les intérêts du commerce canadien, et de cette façon, nous ne serons pas obligés de subventionner une autre voie ferrée, afin d'avoir une concurrence que nous n'obtenons presque jamais, ainsi que l'expérience du passé l'a parfaitement démontré.

Le parlement pourrait au moins imposer cette condition; et si la loi ne suffit pas, nous pourrons la modifier suivant que les circonstances l'exigeront.

Mais quelques-uns nous diront: vous ne pouvez faire avec succès le trafic de deux ou trois chemins de fer sur une seule ligne. Mais nous avons, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, des exemples qui nous prouvent le contraire. J'ai dans la main une découpure d'un journal qui nous cite un ou deux cas de ce genre, et je vais vous la lire pour l'avantage de ceux qui croient la chose impossible:

La voie ferrée entre Newark et Columbus, Ohio, trente-trois milles, a été exploitée en commun par les chemins de fer, le Baltimore et Ohio, et le Pittsburg, Cincinnati et Saint-Louis, pendant au moins vingt-deux ans avant 1887; le Cleveland et Toledo (plus tard le Lake-Shore) et le Cleveland, Columbus et Cincinnati, ont fait usage de la même voie, depuis Grafton, Ohio, jusqu'à Cleveland, une distance de vingt-quatre milles, pendant environ douze années, avant 1887.

En outre, je mentionnerai seulement le chemin de Toronto à Hamilton, une des voies ferrées canadiennes où le trafic est le plus considérable. Une partie du "New-York Central" est exploitée en commun,—et exploitée avec succès,—par deux compagnies de chemin de fer. Ainsi par cette exploitation en commun, nous avons les avantages de deux chemins de fer et il n'y a à payer que le coût d'une seule voie. Et nous avons dans ce cas-là autant de concurrence que si le parlement avait subventionné deux chemins de fer. Je ne vois pas pourquoi ce qui a été fait dans le cas que je viens de vous citer ne pourrait pas se faire dans d'autres; et le parlement est justifiable d'exercer ses pouvoirs toutes les fois que la chose est nécessaire dans les intérêts du peuple.

Prenez par exemple le chemin de Toronto à Gravenhurst et voyez combien le commerce de cette partie du pays et de la grande ville de Toronto, se trouve entravé par les querelles de deux compagnies de chemin de fer. Le parlement a subventionné, et subventionné généreusement une de ces lignes qui suffit parfaitement à tout le trafic, avec l'intention que cette ligne servirait aux deux chemins de fer. Et cette exploitation en commun était praticable, si les deux compagnies avaient voulu s'entendre; mais pour des raisons que connaissent ces compagnies, mais que le parlement ne connaît point, il n'y a pas eu accord. C'était là cependant ce que désirait le parlement, afin d'avoir les avantages de la concurrence, lorsqu'il a subventionné l'une de ces lignes, mais il n'y a pas concurrence. Allons-nous, en face de cet état de choses, rester tranquillement assis et constater l'insuccès de nos efforts? Cela devrait plutôt nous inciter à travailler davantage, afin de trouver un remède à ce mal, immense déjà, et qui s'aggrave tous les jours. C'est pour donner mon avis sur cette question que je parle aujourd'hui, c'est pour faire connaître au gouvernement quelle est, suivant moi, l'opinion publique à ce sujet, pour savoir au plus tôt quels moyens le parlement a l'intention de prendre contre ce grand mal dont souffre et se plaint le public à l'heure qu'il est.

M. JAMESON: Comme j'en sais assez long sur la ligne projetée, ligne dont l'honorable député qui a parlé le premier a discuté l'à propos, j'aimerais dire quelques mots à ce sujet. Il me semble que l'attitude prise par les honorables membres de la gauche dans le dernier débat, et actuellement au sujet du monopole des chemins de fer, indique une conversion excessivement soudaine. C'est à la législation préparée par les honorables messieurs que nous devons les difficultés dont se plaint le Nord-Ouest en matière de chemins de fer. Nous avons les mains liées, et c'est un très grave problème pour le gouvernement que de savoir comment venir au secours de la population de l'ouest, dans la position où les honorables membres de la

gauche l'ont placée. Nous savons que l'on a accordé au chemin de fer canadien du Pacifique de grands privilèges, des privilèges tels que jamais aucune compagnie de chemin de fer au monde n'en a obtenus de pareils. On lui a accordé le monopole du transport, lequel a causé presque une rébellion au Nord-Ouest et lequel on a racheté très cher aux dépens du peuple de ce pays.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis en mesure de déclarer que ce que l'honorable député dit avoir été racheté très cher aux dépens du peuple de ce pays, n'a jamais coûté et ne coûtera jamais un dollar au Canada. Les concessions faites par la compagnie sont tout à notre avantage, car au lieu de débourser de l'argent, nous en recevons.

M. JAMESON : Le population du Canada a payé une forte somme d'argent pour ce privilège. Il peut arriver que, vu le développement de cette contrée, le peuple du Canada n'ait eu aucun argent à débourser, mais je puis dire à l'honorable député que le Canada a perdu beaucoup sous le rapport de l'immigration. Il n'y a pas de doute que l'existence de ce monopole a entravé l'immigration. Je vis dans cette partie du pays depuis dix-sept ans et je parle en connaissance de cause.

Les tarifs du chemin de fer canadien du Pacifique sont aussi à jamais exempts du contrôle du gouvernement, ou du moins jusqu'à ce que 10 pour 100 soit payé sur le coût du chemin de fer. Cela seul constitue un monopole contre lequel il est très difficile de lutter. Cependant en face de toutes les difficultés que leur législation défectueuse des dix-huit dernières années a suscitées, les honorables membres de la gauche viennent ici et se posent en champions et en sauveurs du Nord-Ouest à l'encontre du gouvernement actuel. Quoi qu'il en soit, le christianisme nous enseigne que, tout en ayant des doutes, nous ne devons pas dédaigner les conversions soudaines, car nous avons tous lu l'histoire du larron repentant, c'est pourquoi je suis heureux d'applaudir à cette conversion soudaine des honorables membres de la gauche et de déclarer que j'approuve les principes qui ont été énoncés.

Je crois qu'il est temps d'aborder ce problème et de tâcher de le résoudre. Il n'y a pas le moindre doute que, dans l'Ontario et le Manitoba, la population croyait que la concurrence en matière de chemin de fer résoudrait la difficulté. Mais nous avons constaté notre erreur. Nous savons quelles subventions la province de l'Ontario a votées aux chemins de fer, et comment les deux grandes lignes du chemin de fer canadien du Pacifique et du Grand-Tronc, ont absorbé le réseau de voies ferrées de cette province. Au Manitoba nous avons eu les mêmes difficultés. Nous avons donné une grosse subvention au " Northern Pacific ", et quoique nous ayions bénéficié de l'établissement de ce chemin de fer, il y a encore un certain monopole, et nous aussi, comme dans l'Ontario, nous avons constaté que les voies ferrées ne se font pas concurrence. Par conséquent, nous n'avons plus que l'une des deux choses à faire. Comme l'acquisition des chemins de fer par l'Etat semble hors de question, nous devons voir à ce que le gouvernement exerce sur les tarifs le contrôle que lui accorde l'acte des chemins de fer, excepté quant au chemin de fer canadien du Pacifique. Nous devrions aussi décréter, ainsi que la législature du Manitoba va le faire, que toutes les fois qu'une subvention sera accordée, on fixera le maximum des tarifs.

M. MACLEAN : Et au sujet des droits de passages ?

M. JAMESON : Je ne tombe pas tout à fait d'accord avec l'honorable député à ce sujet. Lorsque l'on accorde un droit de passage, je crois que les compagnies concessionnaires peuvent être entravées de façon à rendre ce privilège inefficace. Je suis convaincu cependant qu'un vertu de l'Acte des chemins de fer, le gouvernement a le pouvoir de réglementer les tarifs. Je crois que les compagnies de chemin de fer sont obligées de soumettre à l'Exécutif une liste de leurs tarifs, et si le gouvernement est indépendant du chemin de fer,—ce qui malheureusement n'a pas toujours été le cas dans ce pays—il n'y a rien pour l'empêcher d'exercer effectivement le contrôle que lui accorde l'Acte des chemins de fer.

Je suis heureux de saluer la construction du chemin de fer que nous décrit le *Globe*. Cette voie ferrée sera très avantageuse à mon comté, à la population du Manitoba et au Nord-Ouest en général. Ce chemin de fer traversera une région agricole et la vallée de la rivière La Pluie, où tous les jours on ouvre de nouvelles mines, et je n'ai pas de doute que cette contrée produit assez de grains pour alimenter deux chemins de fer. Je suis content que l'on ait soulevé cette question, et je suis de cœur avec ceux qui prétendent qu'il faut discuter ce sujet et présenter un projet de loi qui donnera au gouvernement un contrôle plus efficace sur nos chemins de fer que celui qu'il a aujourd'hui.

M. DAVIN : Le *Globe* de Toronto est excessivement heureux aujourd'hui d'être sous la direction d'un homme que j'ai l'honneur de connaître un peu, d'un homme qui a de grandes aptitudes comme journaliste, un homme qui, au point de vue littéraire et des nouvelles, a amélioré et élevé très haut ce journal. Je dirai aussi que son correspondant à Ottawa—bien que je ne le crois pas un de mes amis —mérite tous les éloges par son travail infatigable et son talent d'écrivain ; mais tout en rendant justice aux aptitudes de l'éditeur et du personnel qui publient aujourd'hui—et depuis longtemps déjà—un journal de premier ordre, il faut bien avouer que personne ne peut lire ce journal sans s'apercevoir que son véritable but n'est pas d'éclairer le public. Prenez l'article que l'on vient de citer, toute personne en le lisant verra pourquoi on l'a écrit. C'est une longue correspondance d'Ottawa, et l'objet apparent est de donner au public canadien quelques renseignements sur ce qui se fait dans la capitale au sujet des chemins de fer. Mais l'objet réel, c'est d'appeler l'attention de la population du Manitoba sur un projet qui sera, j'en suis convaincu, tout à fait décevant, et qui trompera et dupera la population du Manitoba, aussi bien qu'on l'a trompée et dupée, il y a quelques années, par un autre moyen, comme le sait l'honorable député (M. Jameson). Toute personne qui lit cet article attentivement verra que le correspondant s'est douté, qu'en mettant de l'avant ce chemin de fer de M. Greenway, dans le but de faire concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique, le peuple comprendrait l'objet que M. Greenway, a en vue ; car le correspondant dit que bien que M. Mackenzie soit un grand ami du chemin de fer canadien du Pacifique, il ne peut y avoir le moindre doute qu'il y aura concurrence.

Nous avons tous vu ici un homme,—je l'ai vu à la droite de l'Orateur,—qui était autrefois un des

membres de cette Chambre, et qui est aujourd'hui membre du gouvernement du Manitoba,—M. Bob Watson—accompagné d'un autre homme que j'ai vu dans les corridors et qui est un des mystérieux personnages qui travaillent dans l'intérêt du gouvernement du Manitoba ; et nous savons qu'une élection est imminente dans le Manitoba et qu'à l'heure qu'il est, si on allait aux urnes électorales, le parti libéral ne pourrait revenir avec la douzaine du boulanger.

M. McGREGOR : Pas du tout.

M. DAVIN : Je parle en connaissance de cause. Le parti libéral est battu dans le Manitoba et l'une des ruses que l'on emploie pour aider M. Greenway à gagner les élections qui suivront certainement la prochaine session.....

M. McGREGOR : Il n'y aura pas d'élections au Manitoba avant deux ans.

M. DAVIN : Si l'honorable député veut me répondre plus tard, il en aura l'occasion. Je serais heureux que tous les membres de la droite vinssent me traiter comme je les traite. J'aimerais croire que je m'adresse à des gentilshommes anglais réunis pour discuter certaines questions, et pour moi, ce n'est pas un plaisir, mais une véritable peine, que de gaspiller le temps à prendre, l'un après l'autre, chaque député qui m'interrompt et à le réduire au silence. Si j'enseignais l'école, il ne me plairait pas du tout de prendre un de mes jeunes bambins qui ne se conduirait pas bien et de lui tirer les oreilles. Les honorables membres de la droite n'ont jamais eu à se plaindre de moi, et il serait mieux pour la prompte expédition des affaires de cette Chambre de ne pas nous lancer ces inutiles interruptions, car ils doivent savoir que, quand même ils multiplieraient leur nombre par 44 et leur pouvoir d'interruption par 54, ils ne m'empêcheront pas de dire ce que j'ai à dire.

Je déclare que mon honorable ami, Hugh-J. Macdonald, a parcouru le Manitoba et que son éloquence, le charme de ses manières et sa puissance politique lui ont conquis cette province et que M. Greenway se sent battu. Ce projet que le *Globe* a exposé est simplement, comme dans le cas du *Northern-Pacific*, un truc pour tromper la population du Manitoba ; et après les élections, s'il conservait le pouvoir, M. Greenway ferait comme par le passé,—il jetterait aux quatre vents ses promesses d'élection, humerait le parfum de son cigare et travaillerait sur sa ferme jusqu'à la veille d'une autre élection, et alors encore, il serait nécessaire d'imaginer un nouveau truc.

Personne en cette Chambre ne désire plus que moi aider le gouvernement,—si celui-ci veut faire quelque chose en ce sens,—à créer, dans les territoires du Nord-Ouest, la concurrence en matière de chemins de fer. L'honorable député de Winnipeg nous a parlé de l'affreuse oppression que le gouvernement conservateur avait introduite dans les territoires du Nord-Ouest, et il nous a déclaré que le désaveu avait presque provoqué une rébellion, et mon honorable ami le chef de l'opposition a dû le corriger lorsque l'honorable député a dit que le pays avait dû payer une grosse somme pour se débarrasser de ce désaveu. L'honorable député voudrait-il dire à la Chambre ce que la population du Manitoba et du Nord-Ouest a gagné par les moyens que M. Greenway a pris pour créer la concurrence ? L'honorable député sait très bien que la concurrence créée par M. Joe Martin et M. Greenway a été parfaitement illusoire. L'affaire a été conduite d'une manière déplorable pour la province, et au moment même où l'on obtenait les moyens de créer la concurrence, tout était arrangé de façon à permettre au *Northern-Pacific* de s'entendre avec le chemin de fer Canadien du Pacifique pour la formation des tarifs, de sorte que la concurrence a été tout à fait illusoire.

M. JAMESON : Mais les tarifs ont été réduits.

M. DAVIN : Mais, de temps à autre le chemin de fer canadien du Pacifique a réduit ses tarifs sans avoir aucune concurrence. Permettez-moi de dire ici une chose qui ne sera pas très agréable. J'entends parler—c'est là un langage de hustings—de l'oppression du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Je déclare qu'il n'y a jamais eu, de la part du chemin de fer canadien du Pacifique, oppression du Manitoba et du Nord-Ouest. En thèse générale, je m'oppose à un monopole, mais je suis convaincu que l'homme qui est le président du chemin de fer canadien du Pacifique, sir William Van Horne, connaît parfaitement quel est l'intérêt de cette voie ferrée—je ne veux pas dire ici que cet homme a un autre objet que de travailler au progrès et à la prospérité de cette ligne—et il sait que si les tarifs écrasaient le pays, le chemin de fer canadien du Pacifique ne serait pas la moitié aussi prospère qu'il est aujourd'hui. Et comme conséquence, jamais monopole n'a été exercé avec autant de réserve que celui-là. Nous avons eu de bonnes moissons dans le Nord-Ouest et nous avons eu un prix rémunérateur pour nos produits, et je déclare que si, dans une assemblée d'agriculteurs, on discutait la question des tarifs de chemin de fer, il y aurait à peine un homme qui ferait spontanément une plainte sérieuse contre les prix de transport du chemin de fer canadien du Pacifique. Je dis cela en passant, mon principal objet en me levant c'est d'attirer l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux sur quelques idées que je lui soumets humblement au sujet des chemins de fer dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest.

Si l'on présente au ministère quelque nouveau projet de chemin de fer intéressant tout le pays, mais surtout la province d'où je viens—le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest,—et s'il semble que ce projet soit un moyen de créer la concurrence, je prétends que le gouvernement doit se servir de tout le pouvoir que lui donne sa majorité, pour créer une véritable concurrence, et non pas une concurrence illusoire : par-dessus tout, que cette concurrence soit solide, et ne tombe pas en pièces aussitôt qu'on enlèvera un des éléments qui la constitue.

Je crois que l'on devrait adopter une nouvelle ligne de conduite au sujet des subventions de chemins de fer. Dorénavant, lorsque nous subventionnerons une voie ferrée, nous rappelant ce qui s'est passé au Canada et aux Etats-Unis, nous verrons à sauvegarder les intérêts publics. De l'autre côté de la frontière, vous voyez les Etats retirer de grosses sommes de chemins de fer qu'ils ont subventionnés. Dans la charte de tout chemin de fer que nous subventionnerons par la suite, nous devrions insérer un article nous donnant, non seulement la haute main sur les tarifs, mais un con-

trôle effectif de la *compagnie*. *J'abonde* dans le sens de mon honorable ami, le député de Winnipeg (M. Jameson), que l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique accorde un contrôle effectif, et je dis que, si le ministre des Chemins de fer et Canaux veut se servir des moyens qu'il a à sa disposition—il a un contrôle effectif sur cette voie ferrée. Mais voici le danger, nous sommes dans un pays libre.

On n'aurait jamais cru que cela *pouvait* arriver. Nous sommes ici cinq *millions d'hommes libres*, jouissant d'un parlement libre, calqué sur le plus libre des parlements ; nous sommes venus ici *pour* fuire l'oppression des ducs, des *comtes*, des *seigneurs*, nous avions rêvé d'avoir une population indépendante, propriétaire du sol, *à* l'abri des exactions des classes aristocratiques, et *que faisons*-nous ? Nous créons des corporations *qui* permettent à des particuliers de s'enrichir tellement rapidement, qu'un citoyen ordinaire *aujourd'hui* peut-être immensément riche demain. Celui qui n'était *hier* que M. Un tel, devient sir, et ensuite on le supplie presque d'entrer dans la *Chambre des lords*. Voyons, par exemple, le projet qui est actuellement devant la Chambre. Il pleut des *baronnies* dans ce contrat. Nous aurons bientôt le duc de Yukon et le marquis de Klondike. Dans ce pays *où* l'on dit que rien ne pousse nous verrons bientôt *fleurir la plante* de l'aristocratie anglaise.

C'est pour cette raison que je combats le *projet* qui nous est soumis, et que je demande au gouvernement d'adopter celui *que je propose*. *J'ai entendu* un ministre anglais dire à un autre qui était sur le point de le devenir : Attendez d'avoir été ministre trois ans, et vous vous apercevrez que c'est la chose la plus difficile au monde, pour un ministre de faire le bien qu'il voudrait faire.

Je suis convaincu que parmi les ministres actuels il y en a un qui en moins de deux ans, a appris à connaître la profonde vérité de ces paroles de l'apôtre : Le bien que je voudrais faire, je ne le fais pas ; mais le mal que je ne voudrais pas faire, je le fais ; ou comme dit Tennyson :

> His honour rooted in dishonour stands,
> And faith, unfaithful, keeps him falsely true.

Tout le mal provient d'un manque de véritable patriotisme, d'un patriotisme prévoyant et basé sur les renseignements de l'histoire. Le seul sens du devoir, est impuissant à maintenir un ministre de la Couronne dans les hauteurs qu'il devrait toujours occuper, car les tentations sont trop fortes. Du *moment* qu'il est au pouvoir, il est assiégé de toutes parts. On a souvent dit que du moment qu'un gouvernement nait, il commence à mourir. Cela est vrai de tout ce qui est doué de la vie. Un gouvernement doit lutter pour l'existence. Il n'y a rien d'impressionable comme le gouvernement d'un pays constitutionnel. C'est aussi sensible qu'un limaçon. Ce dernier n'a pas un système nerveux hautement organisé et cependant il suffit de lui toucher aux cornes, pour le voir rentrer dans sa coquille.

Les grandes corporations ont besoin de l'aide du gouvernement et ce dernier est exposé à se laisser préjuger. Le parlement est aussi exposé au même danger et il arrive que cette Chambre crée des corporations dont les membres retirent des émoluments bien supérieurs à ceux d'un premier ministre qui est à peine le salaire d'un agent d'assurance en Angleterre. Qu'est-ce que le solaire d'un ministre comparé aux revenus d'un directeur de chemin de fer. Un pauvre homme devient en quelques années riche comme Crésus. On pourrait dire avec le poète :

> One moment here, so mean, so low,
> The next—beyond the stars.

J'admets que c'est donner un aspect passablement spirituel à une chose essentiellement mondaine. Il est regrettable que le gouvernement n'ait pas tenu ses promesses et n'ait pas su profiter des occasions qui se sont présentées, mais il lui reste encore trois ans pour faire pénitence et s'amender. J'aimerais voir le premier ministre et ses collègues faire leur examen de conscience, repasser en eux-mêmes leurs péchés politiques des vingt derniers mois et avoir le ferme propos de mieux faire à l'avenir.

C'est ce que je voudrais lui voir faire à propos de ce chemin de fer. Il lui suffirait pour cela de s'en tenir aux professions de foi du parti libéral, aux professions de foi d'Alexander Mackenzie et de George Brown ; et alors nous aurons des ministres qui ne seront peut-être pas des hommes d'Etat idéals, mais assez élevés pour mériter notre admiration et notre confiance.

Quant aux chemins de fer existant, je crois que le gouvernement a assez de *pouvoir sur eux*, s'il voulait seulement en faire usage. J'ai assisté un jour à une séance du comité des chemins de fer du Conseil privé, et je me rappelle avoir entendu l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et ses collègues déclarer que le gouvernement avait le droit d'intervenir, dans le cas, par exemple où une compagnie exige des tarifs différentiels entre certaines localités, le long de sa ligne. J'ignore s'il est ou non intervenu, mais je sais qu'il avait décidé que cette question était de son ressort.

Mais ce qui est fait est fait, et c'est surtout pour les chemins de fer à venir que je voudrais mettre le pays et le parlement en garde ; et il nous serait facile de rédiger un projet de loi qui empêcherait une compagnie de chemin de fer de majorer ses actions, hors de notre connaissance. Quand l'Etat subventionne une voie ferrée, il doit conserver un intérêt permanent dans cette voie, et lorsque la compagnie a prélevé une certaine proportion sur les frais de construction, le surplus devrait aller au trésor public, et au bout de quelques années nous serions dans la position de cet Etat de l'Union américaine, auquel les tribunaux ont adjugé dernièrement une somme considérable, comme sa part dans les bénéfices d'un chemin de fer.

Nous pourrions voter une loi qui nous donnerait la haute main sur les tarifs, et les déterminerait pour ainsi dire automatiquement et épargnerait au ministre la pénible nécessité d'avoir l'air de combattre une puissante compagnie, ou un riche particulier—ce qui, dans une gouvernement populaire, ne doit jamais être perdu de vue.

La seule raison qui mélite contre les chemins de fer de l'Etat, c'est que dans l'administration de ces chemins, la corruption et le favoritisme sont inévitables. Les partisans du ministre exercent une pression sur lui et lui font prendre des employés dont il n'a pas besoin ; cela s'est vu sous tous les gouvernements et se verra encore. C'est pour cela qu'un gouvernement ne peut pas exploiter un chemin de fer avec autant de succès qu'une compagnie privée.

En traitant cette question de chemins de fer, mon honorable ami a parlé du cochon repentant. Je

viens d'un pays où le cochon est supposé être une entité classique, mais je ne sais pas au juste ce qu'a ce cochon particulier.

J'ai vu avec plaisir l'honorable député de Winnipeg (M. Jameson) prendre l'attitude qu'il a prise aujourd'hui. Il ne m'a pas plu autant hier soir. Il m'a semblé renier son passé, et cela pourra lui être utile auprès de ses amis. Je le connais trop pour croire qu'il voudrait sacrifier ses convictions—mais il a sacrifié son passé et ses électeurs pour plaire à ses amis, mais beaucoup d'autres l'ont fait avant lui.

J'avertis la population du Manitoba que ce projet est un premier pas dans une tentative pour jeter de la poudre aux yeux des électeurs, comme on leur en a jetée, à la veille des deux dernières élections générales. On s'apercevra, j'en ai bien peur, que ce projet que M. Greenway se propose d'introduire devant l'Assemblée législative, n'est qu'une paille à laquelle se cramponne une personne qui se noie, car M. Greenway est un homme fini. Ce n'est qu'une ruse pour amener la population à se dessaisir de la position qu'elle occupe, et si elle se laisse tromper on aura une répétition de ce qui a eu lieu il y a quelques années, alors que ces espérances ont été si cruellement déçues.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je ne doute pas que l'honorable député qui a saisi la Chambre de cette question, ne soit mû par un désir sincère de faire cesser le grief dont il se plaint, et en cela le gouvernement est tout à fait de son opinion. Mais je dois dire aussi qu'il y a peut-être plus à perdre qu'à gagner, à avoir continuellement recours à des motions d'ajournement, avant de passer à l'ordre du jour, pour provoquer des discussions comme celle-ci.

Un moment de réflexion suffit pour faire comprendre qu'à moins d'un cas urgent, demandant une prompte intervention, il n'y a rien à gagner à répéter ce que tout le monde sait, sans soumettre aucun remède pratique dont la Chambre puisse s'occuper. Il n'y a pas de motion devant la Chambre et aucun des honorables députés qui ont pris la parole ne nous a fait une proposition pratique. On s'est contenté de dire qu'il existe de difficultés au sujet du transport. Nous savons qu'il y en a dans tout le Canada, comme dans tous les pays du monde. Jamais, que je sache, on a imaginé une loi capable de les faire cesser. Ces difficultés continueront à surgir de temps à autres, et tant que les orateurs de la gauche qui paraissent avoir étudié la question, mais sans grand succès, ne nous auront pas soumis une proposition pratique, je crois qu'on ferait mieux d'éviter ces discussions qui n'ont aucun résultat pratique et mettent le désordre dans l'expédition des affaires publiques.

M. DAVIN : Je rappellerai à l'honorable ministre ce que le premier ministre disait quand i était dans l'opposition : Appelez-moi au pouvoir et je vous dirai quoi faire.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je fais cette remarque sans la moindre malveillance et je n'ai pas le moindre doute de la bonne foi des honorables députés. Mais je ne crois pas déraisonnable de la part du gouvernement, de leur demander de s'abstenir de provoquer ces discussions au moment où la Chambre est saisie de questions importantes, tant qu'ils ne seront pas en état de suggérer un remède à l'état de choses dont ils se plaignent.

M. DAVIN : Un mot s'il vous plait. L'honorable ministre ne prétendra assurément pas que c'est le rôle d'un simple député de déposer des projets de loi. Notre rôle consiste plutôt à exposer les griefs, à faire connaître l'opinion publique, et c'est aux sages qui occupent les banquettes ministérielles à indiquer le remède.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député ferait mieux de consulter l'ordre du jour.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il serait regrettable qu'un député ne se crut pas le droit, après avoir étudié une question, de soumettre son opinion, pour faire adopter une législation utile, et aussi de faire des propositions au parlement.

M. DAVIN : Je dois interrompre l'honorable ministre

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. DAVIN : Mon intention n'est pas de manquer de respect à l'honorable ministre. Hier soir l'honorable premier ministre a repris un de ses partisans qui avait fait une proposition, sous prétexte qu'elle était trop définie.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : A l'ordre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ma prétention n'est pas qu'un député ne doit pas faire une motion d'ajournement dans un cas d'urgence ; autant qu'il n'est permis d'exposer les vues du gouvernement sur ce sujet, je ne voudrais pas que ce droit ou ce privilège fût restreint ; mais avant de recourir à ce moyen on devrait toujours s'inspirer de l'intérêt public. Tous ceux qui ont suivi le débat qui vient d'avoir lieu, admettront avec moi qu'aucun des honorables députés qui ont pris la parole, n'a fait une proposition pratique de quelque valeur.

J'ai déjà dit et je répète que le gouvernement est d'opinion que la loi actuelle qui donne au comité des chemins de fer du Conseil privé le droit de régler ces questions à mesure qu'elles se présentent, est loin d'être parfaite : elle n'a pas assez d'étendue et ne couvre pas tous les cas ; et je crois avoir dit l'an dernier que le gouvernement en était venu à la conclusion qu'il serait peut-être utile d'instituer une commission des chemins de fer revêtus de pouvoirs plus étendus que ceux que possède le comité du Conseil privé. J'ai dit aussi que nous espérions pendant la vacance, recueillir assez de renseignements pour pouvoir soumettre à cette session un projet défini, mais la chose nous a été tout à fait impossible. C'est une question complexe, qui demande à être étudiée avec soin, et qui affecte des intérêts multiples. Le gouvernement manquerait à son devoir s'il présentait un projet de loi sur une question aussi grave, sans l'avoir étudiée avec tout le soin et la diligence possibles. Je ne considère pas que les difficultés dont on se plaint soient suffisantes pour nous engager à agir à la hâte.

Je répète que l'intention du gouvernement est de soumettre un projet de loi sur cette question, aussitôt qu'il l'aura assez mûri pour avoir confiance dans son efficacité et son utilité.

Je dirai deux mots à propos des remarques faites par l'honorable député d'York-est (M. Maclean) et par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui a parlé après lui. Je crois que l'honorable député de Grey-est a prétendu que la loi actuelle conférait au comité des chemins de fer du Conseil privé, des pouvoirs suffisamment étendus, s'ils étaient seulement exercés.

M. SPROULE : Je n'ai jamais émis cette prétention. J'ai dit que lorsque cet article a été inséré dans la loi on la croyait suffisante, mais que l'expérience nous ayant démontré le contraire, nous devrions y suppléer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce cas, j'ai dû mal comprendre les remarques de l'honorable député, mais cette opinion a certainement été émise par d'autres, surtout pour ce qui concerne le règlement des taux de péage. Je considère que les pouvoirs donnés au Gouverneur général en conseil sont suffisants et que les difficultés qui surgissent proviennent de l'exercice de ces pouvoirs, et des embarras dans lesquels se trouve toujours un gouvernement pour appliquer les pouvoirs que lui donne la loi. Les pouvoirs conférés au comité des chemins de fer du Conseil privé, au sujet du règlement des taux de péage, doivent nécessairement être incomplets.

Le gouvernement ne peut pas étudier avec soin et dans tous leurs détails les conditions existantes dans les diverses localités et dans toutes les parties du pays. Avec toutes ses autres occupations, le gouvernement ne peut pas traiter à fond et avec efficacité des conditions qui varient sans cesse. Une commission permanente le pourrait peut-être, mais je considère que ni le comité des chemins de fer du Conseil privé, ni le ministère des Chemins de fer et Canaux ne le peuvent. Depuis qu'il existe un comité des chemins de fer et un ministère des Chemins de fer, le plus loin qu'on soit allé, ça été de fixer un taux maximum qu'aucune compagnie ne peut dépasser, cela est une preuve de l'opinion que les différents comités des chemins de fer, et les différents ministres des Chemins de fer qui se sont succédés, ont toujours eu de l'étendue de leurs pouvoirs.

L'honorable député d'York-est (M. Maclean) croit que si l'on donnait au comité des chemins de fer ou à quelqu'autre tribunal le pouvoir de déterminer le droit de circulation d'une compagnie sur une autre, ce serait un grand pas de fait pour remédier au mal. Je suis convaincu qu'il n'en serait pas arrivé à cette conclusion s'il avait étudié la question avec tout le soin qu'elle mérite. Il est impossible d'adopter ce mode, à moins qu'une compagnie ne désire se servir de la voie d'une autre compagnie. Le public peut désirer vivement qu'une même voie ferrée soit utilisée par deux ou trois compagnies différentes, mais à moins d'avoir une compagnie se reliant à cette voie et désirant l'utiliser, le comité est impuissant. C'est l'état de choses qui existe entre Toronto et North-Bay, et les deux ou trois voies ferrées qui traversent cette partie du pays. Le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique se sont entendus pendant un certain temps, et le chemin de fer Canadien du Pacifique se servait de la voie du chemin de fer du Grand-Tronc, entre Gravenhurst et North-Bay, en vertu d'un arrangement à l'amiable. Un jour une des compagnies a cru que ces arrangements n'étaient pas juste, et s'est retirée, et quelle est la situation aujourd'hui ? La situation est celle-ci : malgré l'arrangement qui a été conclu et qui fait partie de la loi gouvernant un chemin subventionné entre Gravenhurst et North-Bay ; malgré que cette compagnie soit astreinte aux servitudes ou privilèges exercés jusqu'à présent par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et malgré que toute compagnie de chemin de fer se reliant à cette ligne ait le droit d'exercer ce privilège, aucune n'en a fait la demande. Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas venu nous dire : Nous désirons nous prévaloir de l'autorité résultant de cet arrangement et forcer le chemin de fer du Grand-Tronc à consentir à l'usage de cette voie ; et à moins que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne fasse cela, le gouvernement est impuissant à agir.

Après toute l'étude que j'ai pu consacrer à cette question, je ne crois pas qu'il soit possible de rédiger une loi qui remédierait à cet état de choses. L'honorable député (M. Maclean) a fait remarquer que deux ou trois compagnies de chemin de fer aux États-Unis ont fait usage mutuellement de leurs voies avec beaucoup de succès. Si mes renseignements sont exacts, les seuls arrangements de ce genre proviennent d'une entente à l'amiable entre les compagnies et ne sont pas dus à l'exercice d'un droit quelconque par un pouvoir supérieur.

La question est hérissée de difficultés et les honorables députés de la gauche auraient tort de croire que la création d'une commissian des chemins de fer revêtue de pouvoirs étendus, ou de tout autre tribunal, tout habilement constitué qu'il pourrait être, nous donnerait un remède efficace aux difficultés dont on se plaint.

Ces difficultés ont existé dans le passé et elles continueront à se présenter à l'avenir, et en dépit de toutes les lois que le parlement pourrait adopter. Les pouvoirs du parlement en la matière ne souffrent pas de doute. Il ne sert de rien d'affirmer que le parlement devrait avoir ce droit, car il le possède, excepté en tant qu'il en a lui-même limité l'exercice, au moyen de décrets tenant de la nature d'un contrat. La difficulté n'est pas d'en arriver à cette conclusion, mais de s'entendre comme des législateurs prudents qui ne veulent pas jeter la perturbation dans les grands moyens de transport du pays et les affaires ; la difficulté c'est de déterminer au juste quelle doit être la nature de la loi à adopter.

M. WALLACE : Le ministre des Chemins de fer reproche aux membres de cette Chambre de soulever ces questions dans le temps où nous les amenons sur le tapis ; mais il ne doit pas oublier que bien que la session soit commencée depuis au delà de cinq semaines, une seule question a pris presque tout le temps de la Chambre, et d'autres questions importantes qui se présentent de temps à autre dans le pays ont dû être laissées de côté, de sorte que c'est la seule manière possible que nous ayons de les soumettre à l'attention de la Chambre. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a reconnu qu'il existe de graves griefs, mais il se plaint de ce que pas un député n'a indiqué un moyen pour les redresser. A mon avis, ce n'est pas le devoir d'un simple député. Il suffit que les députés signalent ces griefs à l'attention de ceux qui sont tenus de prendre l'initiative dans la préparation des lois. En jetant un coup d'œil sur ce qui

a eu lieu dans cette Chambre jusqu'ici, nous voyons que les efforts tentés par de simples députés pour faire adopter des lois n'ont pas eu de succès, parce que le gouvernement, avec sa majorité, empêche ordinairement l'adoption de ces projets de loi. Relativement au chemin de fer de la rivière La Pluie, il s'agit de savoir si le Grand-Tronc aura le droit d'y circuler, et je prie le gouvernement d'étudier la question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il a besoin de ce droit, il l'aura certainement.

M. WALLACE : Je suis heureux d'entendre cette réponse, et je suis sûr que le public en sera satisfait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ferai tout ce que je pourrai pour lui faire obtenir ce droit, s'il a besoin de l'exercer ou s'il consent à l'exercer.

M. WALLACE : La réponse de l'honorable ministre me fait plaisir, car la proposition est importante et elle contribuera considérablement au règlement de ces questions de transport dans le Nord-Ouest qui ont soulevé tant de discussion.

L'honorable député de Winnipeg (M. Jameson) nous a dit pourquoi la colonisation du Nord-Ouest n'a pas mieux réussi. A ce sujet je regrette de voir que lorsque cette question importante est sous discussion, l'honorable député de Winnipeg soit le seul député de la droite représentant le Manitoba et le Nord-Ouest qui soit présent pour la discuter, bien que nous sachions tous jusqu'à quel point dans le passé, durant leurs élections, ces messieurs ont parcouru le Manitoba et le Nord-Ouest blâmant et condamnant leurs adversaires politiques à cause de ces griefs relatifs au transport. Mais aujourd'hui, quand ces questions sont discutées et qu'elles sont signalées à l'attention du gouvernement, il n'y a qu'un seul membre de la droite réprésentant le Manitoba ou la Colombie anglaise, qui est disposé.....

M. RUTHERFORD : Je ferai observer à l'honorable député qu'il y en a deux. J'ai écouté cette discussion avec beaucoup d'attention.

M. WALLACE : Je ne veux pas dire qu'ils ne sont pas présents. Je suppose qu'ils le sont, mais ils sont tous comme l'honorable député qui vient de nous signaler sa présence—ils sont muets,—ils n'ont pas un mot a dire. J'espère que ce léger reproche amical aura l'effet de faire dire à nos amis du Manitoba quelle est leur opinion sur ce sujet important.

M. McNEILL : Je n'ai qu'un mot a dire. Je ne m'attendais pas à ce que la question fut discutée aujourd'hui. En premier lieu, j'attire l'attention de mon honorable ami, s'il veut bien me permettre de l'appeler ainsi, le député de Winnipeg (M. Jameson) sur la fausse impression sous laquelle il est au sujet de l'attitude prise par mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) et par mon honorable ami d'York-est (M. Maclean). Ces deux messieurs ont depuis longtemps toujours pensé et parlé comme ils l'ont fait aujourd'hui. Il y a quatorze ou quinze ans, j'ai entendu mon honorable ami de Grey-est discuter une question de cette nature, et prendre exactement la même attitude qu'il a prise aujourd'hui, sauf sur un point. A cette époque, il paraissait être plus fortement en faveur de la création d'un bureau de commissaires des chemins de fer qu'il ne semble l'être maintenant.

M. JAMESON : A-t-il voté dans ce sens ?

M. SPROULE : Oui.

M. JAMESON : Contre le rejet de la proposition ?

M. SPROULE : En faveur d'un bureau de commissaires des chemins de fer.

M. McNEILL : La question en discussion se rattachait aux griefs du publics au sujet de ces grandes compagnies de chemins de fer. Le fait que ces grandes compagnies, qui accaparent presque tout le trafic de transport du pays, pouvaient agir à leur guise à l'égard du public, était le sujet de la discussion à cette epoque. Nous cherchions à savoir s'il était possible de trouver un remède, et mon honorable ami de Grey-est n'a pas hésité un instant à différer d'opinion avec des chefs de son propre parti sur la question. En conséquence, je suis sûr que l'honorable député de Winnipeg désavouera volontiers l'insinuation qu'il a faite contre mon honorable ami, car il a été certainement injuste à son égard.

En ce qui concerne cette question, il est difficile que la Chambre puisse s'occuper d'un sujet plus important ; et, si le ministre des Chemins de fer veut bien m'excuser, je dirai que son discours a été une excellente réponse à l'accusation qu'il a portée contre mes honorables amis, en disant qu'ils soulevaient cette question mal à propos. Il a parlé comme s'ils faisaient perdre le temps de la Chambre. A mon avis, le discours même de l'honora le ministre justifie pleinement la manière d'agir de mon honorable ami d'York-est. Pour ma part, je suis heureux de voir que le gouvernement songe encore sérieusement à redresser ce grave grief, qui existe certainement dans le pays. Il n'y a pas à douter que le public comprend que les compagnies de chemins de fer ont des pouvoirs trop illimités ; et je suis convaincu qu'aussi longtemps que la nature humaine politique ne changera pas, il n'y a pas un comité de chemins de fer du Conseil privé qui réussira jamais à supprimer ces griefs.

Ces grandes et puisantes compagnies possèdent un pouvoir politique immense, et quand elles veulent l'exercer, elles peuvent toujours faire agir une forte pression sur les membres d'un gouvernement. De sorte que, quand les membres du comité du Conseil privé des chemins de fer ont à s'occuper de questions dans lesquelles ces compagnies sont intéressés, il est difficile d'espérer qu'ils le traiteront librement. Il me semble que nous sommes entraînés vers la conclusion que nous devons trouver un remède en dehors du comité du Conseil privé, et la création d'une commission indépendante qui sera chargée de régler ces questions, paraît être la solution logique et manifeste.

Quant à moi, d'après ce que j'ai pu constater, je n'ai pas encore appris que le bureau des commissaires des chemins de fer en Angleterre a été un fiasco. Loin de là, après avoir mis à l'essai cette commission pendant plusieurs années, elle a été établie sur des bases solides et permanentes, et, ainsi que l'honorable ministre l'a dit, bien qu'elle n'ait pas remédié entièrement aux griefs dont on se plaignait, elle les a traités avec plus de succès qu'aurait pu le faire un corps politique. Je suis

heureux que mon honorable ami ait réussi a obtenir une déclaration aussi satisfaisante de la part de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

La motion d'ajournement est retirée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Attendu que nous avons eu une longue séance hier soir, je propose à mon honorable ami que nous ne siégions pas après six heures, et j'espère qu'il n'y trouvera pas d'inconvénients. Cependant, je le prierai de consentir à l'appel du second ordre du jour pour l'avancer d'une phase avant de lever la séance.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'y ai aucune objection.

COMPAGNIE CANADIENNE DU CHEMIN DE FER DU YUKON.

La Chambre se forme en comité pour considérer une certaine résolution déclarant qu'il est opportun d'accorder et affecter vingt-cinq mille acres de terre dans les territoires du Nord-Ouest pour chaque mille d'un chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin, conformément aux termes du contrat relatif à cette voie ferrée, dont copie a été soumise à la Chambre.—(M. Blair.)

La résolution est rapporté.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée, et la séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 14 mars 1898.

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

PRIÈRE.

PRIVILÈGE—EXPLICATIONS DE M. L'ORATEUR.

M. l'ORATEUR : Avant de passer à l'ordre du jour je désire mentionner à la Chambre une question de privilège, et dont la presse a parlé au sujet du siège de l'honorable député de Richelieu. On dit que j'ai reçu sa démission. Si je l'avais reçue j'aurais déjà émis mon mandat ordonnant une nouvelle élection. La seule fois où j'ai été en communication avec M. Bruneau, a été vendredi matin. Je venais d'arriver à mon bureau lorsque M. Bruneau y entra. Il me demanda si j'avais reçu une lettre de lui, je lui répondis dans la négative. Il me dit qu'il était venu pour reprendre une lettre qu'il m'avait écrite, je lui dis d'attendre et que j'allais examiner mon courrier. Je pris les lettres non ouvertes et les lui fis voir, et il m'en indiqua une portant ses initiales, je lui demandai si l'écriture de l'adresse et les initiales étaient les siennes. Il me répondit dans l'affirmative. Il ne me parla point de son contenu et je ne lui fis pas de questions à ce sujet, mais je lui remis la lettre non ouverte, il la prit et l'emporta. D'après ce que j'en sais, elle était venue du bureau de poste à mon bureau, car je ne l'avais pas encore vue. Je fais cette déclaration pour éviter toute erreur touchant les faits en ce qui me concerne.

FEU M. DUPONT, M.P.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, avant d'aborder l'ordre du jour j'ai à remplir le devoir pénible de rappeler à la Chambre la mort prématurée d'un de ses membres les plus estimés, M. Dupont, le député de Bagot. Nous avons déjà eu à déplorer la mort de plusieurs membres de cette Chambre durant la présente session, mais je suis sûr que tous les députés des deux côtés de la Chambre reconnaîtront que par sa mort imprévue, due à un accident de chemin de fer, nous avons été privés des services d'un des députés les plus capables, les plus respectés et les plus consciencieux qui aient jamais siégé dans cette Chambre, et je suis convaincu que nous serons unanimes à exprimer notre profonde sympathie à l'égard des amis et de la famille du défunt. La grande classe agricole qu'il représentait si bien dans cette Chambre sentira toujours la perte qu'elle vient de faire. Nous sommes tous prêts, j'en suis sûr, à reconnaître que pas un membre de cette Chambre, durant le temps que cet honorable député en a fait partie, n'a jamais rempli ses devoirs avec un plus grand respect pour ce qu'il croyait être juste, et ayant toujours en vue l'intérêt du pays. Pendant que sa perte sera regrettée par chaque membre de la Chambre, elle sera particulièrement déplorée par les députés de la gauche qui le considéraient comme un de leurs collègues les plus estimés et les plus capables.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): C'est avec un sentiment de profonde tristesse que j'élève la voix pour ajouter quelques mots aux paroles éloquentes que mon honorable ami vient de prononcer à la mémoire de notre collègue défunt, enlevé à la vie dans des circonstances si pénibles et si douloureuses. Plusieurs d'entre nous avoueront sans doute que dans la chaleur des luttes politiques nous ne sommes pas toujours aussi justes et aussi généreux les uns envers les autres que nous devrions l'être, cependant nous devons nous réjouir de voir que notre nature a un bon côté, qui fait que, silencieusement et involontairement, un sentiment de respect mutuel grandit dans notre cœur, et doit s'exprimer dans une circonstance solennelle comme celle-ci.

Pour ma part, je dis franchement qu'ayant été dans cette Chambre avec M. Dupont, l'ayant rencontré dans la discussion, et très souvent à la tribune populaire dans les campagnes électorales dans toutes les parties de notre province, j'avais conçu pour lui la plus haute estime. Personne ne pouvait le connaître sans admirer son caractère fortement trempé et aimable en même temps. C'était un partisan convaincu ; mais ses idées étaient à lui en propre, il ne les empruntait de personne, et il les défendait croyant, j'en suis sûr, qu'elles étaient parfaitement justes. Sa mort est d'autant plus déplorable qu'il était à la fleur de l'âge et dans toute sa vigueur, et qu'il avait devant lui une longue carrière brillante et utile à parcourir. Il n'est que naturel que sa mort arrivée dans ces tristes circonstances soit déplorée par ses amis

politiques, et je dirai que ces regrets seront partagés par tous ceux qui, du côté de la droite, étaient ses amis, et avec ceux de nos honorables amis de la gauche, ils le suivront jusqu'à sa tombe si inopinément ouverte.

Sir ADOLPHE CARON: Appartenant à la même province que notre regretté collègue, c'est plus qu'un devoir pénible pour moi de joindre mes paroles aux observations si éloquemment exprimées par le chef du gouvernement et par le chef de l'opposition. M. Dupont, durant les nombreuses années qu'il a siégé dans cette Chambre, avait mérité et gagné le respect des deux partis. Ses opinions, bien arrêtées comme elles l'étaient sur toutes les questions, à cause de la sincérité de ses convictions, étaient toujours exprimées d'une manière qui plaisait à tous les honorables députés, à ceux qui les partageaient et à ceux qui les combattaient, à ses amis comme étant l'expression de fortes convictions, et à ses adversaires comme étant exposées à la Chambre d'une manière toujours acceptable.

Peu d'hommes parmi ceux qui ont siégé dans ce parlement laisseront derrière eux une réputation aussi sans reproche que feu l'honorable député de Bagot. Peu parmi eux avaient devant eux un avenir plus brillant que celui dont nous pleurons la perte. Sa mort est une perte non seulement pour le parlement, mais pour le pays en général. Il était consciencieux, il avait des talents. Ses convictions étaient fortes, et chaque fois qu'il prenait part aux discussions ou aux élections, il le faisait de manière à convaincre les électeurs qu'il agissait, à son avis, dans l'intérêt du pays.

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 30) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit.—(M. McGregor.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ONTARIO ET RIVIÈRE LA PLUIE.

M. SUTHERLAND: Je propose que l'ordre du jour portant que la Chambre se forme en comité pour prendre en considération le bill (n° 32), concernant le chemin de fer d'Ontario et Rivière La Pluie, soit rescindé et le bill renvoyé au comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

M. MACLEAN: Expliquez-vous.

M. SUTHERLAND: Le bill a été amendé en comité de manière à affecter de grands intérêts qui n'étaient pas représentés devant le comité. Les membres du comité paraissaient être d'opinion que le délai ne devait pas être prolongé pour commencer les travaux; mais quelques députés, qui peut-être n'avaient pas lu le bill, réussirent à l'amender de façon à prolonger le délai, et des parties intéressées dans des conventions légales ont cru que leurs droits avaient été affectés; et du consentement des avocats des deux côtés, il a été convenu que le bill serait renvoyé au comité.

La motion est adoptée.

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 62) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Tamagamingue.—(M. McHugh.)

Bill (n° 64) concernant la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company.*—(M. Maxell.)

Bill (n° 66) concernant la Compagnie du chemin de fer et de canal du Lac Manitoba.—(M. Jameson.)

Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de London et du lac Huron.—(M. Lister.)

Bill (n° 68) concernant la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, et pour changer son nom en celui de Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau.—(M. Bourassa.)

Bill (n° 69) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke.—(M. Britton.)

JUGES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. DAVIN:

Le gouvernement a-t-il l'intention de nommer un juge supplémentaire dans les territoires du Nord-Ouest? Dans l'affirmative, quand sera-t-il nommé?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): Le juge McGuire est maintenant au Yukon, mais le gouvernement ne peut pas dire s'il a l'intention, oui ou non, d'y rester permanemment.

HUITRIÈRES—ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. YEO:

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il loué ou concédé des bancs d'huîtres dans la baie de Malpèque ou de Richmond, I.P.-E.? 2. Si, oui, l'expert Kempt a-t-il recommandé ces locations ou concessions en arguant que les bancs étaient improductifs? Et a-t-il été constaté ensuite que le rapport de M. Kemp était erroné, lors de l'enquête faite par l'inspecteur des pêcheries, et d'après le témoignage des pêcheurs? 3. Est-ce l'intention du département de laisser ruiner ces bancs en permettant aux personnes qui cultivent les huîtres de remplir leurs parcs avec les huîtres qu'elles prennent sur ces bancs pendant la saison prohibée? 4. Quel est le salaire de M. Kemp? Quelles sont ses fonctions? A-t-il réussi à rendre les bancs d'huîtres à Bedèque et ailleurs plus productifs en défendant la pêche des huîtres dans ces localités pendant un certain temps?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): 1. Un bail dans le Shemody Creek a été accordé à M. T.-H.-E. Inman M. Kemp après avoir examiné le banc d'huîtres ne l'a pas jugé important vu qu'il était mince et coupé en morceaux par les dragueurs, et il a recommandé d'accorder le bail. 2. Jusqu'à présent le département n'a pas reçu de rapport de l'inspecteur des pêcheries au sujet de ce banc d'huîtres ou du bail. 3. Non. Les petites huîtres dans la baie de Richmond sont généralement prises dans les eaux basses et quelquefois où la marée les laisse. Ces huîtres n'arriveraient jamais à leur grosseur attendu qu'elles seraient détruites par la glace et la gelée durant l'hiver. Il n'est permis de prendre ces huîtres que durant la

saison régulière de pêche. 4. Les appointements de M. Kemp sont de $1,500 par année. Ses fonctions consistent à examiner les huîtrières et à faire rapport sur leur condition au ministère, et à nettoyer et peupler les huîtrières d'après les instructions reçues du ministère. 5. Oui, à Shédiac et à Tracadie, N.-E.

DIRECTEUR DE LA POSTE À LOCH-LEVEN, C. B.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

1. L'honorable ministre des Postes a-t-il donné instruction d'adresser la lettre suivante à M. John-A. McLellan, directeur de la poste de Loch-Leven, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse.

"MINISTÈRE DES POSTES, CANADA,
"OTTAWA, 29 janvier 1898.

"MONSIEUR.—Relativement à votre communication du 21 courant, demandant pourquoi vous avez été destitué de votre position comme directeur de la poste de Loch-Leven, comté d'Inverness, je suis chargé de vous informer que le fait de prendre part d'une manière indue aux élections politiques n'est pas considéré comme étant compatible avec l'exécution convenable des devoirs d'un directeur de la poste. Il a aussi été représenté qu'à une assemblée politique tenue à Port-Hood avant les élections générales de juin 1896, vous avez, avec d'autres, tenté d'empêcher le député actuel d'Inverness de répondre à un discours prononcé par sir Charles en cette occasion. Le ministre des Postes a décidé de faire une autre nomination pour la charge en question.

"Il a été déclaré, de plus, que le jour de l'élection vous avez travaillé activement dans l'intérêt du Dr. Cameron, l'un des candidats à la dite élection.

"Je suis, monsieur,
"Votre obéissant serviteur,
(Signé) "W. D. LESUEUR,
"*Secrétaire.*"

2. Dans l'affirmative, qui a fait les représentations mentionnées dans cette lettre? 3. M. McLellan a-t-il informé le ministère des Postes, par lettre, qu'il était prêt à contredire sous serment les déclarations et représentations contenues dans la dite lettre? 4. S'est-on enquis d'une manière formelle de la vérité de ces déclarations et représentations? 5. M. McLellan a-t-il été destitué comme directeur de la poste de Loch-Leven? Dans l'affirmative, pourquoi?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Non. La lettre mentionnée dans l'interpellation a été envoyée en la manière ordinaire par le secrétaire du ministère en réponse à une lettre de la part de l'ex-directeur de la poste demandant des informations, sans instructions préalables du ministre, mais le ministre en assume toute la responsabilité. 2. Le Dr A. McLennan, M.P. 3. Oui. 4. Non. 5. Oui, pour les raisons mentionnées dans la lettre du Dr. McLennan adressée au département.

COMMISSION DU MAJOR WALSH.

M. FOSTER :

La commission de M. Walsh, telle que renfermée dans l'arrêté du conseil du 17 août 1897, est-elle la seule autorité en vertu de laquelle il agit actuellement, ou le ministre de l'Intérieur lui a-t-il donné des instructions supplémentaires de nature spéciale ou générale?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : La commission du major Walsh est émise en vertu de cet arrêté ministériel. Il a aussi une commission qui le nomme officier supérieur de la police à cheval et magistrat de police. Les instructions supplémentaires ont été données verbalement et elles sont d'une nature générale.

Sir LOUIS DAVIES.

CHEMIN À TRAINEAU AU YUKON.

M. FOSTER :

MM. Mann et Mackenzie ont-ils construit et terminé un chemin à traîneau praticable depuis l'embouchure de la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin? Dans l'affirmative, quand a-t-il été terminé et quelle est sa longueur? Ont-ils érigé des abris convenables pour les voyageurs à tous les 25 milles le long de cette route, et la dite route et les dits abris sont-ils actuellement à la disposition des voyageurs?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Je prierai l'honorable député de laisser cette interpellation en suspens jusqu'à demain.

M. FOSTER : Vous savez que nous avons dépassé le 12 mars.

M. l'ORATEUR : La question reste en suspens.

COMMUNICATION D'HIVER ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA TERRE FERME.

M. MARTIN :

1. Le gouvernement se propose-t-il d'améliorer la communication d'hiver entre la province de l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme? 2. Dans l'affirmative, quelles sont ces améliorations? Et le gouvernement se propose-t-il d'installer, sans délai, un second steamer sur le trajet d'hiver Georgetown-Pictou? 3. Une entreprise a-t-elle été adjugée, ou le gouvernement se propose-t-il de demander des soumissions pour la construction d'un bateau d'hiver convenable? Et quand? 4. A la suite de l'expérience tentée avec le steamer *Petrel* pendant l'hiver de 1896-97, le gouvernement a-t-il abandonné le projet de placer un steamer sur la route entre le Cap Traverse et le Cap Tourmentin? 5. Dans l'affirmative, les remarques faites par les officiers du *Petrel*—mentionnées à la page 21 du rapport de l'an dernier du ministre de la Marine et des Pêcheries—ont-elles eu une portée assez décisive et assez tranchée pour induire le gouvernement à en agir ainsi? 6. Le gouvernement a-t-il pris en considération le taux excessif de 3 centins par livre pour tout bagage excédant 30 livres, qui est actuellement imposé sur la route du Cap Traverse? 7. Dans l'affirmative, se propose-t-il de diminuer dans l'intérêt public ce tarif exorbitant? 8. Le gouvernement sait-il que les passagers sont tenus de payer un minimum de $2 pour ce court trajet de 9 milles, et qu'ils doivent en outre se livrer à la tâche ardue de traîner sur la glace les bateaux du gouvernement qui contiennent les malles de Sa Majesté? 9. Le gouvernement se propose-t-il de remédier à cet état de choses? 10. Le gouvernement a-t-il pris en considération les termes de l'union entre l'Ile du Prince-Edouard et le Canada; lesquels prescrivent que la province de l'Ile du Prince-Edouard sera reliée à l'Intercolonial et au réseau de chemins de fer de la Confédération, et que le tarif pour les voyageurs entre la province et la terre ferme n'excédera pas le tarif par mille sur l'Intercolonial ou le réseau de chemin de fer du Canada? 11. Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures pour réduire le tarif imposé aux passagers sur le *Stanley* au même montant par mille qui est exigé sur l'Intercolonial?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : M. l'Orateur, je vous ferai observer ainsi qu'à l'honorable député (M. Martin) que la forme de cette interpellation est démonstrative et énonce des faits au lieu de demander des informations.

M. FOSTER : N'aimez-vous pas les faits?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Celui qui doit répondre à une question n'aime pas à voir quelque chose qui soit appelé "scandaleux" ou autres mots de cette nature.

M. MARTIN: Je n'ai pas dit scandaleux, mais exorbitant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je vais répondre à l'interpellation de l'honorable député du mieux qu'il me sera possible.

M. l'ORATEUR: Avant que le ministre réponde je dois dire qu'il me semble que les mots "tarif oppressif et exorbitant" appliqués à certaines choses sur lesquelles on demande des informations, ne sont pas tout à fait conformes aux règlements. Les honorables députés se souviendront qu'en posant une question ils ne peuvent pas employer un langage démonstratif, ni même s'attaquer au gouvernement, quels que soient leurs sentiments sur ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je ne refuse pas de répondre à la question, mais je veux simplement attirer l'attention sur son irrégularité. Le service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme se fait maintenant au moyen du bateau d'hiver aux Caps et du steamer *Stanley* entre Georgetown et Pictou. Le gouvernement examine présentement les représentations à lui faites par le député de Prince est et par le *Board of Trade* de Charlottetown et une délégation de Summerside, à propos de la nécessité d'installer un second bateau d'hiver. La route particulière sur laquelle un second steamer serait placé, si le gouvernement se décide à en installer un, n'a pas encore été déterminée, mais aucune décision défavorable à la route entre le Cap Traverse et le Cap Tourmentin n'a été prise. On n'a pas informé le présent gouvernement que le taux exigé pour le bagage sur la route d'hiver du Cap Traverse est excessif. Le gouvernement connaît le minimum payé par les passagers sur cette route.

C'est le même tarif qui existe depuis des années. Le gouvernement ne sait pas que les termes de l'union entre l'Ile du Prince-Edouard et le Canada pourvoient au tarif à être exigé des voyageurs. Le tarif a été réduit l'hiver dernier par le présent ministre de la Marine et des Pêcheries au taux imposé par les bateaux d'été entre Charlottetown et Pictou.

L. RANKIN, AGENT D'IMMIGRATION.

M. DAVIN:

L. Rankin, du bureau des terres fédérales de Régina, a-t-il été agent d'immigration pour le Kansas? Quelles étaient ses instructions? A-t-il reçu ordre d'ignorer les territoires et de se donner comme étant du Manitoba?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton): M. L. Rankin a été employé en qualité d'agent d'immigration pour le Kansas. Ses instructions lui enjoignaient de travailler de concert avec l'agent permanent chargé de nos intérêts d'immigration dans cet Etat. Il n'a pas reçu ordre d'ignorer les territoires et de se donner comme étant du Manitoba.

RÉCLAMATION DE MLLE FLORA CUMMINGS.

M. DAVIN:

Le gouvernement a-t-il décidé d'insérer une somme parmi les montants dus pour l'exposition des territoires, afin de payer la réclamation de $25, présentée par Mlle Flora Cummings, de Portage-la-Prairie, Manitoba, et avec laquelle le département a échangé une correspondance.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): Le gouvernement n'a pas décidé d'insérer une somme parmi les montants dus pour l'exposition des territoires afin de payer la réclamation de $25 présentée par Mlle Flora Cummings, de Portage-la-Prairie, Man. Cette réclamation a été renvoyée au comptable de l'exposition à Régina, qui a répondu qu'il ne savait rien de la disparition de cet article. La réclamation de mademoiselle Cummings se rattachait à un article exposé et perdu.

ÉTALON DE GRAINS.

M. DAVIN:

Quelle décision l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur a-t-il prise à l'égard de l'étalon des grains? Le ministre se propose-t-il de modifier le système actuellement suivi par l'inspecteur?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière): La question est à l'étude.

PARJURE À BATTLEFORD.

M. DAVIN:

A la fin de l'an dernier, J.-N. Skelton et T. Dewan ont-ils été reconnus coupables de parjure par la cour Supême à Battleford? La cour d'Appel de Régina a-t-elle maintenu la sentence? Lors du procès à Battleford, le jury n'a-t-il pas différé d'opinion dans le cas de C.-M. Daunais? Ce dernier est-il passible de subir son procès pour cette accusation, et est-il libre sous caution? Occupe-t-il un emploi public? Dans l'affirmative, quel est cet emploi?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): J.-N. Skelton et T. Dewan ont été reconnus coupables de parjure. La cour d'appel de Régina a maintenu la sentence. Lors du procès de Daunais le jury a différé d'opinion. Daunais attend maintenant son procès qui aura lieu en mai. Je ne suis pas en mesure de répondre à la dernière partie de l'interpellation, attendu que le ministère de la Justice ne sait pas si Daunais occupait un emploi public.

M. DAVIN: Le ministre de l'Intérieur pourra peut-être répondre à cette question. Je ferai observer que la question est posée au gouvernement et non pas en particulier à mon honorable et savant ami (M. Fitzpatrick).

M. l'ORATEUR: Les questions sont ordinairement posées au gouvernement, et non pas à un ministre en particulier.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): L'attention du ministre de l'Intérieur n'a pas été attirée sur cette dernière partie de la question. Il répondra demain.

M. l'ORATEUR: La dernière partie de la question reste en suspens.

VENTE DE WHISKY AU YUKON.

M. CRAIG:

1. Combien de permis ou de licences (s'il en est) ont été délivrés, et quand, pour transporter du whisky dans le

territoire du Yukon pour la consommation ou vente ? Si des permis ou des licences ont été délivrés, à qui ont-ils été donnés et quelle est la quantité de liqueur mentionnée dans chaque permis ou licence ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Si l'honorable député veut bien m'envoyer une note indiquant la période de temps pour laquelle il désire avoir cette information, ou à quelle période il veut l'appliquer, je lui répondrai demain.

M. l'ORATEUR : La question reste en suspens.

OFFICIER DOUANIER À GRAND NARROWS.

M. McDOUGALL :

1. Quels devoirs l'officier douanier du Grand-Narrows, Cap-Breton, a-t-il à remplir ? 2. Sont-ils les mêmes que ceux que remplissait son prédécesseur ? 3. Quel est son salaire ? 4. Ce salaire est-il le même que celui qui était payé à son prédécesseur ?

Le MINISTRE DES DOUANES : (M. Paterson.) 1 et 2. Les devoirs de l'officier douanier de Grand-Narrows, Cap-Breton, sont de veiller à l'entrée et à la sortie des navires, de percevoir les droits et d'empêcher la contrebande. A la connaissance du département ces devoirs sont les mêmes que ceux que remplissait son prédécesseur. 3. $200 par année. 4. Oui.

MÉDECIN DE QUARANTAINE À SYDNEY ET SYDNEY-NORD, C.-B.

M. McDOUGALL :

1. Quel est le médecin de la quarantaine à Sydney et Sydney-nord, C.-B. ? 2. Quand a-t-il été nommé ? 3. Qui a-t-il remplacé ? 4. Combien y a-t-il eu de changements dans cet emploi depuis juin 1896 ? 5. Quels ont été ces changements et leurs motifs ? 6. Quel est le salaire du titulaire actuel ? 7. Quel était le salaire de ses prédécesseurs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : 1. Le Dr Horace Rindress. 2. Le 1er octobre 1897. 3 Le Dr McK. McLeod. 4 et 5. Le 1er juillet 1897 la charge de médecin auxiliaire de la quarantaine de Sydney-nord a été abolie, et on s'est dispensé des services du Dr Lewis W. Johnstone. A la même date, le salaire du Dr W.-McK-McLeod a été porté de $1,000 à $1,200 par année, en par lui remplissant les devoirs de médecin de quarantaine pour tout le port de Sydney. Quand le Dr McLeod a démissionné, le 1er octobre 1897, le Dr Rindress a été nommé avec un salaire de $1,200. La charge de médecin auxiliaire a été abolie parce que nous avons cru que le travail pourrait être exécuté par un seul officier s'il résidait à Sydney-nord.

L'augmentation du salaire du Dr McLeod a été le résultat de l'augmentation de ses devoirs. Le Dr Rindress a été nommé parce que le Dr McLeod avait résigné. 6. $1,200. 7. Le Dr McLeod $1,000 par année. Quand il a donné sa démission le salaire était de $1,200.

ORDRES GÉNÉRAUX DE LA MILICE.

M. MONK :

Tous les ordres généraux de la milice sont-ils approuvés par arrêté du conseil avant d'être publiés dans la *Gazette du Canada ?*

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DÉFENSE (M. Borden) : Non. Les ordres généraux sont transmis à la milice par le général commandant en vertu de sa commission qui lui confère le pouvoir d'émettre des ordres et de les adresser aux officiers ou autres personnes sous ses ordres.

INSTRUCTIONS AU LIEUTENANT SUTTON.

M. MONK :

1. Quelles instructions ont été données au lieutenant F.-H.-C. Sutton, des Dragons Royaux du Canada, quand il est parti pour aller suivre un cours en Angleterre ? 2. Quels examens a-t-il subis ? 3. Dans quels examen a-t-il fait défaut ? 4. Le major général Gascoigne a-t-il recommandé son envoi en Angleterre ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Bordon) : Les instructions qui n'étaient nullement extraordinaires, couvrent six pages de papier tellière écrites au clavigraphe, d'après ce que les officiers de mon ministère me disent, et il serait plus à propos de la part de l'honorable député de les demander en la manière ordinaire au moyen d'une motion. Quant au paragraphe 2 les examens portaient sur les exercices de cavalerie et de mousqueterie. Il a passé les premiers et fait défaut dans les derniers. On me dit que le major général n'a pas été consulté.

M. MONK : Pour épargner des démarches, je prierai l'honorable ministre de me laisser voir les instructions, comme réponse à la première partie de l'interpellation, au lieu de m'obliger à les demander par une motion.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Ces instructions étaient comme toutes celles données dans des circonstances analogues. Elles n'ont rien de spécial.

INSPECTION DE LA MILICE.

M. MONK :

1. A quelles dates le major général Gascoigne a-t-il inspecté chaque unité de la force permanente de milice ? 2. A-t-il fait un rapport écrit sur chaque inspection ? Dans l'affirmative, sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : 1. On ne tient pas note de ces dates dans les bureaux du ministère, et le général étant à New-York je ne peux avoir le renseignement. 2. Il n'est pas d'usage que le major général fasse rapport par écrit de cette inspection, et s'il en faisait ils ne seraient pas déposés sur le bureau de la Chambre.

EDIFICES DU PARLEMENT — TROTTOIRS EN ASPHALTE.

M. DAVIN :

Quel était l'entrepreneur des trottoirs en asphalte posés autour des édifices du parlement l'an dernier ? Les travaux sont-ils terminés et payés ? Y a-t-il eu des *extras* ? Dans l'affirmative, quel en était le montant ? Quelles sommes ont été payées pour les travaux stipulés dans le contrat et pour les *extras*, respectivement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : La *Sicily Asphaltum Paving Company*, à responsabilité restreinte, de Montréal, laquelle était le plus bas soumissionnaire. L'entreprise est terminée mais il reste encore une balance à payer.

Il n'y a pas eu d'*extras*. Le prix stipulé au contrat était $2.19 par verge, et rien de plus n'a été payé. Il n'y a pas eu d'*extras* relativement aux trottoirs. Il y a eu des travaux supplémentaires en faisant les canaux et les passages à niveau et les entrées en blocs en scories aux portes cochères de l'édifice principal, et de l'édifice de l'est. Le prix stipulé au contrat pour les blocs en scories était de $3.50 par verge, et le tout s'est élevé à $3,570. Ces travaux n'ont pas été considérés comme étant des *extras*, vu qu'ils n'étaient pas compris dans l'entreprise des trottoirs.

DIRECTEUR DE LA POSTE À SAINT-JACQUES L'ACHIGAN.

M. DUGAS (par M. CHAUVIN) :

1. Quel est actuellement le directeur de la poste de Saint-Jacques l'Achigan, comté de Montcalm ? 2. Sur quelle recommandation a-t-il été nommé ? 3. Le ministre des Postes a-t-il reçu différentes requêtes à l'effet de faire nommer un directeur de la poste à Saint-Jacques l'Achigan, comté de Montcalm ? 4. Quels sont les noms des différents soumissionnaires, avec le nombre des signatures pour chacun sur leur requête respective ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. M. Salomon Venne est maintenant le directeur de la poste de Saint-Jacques, comté de Montcalm. Il n'y a pas de bureau de poste nommé Saint-Jacques de l'Achigan. 2. Il a été nommé sur la recommandation de l'honorable J.-I. Tarte et de M. Charles Bazinet, M.P. 3. Aucune pétition n'a été reçue demandant la nomination d'un directeur de la poste à Saint-Jacques de l'Achigan, et une seule a demandé la nomination d'un directeur de la poste à Saint-Jacques, comté de Montcalm. Elle demandait la nomination du présent titulaire. 4. Il n'y a eu qu'un aspirant, le directeur de la poste actuel. La pétition reçue en sa faveur contenait cinq signatures.

BOIS DANS LE YUKON.

M. DOMVILLE (par M. PENNY) :

Le gouvernement a-t-il autorisé le major Walsh à employer quelqu'un pour disposer du bois qui se trouve dans le district du Yukon ? Dans l'affirmative, qui a été employé à cette fin par le major Walsh, et quelles instructions lui a-t-il données ? Des soumissions ont-elles été demandées et des concessions forestières ont-elles été vendues au plus haut soumissionnaire ? Est-il vrai qu'après avoir vendu des concessions forestières, le gouvernement ou ses employés permettent à d'autres personnes de payer seulement les droits de souche et d'abattre du bois, lorsque le département a déjà vendu ces concessions à d'autres personnes à un prix élevé ? Est-il vrai que des particuliers sont autorisés à abattre du bois au Fort-Labarge, et le gouvernement a-t-il donné instruction à la police à cheval de protéger les concessions forestières et d'empêcher qu'elles soient pillées ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Le major Walsh n'a pas reçu d'instructions spéciales pour disposer du bois, mais il nous a informé qu'il avait cru nécessaire de prendre des mesures pour protéger les concessions forestières. Le 23 du mois dernier, deux officiers sont partis de Vancouver pour le Yukon dans le but de s'occuper de ces concessions forestières, et le major Walsh en a reçu avis par une lettre expédiée par le département. D'après ce que nous savons, il n'est pas vrai que des particuliers soient autorisés à abattre du bois dans les concessions forestières vendues près du lac Labarge.

PRIVILÈGES DE HOMESTEAD AU YUKON.

M. BERGERON (par M. TAYLOR) :

Le gouvernement a-t-il l'intention d'étendre les privilèges du homestead au territoire du Yukon ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Non.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. McMILLAN :

Le gouvernement se propose-t-il de nommer une commission des chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le gouvernement se propose de s'occuper prochainement de la nomination d'une commission des chemins de fer. Je dois dire que, à cause de l'état des affaires publiques et pour d'autres raisons, nous ne croyons pas opportun de présenter durant la présente session un projet de loi à cette fin, mais j'espère que nous le pourrons à la prochaine session.

RIVIÈRE DE SAINTE-ANNE DE LA PÉRADE.

M. MARCOTTE (par M. CHAUVIN) :

La Chambre ayant voté la somme de $5,000 pour réparation de travaux sur la rivière Sainte-Anne de la Pérade, le 20 mai 1897, le département des Travaux publics a-t-il dépensé cet argent pour les dits travaux, dans la négative se propose-t-il de le faire cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : 1° Non ; 2° la question est à l'étude.

BRISE-LAMES DE BELLE RIVIÈRE, ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. MARTIN (par M. MACDONALD, King, I. P.-E) :

Le gouvernement se propose-t-il de prendre le contrôle du brise-lames de Belle Rivière, I. P.-E ? 2. Un ingénieur du gouvernement a-t-il fait rapport sur l'importance de ce brise-lames ? 3. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ce rapport, et fait-il mention de la condition du brise-lames ou du montant requis pour l'allonger ? 4. Le gouvernement se propose-t-il de l'allonger et de l'améliorer ? Et dans ce cas, quand ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Mes réponses à l'honorable député sont comme suit : 1. Non, pas pour le moment. 2. Oui, l'ex-ingénieur en chef, M. H.-F. Perley a fait un rapport le 15 février 1889. 3. Oui, le rapport dit que ces travaux sont en mauvais état et qu'il faudrait $7,500 pour les réparer. 4. M. Martin a été informé au mois d'août 1896 et au mois d'avril 1897, que le brise-lames de Belle Rivière n'est pas à la charge du gouvernement fédéral.

PREMIERS MINISTRES DES COLONIES—CONFÉRENCE DE LONDRES.

M. FOSTER : Je demande—

Copie de toute correspondance entre le gouvernement britannique et celui du Canada au sujet de la conférence des premiers ministres des colonies tenue à Londres en juin 1897, conformément à l'invitation de M. Chamberlain du 28 janvier précédent, et copie des minutes de cette conférence.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je n'ai aucune objection à ce que la motion soit adoptée, mais je ne crois pas qu'il existe actuellement quoi que ce soit qui n'ait été déjà rendu public. La conférence qui a eu lieu entre le premier ministre et M. Chamberlain est encore confidentielle.

M. FOSTER : Je demande tout ce qui peut être produit.

La motion est adoptée.

ENTREPOSAGE ET TRANSIT, ETC., SUR LA COTE DU PACIFIQUE.

M. FOSTER : Je demande—

Copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres et les autorités américaines, directement ou indirectement, ou par l'entremise du gouvernement britannique ou son représentant à Washington, concernant les arrangements pris pour l'entreposage ou le transit sur les côtes du Pacifique, ou concernant les secours à donner aux personnes dans le besoin dans les districts du Yukon ou de l'Alaska. Aussi, copie de tous rapports des ministres au gouvernement sur ces matières.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je n'ai aucune objection à cela, mais l'honorable député comprendra qu'il y a des négociations actuellement pendantes qui ne peuvent pas être rendues publiques, avant d'être terminées.

M. FOSTER : Cela est toujours entendu.

La motion est adoptée.

VICTOR-J.-A. VENNER.

M. McALISTER : J'ai donné avis pour aujourd'hui d'une interpellation concernant la suspension de Victor-J.-A. Venner, comme agent des Sauvages à Ristigouche. Lorsque j'ai donné cet avis il n'était que suspendu, et j'apprends maintenant qu'il a été démis et je désirerais ajouter après le mot " suspension ", les mots " ou démission ".

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : En suspens.

M. FOSTER : C'est n'est qu'un amendement.

M. l'ORATEUR : Si quelqu'un s'y oppose, l'interpellation ne peut pas être faite.

La motion reste en suspens.

FOURNITURES MILITAIRES, AU CAMP D'ALDERSHOT.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je demande—

Etat donnant les noms de tous les fournisseurs d'approvisionnements pour le camp militaire d'Aldershot, comté de King, N.-E., depuis juillet 1896, le prix alloué ou payé pour chaque classe d'articles fournis, les noms des soumissionnaires, les prix demandés par chaque soumissionnaire et les montants alloués. Aussi, une liste des prix payés pour chaque classe d'articles fournis pour le camp d'Aldershot en 1895, 1896 et 1897, et les noms des fournisseurs de chaque classe d'articles.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : Je demanderai à l'honorable député de mettre " de 1888 à 1897 inclusivement," à la place de " 1895, 1896, 1897 " dans l'avant dernière ligne de sa motion. Il n'y a pas eu de camp en 1895, et je suppose que l'honorable député désire faire une comparaison.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Oui.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Alors l'amendement que je suggère sera fait ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Très bien.

La motion telle qu'amendée est adoptée.

DIRECTEUR DE LA POSTE D'AGNÈS.

M. POPE : Je demande—

Copie de toute correspondance, rapports d'inspecteurs et documents concernant la destitution du directeur de la poste d'Agnès et le transfert de ce bureau de poste.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Vu que l'honorable député a inclu dans sa motion les rapports des inspecteurs, je dois lui dire que ces rapports ont toujours été considérés comme confidentiel. J'ignore s'il y a quelque chose de confidentiel dans celui-ci. Je n'ai aucune objection à la motion, mais je l'avertis que s'il y a quelque chose de confidentiel dans le rapport, il ne sera pas produit.

BUREAU DE COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER.

M. JAMESON : Je propose—

Que l'intérêt public demande que les compagnies de chemins de fer du Canada soient placées aussitôt que possible sous le contrôle d'un bureau de commissaires des chemins de fer ayant plein pouvoir d'appliquer les prescriptions de l'Acte des chemins de fer et de prescrire et mettre en vigueur tous règlements qui pourraient être nécessaires dans l'intérêt public.

Il y a déjà quelque temps que cet avis de motion est sur l'ordre du jour. Depuis la question a été discutée assez longuement, mais vu l'intérêt qui s'y rattache dans le Nord-Ouest, je crois qu'il ne sera pas inutile de connaître l'opinion de la Chambre, sur la création d'une commission des chemins de fer, bien que le gouvernement ait promis de soumettre un projet dans ce sens.

D'abord le mot " commission " est assez vague. Je vais expliquer brièvement les raisons qui me font croire qu'un projet dans ce sens serait nécessaire, et pourquoi je suppose qu'il serait bien vu de la Chambre et de la population. La question du transport par chemin de fer intéresse tout le Canada, mais plus particulièrement l'ouest où je réside. Notre situation est toute particulière. Nous avons à lutter contre des difficultés géographiques que n'offre pas les autres pays qui sont nos rivaux pour la vente des produits agricoles.

L'ouest du Canada, est obligé de lutter contre des pays comme les Indes, la République Argentine, la Russie qui ont un accès beaucoup plus faciles que nous sur les grands marchés du monde. Notre situation au centre du continent américain est un grand désavantage, et c'est pour cela que le transport par chemin de fer a toujours été d'un intérêt vital pour les populations de l'ouest du Canada.

De, plus les lois votées par l'ancien gouvernement sont venues aggraver ces difficultés et rendre notre position plus difficile encore. La ville de Winnipeg que j'habite est située à 1,500 milles de l'Atlantique et à 1,500 milles du Pacifique et d'autres parties du pays sont encore beaucoup plus éloignées.

Un autre grand inconvénient, c'est que nous n'avons pas un tribunal pour faire observer les dispositions de l'acte concernant les chemins de fer. Je prétends que le Canadien du Pacifique ne se conforme pas aux dispositions de cet acte, et que nous n'avons pas un tribunal assez fort et ayant assez d'expérience pour faire respecter la loi.

Mettons notre position en regard de celle des pays contre lesquels nous avons à l utter en matière d'immigration. Si un Anglais se propose d'émigrer, avant de décider dans quel pays il ira se fixer, il commence par étudier les lois de chemins de fer des différents pays et que voit-il? Dans la Nouvelle-Zélande et l'Australie, les chemins de fer sont la propriété de l'Etat. Aux Etats-Unis où la question des chemins de fer a fait beaucoup plus de progrès qu'au Canada, le gouvernement depuis dix-huit ans, a pris de plus en plus d'empire sur les compagnies de chemin de fer, pendant que le gouvernement canadien imposait un monopole à la population de l'ouest. Non seulement dans le parlement fédéral, mais, dans les législatures de plusieurs Etats on a adopté des lois qui donnent de plus en plus de pouvoir à l'Etat sur les compagnies de chemin de fer. Ainsi, dans le Minésota, un Etat voisin du Manitoba, on a établi un tribunal des chemins de fer, qui a été attaqué comme inconstitutionnel, mais qui a été maintenu par la cour Suprême, et c'est ce tribunal composé de trois commissaires élus par le peuple, qui fixe les taux de péage. Dans le Manitoba qui n'est séparé du Minnésota que par une ligne de poteaux en fer, les prix sont fixés par des autocrates de Montréal.

Il y a un contraste frappant entre les lois des chemins de fer dans l'ouest du Canada, et les Etats limitrophes de la république américaine, et ce contraste nuit à notre immigration, car l'immigrant intelligent tient compte de ces faits, et il constate qu'aux Etats-Unis les prix de transport sont fixés par le peuple tandis qu'au Canada cette question est laissée à un autocrate de Montréal. La statistique est là pour nous enseigner que cet état de choses a nui à notre immigration. D'après le recensement de 1896 au Manitoba, la population de cette province, en dépit de ses terres fertiles et ses nombreux avantages n'a augmenté que de 150,000 à 200,000 en cinq ans. L'accroissement national de notre population est d'au moins 5,000 par année de sorte que l'immigration ne nous a amené que 25,000 personnes ; je prétends que cela est dû, en grande partie, au fait que nos lois de chemins de fer sont inférieures à celles des autres pays contre lesquels nous avons à lutter en matière d'immigration. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) a prétendu l'autre jour, que le Canadien du Pacifique n'exerçait pas de tyrannie sur la population de l'ouest et que ces prix n'étaient pas exorbitants.

M. DAVIN : Je n'ai jamais dit cela..

M. JAMESON : Je vois avec plaisir l'honorable député admettre que ces prix sont exorbitants. Mais même en supposant qu'ils ne le seraient pas, je demande à être mis dans des conditions aussi avantageuses que les Etats-Unis et autres pays anglais. On a aussi prétendu que l'administration du chemin de fer canadien du Pacifique n'était pas despotique. Il est possible que le despotisme de Van Horne et O'Shaughnessy, soit un despotisme bénévole, mais ce que je veux, c'est qu'il n'y ait pas de tarifs différentiels, et que le gouvernement exerce plus d'empire sur les taux qu'une compagnie peut imposer au Canada.

Ce n'est pas autant contre le tarifs des prix, que contre les tarifs differentiels que nous protestons. Si la question des tarifs au lieu d'être laissée à la compagnie, était sous la direction du gouvernement et du peuple, comme la chose existe virtuellement aux Etats-Unis, la position ne serait pas la même. Si une compagnie de chemin de fer peut accorder des tarifs spéciaux et des remises à certaines maisons ou corporations, elle peut les enrichir et ruiner les autres. Si elle favorise certaines villes, comme elle l'a fait, au détriment de Winnipeg et de mes commettants, cela constitue un despotisme qui n'existe pas dans les autres pays où vont les immigrants. Cela ne devrait pas être permis, même si la compagnie est en état de démontrer que ses prix sont modérés.

Un article de l'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique dit que le gouvernement n'aura rien à voir dans le taux des prix, tant que la compagnie ne fera pas au moins 10 pour 100 sur le coût réel de la construction. Je n'espère pas grand soulagement tant que cet article restera dans nos statuts, mais je n'en demanderai pas moins au gouvernement d'instituer une enquête sur le sens véritable de cet article. J'ai demandé l'autre jour si cela comprenait tout l'argent dépensé et par le gouvernement et par la compagnie ou par la compagnie seulement. S'il ne s'agit que du capital dépensé par la compagnie, je crois que le temps est venu de faire cesser le monopole. On me dit que la compagnie paie 4 pour 100 de dividende. Une partie des actions a été achetée à 25 cents dans la piastre, et par conséquent ces actionnaires retirent 16 pour 100 de dividende sur leur capital engagé.

Le gouvernement devrait instituer une enquête pour savoir si le chemin de fer canadien du Pacifique ne réalise pas actuellement 10 pour 100 sur le capital réellement dépensé, et si cela était démontré, il pourrait contrôler les taux et faire disparaître dans l'ouest des difficultés qui n'existent pas dans l'est.

Je ne prendrai pas le temps de la Chambre à refaire en détail le récit de nos griefs ; ils sont de deux sortes, et il me faudrait deux ou trois heures pour les énumérer. Ce n'est pas sur ce terrain que je base mon raisonnement, et d'ailleurs d'autres représentants du Nord-Ouest se chargeront peut-être de cette partie de la question.

Le tribunal qui est supposé contrôler le chemin de fer est le comité des chemins de fer du Conseil privé, et les compagnies canadiennes de chemin de fer sont devenues trop puissantes pour ce tribunal composé du ministre des Chemins de fer et Canaux, du ministre de la Justice et autres membres du cabinet. Tous les membres de ce comité sont déjà chargés de l'administration de départements importants, tout leur temps est pris par le soin des affaires publiques et il est impossible qu'ils consacrent à leurs fonctions de membres du comité des chemins de fer et canaux, le temps et les soins qu'elles demandent.

Même dans des questions de détail comme une simple traverse de chemin de fer des délais et des inconvénients résultent de l'infréquence des réunions de ce comité, sans compter que personne ne peut aller y exposer un grief sans retenir les services d'un avocat.

La majorité des membres de ce comité n'ont pas une connaissance approfondie des questions de chemin de fer et c'est encore un inconvénient.

Quoi qu'on ait pu dire à l'encontre, je répète que les compagnies de chemin de fer au Canada sont arrivées à un point où elles échappent à tout contrôle de la part du comité du Conseil privé. Quand on tient compte de la multiplicité des détails auxquels il faut voir, on comprend qu'il est impossible que des ministres y consacrent un temps suffisant et tiennent la haute main sur les chemins de fer ; il suffit pour en être convaincu de lire dans l'acte de chemin de fer du Canada, la liste des devoirs qui incombent aux membres de ce comité. Ils ont à s'occuper du tracé du chemin, de la pose des rails, de l'entretien des voies publiques, du prix des clôtures, des taux de péage, des droits de passage, des arrangements pour le trafic, des transbordements et des échanges de fret. Ce dernier point est une des causes de nos difficultés dans le Nord-Ouest. Les compagnies qui échangent du fret entre elles, font ce qu'elles veulent. Le Pacifique-nord et le chemin de fer canadien du Pacifique, au Manitoba, ne paraissent pas s'occuper du public, elles font ce que bon leur semblent, et dans tous les cas, elles ne se conforment pas aux dispositions de l'Acte des chemins de fer.

Il est vrai que cet article, au sujet des 10 pour 100 dans la charte du chemin de fer canadien du Pacifique, nous empêche d'avoir dans l'ouest un contrôle du transport aussi parfait que dans certains Etats de l'Union américaine, mais nous pouvons cependant demander un contrôle plus efficace que celui qui existe à présent.

Un des grands avantages de la loi du Minnesota, c'est qu'elle permet à cette commission des chemins de fer de protéger le simple particulier contre une compagnie, plus efficacement et à beaucoup moins de frais qu'au Canada, avec nos lois actuelles. Si un particulier est lésé, il a virtuellement le droit d'en appeler aux tribunaux, mais dans la pratique, cela ne lui donne guère de protection, car si ses moyens sont modérés, il préférera endurer que d'engager un procès contre une puissante compagnie qui peut le ruiner par des appels successifs.

Dans certains Etats, on a reconnu qu'un simple particulier, un petit cultivateur, par exemple, n'est pas en état d'engager un procès contre une compagnie de chemin de fer. La compagnie se défend qu'elle ait tort ou non, et pour obvier à cela on a adopté dans la création de ces commissions de chemin de fer, un principe que j'aimerais voir adopté dans toute loi que le Canada pourra faire sur ce sujet. Ce principe est celui-ci : si un particulier peut démontrer, *primâ facie* qu'il a souffert un tort réel, et si la compagnie refuse de l'indemniser, c'est l'Etat qui se charge de poursuivre la compagnie. Cela existe dans la loi du Minnésota qui est peut être la plus parfaite en ce genre. J'ai étudié la loi du Minnésota et celle de l'Iowa, et j'en suis venu à la conclusion que celle du Minnésota est la plus parfaite de toutes. D'après cette loi, la commission est formée de telle manière que les commissaires agissent comme arbitres entre le public et les compagnies de chemin de fer. Si quelqu'un

M. JAMESON.

a un grief contre une compagnie, il écrit ou télégraphie aux commissaires qui font une enquête, non d'après les règles strictes de la procédure, mais absolument comme ferait un ministre ou un arbitre. S'ils considèrent que la plainte est bien fondée, ils notifient la compagnie et si elle refuse d'indemniser le plaignant, ils sont autorisés à poursuivre au nom de l'Etat pour protéger les droits des particuliers. Cet article de la loi du Minnésota, est l'article 13 et se lit comme suit :

Toute personne, compagnie, corporation ou association, ou toute société commerciale, agricole ou industrielle, ou tout corps politique ou organisation municipale ayant à se plaindre d'un acte ou d'une omission de la part d'un facteur en contravention aux dispositions du présent acte, peut s'adresser à la dite commission, au moyen d'une requête relatant brièvement les faits.

Cette requête n'est souvent qu'un simple télégramme comme je puis le démontrer par plusieurs causes de l'Iowa qui sont rapportées ici. L'article continue :

L'accusation ainsi portée sera communiquée par la commission au facteur impliqué qui devra faire droit à la réclamation ou y répondre par écrit dans un délai raisonnable qui sera fixé par la commission et remettre une copie de cette réponse au plaignant. Si le dit facteur ne fait pas droit à la réclamation dans le délai stipulé, et si la commission est convaincue qu'il y a des motifs raisonnables d'instituer une enquête, elle fixe le lieu et le jour où les parties devront comparaître et plaider la question, devant la dite commission.

Il définit ensuite la nature des décisions que la commission devra rendre, concluant par cette disposition :

Si le dit voiturier public néglige ou refuse, dans le délai spécifié, de cesser de violer ainsi la loi, ainsi que de réparer le tort causé en se conformant au rapport signifié de la commission, comme susdit, il sera du devoir de celle-ci de rédiger immédiatement un certificat de cette négligence ou de ce refus, et d'envoyer une copie de son rapport accompagnée de ce certificat au procureur général de l'Etat, afin d'obtenir la réparation et la punition ci-après décrétées.

Telle est la procédure suivie dans l'Etat du Minnésota.

Il se trouve deux principes importants dans la loi concernant la commission des chemins de fer du Minnésota, et à mon humble avis c'est la meilleure loi existante relativement à ces matières, ainsi qu'une loi qu'il nous serait facile d'imiter ici. D'abord, les tarifs de transport sont contrôlés par la commission, et ensuite les commissaires constituent un bureau d'arbitrage servant d'intermédiaire entre le public et les compagnies de chemin de fer pour le redressement des griefs de l'individu. J'ai dans la main le rapport des membres de la commission des chemins de fer de l'Etat d'Iowa, exposant les procédures des diverses causes, lequel forme un volume très important pouvant être obtenu, je suppose, par chacun des membres du parlement. J'ai reçu ce livre en écrivant au secrétaire d'Etat, et je suppose que tout le monde peut en obtenir un exemplaire. Je donnerai lecture seulement des titres d'un certain nombre des causes réglées par correspondance.

Ces causes reposaient sur les diverses questions suivantes, savoir : inondation de terrains, croisements de rue dangereux et sombres, surcharge dans le coût du transport d'un boghei, défaut de fournir les wagons requis, croisement de la voie publique, insuffisance de wagons, encore défaut de fournir les wagons requis, perte de livres en transit, investigations relativement à certains privilèges de

transit, service de train insuffisant, commodité de gare, marchandises endommagées en transit, service insuffisant de trains de marchandises, insuffisance de confort pour les voyageurs, surcharge dans le coût du transport de jeunes taureaux, facilités d'emmagasinage et d'expédition quant aux marchandises périssables, croisement de ferme, distinction dans le prix des billets de passage, emplacement d'élévateur, distinction contre les trajets de peu d'étendue, distinction dans la distribution des wagons, refus de wagons, encore distinction dans la distribution des wagons, transbordement de marchandises de wagons dans d'autres, distinction en faveur d'Omaha. Toutes ces causes ont été réglées par correspondance, et toutes celles qui devaient être soumises aux tribunaux le furent. J'ai ici un livre se rapportant à l'année 1886, démontrant les innombrables causes dont cette commission s'est occupée, et qui ont été réglées par télégramme. Ainsi, un homme se plaignait par télégramme de ce qu'on ne lui fournissait pas de wagons ou qu'on le surchargeait, et les commissaires décidaient le cas et disaient à la compagnie de rendre justice. Après que ces causes eurent été plaidées pendant des années devant les tribunaux, les choses en sont arrivées à ce point, que tout ce que les commissaires ont à faire, c'est de donner instruction aux compagnies de chemins de fer de rendre justice, et que celles-ci rendent justice sans prendre le risque de s'en rapporter aux tribunaux.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a semblé croire que la tâche serait effrayante, de légiférer dans un sens à créer une commission des chemins de fer au Canada ; mais je suis d'avis que la chose serait beaucoup plus facile en ce pays-ci qu'aux Etats-Unis, pour la raison que je vais expliquer. Dans la république voisine, le gouvernement fédéral et les gouvernements de chacun des Etats, celui-ci dans les limites de son Etat, ont tous deux juridiction sur les chemins de fer. Ici c'est différent. En déclarant d'utilité générale les chemins de fer existant en vertu de chartes provinciales, nous transférons virtuellement au gouvernement fédéral seul toute la juridiction relative à ces chemins. Il ne nous faudrait donc qu'une seule commission pour contrôler tous les chemins de fer au Canada.

Supposons que nous ayons 5,000,000 d'habitants en ce pays-ci. Il y en a environ 2,000,000 dans l'Etat agricole du Minnésota, et si nous copiions la législation de cet Etat: ce n'est pas mon idée que nous ferions une erreur. Cette législation heureusement, a été éprouvée par un nombre infini de décisions judiciaires. L'acte créant la commission des chemins de fer du Minnésota est très court et très simple, et je ne sache pas qu'il contienne rien que nous ne puissions adopter ici, en modifiant certains noms.

Je suggère donc, en terminant, qu'une commission des chemins de fer soit créée et revêtue de tous les pouvoirs du comité actuel des chemins de fer, ainsi que d'autres fournis comme ceux qu'on a conférés aux commissions des chemins de fer de l'Iowa et du Minnésota, c'est-à-dire suffisants pour lui permettre de voir à ce que les dispositions de l'Acte des chemins de fer, ainsi que ses amendements, soient appliqués ; et je suggère, en outre, que cette commission ait le pouvoir d'agir à titre de commission d'arbitrage pour décider des différends s'élevant entre le public et les compagnies de chemin de fer.

Je trouve cette matière d'un intérêt vital pour le Canada en général, mais surtout pour l'ouest de ce pays. Si nous voulons obtenir notre bonne part de l'immigration en Amérique, il nous faut moderniser nos lois concernant les chemins de fer, et leur donner autant que possible le niveau de celles des nations rivales.

M. DAVIS (Saskatchewan): M. l'Orateur, j'approuve entièrement la motion proposée par l'honorable député de Winnipeg (M. Jameson), demandant la création d'une commission des chemins de fer, pour la fort bonne raison que nous, la population de l'ouest, avons souffert d'un certain nombre de griefs durant nombre d'années, et que, malgré que, par nos représentants, par notre presse, nous les ayons dénoncés à la Chambre et au pays, nul soulagement ne nous a été encore accordé. Si nous pouvions obtenir une commission des chemins de fer comme celle proposée par l'honorable député, je suis convaincu que ça serait un bienfait pour la population de l'ouest.

On sait que les tarifs de transport sont trop élevés, et cependant, bien qu'assez souvent signalés à cette Chambre et au pays, on ne s'en est pas encore occupé. Comme le dit l'honorable député de Winnipeg, on ne peut s'immiscer dans le règlement des taux de la voie principale ; mais il existe un grand nombre d'embranchements dans les territoires du Nord-Ouest, et une commission des chemins de fer pourrait être utile au soulagement de la population relativement aux tarifs de transport exigés sur certains de ces embranchements.

Dans la région où je demeure, la population paie d'énormes tarifs de transport. Le chemin de fer de la Saskatchewan au Lac Long exige un tarifs de transport d'environ 90 cents par cent livres, et un prix de passage de quatre cents par mille. Quand on considère la grande étendue des terres publiques affectées à la construction de ce chemin, et le fait qu'il a obtenu, en outre, une subvention en argent de $80,000 par année pendant vingt ans, on admettra, je pense, que la population de cette partie du pays a le droit d'espérer qu'on la mettra en état de faire transporter ses produits au marché à un taux moins élevé que celui qu'elle est forcée de payer à présent. Comme l'honorable député a dit encore avec beaucoup de vérité, ces tarifs de transport élevés que demandent dans l'ouest ces compagnies de chemin de fer ont fortement l'effet d'empêcher les gens d'aller s'établir dans l'ouest. Vainement, nommera-t-on tous les agents d'immigration imaginables et répandra-t-on toutes les brochures qu'il nous plaira, tant que les tarifs de transport des chemins de fer resteront aussi élevés, on n'obtiendra pas cette proportion d'immigrants qu'on a le droit d'espérer. Tant que les compagnies de chemins de fer pourront se faire donner la moitié des produits pour transporter l'autre, les gens trouveront, et avec raison, qu'ils ne peuvent cultiver la terre avec profit.

Une autre chose qu'une commission des chemins de fer pourrait faire, ce serait de s'occuper du règlement des petits différends qui s'élèvent constamment entre les cultivateurs et les marchands, d'un côté, et les compagnies de chemins de fer, de l'autre. Dans les cas de ce genre, le colon préférerait plutôt perdre quelques dollars, que de s'engager dans les frais d'un procès contre une grande corporation de chemins de fer.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'en dire davantage sur cette question.

J'espère que l'honorable député de Winnipeg réussira à persuader au gouvernement à partager absolument ses vues sur cette question, et que ce dernier créera une commission des chemins de fer, je suis d'avis que le temps est venu de prendre ces mesures dans le pays, à l'instar de nos voisins, les Américains.

M. RUTHERFORD: En appuyant la motion de mon honorable ami, je désire, M. l'Orateur, faire ressortir, ce qu'il a dit, et y ajouter encore quelques raisons pour justifier cette motion. Il est certainement très nécessaire qu'on adopte quelque moyen de contrôler nos chemins de fer dans tout le Canada. Dans l'état de choses actuel, le système, ou plutôt le défaut de système, qui caractérise l'administration de nos chemins de fer, impose à la population un fort lourd fardeau, et il n'est que juste qu'un gouvernement libéral, censé être un gouvernement pour le peuple, s'occupe de cette grande question pour la décider d'une manière satisfaisante pour tous les intéressés. C'est une question dont on aurait dû s'occuper il y a longtemps. Depuis ces années dernières un grand réveil s'est opéré partout dans le monde au sujet de la législation et de toutes les questions généralement qui concernent les chemins de fer; et comme mon honorable ami le député de Winnipeg (M. Jameson) l'a si bien signalé, nous sommes en arrière d'un grand nombre de nations civilisées sous ce rapport. Il n'y a pas encore bien longtemps qu'on maintenait à un niveau exagéré les tarifs de transport sur un grand nombre des grandes voies publiques partout dans le monde civilisé, mais on sait que la vague de l'indignation publique a balayé un grand nombre de ces obstacles d'un autre temps aux transports et au commerce. Cependant, au Canada, notre position relativement aux chemins de fer est encore fort beaucoup la même que celle que nous avions à l'époque des taux excessifs des chemins à barrières.

Sans doute, les transports pourraient s'accomplir de beaucoup plus aisément et à meilleur marché qu'à présent, si les chemins de fer appartenaient au gouvernement. Nous avons créé un grand monopole dans les transports par voie ferrée, monopole qui promet de gouverner le pays, au lieu d'être gouverné par lui, et il est maintenant presque trop tard pour qu'il nous soit permis de parler de la propriété des chemins de fer par l'Etat. C'est là l'état idéal que nous devrions tous nous efforcer de réaliser, mais, dans les circonstances actuelles, la question de la propriété des chemins de fer par l'Etat, tout désirable et théoriquement vraie qu'elle soit, ne fait guère partie du domaine de la politique pratique. L'erreur date d'il y a longtemps, lorsque notre réseau de chemins de fer a d'abord été inauguré. Il n'y a pas de doute que la construction, l'administration et le contrôle des chemins de fer auraient été opérés à beaucoup meilleur marché et beaucoup plus efficacement, si la population s'était occupée de la question à un bon point de vue au commencement.

Les raisons apportées par beaucoup de gens contre la propriété et le contrôle des chemins de fer par l'Etat sont fallacieuses. C'est ce que l'histoire des autres pays, et la nôtre aussi, nous prouve bien clairement, en constatant la manière dont le gouvernement administre diverses institutions publiques. Ainsi, le département des Postes, au Canada et ailleurs, est administré et contrôlé par le gouvernement. En Angleterre, les télégraphes et les téléphones sont tous gérés par l'Etat, de la manière la plus efficace, la plus satisfaisante et la plus économique, et il n'y a aucune raison pour que nos chemins de fer ne soient pas administrés de la même manière. Parce que l'Intercolonial et d'autres chemins de fer du gouvernement au Canada, ont servi d'engins politiques par le passé, ce n'est pas une raison pour que nous voyions le sujet sous cet aspect aujourd'hui, sans vouloir le voir sous un autre.

Si l'on nommait une commission composée d'hommes choisis comme le sont nos juges, non pas tant pour leurs services politiques que pour leur intégrité, leur intelligence et leurs talents; si la politique était entièrement exclue du personnel de cette commission, il n'y a pas de doute que nos chemins de fer seraient conduits au point de vue des affaires et dans les intérêts de la population.

Il existe un certain nombre de vices dans notre système actuel, et l'un des principaux, le plus grand peut-être, est le fait de grever le chemin d'obligations énormes dans le cours de sa construction. On incorpore des compagnies de chemin de fer en leur permettant d'hypothéquer leurs chemins lors de sa construction pour des montants de beaucoup plus élevés que ce qu'il coûte. De cette façon, les chemins sont endettés dans une mesure effrayante, et alors, pour payer l'intérêt, il faut imposer à la population des tarifs de transport beaucoup plus élevés que la chose n'aurait été nécessaire sans cela. Tel est ce qui est arrivé à propos de la construction de nombre de chemins en ce pays. Ce système est absolument mauvais. Il ne devrait être permis à aucune compagnie de chemin de fer d'émettre des obligations pour un plus fort montant que le coût réel du chemin tel que construit.

Le chemin de fer dont a parlé l'autre jour l'honorable député de Marquette (M. Roche), c'est-à-dire le chemin de fer du Lac Dauphin, est l'un de ceux qu'on a construit en observant la règle que je viens de poser. Il n'y a pas eu d'émission d'obligations superflues, et ce chemin n'est grevé d'aucune dette, si ce n'est jusqu'au montant du coût réel de sa construction. La conséquence est que ce chemin n'a pas besoin de gagner d'argent au delà de l'intérêt que comporte son coût réel. Or, ce qui prouve la sagesse de ce système, c'est que cette compagnie a pu, durant la première année de son existence, administrer de manière à pouvoir payer en entier cet intérêt. Si la construction de tous les autres chemins de fer au Canada était conduite de la même manière, nous aurions peu ou point à redouter les tarifs de transport élevés, du moment que ces chemins seraient administrés honnêtement, comme ils devraient l'être.

Comme l'a dit mon honorable ami le député de Winnipeg, voilà une question très grave au Manitoba et dans le Nord-Ouest, ou nous subissons l'empire du monopole. Dans cette partie-ci du pays on ne ressent pas l'importance de cette question à un même degré, car partout où deux chemins de fer existent, peu importe s'ils exigent ou prétendent exiger les mêmes taux, la concurrence, on le sait, procure une somme considérable d'avantages qu'on ne connaît pas là où il n'y a qu'un seul chemin.

Mon honorable ami a fait allusion au *Northern Pacific*. Eh bien! ce chemin exige les mêmes taux que le chemin de fer canadien du Pacifique—ou du moins prétend le faire,—et cependant la concurrence qui existe entre les deux chemins améliore énormément la position de la population

habitant la partie du Manitoba qu'ils traversent. La différence en sa faveur est si grande, que les commerçants de bois de Portage-du-Rat et de Kéwatin ont des taux spéciaux, qu'on leur accorde seulement aux endroits par où passent les deux chemins. Là où le chemin de fer canadien du Pacifique est sans rival, les taux sont tellement plus bas là où il y a concurrence, qu'on doit faire imprimer deux listes de taux distinctes; et les commerçants de Portage-la-Prairie et de Brandon paient beaucoup moins pour le transport de leur bois de construction que ceux d'autres villes, grâce au fait que le *Northern Pacific* apporte du bois de construction du Minnésota pour faire concurrence au bois de construction canadien. Il en résulte des avantages encore sous plusieurs autres rapports. Ceux qui demeuraient à Portage-la-Prairie avant l'établissement de l'embranchement du *Northern Pacific* de ce côté, constatent bien le grand bénéfice que la concurrence de ce chemin nous procure, et il n'y a pas de doute que les avantages découlant de la concurrence entre chemins de fer augmenteraient encore considérablement si ces chemins étaient soumis au contrôle du gouvernement.

L'honorable député de Winnipeg (M. Jameson) a mentionné le fait que les chemins de fer de l'ouest ne consentiraient pas à faire des arrangements pour le transport du trafic les uns des autres. Cela est vrai pour le chemin de fer canadien du Pacifique et pour le Nord-Ouest, ainsi que pour un ou deux autres, mais ça ne l'est pas pour le *Northern Pacific*. Ce chemin de fer-ci aimerait à faire des arrangements de cette nature avec tout autre chemin, mais ses tentatives dans ce sens sont invariablement repoussées.

Je désire citer quelques chiffres pour démontrer les difficultés que la population manitobaine doit surmonter par suite du refus des chemins de fer de se prêter à de semblables arrangements. En même temps, je signalerai la distinction pratiquée, en exposant la différence établie entre les tarifs de transports locaux dont a parlé l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) sur les embranchements, et exigées sur les voies principales.

Au sujet du prix du bois de construction à la ville de Neepawa, je citerai les chiffres que voici:

N'était la distinction pratiquée par les chemins de fer, le monopole des bois de construction ne pourrait pas gouverner le marché comme il le fait. On verra, en consultant la liste des tarifs de transport des chemins de fer, que le taux réclamé depuis les Petites Chutes jusqu'à Portage-la-Prairie, sur le *Northern Pacific*, soit une distance de 433 milles, est de 16 cents, et depuis Portage-la-Prairie jusqu'à Neepawa, sur le *Manitoba et Nord-Ouest*, soit une distance de 61 milles, de 10½ cents; que de Kéwatin à Neepawa, sur le chemin de fer canadien du Pacifique et le Manitoba et Nord-Ouest, soit une distance de 254 milles, le taux est de 15 cents, étant 9½ pour les 193 milles du premier de ces chemins jusqu'à Portage-la-Prairie, et 5½ cents pour les 61 milles du dernier depuis Portage-la-Prairie jusqu'à Neepawa. Ainsi verrez-vous que le Manitoba et le Nord-Ouest pratique une distinction contre le *Northern Pacific* en faveur du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'au point de doubler presque les tarifs de transport de l'intérieur.

Je possède un exemple encore plus frappant relativement à cette même localité-là. Le tarif de transport depuis Portage-la-Prairie jusqu'à Port-Arthur ou Fort-William est de 18 cents par cent livres; depuis Portage la Prairie jusqu'à Duluth, sur le *Northern Pacific*, il est de 18 cents également; depuis Neepawa jusqu'à Fort-William, sur le Manitoba et le Nord-Ouest et le chemin de fer Canadien du Pacifique, il est de 19 cents; depuis Neepawa jusqu'à Duluth, sur le Manitoba, et Nord-Ouest et le *Northern Pacific*, il est de 30 cents, soit une différence de 11 cents. La raison en est que le Manitoba et le Nord-Ouest, en grande partie au pouvoir du chemin de fer canadien du Pacifique, refuse de transporter le trafic pour le *Northern Pacific*, et réclame le plein montant du taux local de 12 cents par cent livres pour les 61 milles séparant Neepawa de Portage-la-Prairie. Eh bien! ce taux est virtuellement prohibitif, et la conséquence est qu'on n'expédie pas de fret de Neepawa à Duluth, par le *Northern Pacific*, mais que le blé destiné au chargement des vaisseaux est transporté par la voie de Fort-William; car personne ne paiera 30 cents par cent livres lorsqu'il peut ne payer que 19 cents pour expédier son blé. Le *Northern Pacific* a offert maintes fois de payer au Manitoba et Nord-Ouest le même taux différentiel que lui paie la chemin de fer canadien du Pacique, mais toujours sans résultat. Par conséquent, à l'exception des endroits traversés simultanément par ces deux principales voies ferrées, il n'y a de concurrence nulle part au Manitoba.

Voici maintenant une autre question très grave que devrait examiner une commission des chemins de fer, et dont elle pourrait fort convenablement s'occuper, une question qui a agité l'hiver dernier les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest à un haut degré, je veux dire la question concernant le monopole des élévateurs.

Nous avons eu une bonne année au Manitoba et au Nord-Ouest. Tout en n'étant pas très considérable, notre récolte nous a rapporté un bon prix. Cela a eu pour effet de rendre la classe agricole assez prospère. Cependant, malgré sa prospérité, que voyons-nous? Des assemblées de cultivateurs dans toutes les campagnes, où l'on discute les griefs dont on croit la classe agricole victime, grâce à l'existence de ce monopole.

Quel est-il donc?

Si on me le permet, je donnerai lecture d'une résolution adoptée par l'Institut agricole de Portage-la-Prairie, et qu'on m'a fait parvenir. Voici ce qu'elle dit:—

Attendu que les compagnies de chemins de fer du Manitoba, à l'exception du chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest.....

Et je crois qu'on devrait encore faire exception pour le chemin de fer de Dauphin

.....refusent de laisser les cultivateurs charger les wagons de leurs céréales, à moins qu'ils ne passent pas l'élévateur;

Attendu que les dites compagnies de chemins de fer ne veulent pas permettre aux cultivateurs de bâtir des élévateurs ou des entrepôts pour leur usage, que s'ils ont une certaine capacité stipulée, ainsi que des machines à nettoyer et autres machines coûteuses;

Attendu que les dites compagnies de chemins de fer laissent les compagnies de minoterie et d'élévateurs charger des céréales d'entrepôts ou d'élévateurs dépourvus de machines à nettoyer, même aux endroits où il existe des élévateurs en possédant;

Attendu que beaucoup de cultivateurs, qu'on a forcés d'expédier en passant par des élévateurs, prétendent que leurs céréales ont perdu de leur qualité et de leur prix, vu que l'élévateur refuse de s'engager à remettre au cultivateur ses propres céréales mêmes, ou des céréales garanties de la même qualité;

Attendu que l'octroi de ce privilège a indubitablement amené la formation du monopole des élévateurs et d'autres institutions, et que ce monopole, joint aux machinations pratiquées dans le système actuel concernant la classification des grains, a porté et porte gravement atteinte aux droits du cultivateur, en acquérant le pouvoir de déterminer en grande partie les prix payés pour ses produits.

Résolu, en conséquence, de la part des cultivateurs du Manitoba, que cet institut s'élève fortement contre un traitement semblable, et qu'il demande au gouvernement fédéral d'abroger les injustes privilèges accordés aux dites compagnies de chemins de fer, et d'exercer son influence et, s'il est nécessaire, son autorité pour faire rendre justice à la classe agricole par les compagnies de chemins de fer, en faisant accepter par celles-ci que les cultivateurs pourront transmettre directement de leurs entrepôts plats dans les wagons les céréales destinées à être expédiées. Et de plus, que le gouvernement provincial soit requis, ce qu'il est par les présentes, d'agir de concert avec les cultivateurs en cette matière et, s'il est besoin, de faire décider en leur nom la question par les tribunaux.

Eh bien ! M. l'Orateur, voilà une question qui a agité les cultivateurs du Minnésota, comme l'a déclaré mon honorable ami, le député de Winnipeg, et qui a agité également les cultivateurs du Dakota. Il y a quelques années, les législatures de ces deux Etats, afin de s'occuper parfaitement de la question, ont créé une commission des chemins de fer et des entrepôts de l'Etat, c'est-à-dire une commission mixte. Les élévateurs furent rendus publics, et les chemins de fer furent forcés d'accepter les grains des voitures des cultivateurs sans qu'ils dussent passer par les élévateurs. De longues plates-formes ont été construites aux gares, et les cultivateurs du Minnésota et du Dakota jouissent, du privilège dénié à nos cultivateurs, c'est-à-dire le privilège de transmettre directement les céréales de leurs voitures dans le train. Le même privilège existe également dans l'Iowa, comme je vous le démontrerai dans quelques instants.

Eh bien ! voici, si je le comprends bien, la question telle qu'elle existe en ce pays-ci. Un arrangement a été fait entre le chemin de fer canadien du Pacifique et les propriétaires des élévateurs par lequel, pourvu que les élévateurs construits fussent d'un certain prix et d'un certain modèle, la compagnie du chemin de fer refuserait d'accepter directement des cultivateurs les grains déchargés de leurs voitures, ou de leurs simples entrepôts, ou de toute autre manière. Or, l'objet des cultivateurs en obtenant le privilège de charger en transmettant directement les grains de voitures ou de leurs simples entrepôts, est le suivant :

Tout en ne doutant pas qu'une grande majorité des propriétaires et des ouvriers des élévateurs du Manitoba et du Nord-Ouest possèdent le caractère le plus élevé, et que dans aucune circonstance ils ne voudraient faire rien d'injuste, cependant il est possible que çà et là, dans toute la contrée, les élévateurs se trouvent confiés à la charge de gens dont la morale laisse à désirer. Ceux qui occupent ces positions exercent un grand pouvoir sur le cultivateurs des environs. Le préposé à l'élévateur reçoit le blé, mais il ne garantit pas au cultivateur de lui rendre son propre blé même—ce qui, naturellement, serait réellement impossible dans bien des cas,—mais il ne convient pas même de lui remettre du blé de même qualité. Les cultivateurs sont donc à la merci de cet homme, et l'on rapporte plusieurs exemples où l'on a abusé de leur confiance. Le cultivateur considère cela comme un grief, et réclame le droit de charger son blé directement de sa voiture dans le train, de l'expédier au commissionnaire ou à tout autre qu'il lui plaît, et de pouvoir ainsi vivre indépendant du marchand de grain, membre du monopole ou non.

Je désire vous signaler, M. l'Orateur, le rapport de la commission des chemins de fer de l'Etat de l'Iowa comprenant un cas semblable.

M. RUTHERFORD.

J'espère ne pas trop fatiguer mes honorables collègues par la lecture du compte rendu de cette cause. Il n'est pas long :

J.-H. Strong et Cie, Luton *vs* La Compagnie de chemin de fer Chicago, Milwaukee et Saint-Paul.

Produit le 9 octobre 1896.

Les plaignants, en substance, protestent contre un prétendu ordre de la Compagnie de chemin de fer Chicago, Milwaukee et Saint-Paul, les privant du privilège d'expédier leurs produits directement de la voie, à partir du 9 octobre 1896, ajoutant que cela leur causerait un préjudice à l'avantage des propriétaires d'élévateurs, et demandant une prompte intervention.

La commission se mit immédiatement en communication avec M. A.-C. Bird, le gérant général du trafic de la compagnie en cause, qui répondit le 17 octobre, comme suit :

CHICAGO, 17 octobre 1896.

M. W.-W. AINSWORTH,
Secrétaire des commissaires des chemins de fer,
Des Moines, Iowa.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre communication du 13 courant, contenant copie d'une lettre de C.-J. Milligan et J.-H. Strong et Fils, protestant contre un ordre donné par notre compagnie, défendant aux plaignants d'expédier directement de la voie, après la date mentionnée.

En réponse je dois dire que ce n'est qu'avec les plus grandes difficultés que nous pouvons procurer à nos clients les moyens suffisants de transport. A l'heure qu'il est, on nous demande plus de wagons que nous n'en pouvons fournir et nous sommes par conséquent obligés d'en refuser à quiconque ne peut pas ou ne veut pas les charger dans le temps ordinaire.

Les expéditeurs ci-dessus mentionnés sont des "acheteurs sur la voie" et aucun d'entre eux ne possède d'entrepôt pour mettre leur grain ; ils sont obligés de charger les chars directement des voitures à mesure qu'elles sont amenées, en quantités différentes, par les cultivateurs. Plusieurs wagons ont été ainsi retardés de 3 à 10 jours. Si les messieurs qui se plaignent veulent charger leurs wagons dans le délai réglementaire, comme tous les autres, ils auront leur proportion de wagons. Nous ne pouvons pas remplir toutes les commandes, mais, autant que possible, nous donnerons à chaque expéditeur et à chaque localité, une juste proportion des wagons à notre disposition.

Votre dévoué,
A.-C. BIRD,
Gérant général du trafic.

Une copie de cette réponse fut transmise aux plaignants le 22 octobre, attirant spécialement leur attention sur la déclaration de M. Bird que "si les messieurs qui se plaignent veulent charger leurs wagons dans le délai réglementaire, comme tous les autres, ils auront leur proportion de wagons."

M. Milligan n'ayant pas répondu, l'incident est clos.

Que serait-il arrivé s'il n'y avait pas eu de commission des chemins de fer dans cet Etat ? Ces expéditeurs auraient pu demander des wagons jusqu'à la fin des temps, avec de bien petites chances de les obtenir ; mais la commission intervient, ordonne à la compagnie de leur fournir des wagons, et tout est réglé. Dans beaucoup de cas semblables au Manitoba, le cultivateur et le marchand sont sans recours, car comme l'a expliqué l'honorable député de Winnipeg (M. Jameson) un simple particulier ne peut pas songer à engager un procès contre une puissante compagnie de chemin de fer.

Il peut obtenir un verdict devant un jury, mais les appels succèdent aux appels, jusqu'à ce qu'enfin le plaignant s'estime heureux de tout abandonner pour échapper aux frais énormes qu'entraînent ces procès. Mon honorable ami nous a donné le titre de plusieurs causes qui ont été réglées uniquement par correspondance. Parmi ces causes, il s'en trouve une très intéressante, concernant l'emplacement d'un élévateur. Un chemin de fer de l'ouest refuse de laisser construire des élévateurs à un endroit où il prétend qu'il y en a assez et qu'il

n'est pas opportun d'en construire un nouveau. On constate que les compagnies de chemins de fer, dans cet Etat ont le droit de décider quant à la dimension, la capacité et le type de l'élévateur qui doit être érigé à ces gares. Or, voici un cas bien approprié, réglé par la commission des chemins de fer de l'Iowa :

La Compagnie de grains Primghar, Williams Frères et autres, Primghar, *vs* la Compagnie de chemin de fer Illinois Central. Requête produite le 5 juillet 1896.

Le 5 juillet la requête suivante fut déposée au bureau des commissaires des chemins de fer :—

In re la demande de la Compagnie de grains Primghar pour un ordre obligeant la Compagnie de chemins de fer Illinois Central à permettre la construction d'un élévateur sur le droit de passage, à Primghar, Iowa.

A l'honorable bureau des commissaires des chemins de fer, de l'Iowa :

MESSIEURS,—Nous soussignés, citoyens du comté d'O'Brien, Iowa, résidents dans les environs de la ville de Primghar, qui est notre marché pour l'écoulement et la vente de nos produits, demandons respectueusement qu'un ordre soit donné à la Compagnie de chemin de fer Illinois Central, pour l'obliger de permettre à la Compagnie de grain de Primghar, composée de Williams frères, et autres, d'ériger et exploiter un élévateur sur le droit de passage de la dite compagnie de chemin de fer à Primghar, Iowa, et à cette fin, nous soumettons aux dits commissaires les allégations suivantes :—

1. Que la Compagnie de grains de Primghar s'est adressé à la Compagnie de chemin de fer Illinois Central, pour obtenir un emplacement à Primghar pour y ériger un élévateur et que la compagnie a refusé, comme en fait preuve la lettre ci-jointe de C.-K. Dixon, surintendant des compagnies de chemins de fer.

2. Qu'il n'y a que deux élévateurs à Primghar; l'un appartient à C.-E. Achorn, de Sutherland, et l'autre à la Compagnie de grain de Chicago et O'Neill, de Chicago, et qu'au meilleur de notre connaissance ces deux compagnies ont formé une coalition et ont un arrangement au sujet du prix du grain, de sorte qu'il n'y a pas de concurrence.

Les commerçants de grains de l'Iowa et ceux du Manitoba, paraissent se ressembler beaucoup. Ils s'entendent sur le prix du grain, de sorte qu'il n'y a pas de concurrence,

...ils ne paient pas le prix ordinaire du marché, ni autant que ce qu'on paie pour le grain dans les autres villes du comté, obligeant par là les cultivateurs de transporter leur grain à Sanborn, Sutherland et Paullina, afin d'obtenir le prix du marché pour leur grain, et tout cela au grand détriment des cultivateurs et des hommes d'affaires de Primghar.

3. Que les cultivateurs ont souvent obtenu de deux à trois cents par boisseau pour la même qualité de grain à l'élévateur Achorn de Sutherland, qu'à l'élévateur Achorn de Primghar, et la même chose existe à Sanborn et à Paullina.

Je croirais lire une affaire survenue au Manitoba il n'y a que les noms de changés.

Pour les raisons ci-dessus et en justice pour les cultivateurs et les hommes d'affaires de Primgear, nous, les pétitionnaires soussignés, demandons qu'il soit ordonné à la Compagnie de chemin de fer Illinois Central d'accorder à la Compagnie de grain de Primghar, un emplacement suffisant, sur le droit de passage de la dite compagnie à Pringhar, pour la construction et l'entretien d'un élévateur, et donner tels autres ordres requis par la loi en pareil cas

Puis suivent les signatures.

La lettre de M. C. K. Dixon, surintendant, dont il est parlé dans la dite pétition, se lit comme suit :—

CHEROKEE, Iowa, 8 juillet 1896.

MM. WILLIAMS, FRÈRES, Primghar, Iowa :

MESSIEURS—Vous trouverez ci-inclus, copie d'une lettre de mon supérieur refusant de vous accorder le terrain pour la construction d'un élévateur à Primghar. Je vous renvoie aussi votre demande de terrain selon votre désir du 20 courant.

Votre dévoué,
C.-K. DIXON,
Surintendant.

Copie de la lettre incluse.

CHER MONSIEUR,—J'ai consulté votre lettre du 7mai et je vous renvoie les papiers concernant une demande de la Compagnie de grains de Primghar et de M. M. Henderson et Ingold, pour la location du même lopin de terrain à Primghar, pour y construire un élévateur qui nécessiterait la construction d'une voie latérale du coût de $375.

Comme il y a déjà deux élévateurs à cet endroit, nous ne jugeons pas opportun de faire cette dépense pour une nouvelle voie, et c'est pour cette raison que la demande est refusée.

Votre dévoué,
J.-G. HARTIGAN,
Sous-surintendant général.

Le 15 juillet 1896, une copie de la pétition fut envoyée à M. J.-T. Harahan, second vice-président du chemin de fer Illinois Central, avec une demande d'y répondre. A la date du 20 juillet, M. Harahan, écrivit à la commission qu'il " allait voir à cette affaire immédiatement." M. T.-F. Ward, avocat des pétitionnaires en fut informé.

Le 1er juillet 1896. M. H.-L. Williams, au nom des pétitionnaires écrivit la lettre suivante :

PRIMGHAR, IOWA, 30 juillet 1896.

M. W.-W. AINSWORTH, Sec., etc., DesMoines, Iowa.

CHER MONSIEUR.—A propos de la demande, la Compagnie de grain de Pringhar, pour un terrain destiné à la construction d'un élévateur sur le terrain de l'Illinois Central, à Primghar, Iowa, je dois dire que si on n'y voit pas immédiatement, il sera trop tard pour cette année Nous espérons que vous forcerez....

Je demande à la Chambre de bien remarquer l'expression " vous forcerez "....

... la compagnie à prendre un parti sans retard, afin que nous sachions ce que nous avons à faire.

Votre dévoué,
H.-L. WILLIAMS.

Imaginez donc un marchand ou un cultivateur disant à quelqu'un de forcer le chemin de fer canadien du Pacifique à faire quelque chose.

Une copie de cette lettre fut aussitôt transmise à M. Harahan, et on lui demanda s'il avait obtenu ses renseignements et quelle attitude sa compagnie avait l'intention de prendre.

En réponse à cette lettre M. Harahan, écrivait en date du 11 août, aux commissaires et entre autres choses, il *dit :*

Les " autres choses" ne sont pas citées.

J'ai étudié soigneusement cette question, et les renseignements que j'ai recueillis tendent à prouver qu'un élévateur est nécessaire à cet endroit. En conséquence j'ai donné instruction qu'un emplacement soit donné à la Compagnie de grain de Primghar, qui, je crois, est composée de MM. Williams, Frères et autres, pour y construire un élévateur.

Si une pareille demande était faite au chemin de fer Canadien du Pacifique, il n'y a pas de doute qu'elle répondrait une foule d'autres choses, mais *nous n'obtiendrions pas cette concession.*

Le 13 août, ce renseignement fut communiqué à MM. Williams, Frères, pour les pétitionnaires, qui, dans une lettre reçue par la commission le 18 août, disent :

Votre lettre du 13 est reçue et nous en avons pris note, et nous nous dispensons de tout autre avis et l'affaire d'un terrain pour la construction d'un élévateur à Primghar peut être considérée comme terminée.

WILLIAMS, FRÈRES.

L'affaire est terminée.

Je demande pardon à la Chambre de cette longue citation, mais dans un discours d'une heure je n'aurais pas pu faire ressortir d'une manière aussi frappante la différence en ce qui se passe au Manitoba, et ce qui a lieu dans l'Iowa, sous cette commission, et je n'aurais pu trouver de meilleurs arguments en faveur de la création d'une commission des chemins de fer au Canada. Avec un pareil tribunal, tous les griefs seraient examinés par qui de droit.

J'ai entendu avec regret l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux déclarer que nous n'aurons pas de loi sur cette question cette année, car les représentants du Nord-Ouest, et un grand nombre d'autres députés, j'en suis sûr, aimeraient à voir cette affaire réglée au plutôt. Et si toute la question ne peut être réglée à présent, j'espère au moins que le ministre des Chemins de fer et Canaux fera cesser le tort que cause au Nord-Ouest le monopole des élévateurs.

D'après la réponse qu'il a faite l'autre jour à mon interpellation, il semblerait que le paragraphe 2 de l'article 246 de l'Acte des chemins de fer donne au gouvernement le droit d'intervenir, et s'il intervenait cette année même les cultivateurs de tout l'ouest du Canada lui en seraient reconnaissants. Une commission composée de trois citoyens choisis pour leur talent et leur intégrité, au-dessus de tout soupçon, versés dans ces questions, assez bien payés pour mettre de côté toute tendance politique et ne considérer que les intérêts du peuple, comme des juges sur le banc, rendraient beaucoup plus de services et donneraient plus de satisfaction que le comité des chemins de fer du Conseil privé. Personne ne doute des capacités des ministres actuels, mais il est impossible que des hommes aussi occupés que des ministres, accordent à ces questions de péages et une foule d'autres, le temps que lui consacrerait une commission spéciale.

M. MACLEAN : Je regrette que tant de députés soient absents pendant un débat aussi important. Je regrette aussi que plusieurs ministres, entre autres, le directeur général des Postes ne soient pas à leurs sièges, car lorsqu'il siégeait sur les bancs de l'opposition, il professait des idées bien tranchées sur ces questions de transport, mais maintenant nous n'entendons plus sa voix. En ma qualité de partisans des réformes de chemin de fer comme un de ceux qui parmi les conservateurs se proposent de faire de cette question le premier article de leur programme aux prochaines élections, et qui entendent l'agiter devant le peuple d'ici là, je me lève pour exposer ma manière de voir sur cette grande question, car je suis convaincu que c'est le plus grave problème que le Canada ait aujourd'hui à résoudre.

Cette question peut-être traitée à bien des points de vue. Les uns ont demandé la création d'une commission ; d'autres sont en faveur de l'acquisition de chemin de fer par l'Etat ; d'autres demandent l'agrandissement du réseau actuel qui appartient à l'Etat. Mais il y a encore une autre ligne de conduite à adopter, et c'est de celle-là que je vais d'abord m'occuper. Je prétends que la Chambre peut, si elle le désire, avec les pouvoirs que possède actuellement le gouvernement prendre les moyens d'améliorer immédiatement la situation.

Lorsque cette question vient sur le tapis, les orateurs de la droite nous disent : vous proposez quelque chose de radical. Et quand cela serait, je dis que nous devons faire quelque chose pour améliorer la situation, et c'est ce moyen que je propose.

En premier lieu, le parlement devrait exercer une surveillance plus sévère sur tous les bills de chemins de fer, qui lui sont soumis. Le gouvernement devrait voir à ce qu'on ne multiplie pas inutilement les voies ferrées. Ceci est un des grands vices du système actuel. La concurrence n'amène pas toujours un abaissement dans les prix. En

multipliant inutilement les voies ferrées, on augmente par là même les dépenses nécessaires au transport des marchandises d'un point à un autre. Nous devons donc empêcher la multiplication des chemins de fer, et voir à ce que les compagnies ne se surchargent pas d'émissions d'obligations et d'hypothèques, et de cette manière nous diminuerons les charges que le trafic est obligé de supporter. C'est au gouvernement qu'il appartient de bien surveiller et étudier tous les bills de chemins de fer qui viennent devant le parlement. Il devrait d'abord insister sur le taux de deux cents du mille ; ce serait une grande réforme et un grand soulagement pour le public. Mais les honorables ministres ont l'habitude de répondre que nous devons d'abord adopter une loi générale et complète. Non ; commençons par introduire cette condition dans le premier bill qui viendra devant la Chambre, et pour ma part je profiterai de la première occasion pour connaître le sentiment de mes collègues sur ce point.

Une autre question qui a été signalée à l'attention du ministre des Chemins de fer Canaux et à propos de laquelle on devrait agir immédiatement, c'est cette clause de la charte du chemin de fer canadien du Pacifique, décrétant que le gouvernement n'aura rien à faire avec la question des péages, tant que la compagnie ne gagnera pas 10 pour 100 sur le capital dépensé. J'ai demandé l'an dernier à l'honorable ministre s'il avait l'intention de prendre les moyens de se renseigner sur le chiffre du capital réellement dépensé sur le chemin et il m'a répondu que non. Je dis qu'il est de son devoir de s'assurer du coût exact du chemin de fer canadien du Pacifique et de savoir aussi, comme l'a demandé l'honorable député de Winnipeg (M. Jameson) si cet article s'applique au capital dépensé par la compagnie, ou au capital dépensé par la compagnie et par l'Etat.

Voilà une chose qui devrait être faite sans retard, et je demande à l'honorable ministre de nous dire pourquoi il n'a rien fait dans ce sens et s'il a l'intention d'agir ou non. Un autre moyen d'améliorer la situation et de faire cesser les abus, serait de ne plus accorder de concessions ou de privilège, sans qu'on fasse cesser les griefs dont le public se plaint.

Dans l'Ontario nous avons des griefs contre les chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux croit que la loi est insuffisante pour lui permettre de les faire cesser ; et, cependant, ces deux compagnies sont continuellement ici à demander de nouvelles faveurs et de nouvelles concessions et on devrait leur répondre que rien ne leur sera accordé tant qu'elles n'auront pas fait cesser les abus. Ce serait suivre la coutume suivie en Angleterre. Ces griefs existent aujourd'hui dans l'Ontario et comme ces deux compagnies sont continuellement à demander de nouveaux privilèges, des subventions ou des faveurs, le gouvernement devrait leur faire comprendre qu'elles n'ont rien à attendre tant que les griefs et les abus n'auront pas cessés. Les représentants de l'ouest qui sont presque tous des partisans du gouvernement pourraient, par ce moyen, être débarrassés, dès demain, des injustices dont ils se plaignent.

Un autre remède qui est entre leurs mains, c'est d'insister pour que le réseau des chemins de fer de l'Etat soit prolongé jusqu'à Winnipeg. Le gouvernement a déjà prolongé l'Intercolonial jusqu'à

Montréal, rien ne l'empêche d'aller plus loin et de s'assurer un droit de passage sur la voie du Canada Atlantique et celle de l'Ottawa et Parry-Sound ; il serait facile de faire un raccordement par bateau à Port-Arthur et comme le chemin de fer de la Rivière La Pluie est actuellement entre les mains du parlement, il serait facile de protéger le public sous ce rapport.

Il serait facile d'introduire dans le bill du chemin de fer de la Rivière à la Pluie, une disposition décrétant que le réseau des chemins de fer de l'Etat s'étendra jusqu'à Winnipeg. Voilà un moyen tout trouvé d'appliquer le frein au chemin de fer canadien du Pacifique et c'est maintenant le temps pour les représentants libéraux du Nord-Ouest, s'ils veulent protéger leurs commettants, de prendre une attitude ferme et exiger du gouvernement qu'il fasse cela.

C'est le problème le plus important que le pays ait à résoudre aujourd'hui et voilà une occasion pour la Chambre, pour le gouvernement, et surtout pour les honorables députés du Manitoba, des territoires du Nord-Ouest et de la Colombie anglaise de faire cesser les griefs dont ils se plaignent tant. Si l'Intercolonial était prolongé jusqu'à Winnipeg il serait facile de traverser la plaine et de le relier au chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau, sur lequel l'Etat s'est reservé le droit de circulation. De cette manière on aurait une voie ferrée transcontinentale sous le contrôle et la direction de l'Etat. Si nous devons avoir cela, il faut agir à présent et les représentants du Nord-Ouest doivent avoir le courage d'insister auprès du gouvernement pour que la chose soit faite immédiatement.

Une autre chose que le gouvernement pourrait faire, ce serait d'abolir l'abus des billets de faveur, qui existe dans ce pays. L'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), le directeur général des Postes (M. Mulock), l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), se sont déjà prononcés en faveur de l'abolition de cet abus, mais il n'ont encore rien fait pour le faire cesser. Quand se décideront-ils à agir? Tant que cet abus ne sera pas aboli, tant que le parlement n'obligera pas les compagnies à transporter les membres du parlement gratuitement on ne leur donnera pas l'argent nécessaire pour leurs dépenses de voyage, nos lois de chemins de fer ne feront pas de progrès en ce pays.

Le pays est aujourd'hui convaincu, que cette Chambre n'est pas ce qu'elle devrait être. On s'étonne que les réformes dans les questions de chemin de fer n'aboutissent pas, et beaucoup sont sous l'impression que cela est dû à cet abus des billets de faveur. Le gouvernement actuel se prétend un gouvernement de progrès et il est de son devoir d'agir dans ce sens.

J'ai cité plusieurs cas dans lesquels le gouvernement et le parlement peuvent faire beaucoup pour remédier aux vices de notre système de transport. On peut contrôler toute la nouvelle législation ; on peut introduire des clauses plus sévères dans tout bill de chemin de fer venant devant la Chambre ; on peut exiger de tous les nouveaux chemins de fer qu'ils transportent les voyageurs à raison de 2 cents du mille ; on peut forcer les grandes compagnies à faire cesser les abus en leur refusant toute nouvelle concession ; on peut abolir l'abus des billets de faveur, et on peut prolonger le réseau des chemins de fer de l'Etat jusqu'à Winnipeg. Sir John Macdonald parvenait, jusqu'à un certain point, à contrôler les chemins de fer, en résistant à toute nouvelle demande, et je signale ce fait à l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

Dans la charte du chemin de fer Canadien du Pacifique, il y avait ce qu'on a appelé la clause du monopole, et quand le chemin de fer Canadien du Pacifique s'est adressé au parlement pour obtenir de nouvelles concessions, sir John Macdonald lui a dit : nous allons vous accorder encore de l'aide, mais vous allez renoncer à la clause du monopole. Voilà ce qu'il y avait à faire, et ce moyen est encore à la disposition des ministres du jour.

M. WOOD (Hamilton) : Pourquoi lui avoir donné un monopole, en premier lieu ?

M. MACLEAN : Si les questions amusent l'honorable député je pourrais lui demander pourquoi le gouvernement accorde aujourd'hui un monopole dans le Yukon ; mais je ne veux pas faire de cette question une question de parti. Je vois avec plaisir qu'elle a été amenée devant la Chambre par un député libéral du Manitoba et je suis prêt à donner mon concours à tout libéral qui nous présentera une mesure de progrès en matière de réforme de chemin de fer. Les critiques que je me permets ne sont pas dictées par l'esprit de parti ; je suis prêt à accorder au gouvernement tout le mérite qui pourra lui revenir. Je leur donne le mérite du prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, bien que je ne puisse pas approuver le moyen employé pour en arriver là. Je lui donne aussi le mérite d'avoir conservé un certain contrôle sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau ; mais je crois qu'ils auraient dû retenir plus. En ma qualité de conservateur, je serai toujours heureux d'appuyer le gouvernement dans toutes les mesures qu'il prendra pour résoudre ce problème des transports, et je n'ai pas l'intention de mêler en quoi que ce soit la politique avec la question actuelle.

Mais il y a d'autres choses qui peuvent être faites. Il y a par exemple une commission des chemins de fer qui pourrait être établie, comme l'a suggéré l'honorable député de Winnipeg (M. Jameson). Cette commission des chemins de fer serait appelée à faire beaucoup de bien, et je regrette que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) nous ait dit l'autre jour, qu'il ne croyait pas qu'elle put être établie durant la présente session. Pourquoi pas durant cette session ? Existe-t-il une question qui soit d'une plus grande importance pour le pays ? J'espère que le gouvernement ne retardera pas l'établissement de cette commission des chemins de fer jusqu'à ce que ce monopole monstrueux qui s'appelle le chemin de fer canadien du Pacifique se soit emparé de tout, et jusqu'à ce que tout ce que nous possédons se soit englouti dans de prétendus développements de chemin de fer. C'est maintenant le temps d'établir cette commission, et le gouvernement peut faire beaucoup s'il le veut. Une commission de chemin de fer de premier ordre pourrait faire beaucoup de bien, et un simple acte du parlement pourrait lui donner naissance durant la présente session. Cette commission pourrait d'abord être revêtue des droits qui appartiennent actuellement au comité des chemins de fer du Conseil privé, on pourrait aussi lui donner des pouvoirs supplémentaires, lesquels pourraient être augmentés graduellement.

Si le gouvernement s'intéresse réellement à la question, cette commission pourrait être établie durant la présente session simplement en transférant les pouvoirs du comité des chemins de fer du Conseil privé à cette commission des chemins de fer, et en augmentant graduellement ces pouvoirs à une prochaine session du parlement. J'admets qu'il n'est pas en notre pouvoir d'opérer toutes ces réformes radicales immédiatement, mais vous pouvez commencer à agir, et c'est sur ce point que j'insiste aujourd'hui auprès du gouvernement. Cette commission ne coûtera pas très cher au pays, bien que je sois d'avis de bien payer ces personnes. Si vous avez trois hommes à qui vous demandez de consacrer tout leur temps au service du Canada, relativement à cette question, ils devront être payés $10,000 ou $15,000 par année.

Vous devez vous assurer les services des hommes les plus compétents du pays, et ils devront être à l'abri de l'influence du gouvernement, de l'influence des partis et de toutes les influences possibles. Tous leurs efforts devront tendre à agir en qualité de juges entre le peuple et les compagnies de chemin de fer, et ils devront être en mesure de siéger comme tribunal dans n'importe quelle partie du pays. Il est très difficile pour la majorité de la population d'assister aux séances du comité des chemins de fer à Ottawa, d'y amener les témoins nécessaires et faire la preuve que l'on voudrait ; mais si nous avions une commission qui serait autorisée à siéger dans n'importe quelle partie du Canada où le besoin pourrait s'en faire sentir, cela serait d'une grande utilité.

Ses membres pourraient régler les difficultés qui pourraient se présenter entre un cultivateur et une compagnie de chemin de fer, entre une municipalité et une compagnie de chemin de fer, et les difficultés qui pourraient survenir entre ces diverses compagnies de chemin de fer. Cette commission serait absolument nécessaire dans les intérêts du peuple ; elle pourrait être établie à peu de frais, et même durant cette session si le gouvernement avait la chose à cœur. Je regrette que l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) qui a soulevé cette question, il y a déjà un certain nombre d'années, ne soit pas ici aujourd'hui pour dire au peuple où il en est rendu sur cette question. Il lui a donné de fausses espérances il y a déjà quelques années ; il a déclaré à cette époque qu'il mettrait son avenir politique en jeu pour obtenir l'établissement d'une commission de chemins de fer au Canada, mais durant ces dernières années, il a gardé le silence sur cette question. J'espère que l'honorable député (M. McCarthy) va revenir bientôt au Canada, et qu'alors il trouvera moyen de dire au peuple dans quelle position il se trouve aujourd'hui, relativement à l'établissement d'une commission de chemins de fer.

Il y a aussi une autre chose que nous pouvons faire relativement aux moyens de transport par chemin de fer, c'est de poser le principe que le Canada doit songer à nationaliser ses chemins de fer. Cette proposition peut sembler irréalisable à un certain nombre des honorables membres de cette Chambre, mais je ne sache pas qu'il existe dans le domaine de la haute politique une idée qui prenne plus d'extension dans l'univers entier, que celle de nationaliser les chemins de fer. En Australie ce système a été adopté avec le plus grand succès ; plusieurs pays de l'Europe ont fait la même chose et toujours avec les meilleurs résultats. Le peuple obtient de meilleurs moyens de transport, à meilleur marché ; et les pays qui ont adopté cette politique qui consiste à nationaliser les chemins de fer, continuent cette politique et en agrandissent la portée.

M. MACLEAN.

Encore l'autre jour, le peuple suisse s'est prononcé en faveur de la possession des chemins de fer par l'Etat. Aux Etats-Unis, où les griefs contre les chemins de fer sont très nombreux et où il est bien plus difficile, à cause de la constitution du pays, d'établir des règlements relatifs aux chemins de fer, il se fait un mouvement pour nationaliser ces derniers. Je ne connais pas de moyen plus facile d'en arriver à ce résultat, qu'en lisant ce que dit à ce sujet un article publié dans le numéro du mois de février de la *North American Review*. L'auteur de cet article dit que toute la question relative aux chemins de fer se résume à ceci : qu'il y a quatre ou cinq grands pays dans l'univers qui s'efforcent de fournir à l'Europe les produits alimentaires dont elle a besoin—l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud, et en particulier la République Argentine, l'Australasie et la Russie—et il soutient que le pays qui possède les moyens de transport les meilleurs et les moins coûteux est celui qui va remporter la victoire. Il est si bien convaincu de ce qu'il avance, qu'il prétend que le seul moyen pour les Etats-Unis de remporter la victoire dans cette prochaine course au commerce avec la Russie, le Canada, l'Amérique du Sud et l'Australasie est de nationaliser le réseau de chemins de fer du Pacifique à l'ouest du Missouri.

Il ajoute, qu'il ne voudrait pas prendre la responsabilité de suggérer que l'on nationalisât les chemins de fer situés à l'est du Mississipi, ce qui serait une tâche réellement trop forte ; mais il démontre clairement quel profit les Etats-Unis retireraient, même à cette époque avancée, du fait qu'ils nationaliseraient les grandes voies ferrées situées à l'ouest de la rivière Missouri. Dans l'univers entier l'on s'occupe de nationaliser les chemins de fer, et ce mouvement fait chaque jour de nouveaux progrès. Les libéraux devraient eux aussi entrer dans ce grand mouvement, mais bien peu d'entre eux ont osé jusqu'ici dire comme je l'ai fait, que je suis en faveur de la possession des chemins de fer par l'Etat. Je ne veux pas que les honorables ministres disent que je demande trop et que par conséquent rien ne peut être fait. Il peut être fait beaucoup au contraire, et cela durant la présente session, par le gouvernement, grâce aux pouvoirs dont il est actuellement revêtu. Tout ce dont il a besoin, c'est le courage et l'énergie d'accomplir ce qui peut être fait ; et les libéraux qui ont des griefs à faire valoir contre les chemins de fer devraient insister pour que le gouvernement fasse quelque chose dans cette direction. Si nous sommes un peuple ayant confiance dans notre gouvernement représentatif, les libéraux doivent se joindre à nous qui prétendons être progressistes et nous aider à faire disparaître les monopoles qui existent dans ce pays. S'il existe une puissance qui menace nos institutions représentatives, ce sont bien ces terribles monopoles que nous avons créés. Le chemin de fer canadien du Pacifique est un monopole dangereux. Sa puissance est trop grande à l'heure actuelle. A ce sujet, je vais indiquer à mon honorable ami le directeur général des Postes (M. Mulock) de quelle manière il peut s'y prendre pour arrêter quelque peu dans son essor ce monopole du chemin

de fer canadien du Pacifique, c'est relativement au monopole des télégraphes. Je crois que le temps est arrivé pour ce pays de prendre le contrôle des réseaux télégraphiques et d'en confier l'administration au département des Postes. En ma qualité de journaliste, je puis ajouter ceci, et M. Hays le gérant du chemin de fer du Grand-Tronc l'a aussi fait remarquer l'autre jour—que, dans la présente difficulté entre le Grand-Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique, cette dernière compagnie a l'immense avantage de contrôler le service des nouvelles fournies aux journaux de ce pays. Il est grand temps que cet état de choses cesse, et un moyen d'en arriver là, c'est que le gouvernement prenne la direction du système des télégraphes de ce pays.

Afin de faire voir à la Chambre que le peuple de ce pays demande ardemment des réformes dans cette direction et désire la nationalisation de toutes ces choses qui sont actuellement sous le contrôle des monopoles, je vais lire un rapport publié dans le *Herald* de Hamilton—d'une assemblée qui a eu lieu dans cette ville un de ces soirs derniers :

La salle des briquetiers était à peine suffisante pour contenir l'assistance des réformateurs de l'ordre social.

Je suis un réformateur de l'ordre social, M. l'Orateur, si les honorables députés veulent me donner ce nom.

A l'assemblée convoquée, hier soir, par le Conseil de l'Industrie et du Travail pour compléter l'organisation d'une société pour la réforme de l'ordre social, des représentants des clubs ouvriers de l'est et de l'ouest de la ville, la société de la taxe unique, les socialistes, la société coopérative, la coopération commerciale, la fraternité industrielle et autres personnes intéressées dans le mouvement étaient présentes. La présente discussion des différents articles du programme a occupé l'attention de l'assemblée jusqu'à une heure avancée, et a eu pour résultat l'adoption de la base d'organisation suivante :

Je ne vais lire seulement que deux ou trois des articles adoptés.

4. L'exploitation par le gouvernement fédéral et les législatures provinciales de tous les monopoles naturels, dans l'intérêt du peuple tout entier.

5. L'exploitation par les municipalités de tous les privilèges accordés par ces dernières.

L'opinion exprimée par cette immense assemblée est celle que partage toute la population de Toronto. Ils sont en faveur de la nationalisation des monopoles. C'est la question qui agite actuellement l'esprit public, dans ce pays, et dans presque tous les autres pays de l'univers. Cette idée fait des progrès rapides partout où elle est agitée, et si le parlement veut suivre les progrès du siècle, il doit s'occuper de ces questions de la nationalisation et les discuter, principalement quant à ce qui a trait au contrôle national. C'est pour moi une véritable satisfaction de pouvoir me lever aujourd'hui dans cette Chambre et déclarer que je suis en faveur de ces réformes. Je crois que quelque chose devrait être fait pour les développer. J'espère que l'honorable ministre va nous dire aujourd'hui quand il se propose de présenter cette législation relativement aux chemins de fer. J'ai confiance qu'il va la présenter durant la présente session, malgré ce qu'il a dit aujourd'hui, et j'ai l'espoir que lui et le premier ministre vont porter une certaine attention à ce que j'ai dit relativement à ce que le gouvernement peut faire dans le moment pour l'amélioration de nos moyens de transport dans ce pays. Je m'adresse tout particulièrement aux honorables députés du Nord-Ouest qui peuvent avoir une certaine influence sur le gouvernement, et je les prie d'insister pour qu'il fasse quelque chose dans le but de faire disparaître les griefs dont ils se plaignent.

M. RICHARDSON : Je n'ai pas l'intention de parler longuement sur cette question, et je n'aurais probablement pas parlé du tout s'il n'avait pas été fait mention au cours de la discussion par l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) du monopole des élévateurs à grain. Tous ceux qui lisent les journaux publiés au Nord-Ouest et de fait la majorité du peuple canadien savent que c'est là une question brûlante dans les Territoires. Il est possible qu'il ne soit pas à la connaissance des honorables membres de cette Chambre, mais c'est néanmoins un fait reconnu, et généralement admis dans cette région que par suite du monopole des élévateurs, les cultivateurs du Manitoba et des territoire du Nord-Ouest ont subi une perte dans la vente de leur blé, durant l'année dernière de $1,000,000.

Cette déclaration est passablement extraordinaire, M. l'Orateur, mais j'espère pouvoir, à une époque plus avancée de la session, être en état de prouver son exactitude à la Chambre. Depuis quelques mois je suis en frais de recueillir des renseignements à ce sujet, et j'espère pouvoir être en position, d'ici à la fin de la session, de soumettre à la Chambre ces renseignements qui prouveront, du moins en partie, l'exactitude absolue de cette déclaration. *J'ai présenté un bill sous forme* d'amendement à l'Acte général des chemins de fer, qui, s'il est adopté, obligera les compagnies de chemins de fer à transporter le blé des cultivateurs, lequel pourra être chargé aux stations de chemins de fer, sans qu'il soit nécessaire de le porter aux élévateurs, comme la chose est actuellement requise, et les compagnies devront recevoir ce blé, qu'il soit placé dans des entrepôts plats ou même dans les voitures des cultivateurs. Ce sont ordinairement les marchands de grains qui ont le contrôle de ces élévateurs. L'année dernière, il s'est formé dans cette région une compagnie connue sous le nom de syndicat des syndicats. Ce syndicat des syndicats a virtuellement la haute main sur tous les élévateurs de cette région, à l'exception, peut-être, de ceux qui appartiennent aux MM. Ogilvie, et par conséquent tous les cultivateurs sont obligés de engarer leur blé dans ces élévateurs et de payer un cent et demi par boisseau pour ce privilège. En second lieu, les propriétaires de ces élévateurs que contrôle le syndicat des syndicats, en mélangeant les grains de différentes qualités, comme ils semblent pouvoir le faire, réussissent virtuellement à voler aux cultivateurs de un à dix cents par boisseau. Les cultivateurs souffrent donc des dommages considérables par suite de ce monopole des élévateurs.

J'avais espéré que le gouvernement serait en état de s'occuper durant la présente session de la question de l'établissement d'une commission des chemins de fer. S'il était décidé à nommer une commission de cette nature qui s'occuperait effectivement de régler ces questions, il ne nous serait pas nécessaire à moi et à mon honorable ami d'Assiniboïa-est (M. Douglas), qui a aussi présenté un bill ayant trait à la même question, d'insister pour faire adopter ces deux projets de loi. Je suis bien convaincu que les honorables députés de l'ouest qui ont étudié cette question, et qui ont été

en différentes occasions sollicités par leurs électeurs de soumettre cette question au parlement, ne cesseront d'agiter cette question que lorsqu'ils auront réussi à faire adopter une mesure qui fera disparaître à jamais ce monopole des élévateurs dans le Nord-Ouest. Si le gouvernement ne s'occupe pas de nommer durant cette session une commission des chemins de fer, je ferai certainement tout en mon pouvoir pour induire le gouvernement à permettre l'adoption du bill présenté par l'honorable député d'Assiniboïa-est ou celui que j'ai présenté moi-même, de devenir loi, et je suis persuadé qu'en cela j'aurai l'appui des honorables députés de l'ouest du pays. Je suis convaincu que lorsque le gouvernement et les honorables députés de cette Chambre auront pris connaissance des faits que nous serons en position de leur soumettre, ils appuieront une mesure de cette nature. Comme je l'ai fait remarquer il y a un instant, les cultivateurs de l'ouest du pays ont perdu au delà d'un million de dollars durant la dernière saison, dans le transport de leur grain. Les honorables membres de cette Chambre n'ignorent pas que la population du Nord-Ouest à dû lutter vigoureusement pour conserver ce qu'elle possède, et je leur demande d'accorder leur appui à ceux qui sont disposés à insister pour obtenir une législation de nature à soulager les cultivateurs de cette région. Quant à la question soulevée par l'honorable député d'York-est (M. Maclean) qui a prétendu que dans la détermination des taux de transport sur le chemin de fer de la Rivière La Pluie, dont la construction est maintenant assurée par suite des subventions qui lui ont été accordées par cette Chambre, ainsi que par la législature de l'Ontario, et l'aide qui lui sera aussi accordé, dit-on, par la législature du Manitoba à sa prochaine session, je partage de tout cœur son opinion sur ce point.

Je crois pouvoir dire que si le gouvernement Greenway avait pu réussir à s'assurer la haute main absolue sur les taux de transport du chemin de fer que l'on avait l'intention de construire pour se rendre à Duluth, je suis convaincu que ce chemin de fer serait actuellement en voie de construction et qu'il relierait bientôt les terres à blé du Manitoba avec la ville de Duluth. S'il est vrai, comme on le prétend, que M. Greenway ait l'intention de faire construire une autre voie ferrée dans la direction de la rivière La Pluie, dans ce cas chacun espère que l'on prendra les précautions nécessaires pour assurer l'indépendance absolue de ce chemin et conserver au gouvernement du Manitoba la haute main sur ses taux de transport.

Dans les Etats du Minnésota et du Dakota les cultivateurs ont eu à souffrir comme ceux du Manitoba et du Nord-Ouest par suite d'un de ces monopoles sur les élévateurs, mais une commission des chemins de fer fut nommée, et cette question fut si bien réglée que les cultivateurs de ces Etats n'ont plus aucune raison de se plaindre à ce sujet. Ils peuvent charger leur grain directement de leurs voitures ou des entrepôts plats sur les wagons et cela aux différentes stations. J'espère pouvoir soumettre aux honorables membres de cette Chambre des renseignements à cet égard qui seront pleinement satisfaisants et devront les encourager à appuyer la mesure que je devrai présenter plus tard.

M. SPROULE : Comme je suis l'un de ceux qui ont le plus insisté pour obtenir la nomination

d'une commission des chemins de fer, je désire dire quelques mots sur cette question. Cette proposition a déjà été soumise à la Chambre, il y a plusieurs années et depuis cette époque, je n'ai pas changé d'opinion à son égard. Elle fut d'abord soumise pour la première fois à la Chambre par l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy), si je ne me trompe pas, et finalement un arrangement fut conclu entre lui et le gouvernement—sur quelle base ?—en ayant recours à la conciliation ou par l'influence que l'on pouvait exercer sur les compagnies de chemin de fer. Voilà ce que j'ignore, dans tous les cas, il abandonna son bill et on créa à la place un comité des chemins de fer du Conseil privé. Ce comité devait s'acquitter du même ouvrage et avec autant d'efficacité qu'une commission de chemin de fer. Le comité des chemins de fer du Conseil privé est nommé depuis plusieurs années et l'opinion publique semble indiquer qu'il n'a pas rempli effectivement le but auquel il était destiné et n'a pas fait ce que l'on attendait de lui.

Il serait intéressant aujourd'hui de connaître le genre de plaintes qui ont été soumises à la décision de ce tribunal, parce que je suis convaincu que l'on constaterait qu'un grand nombre des causes qui devraient lui être soumises n'ont jamais été placées devant lui. Deux ou trois causes n'avaient pas été entendues devant ce tribunal, que l'on s'aperçut que la majorité des gens ne pouvaient pas se présenter devant lui avec l'espoir d'obtenir l'attention à laquelle ils avaient droit. Voilà quelles sont les causes qui ont été le plus souvent soumises aux comité des chemins de fer du Conseil privé. Mais une commission des chemins règlerait un grand nombre d'autres cas qui ne viennent pas devant le comité des chemins de fer. La confiance que l'on aurait dans cette commission aiderait beaucoup le gouvernement à régler un grand nombre de causes de cette nature. Quels devraient être les pouvoirs de cette commission ? A mon avis ? elle devrait être revêtue des pouvoirs exécutifs et judiciaires d'une cour d'enquête. Une commission pourrait agir plus rapidement ici qu'aux Etats-Unis. On a prétendu que cette commission n'avait pas aux Etats-Unis l'effet voulu, mais il y a une excellente raison pour expliquer cette inefficacité, c'est que ces commissions sont nommées par chaque Etat. Donc aux Etats-Unis ces commissions sont régies par des statuts provinciaux, tandis qu'ici elles sont régies par des lois fédérales. Chez nos voisins un Etat ne peut avoir de pouvoir sur un chemin de fer, que pour la partie qui est située dans les limites de son territoire, mais ici le pouvoir fédéral s'exerce sur tous les chemins de fer du pays. Une commission des chemins de fer jouirait d'une influence morale considérable. Elle ne serait pas soumise aux influences politiques auxquelles le gouvernement est soumis, et elle agirait par conséquent avec beaucoup plus d'indépendance. Une commission de cette nature devrait être composée d'au moins trois membres—d'abord, d'un homme expert en fait de chemins de fer, deuxièmement, d'un homme connaissant bien la loi ; et troisièmement, d'un homme intelligent et possédant une forte dose de bon sens.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. SPROULE : Quelquefois il arrive que ces hommes de profession et ces experts ne possèdent pas cette compétance que l'on rencontre chez d'autres

personnes qui ne font pas partie des professions. Qu'ont fait les autres gouvernements relativement à cette question ? On a prétendu qu'en Angleterre, où l'on a eu à s'occuper des mêmes difficultés durant plusieurs années, la commission des chemins de fer n'a pas été un succès. Mais j'ai constaté que dès 1840, la Chambre des Communes avait renvoyé la question de la nomination d'une commission à un comité spécial de la Chambre. Elle fut renvoyée de nouveau à un comité du même genre en 1844 et une autre fois en 1865, et les rapports faits par ces différents comités eurent pour résultat la nomination d'une commission des chemins de fer en 1872. Lorsque cette commission eût siégé durant un certain temps, un rapport fut préparé par un comité spécial établissant quelques-unes des choses accomplies par la commission. Le comité déclara qu'il était nécessaire de maintenir un tribunal spécial auquel pourrait être soumis les questions relatives aux droits et aux devoirs des compagnies de chemins de fer à l'égard du commerce et du trafic du pays ; que la procédure devant ce tribunal devra être peu coûteuse ; il devra avoir le droit de mettre en vigueur les stipulations contenues dans certains actes constituant des compagnies de chemins de fer dans le cas où elles exigeraient des taux illégaux ; et qu'un endroit devrait lui être réservé dans les succursales de la Chambre de commerce et autres associations de commerce et d'agriculture du même genre. Il ne peut y avoir de doute qu'une commission des chemins de fer pourrait faire beaucoup de bien sous ce rapport. Et l'on me dit que les services de cette commission des chemins de fer ont été requis dans bien des cas depuis, avec d'excellents résultats.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je remarque que l'honorable député qui a présenté cette résolution est absent.

S'il avait été ici, je lui aurais proposé quelque chose qu'il aurait accepté, j'en suis convaincu. Ma proposition aurait eu pour effet, si elle avait été acceptée, de lui permettre de reprendre la discussion sur cette question, s'il l'avait désiré. Je voudrais fournir aux honorables membres de cette Chambre qui pourraient avoir l'intention de parler sur cette question, l'occasion d'exprimer leurs opinions. Après quelques remarques relativement à cette motion, je proposerai donc l'ajournement du débat. J'ai remarqué que l'honorable député d'York-est (M. Maclean) a supposé que je voudrais certainement dire quelque chose sur cette question, et j'en ai conclu que si je m'abstenais de traiter la question, il pourrait croire peut-être que je manque de courtoisie, ou que je n'apprécie pas à sa juste valeur la grandeur et l'importance de la question qui a été discutée cette après-midi, par les honorables députés.

Je n'en veux pas diminuer l'importance en quoi que ce soit. Je comprends aussi bien que n'importe quel membre de cette Chambre que la question des moyens de transport est une des questions les plus importantes dont le parlement canadien puisse s'occuper. Il y a longtemps que mon opinion est faite sur cette question et que je sais à quoi m'en tenir à ce sujet. Je verrais avec plaisir l'adoption de toute mesure législative qui aurait pour effet de redresser d'une façon sensible les griefs dont le peuple canadien a à se plaindre ; mais je croirais manquer à mon devoir, si je laissais supposer que je crois, et que le gouvernement croit en tant que je puis exprimer son opinion, que cette question peut être réglée facilement, et qu'il est possible d'appliquer un remède réellement efficace et complet à ce mal.

Quand on vient prétendre qu'une commission des chemins de fer, si elle était créée, apporterait remède à tous ces maux, je ne puis pas fermer l'oreille à tous les arguments opposés, parce je sais que dans les pays où ces commissions ont été instituées, ces griefs et ces abus n'ont pas cessé d'une manière appréciable.

Si on remonte à l'année 1873, alors que s'est produit en Angleterre un soulèvement qui a abouti à la création d'une commission des chemins de fer, et si l'on étudie l'histoire de la législation et des actes de cette commission, on constate que les résultats obtenus n'ont pas été ceux qu'on attendait de cette commission, car les commerçants et tous ceux qui étaient intéressés dans la question du transport dans ce pays, n'en ont retiré que très peu d'avantages. Le fait est que même aujourd'hui, on désespère presqu'en Angleterre de pouvoir trouver un remède efficace.

Sachant tout cela, je considère de mon devoir de désabuser ceux qui s'imagine que du moment qu'une commission des chemins de fer serait nommée, la situation serait considérablement améliorée. Je suis aussi favorable que les honorables députés de la gauche à tout ce qui pourrait apporter un remède efficace, et je suis prêt à aller dans cette direction, aussi loin que mon jugement me le permettra, mais malgré mes bonnes dispositions je ne partage pas l'enthousiasme des députés sur les résultats heureux et complets de ce projet.

L'honorable député a prétendu que tout ce que nous avions à faire pour améliorer la situation serait de nommer une commission des chemins de fer, revêtue des mêmes pouvoirs que possède actuellement le comité des chemins de fer du Conseil privé. Il s'est prononcé énergiquement dans ce sens, et je ne doute pas qu'il n'ait parlé avec conviction ; mais, avec tout le respect possible, je dois différer d'opinion avec lui.

Quant à apporter un remède aux griefs les plus importants, je suis convaincu qu'en se contentant de nommer une commission revêtue des pouvoirs que la loi actuelle accorde au comité des chemins de fer du Conseil privé, on échouerait misérablement, quels que fussent les talents et les capacités des commissaires.

Mon opinion peut ne pas être d'une grande valeur, mais elle est basée sur une étude attentive des dispositions de la loi des chemins de fer, et je ne crois pas que ce transfert de pouvoir puisse avoir beaucoup d'effet. Je considère que la loi des chemins de fer est défectueuse, soit pour remédier à ces abus, soit pour permettre au comité du Conseil privé d'y remédier. Prenons, par exemple, cette proposition de donner à une compagnie de chemin de fer le droit de se servir de la voie d'une autre compagnie. On pourrait abandonner à une commission des chemins de fer tous les pouvoirs du comité du Conseil privé sans en être plus avancé.

Autant que j'ai pu m'en rendre compte, le comité des chemins de fer du Conseil privé n'a jamais reçu

qu'une ou deux demandes sans importance, d'une compagnie demandant le droit de se servir de la voie d'une autre compagnie. La raison en est probablement dans le fait que les avocats des compagnies des chemins de fer ont dit à leurs clients que sous ce rapport, les dispositions de la loi sont insuffisantes. Je ne retarderai pas la Chambre ce soir en traitant la question au long ; le champ est vaste et on peut le discuter indéfiniment. Les arguments se présentent en foule à l'esprit de celui qui étudie cette loi des chemins de fer. A tout événement, cette étude m'a convaincu que sous ce seul rapport elle est incomplète et inefficace, et qu'on ne la rendrait ni complète, ni efficace en se contentant de transférer les pouvoirs actuels du comité du Conseil privé à une commission des chemins de fer comme celle qu'on voudrait instituer.

M. MACLEAN : Je demande pardon à l'honorable ministre de l'interrompre, mais pourrait-il dire à la Chambre si, à son avis on ne pourrait pas trouver un moyen de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg et lui obtenir le droit de circulation jusqu'à cet endroit ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne voudrais pas manquer de courtoisie envers l'honorable député, mais malgré tout mon désir d'être courtois à son égard, je suis obligé de lui dire qu'il s'aventure dans un champ beaucoup plus vaste qu'il ne se l'imagine, quand il parle de donner à un tribunal, que nous pouvons constituer nous-mêmes et que nous avons assez de prévoyance pour entourer de toutes les garanties voulues, le pouvoir de se servir des voies des différentes compagnies dont nous aurions besoin pour prolonger l'Intercolonial jusqu'au centre de ce continent. Ce projet est vaste et à quoi aboutit-il ? Il aboutit à ceci : après vous être enfermé et avoir pris toutes vos mesures pour vous servir des voies de toutes ces différentes compagnies, de leur personnel, de leurs gares, de leurs facilités terminales, après avoir amené ces différentes compagnies à consentir à un arrangement quelconque avec vous, après avoir fait tout cela, où en êtes-vous ? En mettant en œuvre tous les pouvoirs que le parlement pourrait conférer à cette commission, vous ne pourriez pas obtenir pour un sou de trafic local d'un bout à l'autre de la ligne. Le trafic local doit, de toute nécessité, appartenir à la compagnie qui possède le chemin.

Supposons qu'au nom du gouvernement je vienne devant le parlement demander une somme suffisante pour prolonger l'Intercolonial de son terminus actuel à Montréal, jusqu'à Winnipeg et qu'après avoir expliqué les besoins de cette entreprise, la somme qu'il faudrait y consacrer et les arrangements qu'il faudrait prendre, je suis obligé d'ajouter que nous aurons à nous contenter de la quantité de trafic direct que nous pourrons trouver aux terminus, pour le transférer à Montréal. Sur des centaines de milles que traverserait ce chemin, je ne pourrais recevoir ni un voyageur, ni une tonne de marchandises.

En signalant cette difficulté du projet, je ne fais que toucher à la question. Quand l'honorable député prétend que tout ce que le gouvernement a à faire pour régler la question, c'est de barrer un "t" et de mettre un point sur un "i" il ne parle ainsi que par ignorance des détails de la question. Je n'irai pas jusqu'à dire que je favoriserais l'acquisition des chemins de fer du pays par l'Etat, mais je partage son opinion, quand il dit que nous devrions posséder une grande route nationale ; je suis aussi intimement convaincu que lui que le gouvernement de l'époque a commis une erreur capitale—je ne le lui reproche pas, car l'opinion publique ne l'aurait pas approuvé—lorsqu'il a permis au chemin de fer transcontinental de devenir la propriété d'une compagnie privée. Je suis convaincu autant que qui que ce soit que la vraie politique, la plus conforme aux intérêts et au bien-être du Canada aurait été, de rendre, à tout prix, l'Etat propriétaire de cette grande voie ferrée.

Alors nous aurions pu traiter le peuple avec libéralité, même si cela eut dû entraîner des frais, car ceux qui en auraient profité auraient été ceux qui se seraient fixés dans l'ouest pour faire fructifier ces belles terres ; si l'Etat eut été propriétaire de cette grande route nationale, les gens auraient été attirés de ce côté– je ne parle que d'un seul chemin et je crois qu'un seul aurait été suffisant.

Sur ce point, je partage entièrement les vues de l'honorable député et si dans ma sphère d'action, à titre de membre de ce gouvernement, il m'est possible d'accomplir quelque chose dans ce sens, je serai toujours heureux d'y travailler de toutes mes forces.

Quant à l'acquisition des chemins de fer par l'état, elle est trop vaste pour être discutée sans préparation préalable. Elle devient rapidement une question d'actualité en Angleterre et elle y prend tous les jours plus d'importance. Un fait remarquable, c'est qu'il n'y a pas sur tout le continent d'Europe, à une ou deux petites exceptions, un seul pays qui ne soit pas propriétaire de ses chemins de fer et tous les jours le sentiment en faveur des chemins de fer nationaux gagne du terrain dans ces pays. Il est indubitable que c'est un grand avantage pour un pays et la classe commerciale en Angleterre reconnait aujourd'hui que ce serait un grand avantage si l'Etat était propriétaire de tous les chemins de fer du royaume.

Il y a eu un temps où le parlement aurait pu les acheter, mais il a laissé échapper l'occasion, et, aujourd'hui, le peuple se trouve en présence d'un problème que tous les pays du continent ont résolu par la nationalisation des chemins de fer.

Mon honorable ami nous a expliqué combien il serait facile, quand les compagnies se présentent devant le parlement, de les prendre à la gorge et de les forcer de se rendre à nos demandes. Supposons qu'une compagnie désire obtenir le droit de passage sur la voie d'une autre compagnie. Avant de pouvoir nous occuper de la question, il faut d'abord que la compagnie s'adresse à nous pour obtenir ce privilège. Si nous sommes saisis de cette demande, il sera peut possible d'exercer assez de pression, ou même une influence morale suffisante pour amener la compagnie subordonnée à céder ce privilège à l'autre. Mais tout cela dépend tellement des circonstances et de l'imprévu que je ne puis pas dire comme mon honorable ami, que ce serait chose facile, car nous n'avons pas actuellement les conditions voulues.

S'il avait en mains, aujourd'hui, tous les pouvoirs que donne la loi, il ne pourrait pas appliquer le remède qu'il suggère ; d'abord, il n'y a pas de compagnie qui demande au parlement une faveur qu'on pourrait lui refuser, et en second lieu, il n'y a pas non plus de compagnie qui s'adresse à nous pour obtenir un droit de passage sur la voie de l'autre.

L'honorable député a aussi conseillé un autre remède dont il tentera l'application la première fois qu'une compagnie viendra demander une charte ; c'est d'introduire dans la charte une clause limitant les taux de péages pour les voyageurs à 2 cts du mille. Cela ne le mènerait pas loin, même s'il réussissait dans sa tentative. Il se trouverait à imposer un tarif maximum de 2 cts du mille à une compagnie construisant une ligne dans un pays nouveau, où il n'y a peut-être jamais eu de chemin de fer, dans un pays offrant de grandes difficultés qui rendraient ce tarif de 2 cts tout à fait insuffisant, pendant qu'il n'atteindrait pas les compagnies qu'il voudrait atteindre.

Il n'atteindrait ni le chemin de fer canadien du Pacifique, ni le chemin du Grand-Tronc, ni aucune autre compagnie que celle qui demanderait la charte.

Quand viendra le temps de présenter sa motion, il s'apercevra que beaucoup de députés, qui sympathisent avec l'objet qu'il a en vue, considéreront comme injuste et impraticable d'imposer un tarif de 2 cts du mille à un chemin de fer qui traverse une section éloignée du pays.

Maintenant que nous avons eu un débat assez prolongé sur cette motion, je lui conseillerais de ne pas insister pour que le vote soit pris ce soir, ou s'il désire que la discussion se continue, je proposerai l'ajournement du débat. Je propose donc que le débat soit ajourné.

M. MACLEAN : Avant que cette motion soit adoptée, je désire faire une simple remarque. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux prétend qu'il est presqu'impossible de faire l'expérience du tarif de 2 cents par mille sur une ligne nouvelle. A cette session même nous allons avoir l'occasion de l'appliquer à une ligne qui tient la clef de la situation, le chemin de fer de Port-Arthur à Winnipeg. Aujourd'hui les taux sont très élevés dans cette partie du pays, et cette ligne aura un trafic de voyageurs considérable, elle a été fortement subventionnée par le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Ontario et le gouvernement du Manitoba. C'est une ligne bien choisie pour tenter l'expérience.

M. Bagehot, un des plus grands écrivains constitutionnels de l'Angleterre, prétend qu'en fait de législation, le grand point, c'est de faire l'expérience. Or je demande au gouvernement de tenter cette expérience. Il peut être difficile d'adopter une règle générale, mais tentons une expérience isolée. Je ne demande pas des changements radicaux, mais une simple expérience. L'occasion se présente aujourd'hui de faire l'expérience du tarif de 2 cents sur cette ligne, et si elle réussit, nous pourrons l'appliquer ailleurs. Je fais cette proposition et si l'honorable ministre (M. Blair) met à exécution quelques-unes des réformes qui lui ont été suggérées aujourd'hui, il aura fait faire un grand progrès au problème du transport au Canada.

Il est aussi possible d'étendre le réseau national de chemin de fer jusqu'à Winnipeg, comme il a été prolongé jusqu'à Montréal, et cela rendrait un grand service à la population du Nord-Ouest. Je sais que le projet présente des difficultés, mais les difficultés doivent être surmontées, il faut commencer quelque part. Cette proposition n'a pas pour but d'embarasser le gouvernement, ni de faire les affaires de l'opposition ; je le fais dans l'intérêt du pays, et j'espère que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux trouvera le moyen de tenter l'expérience sur la ligne entre le lac Supérieur et Winnipeg. Quand le bill viendra devant la Chambre je déposerai une motion à cet effet.

M. DAVIN : Je ne discuterai pas la motion principale, mais sur la motion d'ajournement du débat, je dirai que j'ai entendu avec plaisir l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) déclarer qu'il s'ympathise avec ceux qui désirent la réduction des taux du fret. Je lui rappellerai que son gouvernement, par la bouche du premier ministre, s'est engagé à venir en aide aux territoires du Nord-Ouest sur cette question.

M. SUTHERLAND : C'est ce qu'il a déjà fait.

M. DAVIN : Je ne crois pas qu'il l'ait fait d'une manière bien appréciable jusqu'à présent. Si l'honorable député veut parler du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, je lui ferai remarquer que ces réformes ne sont pas encore en opération. La réduction de 8 cents qui a été faite à l'est de Port-Arthur, n'a rien à voir avec le Pas-du-Nid-de-Corbeau, et elle aurait eu lieu, quand même ce chemin n'aurait jamais été construit.

M. RICHARDSON : La réduction entre Port-Arthur et l'est ?

M. DAVIN : Oui. Le ministre des Chemins de fer et Canaux est tenu de trouver une solution à la question. Je réalise comme lui les difficultés qui se présente et je prétends pas que tout ira sur des roulettes avec une commission des chemins de fer. Nous connaissons l'histoire de ces commissions en Angleterre, et bien que mon honorable et savant ami le député de Simcoe (M. McCarthy) ait prétendu que la commission des chemins de fer en Angleterre a été un véritable succès, ce que j'en ai vu me porte à penser le contraire et je crois que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux en est arrivé à la même conclusion que moi. Du moment que la Chambre accorde une charte à une compagnie de chemin de fer, elle se départit d'une part de son pouvoir souverain, et je crois qu'on s'apercevra que la seule solution possible se trouve dans le rachat des chemins de fer par l'Etat.

Bien qu'en Angleterre la commission des chemins de fer eut tous les pouvoirs d'une cour de record, on a constaté qu'elle ne pouvait pas faire exécuter ses décisions avec la même autorité qu'une cour de record, et les unes après les autres les compagnies de chemins de fer ont opposé à ses décrets une passiveté qui en a considérablement diminué l'utilité. Néanmoins cette commission a accompli quelque bien.

La question est entourée de difficultés, mais les difficultés ne sont que des occasions pour les grands hommes.

Quant au chemin de fer dont l'honorable député d'York-est (M. Maclean) a parlé et tous les autres qui viendront demander des chartes, on peut toujours tenter l'expérience ; car bien que le tarif maximum n'ait pas eu un très grand succès en Angleterre, il n'a pas été sans produire quelques bons résultats pour le peuple.

On pourrait aussi dire à ces nouvelles lignes : nous ne vous permettrons pas de demander plus que tel prix pour le fret. Elles pourraient demander moins mais pas plus, et ce serait un commencement de réforme. J'admets que la question est vaste et

compliquée et je doute que notre population soit mûre pour la résoudre. La seule manière d'y préparer le peuple et le parlement, c'est de renouveler les discussions du genre de celle-ci et de continuer l'agitation dans la presse du pays. Comme l'a dit l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, la meilleure solution serait de donner à l'Etat la direction de la principale voie ferrée continentale. Cette solution me paraît encore éloignée, mais je n'en vois pas d'autre aussi efficace.

M. McMILLAN : A titre de cultivateur de l'Ontario je dois dire qu'avant l'ouverture du présent parlement j'ai souvent discuté cette question avec des hommes d'affaires et des cultivateurs et que tous, indistinctement, se sont fortement prononcés en faveur d'une commission des chemins de fer. La raison de cette attitude, c'est que les compagnies de chemin de fer, dans un très grand nombre de cas, accordent des tarifs différentiels, tant en faveur des particuliers qu'en faveur de certaines localités. Lorsqu'il s'agit d'expédier des pommes en Angleterre, nous constatons que lorsqu'il y a concurrence entre le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique, nous payons de 5 à 10 cents de moins par baril que lorsqu'il n'y a pas de concurrence. Une réduction de 5 cents, fait une différence de $9 par wagon, et de $18 quand elle est de 10 cents. Dans un cas qui m'est personnel, une commission des chemins de fer serait certainement intervenue. Nous avons expédié 3 wagons d'animaux de Prince-Albert à Montréal et nous avons payé $190 par wagon. Nous avons vendu des pommes à mon ami l'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) et pour expédier ces pommes dans l'ouest, nous avons payé $518 pour un seul wagon. Voilà un cas dont une commission des chemins de fer s'enquerrait.

Je connais un cultivateur qui a envoyé un wagon d'animaux à North-Bay, une distance de 190 milles et qui a payé $90, pendant que pour un autre wagon d'animaux expédié à 100 milles à l'ouest de Chicago, il n'a payé que $65. Pourquoi des tarifs différentiels de cette nature, au détriment des cultivateurs du Canada ?

Aujourd'hui le maïs ne paie pas de taxe pour entrer au Canada et grâce à ces tarifs différentiels, il n'en coûte pas plus cher pour faire venir du maïs de Chicago à Toronto, que du comté de Kent ou d'Elgin. Les tarifs sont défavorables et au cultivateur qui veut acheter du maïs, et au cultivateur de l'ouest de l'Ontario qui désire vendre le sien au plus haut prix du marché.

Une autre question dont les cultivateurs d'Ontario ont beaucoup à se plaindre, et qu'une commission pourrait régler, c'est celle du drainage des terres à travers les lignes de chemin de fer. J'ai toujours été d'opinion qu'un cultivateur ne gagnerait rien à porter ses griefs devant le comité des chemins de fer du Conseil privé ; car les compagnies y envoient leurs meilleurs avocats et tout ce qu'un cultivateur pourrait dire serait mis de côté. Mais si nous avions une commission nommé par un statut, comme notre auditeur général, indépendante du gouvernement et des corporations, les cultivateurs pourraient aller y exposer leurs griefs, avec la confiance d'être entendu et d'obtenir justice. Quand une question concernant le cultivateur vient devant le comité du Conseil privé, les ministres sont ordinairement très occupés et n'ont pas le temps de lui donner l'attention qu'elle réclamerait. Si on avait une commission revêtue des pouvoirs nécessaires, elle pourrait remédier à une foule d'abus. Par exemple, à l'heure qu'il est, les grandes associations obtiennent des chemins de fer des taux que les cultivateurs ne peuvent pas obtenir. L'association des éleveurs peut obtenir des taux très raisonnables pour expédier des animaux au Manitoba, ou dans aucune parties des territoires du Nord-Ouest, pourquoi un éleveur ou un cultivateur du Nord-Ouest qui vient acheter des animaux dans l'Ontario, ne pourrait-il pas expédier ses animaux chez lui aux mêmes conditions que cette grande association, sans avoir à remplir aucune formalité, ou sans demander de faveur à la compagnie ? Toutes ces questions pourraient être réglées par une commission et je crois qu'il serait très important d'en avoir une. Il est peut-être vrai qu'elle ne pourrait pas forcer une compagnie à accorder le droit de circulation à une autre compagnie, mais elle pourrait du moins empêcher les chemins de fer d'accorder des taux différentiels. Un petit expéditeur de l'Ontario, par exemple, pourrait peut-être croire qu'il peut envoyer un wagon d'animaux à Montréal, aux mêmes conditions que n'importe qui, mais le grand expéditeur qui en envoie 8 ou 10 wagons obtient une remise. Je maintiens que cela est une injustice envers le petit expéditeur, et qu'elle a pour effet de chasser nos jeunes gens du pays. Un homme qui envoie un plein wagon de produit devrait avoir à payer par char le même prix que celui qui en envoie plusieurs wagons.

Un autre grief des expéditeurs d'animaux de l'ouest de l'Ontario, c'est qu'un commerçant peut aller acheter des animaux à Chicago et les faire expédier à Montréal à aussi bon marché que celui qui les expédie de l'ouest d'Ontario.

M. MACLEAN : Sur des lignes canadiennes.

M. McMILLAN : Oui, sur des lignes canadiennes. C'est une grave injustice envers nos cultivateurs et nos expéditeurs.

Ce sont là des questions qu'une commission de chemin de fer pourrait étudier et résoudre. Je me suis entretenu de la chose avec plusieurs agriculteurs et plusieurs hommes d'affaires du comté de Huron, et presque tous étaient en faveur d'une commission de chemin de fer, et l'on m'a demandé avec instance d'élever ma voix en faveur de telle commission ; et c'est pour cette raison que j'ai parlé après que l'ajournement du débat eut été proposé. Nous croyons que le peuple des Etats-Unis a retiré beaucoup d'avantages d'une commission de chemin de fer. J'ai dans la main les tarifs tels que fixés par les experts. Aux Etats-Unis, les marchandises, quant au transport, sont divisées en six classes, au Canada, elles sont divisées en dix classes, et je les ai placés de manière à faire une comparaison aussi juste que possible.

Les différents tarifs, par 100 livres, sur les marchandises de même classe sont comme suit :

Tarifs des Etats-Unis.		Tarifs du Canada.	
Pour 65 milles—			
1ère classe	22c.	1ère classe	28c.
3e classe	15c.	5e classe	14c.
8e classe	8c,	9e classe	11c.
Pour 115 milles—			
1ère classe	24c.	1ère classe	38c.
3e class	19c.	5e classe	19c.
8e classe	8½c.	9e classe	14c.
Pour 160 milles—			
1ère classe	28c.	1ère classe	42c.
3e classe	20c.	5e classe	21c.
8e classe	11½c.	9e classe	17c.

Les tarifs le plus bas aux Etats-Unis peuvent être déterminés par la concurrence, mais je suis porté à croire que c'est le résultat du travail de la commission d'enquête; et je ne vois pas pourquoi une telle commission ne serait pas également avantageuse au Canada. Si cette commission ne réduisait pas les tarifs en général, elle verrait au moins à procurer aux régions éloignées les tarifs dont jouissent celles où il y a concurrence. Il est, je crois, du devoir du gouvernement d'aborder cette question et de nommer une commission d'enquête, le sentiment public est favorable à une telle ligne de conduite, dans la province de l'Ontario, du moins.

M. RICHARDSON: M. l'Orateur, je désire ajouter un mot aux remarques que j'ai faites cette après-midi au début de ce débat. L'honorable député d'York-est (M. Maclean) nous a dit que nous pourrions créer la concurrence dans le Manitoba et le Nord-Ouest, en construisant le chemin de fer de la Rivière à La Pluie, depuis Port-Arthur jusque dans l'ouest, je veux faire remarquer que l'établissement de cette voie ferrée ne serait pas aussi avantageuse au Manitoba et aux territoires du Nord-Ouest qu'un grand nombre le croit, dans la présente condition des affaires.

Le réseau de chemins de fer actuel du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, est en grande partie sous la direction du chemin de fer canadien du Pacifique. Par conséquent, s'il y avait concurrence entre le lac Supérieur et le Manitoba, il serait facile de constater que si le chemin de fer canadien du Pacifique applique ses tarifs locaux sur ses embranchements, alors ce tarif local ajouté au prix de transport entre Winnipeg et la tête de la navigation, sera presque prohibitif.

L'honorable député d'York-est nous dit que nous pourrions prolonger les lignes de chemins de fer à l'ouest de Winnipeg. En vérité, je m'attendais à cela; et je puis ajouter que nous avons, à l'heure qu'il est, dans le Manitoba le réseau du chemin de fer "Manitoba and Northern Pacific", ainsi que le "Dauphin Railway"; et comme le gouvernement de cette province a le pouvoir, aux termes de son contrat avec le "Northern Pacific" d'accorder des droits de passage sur la voie de ce chemin dans le Manitoba, toute ligne rivale que nous amènerions maintenant dans le Manitoba, peut obtenir un droit de passage sur ce réseau; mais ce réseau n'est pas complet, il ne couvre qu'une faible partie de la province, bien qu'il pourrait être d'une grande utilité, et la Chambre verra que si nous avions une commission d'enquête, celle-ci pourrait réglementer les tarifs locaux, et forcer le chemin de fer canadien du Pacifique à donner des tarifs, disons, de Morden à Winnipeg, sur la même échelle que les tarifs en vigueur entre Winnipeg et le lac Supérieur, et nous en arriverions ainsi à d'heureux résultats.

Je puis témoigner moi-même que l'opinion publique dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest demande énergiquement une commission d'enquête. *Bien que le tarif douanier soit* d'une grande importance dans ces régions, toute gersonne qui vit là, dira avec moi que le grand grief du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, c'est le tarif des marchandises sur les chemins de fer. D'après les remarques que j'ai entendu faire à mon arrivée ici, j'ai cru que le gouvernement allait nommer une commission d'enquête, et résoudre définitivement cette question. Une commission composée d'hommes probes, honorables et habiles, ferait beaucoup pour améliorer le sort des colons. J'aurais beaucoup aimé entendre le gouvernement nous déclarer qu'il avait l'intention de nommer une commission d'enquête et de se mettre à l'œuvre immédiatement, afin de régler cette question.

Pendant que je suis debout, je veux faire quelques courtes remarques sur un autre sujet qui ne serait pas, je crois, du ressort d'une commission d'enquête, mais sur lequel je veux attirer l'attention du gouvernement, car ce sujet a trait aux chemins de fer. On perd beaucoup de temps à chaque réunion du comité des des chemins de fer, à discuter les très nombreuses demandes que l'on fait pour obtenir des chartes de chemin de fer.

A mon avis, on ne devrait accorder aucune charte de chemin de fer sans que le gouvernement soit parfaitement convaincu que les personnes ou les compagnies qui la demandent ont l'intention de construire la voie ferrée pour laquelle elles veulent obtenir une charte. Le parlement et le comité perdent beaucoup de temps, et de plus, par ces chartes il y a des gens qui obtiennent des privilèges qu'ils vendent ensuite à haut prix au détriment du pays. Je demande avec instance au gouvernement de prendre des mesures, afin de mettre fin à ce genre de spéculation, en coupant le mal dans sa racine. Le pays a déjà perdu assez d'argent, grâce à ces traficants de chartes qui obtiennent le droits de construire des voies ferrées dans toutes les directions possibles, grâce à ces hommes qui n'ont pas la moindre intention de dépenser un sou pour ces chemins de fer, et qui se procurent des chartes simplement pour en trafiquer et les offrir, sur tous les marchés, au plus haut enchérisseur.

M. JAMESON: J'aimerais dire quelques mots au sujet des remarques de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin). Celui-ci nous a dit que cette question était hérissée de difficultés; j'ai déclaré auparavant que dans l'Iowa une commission d'enquête sur les chemins de fer existait depuis dix-sept ans, et que le peuple en était parfaitement satisfait. De semblables commissions existent dans dix Etats, je crois, et la population de ces Etats composée d'agriculteurs, comme celle de l'ouest du Canada, est satisfaite et croit qu'elle doit son salut à ces commissions. Je suis convaincu que ce gouvernement est parfaitement en mesure de résoudre cette question avec autant de succès qu'on l'a résolue en faveur des agriculteurs du Minnésota et de l'Iowa.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

LA REINE *vs* CAMERON.

M. BOSTOCK: Je demande—

Copie de toutes dépositions et papiers en rapport avec la cause de *La Reine vs H. B. Cameron* pour libelle, soit devant le magistrat de police ou la cour du Banc de la Reine à Montréal, y compris copie du jugement prononcé par le juge Würtele sur la motion demandant que les cautions soient libérées.

Le sujet que j'ai l'intention d'amener devant la Chambre, a trait à une cause qui a intéressé la Colombie anglaise, il y a quelque temps. Cette motion était sur l'ordre du jour à la dernière session, mais elle avait été faite trop tard, et je n'ai pas été capable d'amener la question devant la Chambre. Voici les faits:

En 1892, le Dr Cameron et R. Stevenson ont choisi un claim minier de 640 acres sur les bords du Granite-Creek, dans la Colombie anglaise. Les deux parties convinrent que Cameron resterait sur le claim tandis que Stevenson irait à Victoria et à Vancouver tâcher de trouver des fonds pour exploiter cette concession minière. Tout d'abord, Stevenson ne fut pas heureux, mais en 1894. il rencontra à Victoria, M. W.-L. Hogg, de Montréal, qu'on lui avait représenté comme étant en relations avec les capitalistes de l'est. M. L. Hogg accompagna Stevenson jusqu'au Granite-Creek, et après quelques jours on convint de former une compagnie au capital de $1,000,000 divisé en actions de $100 chacune et sur lesquelles 10 pour 100 devait être payé.

La compagnie a été constituée en corporation en vertu des lois de la Colombie anglaise sous le nom de "The Stevenson Gold and Platinum Hydraulic Mining Company." Les actions furent émises et, en 1895, M. Hogg s'étant assuré que les actionnaires qui avait acquis des actions au-dessous du pair, devaient la différence au cas de liquidation de la compagnie, fit consentir les actionnaires à demander une constitution en corporation, en vertu de l'Acte des compagnies à fonds social. Dans le mois de janvier 1896, on accorda une charte à la Compagnie minière du Granite-Creek (à resp. limitée) afin de permettre à celle-ci d'acquérir l'actif de la Compagnie Stevenson et d'exploiter les claims.

Aux termes du nouveau projet, le Dr Cameron qui avait été un des directeurs de la compagnie Stevenson fut éliminé du bureau de direction, et remplacé par un autre actionnaire, mais on maintint son premier associé comme président de la nouvelle compagnie. Adjacents aux claims de la Compagnie du Granite-Creek se trouvaient deux claims connus sous le nom de Swan et Amberty. Il était très important pour la compagnie d'acquérir ces deux claims, et M. Cameron conseilla à M. Stevenson, le président, et à M. Hogg, le secrétaire-trésorier, d'en faire l'achat, et c'est ce qui fut fait en 1895. En février 1896, fut convoquée à Montréal, une assemblée des actionnaires de la Compagnie du Granite-Creek, afin d'acquérir ces claims, et on adopta une résolution déclarant qu'on les achetait de MM. Stevenson et Hogg, moyennant $2o,000. Le Dr Cameron n'était pas présent à cette assemblée et il ne connut le marché qu'à son voyage dans l'est, quelques mois après. Le Dr Cameron, voyant de quelle façon on faisait le travail sur les claims miniers, crut bon de venir à Montréal consulter les directeurs et les actionnaires, et savoir ce qui en était au sujet des claims Swan et Amberty.

Le 10 juillet 1896, des directeurs et les actionnaires de la compagnie se réunirent à Ottawa, et, à cette réunion le Dr Cameron accusa MM. Stevenson et Hogg d'avoir acheté pour la compagnie les claims Swan et Amberty, moyennant une somme de $2,500, et ensuite, prétendant que ces claims leur appartenaient, de les avoir vendus à la compagnie pour le prix de $25,000 faisant ainsi un profit net de $22,500 au détriment de la compagnie.

Le Dr Cameron porta d'autres accusations contre les deux personnes que j'ai nommées ; et en fin de compte, l'un des directeurs de la compagnie a dit à M. Cameron qu'il le mettrait en état d'arrestation pour libelle.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Est-ce que la déclaration que l'honorable député lit en ce moment est l'expression de son opinion, ou de l'opinion d'une autre personne ?

M. BOSTOCK : C'est un exposé des faits que j'ai cru devoir condenser de cette façon, afin de prendre le moins de temps possible et afin de pouvoirs abréger mes explications.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député a demandé certains documents, est-ce que la déclaration qu'il fait est basée sur ces documents ?

M. BOSTOCK : Non, je ne puis dire que j'ai vu les documents ?

M. SPROULE : L'honorable député sait-il qu'il ne lui est pas permis de lire son discours ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ce n'est pas là mon objection. Je voulais savoir si l'honorable député (M. Bostock) relatait ces faits et les avait couchés par écrit, afin d'être plus bref, ou bien si ces faits avaient été puisés dans le dossier de la cause.

M. BOSTOCK : Je désire simplement attirer l'attention de la Chambre sur la manière dont on a traîné le Dr Cameron de la Colombie anglaise à cette extrémité du pays, et cela à grands frais et d'une façon qui, je crois, mérite l'attention du pays.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'exposé des faits que vient de nous donner l'honorable député, est basé sur les renseignements que lui a fournis le Dr Cameron ?

M. BOSTOCK : Oui. Reprenant le fil de mes observations, permettez-moi de vous dire que l'on a déclaré au Dr Cameron qu'il s'exposait à être mis en état d'arrestation pour libelle et on lui a conseillé de quitter le pays : mais sachant bien que ce qu'il avait dit était vrai, le Dr Cameron répondit qu'il était prêt à se présenter devant les tribunaux et là y discuter toute la question ; et en même temps il donna son adresse à Ottawa. Mais comme aucune plainte n'avait été portée, le Dr Cameron retourna à la Colombie anglaise. Le deux septembre suivant, M. Hogg, se présenta devant le magistrat de police à Montréal et porta une plainte dans laquelle il accusait le Dr Cameron de libelle diffamatoire, un mandat d'arrestation fut émis et confié à un détective de Montréal qui se mit en route pour Granite-Creek, et qui le 16 septembre au matin, ayant appris que le Dr Cameron était à l'hôtel Driard à Nicola Lake (Colombie anglaise), alla le prendre au lit de bonne heure, et le somma de partir avec lui pour la province de Québec. C'est à cinq heures et quarante minutes du matin que ce détective est entré dans la chambre du docteur, et l'a mis en état d'arrestation sous inculpation de libelle diffamatoire. Le détective annonça qu'il était bien armé et bien décidé à faire l'arrestation, quoi qu'il pût arriver. Il ordonna au docteur de se vêtir et l'accompagner jusqu'à la diligence qui partait dans un quart d'heure ; et quoique le Dr Cameron souffrit d'un gros rhume, on le força de se rendre ainsi jusqu'à Kamloops. Le docteur demanda une journée afin de mettre ordre à ses affaires, on ne lui accorda pas cette légère faveur, et il fût obligé de partir par le train qui quittait Kamloops à

minuit, et de descendre directement à Montréal. A Kamloops, le Dr Cameron, demanda la permission de consulter un avocat, mais le détective refusa, de sorte que le docteur ne pût se consulter avec aucun ami pour savoir quelle était sa situation.

A son arrivée à Montréal, il fut logé au poste, et le lendemain matin il comparut devant le magistrat. Comme il était étranger et sans amis à Montréal, il dût payer un détective chargé de le surveiller dans un hôtel, jusqu'au temps où il pût s'aboucher avec des amis d'Ottawa et donner cautionnement.

L'enquête préliminaire eut lieu le 8 octobre 1896, et il fut condamné à subir son procès devant la cour du Banc de la Reine. En novembre, il se présenta devant le tribunal et demanda de subir son procès, mais sans succès, car les plaignants n'avaient encore soumis au grand jury aucun acte d'accusation.

A la session suivante, quoique les grands jurés eussent eu déjà deux sessions, on ne soumit encore aucun acte d'accusation. Et bien qu'il fut du devoir du plaignant, M. Hogg, d'être présent à la session de mars pour soutenir l'acte d'accusation, non seulement il ne fit pas acte de présence, mais il s'en alla à la Colombie anglaise.

Sur une motion pour libérer les cautions, ces faits furent exposés au juge Wurtele qui déclara que le Dr Cameron n'était plus sous la garde de la justice, et accorda la motion. Néanmoins le jugement préliminaire du magistrat est suspendue sur la tête du Dr Cameron ; et, si l'on en juge par la façon dont on a conduit cette cause, il faut croire que l'on a pris ces procédures contre le Dr Cameron pour l'empêcher, si possible, de discuter encore l'administration des affaires de la compagnie.

Je veux amener cette question devant la Chambre, parce je prétends que l'on a traité cette homme d'une façon desagréable, pour dire le moins, le prenant au lit de très bonne heure et l'amenant à Montréal accompagné d'un détective privé qui, si l'on en croit le témoignage du Dr Cameron,—témoignage qu'il n'est pas nécessaire de communiquer à la Chambre,—n'était pas un compagnon enviable pour un voyage d'au moins sept jours. Il est très grave, je crois, de traiter ainsi un homme qui n'a cru faire que son devoir, en exposant aux actionnaires dont plusieurs demeuraient à Ottawa et dans l'est, un sérieux état de choses dans l'administration de la compagnie. J'attire l'attention du gouvernement sur cette matière, et je demande que l'on adopte quelque mesure, si possible, afin d'empêcher que chose semblable se répète à l'avenir.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je vois le solliciteur général a son siège. J'ai suivi les remarques de l'honorable préopinant sur la demande qu'il a faite, et j'espère que l'un des membres du cabinet nous donnera un avis dans le sens de ce que je crois avoir été la pratique générale dans les derniers parlements ; à savoir, de repousser toute tentative, qu'elle soit faite avec intention, ou sans intention, comme dans le cas actuel, de faire de ce parlement un tribunal d'appel, dans les matières criminelles ou autres matières qui sont mieux traités ailleurs, là où on observe les règles de la procédure et où l'on peut impartialement entendre les deux parties et adjuger sur leurs prétentions respectives.

Je ne connais pas les faits de cette cause, si ce n'est que le Dr Cameron, suivant sa propre version de l'affaire, a été traité avec injustice. Mais il est un fait étrange, c'est que nonobstant le secours que doivent lui prêter les tribunaux, il ne paraît pas vouloir suivre cette voie toute tracée ; et au lieu d'affirmer ses droits et de poursuivre les personnes qui, suivant sa déclaration *ex-parte*, ont agi mûs par la malice et par d'autres sentiments peu honorables, et lui ont causé beaucoup d'ennuis en essayant de se servir de l'administration et de la procédure de la justice en matière criminelle pour leurs fins personnelles et égoïstes—il est étrange, dis-je, de voir que, au lieu d'assigner ces hommes devant les tribunaux, le Dr Cameron préfère, si j'en juge par les déclarations de l'honorable député (M. Bostock), exposer sa cause *ex parte*, sans avis aux autres parties intéressées, et ensuite s'en tenir là. Si l'honorable député qui a demandé ces documents croit que les lois criminelles ou autres du Canada ou de quelque province ne sont pas suffisantes pour venir au secours d'un homme qui a été honteusement traité, il me semble que le vrai moyen d'obtenir un remède, c'est de demander la modification des lois. Mais, sans en connaître plus que ce que l'honorable député nous a dit, et vu les déclarations qui ont été faites à celui-ci, j'espère que les ministres, au lieu d'encourager une pareille pratique, repousseront toute tentative de ce genre que l'on pourrait faire en cette Chambre à à l'avenir.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : J'approuve presque toutes les paroles de l'honorable préopinant. Tout en avouant qu'il me semble que l'administration de la justice en matière criminelle doit être laissée aux autorités et aux législatures provinciales, d'un autre côté, l'on ne peut fermer les yeux sur l'abus que l'on a fait de la loi dans le cas que l'on vient de citer. Tout en ne pouvant pas approuver toutes les paroles prononcées par mon honorable et savant ami, je puis en venir à la même conclusion que lui, mais en ce faisant, je crois qu'il peut y avoir quelque divergence d'opinion sur les moyens qu'il semble suggérer. Mon savant ami avoue que, si les faits relatés sont vrais on a abusé de la loi dans le cas actuel. On a pu commettre cet abus, non pas seulement à cause de l'administration de la justice criminelle qui est sous la surveillance des législatures provinciales, mais aussi parce qu'il y a quelques vices dans la loi qui est sous notre juridiction, et que nous pouvons avoir droit de modifier. Si cet abus des procédures a été causé par la loi qui est sous notre juridiction, c'est-à-dire de la loi concernant le libelle, il me semble que tout le monde a le droit, que mon honorable ami de Yale et de Caribou (M. Bostock) a le droit, d'attirer l'attention du gouvernement sur l'injustice que l'on a commise envers cet homme, grâce à un vice de la loi dont nous sommes responsables.

S'il en est ainsi, il me semble que mon honorable ami (M. Bostock) a pris la seule ligne de conduite à suivre dans les circonstances. Je n'étais pas dans la Chambre quand mon honorable et savant ami a commencé ses remarques, mais d'après ce que je connais de l'affaire, il paraîtrait qu'à la suite de quelque écrit ou de quelques paroles du Dr Cameron, contre l'administration de cette compagnie, on aurait fait émettre à Montréal un mandat en vertu duquel on aurait mis le Dr Cameron en état d'arrestation à la Colombie anglaise, et en vertu duquel on l'aurait forcément amené à Montréal

une ville où il était virtuellement inconnu, et où, sans lui accorder la faculté de donner cautionnement, il a été réellement retenu au poste jusqu'à ce qu'il pût communiquer avec ses amis d'Ottawa qui auraient donné cautionnement. Cela me semble un cas des plus extraordinaires. Si une chose semblable peut arriver sous l'empire de la loi actuelle concernant le libelle, nous devons trouver un remède.

Il n'est pas très juste, à mon avis, d'amener un homme qui a commis un crime à la Colombie anglaise subir son procès à Montréal. Je dis que c'est une procédure extraordinaire que de prendre, en vertu d'un mandat, un homme dans la Colombie anglaise sans lui donner la chance de donner cautionnement au lieu où il est mis en état d'arrestation. Quoi qu'il en soit, si tel est le cas et si l'on a pu, sous l'empire de la loi, amener un homme de la Colombie anglaise à Montréal, pour lui faire son procès, je crois qu'il convient à mon honorable ami (M. Bostock) d'attirer l'attention de la Chambre sur la matière, afin que nous puissions y apporter remède.

La motion est adoptée.

AGENT À LA STATION DE PORT-MULGRAVE.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je demande—

Copie de tous papiers, rapports et correspondence concernant la destitution de M. D. Bain, agent de la station de Port-Mulgrave, sur la ligne de l Intercolonial.

Il serait impossible de discuter la destitution de cet employé de l'Intercolonial—car si j'en crois mes renseignements, c'est là un cas extraordinaire—sans avoir tout le dossier de l'affaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): L'honorable député veut-il en soulever la discussion ce soir sur cette motion?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Non, j'ai dit que c'était impossible.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: J'aimerais à me rafraîchir la mémoire au sujet des faits.

SIR CHARLES-HIBBERT TUPPER: Alors je ne voudrais pas faire perdre le temps de la Chambre, car je me propose de discuter la question lorsque les documents seront devant la Chambre, et voyant que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas les faits présents à la mémoire, je ne veux pas faire connaître mes opinions à la Chambre, bien qu'elles ne soient que préliminaires. Mais je demande ces documents pour que nous les ayons avant une discussion à fond, et je prie l'honorable ministre de les faire préparer le plus tôt possible.

La motion est adoptée.

DESTITUTION DE WILLIAM SUTHERLAND.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je demande—

Copies de tous papiers, rapports ou correspondance concernant la destitution de M. William Sutherland, inspecteur de wagons à Stellarton, Nouvelle-Ecosse, et de toute correspondance concernant l'enquête faite à ce sujet.

M. FITZPATRICK.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Je ne suppose pas que l'honorable député désire avoir une longue discussion sur ce cas ce soir. S'il veut laisser la motion en suspens, nous pourrons nous entendre sur le sujet.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Il y aura une discussion.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je n'ai aucune objection à ce que la motion soit adoptée.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je veux discuter la motion, parce que je désire prouver à l'honorable ministre, peut-être avec plus de succès qu'auparavant, que M. Sutherland est innocent des accusations graves qui pèsent sur lui, et cela sans l'ombre d'une preuve à leur appui. Si l'honorable ministre préfère que la motion reste en suspens j'y consentirai, et j'y reviendrai lors de l'appel des avis de motion.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je préfère que la motion reste en suspens.

La motion est suspendue.

DESTITUTION DE S.-R. GRIFFIN.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je demande—

Copie de tous papiers, correspondance et rapports se rapportant à la destitution de S.-R. Griffin, Issaac Harbour, N.-E., comme directeur de la poste, y compris une pétition signée par les sept-huitièmes (plus ou moins) des électeurs du dit district, demandant de continuer dans son emploi un officier qui avait vingt-deux ans et demi de service.

La motion telle qu'elle est, contient toutes les informations que je possède, mais c'est ce directeur de la poste lui-même qui me les a fournies. Il désire, et le directeur général de Postes accordera bien cela à un vieux serviteur, constater pourquoi il a été destitué. Il dit qu'il a rempli cette charge pendant vingt ans et demi, et quand il m'a fourni ces renseignements, en juillet 1897, il ne savait pas quelles raisons avaient motivé cette décision. J'espère que si la motion est adoptée il connaîtra ces raisons.

LE DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (M. Mulock): Il n'y a rien qui s'oppose à l'adoption de cette motion. Je remarque qu'elle mentionne une pétition adressée au département. Je ne peux pas dire de mémoire s'il y en a eu une, en tout cas je n'objecte pas à ce que la pétition soit comprise parmi les papiers. Il y est aussi fait mention d'un rapport, je suppose de la part du commissaire ou de l'inspecteur. Je ne me rappelle pas du tout cette affaire, et je ne veux pas retrancher le mot "rapport," mais naturellement, l'honorable député n'exigera pas le rapport s'il est confidentiel. S'il l'est, je laisserai l'honorable député décider s'il doit être produit, oui ou non.

La motion est adoptée.

DESTITUTION DE PETER-S. ARCHIBALD.

M. BORDEN (Halifax): Je demande—

Copie de tous ordres en conseil, papiers, dépositions, rapports, preuve, correspondance et documents concer-

nant toutes accusations portées contre Peter-S. Archibald, ci-devant ingénieur en chef de l'Intercolonial, ou concernant sa destitution comme tel, ou les motifs de son renvoi, ou concernant toute demande faite par le dit Peter-S. Archibald pour une allocation de retraite ou autrement, ou concernant la retraite ou la destitution du dit M. Archibald de sa charge sur l'Intercolonial.

Il sera peut-être nécessaire de discuter un peu ce sujet quand les documents seront produits, et nul doute que le ministre des Chemins de fer et Canaux préférera que la discussion ait lieu alors. Je suis à la disposition de l'honorable ministre, et s'il le désire je suis prêt à discuter maintenant, pièces en mains.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai aucune objection à l'adoption de la motion. J'avoue qu'il est préférable que la discussion n'ait lieu que lorsque les papiers auront été produits.

La motion est adoptée.

ÉTUDES SUR LES MARÉES ET COURANTS.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je demande—

Copie de tous rapports concernant les études faites sur les marées et courants au Canada.

Je suis prêt à discuter cette motion, qui se rattache à un sujet très important, mais j'aurais aimé à être entendu par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. En demandant au très honorable premier ministre de permettre que la motion soit suspendue, j'ose exprimer l'espoir que le très honorable ministre ne perdra pas de vue le sujet. J'ai à me plaindre un peu de ce que la question a été négligée, et j'espère que le conseil l'étudiera avant de présenter le budget. Si les navigateurs experts et les connaisseurs intéressés dans la marine marchande sur le Saint-Laurent sont consultés, ils diront que rien n'est d'un plus grand secours à la navigation, en ce qui concerne les navires d'un fort tirant d'eau, que les études bien faites sur les marées et courants qui étaient déjà commencées quand j'étais à la tête du département. J'espère que le gouvernement fera preuve de générosité avant de présenter les estimations budgétaires.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) veut-il préciser un peu plus, afin que je puisse attirer l'attention de mon collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries, sur des faits particuliers ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il y a quelques années, nous avions accordé $10,000 pour une année, et nommé un homme éminent, le fils du principal Dawson, de l'Université McGill, pour faire partie des fonctionnaires permanents du ministère de la Marine et des Pêcheries, et lui avions confié un personnel d'officiers dans le but spécial de faire des études sur les marées et courants. Il fallait beaucoup de travail scientifique, d'exactitude et des hommes très compétents pour en venir à bout. Après certaines études faites avec l'aide du gouvernement impérial, à Halifax et sur le Pacifique, nous avons mis à la disposition de M. Dawson le *Lansdowne* pour continuer ses opérations dans le détroit de Belle-Isle et vis-à-vis du Cap-Breton, pendant une saison. Les travaux avançaient d'une manière satisfaisante quand, pour des raisons qui n'ont pas encore été clairement expliquées à la Chambre, cette aide fut supprimée, et, à la dernière session, le crédit nécessaire pour ces études ne fut pas accordé.

En conséquence, il y aura maintenant un certain délai pour obtenir ces données mathématiques sur lesquelles les calculs peuvent être appuyés de manière à permettre à des navigateurs experts de connaître, non seulement la direction et la violence des courants, mais le flux et reflux de la mer quand vous arrivez sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique ou dans le golfe Saint-Laurent. Cette information est maintenant entre les mains des lignes de steamers quand ils sont près des îles britanniques, et de bonnes études de cette nature ont été faites dans l'Inde et dans les eaux baignant les principaux ports des Etats-Unis. Le gouvernement américain a fait exécuter ce travail par son personnel d'hydrographes, moitié militaire moitié civil.

Parmi les navigateurs les mieux renseignés il y a unanimité d'opinion sur le sujet. Le premier ministre se souviendra, quand j'en ai parlé, que le professeur Johnston, du McGill, a été chargé par des citoyens influents de Montréal et ensuite par la Société Royale du Canada de soumettre ce sujet à l'attention du gouvernement.

Pendant que j'étais au département il a beaucoup travaillé et rien ne me fait supposer que son énergie ait diminué depuis. Je fais donc observer au gouvernement que s'il est sérieux avec son projet de service rapide sur l'Atlantique et s'il désire le mener à bonne fin et faire marcher le Canada de front avec les grandes nations en questions maritimes, il accordera un crédit libéral pour permettre de continuer ces études durant la présente saison.

La motion est adoptée.

LE *YANTIC*—STEAMER DES ETATS-UNIS.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je demande—

Copie de toute déclaration à l'entrée et à la sortie de tout port du Canada par le steamer des Etats-Unis, le *Yantic*, lorsqu'il a remonté le Saint-Laurent en 1897, et de tous papiers ou correspondance concernant son passage par le dit fleuve ou les canaux du Saint-Laurent.

Ce sujet est déjà venu une couple de fois devant la Chambre et le ministre des Douanes a répondu à une queston s'y rattachant. Il a dit en réponse à ma question qu'il n'y avait pas de déclaration faite à l'entrée, mais la première partie de la question a trait aux déclarations à l'entrée et à la sortie. L'honorable ministre (M. Paterson) a parlé d'un certain rapport fait par un percepteur de douane à un des ports apparemment au lieu d'une déclaration à l'entrée. La seconde partie de ma motion tend à régler la question de savoir si de fait la permission a été demandée et accordée ; dans un sens, elle a pour objet de faire de l'histoire.

La motion est adoptée.

PRODUCTION DE RAPPORTS.

Etat faisant connaître le nombre d'acres ensemencées, l'espèce de grains semés, et le montant récolté sur chaque réserve sauvage dans les territoires du Nord-Ouest.—(M. Davin.)

Etat donnant les noms des commissaires nommés par le gouvernemet pour s'enquérir de la conduite des employés civils dans la province du Nouveau-Brunswick depuis le 1er juillet 1896, le montant payé à chaque commissaire comme salaire et frais de voyage, et les noms des employés cités devant lui. Le dit état devant indiquer, dans chaque cas, si le rapport a été favorable ou non et si l'employé a été destitué ou continué dans son emploi, ainsi que le montant dépensé par le gouvernement dans chaque cas —(M. Foster.)

Copie de tous rapports et correspondance officielle se rapportant en quelque manière à la destitution de David Ross, gardien de pêcheries pour la branche nord-est de la rivière Margaree dans l'Ile du Cap-Breton.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Copie de tous papiers et correspondance entre les officiers du département des Chemins de fer et Canaux et autres départements au sujet d'une réclamation de D. Connors, écr, Bayfield, Antigonish, pour pertes causées par le feu, comme aussi entre le réclamant et autres et le département.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Copie de toute correspondance, rapports, arrêtés du conseil et instructions au sujet de la participation des pays étrangers aux privilèges commerciaux en vertu de la soi-disant clause de préférence du tarif de 1897.—(M. Foster.)

Copie de toute correspondance entre le maire de Gananoque ou toute autre personne et le gouvernement au sujet de l'enlèvement de la salle d'exercices militaires de la dite ville ; aussi, de toute correspondance concernant la vente ou l'acquisition d'un nouvel emplacement ; aussi de toutes offres faites par le président de la Société d'agriculture de la dite ville ou toute autre personne de louer ou vendre un édifice convenable pour y emmagasiner les armes et accoutrements ; et aussi, de toute autre correspondance avec le gouvernement ayant trait au même sujet.—(M. Taylor.)

Copie du rapport adressé au gouvernement par M. Jean B.-B. Prevost, qui a été chargé de faire une enquête sur la conduite de D De-roches, percepteur du revenu pour la division de Terrebonne.—(M. Chauvin.)

Copie des papiers et documents suivants :—
(*a*) La commission délivrée à M. Rothwell, greffier en loi dans le département de l'Intérieur, Ottawa, l'autorisant à faire une enquête sur les griefs de certains colons établis dans les limites de la zone des terres de la Compagnie du chemin d'Esquimalt à Nanaïmo, sur l'île de Vancouver ;
(*b*) Toute la preuve faite à cette enquête à Nanaïmo, Victoria ou ailleurs ;
(*c*) Tous les rapports faits par le dit Rothwell sur toutes questions relevant de l'enquête instituée sous l'empire de la dite commission.—(M. McInnes.)

Etat indiquant—
Le nombre d'acres de terre réservées pour la colonisation dans les territoires du Nord-Ouest ;
Le nombre d'acres réservés pour le même objet dans le Manitoba ;
Le nombre d'acres dans les territoires du Nord-Ouest vendues aux chemins de fer ;
Le nombre d'acres réservées pour les chemins de fer ;
Le nombre d'acres réservées pour le gouvernement ;
Le nombre d'acres colonisées ;
Le nombre d'acres dans le Manitoba vendus aux chemins de fer ;
Le nombre d'acres réservées pour les chemins de fer ;
Le nombre d'acres réservées pour le gouvernemut ;
Le nombre d'acres colonisées.—(M. Davin.)

Copie de toute correspondance, preuve faite devant les commissaires, rapports, recommandations et autres papiers concernant la destitution de Joseph Steeves, cidevant directeur de la poste à Elgin, comté d'Albert, N.-B., et la nomination de son successeur.—(M. McInerney.)

Etat donnant les noms de tous les employés permanents ou temporaires destitués dans le département des Travaux publics depuis le 30 juillet 1896 jusqu'au 17 février courant, et les motifs de ces destitutions ; aussi, les noms de toutes les personnes entrées dans le service de ce département, à titre temporaire ou permanent, qui restent inscrites sur le bordereau de paie de ce département, et les diverses branches de service dans lesquelles elles sont employées. Aussi, un relevé des dépenses de ce département, entre les dites dates, pour les divers services qu'il renferme à Ottawa. Aussi, un relevé des dépenses faites jusqu'aujourd'hui pour la construction de l'édifice de l'ouest. Aussi, un état donnant les noms des personnes renvoyés du service dans les divers départements qui ont été reprises temporairement ou permanement, et la nature de leur emploi.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Copie de toute correspondance et papiers concernant la nomination de R.-S. Thompson, comme directeur de la poste de la ville d'Oxford, comté de Cumberland, N.-E., la destitution de Henry Smith, titulaire de cet emploi, des demandes faites pour cette charge et de la correspondance à ce sujet. Aussi, copie de tous rapports ou accusations (s'il en est) contre le dit R.-S Thompson pour vente de liqueurs contrairement aux prescriptions de l'Acte Scott et pour contrebande ou autres accusations, et de tous papiers faisant connaître quelle mesure (s'il en est) a été prise au sujet de ces accusations.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Copie de tous rapports, correspondance et papiers concernant la destitution de Charles Hoar, employé de l'Intercolonial à Pictou, N.-E.—(sir Charles-Hibbert Tupper.)

Copie de toute correspondance, preuve faite devant des commissaires, rapports, recommandations et autres papiers concernant la destitution de Joshua-L. Steeves, cidevant percepteur des douanes à Hillsboro, comté d'Albert, N.-B., et la nomination de son successeur.—(M. McInerney.)

Etat indiquant en détail l'étendue de toute les concessions pour le dragage de l'or demandées et accordées dans les territoires du Nord-Ouest et le Yukon, où elles sont situées, les noms et domiciles des postulants et le montant payé pour ces concessions. Aussi, copie de toute correspondance et de tous arrêtés du conseil à ce sujet.—(M. Foster).

Copie de tous papiers concernant l'adjudication du contrat pour la construction du pont de chemin de fer à Edmonton, y compris les annonces, devis, soumissions, contrats et leur modification subséquente, et correspondance. Aussi, état concernant les confiscations se rapportant à ce contrat et la décision du gouvernement à ce sujet. Aussi, état indiquant la condition de ces travaux actuellement.—(M. Davin.)

Etat indiquant,—(*a*.) Quels travaux ou réparations ont été exécutés à la salle d'exercices militaires à Montréal, depuis le 1er septembre 1896 ; (*b*) Le coût estimatifs des dits travaux : (*c*.) Les noms de ceux qui ont exécuté les travaux et les montants payés à chacun par le gouvernement ; (*d*.) Le mode suivi pour demander des soumissions pour ces travaux.—(M Monk.)

Etat indiquant.—1. Tous les contrats pour habillements militaires conclus par le gouvernement du Canada, depuis le 1er septembre 1896 ; 2. Le nom de chaque entrepreneur et le montant de son contat ; 3. Le mode suivi pour demander des soumissions dans chaque cas, et les noms et montants mentionnés par chaque soumissionnaires.—(M. Monk.)

Etat indiquant,—(*a*.) Quels contrats pour harnais ou articles de sellerie militaires ont été donnés par le gouvernement du Canada, depuis le 1er septembre 1896 ; (*b*.) A qui ces contrats ont été donnés, et où ils ont été exécutés : (*c*.) Quels montants ont été payés pour l'exécution de ces contrats ; (*d*.) Pour lesquels de ces contrats des soumissions publiques ont été demandées, et le montant de la soumission dans chaque cas ; Aussi, copie de toute correspondance du département de la Milice au sujet de l'exécution de ces contrats.—(M. Monk.)

Copie de toutes lettres, télégrammes, papiers, recommandations, correspondance, documents et papiers concernant la nomination de Byron Nickerson comme gardien du phare de l'île du Cap-Nègre, ou la demande de toutes autres personne ou personnes pour cette charge, depuis le premier jour d'août 1896.—(M. Borden, Halifax.)

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 9.40 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 15 mars 1898.

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

PRIÈRE.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVE--PROLONGATION DE DÉLAI.

M. LANDERKIN : Je propose—

Que vu que le délai pour présenter des bills privés expirera jeudi prochain, le 17 courant, ce délai soit prolongé jusqu'à jeudi, le 24 courant, conformément à la recommandation contenue dans le septième rapport du comité des ordres permanents.

La motion est adoptée.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 77) Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Toronto à la Baie d'Hudson.—(M. Maclean.)

Bill (n° 78) Acte concernant la Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean.—(M. Ellis.)

Bill (n° 79) Acte constituant en corporation la Compagnie du pont Union de Windsor à Détroit. —(M. Graham.)

Bill (n° 80) Acte concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York. — (M. Belcourt.)

Bill (n° 81) Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des Comtés du Sud. —(M. Guay.)

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier):

Que la priorité soit donnée sur les ordres de chaque jour après les interpellations, le lundi, le mercredi et le jeudi, et après la présentation des bills, le mardi et le vendredi, à l'ordre appelant la réception du rapport du comité général sur la résolution accordant vingt-cinq mille acres de terre pour chaque mille d'un chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin,—et aussi à l'ordre portant que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 6) à l'effet de ratifier un contrat entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann et de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien, et que cette priorité soit maintenue à toutes les phases subséquentes de la dite résolution et du dit bill jusqu'à ce que la Chambre ait finalement disposé des deux.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, je ne me lève pas avec l'intention d'objecter à la motion. La Chambre a déjà eu l'occasion de discuter ces questions très à fond, et attendu que la session est quelque peu avancée, et tenant compte du peu de progrès accompli, je crois que les membres des deux côtés de la Chambre sont disposés à faire tout leur possible pour faciliter l'expédition des affaires et éviter tout délai inutile qui retarderait l'étude de questions importantes qui n'ont pas encore été examinées comme l'a été celle dont il s'agit.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez !

La motion est adoptée.

L'ABATAGE DU BOIS DANS L'ONTARIO.

M. BRITTON : M. l'Orateur, avant d'aborder l'ordre du jour, je prie la Chambre de vouloir bien m'accorder une couple de minutes d'attention, et je suppose que je devrai faire une motion d'ajournement, bien qu'en cela j'agisse contrairement au conseil du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). J'avais l'intention d'exposer ces faits vendredi dernier, mais la procédure préliminaire a été si prolongée qu'il m'a été impossible d'exécuter mon dessein. Je suis porté à adopter ce moyen en raison d'un paragraphe qui a paru dans le *Free Prees* d'Ottawa, du 11 dernier. Il est intitulé " Perspective d'un immense sciage de bois," et il dit :

La *Georgian Bay Lumber Company* est à préparer des plans pour construire une nouvelle scierie au lac Canot. Cette scierie sera très considérable, et elle sera érigée au centre d'une riche concession forestière. La scierie de la Baie Georgienne fera autant d'opérations cette année qu'autrefois. Il n'y a que les petites compagnies qui sont en pourparlers avec les habitants du Michigan pour la vente de leurs billes.

Le 21 février, l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach) a posé au gouvernement une question que l'on peut lire aux pages 859 et 860 des *Débats*, la voici :

Le gouvernement est-il instruit de l'énorme quantité de bois coupé aux environs de la baie Georgienne pendant la saison actuelle, et qui doit être scié dans les scieries du Michigan, et dont l'état, préparé à Saginaw, Michigan, le 14 février 1898, est comme suit ?

Puis, l'honorable député (M. Kaulbach) ajoutait un bilan qui a paru dans plusieurs journaux de l'Ontario et prétendant donner le nombre de billes qui seraient coupées cette saison, le tout devant, d'après ce bilan, être scié dans le Michigan. Je n'étais pas en cette Chambre quand cette question a été posée, et je n'en ai eu connaissance qu'une couple de jours avant vendredi dernier. Si mon attention y avait été attirée plus tôt, j'y aurais attiré celle de la Chambre avant cette date. Ce bilan placé dans les archives de la Chambre par l'honorable député (M. Kaulbach) est un document électoral émis pour les besoins des élections de l'Ontario, et il a été publié dans plusieurs des journaux conservateurs, avec des commentaires plus ou moins favorables à la politique du gouvernement de l'Ontario. Ce document électoral a paru d'abord sur des feuilles volantes, et comme j'étais, ainsi que plusieurs autres, intéressé à la question, j'ai pris la peine de faire une enquête sur sa véracité ; après l'examen le plus soigneux qui puisse être fait par une personne compétente, j'ai constaté que ce document n'est pas conforme à la vérité et que les faits sont les suivants, que je fournis maintenant à la Chambre :

Le document cité contient trois propositions. L'une à l'effet que la région de la baie Georgienne fournira aux scieries du Michigan une grande quantité de billes pendant la prochaine saison.

M. KAULBACH : Quel document l'honorable député cite-t-il ?

M. BRITTON : Voulez-vous parler de celui que j'ai en main ?

M. KAULBACH : Oui.

M. BRITTON : J'ai préparé cet état d'après des renseignements qui m'ont été fournis.

M. KAULBACH : Où avez-vous pris ces détails ?

M. BRITTON : Ces détails ont été obtenus par un employé du département des Terres de la Couronne de l'Ontario, de personnes que je vais maintenant nommer.

M. BENNETT : Nous n'avons pas saisi la date ni le nom du journal que l'honorable député (M. Britton) a cité en premier.

M. BRITTON : Le document a paru dans un bon nombre de journaux conservateurs. Le journal où je l'ai lu moi-même, était le *News* de Kingston du 17 février, et aussi le *Free Press* de London d'à peu près la même date.

La seconde proposition de ce document est à l'effet qu'un personnage qui est revenu de cette région, dit que les commerçants de bois rencontrent beaucoup d'obstacles à cause de l'épaisseur de la neige, cette épaisseur étant de trois pieds et que le transport s'effectue avec lenteur. La troisième consiste en ce qu'il fournit l'estimation de la quantité de billes qui seront coupées cet hiver par les diverses maisons faisant affaires cet hiver dans le district de la baie Georgienne.

Suit l'état publié dans les divers journaux et qui était aussi mentionné dans la question posée par l'honorable député (M. Kaulbach) au gouvernement. On remarquera que l'estimation approximative n'est pas la quantité qui sera expédiée aux scieries du Michigan, mais celle qui sera produite par les maisons faisant affaires sur la baie Georgienne, et dont une partie sera exportée, naturellement, tandis qu'une autre sera sciée dans l'Ontario. Au lieu d'être véridique, l'estimation publiée dans ces journaux est fausse, et voici les faits :—

Plusieurs des maisons mentionnées ont leurs scierie dans l'Ontario et n'ont jamais exporté une seule bille et ne sont guère disposées à le faire. L'estimation approximative est de 328 millions. Les maisons qui suivent sont incluses dans la liste et n'exporteront rien :—

	Pieds.
Holland & Emery Lumber Co., qui viennent de construire deux grosses scieries sur la rivière Maganetewan, pour ses billes de l'Ontario	20,000,000
Ontario Lumber Company, scieries à la Rivière des Français	8,000,000
Arthur Hill et Cie faisant scier à l'entreprise à Midland	15,000,000
Tanner, frères, scieries près de Waubaushene	4,000,000
Cie Cutler-Savidge, scieries à Cutler, Ont	4,000,000
Victoria Harbour Lumber Company, scieries à Port-Victoria	15,000,000
Georgian Bay Lumber Company, scieries à Waubaushene	20,000,000
Total	86,000,000

Les maisons suivantes mentionnées ne feront pas couper de billes cet hiver :

Pitts et Cie	20,000,000
Total	106,000,000

Les estimations sont trop fortes pour les suivantes :

Loveland, Roys et White, fourniront à peu près 10,000,000, estimés à 16,000,000	6,000,000
Wm. Peters fera scier dans l'Ontario 8,000,000 au lieu de 15,000,000	8,000,000
Hale et Booth s'attendent à fournir 20,000,000 au lieu de 30,000,000, surestimation	10,000,000
Total	130,000,000

Les commerçants de bois canadiens suivants n'ont pas encore décidé s'ils scieront ici ou s'ils vendront pour l'exportation :

Conger Lumber Company	20,000,000	
Alex Barnet	10,000,000	
Carswell et Francis	4,000,000	
		34,000,000
Grand total des surestimations		164,000,000
Total	328,000,000	
Surestimation	164,000,000	

164,000,000 de pieds de bois, p. m., pour l'exportation.

M. BRITTON.

M. BENNETT : Cet état est-il celui dont l'honorable député fait mention comme ayant été préparé par un des officiers du gouvernement de l'Ontario, et se rapportant au nombre de billes devant être coupées dans l'Ontario cette année ?

M. BRITTON : Oui, c'est-à-dire que ce document donne la quantité qui sera coupée dans l'Ontario et la quantité surestimée qui devrait être sciée dans le Michigan. Cette estimation exagérée est de 164,000,000 pieds de bois, en ce qui concerne la quantité qui sera sciée au Michigan. En d'autres termes, la quantité donnée dans ce document mentionné dans la question posée par l'honorable député de Lunenburg est exactement double de la véritable quantité. Je demande la permission de faire cette déclaration parce que le *Hansard* sert à former l'histoire et l'histoire est composée de ce qui est inséré au *Hansard*. L'exposé de l'honorable député de Lunenburg est inséré, et s'il n'était aucunement contredit, il serait plus tard admis que cette année il y aura 328,000,000 de pieds de bois sciés au Michigan à même les billes coupées sur les réserves forestières de l'Ontario. Cela est erroné, et je crois que j'agis bien en faisant cette correction. Je propose l'ajournement de la Chambre.

M. SPROULE : A quel chiffre l'honorable député estime-t-il, d'après ses renseignements, la quantité de bois qui sera exportée cet hiver ?

M. BRITTON : 164,000,000 pieds, m. p.

M. BENNETT : M. l'Orateur, après avoir constaté la grande hâte qu'avaient, la semaine dernière, les honorables députés de la droite d'en finir avec l'acte du Yukon, il est amusant de voir l'honorable député (M. Britton) traîner cette question devant la Chambre aujourd'hui où cela ne peut avoir aucun effet sur les élections de l'Ontario, auxquelles l'honorable député s'intéressait certainement beaucoup. Toutefois, je crois que l'honorable député poursuit un but dans cette affaire, et qu'il prépare doucement et tranquillement les voies pour l'honorable député de Norfork-nord (M. Charlton) ; car je ne doute pas que, avant la clôture de la session, les honorables membres de la droite seront forcés de se prononcer formellement sur la question de l'établissement d'un droit d'exportation sur les billes.

Nous savons tous dans quelle mesure l'honorable député de Norfolk-nord est intéressé en cette affaire, et son silence patient à propos de l'acte du Yukon pendant plusieurs jours, et les regards d'espérence jetés de son côté par le premier ministre et les autres ministres, indiquaient que l'honorable député ne tenait pas à donner sur la question du Yukon, le discours qu'il a prononcé avant d'avoir reçu l'assurance, et je ne doute pas qu'il l'ait reçue, de la part des honorables ministres qu'aucun droit d'exportation ne sera imposé cette année sur les billes—et cette assurance va sans doute donner beaucoup de confort et de consolation à l'honorable député de Norfolk-nord. Maintenant de quoi l'honorable député de Kingston (M. Britton) se plaint-il ? Il dit d'abord, si j'ai bien saisi, qu'une injustice et dommage considérable ont été faits au gouvernement de l'Ontario, en ce que avant les élections de l'Ontario, certains journaux libéraux-conservateurs ont publié une estimation aux termes de laquelle il devait se faire cet été une grande exportation de

billes, du Canada aux Etats-Unis ; et maintenant, enfin, il a acquis la certitude, de l'un des représentants du gouvernement de l'Ontario—l'un de ses serviteurs que cette estimation était erronée et que la quantité de billes qui sera expédiée aux Etats-Unis l'été prochain sera de beaucoup moindre. L'honorable député n'a pas dit quel était le représentant du gouvernement de l'Ontario. Je ne doute pas, cependant, vu la présomption de l'assertion, qu'elle n'ait été faite, en toute probabilité, par M. D.-F. Macdonald, le monsieur qui a réussi à aider à escroquer $15,000 de droits au gouvernement de l'Ontario, et à commettre l'infame bassesse de soutenir la déclaration que seulement 15,000,000 des pieds de billes avaient été coupés par la Moore Lumber Company, quand il savait parfaitement que cette compagnie en avait coupé 30,000,000 de pieds.

Ce monsieur, à cause de son habileté, de sa finesse et de ses menées, et parce qu'il avait aidé la *Moore Lumber Company*, l'amie du gouvernement de l'Ontario, au lieu d'être destitué, a été nommé à une meilleure position, où il pourra soigner plus avantageusement les intérêts du parti. L'honorable député n'a pas dit qui lui avait fourni les renseignements quant aux estimations pour l'an prochain, et il est difficile de s'imaginer qui aurait pu être assez présomptueux pour cela. Je ne suis pas sûr si l'état qu'il fournit se rapporte à la quantité de billes qui a été coupée cette saison, ou à celle qui sera coupée dans les scieries pendant la saison prochaine. S'il s'applique à la quantité coupée cet hiver, je dois dire qu'il est absolument impossible d'en savoir quelque chose de précis avant que les employés aient fait leurs rapports, comme M. Macdonald l'a fait, et alors, après une enquête minutieuse pour découvrir le montant escroqué, nous pourrons savoir quelle quantité a été coupée. Mais l'honorable député doit se rappeler qu'avant les élections, le gouvernement de l'Ontario a émis une circulaire demandant à tous les commerçants de bois de prendre soin de réduire les estimations, et si l'estimation que l'honorable député a citée est le résultat de cette manœuvre du gouvernement de l'Ontario, faite dans le but de réduire la quantité dont on rendrait compte, on ne doit pas du tout s'y tenir. Si les chiffres de l'honorable député s'appliquent à la quantité qui sera sciée cette année, alors, tout ce que je puis dire, c'est que si tous les énoncés sont aussi vrais que certains d'entre eux dont j'ai connaissance, l'honorable député devrait rougir d'y ajouter foi. Il a dit que Tanner, Frères, couperaient 4,000,000 de pieds de billes près de Waubaushene. L'honorable député en sait sans doute plus long que Tanner, Frères sur leurs affaires.

M. Tanner m'a dit que ses 4,000,000 de pieds de billes étaient vendus et qu'ils seraient exportés. L'honorable député dit encore que les MM. Peters feront scier 8,000,000 de pieds de bois à Parry-Sound. Ce serait une agréable surprise pour les habitants de Parry-Sound, qui ont acquis la certitude que l'été prochain, la scierie de Peters et Cie serait fermée. L'honorable député n'a pas dit ce que fera l'honorable député de Norfolk-nord. Je présume qu'il s'est dit qu'il n'était pas nécessaire de le dire, puisque très certainement l'honorable député de Norfolk-nord servirait fidèlement les intérêts américains et qu'il verrait à ce que tout ce qu'il possède soit expédié au Michigan pour être scié. En ce qui concerne Hill et Cie, de Midland, ils ne possèdent pas une seule bille qui soit sciée sur les rives de la baie Georgienne, cette année, car ils ont vendu leur coupe. Ainsi l'honorable député se trompe absolument quant aux faits.

Il a été victime de quelque agent du gouvernement de l'Ontario et on l'a décidé à faire cette exposition en Chambre, exactement comme le ministre des Douanes (M. Paterson) a été décidé à Toronto, par le directeur général des Postes (M. Mulock) à annoncer son tarif de deux cents pour les lettres. Je crois que cette duplicité va trop loin. Nous avons d'abord comme dupe le ministre des Douanes. Ensuite vient le député de Kingston (M. Britton), dirigé lui aussi par un entremetteur, qui lit cet exposé devant la Chambre et enfin comme couronnement nous avons cette affaire du Yukon, menée par des directeurs du dehors. La seule raison que l'honorable député puisse avoir pour porter cet exposé à la connaissance de la Chambre aujourd'hui, c'est que les ministres veulent gagner du temps dans l'affaire du Yukon, et qu'ils ne sont pas pressés de continuer la discussion à ce sujet. Ils voient sans doute des obstacles, à l'horison. La déclaration à l'effet que le Sénat adoptera très certainement l'Acte, publié avec tant d'industrie n'est vraisemblablement pas aussi véridique qu'on le désirerait. Peut-être, aussi, les ministres craignent-ils, depuis la sécession l'autre soir de certains députés ministériels indépendants, que d'autres suivent ceux-ci, et que si la Chambre se forme en comité, le nombre des obstacles s'accroisse encore quand on en viendra à proposer des amendements. L'honorable député de Kingston (M. Britton) devrait être le dernier en cette Chambre à parler pour faire gagner du temps au gouvernement. Les gens qui habitent des maisons de verre ne doivent pas lancer de pierres, et doivent faire grande attention de ne pas donner un appui servile au gouvernement. C'est maintenant un fait notoire que l'honorable député de Kingston a abandonné une position lucrative afin d'essayer de devenir membre de cette Chambre, et l'honorable député doit savoir que, parmi les membres du barreau de Toronto son nom est allié plus étroitement à la vacance de la cour d'Appel d'Ontario que celui de tout autre avocat de l'Ontario. Son nom n'est pas seulement mentionné par rapport à cette vacance, mais encore au sujet de deux ou trois autres vacances possibles dans les cours, et je suis surpris qu'il se soit prêté à cette manœuvre, laquelle n'a d'autre but que de gagner du temps pour le gouvernement. Pourquoi n'a-t-il pas laissé à quelqu'autre de ses collègues dont la récompense est plus lointaine, le soin de cette manœuvre ? Cette question ne se rapporte en rien au comté de Kingston et il y a d'autres députés, aspirants sénateurs, qui attendent des vacances—pourquoi quelqu'un d'entre eux n'a-t-il pas pris l'initiative ? Le tout est clair. Mon honorable ami le député de Kingston s'est levé pour une seule raison, et c'était afin de porter la Chambre à une discussion que celle-ci ne désire nullement à présent. Cette question du droit d'exportation sur les billots n'a pas été discutée d'aucune façon pendant cette session. Il y avait d'autres questions que l'honorable député aurait pu soumettre à la Chambre avec quelque raison, mais avec celle-là, il s'est placé vis-à-vis de la population de Kingston, aujourd'hui, dans une position—je ne veux pas dire désavantageuse mais—compromettante, si je ne me trompe, il est monté aux tribunes publiques lors des dernières élections locales, quand on a tenté de rehausser le candidat

libéral dans Kingston par la lecture d'un télégramme venant ostensiblement.....

M. l'ORATEUR: L'honorable député s'éloigne beaucoup du sujet.

M. BENNETT: J'essaie de justifier la conduite de l'honorable député de Kingston, pour avoir porté cette affaire à la connaissance de la Chambre, et de plus à démontrer pourquoi l'on devrait ajourner le débat. Si l'honorable député de Kingston avait soumis cette question du télégramme venant soi-disant du ministre des Chemins de fer et Canaux et qui assurait aux électeurs de Kingston que deux locomotives seraient construites, et que le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré faux plus tard....

M. l'ORATEUR: L'honorable député est vraiment à discuter une affaire qui n'a aucun rapport, autant que je puis en juger, avec celle qui est soumise à la Chambre. Je crois devoir dire de plus, que je crois que la Chambre n'est nullement disposée à encourager de perpétuelles demandes d'ajournement, et, ainsi, je crois que les représentants devraient s'astreindre aux sujets soumis à la Chambre.

M. BENNETT: Je suis de votre avis, M. l'Orateur, et j'espère que l'honorable député de Kingston, après votre remontrance, n'osera plus enfreindre les règlements. J'espère que lorsque la question du droit d'exportation sur les billes, à laquelle l'honorable député de Kingston porte un si grand intérêt, sera soumise, sa voix loyale et patriotique se fera entendre, demandant au gouvernement, auquel il donne un appui si fort, l'imposition d'un droit d'exportation sur les billes.

M. SPROULE: Je crains que le but de ces détails fournis à la Chambre ne soit d'exercer de l'influence sur la situation des partis dans le comté de Russell, où l'on est à préparer une élection. J'ai lu, dans un journal de l'Ouest, un article qu'on dit être copié du *Western Lumberman*, dans lequel on dit que pour fournir vingt-cinq scieries des Etats-Unis, cette année, les propriétaires américains de ces scieries ont fait des arrangements pour importer du Canada aux Etats-Unis au delà de 300,000,000 de pieds de pin canadien, m. p. J'admets comme venant de cette source, cette assertion comme véridique, car elle a été faite par des marchands de bois américains qui sont intéressés à exploiter leurs scieries et qui l'ont fait publier dans les journaux de leur pays. A cette époque, j'ai cru qu'il était raisonnable de supposer que cette quantité serait exportée, surtout après qu'un projet de loi a été soumis à la législature de l'Ontario, qui l'a adopté à l'effet de prévenir l'exportation ultérieure de ces billes. Dans ces circonstances, il était naturel de s'attendre à ce que les possesseurs américains de limites canadiennes essayassent à en tirer tout ce qu'ils pouvaient avant que cette loi devînt en vigueur. Vers le même temps, ou un peu auparavant, on a déclaré devant l'Assemblée législative de l'Ontario de la part du département des Terres de la Couronne, qu'il avait été exporté du Canada, de 1880 à 1896 inclusivement, pas moins de 768,000,000 de pieds de bois en billes, pour être sciés aux Etats-Unis. Si l'on examine cette déclaration, on y remarque que d'année en année, les quantités ont augmenté jusqu'à ce que le mal ait été si grand pendant les dernières années, que l'indignation publique a forcé le gouvernement à annoncer que cet abus serait supprimé. L'un des journaux de l'Ouest a annoncé que 328,000,000 de pieds de bois seraient exportés cette année. C'était naturel de s'attendre que cette quantité serait transportée dès à présent, à cause du projet de loi soumis à la législature de l'Ontario.

J'ai sous la main une lettre qui m'a été envoyée par un ami qui demeure à la Rivière Espagnole, et auquel j'avais écrit pour obtenir des renseignements dignes de foi sur la quantité exportée de ce district en un mois, afin de nous donner une idée de ce qui a été fait et des endroits où ce bois est expédié. Il m'a envoyé les chiffres suivants:

4 mai 1894, par Hale et Booth, à Bay City, Mich., 31,844 billes de pin brutes, 3,500,000 pieds.
9 mai 1894, par la Spanish River Lumber Company à Bay City, 30,000 billes brutes de pin, 3,000,000 de pieds mesure de planches.
9 mai 1894, par Albert Pack, à *Alpena, 30,000 billots* bruts de pin, 3,000,000 de pieds mesure de planches.
15 mai 1894, par Edmond Hall, à Bay City, Mich., 47,000 billes de pin brutes, 3,500,000 pieds.
17 mai 1894, par Hale et Booth à *Bay City, 29,083 billes* de pin brutes, 3,635,000 pieds.
19 mai 1894, par la Saginaw Lumber and Salt Company, *Bay City, Mich., 38,000 billes* de pin brutes, 3,500,000 pieds.
25 mai 1894, par James T. Hurst, Bay City, 33,000 billes de pin brutes, 3,000,000 de pieds.
1er juin 1894, par la Spanish River Lumber Company, 34,000 billes de pin brutes, 3,313,240 pieds.
2 juin 1894, par Edmond Hall, à Bay City, 44,000 billes de pin brutes, 3,000,000 de pieds.
6 juin 1894, par la Spanish River Lumber Company, *32,000 billes* de pin brutes, *3,200,000* pieds.
7 juin 1894, par la Saginaw Lumber and Salt Company, Bay City, 36,000 billes de pin brutes, 2,500,000 pieds.
12 juin 1894, par Alger, Smith et Cie, à Cheboygan, 25,000 billes de pin brutes, 2,500,000 pieds.
12 juin 1894, par Hale et Booth, à Bay City, 23,241 billes de pin brutes, 2,887,884 pieds.

En sus de cela, il y en a 10,000,000 de pieds qui seront exportés pendant le mois actuel à Bay City pour la Spanish River Lumber Company. Nous voyons par cela que pour un peu plus d'un mois, (un mois et environ quinze jours) j'ai donné les noms de ceux à qui les billes sont expédiées, la quantité de ces billes, la quantité de bois et le total qui est de 50,000,000 de pieds pour ce laps de temps. Cela est arrivé avant qu'on ait parlé d'un règlement passé par le département des Terres de la Couronne de l'Ontario, à l'effet de forcer à scier ce bois dans la province. Si c'est là la moyenne d'une coupe ordinaire d'hiver, on peut raisonnablement supposer qu'au moins 300,000,000 de pieds seront exportés cet hiver. Nous nous servons de cela, et avec succès, je crois, contre le gouvernement provincial, parce qu'il n'a pas fait ce qu'il aurait dû faire, d'après nous, il y a de longues années dans l'intérêt du peuple de l'Ontario. Examinez la quantité exportée en 1891,—678,000,000 même d'après son propre témoignage—par énormes radeaux dans un pays étranger. Il y a plusieurs sessions j'ai fait en cette Chambre une déclaration basée sur des renseignements qui m'avaient été fournis par un marchand de bois d'Ottawa qui a trente ans d'expérience en cette spécialité. Je lui ai demandé ce que signifierait cette exportation de bois pour les habitants de l'Ontario—quelles seraient les conséquences pour les classes ouvrières du fait que, au lieu d'être exportés, ces billes seraient apportées à nos propres scieries, sciées, tirées, transportées aux cours, mises en piles, mesurées et expédiées alors dans des

wagons ou des navires, ou autre système de transport qui serait jugé plus profitable? Il m'a dit que d'après son expérience, cela ferait une différence d'environ $6.50 par mille pieds. S'il en est ainsi—et je crois que ce personnage savait à quoi s'en tenir—quelle nombre d'ouvriers cela fait-il vivre aux Etats-Unis avec un semblable nombre d'ouvriers qui n'ont rien à faire en conséquence ici? A quoi cela équivaut-il en fait de gages? à $4,992,000 qui sont dépensés aux Etats-Unis en grandes partie pour des gages qui devraient être payés ici dans l'Ontario. Et pendant tout ce temps, le gouvernement pouvait à tout moment, par arrêté du conseil, empêcher cette perte d'argent pour les Canadiens et accorder cet ouvrage aux ouvriers de l'Ontario.

Cela n'est-il pas important pour l'ouvrier d'ici qui doit entretenir sa famille, auquel il n'est pas permis d'aller aux Etats-Unis et d'avoir même là une part de ce travail, à cause de leur législation relative aux aubains, bien qu'il ne fasse que suivre la matière première importée de son pays? Il est honteux et déshonorant pour le gouvernement que l'on permette cela, pour le gouvernement qui aurait pu arrêter la chose et ne l'a pas fait. Qu'est-ce que cela signifierait de plus? Ce monsieur m'a dit que 100,000,000 de pieds de bois emploieraient 2,000 hommes pendant six mois de l'année pour l'abatage, le charriage, l'empilement et l'expédition. S'il en est ainsi—et ce monsieur était en mesure de le savoir, car il était dans le commerce depuis plusieurs années—il nous aurait été possible d'employer 5,000 hommes au Canada durant trois ans, pendant six mois chaque année, ou 1,000 hommes pendant six mois par année durant quinze ans. Employez 1,000 ouvriers quelque part dans l'Ontario, lesquels représentent avec leurs femmes et leurs enfants une population de 5,000, donnez-leur leurs gages une fois par mois ou plus souvent, et voyez la différence que fera pour les environs leur emploi pendant six mois. Voyez la demande que cela créera pour les produits de la ferme, les affaires que cela amènera dans toutes les branches du commerce, l'amélioration que cela signifiera pour les affaires en général. Et, cependant, la matière première qui appartient à proprement parler à la classe ouvrière de l'Ontario, est enlevée et les ouvriers sont privés de l'occasion de travailler par suite de la politique insensée appliquée par la législature de l'Ontario depuis l'introduction de ce système, il y a plusieurs années. Est-il étonnant que nous cherchions à y mettre fin? Au sujet des chiffres que j'ai donnés, il est raisonnable de dire qu'au moins 300,000,000 de pieds seront enlevés cette année de la région de la baie Georgienne pour donner de l'emploi aux ouvriers des Etats-Unis.

M. CHARLTON: L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre, pour dire que d'après les chiffres officiels, la quantité sera de 186,000,000 de pieds, ou 62,000,000 de moins que l'année dernière.

M. SPROULE: Les états n'ont pas encore tous été reçus, et il est absolument impossible que l'honorable député sache la quantité que l'on enlève. Il ne fait qu'une conjecture en s'en rapportant aux chiffres officiels. On ne doit pas oublier qu'une quantité considérable de ce qui est exporté est du bois coupé à la tâche, et l'on ne dit pas au gouvernement de l'Ontario où il est pris. La personne dont je tiens mes renseignements me dit que l'on enlève des millions de pieds au sujet desquels le gouvernement de l'Ontario ne connaît rien. Nous savons parfaitement que la *Moore Lumber Company* a réellement enlevé 15,000,000 de pieds au sujet desquels le gouvernement de l'Ontario n'a rien su.

A mon avis, il n'est pas nécessaire de citer d'autres faits à la Chambre pour la convaincre sur ce point. Un homme que je crois digne de foi me déclare que personne ne peut dire quelle en est la quantité. J'ai donné les chiffres pour un peu plus d'un mois. Mais la même chose a continué durant toute la campagne, même avant que l'on eût menacé de mettre des entraves. Aujourd'hui que l'on a décidé de mettre des entraves, il est raisonnable de supposer, que la quantité qui sera importée aux Etats-Unis est une affaire très grande pour la population de l'Ontario.

Si vous enlevez 400 millions de pieds cette année combien cela emploiera-t-il d'ouvriers? Cela emploierait 8,000 hommes au Canada durant six mois. Si vous enlevez 300 millions de pieds, ce qui, je crois, est au-dessous de ce qui sera pris, il vous faudra employer 6,000 hommes au Canada durant 6 mois. Est-ce que cela n'est rien pour l'ouvrier canadien? J'ai lu il y a quelque temps que dans la ville de Toronto plus de 500 hommes se sont rendus à l'Hôtel-de-ville et ont demandé au maire de leur donner du travail, afin qu'il leur fût possible de gagner assez d'argent pour nourrir leurs familles. Lorsque cet état de choses existe dans la ville de Toronto, et lorsque nous savons que des milliers de nos Canadiens sont sans emploi, et qu'on leur refuse ce travail rémunérateur qu'ils pourraient avoir si l'on changeait de système, faut-il s'étonner que nous portions cette question à l'attention du parlement et du pays? Nous croyons que la mauvaise administration des biens qui appartiennent à toute la population de l'Ontario est telle que nous privons les ouvriers canadiens de l'Ontario—8,000 de ces ouvriers l'année prochaine—du travail qu'ils devraient obtenir au pays pendant au moins six mois de l'année, par ce système insensé de laisser enlever ce bois au bénéfice des ouvriers du Michigan, ce qui leur permet de faire prospérer leurs villes, tandis que nous nous appauvrissons pour les enrichir.

La motion est retirée.

CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

La résolution concernant une concession de terre pour la construction du chemin de fer du Yukon canadien est lue la seconde fois et adoptée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Je propose que la dite résolution soit renvoyée au comité sur le bill n° 6, à l'effet de ratifier un contrat entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann, et de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon canadien.

La motion est adoptée.

La Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 6).

(En comité.)

Article 1.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Durant le débat qui a eu

lieu sur la motion pour la deuxième lecture de ce bill, on a donné a entendre deux ou trois fois que lorsque le bill serait examiné en comité, des amendements seraient proposés pour répondre à certaines critiques et à certaines objections faites sous deux ou trois rapports. Le premier article est un article important et confirme le contrat; c'est à quelques caractères du contrat que les amendements proposés se rapportent, et je pourrais peut-etre expliquer maintenant avec avantage au comité la portée et le caractère des changements qui ont été faits sous ces rapports. Le premier se rapporte au choix des blocs de terre. On se rappellera que les honorables députés qui ont critiqué ce contrat ont attaché beaucoup d'importance au fait qu'il permettait aux entrepreneurs de choisir des claims de chaque côté des principaux blocs, sans être soumis aux conditions qui concernent le choix d'autres blocs, quant à leur caractère d'alternance et quant au droit du gouvernement de prendre chaque bloc alternant. Quelques honorables députés ont paru attacher beaucoup d'importance à cette question, et la presse en a beaucoup parlé. Plusieurs étaient sous l'impressions que l'effet de cet article serait de permettre aux entrepreneurs de posséder des étendues illimitées de riches placers ou terrains aurifères, et que, en conséquence de ce qui pourrait arriver, ce serait donner aux entrepreneurs des avantages injustes que le gouvernement ne devrait pas leur donner en ce qui se rattache à cette entreprise.

Or, M. l'Orateur, je dirai ici que le gouvernement n'a pas attaché à ce choix des blocs, l'importance qu'y ont attachée les honorables membres de la gauche, ni, de fait, celle que les entrepreneurs y ont attaché eux-mêmes. Pendant le débat qui a eu lieu sur le bill, on a dit, je crois, que la raison pour laquelle le gouvernement à consenti à incorporer cela dans le contrat, est qu'il ne semble pas déraisonnable, si les entrepreneurs, en recherchant des filons de quartz, constatent qu'ils trouvent des montagnes et des étendues de territoire qui, en elles-mêmes, ne sont pas productives sur toute l'étendue de ces filons, il ne semble pas déraisonnable, dis-je, de leur permettre de prendre les claims les uns à la suite des autres sur une certaine distance, afin qu'ils puissent avoir une superficie raisonnablement suffisante, de façon à exploiter un placer avec avantage. La clause à laquelle je fais allusion est le dernier paragraphe de l'article 12 du contrat :

Les entrepreneurs pourront aussi, à leur gré, choisir des blocs supplémentaires situés à l'une ou l'autre extrémité de de tous blocs impairs, le long d'une ligne de base; mais ces blocs devront être de trois milles carrés chacun, et ils ne devront pas dépasser trois en nombre à chaque extrémité de chacun de ces blocs impairs.

Le ministre de l'Agriculture, je crois, dans le cours de ses observations sur la deuxième lecture du bill, a dit qu'il n'y aurait aucune objection à amender cette clause. Ni le gouvernement ni les entrepreneurs n'ont considéré cela comme très important; les entrepreneurs n'ont pas du tout considéré cela comme un caractère important de leur contrat, le gouvernement n'a pas non plus considéré qu'il y avait de grave objection à la chose. Mais depuis que l'on y a objecté, des pourparlers, ont eu lieu avec les entrepreneurs, et après que la question leur eut été soumise, ils n'ont pas hésité à céder sur ce point, le ministre ayant dit que la clause serait modifiée. Après examen, le gouvernement a cru qu'il serait nécessaire d'insérer, relativement à cette question, quelque amendement dans le contrat prémitif, ou, ce qui équivaudrait à la même chose, dans un contrat supplémentaire; en conséquence, un contrat supplémentaire a été accepté par les entrepreneurs, cette disposition en étant omise. Je proposerai cet amendement à titre d'ajouté à l'annexe au bill, et je demanderai l'adoption d'un contrat supplémentaire, après l'avoir lu, naturellement, au comité, lorsque nous arriverons à cette partie du bill. La clause acceptée en amendement au dernier paragraphe de l'article 12 du contrat a été amendée de cette manière. Il a été arrêté que le privilège de faire ces choix de blocs supplémentaires serait entièrement annulé, et en vertu du contrat modifié ou amendé, les entrepreneurs n'auront pas le droit de choisir de terrains autrement que de la manière ordinaire, tel que le prescrit le contrat. Il a été incorporé dans le contrat supplémentaire une clause que je lirai dans quelques instants, laquelle stipule que l'option, dans la dernière partie de la clause 12 du dit contrat, par laquelle l'entrepreneur pourra choisir des blocs supplémentaires à l'une ou l'autre extrémité de la ligne de base, sera entièrement annulée.

Ainsi, nous éliminerons du contrat ce que certains députés, sans beaucoup de raison, d'après moi, ont considéré comme une disposition d'un caractère très répréhensible.

Il y a une autre clause dans cet amendement au contrat.

Sir CHARLES TUPPER : Puisque l'honorable ministre va lire un contrat supplémentaire, je lui demanderai, si la chose peut se faire, de le déposer sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans aucun doute. J'ai l'intention d'en demander l'adoption, et si le chef de la gauche désire l'examiner, je le lui remettrai immédiatement. Le contrat supplémentaire est daté du 28 février 1898, et a été conclu entre les parties au contrat primitif. Il stipule d'abord l'abrogation de la clause 12, et les dispositions suivantes sont :

1. Il est convenu que la faculté donnée aux entrepreneurs, par la dernière partie de la clause 12 du dit contrat, de choisir des blocs supplémentaires situés à l'une ou l'autre extrémité de tous les blocs impairs, le long d'une ligne de base, sera et est par le présent abrogée.

Il stipule en outre :

2. Après que le chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin aura été accepté par le gouvernement comme terminé, il sera et continuera d'être duement et raisonnablement entretenu et exploité pour le transport des voyageurs et du fret; et pendant cinq ans à compter de son achèvement les entrepreneurs ne choisiront pas plus des quatre cinquièmes de la quantité totale de terres qu'ils doivent choisir en vertu du dit contrat, le cinquième restant devant être retenu par le gouvernement comme garantie de l'entretien et exploitation du chemin de fer pendant ces cinq ans; mais le gouvernement pourra permettre aux entrepreneurs de substituer d'autres garanties approuvées au dit cinquième.

A l'expiration des dits cinq ans, s'il n'y a pas eu de manquement important (évitable par la compagnie) dans l'entretien et l'exploitation du chemin pendant cet espace de temps, la compagnie pourra choisir le dit cinquième restant et aura droit d'en recevoir concession; mais s'il se produit quelque manquement important, le droit de choisir ce cinquième sera périmé, et le droit des entrepreneurs à en recevoir la concession cessera et sera forfait, et s'il a été donné d'autres garanties en remplacement du dit cinquième, ces garanties seront alors confisquées

Ce sont les deux clauses principales du contrat supplémentaire. Il y a une autre clause relative à

l'indépendance du parlement, et elle est incorporée dans tous les contrats, et figure ici comme clause n° 3 :

3. Aucun membre de la Chambre des Communes ne pourra avoir aucune part ou intérêt dans le dit contrat, ni dans les bénéfices en provenant.

Cette clause est semblable à celle contenue dans le bill, mais comme nous devions conclure un contrat supplémentaire, l'on a cru opportun d'y incorporer aussi cette clause.

La quatrième clause stipule :

4. Les terres mentionnées au dit contrat, à même lesquelles un choix pourra être fait, ne seront que celles qui seront à la disposition du gouvernement lorsque le choix sera fait.

Le contrat supplémentaire, en son entier, est ainsi conçu :

CONVENTION conclue ce vingt-huitième jour de février A.D. 1898, entre Sa Majesté la Reine, à ce représentée par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et l'honorable ministre de l'Intérieur, Canada, de première part, et William Mackenzie et Donald-D. Mann, de seconde part, comme supplément et partie de contrat intervenu entre les dites parties, en date du vingt-cinquième jour de janvier A.D. 1898

1. Il est convenu que la faculté donnée aux entrepreneurs, par la dernière partie de la clause 12 du dit contrat de choisir des blocs supplémentaire situés à l'une ou l'autre extrémité de tous les blocs impairs, le long d'une ligne de base, sera et est par le présent abrogée.

2. Après que le chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin aura été accepté par le gouvernement comme terminé, il sera et continuera d'être duement et raisonnablement entretenu et exploité pour le transport des voyageurs et du fret; et pendant cinq ans à compter de son achèvement, les entrepreneurs ne choisiront pas plus des quatre cinquièmes de la quantité totale de terres qu'ils doivent choisir en vertu du dit contrat, le cinquième restant devant être retenu par le gouvernement comme garantie de l'entretien et exploitation du chemin de fer pendant ces cinq ans; mais le gouvernement pourra permettre aux entrepreneurs de substituer d'autres garanties approuvées au dit cinquième.

A l'expiration des dits cinq ans, s'il n'y a pas eu de manquement important (évitable par la compagnie) dans l'entretien et l'exploitation du chemin pendant cet espace de temps, la compagnie pourra choisir le dit cinquième restant et aura doit d'en recevoir concession; mais s'il se produit quelque manquement important, le droit de choisir ce cinquième sera périmé, et le droit des entrepreneurs à en recevoir la concession cessera et sera forfait, et s'il a été donné d'autres garanties en remplacement du dit cinquième, ces garanties seront alors confisquées.

3. Aucun membre de la Chambre des Communes ne pourra avoir aucune part ou intérêt dans le dit contrat, ni dans les bénéfices en provenant.

4. Les terres mentionnées au dit contrat, à même lesquelles un choix pourra être fait, ne seront que celles qui seront à la disposition du gouvernement lorsque le choix sera fait.

5. La présente convention formera partie du dit contrat du 25 janvier 1898 et se lira avec lui comme si elle y eût été insérée à l'origine.

En foi de quoi la présente convention a été duement signée par les parties.

En présence de Z. A. LASH, { WM. MACKENZIE. (L.S.) D. D. MANN. (L.S.)

JOHN J. McGEE, { AND. G. BLAIR, *Ministre des Chemins de fer et Canaux.* CLIFFORD SIFTON, *Ministre de l'Intérieur.*

Je propose d'amender le premier article en insérant après le mot "acte" les mots suivants : "Comprenant divers arrangements datés respectivement le 25 janvier 1898, et le 28 février 1898."

L'article tel qu'amendé est adopté.

Article 5,

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande qu'il me soit permis d'amender cet article en ajoutant les mots suivants :

Mais la majorité du dit conseil de direction dont le président fera partie, devra toujours être composée de sujets britanniques.

L'article, tel qu'amendé, est adopté.

Article 8.

M. QUINN : Avant que cet article soit adopté, j'aimerais attirer l'attention du gouvernement sur un projet que j'ai proposé, dans le discours que j'ai prononcé lors de la deuxième lecture de ce bill, relativement à l'émission de ces actions en ce qui concerne les Canadiens. J'ai suggéré que le capital social fut de $10,000,000, mais les actions, au lieu d'être de $100 chacune, devraient être de $1, et elles devraient être ouvertes pour souscription au public canadien d'abord. Dans le cas où toutes les actions ne seraient pas prises avant le 1er septembre, alors, la balance du capital social pourrait être prise par Mackenzie et Mann, mais à mon avis, la population canadienne devrait avoir l'occasion de profiter de la construction de ce chemin de fer et de l'existence au Canada d'une Compagnie aussi riche. Naturellement, je ne désire pas présenter d'amendement ici. Je comprends que le gouvernement assez fort pour faire adopter sa proposition, mais il devrait hésiter, je crois, avant d'exclure le public canadien en général des avantages que l'on peut retirer de ces entrepreneurs et de cette compagnie, et de l'exclure à l'ouverture de communications avec cette riche région aurifère située dans les limites de notre confédération.

Article 15.

M. HAGGART : On a l'intention, je suppose, relativement à l'expropriation des terrains, de n'appliquer cet article qu'au chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. HAGGART : Elle n'est pas restreinte à cela. En vertu de cet article, la compagnie pourrait exproprier à Vancouver ou Victoria.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La coutume a toujours été, je crois, d'adopter la même procédure pour cette fin.

M. HAGGART : Les mots " le long de la ligne du chemin de fer " sont omis ici, et cette omission change du tout au tout le sens de l'article.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est préférable que nous suspendions l'article pour le moment.

Article 16.

M. HAGGART : Le ministre sait-il si ce chemin a reçu des subventions de quelque gouvernement ou de quelque municipalité outre celle qu'il a reçue de ce gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le sais pas.

Article 18.

M. HAGGART : Le ministre est-il d'avis que cet article donne à la compagnie le pouvoir d'em-

prunter plus que les $10,000,000 qu'elle est autorisée à emprunter en vertu de l'acte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, les seules restrictions auxquelles elle serait soumise seraient les dispositions de l'Acte relatif aux chemins de fer.

M. HAGGART : L'Acte relatif aux chemins de fer ne s'applique pas à cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'Acte relatif aux chemins de fer y est généralement applicable, sauf lorsqu'il est incompatible avec les dispositions de cet acte. Je ne crois pas qu'il y ait des restrictions à leur pouvoir d'emprunter.

Article 20.

M. HAGGART : Quel est l'article 57 de l'acte relatif aux chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'article 57 a trait aux qualités requises pour être élu directeur, je crois. Nous avons cru que si l'article 20 n'était pas inséré ici, l'on aurait peut-être des doutes sur la question de savoir si Mann et Mackenzie pourraient être directeurs de la compagnie à former, vu qu'ils ont un contrat avec le gouvernement.

M. BRITTON : Il est entendu qu'en vertu de l'article 19, la compagnie peut prélever autant de fonds qu'elle le veut en sus des $25,000 par mille stipulés par l'arricle 17 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Les honorables députés devraient se rappeler que cette compagnie n'est pas simplement une compagnie de chemin de fer ; ce n'est pas simplement une compagnie de chemin de fer, et d'exploitation des mines ; mais c'est une compagnie de chemin de fer, une compagnie minière, une compagnie d'expédition et de transport ; elle pourrait exploiter l'industrie du smeltage, puis elle serait probablement capable d'entreprendre l'exploitation d'une foule d'industries, ainsi que le feront des compagnies formées en vertu de chartes déjà accordées. L'article 17 du bill règle et limite le montant des obligations ou de la dette garantie par des obligations qui peut être créée au sujet du chemin de fer ; l'article 19 a trait à la dette garantie par des obligations laquelle peut être créée par la compagnie, en vertu d'une hypothèque sur ses terrains miniers ; l'article 18 l'autorise à contracter des dettes en ce qui concerne ses autres entreprises, ce que nous considérons comme un pouvoir très raisonnable à donner à la compagnie. Les trois articles 17, 18 et 19 peuvent comprendre les trois catégories d'affaires distinctes, et les trois pouvoirs distincts qui sont accordés à la compagnie.

Article 33.

M. HAGGART : Le gouvernement a-t-il le pouvoir d'empêcher les inscriptions d'établissement ou d'exploitation de mine, dans le but d'assurer à ces particuliers les terres auxquelles ils ont droit ? Mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur, saura qu'un grand nombre de compagnies, surtout dans les territoires du Nord-Ouest et au Manitoba, qui n'ont pas rempli les conditions requises pour gagner leurs terres, ne peuvent en disposer. On ne peut ni coloniser ni occuper ces terres, et j'aimerais savoir si le gouvernement a le pouvoir de faire cela en ce qui concerne cette compagnie.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Le contrat comporte que ce choix pourra être fait d'une certaine manière. Je crois que l'acte des terres de la couronne permet au gouvernement de réserver des terres pour permettre aux entrepreneurs de faire leur choix plus tard. Mais la discussion qui a eu lieu a dû convaincre l'honorable député que le gouvernement n'a pas du tout l'intention de réserver des terres pour permettre aux entrepreneurs de faire un choix, avant que par leur contrat, ils soient autorisés à faire ce choix.

Article 25.

M. BENNETT : Au cas où les entrepreneurs seraient empêchés de prendre possession de terrains qu'ils désireraient avoir, auraient-ils un recours contre le gouvernement ? Si quelqu'un est en possession de terrains que les entrepreneurs voudraient avoir, mais que le premier possesseur ne voudraient pas leur céder, auraient-ils un recours contre le gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'hésite pas à répondre non.

M. BENNETT : En interprêtant la loi ainsi, l'honorable ministre invite les gens à aller s'emparer des terres du Yukon avec l'entente que le gouvernement ne cherchera pas à les en chasser, par la force, ni autrement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas une conclusion logique à tirer de ma réponse.

M. BENNETT : Dois-je comprendre que le ministre dit que si quelqu'un prenait possession, disons d'un terrain d'un demi mille et que les entrepreneurs voudraient les déloger, les entrepreneurs n'auraient pas de recours contre le gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ma réponse est qu'ils n'auraient pas de recours contre le gouvernement.

M. FOSTER : Le gouvernement laisserait la lutte intestine se continuer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Permettre une ingérense indue, ou le désordre est une chose, et vouloir tenir le gouvernement responsable, parce que quelqu'un cause du désordre, c'en est une autre.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : L'honorable député confond l'idée de la responsabilité du gouvernement en vertu du contrat, et celle de l'obligation dans laquelle il est de maintenir l'ordre.

Article 15.

M. HAGGART : Il s'agit ici d'une compagnie faisant des affaires dans les territoires du Nord-Ouest et la Colombie anglaise et elle a le droit d'exproprier pour tout ce qui concerne ses affaires dans la Colombie anglaise et les territoires du Nord-Ouest.

M. BRITTON : Ce point devrait être expliqué plus clairement. Cependant, il y a des décisions qui déclarent qu'il faut qu'une compagnie ait besoin, *bonâ fide* de ce terrain pour les fins de son chemin de fer et non dans un but de spéculation.

M. HAGGART : Mais il ne s'agit pas ici d'une compagnie de chemin de fer c'est une compagnie privé faisant plusieurs genres d'affaires.

M. BRITTON : Je l'admets, mais pour ce dont il s'agit dans cet article c'est une compagnie de chemin de fer.

Art. 4.

M. HAGGART : Dois-je comprendre que si cette ligne n'est pas exploitée sans interruption pendant cinq ans, le seul dédit que les entrepreneurs auront à payer, c'est un cinquième des terrains que nous leur donnons ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est tout.

Art. 15.

M. QUINN : J'ai compris que vous aviez déclaré cet article adopté, M. le président.

M. FOSTER : Je vois avec plaisir que le ministre des Chemins de fer et Canaux devient économe, mais comme cela n'aura pas coûté cher, il me semble qu'il aurait pu faire imprimer quelques exemplaires de ces amendements importants pour les distribuer aux membres intelligents du comité qui désirent les discuter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai craint de faire des passe-droits. Je propose d'ajouter les mots suivants après les mots "élévateurs à grains" dans la deuxième ligne, "le long de la ligne d'aucuns des chemins de fer dont la construction est par les présentes autorisée, ou aux termini des dites lignes." L'article se lira alors comme suit :

Si la compagnie a besoin de terrains pour des quais, bassins, élévateurs à grains, le long de la ligne d'aucuns des chemins de fer dont la construction est par les présentes autorisée, ou aux termini des dites lignes, etc., etc.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre peut-il nous dire ce qu'il a l'intention d'élever le long de ce chemin de fer dans le Yukon canadien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député suppose qu'il n'y aura rien à élever dans ce pays, car nous espérons qu'il n'y aura pas de whisky.

M. FOSTER : Cet article sera fourni par un autre compagnie dont le chef n'est pas ici dans le moment. Je demanderai à l'honorable ministre (M. Blair) s'il a pris les précautions nécessaires dans l'intérêt des cultivateurs. Il donne à ces monopoleurs le droit de construire des élévateurs partout où ils pourront en mettre. Dans l'intérêt de la classe agricole, il a réservé les terres à blé, à maïs et à orge pour les cultivateurs. Mais a-t il mis dans le contrat une clause pour empêcher ces monopoleurs de surcharger les cultivateurs qui s'établiront sur ces terres et récolteront de grandes quantités de céréales, pour l'usage de ces élévateurs ? Il faut, avant tout, qu'il soit conséquent. S'il veut le bien des cultivateurs en leur réservant ces terres arables, il ne doit pas les laisser extorquer par les propriétaires de ces élévateurs.

M. HAGGART : Je vois qu'on ne limite pas le droit d'expropriation à la ligne que l'on construit actuellement, mais qu'on l'étend à toutes les lignes dont la construction est autorisée, et aux termini des dites lignes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : C'est en effet ce que dit l'amendement.

M. HAGGART : Cela leur donne des pouvoirs presqu'aussi étendus que ceux qu'ils possédaient avant. Je demande que ce droit d'expropriation soit limité à la ligne qu'on est à construire actuellement.

M. DAVIN : L'honorable ministre a-t-il pourvu à ce que les cultivateurs puissent expédier du grain sans passer par les élévateurs ? Cette difficulté existe actuellement dans le Nord-Ouest. Ce contrat devrait être fait de manière à ce qu'un cultivateur qui désire expédier du grain dans ce pays, puisse le faire sans que la compagnie lui dise : Nous ne prendrons pas votre grain à moins qu'il ne passe par nos élévateurs. L'honorable ministre s'est-il occupé de cette question ?

M. FOSTER : Il n'y a pas même songé.

L'amendement est adopté.

L'article t[illegible] qu'amendé est adopté.

M. l'ORA[illegible]TEUR-SUPPLÉANT : Dois-je rapporter le bill ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désirerais ajouter un article décrétant que cette entreprise sera pour l'avantage général du Canada. Cet article sera rédigé dans un instant.

M. POPE : Vu l'importance nationale de l'élection partielle dans le comté de Russell, je crois que la Chambre ferait bien d'ajourner et donner au gouvernement le temps de rédiger son bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande au comité la permission d'ajouter ce qui suit à l'article 26 :

Les chemins de fer dont la construction est par les présentes autorisée sont déclarés être des entreprises d'utilité publique.

L'amendement est adopté.

Le bill tel qu'amendé est rapporté, les amendements sont lus et adoptés :

CERTIFICATS AUX CAPITAINES ET SECONDS DE NAVIRES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je propose que le bill (n° 37) modifiant de nouveau l'Acte concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires soit adopté en deuxième délibération.

La motion est adoptée.

La Chambre se forme en comité sur le dit bill.

(En comité.)

Art. 1er.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Il y a peu de changement dans cet article. En vertu de l'acte des naufrages et du sauvetage, autrefois c'était au Gouverneur en conseil à ordonner une enquête. En 1893, cet acte fut modifié, et c'est le ministre de la Marine et des Pêcheries qui a été revêtu du pouvoir qui appartenait avant au Gouverneur en conseil. Mais cet amendement ne s'appliquait pas à la présente loi, comme il aurait dû le faire, et le seul changement apporté dans le présent article, c'est pour autoriser le ministre à ordonner une enquête.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Si je me rappelle bien, j'ai lu dans les journaux que l'an dernier, il y a eu un conflit entre le chambre de commerce et le ministre, au sujet de sa juridiction en cette matière. L'honorable ministre peut-il expliquer brièvement ce qui en était ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Autant que je me rappelle, une enquête a été faite sur les causes du naufrage d'un steamer à Saint-Jean, N.-B. L'enquête a été faite par le capitaine Smith, et aidé de deux évaluateurs dont les noms m'échappent. Quoi qu'il en soit, le conflit dont parle l'honorable député provenait du désaccord survenu entre le capitaine Smith et les deux évaluateurs. Le capitaine Smith était d'opinion que l'officier en charge du navire—je crois que c'était le second—n'était pas à blâmer pour la collision. Les évaluateurs étaient d'une opinion contraire ; ils prétendaient que d'après la preuve, cet officier était à blâmer, et ils recommandèrent que son certificat lui fut retiré pendant un certain temps. Je ne me rappelle pas bien les faits, car je ne m'attendais pas à ce que l'honorable député me demandât ces renseignements.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne m'informais que de la revision de la décision du ministre par la chambre de commerce.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est ce que j'allais expliquer. Quand l'affaire me fut soumise, j'examinai attentivement la preuve faite devant le commissaire, et je partageai l'opinion des évaluateurs, contre celle du commissaire Smith, en disant que cet officier était à blâmer. L'affaire fut renvoyée devant la chambre de commerce qui prétendit qu'il n'y avait pas d'appel de la décision du commissaire, et que le ministre n'avait pas d'autorité dans la matière ; mais la chambre de commerce n'est pas allée plus loin.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je croyais qu'il y avait une loi quelconque qui autorise la chambre de commerce de prendre connaissance de ces questions. L'honorable ministre peut-il expliquer, sur le moment, comment il se fait que la chambre de commerce ait pris sur elle de mettre de côté une décision du ministre de la Marine et des Pêcheries, lorsqu'il agissait sous l'autorité de la loi du Canada, au sujet d'un accident survenu dans les eaux canadiennes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Les officiers étaient porteurs de certificats de la chambre de commerce d'Angleterre. La décision des évaluateurs a été que leurs certificats furent suspendus pendant un certain temps, et j'ai confirmé cette décision ; mais la chambre de commerce répondit : Vous n'avez pas le pouvoir de confirmer la décision des évaluateurs, car le commissaire ne s'accorde pas avec eux et vous n'avez pas le pouvoir de modifier ou altérer sa décision.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La chambre de commerce a virtuellement nié au ministre de la Marine et des Pêcheries, en vertu de la loi, le droit d'intervenir au sujet d'un certificat accordé par la chambre de commerce.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : C'est-à-dire que la chambre de commerce a méconnu le statut.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui.

Article 2.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cet article est introduit à la demande d'un grand nombre de propriétaires de steamers et autres qui désirent que les jeunes gens soient à même d'avoir d'assez longs états de service pour obtenir un certificat permanent. Ce principe a été admis à l'égard des mécaniciens dans l'autre acte, et on veut maintenant l'adapter à l'égard des capitaines et seconds. Cet article permet au ministre d'accorder un certificat temporaire à un homme compétent à prendre charge d'un bateau à vapeur de pas plus de dix tonneaux de jaugage brut. Ce certificat pourra être donné pour pas plus d'un an et pourra être annulé.

M. CARSCALLEN : La capacité d'un bateau à vapeur de dix tonneaux, n'est-elle pas supérieure à dix passagers ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le ministère n'a pas cru devoir accorder ces certificats provisoires aux capitaines des grands steamers, transportant beaucoup de voyageurs. On a préféré faire une expérience avec de petits bateaux, sauf à l'étendre plus tard aux autres. Pour commencer, l'expérience sera limitée aux bateaux de dix tonneaux, ne portant pas plus de dix passagers.

M. CARSCALLEN : Pourquoi cette limite de dix passagers, pour un bateau de dix tonneaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce n'est que pour ces bateaux que, d'après ce bill, ces certificats provisoires pourront être accordés.

M. McDOUGALL : Pourquoi cette limite de dix passagers ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : D'après ce que je vois le gouvernement se propose de faire faire naufrage à dix passagers avant de tenter l'expérience plus en grand.

M. BENNETT : Quels devront être les états de service d'un mécanicien pour lui donner droit à un certificat pour agir sur un de ces bateaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce bill ne s'applique pas aux mécaniciens, mais seulement aux capitaines et aux seconds de navires.

M. BENNETT : Pour les capitaines, quels sont les états de services requis, actuellement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce bill a pour but d'autoriser le ministre de la Marine et des Pêcheries d'accorder un certificat de capitaine pour lui permettre de prendre charge d'un de ces bateaux, pendant un an, bien qu'il ne puisse ne pas avoir droit à un certificat permanent.

M. BENNETT : Combien d'années un homme doit-il avoir servi sur un navire pour avoir droit à un certificat ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES ; Il faut qu'il subisse un examen et ait servi un certain nombre d'années.

M. BENNETT : Je crois qu'un second, avant de pouvoir obtenir un certificat, doit prouver qu'il a servi un certain nombre d'années. Combien lui faut-il d'années de service pour obtenir un certificat ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne me rappelle pas au juste.

M. BENNETT : Ce bill ne sera guère équitable pour ceux qui auront un certain nombre d'années de service, car le ministre de son plein gré pourra accorder des certificats à certaines personnes qui viendront faire concurrence à d'autres qui auront fait tout leur stage avant d'obtenir leur certificat. Cet avantage sera obtenu au moyen de pression politique ; on s'en rapportera à la recommandation des amis politiques pour accorder cette faveur, car ce ne sera ni plus ni moins qu'une faveur, puisqu'on l'accordera aux uns et on la refusera aux autres. Le bill ne spécifie pas certains états de service, mais dit qu'après avoir subi un certain examen, on pourra obtenir un certificat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Autant que je sache, la politique n'a jamais été introduite dans cette branche du service, du ministère. Ce n'est pas sur la recommandation d'un ami politique, que je pourrai accorder ce certificat, mais sur celle d'un fonctionnaire régulièrement nommé à cet effet.

M. ELLIS : La raison de cet amendement, c'est qu'il est difficile de se procurer des hommes compétants munis de certificats, pour remplir ces postes secondaires, et le but du ministre est de faire occuper ces positions par des gens munis de certificats provisoires, pourvu que l'inspecteur fasse un rapport favorable.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

HAVRES, QUAIS ET BRISE-LAMES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 38) modifiant de nouveau l'Acte concernant les havres, quais et brise-lames de l'État.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Voici la raison de ce bill : Depuis nombre d'années, les préposés aux quais se payaient en déduisant des recettes qu'ils percevaient, 25 pour 100 que la loi les autorise à recevoir ; or, l'auditeur général a décidé que cette coutume n'était pas légale. Il veut que tous les droits et péages perçus soient versés au fonds du revenu consolidé et qu'un paiement spécial soit ensuite fait à ces personnes. Ce bill a pour but de nous permettre de continuer la pratique suivie et permettre aux personnes préposées à la perception des droits et péages de déduire leurs honoraires, de transmettre la balance à Ottawa. L'addition fait à cet article consiste en ceci :

Et cette rémunération sera retenue par eux sur les droits et péages ainsi perçus.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'admets avec le ministre la nécessité de rendre cette coutume légale. La surveillance de la perception de ces droits et péages donne un travail énorme au personnel du ministère. Il a été assez longtemps ministre de la Marine et des Pêcheries pour savoir qu'il n'y a pas de droits et péages de plus mal administrés que ces quaiages. Il y a des quantités de quais publics dans toutes les provinces et il y a un tarif pour les quaiages, des personnes sont nommées pour les percevoir, mais si on se donne la peine d'examiner les rapports, on constate que, dans de rares localités, des sommes assez considérables sont perçues—mais que dans la majorité des cas, on ne perçoit rien du tout. Le public se sert de ces quais ; le parlement vote les crédits nécessaires pour les réparer sans s'occuper de savoir si des quaiages ont été perçus ou non, et puisque l'expérience a démontré qu'il est impossible de percevoir ces droits et péages d'une manière équitable, on devrait en faire des quais libres sur toute la ligne. Il n'est pas juste de continuer à faire payer ces droits à certaines localités, quand les autres ne paient rien du tout. Dans certains endroits, la population a même défié le gouvernement de percevoir les droits de quaiage, et après beaucoup de tiraillements, on a constaté qu'il était impossible de faire respecter la loi. Tous les rapports, depuis 1867, nous fournissent la preuve que l'administration de ce tarif de droits et péages, qui s'applique à tout le Canada, n'est qu'une nullité et une farce, dans la plupart des cas. Dans certaines localités, la loi est appliquée et ailleurs la population ne paie rien. Il voudrait mieux abolir complètement ces péages.

M. COCHRANE : Je ne vois pas pourquoi la loi est appliquée à des places et pas dans d'autres, et pour ma part, je refuserais de voter des crédits pour l'entretien des quais dans les localités où les gens ne paient point de droits. Dans la partie du pays que j'habite, il y a un excellent quai qui appartient à un particulier, et tout le monde paie des droits de quaiage. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi partout ? Il est du devoir du ministre de la Marine et des Pêcheries de voir à ce que les droits de quaiage soient perçus sur tous les quais de l'Etat.

M. GILLIES: Je suis absolument de l'avis de l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper). Il est à ma connaissance personnelle que beaucoup de quais dans les provinces maritimes ne versent pas un sou au trésor, pendant qu'à d'autres endroits, à quelques milles à peine, les droits de quaiage sont perçus. La perception de ces droits dépend en grande partie de l'énergie du préposé, et pendant que des localités ne paient rien, les autres acquittent les droits en entier. Pour assurer l'uniformité, il faudrait un personnel de fonctionnaires vigilants et cela entraînerait des dépenses considérables. Je crois que le meilleur moyen serait de rendre tous ces quais libres. Ce que l'Etat a retiré de cette source durant le dernier exercice, s'élève à très peu de chose, et une bonne partie en provient de localités qui ne sont guère en état de faire cette dépense. Je considère que l'honorable ministre agirait sagement en abolissant tous les droits de quaiage.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.): Cette question doit être envisagée au double point de vue de la propriété publique et de la propriété privée. Dans un grand nombre de districts le gouvernement peut posséder un quai et il est possible qu'un particulier puisse en posséder un autre le long de celui-là. Si vous enlevez le droit de péage sur le quai appartenant au gouvernement, vous dépréciez la propriété de celui qui possède un autre quai auprès du vôtre et dans ce cas vous lui faites subir une perte. La taxe n'est pas très onéreuse, les péages ne sont pas très élevés, et autant qu'il est à ma connaissance, personne ne s'y oppose sérieusement, tels qu'ils existent actuellement. Si ces péages sont perçus avec soin, telle que la chose se fait dans mon district, ils pourraient devenir une source de revenus assez considérable, qui aideraient à payer l'entretien de ces quais du gouvernement.

M. McALISTER: Comme mon honorable ami (M. Gillies) je suis d'opinion que ces quais qui sont la propriété du gouvernement devraient être libres de droits. Dans la ville de Campbellton où je demeure, les expéditeurs sont obligés de payer ces droits de quaiage, et il y a des plaintes nombreuses à ce sujet. Le revenu que l'on retire de ces quais situés dans les différentes parties du Canada, une fois les dépenses de perception payées, s'élève à une bien faible somme, et je crois qu'il serait sage de faire disparaître les péages sur ces quais dans toute l'étendue du Canada.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il n'y a pas de doute que, dans certains districts, l'abolition des droits de quaiage sur les quais du gouvernement, serait une mesure excessivement populaire, mais si mon honorable ami veut bien y songer un instant, il va s'apercevoir que la chose n'est pas aussi facile à accomplir qu'il le prétend, et pourrait causer de graves injustices. L'année dernière, par exemple, le revenu net provenant de cette source, une fois les gardiens de quais payés, s'est élevé à environ $9,000. Ce montant suffit presque à payer les réparations qu'il y a à faire à ces quais. L'honorable député n'ignore pas qu'aux endroits où l'on se sert de ces quais, comme l'on fait pour les nôtres, pour les fins du commerce et de la navigation, il est nécessaire de dépenser chaque année une certaine somme d'argent pour les tenir dans un état convenable.

M. COCHRANE: Ces $9,000 ont été payées par un ou deux districts.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je crois que les honorables membres de la gauche exagèrent beaucoup le nombre des quais où ces péages ne sont pas perçus. Depuis deux ans le département s'occupe activement de cette question des quaiages, et chaque fois que les employés ont été avertis que ces droits de quaiage n'étaient pas payés à certains endroits, des mesures ont été prises pour obliger ces gens à se conformer à la règle générale. Je sais qu'une tentative a été faite d'éluder la loi en ne nommant pas de gardien de quai, ou en en nommant un qui refuse d'agir; mais le département réussit généralement à surmonter cette difficulté en nommant un de ses propres officiers pour percevoir ces droits de péages et agir comme gardien de quai. Les $9,000 perçues l'année dernière ont été, je crois, perçues assez également dans toutes les parties du Canada. A part cela, un montant suffisant a été perçu pour payer le salaire de tous les gardiens de quai. En supposant que vous enleviez ces droits de quaiage....

M. GILLIES: Vous n'auriez pas besoin dans ce cas de gardien de quai.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'honorable député sait-il quel serait l'effet d'une semblable chose? C'est que le grand propriétaire de la ville prendrait possession du quai, et y placerait toute son écorce de tan et autres matériaux. Le quai deviendrait bientôt virtuellement la propriété du principal marchand de l'endroit, et le reste de la population serait privé de son usage. Cela s'est vu en plusieurs circonstances, et ce ne serait pas juste à l'égard de ceux qui construisent des quais à leurs propres frais. A chaque session de nombreuses demandes sont faites par les députés pour la construction de quais dans leurs comtés aux dépens du public; mais je ne pense pas qu'il soit juste et convenable de construire des quais pour le bénéfice de certains particuliers dans les différentes localités, et de n'y pas percevoir de péages. Le système actuellement en vigueur a assez bien fonctionné jusqu'ici, bien qu'il contienne encore certains défauts qu'il est de notre devoir de tenter de faire disparaître, ce à quoi nous avons assez bien réussi lorsqu'ils nous ont été signalés. Nous avons fait notre possible pour faire percevoir ces péages tel que prescrit par la loi.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: La plus forte partie des revenus provenant de cette source au Canada sont perçus sur trois quais. De tous les quais situés dans l'Ontario, il n'y en a que huit sur lesquels des droits sont perçus, et l'un d'entre eux rapporte à lui seul $1,439. Le long du littoral de la Nouvelle-Ecosse, il y a un grand nombre de quais, et guère plus d'une couple de douzaines d'entre eux ne rapportent des profits. Dans la province de Québec, qui possède une si grande étendue de rivière et de golfe et où des quais sont nécessaires et ont été construits, un peu plus d'une douzaine paient des quaiages. L'un de ceux-là rapporte $700 et un autre $226, les autres ne rapportent presque rien. Je ne crois pas que le temps soit bien choisi pour discuter cette question complètement; mais je suis persuadé d'être resté dans

les bornes de la vérité en parlant ainsi. Des centaines de quais construits et entretenus par le gouvernement, et sensés être sous la direction de gardiens, il y en a à peine un petit nombre qui paient cette rétribution, et je prétends qu'il n'est pas juste, dans ces circonstances, que le petit nombre soit opprimé lorsque la masse réussit à échapper à cette obligation.

M. BRITTON : Ce bill n'affecte en rien l'article 3 de l'acte principal. D'après cet article le ministre de la Marine et des Pêcheries peut, et je suppose doit, s'occuper effectivement des ports conformément aux circonstances. Pour quelques-uns d'entre eux, il est raisonnable de supposer qu'il n'imposera aucun péage, ou dans tous les cas, un péage moindre qu'à d'autres endroits. Il guidera sa conduite sur la plus ou moins grande concurrence, et les besoins du port où le quai est situé, et ainsi de suite.

La majeure partie des quais dans l'Ontario appartiennent à des particuliers, comme l'a dit l'honorable député de Northumberland-est (M. Cochrane), et cet acte ne s'applique pas du tout à ces gens. J'admets, avec les honorables députés de la droite, que s'il existe certaines distinctions injustes contre certaines personnes à l'égard de certains quais, l'article 3 doit être modifié ; mais jusqu'à présent il n'y a rien devant la Chambre, si ce n'est la question de la perception des péages sur les quais et la question de permettre aux gardiens de quais de déduire du montant perçu la somme qui leur revient conformément à la loi.

M. FLINT : L'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Charles-Hibbert Tupper) semble être en faveur d'un redoublement d'énergie de la part du ministre et de ses employés, dans la perception de ces péages. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous a assurés que le département s'occupait activement de la question. Il y en a une que l'on semble avoir oublié au cours de la discussion, je veux parler de l'importance qu'il y a d'avoir un gardien de quai qui puisse prendre soin de la propriété publique et faire rapport au gouvernement de l'état dans lequel elle se trouve. Ce gardien de quai a aussi un autre devoir important à remplir, il règle les prétentions et les droits d'un chacun à l'usage du quai. Nécessairement il faut qu'il soit payé pour ce travail. Si l'on ne percevait pas de péage sur les quais, il serait naturellement impossible de trouver une personne dans le voisinage qui consentirait à agir comme gardien de quai sans être payé pour ses services, et il serait très difficile de savoir dans quel état se trouve cette propriété, d'éviter les difficultés et les querelles entre les intéressés relativement à leurs différents droits sur les quais.

Dans la Nouvelle-Ecosse quelques-unes de ces propriétés rapportent de jolis revenus au fonds destiné à maintenir et à réparer ces quais. Je crois que les faits mentionnés par l'honorable député de Pictou devraient et vont, je l'espère, encourager le département à voir à ce que les péages soient perçus plus sévèrement. Il y a des endroits où il n'existe pas de quais appartenant à des particuliers et cependant malgré cela les profits provenant des péages sont insignifiants. En somme, je crois que la position prise par le ministre de la Marine doit être approuvée.

M. BENNETT : Cet acte est-il censé s'appliquer aux prétendus maîtres de havre et aux employés qui exercent leurs fonctions où il n'existe aucun docks appartenant au gouvernement ? Prenez, par exemple, la ville de Midland, où le gouvernement ne possède aucun dock, et où cependant se trouve un employé du gouvernement chargé de percevoir les péages des vaisseaux. Il reçoit $200 par année et une fois ce montant complété il ne s'occupe plus de la perception. Il n'a pas besoin de faire de rapport, car il garde la somme de $200 qu'il a perçue, et ne s'occupe plus du reste. Le bill actuel doit-il s'appliquer à ces employés ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai jamais entendu parler de cette affaire avant aujourd'hui, et je remercie l'honorable député du renseignement. Je vais m'occuper de l'affaire. Ce bill ne contient aucun principe nouveau, mais légalise simplement la pratique qui a toujours prévalue, de permettre aux gardiens de quais nommés par le gouvernement de retenir sur le montant des péages qu'ils perçoivent la somme qui leur est accordée, au lieu d'envoyer le plein montant à Ottawa pour qu'on lui retourne ensuite la part qui lui revient.

M. BENNETT : Cet article s'applique-t-il aux personnes qui perçoivent les péages par exemple dans le port de Midland ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, s'il est un gardien de quai.

M. BENNETT : Il n'existe pas de quai à cet endroit dont il peut être constitué le gardien.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Dans ce cas il est maître du havre et un autre statut s'y applique.

M. BRITTON : L'article 1 de l'acte que l'on se propose de modifier désigne parfaitement à qui ceci s'applique. Il s'applique simplement aux havres, aux jetées, aux quais et aux brises-lames construits ou terminés aux dépens de l'Etat.

M. GILLIES : Je crois que le droit exigé par le département est bien raisonnable, mais l'honorable ministre devrait mettre en vigueur un système qui aurait pour effet de faire percevoir ce droit partout. A certains endroits ces péages sont perçus et à quelques milles plus loin ils ne le sont pas. Ailleurs le gardien du quai public réside dans le village, ceux qui ont affaire sur le quai sont ses voisins, et il les laisse passer sans payer ; tandis qu'à d'autres endroits le gardien est plus sévère et fait payer tout le monde sans exception. Par conséquent, à un endroit le public souffre de cette conduite tandis qu'à un autre endroit il en bénéficie. Je crois que l'honorable député de King, I.P.-E., fait erreur lorsqu'il parle de la concurrence que les quais publics peuvent faire aux quais appartenant à des particuliers, parce que la politique du gouvernement a toujours consistée à construire des quais seulement dans les districts où il n'existait pas de quais appartenant à des particuliers, et où, par suite, des difficultés naturelles ou d'autres causes, la construction d'un quai serait une entreprise trop considérable pour les moyens de la population de l'endroit.

M. McALISTER: L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a introduit un argument puissant dans le débat en disant que si nous faisions disparaître complètement les gardiens de quais, une ou deux personnes prendraient possession de chaque quai et en monopoliseraient l'usage. Je serais d'avis que le gardien de quai fut revêtu du pouvoir de percevoir les péages, à être fixés par le département de la Marine et des Pêcheries, de toutes les personnes indistinctement qui se serviraient du quai pour des fins de commerce, et que ces taux de péages moins élevés qu'ils ne le sont aujourd'hui, et destinés entièrement à payer ce gardien de quai.

Actuellement l'irrégularité dans la perception est une grande cause de plaintes. Dans la ville de Campbellton, où je demeure le nombre des quais est très limité, et à part cela la navigation est fermée durant quatre ou cinq mois de l'année, et cependant les revenus du quaiage à cet endroit s'élevent à au delà de $400, tandis que le montant total perçu dans tout le pays ne s'élève qu'à $9,000. Ceci démontre que le nombre de quais qui paient ainsi des droits est peu nombreux, et que si tous ne sont pas exécutés, on devrait prendre les moyens nécessaires pour que tous les quais soient obligés de payer ces droits. Ce qui revient à dire, si je ne me trompe pas, que cet amendement n'a trait qu'au paiement de rémunération, et ne comprendrait pas une allocation pour certaines dépenses à être prises sur le montant total des droits de quaiage perçus. Ce point reste tel qu'il était auparavant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Bill (n° 39). Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur et l'examen et les commissions des mécaniciens employés sur ces bateaux, est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité sur le dit bill.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ce bill est passablement volumineux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Oui, passablement volumineux, mais les amendements sont peu nombreux et en partie recommandés par les officiers du département. Je ne crois pas que le principe du bill donne lieu à discussion. J'expliquerai chaque article à mesure que nous avancerons.

Article 2. Interprétation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si les honorables membres de cette Chambre veulent bien m'écouter, je vais signaler les changements qui sont faits dans cet article. Le paragraphe A reste tel qu'il était, si ce n'est que les mots " et elle comprend aussi les dragueurs à vapeur et les élévateurs flottants " sont ajoutés. Ces mots ont été jugés nécessaires afin que l'acte put s'appliquer aux dragueurs à vapeur et aux élévateurs flottants. Dans le paragraphe C on a constaté que les mots "annuellement" et " chaque année " n'étaient pas assez définis et nous avons substitué au paragraphe primitif celui qui se trouve inclus dans le bill qui est actuellement soumis au comité.

(c) Pour les fins de la perception de la taxe ou du droit annuel ci-après imposé, l'expression "année" signifie l'année civile, commençant le premier jour de janvier et finissant le trente et un décembre; et pour les fins de l'inspection ci-après rendue impérative, l'expression "année" signifie douze mois de calendrier à compter de la date du certificat d'inspection :

Le paragraphe *b* déclare :

L'expression " propriétaire " signifie le propriétaire enregistré seulement.

D'après les termes de l'acte primitif l'expression " propriétaire " signifiait aussi le locataire et l'affréteur. On constata que cela ne donnait pas satisfaction. En pratique on s'aperçut que dix personnes ou plus pouvaient affréter un remorqueur et se prétendre privilégiées comme propriétaires et éluder ainsi la loi. Pour rencontrer cette échappatoire évidente, nous restreignons l'interprétation du mot " propriétaire " au propriétaire dont le nom figure dans le registre. Les paragraphes *d*, *e*, *f*, *g*, *h*, *i*, *j*, *k*, n'ont pas subi de changements. Les paragraphes depuis *l* jusqu'à *p* inclusivement, sont nouveaux et se lisent comme suit :

(*l*) L'expression " bateau à vapeur à passagers " ou " transportant des passagers " signifie tout bateau à vapeur transportant d'autres personnes que le capitaine et les hommes d'équipage, le propriétaire, sa famille et les domestiques de sa maison, à l'exception des yachts de plaisance qui servent exclusivement à la navigation de plaisance, sans loyer d'aucune sorte;

(*m*) L'expression " ministre " signifie le ministre de la Marine et des Pêcheries;

(*n*) L'expression " navire " signifie toute barge, chaloupe, bateau, bac ou embarcation transportant des passagers, autre qu'un bateau à vapeur;

(*o*) L'expression " voyage " signifie passage ou trajet, et l'expression " rémunération " comprend le combustible et les approvisionnements de toute sorte, ou toute autre espèce de paiement ou d'indemnité;

(*p*) L'expression " remorqueur " signifie un bateau à vapeur exclusivement employé aux fins de remorquage.

M. BRITTON : Il est de mon devoir de m'opposer de toutes mes forces à ce que les dragueurs et les élévateurs flottants tombent sous le coup de cette loi. Les élévateurs flottants sont en usage depuis vingt-cinq ou trente ans. On en a fait un usage constant, et cela autant que je puis connaître, sans qu'il se produise d'accident et sans que le commerce ait à en souffrir. Je ne vois pas de raison pour faire appliquer cet acte à ces élévateurs flottants, s'il est nécessaire de faire subir une inspection, il me semble qu'elle devrait être de la même nature que celle que l'on fait subir aux machines fixes. Ce sont de véritables machines fixes dans l'expression la plus complète du mot, une machine est placée sur un élévateur flottant au lieu d'être placée sur un quai, mais on ne s'en sert que pour soulever et hisser les marchandises. Ils flottent le long du dock et ne remuent pas si ce n'est pour se placer le long du vaisseau que l'on veut décharger. Pourquoi aurait-on besoin de mécaniciens plus qualifiés ou pourquoi demanderait-on un genre d'inspection différent de celle qui existe depuis plusieurs années? Je n'en vois pas la nécessité. Je parle de ce qui m'a frappé au premier abord.

Je n'ai pas étudié ce bill attentivement. J'ignorais qu'il dut être présenté cette après-midi. Mais le bill tel que constitué s'attaque en particulier au commerce de Kingston et de Montréal autant que l'on fait usage dans cette dernière ville des

élévateurs flottants. Cette question est très importante, et j'aimerais à obtenir certains renseignements relativement à ce bill avant qu'il soit adopté. Il me semble que si une inspection est nécessaire, celle qui s'applique aux machines fixes devrait être suffisante.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Nous n'avons pas à nous occuper des machines fixes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'y a pas ici de principe important en jeu ; mais je crois que l'honorable député (M. Britton) admettra que c'est à lui de spécifier les raisons pour lesquelles les dragueurs à vapeur et les élévateurs flottants ne devraient pas être compris dans cet acte.

M. BRITTON : Ils ne l'ont pas été jusqu'à présent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mais ils auraient dû l'être. Pourquoi ne seraient-ils pas soumis à une inspection de la même manière que tous les autres bateaux à vapeur ? En quoi en diffèrent-ils ?

M. BRITTON : Ce ne sont pas des bateaux à vapeur dans le véritable sens du mot.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mais ils sont pourvus de chaudières à vapeur qui doivent être inspectées.

M. BRITTON : Il en est de même de la grue à vapeur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, mais une grue à vapeur placée sur un quai ne tombe pas sous la juridiction de ce parlement. Mais je puis dire à l'honorable député que le département de la Marine et des Pêcheries est inondé de requêtes demandant qu'une loi soit adoptée pour faire inspecter les chaudières à vapeur fixes. Mais nous n'avons pas juridiction sur ces chaudières, et ce sont les législatures provinciales qui peuvent légiférer sur cette question.

M. BRITTON : Dans ce cas laissez aux législatures provinciales le soin de s'en occuper.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mais les législatures n'ont pas le droit de légiférer relativement aux dragueurs à vapeur. Cela est hors la juridiction de cette province. Mais je n'insisterai pas sur ce point, car je vois que l'honorable député n'a pas étudié le bill. Les employés du département demandent à ce que le bill soit modifié dans ce sens. Si des hommes travaillent sur ces dragueurs, et qu'ils doivent être privés de la protection que le parlement croit raisonnable d'accorder aux autres bateaux à vapeur, j'aimerais à entendre donner quelques raisons qui devraient nous empêcher d'en agir ainsi.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Tout cela est fait dans un but de protection.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, pour protéger la vie, et ce n'est pas du tout une exaction que l'on veut exercer à l'égard des expéditeurs, il est bon que ces chaudières à vapeur soient inspectées de temps à autre, afin que les employés sachent qu'ils ne sont pas exposés à se faire tuer par une explosion.

Article 4.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Nous avons omis de cet article une stipulation en vertu de laquelle le Gouverneur en conseil a le droit d'après la loi actuelle de nommer à tels endroits qu'il jugera nécessaires au Canada une personne compétente pour inspecter les chaudières à vapeur. Vu ces faits nous avons résolu de faire disparaître cette restriction.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ils ont dans ce cas juridiction dans tout le Canada.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'avais surtout en vue la Colombie anglaise en proposant de faire disparaître cette restriction. Le paragraphe deux est nouveau. Nul inspecteur ainsi nommé ne pourra être engagé dans aucune industrie, ni agir comme évaluateur de marchandises ou de cargaisons endommagées, et ne devra pas agir en aucune autre capacité qu'en sa qualité officielle d'inspecteur de bateaux à vapeur. On s'est plaint que ces inspecteurs étaient mêlés dans des affaires où ils n'auraient pas dû être.

Article 5.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il y a eu un changement proposé dans cet article par le président M. Adams et par M. McGee, qui s'occupe spécialement de cette branche du département. En vertu de l'acte primitif trois constructeurs de navires expérimentés pouvaient composer le bureau. Le nouvel acte pourvoit à ce que le président et deux inspecteurs de coques et d'équipements puissent former un bureau pour examiner les aspirants à la position d'inspecteur. On a cru qu'il était préférable que le président et deux inspecteurs puissent former ce bureau.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Que feriez-vous au cas d'absence du président pour cause de maladie ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cette éventualité n'a pas été prévue.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il me semble qu'en vertu de la loi actuelle ce délai ne peut pas exister pour les candidats. Si vous faites du président un membre du bureau indispensable, son absence pour cause de maladie pourrait entraîner des retards sérieux. Je ne comprends pas pourquoi ils désirent la présence du président dans tous les cas. Puisque nous nous occupons de protéger la vie, nous devons prendre toutes les mesures nécessaires dans cet acte pour faire disparaître toutes les difficultés qui pourraient entraver le travail du bureau. Je ne vois pas dans le moment pourquoi le président serait nécessaire. Il me semble que trois inspecteurs, comme sous l'ancien système, seraient tout à fait suffisants.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Prenez le cas de la Colombie anglaise aujourd'hui. J'ai donné instruction au président de se rendre là, vu que les inspecteurs y auront une grande somme de travail à accomplir. Or, il

y a deux inspecteurs dans cette province, et lorsqu'il s'y rendra, le président et ces deux inspecteurs constitueront une commission, et ils pourront, ce qui devra leur arriver peut-être, faire subir des examens à ceux qui se portent candidats à la charge d'inspecteur.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre n'apprécie pas la portée de ma proposition. Maintenant que le président est parti, vous ne pouvez pas réorganiser cette commission avant son retour ; tandis que si le président n'était pas toujours requis, on pourrait, avec trois inspecteurs, réunir les membres de la commission plus aisément qu'on ne pourrait le faire avec le président et deux inspecteurs. Le cas apporté comme exemple par l'honorable ministre semble démontrer l'inconvénient de l'arrangement. Le président ne peut être dans la Colombie anglaise, par exemple, et se trouver en même temps dans l'Ontario.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La seule différence qui existe entre cette disposition et l'ancienne loi consiste en ce que celle-ci décrétait que trois constructeurs expérimentés de navires pouvaient former la commission. On a constaté que cela ne fonctionnait pas bien, vu qu'en beaucoup d'endroits on ne pouvait trouver trois hommes qualifiés pour former la commission d'inspecteurs, et nous sommes d'avis qu'un président et deux inspecteurs des coques des navires constitueront une amélioration.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je n'objecte point à l'amélioration de la commission, s'il doit en être ainsi ; mais je trouve que l'honorable ministre établit un arrangement impraticable en exigeant que le président de la commission des inspecteurs en fasse toujours partie intégrante.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'examinerai ce point.

Sir CHARLES TUPPER : Avant que la séance soit suspendue, je demanderais à mon très honorable ami ce qu'il entend nous soumettre ce soir, lorsque nous en aurons fini avec ce bill.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le bill concernant le cens électoral.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : L'acte antérieur dont il a parlé pourrait être rendu inutile par l'absence du président, telle est la prétention de l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper). Je signale l'article 9 du bill actuel, ayant trait à la commission des inspecteurs de bateaux à vapeur, dont le paragraphe 3 décrète que le ministre de la Marine et des Pêcheries peut nommer l'un des inspecteurs président suppléant pour remplacer le président absent, et qu'il aura tous les pouvoirs du président lui-même.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je doute que le mot " président " de l'article 5, même malgré cet amendement, comprenne le président suppléant. L'article dit "président", et non président suppléant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je propose d'insérer après le mot " président " les mots " président suppléant."

L'amendement est adopté.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je désirerais une explication plus complète relativement au changement proposé. En vertu de la loi actuelle il y a une commission pour faire subir des examens aux inspecteurs des coques des navires, et l'on trouve dans cette loi une disposition ingénieuse en vertu de laquelle, en certains cas, on n'aura pas besoin de recourir aux inspecteurs. Des constructeurs expérimentés de navires sont choisis par le ministre pour constituer partout et toujours la commission des examinateurs, et autant que je me rappelle, au lieu d'objecter à cet arrangement, on le considère comme un système avantageux. Les inspecteurs eux-mêmes ont été choisis parmi cette classe d'hommes, et des constructeurs expérimentés de navires étaient en état d'examiner la compétence d'un candidat, et, dans tous les cas, de faire un rapport du résultat de leur examen, lequel est soumis au ministre avant la nomination du candidat. Tout en ayant toujours été beaucoup inclin à accorder un grand poids à l'avis du président et des membres d'une commission de ce genre, relativement aux sujets techniques, je voudrais savoir, avant l'exécution du changement, si, à la connaissance de l'honorable ministre, on a jamais constaté des difficultés dans la commission des constructeurs expérimentés de vaisseaux, lorsqu'il s'est agi de connaître la compétence d'inspecteurs des coques des navires.

La raison pour laquelle j'insiste sur cette matière auprès de l'honorable ministre, est que je puis comprendre la nécessité, dans les parties reculées du Canada, de l'examen rapide d'un inspecteur des coques des navires, et que l'envoi d'inspecteurs particuliers pour faire subir ces examens dans toute partie spéciale du pays entraîne, en outre, de grandes dépenses. L'Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur a été appliqué de façon que les droits perçus payaient les frais d'inspection.

Ainsi, tout en recevant de grands avantages, au point de vue de sa sécurité sous ce rapport, le public, en dehors des intéressés de l'industrie des transports, n'a rien eu à payer pour l'application de la loi en ces matières. Si nous devons abandonner un système dont le fonctionnement nous a assuré la compétence des commissaires, et permettre aux membres de la commission, de pas moins de trois, de visiter les différentes parties du Canada, il ne faudra pas grand temps pour faire monter assez considérablement le chiffre de la dépense. Et puis, il est possible que ce changement soit accompagné d'inconvénients considérables et de longs retards dans les parties éloignées du pays où l'on aura besoin de nouveaux fonctionnaires.

Pour ces motifs, je voudrais des explications plus complètes afin de constater quelle est la nécessité d'opérer un changement aussi radical.

Le bill, de prime abord, a bonne apparence. Un fonctionnaire rompu au métier, aidé de deux autres fonctionnaires permanents, assurerait, nul doute, plus de régularité dans les examens, et peut-être

plus de satisfaction dans le résultat, ainsi que dans le corps de ceux qui sont devenus inspecteurs. Mais tandis que voilà, de prime abord, un résultat heureux, d'un autre côté voici que le bill rend possible l'augmentdtion de la dépense, donne lieu à des inconvénients et à des retards. On doit donc démontrer par le faits que le système actuel, moins coûteux incontestablement, et plus expéditif, n'a pas bien fonctionné dans l'intérêt public.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'admets que c'est là une question sur laquelle on peut de bonne foi différer d'opinion. Les officiers de *mon département* m'ont entièrement guidé là-dessus. Le président est d'avis que, dans l'intérêt public, il devrait assister aux examens, vu qu'on a prétendu qu'il y avait eu des nominations d'inspecteurs incapables de remplir les devoirs de leur charge. Mon prédécesseur avait nommé une commission et fait d'énormes dépenses pour examiner des accusations portées contre un *inspecteur de la Colombie anglaise*, M. *Collister*. La preuve faite à l'enquête fut fort contradictoire, et je n'ai jamais décidé dans un sens ni dans l'autre. J'ai cru que la preuve n'était pas concluante contre les aptitudes de l'inculpé à remplir convenablement ses fonctions, et j'ai abandonné l'affaire.

Cependant, le président de la commission est sous l'impression qu'on pourrait, par l'amendement actuel, obtenir, au moins dans une certaine mesure, l'uniformité qui faisait défaut sous l'ancienne loi. On pourrait trouver à l'Ile du Prince-Edouard et à la Nouvelle-Ecosse trois constructeurs de navires dont l'opinion au sujet de la compétence requise pour être nommé inspecteur diffère entièrement de celle de trois constructeurs de navires de Québec, et l'on a pensé que si le président assistait aux examens, le public aurait alors lieu d'espérer voir régner un certain degré d'uniformité et d'efficacité, à laquelle, autrement, il ne pourrait guère songer.

J'avoue franchement que voilà le seul motif du changement. Il est fait sur les représentations pressantes du président actuel de la commission, lequel est d'avis que sa présence aux différents examens assurerait une efficacité et une uniformité que ne possède pas le système actuel. L'opinion de trois constructeurs de navires des provinces maritimes au sujet de la compétence d'un homme peut être absolument exacte ou absolument erronée, mais elle pourrait ne pas s'accorder avec celle de trois autres constructeurs de navires de l'Ontario ou de Québec, ou de la Colombie anglaise. Le président de la commission, M. Adams, comprend parfaitement bien, d'après une longue expérience, ce que doit être la compétence d'un inspecteur, et sa présence aux examens devra produire un bon effet.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : En supposant vacante la charge d'inspecteur des coques des navires à la Colombie anglaise, où les candidats seraient-ils examinés en vertu de ce bill ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pas nécessairement à la Colombie anglaise.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Peut-être que non, à moins que le ministre n'y envoie deux inspecteurs des coques des navires et le président ou le président-suppléant de la commission. D'après ce que je comprends, il n'y a là qu'un seul inspecteur maintenant pour la navigation intérieure et maritime de la vaste province, et l'honorable ministre voit qu'en outre les devoirs de cet inspecteur l'obligeront à parcourir de grandes distances.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je crois qu'il y a là deux inspecteurs des coques des navires maintenant.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Non des coques des navires.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : M. Collister est inspecteur des coques des navires, et tout en étant avant tout inspecteur des chaudières, M. Thompson est encore inspecteur des coques des navires naviguant dans les eaux intérieures. M. Adams est maintenant parti pour cette province, et la commission y sera constituée suivant les termes mêmes de l'acte. Je suppose qu'il n'y a pas d'autre partie du pays que l'honorable député (sir Charles-Hibbert Tupper) peut signaler comme exemple de ce genre. Le progrès du trafic de cette province, toutefois, va nécessiter la nomination immédiate d'un inspecteur supplémentaire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Trois constructeurs expérimentés de navires pourraient certifier la compétence d'un candidat à beaucoup moins de frais et en bien moins de temps que ne pourrait le faire la commission constituée en vertu de ce bill. S'il survenait une vacance dans le personnel, il faudrait faire faire par M. Adams ou un autre officier tout le trajet d'Ottawa à la Colombie anglaise. L'adoption de cet amendement, s'il a lieu, entraînera de grandes dépenses. Nous avons deux inspecteurs pour les trois provinces maritimes, et lors même qu'ils pourraient quitter leur besogne, il vous faudrait les convoquer à un certain endroit particulier et leur envoyer un de vos officiers d'une autre province pour constituer cette commission.

Cet avis, la commission l'a donné, inspirée par les meilleurs motifs, nul doute, mais elle ne songe peut-être pas autant que le doivent faire les membres de cette Chambre, à plaire au public et à épargner ses deniers. Tout en étant le dernier homme à traiter les avis de la commission à la légère, je dois dire cependant qu'à moins de trouver des vices au système plus expéditif et plus économique que nous possédons à présent—et rien n'y peut donner lieu,—il voudrait beaucoup mieux le laisser en vigueur. Il est certain que deux inspecteurs des coques des navires ne peuvent nullement être plus aptes à décider de la compétence requise pour être inspecteur, que deux contructeurs expérimentés de vaisseaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je suis prêt à montrer beaucoup de déférence et de respect pour l'avis de mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper), car il a été plus longtemps que moi à la tête du département. On s'est fortement élevé contre le fait que les trois constructeurs de navires nommés pour examiner un homme pourraient, selon qu'ils seraient intéressés à la chose, écouter plutôt leur bon plaisir que la voix de leur conscience. Mon but est de séparer l'intérêt public de l'intérêt privé, et voilà pourquoi j'ai acquiescé aux représentations de mes officiers. On peut dire : voici trois constructeurs

de navires qui nommeront leur contremaître ou quelque autre de leurs amis, lequel fera ensuite tout ce que ces messieurs lui demanderont. Voilà la difficulté a laquelle nous nous heurtons.

Si mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper), toutefois, tient fortement à son avis, j'y acquiescerai, reconnaissant qu'il possède une grande expérience en la matière. Je donnerai donc une forme alternative à la disposition, en ajoutant aux mots "deux inspecteurs des coques des navires" les mots " ou deux constructeurs expérimentés de vaisseaux." Cette modification permettra au ministre de nommer le président ou le président-suppléant et deux inspecteurs dans tous les cas particuliers où il le croira nécessaire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le président ou le président-suppléant de la commission devra encore voyager.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je crois avoir au moins un officier d'expérience, connaissant ce que doit être la compétence d'un inspecteur, et au jugement de qui je puisse me fier.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La proposition de l'honorable ministre constitue, je crois, une amélioration.

M. HENDERSON : Cet article déclare que nul ne sera nommé inspecteur des coques de navires et de leur équipement sans avoir subi un examen satisfaisant relativement à ses aptitudes à remplir la charge. Je voudrais savoir si le ministre entend que le département prescrive en quoi consisterait ces aptitudes. Il y a quelques années un examen a eu lieu à Toronto, et d'après ce que je me rappelle il roula surtout sur les connaissances techniques des candidats, et non sur leurs connaissances pratiques concernant les coques des navires. Ainsi donc, le candidat qui brilla le plus fut celui qui avait rarement vu la coque d'un vaisseau, tandis que d'autres absolument fixés sur tout ce qui se rapporte à la construction d'un navire, et en connaissent toutes les parties, furent rejetés parce qu'ils ne pouvaient résoudre les problèmes des équations quadratiques, ni démontrer les propositions du sixième livre d'Euclide. Il me semble que ce qu'il faut réellement, ce sont les connaissances pratiques, et alors le département devrait avoir de meilleure définition de ce qu'est la compétence. Je sais que des gens bien aptes ont été rejetés parce qu'ils avaient oublié quelques-unes de leurs premières leçons scolaires, tandis qu'on acceptait de tout jeunes gens fort peu au fait de la construction pratique des vaisseaux. Je ne pense pas qu'on se soit assuré, de cette manière, de l'officier le plus efficace.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est pour écarter la difficulté que signale mon honorable ami, que j'adopte la nouvelle méthode proposée. Je veux qu'il y ait un homme d'expérience dans la commission, afin que dans tout le Canada les examens soient uniformes et portent sur des matières sensées. On exigera la même compétence d'un candidat à la Colombie anglaise que d'un candidat à la Nouvelle-Ecosse. Je ne veux pas d'un examen fait au hasard suivant le bon plaisir de trois constructeurs de navires de la Nouvelle-Ecosse, tandis que trois autres constructeurs de navires dans l'Ontario exigeraient un examen tout différent. Or, je crois assurer ce résultat en décrétant que le président de la commission des inspecteurs sera le président de la commission des examinateurs. Puis, joignant à cela la disposition suggérée par l'honorable député de Pictou, que j'accepte, c'est-à-dire qu'il ne sera pas absolument essentiel que les deux autres membres de la commission des examinateurs soient inspecteurs, et qu'ils peuvent être des constructeurs expérimentés de navires, je pense que toute la question se trouve résolue.

M. HENDERSON : C'est fort bien jusqu'au point atteint par ces dispositions : mais le ministre, je crois, devrait veiller à ce que le président reçoive instructions de donner aux examens un caractère pratique plutôt que simplement technique.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je pense que mon honorable ami a raison ; et je suis convaincu que mon honorable ami, le député de Pictou, reconnaîtra que nous possédons dans la personne de M. Adams un homme très pratique dans le département....

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES :....un homme d'une grande expérience et voué de tout cœur à sa besogne. Je proposerai donc qu'après le mot "équipement" dans le 5e article du bill, soient insérés les mots "ou un constructeur expérimenté, ou plus."

M. BENNETT : Combien y a-t-il d'inspecteurs maintenant dans l'Ontario ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Deux inspecteurs des coques des navires et trois inspecteurs des chaudières et des machines.

M. BENNETT : Se propose-t-on d'en augmenter le nombre dans cette province ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'article 4, qui n'a pas fait l'objet de notre considération, je crois, donne lieu à une observation. L'ensemble de l'article est bon, si ce n'est quant à cette disposition, savoir :

Et nul inspecteur ainsi nommé, excepté si le ministre le permet, ne devra être engagé dans aucune besogne.

Cette disposition ne placera-t-elle pas le ministre dans une situation difficile ? L'objet, naturellement, est de se débarrasser de ceux qui sont à l'emploi des fabricants de chaudières, et d'avoir des officiers absolument impartiaux ; mais cette disposition ne renferme-t-elle pas là une exception dangereuse à un principe sain ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je suis convaincu que le comité conviendra qu'on peut raisonablement laisser au ministre une certaine mesure de discrétion à cet égard. On m'a soumis, il y a quelque mois, le cas d'un homme parfaitement compétent, qui se trouvait à être le maire d'une petite ville, et il nous fallait lui accorder une permission spéciale pour qu'il pût

occuper la charge. Il n'y avait pas de raison pour qu'il ne pût exercer les fonctions d'inspecteur, bien que maire de l'endroit. Il est juste, pour faire face à de semblables occurences, de laisser cette discrétion au ministre.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Il me semble que le ministre pourrait continuer de faire ce qu'il a fait dans ce cas-là sans le secours de cette disposition.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je ne le pouvais pas. Dans ce cas là nous avons agi à l'encontre de la loi.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Le ministre pourrait établir la règle que nul fonctionnaire ne devrait être engagé dans une besogne l'exposant au plus léger soupçon. Par l'exception proposée, l'honorable ministre va s'assujettir à une terrible pression. Cette pression sera-t-elle de la part des personnages de l'endroit où le solliciteur possède de l'influence, que le ministre serait plus qu'un homme si, dans certaines circonstances, il pouvait s'y soustraire.

Dans son propre intérêt et dans l'intérêt de l'administration, il devrait biffer cette disposition qui annulle tout l'article, ou bien biffer cet article, abandonnant la chose à la seule responsabilité du ministre comme maintenant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je prierai mon honorable ami de ne pas insister là-dessus. Sans cet article le ministre n'aurait pas la ressource de dire à ceux qui disposent des faveurs d'un arrondissement et qui recommandent un homme à la position, que cet homme n'a pas qualité parce qu'il est engagé dans les affaires. Mais il surgira constamment des cas où un homme est engagé dans certain genre d'affaires ne se rattachant nullement à l'inspection des bateaux à vapeur, et si le ministre ne possède pas une certaine discrétion, il nous faudra créer un salaire d'inspecteur permettant au titulaire de vivre sans s'occuper d'autre besogne que de celle de sa charge. Les officiers du département sont en faveur de cette disposition, et mon expérience me démontre qu'une discrétion comme celle-là serait sage; mais que, cependant, il est bon d'énoncer le principe que le fait d'être engagé dans une besogne autre que celle pour laquelle il est nommé constitue une cause d'inhabileté.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: J'examinerai la question avant que le bill atteigne sa troisième lecture. Je signalerai cependant tout de suite à l'honorable ministre qu'en vertu de la loi commune un fonctionnaire recevant $900 ou plus dans les administrations publiques du Canada, ne peut occuper aucun emploi quelconque étranger à sa charge. Telle est, à mon sens, la loi commune, en vertu de l'Acte concernant les administrations publiques, applicable non seulement aux fonctionnaires attachés aux administrations internes, mais également à ceux qui font partie des administrations externes. Cette disposition, à mon avis, est un premier pas dans la mauvaise voie.

M. WOOD (Brockville): Le paragraphe 2 de l'article 4 constitue-t-il une nouvelle disposition?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Oui. Certaine personne ayant reçu une nomination m'a demandé, il y a peu de temps, si elle pouvait occuper certaine charge. Cette charge me semblait un peu incompatible avec sa nomination, mais aucune loi ne l'empêchait de le faire. Nous avons donc inséré un article décrétant que le fonctionnaire ne devra s'engager dans aucune autre besogne que celle de sa charge, sans le consentement du ministre. C'est le même principe que celui qu'on applique dans les départements du Revenu de l'intérieur et des Douanes.

M. HUGHES: Cela s'applique-il aux fonctionnaires publics tels que les sténographes, les comptables, etc.?

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière): A n'importe quels fonctionnaires publics.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Passant à l'article 5, je vois que l'honorable ministre propose, en le modifiant peut-être un peu, un ancien article relatif aux inspecteurs des coques des navires et des équipements, par lequel on s'en dispense dans certaines parties du Canada. Cet article, je crois, a été adopté en 1882, dans le but de statuer au sujet des parties reculées du Canada d'alors, c'est-à-dire du Manitoba, de la Colombie anglaise et de la région de Kéwatin. L'honorable ministre comprendra qu'un article, qui pouvait avoir sa raison d'être dans ce temps-là, mais qui détonnait tout à fait sur l'ensemble de l'acte concernant l'inspection, et qui constituait une législation exceptionnelle, d'une nécessité justifiable alors, est entièrement déplacé ici maintenant.

Il ne dira pas que nous sommes incapables d'adapter aujourd'hui ces matières à un système général pour tout le Canada, et il n'existe aucune raison pour que cet article soit là. L'article est ainsi conçu:

4. Dans les provinces du Manitoba et de la Colombie anglaise, ainsi que dans les territoires du Nord-Ouest et le district de Kéwatin, le ministre pourra, s'il le juge à propos, se dispenser de la nomination d'inspecteurs des coques et équipements; et dans ce cas, ou dans un cas où il n'y aurait pas d'inspecteur dans les dites provinces, territoires ou district, le ministre pourra assigner les fonctions de cet inspecteur à l'inspecteur des chaudières et machines, ou à telle autre personne qu'il emploiera temporairement, lesquels, tant que cet ordre ne sera pas révoqué, auront dès lors tous les pouvoirs et rempliront tous les devoirs par le présent assignés aux inspecteurs des coques et équipements, et seront assujétis aux mêmes obligations et punitions en cas d'inaccomplissement de leurs devoirs, et tel employé sera nommé inspecteur intérimaire des coques et équipements.

Cela était nécessaire vu les exigences de l'époque et l'impossibilité d'avoir quelque chose qui ressemblât au système que l'on pouvait appliquer dans les anciennes provinces. Les moyens de communication par chemins de fer n'existaient pas alors dans la Colombie anglaise. Le nombre des steamers était restreint. Mais aujourd'hui, nous voyons cette province se coloniser, et nous voyons sa marine augmenter soudainement. Et ainsi, l'état de choses qui existe là motive autant que dans n'importe quelle partie du Canada l'établissement du système sous sa forme la plus améliorée possible; et c'est ce que la population espère avoir, j'en suis sûr, et c'est ce qu'elle doit avoir. Il n'y a rien d'extraordinaire à nommer un personnel

compétent pour appliquer là-bas une loi que l'on considère comme utile dans les provinces de l'est. Un des meilleurs côtés de cette loi, c'est que l'administration en est pour ainsi dire jusqu'ici distincte du département politique. Vous avez des fonctionnaires spéciaux revêtus de pouvoirs étendus, et vous éloignez, autant que le permettra l'avantage public, la possibilité d'exercer une discrétion peu convenable de la part du chef politique du département.

En conséquence, la loi, en somme, mérite l'approbation du public de la partie orientale du Canada. Et c'était un principe salutaire, bien qu'il ait été ignoré dans l'article adopté en 1882. Mais je dis à l'honorable ministre que c'est maintenant le temps d'abandonner cela et d'appliquer les dispositions générales de la loi, et je crois que l'on trouvera cela suffisant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce que dit l'honorable député est important. Mais je signalerai à son attention le fait que l'article dont il parle stipule simplement que l'inspecteur des chaudières, à la discrétion du ministre, si les circonstances en exigent l'exercice, peut être nommé inspecteur des coques. Prenez le cas de M. Thompson dans la Colombie anglaise. Il est inspecteur des chaudières, et en vertu de cet article, il a été nommé inspecteur des coques pour les nouveaux steamers qui doivent être construits pour les eaux intérieures de la Colombie anglaise en aval de la rivière Kootanie. Il ne serait pas très possible de faire autrement. Il a été impossible à M. Collister d'aller dans l'intérieur et d'y inspecter les coques. Mais l'inspecteur des chaudières, étant sur les lieux, pourrait faire cette inspection. On constate que dans certains cas l'application de cette partie de la loi a un bon résultat. Au Manitoba, l'on fait une nomination de même nature. Si l'on agissait autrement, il faudrait doubler les nominations et les dépenses pour accomplir ce que, pour le moment du moins, il vaut mieux, à mon avis, accomplir en vertu de ce système.

Je demanderai donc que, pendant quelques années encore, les affaires restent dans l'état où elles sont. Je sais que l'état de choses qui existait lors de l'introduction de cet article n'existe plus, mais je crois que le temps ne nous a pas permis d'avoir des hommes compétents pour agir, l'un comme inspecteur des coques, et l'autre comme inspecteur des chaudières. Dans plusieurs cas, le même homme peut remplir les deux emplois. J'ai cité à l'honorable député les cas—l'un au Manitoba et l'autre dans la Colombie anglaise—où l'application des lois a eu de bons résultats.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Si l'honorable ministre a raison—et j'en doute—et si nos fonctionnaires peuvent être changés avantageusement, il ne faut pas oublier que ce n'est pas là le principe du bill.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, c'est une exception.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'inspecteur des chaudières peut être tout à fait incapable de se charger de l'inspection des coques.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cela est parfaitement vrai.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Cette loi ne s'arrête pas, ainsi que semble le croire l'honorable ministre, au pouvoir du ministre de permettre à l'inspecteur des chaudières d'agir temporairement comme inspecteurs des coques, mais elle lui permet de choisir tout individu, inspecteur ou non inspecteur—" le ministre peut assigner les devoirs de tel inspecteur à l'inspecteur des chaudières et machines, et à telle autre personne qu'il emploie temporairement."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cela se rapportera à des parties éloignées du pays.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Cela donne une discrétion large et dangereuse. Le ministre lui-même admettrait qu'il ne devrait pas prendre tels pouvoirs pour les anciennes provinces ; cela alarmerait ceux qui se livrent au commerce d'expédition. J'ose dire, sans désirer répéter mes opinions ou prendre le temps de la Chambre,—que la position est dangereuse pour la province de la Colombie anglaise, car cela signifie que, pour la commodité, on laisse la province de la Colombie anglaise dans l'état où elle a été depuis 1882. L'honorable ministre a parlé de la question des distances. Lorsqu'il vous faut prendre un inspecteur de l'île de Vancouver pour l'envoyer dans les grandes eaux intérieures de la Colombie anglaise, il semble évident que le moment est venu où il devrait y avoir là deux fonctionnaires, tout comme dans la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick et dans l'Ile du Prince-Edouard. Même dans ce territoire, deux sont nécessaires. Mais la Colombie anglaise est beaucoup plus grande en étendue, d'accès plus difficile. L'argument du ministre serait de différer l'administration convenable et la juste augmentation du personnel de manière à produire l'insuffisance de l'administration. Je ne me pose pas—je ne serais pas justifiable de le faire—comme le représentant de cette partie du pays, mais je parle simplement parce que j'ai occupé une position officielle qui me donne lieu de croire, comme je le prétends maintenant, que le temps du système à bon marché dans ce district est passé. Il n'y a aucune raison pour qu'une province comme la Colombie anglaise soit exemptée du principe général du bill et soit régie par quelques fonctionnaires du département ou soit entièrement à leur discrétion.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne désire pas du tout retarder de faire des nominations raisonnables dans la Colombie anglaise, et la meilleure preuve que j'en puisse donner, c'est que j'ai déjà envoyé le président de la commission faire une division convenable. J'espère que cela se fera. Mais l'honorable député doit se rappeler que la Colombie anglaise est un territoire très étendu. Elle ne se restreint pas seulement à l'île de Vancouver et à New-Westminster, mais elle s'étend de la Kootanie jusqu'au delà de la rivière Skeena en gagnant le nord. Il m'est peut-être nécessaire de faire une nomination provisoire pour la rivière Skeena au nord de la Colombie anglaise. C'est un pouvoir discrétionnaire qu'il serait bon de conserver pendant un certain temps, au moins.

J'espère que l'honorable député n'insistera pas sur ce qu'il demande. Tous mes fonctionnaires sont d'avis que la chose est opportune. Nous n'a-

vons pas l'intention de prolonger indûment cet état de choses, ou d'éloigner la responsabilité de faire les nominations nécessaires dans la Colombie anglaise.

Article 6.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Aucun changement n'est fait ici, sauf sous le 2e alinéa, qui stipule que tous les règlements faits en vertu de chacun de ces paragraphes auront, après avoir été publiés dans la *Gazette du Canada*, force exécutoire comme s'ils formaient partie intégrante du présent acte, Le nº A a été adoplé en 1889 ; B, en 1890 ; C, en 1892 ; D, en 1892, et E, en 1890. La loi actuelle ne stipule pas qu'ils seront exécutoires par leur publication dans la *Gazette* ; mais ils le seront plus tard.

Article 9.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le paragraphe est tel qu'il était dans l'ancien acte ; mais le paragraphe 3 a été ajouté. Le ministre peut nommer l'un des inspecteurs président-suppléant, chargé d'agir en l'absence du président, et ce suppléant exercera toutes les fonctions du président.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Combien de fois ce bureau se réunit-il ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'y a pas de temps fixé pour la convocation du bureau, mais M. Adams cherche à établir quelque uniformité. Il se réunit partout où le président le convoque. Ainsi, il est maintenaint dans la Colombie anglaise où il aura une assemblée. A son retour, il est possible qu'il soit envoyé dans les provinces maritimes et qu'il ait une réunion.

Article 10.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La disposition suivante qui était dans l'ancienne loi a été retranchée :

Le président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, qui sera aussi l'inspecteur surveillant.

Nous ignorons ce que cela signifiait, et nous l'avons supprimé.

Article 11.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'y a ici qu'un seul changement. En vertu de l'ancienne loi, l'amende était fixée arbitrairement à $400. Chaque député sait que le degré de culpabilité attaché à une violation de la loi est variable. Quelquefois, un homme n'est peut-être pas absolument innocent, mais il commet une infraction à la loi qui n'est pas très grave. D'autres fois, il viole la loi directement, volontairement et de propos délibéré ; la même amende ne devrait pas être imposée aux différentes offenses. Au lieu de fixer arbitrairement l'amende à $400 dans chaque cas de violation de la loi, j'ai l'intention de demander au comité d'adopter une échelle mobile, n'excédant pas $500 et d'au moins $100, selon la gravité de l'offense. Le but du changement est de permettre au tribunal d'exercer sa discrétion lorsqu'il s'agit d'une amende, en mettant le minimum de cette dernière à $100 et le maximum à $500.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je n'admets pas absolument la sagesse de ce changement. Il est difficile, dans ces cas, d'obtenir du tribunal une amende dépassant le minimum. Dans le pays, on n'apprécie pas très généralement la nécessité d'une application rigoureuse de cet article. J'ose croire que cette modification aura ce résultat que le minimum de l'amende sera imposé ; puis, la même pression et les mêmes appels qui ont été faits jusqu'ici dans ces cas continueront d'exister. Si je me le rappelle bien, lorsque le ministre a été d'avis qu'il devait y avoir une remise, il a été jugé nécessaire de venir demander à la Chambre un vote pour la remise de l'amende.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, le Gouverneur en conseil a ce pouvoir.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : En vertu de l'acte général.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce pouvoir est constamment exercé très malheureusement ; il se fait chaque mois une pression constante sur le ministre pour faire réduire une amende, pour des raisons qui méritent son attention. Le magistrat a dit : "J'en suis fâché ; je ne voudrais pas condamner cet homme à une amende de $400 ; je ne crois pas que cette somme soit justifiable. Mais cet homme a violé la loi, et, d'après moi, il devrait peut-être payer $100, mais c'est trop de $400." De sorte qu'il me faudra aller demander au conseil de réduire l'amende de $400 à $100. A mon avis, nous devrions laisser quelque discrétion au tribunal, et je prétends que c'est donner au tribunal une discrétion raisonnable à exercer entre $100 et $500. Puis, le ministre ne sera plus obligé d'entendre de constants appels pour exercer sa discrétion pour une réduction de l'amende.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre, je suppose, fait allusion à la loi relative au revenu consolidé et à l'audition, article 78. Cet article n'aurait pas d'application, ainsi que le verra l'honorable ministre en le lisant. Je ne me rappelle pas la disposition en vertu de laquelle le Gouverneur en conseil pourrait remettre ces amendes ; ce n'est certainement pas en vertu de celle-là d'après ce que je comprends.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je dirai à mon honorable ami que ce n'est pas en vertu de cette loi. Il s'est présenté une affaire—l'affaire Anglin—et elle a été renvoyée au ministère de la Justice—je ne sais pas qui était alors le ministre—et il a été donné un avis écrit et raisonné portant que le Gouverneur en conseil avait le pouvoir de remettre ces amendes.

M. POWELL : Quant à cette discrétion dont parle le ministre, il me semble qu'un tribunal composé de deux juges de paix est un tribunal très imparfait pour exercer ce pouvoir discrétionnaire dont l'on se propose de le revêtir en vertu de cet article. Il n'y aura aucune uniformité. Deux juges d'un tribunal seraient guidés par des raisons qui n'auraient aucun poids sur des juges d'un autre tribunal, et cette conduite jetterait simplement du discrédit sur la loi.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ces poursuites, si je ne me trompe, ne pourraient pas être portées devant deux juges de paix.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'examinerai la question. Il ne m'a pas été soumis de cause jugée par deux juges de paix.

M. MILLS : Pourquoi serait-il obligatoire d'avoir le certificat à bord du vaisseau ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cela est nécessaire. Chaque bateau à vapeur porte son certificat qui est encâdré et suspendu.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : D'après la loi de 1886, ce certificat devait être remis au principal employé de la douane au port où cette inspection était faite. Pourquoi retrancher les mots "au port où cette inspection était faite" ? Je puis comprendre qu'il arrive des cas où des personnes voudraient faire des démarches au sujet du vaisseau, et il serait peut-être important de savoir où trouver le certificat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : On m'apprend que cet article a été modifié dans le but de simplifier la question. Au lieu de rendre obligatoire la disposition portant que le certificat devrait être remis au principal employé de la douane au port où l'inspection a été faite, l'article a été amendé de manière à comporter que le certificat sera remis à tout principal employé de la douane.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Où ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : N'importe où.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ce changement n'est pas sage. En vertu de l'ancienne loi, il y avait quelque chose de défini et de certain. Si vous croyiez que le vaisseau violait la loi, vous pouviez chercher son certificat au port où l'inspection avait été faite. En vertu de la loi telle qu'amendée, les fonctionnaires n'auraient pas l'appui du public pour l'application de la loi, car il ne s'en suivrait pas que le certificat a été produit dans ce port, mais à un port quelconque de douane. Qui nomme-t-on principal employé de la douane ?

M. POWELL : Le principal employé de la douane à un port est le percepteur, d'après ce que nous comprenons tous. Le principal fonctionnaire pour la confédération, cependant, est le ministre, je suppose. La teneur de l'article modifié tel que proposé est très vague. Pourquoi ne pas stipuler que le certificat devrait être produit où le vaisseau a été enregistré, afin que tous puissent le trouver dans le cas où une action serait prise contre le vaisseau. En vertu de l'article proposé, il serait nécessaire, afin d'instituer des procédures, de faire des recherches dans tous les bureaux de douane de la confédération. L'amendement est parfaitement absurde et insignifiant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Nous voulions le rendre plus général.

M. POWELL : Vous jouez avec des questions purement techniques, ce qui est absolument inutile et ce qui nuira à la marine. Si l'honorable ministre s'écarte de la coutume qui veut que le certificat soit produit dans le port d'enregistrement, il fait un règlement qui sera inutile et mettra le public dans un embarras considérable, s'il signifie quelque chose.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La délivrance du certificat n'est pas la chose essentielle ; c'est l'inspection du vaisseau.

M. POWELL : C'est un changement inutile.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : On veut surtout que l'inspection soit faite et que le certificat soit produit d'une manière officielle quelconque. Mais il n'est pas nécessaire de le produire en quelque endroit spécial. Il arrive très souvent que des inspections soient faites le samedi après-midi, après la fermeture du bureau du port où le vaisseau a été inspecté.

S'il était nécessaire de produire le certificat dans ce port, le vaisseau devrait rester là jusqu'au lundi. L'important, c'est que l'inspection soit faite et que le certificat soit donné. La production n'est qu'un acte simplement officiel qui n'a pas la cinquième partie de l'importance de l'acte principal lui-même. M. Magee me dit que chaque mois il se présente des cas où des vaisseaux sont inspectés dans l'après-midi du samedi, et où les pièces ne peuvent pas être produites à moins que le vaisseau n'attende jusqu'au lundi matin

M. POWELL : J'admets que la chose essentielle est l'inspection, et en ce qui concerne le certificat, le seul but en le produisant est de le mettre quelque part où le public peut le voir. Pourquoi ne le produit-on pas en quelque endroit convenable ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : S'il est produit au bureau de l'inspecteur en chef des douanes, c'est un lieu convenable.

M. POWELL : Le propriétaire ou le capitaine du vaisseau est directement intéressé, ainsi que le public en général. En ce qui concerne le propriétaire et le capitaine du vaisseau, le double qui est en la possession de l'un d'eux, est amplement suffisant. Mais en ce qui concerne le public, il désire savoir où prendre le certificat, sans quoi il est possible qu'il ait à le chercher par tout le Canada. Pourquoi le produire puisque le public ne peut pas savoir où il est ? En vertu de ce bill, il serait possible de le produire dans la Colombie anglaise.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Après tout, l'ancienne loi a été bien étudiée et elle a répondu aux objections que semblent voir les deux honorables préopinants. En vertu de l'ancienne loi, lorsqu'une personne désirait savoir si le vaisseau était inspecté, ou non, tout ce qu'elle avait à faire était de trouver le fonctionnaire, et si le vaisseau était inspecté, le samedi soir, rien n'exigeait que l'inspecteur retournât au bureau. Dès que vous aviez trouvé le fonctionnaire, vous saviez si le vaisseau avait été inspecté, ou non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il est assez étrange que mon attention n'ait pas été appelée sur ce changement, et c'est pourquoi je ne l'ai pas mentionné au comité. Si mon honorable ami croit que cela vaut mieux, je

n'ai aucune objection à conserver la loi telle qu'elle est aujourd'hui sous ce rapport.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : En tout cas, elle tend à la certitude.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Parfaitement, je proposerai que l'on amende l'article de manière à ce que la loi reste telle qu'elle était auparavant sous ce rapport.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Dans l'ancienne loi, il y avait les mots "et le bateau à vapeur répondra du paiement de cette somme." Ne vaudrait-il pas autant conserver ces mots, car je vois qu'ils sont omis dans le bill?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ai étudié la loi très attentivement, et j'ai constaté que l'on emploie des mots analogues en vingt endroits environ. J'ai inséré un article général qui comprendra tout cela.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Parfaitement.

Article 11, paragraphe 2.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Dans ce cas, il devrait, à mon avis, y avoir quelque chose de plus que la teneur du projet. Le délinquant devrait avoir quelque chose de plus que la simple visite d'un officier. L'ordre, je crois, devrait être par écrit—quelque chose de la nature d'un mandat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Naturellement, le ministre ne donnerait pas d'ordre personnellement. Il donerait naturellement l'ordre par écrit.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Exactement ; et pour éviter toute ambiguité, et pour que les capitaines comprennent ce qu'est l'autorité de l'officier, les mots "par écrit" devraient être insérés à mon avis. Il est dangereux, je crois, de laisser la question sous cette forme, et je ne connais aucun cas de même nature où se fait la même chose.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai aucune objection à insérer les mots "par écrit," mais il semble extraordinaire que le percepteur des douanes puisse faire la saisie sans certificat, tandis que le ministre doit le faire par écrit.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je dirai à l'honorable député que je ne fais pas cette recommandation pour le simple plaisir de donner un avis. Je ne connais aucun cas où un fonctionnaire de l'Etat, ou toute autre personne, peut agir sans être tenu de montrer quelque ordre écrit par un ministre ou un tribunal. L'officier doit avoir quelque chose à montrer avant de faire une saisie ou d'arrêter un bateau. Si l'écrit n'est pas du ministre, qu'il soit du sous-ministre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si un bateau à vapeur navigue en violation de la loi, tout principal employé des douanes peut aller à bord et le saisir sans certificat. S'il n'y a pas de principal employé à l'endroit, le ministre peut donner instruction à toute autre personne de faire la saisie. Si l'honorable député trouve qu'il est préférable que cet ordre soit par écrit, je n'objecte pas. Je propose qu'après le mot "ministre" l'on insère les mots "par écrit."

M. POWELL : Je conseillerais d'employer l'expression "percepteur de douane" au lieu de "principal officier de douane".

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'expression "principal officier des douanes" se retrouve dans tout l'acte.

M. POWELL : Je ne crois pas qu'elle soit admise comme une expression légale. Si on s'en sert, il vaudrait mieux la définir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je remercie l'honorable député de son conseil et j'y verrai.

Paragraphe 3.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce paragraphe n'était pas dans l'ancienne loi ; il est introduit ici parce que les propriétaires de bateaux à vapeur ont toujours des excuses pour n'être pas prêts, et que les inspecteurs sont obligés de faire plusieurs voyages pour les inspecter, et ces voyages coûtent très cher à l'Etat. Nous n'avons pas trouvé d'autres moyens que celui-ci d'obvier à cet inconvénient.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Dans un sens, je partage cet avis de l'honorable ministre, et je ne reviendrai pas sur l'attitude que j'ai prise quand j'étais ministre de la Marine et des Pêcheries. Je connais les inconvénients de ces retards et les frais qu'occasionnent le négligence de certains propriétaires de bateaux à vapeur. Mais cet article va peut-être trop loin, sous prétexte de remédier à un abus. Il me semble que le propriétaire devrait recevoir un avis quelconque avant d'être condamné à l'amende—car ceci équivaut virtuellement à une amende. Si l'inspecteur s'adonne à passer par là il peut aller trouver le propriétaire et si ce dernier n'est pas prêt, l'inspecteur s'en va et il reviendra quand bon lui semblera, et ses dépenses de voyage sont à la charge du propriétaire.

Je ne sais pas jusqu'à quel point on pourrait adopter des époques fixes pour ces inspections, ou si le propriétaire ne pourrait pas exiger un avis lui annonçant d'avoir à tenir son bateau prêt pour l'inspection à telle ou telle date. Un propriétaire peut être conforme à la loi et être prêt à faire subir l'inspection à son bateau à vapeur, et cependant l'inspecteur peut se présenter, juste au moment où il est absent, ainsi que ses représentants. Il me paraît rigoureux, dans ce cas, de punir le propriétaire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le paragraphe est arbitraire, mais je ne vois pas d'autres moyens. Il faut d'ailleurs l'interpréter à la lumière des faits tels que nous les connaissons. Les inspecteurs s'entendent toujours avec le propriétaire pour aller faire l'inspection du bateau à une certaine date, et bien souvent, quand ils arrivent, le propriétaire a une excuse pour n'être pas prêt. L'inspectour est alors obligé de battre la semelle à l'hôtel pendant une semaine ou deux, ou retourner à des centaines de milles pour revenir plus tard, et ce manège peut se renouveler deux ou trois fois. Il faut choisir entre un peu d'arbitraire ou un manque de sévérité qui permet quelquefois

aux propriétaire de bateaux à vapeur d'échapper entièrement à l'inspection. Je dois avouer franchement qu'en cette affaire je m'en rapporte aux conseils de mes fonctionnaires permanents. Si l'honorable député y voit trop d'objections, je puis laisser le paragraphe en suspens, mais vu les pressantes représentations des employés du ministère, je ne puis consentir à ce qu'il soit rayé.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il vaut mieux le laisser en suspens. Il me paraît prêter à de fortes objections et exposer les innocents à être punis.

Article 12.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'ancienne loi était très sévère. Dans le cas où l'avis requis n'était pas donné, le propriétaire du bateau à vapeur était passible d'une amende de $200 par jour. Cette disposition m'a parue outrée et j'y ai substitué une amende de pas plus de $500 et de pas moins de $50.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Quand le capitaine, le propriétaire ou le mécanicien d'un bateau à vapeur négligent de donner avis le plus tôt possible d'un accident par lequel la coque, la machine ou la chaudière a été endommagée d'une manière notable, ou affaiblie, l'ancienne amende n'était pas trop élevée.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le propriétaire pourrait être ruiné par la négligence du mécanicien ; et il faut imposer une amende raisonnable.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Dans le cas d'un bateau qui transporte des voyageurs, l'ancienne amende n'était pas d'un sou trop élevée.

M. QUINN : Il n'y a pas de doute que l'intention, en décrétant un maximum et un minimum, a été de l'imposer suivant les circonstances. Dans le cas d'un bateau à passagers, on imposerait le minimum ; mais non dans le cas d'un bateau à marchandises.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Certainement.

Article 14.

M. QUINN : D'après cet article le propriétaire est obligé de produire le certificat du capitaine, du second ou du mécanicien avant de faire inspecter son bateau. Il se peut qu'à ce moment il n'ait pas encore engagé son capitaine ou son ingénieur. Cet article n'est-il pas trop sévère ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pour se conformer à la loi, il faut produire le certificat du capitaine, du second ou du mécanicien.

M. QUINN : Il s'agit ici du certificat d'enregistrement du bateau, mais non du certificat du capitaine, du certificat du second, ou du certificat du mécanicien. D'après ce que je comprends, le capitaine, le second et le mécanicien doivent chacun avoir leur certificat pour prendre charge du bateau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui.

Sir LOUIS DAVIES.

M. QUINN : Mais ce ne sont pas ces certificats dont la production est exigée ici.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui.

M. QUINN : Cet article, alors, est passablement arbitraire. Ces inspections se font bien souvent de bonne heure au printemps, avant que le capitaine soit engagé, avant que le second soit engagé, et même avant que les mécaniciens soient engagés. Cependant, vous exigez du propriétaire qu'il produisent les certificats de son capitaine ou de son second, sans quoi son bateau ne sera pas inspecté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il ne peut certainement le faire inspecter s'il n'a pas un capitaine et un mécanicien munis de certificat.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre en est-il bien certain ? Je crois qu'il y a des bateaux à vapeur qui ne sont pas tenus d'avoir des capitaines et des mécaniciens munis de certificats.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Dans ces cas-là le propriétaire n'aurait pas à produire les certificats.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Voyons jusqu'où nous allons, Cet article décrète que l'inspecteur devra demander le certificat d'enregistrement et pourra demander ces autres certificats. Il est à craindre que l'article aille plus loin qu'on ne l'aurait voulu. D'après cet article, ce ne serait pas une excuse de dire que le bateau à inspecter, n'est pas obligé d'avoir ces certificats. La loi dit que l'inspecteur peut les demander et s'ils ne sont pas produits, arrive la punition.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La première partie est impérative ; il "devra" demander le certificat d'enregistrement. Mais quant à la production des autres certificats, il " pourra " les demander. Il faut bien laisser quelque discrétion à l'inspecteur.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne suis pas de cet avis. Ce n'est pas dans cet esprit qu'il faut légiférer quant aux matières pénales. Dans le cas actuel un homme peut être soumis à toute sorte d'embarras, pour un acte sur lequel il n'avait aucun contrôle. L'honorable ministre dit que la dernière partie du paragraphe est facultative, l'inspecteur " peut " demander ces certificats, mais s'il les demande il faut qu'ils soient produits, sans quoi le propriétaire puisse être puni. L'honorable ministre dit aussi qu'ils ne seraient pas demandés dans le cas d'un bateau qui n'est pas tenu de les avoir. C'est une manière dangereuse de faire une loi.

M. QUINN : J'attirerai l'attention du ministre sur l'amende qui ne devra pas dépasser $100, ni être moindre de $50 " et tout officier principal des douanes, ou tout inspecteur pourra détenir tout bateau à l'égard duquel les prescriptions du présent acte ou de tout arrêté du conseil pris sous son autorité, n'auront pas été pleinement observées." Il me semble que le but serait atteint si le certificat d'inspection n'était délivré qu'après que les certificats du capitaine, du second et du mécanicien

auraient été produits aux bureaux du ministère. Mais priver le propriétaire de son bateau, de permettre à l'inspecteur de le retenir, me paraît d'une grande sévérité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député ne me paraît pas saisir le but de cet article. Il change très peu de chose à la loi actuelle. Quand l'inspecteur vient faire l'inspection d'un bateau, il demande d'abord le certificat d'enregistrement.

M. QUINN : Il n'y a pas d'objection à cela.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si le propriétaire veut faire prendre la mer à son navire, l'inspecteur lui demande le certificat du capitaine, du second et de l'ingénieur. Il peut en demander la production. Si le propriétaire ne les produit pas, il n'a pas son certificat d'inspection.

M. QUINN : Ce n'est pas seulement quand le propriétaire veut faire prendre la mer à son bateau. C'est au moment même de l'inspection que l'inspecteur peut exiger les certificats du capitaine, du second et du mécanicien. Il doit y avoir une raison à cela.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le propriétaire n'est passible d'aucune punition, s'il ne les produit pas.

M. QUINN : Oui. L'article 50 couvre ce cas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Un homme ne peut assurément pas s'attendre à obtenir un certificat, s'il ne se conforme pas à ce que lui demande l'inspecteur. Il n'y a pas de clause pénale, mais à moins de produire les certificats, vous ne pouvez avoir votre certificat d'inspection, ni prendre la mer.

M. POWELL : J'ai une remarque à faire. J'ai une assez grande expérience dans les affaires maritimes, et c'est la première fois que j'entends dire que le capitaine est le dépositaire du certificat du second, ou de celui du mécanicien. L'honorable ministre fera bien du chemin avant de rencontrer un capitaine qui soit en possession du certificat de son second, ou de celui de son mécanicien. Ces certificats sont en la possession de ces officiers eux-mêmes et c'est une absurdité de demander au capitaine de les produire.

Dans le cas actuel, on rend le capitaine passible d'une forte punition, si son mécanicien, sur lequel il n'a aucun pouvoir, ne fait pas une certaine chose qu'il ne peut pas l'obliger à faire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député interprète mal le but de cet article.

M. POWELL : Mais je n'en interprète pas mal les résultats.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'y a pas de sanction pénale attachée à cet article. C'est du bateau que l'inspecteur doit s'occuper. Il ne peut pas passer son temps à courir après le capitaine, le cuisinier, le mécanicien et tout l'équipage. Il va trouver le capitaine et lui dit : Vous avez besoin d'un certificat d'inspecteur ? Oui. Avez-vous votre certificat d'inscription ? Oui. Produisez-le. Et le capitaine le produit.

M. POWELL : Ce n'est pas exactement ce que dit l'article.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Quant aux autres certificats, ce n'est qu'une permission donnée à l'inspecteur de les demander. Le défaut de les produire n'entraîne aucune peine ; seulement l'inspecteur peut retenir le certificat d'inspection, jusqu'à ce qu'ils soient produits. Il ne peut pas donner son certificat, tant qu'il n'a pas la preuve qu'il a un ingénieur muni de son certificat, à bord du bateau.

M. POWELL : Je signalerai au ministre l'article 50 :

Sauf lorsqu'il en est spécialement prescrit autrement, le propriétaire ou le capitaine de tout bateau à vapeur au Canada encourra, pour toute violation, par rapport à ce bateau, en un voyage ou trajet quelconque, des dispositions soit du présent acte ou d'un arrêté du conseil pris sous son autorité, une amende de cent piastres au plus et de cinquante piastres au moins.

Vous obligerez le capitaine à produire ce certificat ; or, il ne peut pas le produire, car il n'en a pas la garde.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je veux donner à l'inspecteur le pouvoir de se faire montrer le certificat du mécanicien, celui du capitaine et celui du second, avant d'accorder son certificat final.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Où est l'article qui décrète qu'en cas de refus, le certificat d'inspection ne sera pas accordé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La loi dit qu'il peut exiger ces certificats. Chaque inspecteur est tenu d'exiger du capitaine ou du propriétaire le certificat d'enregistrement du bateau. Si ce certificat n'est pas produit, l'inspecteur ne donne pas son certificat final.

M. QUINN : Il me semble qu'on devrait ajouter " à défaut par le propriétaire ou le capitaine de produire ce certificat, le certificat d'inspection ne sera pas accordé ".

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il est évident que cela va de soi. La première partie de cet article est la loi du pays depuis vingt ans. S'il ne produit pas son certificat d'enregistrement il n'a pas son certificat d'inspection. Nous ajoutons seulement que s'il ne produit pas aussi ceux du capitaine, du second et du mécanicien, pour prouver qu'ils ont la compétence requise, il n'aura pas non plus son certificat d'inspection.

M. QUINN : En vertu de l'article 50 le propriétaire est exposé à l'amende, et son bateau peut être retenu.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'y a pas de doute sur ce point ; l'article 50 n'a pas d'application ici.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'ancien article était un peu différent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, il dit : " Tout inspecteur de bateaux à vapeur devra demander au propriétaire".

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Non, " pourra demander au propriétaire d'aucun bateau à vapeur qu'il est à inspecter, de produire le certificat d'enregistrement du dit bateau à vapeur ". L'honorable ministre s'arrête ici, mais l'ancienne loi ajoute : " le dit propriétaire ou capitaine devra alors produire et exhiber le dit certificat à l'inspecteur".

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce n'est pas tant pour imposer une amende que pour donner à l'inspecteur le droit de se faire montrer ces documents nécessaires avant d'accorder son certificat pour permettre au bateau à vapeur de partir en voyage. Tout le monde admettra qu'un bateau à vapeur doit posséder son certificat d'enregistrement et être en état de prouver à l'inspecteur qu'il est sous la charge d'un capitaine, d'un second et d'un mécanicien, munis de leurs certificats.

M. QUINN : Très bien, mais je crois que l'article 50 entraîne une peine.

M. POWELL : Tous ceux qui connaissent par la pratique le fonctionnement de la loi, savent que tous ces détails sont inutiles. Le maître du havre n'accorderait pas de décharge et refuserait une quittance à un bateau qui ne remplirait pas ces conditions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Alors quel mal y a-t-il à les mettre dans la loi ?

M. POWELL : Supposons qu'aujourd'hui l'inspecteur se fasse exhiber le certificat du second et que demain, on en engage un autre. Nous voici avec une prescription inutile qui exige un certificat de second pour aujourd'hui et qui permet de s'en passer pendant les 12 mois à venir, à moins qu'il ne faille une nouvelle inspection. Pourquoi ne pas laisser la loi comme elle l'était ? Un capitaine qui ne se conformerait pas à la loi ne pourrait pas avoir sa quittance. Qu'un propriétaire ait ou non engagé un capitaine, un second et un mécanicien munis de certificats, qu'est-ce que cela peut avoir à faire avec la machine et la coque d'un bateau à vapeur ? Il n'y a pas non plus de raison pour exiger le certificat d'enregistrement. Ce sont des choses auxquelles le percepteur des douanes doit voir avant de donner une quittance. On introduit ici une foule de questions qui n'ont rien à faire avec l'inspection, des affaires de détails qui sont réglées à chaque voyage.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député ne comprend pas le fonctionnement de l'acte, malgré sa grande expérience. Beaucoup de bateaux à vapeur ne demandent jamais de quittances, comme par exemple les bateaux à passagers qui font le service d'un endroit à un autre. L'inspecteur se rend à bord de ces bateaux et le propriétaire lui dit qu'il veut un certificat d'inspection pour 12 mois. Très bien, dit l'inspecteur, avez-vous un certificat d'enregistrement ? Oui. Produisez-le ; votre capitaine a-t-il son certificat ? Oui. Produisez-le ; votre second a-t-il son certificat ? Oui. Produisez-le ; votre mécanicien a-t-il son certificat ? Oui. Produisez-le. Si toutes ces conditions ne sont pas remplies, l'inspecteur ne donne pas son certificat.

Personne ne voudrait obliger l'inspecteur à accorder un certificat sans que toutes ces conditions fussent remplies, et cet article n'a d'autre but que de faire disparaître tout doute. L'honorable député de Montréal-centre (M. Quinn) dit que le défaut de se conformer à ces prescriptions entraîne une amende ; l'amende n'est imposée que si le bateau part sans ces certificats.

M. QUINN : Je regrette de ne pouvoir partager l'avis du ministre sur ce point. L'article 50 dit clairement : " Tout officier principal des douanes ou tout inspecteur peut retenir tout bateau à vapeur à l'égard duquel les prescriptions du présent acte n'ont pas été exécutées." Si cette formalité n'a pas été remplie, le bateau peut être retenu.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cela n'est-il pas juste ?

M. QUINN : Mais le propriétaire est de plus passible de l'amende, par la perte ou l'absence temporaire du certificat. Le capitaine, le second, et le mécanicien, peuvent tous avoir leurs certificats, mais ils peuvent ne pas être en la possession du propriétaire au moment de l'inspection. Si l'on disait ici que le défaut de produire ces certificats au moment de l'inspection, ne sera pas puni autrement que par le refus de délivrer le certificat d'inspection, je comprendrais cela ; mais avec l'article tel que rédigé, le propriétaire est passible de l'amende imposée par l'article 50.

M. POWELL : Prenons le cas d'un bateau faisant le service entre Saint-Jean et Carleton. S'il n'y a pas à bord de ce bateau un mécanicien muni de son certificat, tout ce que le propriétaire a à faire, c'est d'en engager un pour la journée, car les matelots à bord de ces bateaux n'ont pas signé le contrat d'engagement.

Le propriétaire peut engager un homme aujourd'hui et le congédier demain.

Le but que se propose l'honorable ministre est très louable, mais il peut être atteint par un autre bill concernant la protection des voyageurs, et imposant des peines quand un bateau n'a pas les certificats requis ; mais tout cela est entièrement étranger au bill actuel qui concerne l'inspection des coques et des machines.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne puis que répéter les arguments que j'ai déjà donnés. Cet article a pour but de permettre à l'inspecteur de constater si le navire est en état de tenir la mer, dans le sens du présent article, s'il a été enregistré et si le capitaine et le mécanicien ont des certificats.

M. POWELL : Il n'est pas nécessaire d'avoir un capitaine muni d'un certificat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, par le présent acte. Si le bateau part le lendemain et congédie son capitaine muni d'un certificat pour le remplacer par un autre qui n'a pas de certificat, il est passible d'une autre punition. Le principal but de cet article est de

permettre à l'inspecteur de constater si le bateau peut tenir la mer.

M. POWELL : Cela arrive une fois tous les 12 mois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'article 50 ne vise que les violations de la loi, et non les simples négligences, comme celle de produire le certificat de capitaine, qui ne ferait qu'empêcher le propriétaire d'avoir un certificat d'inspection.

M. QUINN : L'acte a beaucoup d'étendue et décrète qu'un navire peut être retenu si quelques-unes des prescriptions de la loi ne sont pas exécutées.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le percepteur des douanes peut retenir un navire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre peut être d'opinion que ces personnes seront exemptées de l'amende dans le cas d'une poursuite, mais les tribunaux peuvent être d'une autre opinion. On se propose de nommer des gens pour intenter des poursuites ; on a l'intention d'employer des dénonciateurs qui recevront une part de l'amende. La loi dit que les officiers du bateau devront produire des certificats.

Le ministre dit que, dans certains cas, ils refusent de prendre ces certificats, et cependant ils ne se rendraient pas pour cela passibles d'amende. Le bill décrète que toute violation des prescriptions de la présente loi sera frappée d'une peine. Le bill décrète aussi que la loi sera appliquée par les officiers ou autres personnes autorisées par le ministre. Comme le ministre ne tient sans doute pas à placer ces fonctionnaires dans une semblable situation, il serait convenable d'amender cet article. Je ne vois pas la nécessité d'ajouter ces nouvelles dispositions relatives à l'administration d'une loi touchant à l'inspection des coques, des chaudières et des machines de bateaux à vapeur, puisqu'il existe deux autres lois relatives à la sûreté des vapeurs à passagers et aux certificats que les propriétaires sont tenus de se procurer.

M. POWELL : J'appelle l'attention du ministre à titre d'avocat, sur l'article 50. Sans doute, dans la pensée de l'auteur du bill, la peine en cette circonstance ne devait pas être une amende, mais il voulait que les propriétaires de bateaux à vapeur fussent mis dans l'impossibilité d'obtenir le certificat de congé nécessaire. Voilà, je le prétends, l'objectif du bill, et je ferai observer au ministre que l'article en discussion n'atteint pas le but qu'il a en vue. Si l'infraction de l'article en question ne rentre pas dans le premier paragraphe, comportant que les propriétaires de bateaux à vapeur ne seront pas passibles d'une amende excédant $700, elle ne rentre pas non plus dans l'article défendant de leur délivrer des certificats. Les mêmes conditions sont nécessaires pour rendre applicables aux propriétaires de bateaux à vapeur le premier et le second paragraphe de l'article ; ainsi, l'inspecteur ne saurait refuser le certificat. Voilà qui est fort grave. L'honorable ministre le sait, lorsqu'un bill traite de questions au sujet desquelles il existe une législation antérieure, et qu'il tente de faire de nouveaux règlements, ces règlements sont substitutifs et ils abrogent directement ou implicitement l'ancienne loi. Nos lois renferment nombre de règlements relatifs à la sécurité des bateaux à vapeur. Si l'article en discussion comporte le sens que lui attribue le ministre, c'est une abrogation directe ou indirecte des anciennes prescriptions, et les nouvelles dispositions étant substitutives, le résultat pourrait avoir une bien plus grande portée qu'il ne le s'imagine. Le dernier paragraphe de l'article n'a pas sa raison d'être, puisqu'il est étranger à la question principale, et que sa tendance serait désastreuse au point de vue de notre code maritime.

M. QUINN : Dans la division électorale que je représente, il y a cinq ou six cents steamers qui seraient tous retenus en vertu de la présente loi. La chose est grave et le ministre n'a pas réussi à me convaincre que les propriétaires de bateaux à vapeur ne seraient pas passibles d'amende. La nature de la loi resterait la même et le ministre atteindrait mieux l'objectif qu'il a en vue, en ajoutant les mots " jusqu'à ce qu'un certificat ait été produit, ce certificat ne sera pas accordé au propriétaire d'un bateau à vapeur ".

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre ferait mieux de laisser cet article en suspens.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il me semble que je ne me suis pas montré trop absolu au sujet de ce bill et j'ai essayé de me rendre aux représentations des honorables députés. Je n'ai aucune objection à laisser l'article en suspens.

Article 17, paragraphe 3.

M. POWELL : J'ai une objection à formuler au sujet du premier paragraphe de cet article. Sous le régime de l'ancienne loi, dont ce bill n'est qu'un calque, il s'est produit certains inconvénients. J'étais moi-même intéressé dans un petit bateau à vapeur et il nous a fallu attendre trois semaines avant de pouvoir obtenir un certificat, en raison du fait que le ministère de la Marine et des Pêcheries ne voulait pas accorder le certificat dont nous avions besoin.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : A quelle époque cela a-t-il eu lieu ?

M. POWELL : Cela se passait sous le régime de l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper), et non pas sous le régime actuel.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'en suis fort aise.

M. POWELL : Nous avons perdu plusieurs centaines de dollars, en raison de ce retard. En relisant la formule du certificat, on verra qu'il dit :

Je certifie, en outre, que le dit bateau est autorisé à naviguer entre..... et depuis ce.....jour de .....jusqu'au jour de.....18 ; et qu'il est capable et en état de porter (nombre) de passagers et non d'avantage.

Voici l'interprétation donnée à ce texte, à l'époque en question par le ministère de la Marine et des Pêcheries : le ministère n'a droit d'accorder des certificats que d'un port en particulier à un autre, et n'est pas autorisé

à accorder de certificat de corsaire, et c'est là le genre de certificat que nous voulions. Tout steamer anglais peut venir d'Angleterre au Canada, muni d'un certificat délivré par les autorités britanniques ; mais tout steamer canadien qui veut entreprendre un voyage spécial doit être muni d'un certificat spécial. Voilà une disposition qui a besoin d'être amendée, de façon à ce que l'inspecteur puisse accorder à tout propriétaire ou capitaine de steamer canadien un certificat de corsaire, pour aller où il lui plaira. Nos vaisseaux canadiens ne devraient pas être soumis à de plus sévères restrictions que ne le sont les vaisseaux anglais et américains. Dans l'affaire en question, quand j'eus compris que les employés du ministère étaient obligés de s'en tenir à la formule du certificat, je me rendis à Ottawa où je réussis à obtenir enfin quelque chose qui eût du bon sens. Cette question reviendra sur le tapis, quand nous discuterons l'annexe, mais en entendant, je ferai observer au ministre qu'il ne devrait pas imposer de semblables restrictions aux bateaux à vapeur, sauf lorsqu'il s'agit de steamers d'une ligne de passagers suivant une route spéciale. Quant aux bâtiments de fret, on devrait leur permettre de voyager sans restriction partout où le commerce les appelle. Il faudrait donc amender cet article de façon à mettre nos steamers canadiens sur un pied d'égalité avec les vaisseaux anglais ou américains.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cette question reviendra plus tard sur le tapis, lorsque nous discuterons l'annexe, et en attendant, je vais consulter les employés de mon ministère pour voir quel amendement il serait possible d'apporter au bill, dans le sens indiqué par l'honorable député (M. Powell).

Article 17, paragraphe 5.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce paragraphe a été inséré au bill dans le but de pourvoir aux cas où les capitaines de vaisseaux prêtent leurs articles d'équipement à d'autres capitaines, pour éluder la loi.

M. QUINN : L'article, à mon avis, n'est pas assez précis ; au lieu d'équipement, il devrait dire la partie matérielle de l'équipement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'amende est de cinquante dollars et plus.

M. QUINN : C'est une amende fort sévère à imposer pour le prêt d'une carvelle ou autre article semblable.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Supposons qu'un capitaine prête les ceintures de sauvetage ?

Article 20.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Voici la modification apportée à cet article, à la recommandation de l'inspecteur ; lorsque la machine d'un bateau à vapeur sera stoppée pour plus de cinq minutes, la soupape de sûreté devra être ouverte.

M. QUINN : Cela ne s'applique qu'aux cas où la vapeur atteint ou dépasse la pression fixée par l'inspecteur. Ainsi, supposons que d'après le certificat de l'inspecteur, la machine d'un bateau puisse supporter en toute sûreté une pression de vapeur de 150 livres, et que le vaisseau, en naviguant, n'emploie que 90 ou 100 livres ; serait-il nécessaire, s'il stoppe pendant cinq minutes, d'ouvrir la soupape de sûreté et le reniflard, ce qui réduirait probablement la pression de vapeur à 80 livres ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, assurément. Tant que la vapeur est au-dessous du point de pression fixé par l'inspecteur, il n'y a rien dire.

Article 27.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cet article pourvoit à une protection que le ministère juge utile d'établir. Les mots de l'ancienne loi, "quelque matière incombustible," sont de nature à créer des embarras, et l'inspecteur en chef a suggéré de préciser d'avantage la définition, en se servant des mots : "recouvert de fer-blanc cloué de la manière indiquée par l'inspecteur." Il a été jugé nécessaire d'insérer ces mots afin de protéger plus efficacement la boiserie exposée à l'ignition, à bord des bateaux à vapeur.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Dans quelle mesure ce règlement portera-t-il atteinte aux arrangements que les armateurs font actuellement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'inspecteur en chef n'a fait ces arrangements qu'après mûre délibération. Il y a une foule de détails techniques au sujet desquels je n'ai aucune connaissance pratique, seulement, j'ai étudié le bill de concert avec M. Magee et M. Adams, le président du bureau, et tout le bureau des inspecteurs a été unanime à recommander cette modification.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Voilà, sans doute, une excellente recommandation, au point de vue technique ; mais il s'agit de savoir dans quelle mesure elle sera praticable.

M. QUINN : Voici l'objection que je prévois : c'est qu'il va falloir laisser un espace de quatre pouces entre la boiserie et la cheminée, ce qui pourrait causer de fortes dépenses aux propriétaires de vaisseaux, en les obligeant à agrandir le vide autour des cheminées. La chose ne sera pas toujours nécessaire, car la cheminée n'est pas un endroit fort dangereux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'y a pas trop de quatre pouces.

M. QUINN : Le règlement ne le tolère pas aujourd'hui. En décrétant qu'il faudra à l'avenir quatre pouces, cela nécessite l'agrandissement du vide autour de la cheminée et impose un surcroît de dépenses aux propriétaires de steamboats. Le fait que cette modification est recommandée par M. Adams suffirait presque à m'engager à laisser passer l'article sans réserve aucune, mais comme cela peut obliger les armateurs à faire des dépenses considérables, la modification me paraît trop radicale, et je demanderai au ministre de vouloir bien laisser l'article en suspens jusqu'à ce que je puisse me

mettre en communication avec certaines personnes, et s'il n'y a pas d'objection, l'article sera alors adopté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai nullement objection à suspendre l'étude de l'article.

L'article demeure en suspens.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le bill à l'étude n'est-il pas le même que celui de 1886 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Effectivement.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Pourquoi donc le modifie-t-on ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Tous les bureaux d'inspecteurs recommandent cette modification.

Article 32.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est un nouvel article.

M. QUINN : Je voudrais savoir si cet article a l'appui de tout le bureau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, je suis informé par un de mes employés que cet article a reçu l'approbation unanime du bureau.

M. QUINN : Je n'ai pas besoin de faire observer que c'est une modification radicale. Songez donc aux énormes dépenses des appareils de signaux et de répétition.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si l'honorable député (M. Quinn) estime cette innovation trop radicale, je suis prêt à laisser l'article en suspens.

M. QUINN : J'en saurais gré au ministre.

L'article demeure en suspens.

Article 33.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La dernière partie de cet article, à partir des mots " apte à remplir ", ligne 39, est nouvelle, en ce sens qu'elle est un amendement de l'ancienne loi, mais elle a été adoptée en 1890. Le paragraphe n'est pas modifié.

Article 35.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le paragraphe 2 est nouveau, et il est ainsi conçu :

(2.) Toute personne étant de quart ou en charge de la chambre de la machine d'un bateau mentionné au présent article, sera censée servir et être employée comme mécanicien pendant qu'elle sera ainsi de quart ou en charge.

Après mûre considération, cette modification a été jugée nécessaire, afin d'empêcher les armateurs d'éluder la loi. Ils avaient l'habitude de mettre en charge un individu non muni de certificat, et si l'on révoquait en doute leur conduite, ils répondaient qu'il n'était pas le mécanicien.

M. QUINN : Ceci ne s'applique que lorsque le steamer navigue.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est pour faire face au cas que j'ai signalé.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député de Montréal (M. Quinn) suggère une excellente idée. Cet article est destiné à couvrir le cas d'un steamer qui navigue, et non pas de celui qui est au dock.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ceci se rapporte à un autre article relatif aux personnes en charge de bateaux à vapeur qui naviguent. Il n'est pas nécessaire qu'ils aient un mécanicien muni d'un certificat, quand ils ne naviguent pas.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Mais supposons qu'un homme ait fait son quart au dock et qu'il soit ensuite de service en mer comme garde, il n'aurait pas le droit, même lorsqu'il est au dock, de faire la garde dans la chambre des machines.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'y a guère de risque qu'on interprète l'article dans ce sens.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : A mon avis, l'article va plus loin que l'honorable ministre n'en a l'intention.

M. QUINN : Voici l'objection que j'ai à formuler contre l'article en discussion : c'est qu'il ne permet pas d'employer un homme, non muni d'un certificat, comme gardien, même lorsque le steamer est au dock.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'article ne force pas les armateurs à garder des mécaniciens, porteurs de certificats, mais il décrète tout simplement que les personnes employées et chargées de la garde de la chambre de la machine devront être munies de certificats de mécaniciens.

M. QUINN : Supposons qu'un bâtiment soit au dock et que le mécanicien veuille s'absenter, il laisserait, tout naturellement, son chauffeur en charge. Or, d'après le présent article, le chauffeur ne pourrait pas légalement être de garde.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : *Que suggérez-vous ?*

M. QUINN : Je suggère ces mots-ci : " sur tout bateau à vapeur, pendant qu'il navigue ".

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'accepte cette modification.

Article 39, paragraphe 3.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est une reproduction de cinq ou six articles de l'ancienne loi, réunis en un seul article.

M. QUINN : J'ai le devoir d'élever la voix contre l'imposition de toutes ces peines. Je dois le dire au ministre, à moins que les rapports de son ministère ne prouvent l'absolue nécessité d'une sem-

blable législation, il est fâcheux qu'elle figure parmi nos lois. Notre législation douanière est, à mon avis, une véritable iniquité. Pourquoi introduire ici toutes les sévères peines de notre législation douanière, quand nous avons affaire aux principaux hommes d'affaires du pays? Une telle conduite me paraît étrange. A mon sens, c'est une terrible censure de l'honnêteté de notre peuple, que de promulguer de semblables lois, si elles sont nécessaires. A moins que les employés de son département n'exercent une pression quelconque sur le ministre, je le prierais de ne pas faire adopter une semblable législation. Décréter que quiconque empêche ou entrave un inspecteur ou un douanier ou leur résistera dans l'accomplissement de quelque devoir à remplir en vertu des dispositions de la présente loi, sera passible d'une amende de cinq cents dollars au plus et de cinquante dollars au moins, voilà certainement une prescription législative fort étrange. Je parle en pleine connaissance de cause quand j'affirme que notre législation douanière a pour effet de faire des fonctionnaires dans les différents ministères des petits-maîtres qui, grâce à l'autorité que leur confère la loi douanière, se montrent dans la plupart des cas insultants, agressifs, et insupportables en société, je ne voudrais pas qu'on vît dans mes paroles une censure à l'adresse des principaux employés des divers ministères; mais j'appréhende fort que les abus qui se glissent dans l'administration douanière ne se répètent ici.

Nous sommes à créer autant d'employés forts et prétentieux qui rendront la vie insupportable à ceux avec lesquels ils auront à transiger des affaires, des petits maîtres qui traiteront du haut de leur grandeur les marchands et les gens respectables qui auront affaire à eux. Sauf le cas de nécessité, établie par les employés du ministère, je m'oppose à l'adoption d'une semblable législation..

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il n'y a rien de nouveau ici. Nous ne faisons que nous conformer à la loi en vigueur et jugée nécessaire depuis nombre d'années.

M. QUINN: Fort bien, puisque la loi est nécessaire.

Article 48.

M. BRITTON:
Cet article n'offre pas de protection au propriétaire d'un bateau qui le loue à un affréteur. La procédure paraît sévère et il n'est pas pourvu au redressement des griefs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il faut nous mettre en mesure de faire des poursuites *in rem* contre le bâtiment. Si le propriétaire a le pouvoir de louer son bâtiment à son mousse et de se soustraire ainsi au paiement des amendes et à la confiscation, alors il n'y aura plus de protection.

M. BRITTON: Le ministre doit comprendre que le bill ne pourvoit ni à la protection du créancier hypothécaire, en cas d'hypothèque, ni à celle du propriétaire du vaisseau.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Le même précédent s'applique aux affaires de douanes. C'est le gouvernement qui a l'œil sur le vaisseau.

M. QUINN: Je tombe d'accord avec l'honorable député de Kingston (M. Britton) au sujet de la protection que la loi devrait accorder au créancier hypothécaire. Il pourrait arriver qu'un vaisseau fut frêté pour un petit voyage, et qu'en raison de collusion entre l'affréteur et le préposé aux douanes, il fût vendu sans que ni propriétaire ni le créancier hypothécaire en eussent connaissance, ce qui permettrait à l'affréteur et au douanier de se partager les profits.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Non. Avant que cette procédure ait lieu, il faut qu'il y ait eu poursuite et condamnation. Cela ne peut se faire en une semaine ou un mois. Le bill à l'étude ne modifie en rien la sévérité de l'ancienne loi, qui décrétait la vente et la confiscation du vaisseau. J'ai suggéré un certain mode de rendre la confiscation et la déchéance praticables: c'est la mise en vente du vaisseau.

M. QUINN: Les termes confiscation et déchéance sont bien vagues. Dans le cas actuel, la mécanique paraît si bien graissée que ces gens-là pourraient en tirer parti au détriment du créancier hypothécaire.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): La disposition en discussion ne fait que suivre le principe adopté dans toutes les poursuites *in rem*.

M. QUINN: Sans doute, le vaisseau se trouverait dans la même situation que s'il était saisi en raison de contrebande; mais, en pareille circonstance, il faudrait nécessairement une longue procédure en cour d'amirauté pour le saisir.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Dans tous les cas, on institue des poursuites *in rem*, sans tenir compte du propriétaire. L'article en discussion ne fait qu'appliquer le principe qu'il est d'usage d'appliquer en semblable circonstance.

Article 58.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Au lieu de mettre cette loi en vigueur au milieu de la saison de la navigation, je suggérerais à l'honorable ministre l'importance de ne l'appliquer qu'à la fin de l'année.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je vais laisser l'article en suspens et étudier le point en question.

Le comité lève sa séance et fait rapport de l'état de ses travaux.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que la séance soit levée.

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

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 16 mars 1898.

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

PRIERE.

LE KERMÈS DE SAN-JOSÉ.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Je présente un bill (n° 82) tendant à protéger le Canada contre l'introduction d'un insecte destructeur connu sous le nom de " Kermès de San-José ".

Quelques VOIX : Expliquez-vous.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je me propose de demander au parlement d'adopter une procédure quelque peu insolite relativement au bill en discussion ; je dois donner les éclaircissements sur la nature de cette mesure.

Pour ceux qui se sont tenus au courant des écrits qui ont été publiés au Canada depuis deux ou trois ans et aux Etats-Unis durant les huit ou dix dernières années, sur l'agriculture, le nom de cet insecte malfaisant, le Kermès de San-José, leur est bien familier, et ils connaissent les ravages considérables qu'il fait aux arbres fruitiers de toutes espèces, partout où il s'introduit. Cependant, comme il est possible que certains honorables députés de cette Chambre ne soient pas parfaitement renseignés sur cet insecte, je crois qu'il est de mon devoir d'expliquer la conduite que j'entends tenir à son égard. A la fin de la dernière session, on a insisté fortement auprès de moi pour que je présente immédiatement un bill ayant pour but de prohiber l'importation de plants de pépinière des Etats-Unis, sous prétexte que le kermès de San-José infeste la majeure partie des Etats voisins et que par conséquent l'importation de plants de pépinière de ces Etats serait une chose très dangereuse pour les vergers canadiens. Avec les renseignements que je possédais à cet égard et sachant parfaitement que l'on était à préparer aux Etats-Unis les lois les plus sévères pour se protéger contre cet insecte, je n'ai pas cru devoir présenter une mesure de cette nature à la fin de la dernière session. Depuis, j'ai obtenu tous les renseignements possibles. J'ai étudié les diverses lois adoptées par les différentes provinces du Canada, à l'effet de se protéger—en tant que les provinces dans la limite de leurs attributions peuvent se protéger sous ce rapport—et j'en suis arrivé à la conclusion qu'il est absolument nécessaire dans les intérêts de nos producteurs de fruits, dans l'intérêt des arbres de nos forêts, et dans l'intérêt général de tous les arbres à feuilles caduques, que le Canada soit protégé contre cet insecte dangereux.

Le kermès de San-José est un insecte très petit qui se reproduit avec une merveilleuse rapidité ; et à un tel point vraiment, que si tous les jeunes insectes produits par un seul kermès, durant une saison devaient tous vivre, leur nombre atteindrait plusieurs centaines de millions. Le kermès de San-José s'est répandu avec une rapidité extraordinaire dans les Etats-Unis. On croit qu'il est originaire du Japon ou de l'Orient et qu'il s'est répandu de là dans la Californie, car c'est dans ce dernier Etat qu'il a été découvert, il y a environ douze ans, et où il a commencé ses premiers ravages. Depuis il s'est répandu dans tous les Etats de l'Union, et les entomologistes prétendent qu'il n'y a probablement que l'Etat du Maine et ses environs qui n'en soient pas infestés. Le Congrès Américain étudie actuellement un bill qui est soumis à l'effet de rendre aussi sévère que possible l'inspection des plants de pépinières et les règlements qui s'appliquent au transport de ces plants d'un Etat dans un autre. Malheureusement ce bill ne sera pas mis en vigueur avant la fin de la saison, le 1er juillet prochain ; mais on s'est aperçu, et ceux qui s'y entendent très bien déclarent, même aux Etats-Unis, que n'importe quel système d'inspection doit être nécessairement défectueux, et qu'il est impossible au moyen d'une simple inspection de découvrir l'insecte.

Nous n'ignorons pas, non plus, que tout système d'inspection à la frontière serait virtuellement impossible. Les plants de pépinière qui sont expédiés par la malle ou par express sont très délicats et demandent à être transportés rapidement, de sorte que l'on courrait le risque de les détruire en les arrêtant à la frontière, par suite du temps qu'il faudrait prendre pour ouvrir les paquets et faire l'inspection. Un retard de cette nature exposerait une grande quantité de ces plants à périr, et le gouvernement, en entreprenant de faire une semblable inspection telle que celle proposée, encourrait le risque d'être blâmé sérieusement par suite de la destruction qui pourrait survenir de ces plants de pépinière, et serait même exposé à être tenu responsable de ces dommages. Je dois ajouter que les entomologistes qui ont étudié cet insecte m'ont dit qu'il est très difficile à découvrir, et si petit qu'un verre grossissant est nécessaire pour le voir, que plus il ressemble beaucoup aux autres insectes qui ne sont ni dangereux ni de nature à se répandre au loin. Par conséquent, si nous voulions adopter un système d'inspection, il nous faudrait engager à cette fin des experts, ce qui entraînerait des dépenses considérables, que je ne me crois pas justifiable de demander au parlement d'encourir.

Ce bill prohibe distinctement l'importation de tous plants de pépinière au Canada venant de tout pays dans lequel cet insecte existe en quantité considérable. Aujourd'hui ce sont les Etats-Unis qui sont le plus fortement atteints de tous les pays que je connaisse ; le Japon, l'île d'Hawaï et l'Australasie en sont aussi quelque peu infestés : et si ce bill est adopté, je me propose de demander à ce qu'un arrêté du conseil soit adopté déclarant ces quatre pays comme étant ceux qui tomberont les premiers sous le coup du présent bill. Comme les honorables membres de cette Chambre peuvent le constater en prenant connaissance du bill dont des copies ont été placées devant eux, il prohibe simplement l'importation de ces plants de pépinière. Les autres articles sont destinés uniquement à pourvoir aux moyens nécessaires pour mettre cette prohibition en vigueur. Je demande à ce que le gouvernement puisse être autorisé par arrêté du conseil de quels pays l'entrée de ces plants devront être prohibés. Le genre de plantes qui, dans l'opinion des entomologistes et des botanistes, ne sont pas sujettes aux attaques de cet insecte, pourront être admis dans le pays, nonobstant tout ce qui pourrait être contenu dans le présent bill : et si en aucun temps un pays qui aura été ainsi placé sur la liste des pays atteints, est reconnu

comme étant libre de contagion, alors le gouvernement pourra permettre l'importation de plantes venant de ce pays.

Ce bill contient aussi un article permettant l'importation de ces plantes dans un but scientifique au moyen d'un arrêté du conseil. Le bill est bien simple. Je crois qu'il va atteindre le but pour lequel il a été préparé et je crois de plus qu'il est nécessaire qu'il soit adopté dans l'intérêt des producteurs de fruits de notre pays. A l'appui de cette prétention je dirai seulement que j'ai reçu de nombreuses requêtes de la part des producteurs de fruits du Canada demandant une législation de cette nature. Toutes les associations de producteurs de fruits des provinces de l'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et de la Colombie anglaise m'ont toutes écrit à ce sujet, me demandant de prohiber cette importation ; et j'ai aussi reçu des lettres des principaux producteurs de fruits des provinces de l'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse et de Québec. L'un des plus importants producteurs de fruits de la province de Québec, me disait l'autre jour, dans une entrevue personnelle que j'avais avec lui relativement à cette question, qu'il avait l'habitude, depuis de nombreuses années, d'importer ses plants de pépinière sur lesquels il faisait ses greffes dans le but de produire les plantes dont il avait besoin pour son commerce, et qu'il importait ainsi des milliers de plantes chaque année, mais que l'année dernière et cette année il craignait tellement le danger qu'il y avait d'introduire cet insecte dans le pays, qu'il a décidé de ne pas en importer du tout des Etats-Unis, bien qu'il ignorât à cette époque que j'avais l'intention de présenter ce bill. Tout ceux qui sont intéressés dans la production des fruits m'avaient demandé avec tant d'instances durant la saison dernière de présenter une mesure de cette nature, que j'ai cru qu'il était de mon devoir d'étudier la question avec soin, afin de m'assurer de la meilleure mesure à prendre ; et le bill actuel est le résultat de mes recherches.

Je suis persuadé que ceux qui se sont occupés de cette question admettront avec moi toute l'importance de cette législation ; et par conséquent, après avoir exposé ainsi brièvement la question, j'ai l'intention de demander à la Chambre que les règlements soient suspendus afin de permettre que ce bill soit adopté immédiatement.

M. SPROULE : Cela est aussi mauvais que le bill du Yukon.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je fais cette demande uniquement dans les intérêts de ceux que je veux protéger. Mes honorables amis doivent comprendre qu'une fois qu'il sera connu dans le pays qu'un bill de cette nature doit être adopté par le parlement du Canada, un grand nombre de ces pépiniéristes des Etats-Unis, qui ont l'habitude d'expédier ici de grandes quantités de plantes de pépinière, vont immédiatement expédier leurs marchandises au Canada pour éluder les prescriptions de ce bill ; et si son adoption était retardée durant deux ou trois semaines, comme la chose se produirait s'il était obligé de passer par la filière ordinaire des procédures de cette Chambre, le but à atteindre par ce bill serait détruit ; parce que d'ici à deux ou trois semaines, c'est à peu près le temps durant lequel se font les importations de plants de pépinière des Etats-Unis. Ils pourraient en expédier des wagons et des wagons remplis, et

nous pouvons être persuadés que parmi ces plants se trouvera une quantité considérable de ces kermès qui seront ainsi introduits dans ces pays. Le seul moyen, à mon avis, d'empêcher cela, c'est d'adopter ce bill aussi rapidement que possible.

M. SPROULE : Pourquoi n'avez-vous pas présenté ce bill il y a un mois si la chose était d'une telle urgence, et avant que les plantes que l'on voulait importer fussent achetées ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si j'avais présenté le bill, il y a un mois, nous aurions été exposés à voir se produire la difficulté qui peut aussi se présenter maintenant. Les pépiniéristes se seraient empressés d'expédier leurs marchandises du moment qu'il aurait été connu que le parlement étudiait la question de savoir s'il n'était pas à propos d'adopter un bill de cette nature.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le seul moyen que nous ayons, à mon avis, d'attiendre l'objet que nous avons en vue, c'est-à-dire protéger nos producteurs de fruits, nos arboriculteurs et nos pépiniéristes, c'est d'être en position de rendre cette loi obligatoire du moment que nous déclarons que nous sommes décidés de nous protéger de cette manière. Si nous retardions deux ou trois semaines avant d'avertir nos douaniers de ne pas permettre l'entrée au pays de plantes de pépinière venant des Etats-Unis, il y aurait certainement un grand nombre de wagons chargés de ces plantes qui seraient expédiés au Canada ; et je n'hésite pas à dire qu'il se trouverait parmi elles une quantité considérable de ce kermès de San José qui serait par ce moyen introduit dans le pays. J'ai donc résolu en conséquence de demander cette permission à la Chambre.

Je dois dire que j'ai parlé hier de cette affaire à l'honorable chef de la gauche et lui ai fait comprendre le danger existant ; avec cette facilité et cette intelligence à se rendre compte des questions publiques qui le caractérisent et pour lesquelles il est si bien connu, l'honorable député m'a dit qu'il se ferait un plaisir de favoriser l'adoption de ce bill lorsqu'il serait présenté. Je n'ai pas eu occasion d'en parler aux autres honorables membres de l'opposition, bien que je puisse déclarer à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui vient de poser une question, que j'ai essayé deux fois, hier, de le rencontrer dans le but de lui expliquer cette mesure en sa qualité d'ancien président du comité de l'agriculture, et connaissant aussi tout l'intérêt qu'il porte aux questions de cette nature. Si j'avais pu réussir à le rencontrer il aurait compris la position avant que je l'explique dans cette Chambre.

Je ne crois pas avoir d'autres explications à donner sur cette question ; mais si d'autres honorables députés désirent poser d'autres questions, je me ferai un plaisir d'y répondre au meilleur de ma connaissance. En demandant que les règlements de la Chambre soient suspendus et que le bill soit adopté par cette Chambre aussi rapidement que possible, afin d'atteindre le but désiré, j'espère recevoir l'appui et le concours des honorables membres des deux côtés de la Chambres.

M. SPROULE : Je voudrais demander à l'honorable ministre jusqu'à quel point il s'est assuré que

cet insecte avait déjà commencé à exercer ses ravages au Canada.

M. MACLEAN : Je désire féliciter le ministre de l'Agriculture et le gouvernement de l'adoption d'une politique nationale. Il est vrai qu'ils l'adoptent d'une manière indirecte, mais enfin c'est la même politique nationale que la mère-patrie a adoptée relativement à ses règlements de quarantaine, et ils sont de la même nature que ceux qui ont été adoptés par l'Allemagne. C'est un excellent moyen de mettre en vigueur une politique nationale. Nous possédons au Canada des pépinières qui sont en état de fournir au pays tous les plants dont on peut avoir besoin, et je suis en position d'affirmer ce que je dis. Je me ferai un plaisir d'aider l'honorable ministre à faire adopter le bill. Mais je voudrais bien savoir aussi s'il a l'intention de s'en tenir là, ou s'il compte sur les lois qui pourront être adoptées par les législatures provinciales pour enrayer les progrès de ce fléau dans les parties de notre pays où il existe actuellement et le faire disparaître. Je crois qu'il a fait son apparition dans la péninsule de Niagara, et je crois que non seulement nous devons prohiber l'importation de nouvelles plantes, mais prendre aussi les mesures nécessaires pour faire disparaître ce fléau de notre pays. S'il existe dans la péninsule de Niagara, j'espère que l'honorable ministre va prendre d'autres mesures dans le but de le faire disparaître entièrement.

M. CHARLTON : Bien que je sympathise de tout cœur avec l'honorable ministre de l'Agriculture dans le désir qui l'anime de protéger les intérêts des producteurs de fruits du Canada, il me semble que ce bill est d'un caractère très rigoureux. Il prohibe l'importation de plants de pépinière de tous les endroits des Etats-Unis. D'après les renseignements que j'ai pris la peine de me procurer, la majeure partie des plants de pépinière que nous importons des Etats-Unis viennent des environs de Rochester, et ils ne sont pas atteints de cette maladie, et les plus grandes précautions sont prises pour empêcher que le fléau ne s'introduise dans ces régions. Je ne crois pas qu'il soit absolument nécessaire de prohiber l'importation des plants de pépinière venant de tous les endroits des Etats-Unis. D'après les meilleurs renseignements que j'ai pu me procurer, le seul endroit où le kermès de San-José existe et ait causé quelques dommages aux arbres fruitiers, c'est dans la péninsule de Niagara, dans la province de l'Ontario ; et si ce bill prohibant entièrement l'importation de plants de pepinière des Etats-Unis est adopté, sans s'assurer auparavant si le fléau existe dans ces localités des Etats-Unis où nous achetons nos plants, nous allons causer un tort considérable aux gens de ce pays qui veulent importer des arbres fruitiers de différentes espèces. Cela va empêcher l'exécution de toutes les commandes qui ont été prises cette année, et je ne crois pas que cette mesure soit dans l'intérêt public. Sans doute, il est nécessaire que des mesures soient prises pour que l'inspection soit faite avec plus de soins, mais nous devrions d'abord commencer par nous assurer si les arbres des pépinières situées dans les localités des Etats-Unis d'où nous importons nos plants de pépinière, sont atteints. Je ne crois pas que la chose soit d'une urgence de nature à nécessiter une législation aussi draconienne. Je comprends parfaitement que les pépinéristes canadiens soient en faveur du bill. Il favoriserait puissamment leurs intérêts, bien plus qu'un droit élevé, parce qu'il leur donnerait le contrôle absolu de ce commerce, mais je doute qu'il soit dans l'intérêt des producteurs de fruits de ce pays. S'il est adopté, il va avoir pour résultat pratique de prohiber l'importation totale des fruits des Etats-Unis.

M. MACLEAN : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON : Bien entendu mon honorable ami serait en faveur de cela, mais cette mesure serait certainement trop arbitraire et trop générale. Elle favoriserait peut-être certains intérêts, mais serait opposée aux intérêts de la masse du peuple ; et je dois avouer que je la considère comme n'étant pas dans l'intérêt public,et plutôt faite pour favoriser une classe privilégiée. Je ne vois pas la nécessité de ce projet de loi. Les pépinières de l'Etat de New-York sont aussi exemptes de ce fléau que la province d'Ontario, et je crains bien que l'honorable ministre n'ait été trompé par les représentations de personnes intéressées qui veulent monopoliser le marché national. Je serais en faveur du bill, si j'en voyais la nécessité, mais je n'en vois pas la nécessité et par conséquent je désapprouve cette mesure trop hâtive.

L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) avait raison de dire que cette mesure aurait due être présentée avant aujourd'hui, afin de nous donner le temps nécessaire pour l'étudier. L'honorable ministre de l'Agriculture a prétendu que s'il en avait agi ainsi, ce qu'il redoute aujourd'hui, se serait produit à cette époque, c'est-à-dire que les Américains se seraient empressés d'encombrer notre marché de leurs plants de pépinière. Il me semble que nous n'avons pas l'habitude de faire venir des plants de cette nature lorsque le sol est encore gelé. Je ne vois pas la nécessité de cette mesure rigoureuse qui commence d'abord par prohiber les plants de pépinière et qui finira par s'étendre aux fruits eux-mêmes. Ce bill n'est pas demandé, il va produire de l'irritation et de mauvais résultats, et je crois que l'honorable ministre ferait mieux de réserver cette mesure durant quelque temps encore avant de tenter de la faire adopter, et il en viendrait peut-être à la conclusion qu'une enquête sévère faite dans la région où ces plants sont achetés suffirait pour atteindre le but qu'il a en vue. J'ai eu la visite l'automne dernier de l'agent d'une des plus grandes pépinières des Etats-Unis— les pépinières de la Nouvelle-Angleterre. Il m'a dit qu'il était anxieux qu'une enquête sévère fût faite, car elle aurait pour effet de montrer que les pépinières de Rochester sont exemptes du fléau. Les pépinéristes de cet Etat en comprenaient tout le danger, aussi ils prirent toutes les mesures nécessaires pour en empêcher l'introduction dans cette région, et le résultat de toutes ces précautions c'est que leurs plants restèrent intactes, comme ils peuvent le prouver à la satisfaction de tous ceux qui veulent s'en assurer. On se base donc pour présenter ce bill qui va causer un tort considérable à leur commerce, sur de simples soupçons qu'il serait facile de faire disparaître.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis de l'avis de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui prétend que cette mesure est par trop rigoureuse, mais il n'y a pas d'autre moyen à prendre

si l'on veut atteindre l'objet pour lequel ce bill a été présenté. L'honorable ministre de l'Agriculture a bien voulu me parler de cette question, et il m'a expliqué à ma satisfaction que l'intérêt du Canada exigeait que non seulement ce bill fut adopté, mais que les règlements de la Chambre fussent suspendus afin de lui permettre d'être adopté sans délai. Je suis bien convaincu que l'honorable ministre de l'Agriculture ne s'est décidé à proposer cette mesure qu'après avoir pris connaissance de tous les renseignements que son département pouvait lui fournir à ce sujet, et ce n'est qu'avec la plus grande répugnance qu'il a pu en arriver à la conclusion que l'intérêt des producteurs de fruits du Canada rendait absolument nécessaire, non seulement l'adoption de cette mesure, mais encore la suspension de tous les règlements dont les délai pourraient être fatals au but que l'on se propose d'atteindre en la présentant. Les parties intéressées profiteront certainement de tout délai qui pourrait survenir dans l'adoption de ce bill pour expédier la plus grande quantité possible de leurs plants avant que le bill devienne loi.

J'espère que mon honorable ami le député de Norfolk-nord et tous les autres membres de cette Chambre comprendront que, cette mesure étant présentée par le ministre de l'Agriculture après une étude sérieuse de la question, nous pouvons avoir foi dans son opinion et lui accorder l'appui dont il a besoin dans un cas aussi pressant. Il est possible que certaines parties des Etats-Unis ne soient pas atteintes par ce fléau, mais comme l'a fait remarquer l'honorable ministre de l'Agriculture, il serait impossible de les différencier. Quand bien même vous mettriez en usage tous les moyens possibles pour faire une inspection complète et sévère, vous ne réussiriez pas à préserver ce pays de ce fléau que l'on considère comme pouvant causer un tort considérable à l'industrie de la production de nos arbres fruitiers. J'espère que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), vu les circonstances, ne soulèvera pas d'objection de nature à empêcher la suspension des règlements de la Chambre et l'adoption immédiate de ce bill, laquelle est absolument nécessaire pour le rendre effectif. Cette question a été étudiée avec le plus grand soin, et nous pouvons être persuadés que si une mesure moins rigoureuse eut put obtenir le même résultat l'honorable ministre de l'Agriculture n'aurait été que trop heureux de pouvoir s'en prévaloir, mais l'honorable député n'ignore pas que s'il y a certaines parties des Etats-Unis qui sont exemptes de ce fléau, il serait très faciles pour des pepiniéristes résidants dans des régions infestées d'envoyer leurs plants dans d'autres régions qui ne le sont pas et de ce dernier endroit les expédier au Canada, et il serait réellement impossible au département de l'Agriculture d'empêcher tous ces plants d'entrer dans le pays.

M. CHARLTON : L'honorable chef de la gauche pourrait-il m'indiquer les endroits dans les Etats-Unis où le kermès de San-José cause de grands dommages aux arbres fruitiers ?

Sir CHARLES TUPPER : Je ne puis répondre à l'honorable député qu'une chose, c'est qu'il appartient au ministre de l'Agriculture d'étudier cette question. Il m'a démontré qu'il avait étudié la chose avec beaucoup de soins, et l'avait fait étudier par les officiers les mieux renseignés de son département, et il en était arrivé à la conclusion que cet insecte existait aux Etats-Unis, et que cette mesure seule était de nature à protéger le pays.

M. SPROULE : Je ne me lève pas avec l'intention de m'opposer au bill, car je suis et j'ai toujours été en faveur d'une mesure de cette nature, je suis persuadé que nous en avons un besoin urgent. Mais je me demande pourquoi ce bill n'a pas été présenté il y a un mois, avant que l'on ait commencé à expédier les plants du printemps. Si ce bill avait été présenté, il y a un mois et adopté comme on veut le faire aujourd'hui en suspendant les règlements de la Chambre, cela aurait arrêté l'importation des produits de cette nature cette année. Aujourd'hui une quantité assez considérable a déjà traversé la frontière. Dans la région que j'habite avis a été donné que ces plants seraient distribués dans quelques jours, et cela veut dire qu'ils doivent être maintenant rendus au Canada ou y arriveront sous peu. J'ai demandé à l'honorable ministre de l'Agriculture s'il savait quelles étaient les endroits au Canada où ce fléau existait actuellement. Je sais que des recherches ont été faites par des personnes intéressées. Mais l'honorable ministre ne m'a pas répondu.

Maintenant l'honorable ministre a aussi prétendu avoir présenté ce bill sans en parler à personne, or, sur ce point, je ne puis dire que ceci : c'est que l'intention qu'il avait de présenter ce bill a été annoncé dans les journaux, il y a trois mois. J'ai lu la chose moi-même. J'ai dit à cette époque que c'était la seule chose à faire, et je le répète. C'est la seule protection que nous puissions offrir à nos producteurs d'arbres fruitiers qui soit de nature à leur épargner des pertes sérieuses. L'honorable député de Nordford-nord (M. Charlton) prétend que ce fléau n'existe actuellement que dans la péninsule de Niagara. C'est à cet endroit que l'on achète des plants venant de Rochester, de l'autre côté de la frontière. J'ai visité les pépinières de Niagara et l'on m'a dit que l'on achetait les plants à Rochester quand on en avait besoin. Le fait que le fléau existe dans la péninsule de Niagara est une preuve bien évidente qu'il est nécessaire d'adopter ce bill pour empêcher le fléau de se répandre dans toutes les autres parties du pays. Si l'honorable député prétend avoir raison de dire que le ministre de l'Agriculture doit être autorisé à empêcher l'importation de ces plants de pépinière lorsqu'ils viendront de certains endroits en particulier, il est très important qu'il applique immédiatement cette loi à la localité mentionnée par l'honorable député. Je suis en faveur du bill et je vais m'efforcer d'aider l'honorable ministre à le faire adopter sans délai.

M. HENDERSON : Comme tous les honorables députés qui m'ont précédé, j'ai vu avec plaisir l'honorable ministre de l'Agriculture présenter ce bill. Il nous a dit que c'était une mesure draconienne, mais je considère, au contraire, qu'elle ne l'est pas assez. Le bill ne devrait pas s'appliquer qu'aux plants de pépinière, mais aussi aux fruits. Le kermès peut être introduit au Canada par les pommes, les poires, les pêches et peut-être les autres fruits. L'honorable ministre agirait prudemment s'il comprenait les fruits, ainsi que les plants de pépinière dans son bill.

M. GIBSON : J'ignore où l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) s'est procuré ses renseigne-

ments sur l'intention qu'avait le ministre de l'Agriculture de présenter ce bill il y a déjà six mois. Plusieurs producteurs de fruits du comté de Lincoln se sont plaints à moi de l'importation des plants de pépinière des Etats-Unis. J'ai communiqué ces plaintes à l'honorable ministre de l'Agriculture, et il m'a dit qu'il avait l'intention de présenter dans quelques jours un bill dans le genre de celui qui nous est soumis cette après-midi. Il m'a laissé entendre que le secret devait être gardé sur cette affaire. Il ne m'a pas même permis de répondre à mes électeurs autrement que pour leur dire que le gouvernement était saisi de l'affaire et que le ministre de l'Agriculture y verrait bientôt.

Le ministre était convaincu que si le secret n'était pas gardé, cela aurait pour effet d'augmenter les importations des Etats-Unis avant l'adoption du bill. Si la Chambre tient à rendre service aux producteurs de fruits, elle donnera son concours à ce bill et l'adoptera dans le plus court délai possible, afin d'empêcher l'importation de plants malades. L'honorable ministre a bien agi, en interdisant cette importation.

M. McCLEARY : Je regrette de voir l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) combattre ce bill. Pour une raison ou pour une autre, il semble plutôt disposé à protéger les Américains que les producteurs de fruits du Canada. L'honorable ministre de l'Agriculture, et les honorables députés de Wentworth-sud (M. Bain), de Halton (M. Henderson) et de Lincoln (M. Gibson) doivent se rappeler que vers la fin de la dernière session nous avons reçu des dépêches des producteurs de fruits de notre district nous demandant de voir le ministre de l'Agriculture pour qu'il empêchât l'entrée de cette épidémie au Canada. Il est vrai qu'alors le mal n'était pas grand, et qu'on n'en connaissait encore que très peu de choses. Mais aujourd'hui, dans le district de Niagara, c'est devenu une véritable peste. Qu'on dise tant qu'on voudra qu'elle n'existe pas dans les autres parties du Canada, nous savons qu'elle existe chez nous et cause beaucoup de tort aux producteurs de fruits.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) prétend qu'un bon mode d'inspection serait suffisant, mais je suis convaincu du contraire. L'insecte est si petit que pour le découvrir il faudrait une inspection spéciale et très coûteuse. Il n'y a qu'un projet de loi vigoureuse comme celui-ci pour satisfaire les producteurs de fruits. J'espère que le bill va être adopté tout de suite. Peu importe si quelques Américains qui ont fait des arrangements pour vendre des plants de pépinière cette année au Canada ne peuvent pas remplir leurs commandes, si par ce moyen nous sauvons des milliers et des milliers de piastres à nos producteurs de fruits. Je considère que notre devoir consiste à protéger nos producteurs de fruits et nos cultivateurs plutôt que des étrangers qui cherchent à faire de l'argent à nos dépens.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : Je regrette que l'honorable député d'York-est (M. Maclean) ait cru voir dans ce bill une intention de protéger ceux qui cultivent les plants de pépinière. A mon sens, l'objet de ce bill est de protéger les producteurs de fruits du Canada contre les attaques d'un insecte microscopique qui s'attaque aux arbres fruitiers des Etats-Unis. Voilà le seul objet que mon honorable collègue avait en vue. Si, incidemment, le bill a pour effet de faire, temporairement, l'affaire de ceux qui cultivent des plants de pépinière au Canada, personne ne s'en plaindra. Nous devons aussi nous réjouir de ce que, sous ce rapport, nous sommes indépendants de nos voisins, et que même en interdisant l'entrée du pays aux plants de pépinière des Etats-Unis nous en avons suffisamment au Canada pour nos besoins.

L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) reproche à l'honorable ministre de l'Agriculture de n'avoir pas présenté ce bill un mois plus tôt. Ce reproche n'est guère mérité. Mon honorable collègue n'a pas voulu entreprendre une démarche de cette importance sans s'être bien convaincu, par tous les moyens possibles, qu'elle était absolument nécessaire. Et si l'honorable député veut seulement suivre le conseil qu'il a donné à la Chambre, appuyé par le chef de l'opposion, c'est-à-dire que s'il veut voter le bill sans retard, nous avons tout le temps nécessaire pour atteindre notre but.

En réponse aux remarques de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), j'ajouterai que j'habite un district qui est un grand producteur de fruits et que tous les producteurs de fruits de la Nouvelle-Ecosse sont en faveur de ce bill ; j'en ai la preuve dans la résolution votée par l'Association des producteurs de fruits de la Nouvelle-Ecosse une des plus vieilles et des plus importantes associations de ce genre au Canada ; cette résolution demande au parlement de protéger cette industrie.

Il y a deux ou trois ans, lorsque l'honorable député de Haldimand (M. Montague) était ministre de l'Agriculture, j'ai eu l'honneur de saisir la Chambre de cette question. A la demande des producteurs de fruits de la Nouvelle-Ecosse, j'ai signalé à l'honorable ministre le fait que cette épidémie était alors rendue dans l'Etat de New-York, et sa réponse a été que le gouvernement était à étudier sérieusement la question. Il ne peut donc y avoir aucun doute sur la nécessité de cette loi. J'espère que la proposion du ministre sera approuvée et que le bill sera promptement voté par la Chambre.

M. McMILLAN : Venant d'un district de l'ouest de l'Ontario qui produit beaucoup de fruits, je sais que les producteurs de fruits de cette partie du pays portaient un grand intérêt à ce que le gouvernement allait faire pour empêcher l'introdution de cette épidémie au Canada, ou pour l'empêcher de se propager. Depuis quelques temps les cultivateurs de ce district ont dépensé beaucoup d'argent pour agrandir leurs vergers et en planter de nouveaux et ils ont un grand intérêt à ce qu'on prenne les moyens d'empêcher la propagation de ce microscopique insecte. A l'heure qu'il est, on ne sait pas encore quels sont les ravages qu'il a fait dans l'Ontario, quelles sont les localités qui en sont exemptés, ni quelles sont celles qui en sont atteintes, et cela malgré tous les efforts des deux gouvernements de l'Ontario et d'Ottawa. Il est donc de la plus haute importance que les règles de la Chambre soient suspendues et que ce bill soit adopté sous le plus bref délai, afin de protéger nos arbres fruitiers contre les attaques de cet insecte et empêcher les ravages de s'étendre. A titre de cultivateur, j'espère que le bill ne rencontrera pas d'opposition et je remercie l'honorable chef de l'opposition d'avoir consenti à la suspension des règles de la Chambre pour en faciliter et en hâter l'adoption.

M. CHAUVIN : M. l'Orateur, la mesure maintenant sous considération intéresse particulièrement la classe agricole et je suis en faveur de toutes les mesures qui peuvent servir les intérêts agricoles, et surtout ceux de la province de Québec.

Si le fléau dont a parlé l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) est aussi grand qu'il le dit, cette mesure s'impose d'urgence, et il est du devoir de cette Chambre de lui donner toute la latitude possible pour la mener à bonne fin. "*Suprema lex salus populi.*" Puisque l'intérêt d'une classe importante de la société est en péril, il est du devoir de la Chambre d'adopter ce projet de loi.

Je suis l'avocat d'une compagnie qui s'occupe de la culture d'arbres fruitiers : La Trappe de Notre-Dame du lac des Deux-Montagnes, dans le comté voisin de celui que je représente ici, et à ce titre, je crois qu'il est de mon devoir d'appuyer la demande du ministre de l'Agriculture. Afin que cette loi soit efficace, il faut qu'elle soit adoptée le plus tôt possible pour protéger les intérêts de mon client en particulier et, de tous ceux qui, en général, s'occupent de la culture des arbres fruitiers dans la province de Québec.

Je ferai remarquer au ministre que, pour atteindre son but, ce bill doit s'appliquer aussi aux endroits, dans le Canada, où le fléau est déjà en permanence. Je crois que les termes : *Country or place* doivent signifier : soit les Etats-Unis, soit un endroit quelconque dans le Canada où le fléau existe déjà ; et que, dans ce cas, toute latitude devrait être donnée au ministre de prohiber la vente ou même de détruire les plants ou arbres fruitiers qui sont contaminés au Canada même.

Si cette disposition n'est pas dans le bill je crois qu'il serait du devoir du ministre de l'y insérer. (Texte).

M. HUGHES : Le bill ne contient aucune disposition pour protéger les districts canadiens où cette épidémie n'a pas encore fait son apparition. Je signale ce fait à l'honorable ministre de l'Agriculture, avec l'espoir, qu'il pourra modifier le bill dans ce sens.

M. ERB : J'approuve entièrement l'esprit de ce bill, mais je voudrais savoir de l'honorable ministre de l'Agriculture s'il ne prendra pas aussi les moyens de savoir quelles sont les localités infestées et quelles sont celles qui ne le sont pas ; et s'il se propose aussi d'empêcher que des plants de pépinières soient expédiés des districts infestés, dans les districts qui ne le sont pas. A moins d'avoir quelques règlements de cette nature, les résultats que nous voulons obtenir par ce bill, seront en partie stérilisés.

M. BAIN : Ceux qui, comme moi, formaient partie du comité de l'agriculture, l'an dernier, doivent se rendre compte qu'un assez grand nombre de membres de cette Chambre ne sont pas aussi bien renseignés sur cette question que nous le sommes, malheureusement. Une forte pression a été exercée l'an dernier sur le gouvernement pour obtenir une législation comme celle-ci. Je n'ai pas besoin de rappeler qu'il y a déjà quatre ou cinq ans que la législature de la Colombie anglaise a adopté une loi pour empêcher, autant qu'il était en son pouvoir, cette épidémie de se répandre, et les députés de l'Ontario n'ont pas oublié qu'après un assez long débat. l'an dernier, entre les représentants du gouvernement fédéral et ceux du gouvernement de l'Ontario, le ministre de l'Agriculture à Toronto a déposé un projet de loi couvrant exactement les points soulevés par l'honorable député de Victoria (M. Hughes), et l'honorable député préopinant. Dans plusieurs comtés on a nommé des inspecteurs et on a pris des mesures pour constater les ravages faits et combattre l'épidémie. Je sais par expérience personnelle que le mal est plus répandu qu'on ne le croyait. Comme beaucoup d'autres, je crois que ceux qui ont soulevé la question l'an dernier, faisaient plus de tapage que la chose n'en valait la peine. On croyait alors que le kermès étant un insecte des pays chauds, ne pourrait pas se propager au Canada. Malheureusement, dans la péninsule du Niagara et dans le district d'Essex, les faits ont démontré le contraire. Etant en contact avec les producteurs de fruits, j'ai pu constater, que dans certains districts plus froids, sur la rive nord du lac, il ne se propage pas aussi rapidement que sur l'autre rive, ce qui indiquerait que dans certains endroits, les circonstances lui sont plus favorables que dans d'autres.

Si l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) était en contact plus fréquent avec les producteurs de fruits de sa province, il n'aurait jamais prononcé le discours qu'il a prononcé aujourd'hui. Il a été constaté que beaucoup de plants de pépinière importés au Canada viennent de localités plus au sud que New-York ; et si l'honorable député voulait faire quelques recherches, il constaterait qu'une grande partie de nos plants de pépinière nous vient du New-Jersey, où cette maladie a déjà causé de grandes pertes aux producteurs de fruits.

En règle générale, je ne suis pas partisan des moyens extrêmes comme celui que l'on propose ; mais je n'hésite pas dire que si une loi comme celle qu'on nous demande de voter aujourd'hui, avait été votée il y a deux ans, elle aurait mis dans l'embarras beaucoup de producteurs de fruits qui agrandissaient considérablement leurs vergers. Mais l'abondante récolte de l'an dernier, qui a fait baisser les prix a eu un effet considérable pour mettre un frein à cette fièvre de plantation qui régnait depuis deux ans, et une loi comme celle-ci, n'aura pas aujourd'hui les graves inconvénients qu'elle aurait causés il y a deux ou trois ans. D'ailleurs, le Gouverneur en conseil se réserve le droit d'exempter des opérations de cet acte les districts ou localités exempts de l'épidémie. Grâce à cette disposition le ministre de l'Agriculture et les percepteurs de douane, pourront exempter certains districts des Etats-Unis dès que tout danger aura cessé.

Je ne partage pas l'avis de l'honorable député de Norfolk que cette loi va nécessairement supprimer l'importation des fruits américains. Il est vrai que cet insecte se propage par le fruit, contrairement à tous ceux que nous connaissons et que nous voyons depuis un temps immémorial sur nos arbres fruitiers. Mais il est aussi vrai que les cas de propagation par le fruit sont infiniment plus rares que par l'arbre, et je ne crois pas qu'on soit obligé d'en venir là.

Il est assez naturel que le ministre de l'Agriculture ne se soit pas hâté de présenter ce bill, et c'est même à son honneur qu'il ait retardé jusqu'au dernier moment, jusqu'à ce qu'il fut convaincu que c'était le seul moyen d'empêcher ce qui menaçait d'être un grave danger pour nos producteurs de fruits. Si plus tard—dans deux ou trois ans—on

constatait que le danger fût passée, je suis certain que l'honorable ministre se hâterait d'abroger une loi qui peut être regardée comme nuisant à nos relations commerciales avec nos voisins. Je suis convaincu que cette question intéresse plus les producteurs de fruits que les pépiniéristes.

M. BOSTOCK : Les producteurs de fruits de la Colombie anglaise auraient été trop heureux de voir un bill comme celui-ci, devant la Chambre l'an dernier et même avant.

La province a fait tout ce qu'elle a pu pour se protéger contre les épidémies, et surtout contre celle-ci, car la Californie est un des Etats de l'Union américaine qui a eu le plus à en souffrir. Mais les pouvoirs d'une législature provinciale sont bien limités dans une question de cette nature. Elle a voté une loi soumettant tous les fruits et arbres fruitiers entrant dans le pays à une inspection avant d'être distribués aux consignataires, et par ce moyen nous avons pu nous protéger jusqu'à un certain point ; mais la loi n'était pas aussi complète que nous l'aurions voulu et je suis certain que tous les producteurs de fruits de la Colombie anglaise accueilleront avec joie une loi comme celle qui nous est soumise. J'espère que la Chambre fera en sorte que le bill devienne loi le plus tôt possible.

M. ELLIS : Il n'y a pas de doute que le kermès est un insecte perfide, mais pas encore aussi perfide que l'esprit de la protection. L'honorable député d'York-est (M. Maclean) a expliqué le véritable motif qui a inspiré cette démarche, bien que je ne prétende pas que ce soit cela qui ait fait agir le ministre. Nous entendons continuellement parler de fléaux contre lesquels nos cultivateurs ont à lutter, et des efforts qu'ils doivent faire pour faire prospérer leur industrie. C'est un moyen bien extrême à prendre pour enrayer la propagation d'un seul insecte, quand il y en a tant d'autres aussi dangereux et aussi difficile à détruire, contre lesquels nos cultivateurs ont à lutter. Il n'y a pas de doute que les producteurs de fruits sont en faveur de ce bill et je remarque que tous ceux qui ont pris la parole représentent des districts où l'on produit les fruits.

Le ministre de la Milice nous dit que les producteurs de fruits de la Nouvelle-Ecosse sont en faveur de cette loi. Il n'y a pas de doute, car ils ne peuvent pas demander de protection avant que les plants soient d'abord protégés ; mais il sait aussi bien que moi que c'est l'esprit de protection qui fait agir ces producteurs de fruits, et ils veulent paver le chemin pour arriver à faire protéger leurs fruits contre les fruits américains.

Je regrette que cette loi soit aussi draconienne, et que l'honorable ministre de l'Agriculture soit décidé à la faire voter sans même nous laisser le temps de nous rendre compte si elle est nécessaire ou non. Je dirai avec mon honorable ami (M. Erb) qu'un ennemi par derrière est aussi dangereux qu'un ennemi par devant, et que s'il est nécessaire de voter des lois aussi radicales, nous devrions aussi mettre en quarantaine le district de Niagara où cette épidémie règne et empêcher les pépinéristes de ce district d'envoyer des plants dans la Nouvelle-Ecosse et les autres provinces maritimes qui pourraient en souffrir tout autant que les autres parties du Canada. Je regrette d'avoir à m'opposer au bill, mais je le fais au nom du libre-échange que je représente ici.

M. MONTAGUE : Il est évident que l'honorable député (M. Ellis) s'est écarté de la question lorsqu'il a prétendu qu'une loi comme celle-ci est un pas dans le sens de la protection de notre industrie fruitière. Le peu de protection qu'on en pourrait incidemment retirer, si on doit en croire l'honorable ministre de la Milice, pourrait être considérée comme telle, si elle s'appliquait aux pépiniéristes, mais non aux producteurs de fruits. Il n'y a rien dans ce bill pour protéger notre marché contre les fruits américains.

M. ELLIS : Pourquoi ?

M. MONTAGUE : Parce qu'il ne concerne pas l'importation des fruits.

M. ELLIS : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que c'était un premier pas dans cette direction ; mais je n'ai jamais prétendu que ce bill se rapportait aux fruits.

M. MONTAGUE : Si l'honorable député veut plaider la cause du libre-échange, il peut trouver dans la politique de ses amis des points plus faibles que ce petit bill destiné à chasser le kermès de San-José. Je ne discuterai pas cela avec lui, mais il peut trouver un vaste champ où ses talents et ses efforts pourront s'employer plus utilement en faveur du libre-échange ; car je ne puis pas m'imaginer que même lui (M. Ellis) qui nous vient des rives de l'Atlantique considère le gouvernement du jour comme un gouvernement libre-échangiste en tout excepté sur le kermès de San-José.

Mais pour changer de sujet, je dirai que ce bill devrait être adopté avec toute la célérité possible. Il y a deux ou trois ans cette question a été portée à la connaissance du ministère de l'Agriculture, mais ce ministère a hésité, vu le peu de renseignements que nous possédions, à adopter des moyens radicaux et à proposer une loi comme celle qui nous est soumise aujourd'hui. Mais, grâce aux faits que nous connaissons tous, il n'y a pas le moindre doute que le ministre de l'Agriculture a agi comme il devait le faire, et pour ma part, bien qu'hostile à la politique du gouvernement, je lui donne en ceci, mon plus cordial appui. On a prétendu que ce bill a surtout pour but de protéger la péninsule de Niagara et l'honorable député qui a parlé avant moi a dit qu'on devrait plutôt s'occuper de débarrasser cette péninsule du fléau que de faire adopter ce bill.

L'honorable député de Wentworth (M. Bain) a réfuté cette prétention par anticipation lorsqu'il a dit que dans l'Ontario on a pris des mesures pour purger les districts infestés.

Le but principal de ce bill est de tâcher de mettre le Canada à l'abri de ce fléau, de l'empêcher de pénétrer dans les districts qui n'en sont pas affectés et d'en débarrasser les districts infestés ; et l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) sait très bien que les législatures provinciales n'ont pas le pouvoir d'interdire l'importation des plants de pépinière malades.

Et quand même ce ne serait que pour protéger le district de Niagara, l'honorable député devrait savoir que c'est là une région très importante ; que l'on exporte annuellement de ce district des fruits valant des milliers et des milliers de dollars ; et que dans ce district et dans les autres que nous a mentionnés mon honorable ami, le ministre de la Milice (M. Borden), la culture des fruits, qui est

aujourd'hui une très importante industrie au Canada, se fait sur une grande échelle. Pourquoi dit-on que c'est là une mesure trop rigoureuse? Mais, à mon avis, il n'y a rien de draconien dans le projet de loi dont la Chambre est saisie. Nous disons au peuple d'un pays: Si vous avez des plants condamnés, il ne vous sera pas permis de nous les envoyer aussi longtemps que vous n'aurez pas fait disparaître la maladie, et nous ne pouvons importer aucun plan de chez vous ou d'un district où la maladie existe.

Si on a le sentiment de la justice et du droit aucun pépiniériste des Etats-Unis ne voudra envoyer ici des plants malades, et si on en avait le désir, c'est le devoir de ce parlement de veiller sur les intérêts du peuple, soit que cela convienne ou non au goût et aux intérêts commerciaux des pépiniéristes américains.

Je n'ai pas entendu les arguments que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a apportés à l'appui du bill, mais j'espère qu'après l'expression du sentiment presque unanime de la Chambre, l'on n'aura recours à aucun vice de forme ou de procédure pour empêcher l'adoption de ce projet de loi au plustôt possible.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Je désire attirer l'attention sur un ou deux points que l'on a soulevés au cours de ce débat. D'abord, je dois remercier tous les membres de la droite ainsi que les membres de la gauche qui ont approuvé si cordialement le principe de ce bill.

L'on m'a demandé pourquoi il était nécessaire de prohiber, car, disait-on, on pouvait atteindre l'objet en vue sans recourir à des mesures aussi radicales. Il y a deux raisons de décréter la prohibition, et, à mon sens, l'une et l'autre de ces raisons sont suffisantes. La première, c'est que la prohibition me semble le seul moyen de faire disparaître cette peste, et toute mesure d'examen ou d'inspection serait tellement inefficace que je considère que ce serait perdre notre temps et notre travail que d'y avoir recours. Je ne dis pas cela de mon autorité privée, mais après avoir consulté attentivement des entomologistes et les botanistes qui ont étudié cette matière durant des années et qui peuvent parler de cette question en connaissance de cause.

En second lieu, toute mesure d'examen, d'inspection, ou de détention des plants dans le but de voir si ceux-ci ne sont pas malades, serait très peu satisfaisante et d'une application efficace presque impossible.

Dans les circonstances, et connaissant tout le danger de ce fléau, j'ai compris qu'il était nécessaire d'adopter cette mesure que l'on pourrait appeler rigoureuse.

Mon honorable ami le député d'York (M. Maclean) m'a complimenté sur le caractère protecteur du projet de loi. Mes vues bien connues sur la protection et le libre-échange, suffisent peut-être à me défendre contre une telle accusation, mais je veux dire à l'honorable député et à qui que ce soit, que tout en croyant qu'il n'est pas à propos de restreindre inutilement le commerce, cependant lorsqu'il est nécessaire de protéger les industries de ce pays contre l'étranger, je suis bien prêt à adopter des mesures de protection.

Quelques VOIX: Ecoutez! écoutez!

M. FOSTER: Vous etes converti, vous aussi.

M. MONTAGUE.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Bien prêt à adopter des mesures de protection, dans le cas que je viens de mentionner.

M. MONTAGUE: Tâchez de convertir l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis).

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Peut-être que quand l'honorable député de Saint-Jean aura étudié cette mesure autant que moi, il appréciera peut-être ce que j'ai fait. Je ne veux faire aucun reproche à l'honorable député de Saint-Jean, car je comprends bien les raisons qu'il a exprimées. Je puis bien avouer franchement que l'an dernier, lorsqu'on a attiré, pour la première fois, mon attention sur cette mesure, il m'a semblé que c'était là une espèce de protection dans les intérêts d'une certaine classe de la population de ce pays, protection que je combats et que je n'appuirai d'aucune façon. Mais lorsque j'eus constaté qu'une telle loi était demandée non pas par les pépiniéristes qui pouvaient peut-être retirer quelques avantages de ce bill,—et il est très probable qu'il en sera ainsi, mais je ne puis l'*empêcher*,—*lorsque* j'eus constaté, dis-je, qu'une telle loi était demandée, non par les pépinièristes, mais par les hommes mêmes qui sont obligés d'acheter ces plants, non pas par les producteurs mais par des consommateurs, lesquels ont voté des résolutions unanimes en faveur de la mesure, non seulement dans la province de l'Ontario qui a réclamé la première, mais aussi dans les provinces de Québec et de la Nouvelle-Ecosse, j'ai cru que je pouvais agir en toute sureté.

Mon honorable ami, le député de Grey (M. Sproule), demande pourquoi je n'ai pas présenté ce projet de loi il y a un mois. Je lui dirai que ce n'est seulement depuis quelques semaines que j'ai reçu les résolutions des horticulteurs de la Nouvelle-Ecosse et de Québec. Et depuis la Chambre a été occupée de jour en jour d'un projet de loi particulier, car autrement j'aurais présenté ce bill il y a au moins deux semaines. Mais je ne pouvais interrompre le travail de la Chambre, et j'ai dû attendre jusqu'à ce que la mesure dont j'ai parlé fût adoptée. De fait, ce bill vient parfaitement à propos et il n'est pas trop tard, car jusqu'à aujourd'hui l'on n'a pas importé, et il n'est pas probable que l'on importe des plants des Etats-Unis.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a déclaré qu'il y a, aux Etats-Unis, de grandes régions qui n'ont pas encore été visitées par ces insectes. J'ai dans la main un mémoire de M. Fletcher, l'entomologiste et le botaniste de la ferme expérimentale. Ce monsieur, il y a quelque temps, est allé, à ma demande, à Washington, dans le but d'assister à une réunion des entomologistes et botonistes américains qui devaient se présenter au Congrès et demander l'adoption de certaines mesures de protection contre cet insecte. A son retour, M. Fletcher m'a fait un rapport en ces termes:

L'insecte existe dans les Etats de l'est depuis dix ans et a déjà causé des dommages s'élevant à des milliers de dollars. Tous les Etats producteurs de fruits situés au sud du Canada, sont infestés par ce fléau, à l'exception peut-être du Maine.

L'honorable député nous a dit qu'aux environs de Rochester, ces kermès sont rares. Je ne puis dire en quelle quantité ces insectes existent, mais j'aimerais déclarer à l'honorable député et à la Chambre que les quelques cas de ce fléau qui se

sont produits au Canada peuvent être presque tous directement imputés à une pépinière située aux environs de Rochester. Je désire donner à la Chambre tous les renseignements que je possède sur ce sujet. A l'heure qu'il est ces insectes sont rares au Canada. Je ne veux alarmer personne et je puis dire que, de fait, autant que nous pouvons en juger, il n'y a que très peu de cas de cette maladie des plantes, au Canada,—un ou deux dans la péninsule de Niagara, ou deux dans la région située au nord du lac Erié, et deux ou trois cas dans la Colombie anglaise ; et ceux qui ont étudié la question et qui s'occupent aujourd'hui à supprimer ce fléau au Canada, m'affirment que si nous pouvons empêcher l'importation des plants malades, nous serons en état, en très peu de temps, de mettre le pays absolument à l'abri de tout danger. Je crois donc qu'il vaut la peine, vu les immenses avantages que nous pourrions en retirer, de présenter une mesure très énergique.

Il y a une semaine ou deux, je reçus une dépêche de la part de lord Strathcona, notre haut-commissaire à Londres, me demandant si le Canada avait fait quelque chose en ce sens. J'ai constaté depuis que ce message avait été provoqué par les questions que l'on a faites en Angleterre au sujet de l'introduction de ce fléau, et que l'on avait dit au haut-commissaire que si le Canada était exempt de ce fléau, les vendeurs de nos fruits en Angleterre en retireraient de grands avantages.

Qu'il me soit permis d'ajouter que lord Strathcona vient de partir pour Berlin dans le but de voir si l'on ne pourrait faire quelque chose afin de développer le commerce entre l'Allemagne et le Canada, et je reçois aujourd'hui même à mon bureau des renseignements qui m'annoncent qu'il y a pour nous une belle chance d'établir avec l'Allemagne un vaste commerce de fruits qui serait entièrement prohibé, si cet insecte se répandait au Canada.

L'on m'a demandé pourquoi je n'avais pas pris les moyens d'enrayer l'expansion de ces kermès au Canada. Les législatures provinciales font ce travail, et avec efficacité, je crois. Il y a plusieurs années, la législature de la Colombie anglaise a promulgué un acte décrétant la nomination de certains inspecteurs pour examiner tous les arbres fruitiers et tous les plants qui pouvaient être envoyés d'un point à un autre dans cette province, ou du dehors L'application de cet acte a soulevé quelques difficultés, mais a peut-être aussi fait quelque bien.

Dans la province de l'Ontario, ainsi que l'a expliqué mon honorable ami, le député de Wentworth (M. Bain), la législature a adopté un acte très complet pour assurer l'inspection efficace des pépinières et des vergers, et pour ordonner la destruction des arbres atteints de la maladie.

L'autre jour, la législature de la Nouvelle-Ecosse a adopté un acte semblable ; et j'ai toute raison de croire que la législature de la province de Québec s'engagera dans la même voie, et s'occupera du sujet à sa prochaine session.

Il est bon, je crois, que le parlement du Canada réglemente l'importation des plantes venant de l'étranger, et il me semble que nous pouvons sûrement et convenablement laisser le travail local aux législatures et à l'exécutif des provinces.

Il n'est pas nécessaire, quand bien même la chose serait opportune et possible, de prohiber le transport des plants d'un point à un autre du Canada.

Je ne me suis décidé à préparer un projet de loi sur cette question qu'après avoir constaté que c'étaient les producteurs de fruits, et non pas seulement les pépiniéristes, qui demandaient une législation sur la matière. C'est parce que je désirais moi-même m'assurer de la chose, et voir si cette agitation n'était pas simplement l'œuvre de quelques intéressés, que je n'ai pas acquiescé à la demande que l'on m'a faite à la dernière session et que j'ai employé les vacances à faire une enquête sur le sujet. Je suis convaincu qu'aujourd'hui, à l'exception peut-être de deux ou trois agents des pépinières américaines dont les affaires avec le Canada seront quelque peu entravés si ce bill devient loi ; tout le pays approuve cette législation et éprouvera un sentiment de soulagement et de satisfaction si la Chambre adopte cette mesure sans modification.

Je propose donc que le bill soit lu la première fois et que les règlements de la Chambre soient suspendus afin de nous permettre de l'adopter dans une seule et même séance.

M. McNEILL : Je désire seulement déclarer que je suis enchanté de voir mon honorable ami présenter une mesure de ce genre et je crois que tout député qui s'oppose à la protection que l'on veut, par cette mesure que vient de présenter le ministre de l'Agriculture, accorder aux producteurs de fruits qui sont réellement les agriculteurs du Canada, je crois, dis-je, que tout député qui agit ainsi, fait quelque chose qui ne lui méritera pas les remerciements de tous ceux qui, dans le pays, s'intéressent à la culture des fruits. Je désire demander à mon honorable ami (M. Fisher) s'il croit vraiment que ce projet de loi est assez ample. Cette mesure ne s'applique qu'aux arbres fruitiers. Est-ce que mon ami, d'après les renseignements des hommes de l'art qu'il a consultés à ce sujet, croit que l'importation du fruit lui-même présente peu ou point de danger? Car je suis convaincu qu'il est presque impossible d'organiser une inspection des fruits suffisante pour nous préserver de ce fléau ; et s'il y a une bonne raison de craindre que l'importation du fruit lui-même pourrait contribuer à répandre cette très dangeureuse maladie, il serait peut-être mieux pour mon honorable ami d'aller un peu plus loin qu'il n'a fait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai étudié le sujet à fond. Cet insecte ne peut parcourir qu'une très faible distance, quelques pouces au plus. Ce n'est pas un insecte volant, mais un insecte écaillé qui ne peut se transporter d'un point à un autre.

M. MILLS : Voyage-t-il le dimanche?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet insecte voyage toute l'année, excepté dans les climats où le froid l'arrête. Il se répand surtout en s'attachant aux pattes des oiseaux et des insectes volants qui, se reposant sur les arbres et les rameaux attaqués déjà, les transportent sur d'autres arbres. L'insecte se voit encore sur l'épiderme des pommes et des autres fruits, mais il ne peut vivre plus de quelques minutes après que le rameau ou le fruit auquel il s'atttachait est détaché de l'arbre et meurt. L'insecte ne peut vivre que lorsque l'écorce de l'arbre ou la peau du fruit est succulente et juteuse. Sans doute il peut arriver que,

lorsque l'insecte est attaché à l'épiderme d'une pomme, d'une pêche ou d'une poire, le fruit pourrait être placé de telle sorte que l'insecte s'attacherait ensuite au rameau d'un arbre. L'insecte peut vivre sur le fruit, mais il ne peut s'y reproduire ; mais les entomologistes m'informent qu'un pareil concours de circonstances permettant à l'insecte de se propager de cette façon est tellement peu probable qu'il n'est pas nécessaire de prohiber l'importation des fruits ; et je n'ai pas besoin de faire remarquer qu'une prohibition de cette nature serait une mesure beaucoup plus rigoureuse, et entraverait d'une façon extraordinaire, et sans nécessité, je crois, notre commerce ordinaire. Les renseignements que l'on m'a fournis me font croire qu'il n'y a aucune nécessité d'en agir ainsi.

M. MONTAGUE : Quoique ma question soit irrégulière, je me permettrai de demander à l'honorable ministre s'il a pris quelques mesures pour instruire ou encourager les personnes qui se livrent au Canada, à la culture du tabac. Il y aurait là une grande industrie à exploiter, et j'aimerais savoir si, au moyen de conférence ou de brochures, le ministre de l'Agriculture se propose d'instruire les agriculteurs dans les différentes parties du pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Bien que la question n'ait aucun rapport avec le bill que nous examinons, je n'hésite pas à répondre et à informer mon honorable ami que je n'ai fait que poursuivre les expériences que l'on avait commencées sur la ferme expérimentale, relativement à la culture et à la manière de sécher le tabac. J'ai l'intention de faire de nouveaux essais et de publier, avant le commencement des opérations de la prochaine saison, un bulletin spécial sur le sujet.

M. MONTAGUE : Je conseillerais à mon honorable ami, de ne pas inclure dans cette brochure, le résultat des expérience faites sur la ferme, mais d'y insérer en même temps un article écrit par un expert en la matière.

La motion adoptée et le bill est lu la première fois.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je propose maintenant la deuxième lecture du bill dont je viens de vous parler.

M. CHARLTON : Je ne me lève pas pour m'opposer à ce bill, car le sentiment de la Chambre me paraît avoir été exprimé bien clairement. Naturellement, je n'ai pas changé d'opinion et je crois que ce bill n'est pas nécessaire et que nous pourrions mieux atteindre, par une autre voie, l'objet que nous avons en vue. Je suis un producteur de fruits, et je ne considère pas que la mesure soit dans mes intérêts, et aujourd'hui j'aimerais mieux acheter des jeunes plants aux pépinières de Rochester que je sais exemptes de la maladie, que dans le district de Niagara. Mais je ne veux pas insister sur ce point maintenant. Je me lève simplement pour demander, s'il est sage, dans les circonstances, de faire passer aujourd'hui le bill par toutes les phases de la procédure parlementaire. Je ne prendrai pas avantage de mon privilège de m'y opposer, mais je dirai qu'il serait bon peut-être d'attendre à demain, car la nuit porte conseil.

Quelques VOIX : Non, non.

M. FISHER.

M. CHARLTON : Je ne considère pas en ce moment si le bill est nécessaire ou non, car la Chambre a une opinion formée sur ce point, mais je demande à la Chambre de réfléchir sur les conséquences possibles qui peuvent résulter d'une telle action. On peut légiférer sur autre chose que le kermès de San-José, et peut-être que les Etats-Unis adopteront quelque mesure qui nous fera regretter de ne pas avoir suivi une autre ligne de conduite dans cette matière. Je conseillerais de traiter cette question avec prudence et sans précipitation, en prenant tout le temps nécessaire pour la bien étudier. Il n'est pas nécessaire, je crois, de faire passer le bill par toutes ses phases aujourd'hui même. Il n'y aura aucune importation de plants d'ici à deux semaines au moins, et en retardant d'un jour l'adoption de ce bill, nous ferions preuve d'un peu moins de précipitation et d'un peu plus de dignité, et nous atteindrions l'objet que nous avons en vue, si la Chambre n'en arrivait pas à une autre conclusion dans la matière.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Les allusions que vient de faire mon honorable ami le député de Norfolk-nord (M. Charlton) sont assez claires pour que tout le monde les comprenne ; mais tout le monde comprend ici,—et j'ai confiance que les deux côtés de la Chambre comprennent parfaitement,—que cette mesure n'est pas une mesure hostile aux Etats-Unis. Nous désirons conserver des relations les plus amicales avec nos voisins ; et si les conditions étaient renversées, si ce fléau ravageait notre pays, pas un de nous ne blâmerait les Etats-Unis de prendre certaines précautions afin de se protéger contre l'invasion possible de leur territoire. C'est ce que savent bien les Américains, et ceux-ci ne peuvent interpréter cet acte, ainsi que l'a fait, il y a un instant, l'honorable député d'York (M. Mclean), comme un premier pas vers le régime protecteur. Ce n'est pas là notre intention, et, quant à moi, s'il en était ainsi, je n'appuierais pas ce bill. Il s'agit simplement de la santé de nos arbres fruitiers, et c'est à ce seul point de vue qu'il faut considérer ce projet de loi. La Chambre ne devrait donc pas hésiter à suivre l'avis—avis partagé par tous,—de mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture qui nous conseille de prendre des mesures immédiates pour empêcher la propagation de ce fléau parmi nous.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aux paroles que vient de prononcer mon très honorable chef, laissez-moi ajouter qu'il y a aujourd'hui un bill devant le Congrès américain, à l'effet de protéger les divers Etats de l'Union les uns contre les autres, précisément de la même façon que nous voulons nous protéger nous-mêmes contre les Etats-Unis. J'aurais peut-être considéré les dispositions de ce bill presque suffisantes pour nous protéger, mais malheureusement ce bill ne viendra pas en vigueur avant le 1er juillet, et d'ici là, la maladie aura le temps de causer ses ravages pour cette saison. C'est pour cette raison que je crois nécessaire de procéder avec célérité. Que mon honorable ami ne craigne rien ; les Américains ne considéreront pas ce bill comme un acte d'hostilité à leur égard, et quant à moi, je m'opposerais fortement à toute législation qui pourrait avoir ce caractère.

M. CHARLTON : Je veux qu'il soit bien compris que je ne m'oppose pas à l'adoption de ce bill,

vu l'opinion fortement exprimée par cette Chambre, mais que je m'oppose simplement à ce qu'on procède avec autant de précipitation.

M. l'ORATEUR : Si la majorité de la Chambre est d'avis que c'est un cas d'urgence, nous pouvons faire passer le bill par toutes les phases de la procédure parlementaire aujourd'hui même. Est-ce le bon plaisir de la Chambre d'adopter la motion que le bill soit lu la deuxième fois ?

Motion adoptée. Le bill est lu la deuxième fois et la Chambre se forme en comité.

Le comité fait rapport ; le bill est lu la troisième fois et adopté.

CHEMIN A TRAINEAU DE LA RIVIÈRE STIKINE AU LAC TESLIN.

M. FOSTER :

MM. Mackenzie et Mann ont-ils établi et terminé un chemin praticable pour traîneaux à partir de l'embouchure de la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin ? Dans l'affirmative, quand ce chemin a-t-il été terminé et quelle en est la longueur ? Les entrepreneurs ont-ils construit des abris convenables pour les voyageurs à des intervalles de vingt-cinq milles au plus le long du dit chemin, et est-ce que ce chemin et ces abris sont maintenant ouverts aux voyageurs ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : En réponse à l'honorable député (M. Foster), j'ai l'honneur de dire que le gouvernement n'a aucun rapport officiel sur ce sujet. Nous nous sommes adressés, pour avoir des renseignements, à MM. Mann et Mackenzie, et ceux-ci déclarent avoir envoyé assez d'hommes et de matériaux pour exécuter les dispositions du contrat relativement à la construction de ce chemin à traîneau et à l'établissement des abris. Les entrepreneurs ne doutent pas que l'ouvrage n'ait été fait ; mais ils disent que les quinze ou vingt premiers milles ont été obstrués par la grande tempête qui a eu lieu il y a quelque temps. MM. Mann et Mackenzie ont mis beaucoup d'hommes à l'œuvre, et ils espèrent que dans peu de temps, le chemin sera ouvert à la circulation.

M. FOSTER : Je ne sais si j'ai bien compris le ministre de l'Intérieur. Celui-ci a-t-il déclaré que MM. Mann et Mackenzie avait établi ce chemin, mais que depuis, ce chemin avait été obstrué ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : La tempête a obtrué les quinze ou vingt premiers milles.

M. FOSTER : Mais on a terminé ce chemin sur tout le parcours des 200 milles ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : C'est ce que les entrepreneurs m'ont écrit.

C.-M. DAUNAIS.

M. DAVIN :

M. Daunais est-il dans le service public ? Dans l'affirmative, quelles fonctions remplit-il ?

Le MINISTRE LE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : En réponse à l'honorable député, j'ai l'honneur de déclarer qu'il y a dans le département des Affaires indiennes, employé comme ayant des Sauvages à Battleford, un homme du non de C.-M. Daunais.

BYRON NICKERSON.

M. BORDEN (Halifax) :

1. Quand Byron Nickerson a-t-il été nommé gardien du phare de l'île du Cap-Nègre ? 2. A-t-il été nommé sur la recommandation de quelques personnes, et lesquelles, domiciliées dans le comté de Shelburne ? 3. Quelles mesures le gouvernement a-t-il prises pour s'assurer s'il était propre à remplir cette charge ? 4. Quelle information le gouvernement possède-t-il relativement à son aptitude à remplir cette charge ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Byron Nickerson a été nommé gardien du phare de l'île du Cap-Nègre le 26 juillet 1897. Il a été récommandé par un certain nombre d'habitants du comté au moyen d'une pétition reçue des mains de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding). On n'a pas pris de renseignements particuliers, ceux fournis par le représentant du comté ayant été jugés suffisants. Le ministère n'a rien qui le porte à croire que M. Nickerson est incompétent à remplir sa charge ; d'après des lettres reçues de lui, il paraît remplir ses devoirs d'une manière satisfaisante.

LE PHARE DE KING'S-HEAD.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu une pétition des pilotes et capitaines du port de Pictou, demandant que le phare de King's-Head soit allumé ? 2. Dans l'affirmative, quand ? 3. Quelle décision (s'il en est) a été prise à ce sujet ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Voici les réponses aux questions de l'honorable député :—1. Oui. 2. Le 11 septembre 1897. 3. Nous n'avons pas l'intention de prendre une décision pour le présent.

CHANGEMENT DE ROUTE DE L'INTERCOLONIAL *via* SPRING-HILL.

M. POWELL :

Le département des Chemins de fer et Canaux a-t-il employé C.-E. Crosadale, I.C., pour faire un rapport sur un projet à l'effet de changer la route actuellement suivie par la partie de l'Intercolonial qui s'étend entre Athol, N.-E., et la rivière Philips, N.-E., et de faire passer le chemin par une route traversant la ville de Springhill, N.-E. ? Si M. Crosadale a été ainsi employé, a-t-il fait un rapport sur ce projet de changement ? 2. Si M. Crosadale a fait un tel rapport, le gouvernement l'a-t-il pris en considération ? 3. Le gouvernement a-t-il considéré s'il était désirable de changer la route suivie par l'Intercolonial ? 4. Le gouvernement se propose-t-il de mettre ce changement à exécution.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Voici les réponses aux questions de l'honorable député : 1. M. Crosadale, I. C., a été chargé de faire le tracé d'une nouvelle route traversant la ville de Spring-Hill pour remplacer la route actuellement suivie par la partie de l'Intercolonial qui s'étend entre Athol, Nouvelle-Ecosse, et Salt-Spring. M. Crosadale constata qu'en raison de fortes rampes, le chemin ne pouvait pas être construit entre Spring-Hill et Salt-Spring sans excéder le maximum permis sur le chemin de fer Intercolonial. Après avoir consulté M. Logan, M.P., M. Crosadale reçut ordre de continuer ses études jusqu'à un point sur l'Intercolonial où la route aboutirait sans excéder le maxi-

mum, et il alla jusqu'à la rivière Philip. M. Croasdale fit ensuite son rapport en conséquence. 2. Oui. 3. Oui. 4. Le fait que le chemin ne pouvait pas être construit entre Athol et Salt-Springs en traversant Spring-Hill, a rendu beaucoup plus difficile le changement projeté, et construire jusqu'à la rivière Philip allongerait la ligne principale de trois milles, d'après le rapport de M. Croasdale. Il faudrait aussi construire des viaducs et exécuter d'autres travaux dispendieux., qui entraîneraient des dépenses plus considérables que celles que nous avions en vue quand M. Croasdale a reçu l'ordre de faire son exploration. Vu le fait qu'une ligne convenable ne pouvait pas être établie jusqu'à Salt-Springs et qu'un prolongement jusqu'à la rivière Philip allongerait considérablement la ligne et en augmenterait le coût, je n'ai pas pu recommander le projet à mes collègues.

NANTISSEMENTS POUR GRAINS DE SEMENCE DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET LE MANITOBA.

M. DAVIN :

Le gouvernement a-t-il l'intention de présenter un bill au sujet des nantissements pour grains de semence dans les territoires du Nord-Ouest et le Manitoba ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton): En réponse à l'interpellation de l'honorable député, je dirai que je n'ai pas l'intention maintenant de présenter un bill comme celui qui est mentionné.

SOURDS-MUETS DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. DAVIN :

Le ministre de l'Intérieur prend-il des mesures pour donner au gouvernement du Nord-Ouest les moyens de pourvoir aux besoins des sourds-muets des territoires ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Je répondrai à l'honorable député que le sujet a été mis à l'étude, mais que jusqu'à présent je n'ai pu faire aucune recommandation à mes collègues à cet égard.

DIVISION D'ENREGISTREMENT DU BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES—RÉGINA.

M. DAVIN :

Le ministre de l'Intérieur prend-il des mesures pour pourvoir à l'érection d'un édifice sur l'emplacement de la vieille cour, près de Régina, afin de donner plus de facilités à la division d'enregistrement du bureau des Terres fédérales ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): En réponse je dirai que ce sujet est actuellement à l'étude, mais le gouvernement n'est pas encore en mesure de dire d'une façon positive ce qu'il fera.

PROVISIONS POUR LES ENVOYÉS DU GOUVERNEMENT AU YUKON.

M. DAVIN :

Quelles sont les personnes qui ont surveillé, en décembre 1897, l'achat des provisions pour la police à cheval et les envoyés du gouvernement à destination du Yukon ?

M. BLAIR.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Le personnes qui, durant le mois de décembre 1897, ont surveillé l'achat des provisions pour la police à cheval et les envoyés du gouvernement à destination du Yukon, sont le contrôleur à Ottawa, le commissaire dans les territoires et la Colombie anglaise, et l'inspecteur Wood à Skaguay, Alaska.

WILLIAM McNAUGHTEN.

M. McINERNEY :

Y a-t-il dans la Nouvelle-Ecosse un agent secret ou officier du Revenu le l'intérieur, du nom de William McNaughten ? Un homme de ce nom a-t-il été employé par ce département ? Est-il encore employé actuellement.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : En réponse je dirai à l'honorable député que Willian McNaughten n'a jamais été employé par le département du Revenu de l'intérieur.

BUREAU DE POSTE DE DOUBLE-HILL.

M. MARTIN :

1. Le bureau de poste de Double-Hill, I.P.-E., a-t-il été fermé ? 2. Dans l'affirmative, quand et pourquoi ? 3. Se propose-t-on de l'ouvrir de nouveau ou d'en ouvrir un autre dans le voisinage de Double-Hill ? 4 Quel était le salaire du directeur de la poste de Double-Hill et jusqu'à quel chiffre a-t-il été augmenté ? S'il a été augmenté, quand et pourquoi ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Oui. 2. Il a été fermé le 1er mars 1898, parce que dans l'opinion de l'inspecteur il n'était pas nécessaire. 3. On ne se propose pas de l'ouvrir de nouveau ou d'en ouvrir un autre dans le voisinage. 4. Le salaire était de $10 par année à venir au 1er juillet 1897, et à compter de cette date, il était de $12 par année, à cause d'une légère augmentation dans les affaires du bureau.

PHARE DE KING'S-HEAD.

M. BELL (Pictou) :

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu une pétition des pilotes et des marins de Pictou, N.-E., et des environs, demandant que le phare de King's-Head, N.-E., soit allumé de nouveau ? 2. Quelle décision a été prise à ce sujet ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Une question semblable a été posée par l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) et j'y ai répondu.

PHARE DE THESSALON-POINT.

M. McDOUGALL (pour M. SPROULE) :

Quel a été le coût total du phare de Thessalon-Point, construit en 1897, y compris (1) le coût du bois de service et du bois de charpente, et (2) le coût des autres matériaux ? De qui ces articles ont-ils été achetés ? Les travaux ont-ils été faits par voie de soumissions ? Dans le cas contraire, pourquoi ? Qui a exécuté les travaux ? Qui était le surveillant des travaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE FT DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Le coût total du phare de Thessalon-Point construit en 1897, a été de $1,219.36. Le coût du bois de service et du bois

de charpente a été de $309.60, et le coût des autres matériaux de $209.41. Voici de qui ces articles ont été achetés :—Bois de charpente de J.-T. Wallace, Thessalon ; ferronnerie de F.-R. Bennett, Thessalon ; carreaux de verre de A. McPherson et fils, Montréal ; chaux et ciment de F. Leighfield, Thessalon ; ouvrage en fer, de J.-C. McKay, Thessalon ; ouvrages de ferblantier, James McAlpine et compagnie ; ouvrages de forgeron J.-V. Matson, Thessalon. Les travaux n'ont pas été faits par voie de soumissions. Les ingénieurs du département ont jugé que les travaux seraient mieux exécutés à la journée qu'à l'entreprise. Ils ont été faits par des ouvriers de l'endroit, sous la surveillance de M. Joseph Magee, d'Ottawa, qui avait déjà surveillé des travaux à la satisfaction du département.

DESTITUTION DE A. POWLIE.

M. POWELL :

1. A. Powlie a-t-il été destitué pendant les derniers six mois comme inspecteur de wagons sur l'Intercolonial à Springhill, N.-E. ? Dans l'affirmative, pourquoi ? 2. Depuis le renvoi de Powlie quelqu'un a-t-il été nommé à sa place ? Dans l'affirmative, quelle était l'occupation de cette personne avant sa nomination ? 3. Lors de son renvoi, Powlie était-il employé à la journée ou recevait-il un salaire fixe ? 4. Depuis combien de temps Powlie était-il employé sur l'Intercolonial lors de son renvoi ? N'avait-il pas toujours été un employé fidèle et compétent ? Quelque plainte portée contre lui a-t-elle été cause de son renvoi ? Dans l'affirmative, quelle était cette plainte et qui l'a portée ? Cette plainte (s'il en est) a-t-elle donné lieu à une enquête ? Dans l'affirmative, qui a fait l'enquête et Powlie en a-t-il reçu avis et a-t-il pu se défendre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. A. Powlie, inspecteur de wagons à Springhill, a été destitué en octobre 1897. Il l'a été pour s'être mêlé des élections. 2. Personne n'a été nommé à sa place, mais Moses Légère agit en qualité d'inspecteur de wagons. Moses Légère avait déjà été employé à titre de sous-inspecteur de wagons à Springhill avant ce temps. 3. Lors de son renvoi Powlie était employé au mois. 4. Powlie était employé sur l'Intercolonial depuis 1873. C'était un bon employé. Il a été destitué pour des motifs politiques sur les représentations de M. Logan, M.P. Il n'y a pas eu d'enquête.

DESTITUTION DE A. STEWART.

M. POWELL :

1. A. Stewart a-t-il été destitué comme gardien du réservoir sur la ligne de l'Intercolonial à Springhill, N.-E. ? Dans l'affirmative, pourquoi et qui a porté des plaintes, (s'il y en a eu) contre lui ? 2. Depuis combien de temps Stewart était-il employé sur l'Intercolonial lors de son renvoi ? Qui a été nommé pour le remplacer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. A. Stewart, gardien du réservoir sur la ligne de l'Intercolonial à Springhill, Nouvelle Ecosse, a été destitué. Il l'a été parce qu'il s'était montré partisan agressif dans les élections fédérales. 2. M. Stewart était employé sur l'Intercolonial depuis plus de vingt-quatre ans. M. H.-A. McKenzie a été nommé, à sa place, mais on me dit qu'il a démissionné.

M. POWELL : Qui avait porté les accusations ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas ce renseignement ; je crois qu'on l'a oublié en préparant la réponse. Je répondrai demain à cette partie de la question.

RAPPORT DU COMMANDANT WAKEHAM.

M. DAVIS (par M. McMILLAN) :

Le gouvernement se propose-t-il de fournir aux membres de cette Chambre des copies du rapport du commandant Wakeham sur la navigabilité des détroits d'Hudson ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Le gouvernement a cette intention aussitôt que le rapport sera imprimé. Il est à l'imprimerie depuis quelque temps déjà, mais le retard est dû au fait qu'il faut y insérer des vues photographiées par les officiers.

CHEMIN DE FER DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST.

M. DAVIS (par M. McMILLAN) :

Combien de milles du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest ont été construits ? Combien de milles la compagnie est-elle censée construire par année, aux termes de sa charte ? Combien de milles ont été construits en 1994, 1895, 1896 et 1897 ? Les autorités fédérales ont-elles reçu quelques mémoires du gouvernement des territoires du Nord-Ouest au sujet de ce chemin : Dans l'affirmative, a-t-on pris quelque décision à leur sujet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Deux cent trente-quatre milles et demi du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest ont été construits à venir au 30 juin 1897. La compagnie est censée construire chaque année civile pas moins que 20 milles de son chemin, d'après l'acte la constituant en corporation. Pas un mille n'a été construit durant les années 1894, 1895, 1896 et 1897. Oui, le gouvernement a reçu une copie authentique d'une résolution adoptée par l'Assemblée législative des territoires du Nord-Ouest, demandant que la charte de la dite compagnie soit amendée et qu'une subvention lui soit accordée pour l'aider à prolonger sa ligne jusqu'à Prince-Albert. Aucune décision n'a été prise à ce sujet, mais la question est à l'étude.

BAUX POUR FINS DE DRAGAGE.

M. MAXWELL (par M. GIBSON) :

Combien de milles ont été loués à J.-A. Mercier pour fins de dragage ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Vingt-deux milles ont été loués à J.-A. Mercier pour fins de dragage.

M. FOSTER : Si je désire avoir une information relativement à des baux accordés à des particuliers de la même manière, et si j'inscris une interpellation sur le feuilleton de la Chambre, aurai-je la réponse ou me demandera-t-on de présenter une motion demandant un ordre de la Chambre ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Certainement, l'honorable député aura une réponse s'il pose une question à laquelle on peut répondre de cette manière. Je présume que l'honorable député fait allusion au fait que lorsqu'il a posé une question

y a quelque temps, elle exigeait réellement de ma part la lecture d'un rapport du département. Je ne veux pas du tout retarder l'honorable député. S'il veut simplement dire ce qu'il désire savoir et spécifier les détails, je fournirai la réponse sans motion de sa part.

M. FOSTER : Je poserai vingt questions au lieu de les réunir en une seule.

BUDGET ET EXPOSÉ FINANCIER.

M. FOSTER : Avant d'aborder l'ordre du jour je demanderai au ministre des Finances quand il présentera le budget et l'exposé financier.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Le budget est très avancé et il sera présenté prochainement. Il m'est impossible d'être plus précis, mais il ne s'écoulera pas plusieurs jours avant qu'il soit déposé devant la Chambre. Le discours budgétaire vient ordinairement ensuite. J'espère que mon honorable ami ne me demandera pas de ne pas suivre l'usage et de fixer un jour maintenant.

DROIT SUR LES PELLES ET LES BÊCHES.

M. RICHARDSON : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du gouvernement une question à laquelle j'attache une grande importance, et je terminerai par une motion. Dans le tarif adopté à la dernière session, se trouve la clause suivante :

Lorsque le Gouverneur en conseil aura raison de croire qu'il existe, à l'égard de quelque article de commerce, quelque syndicat, coalition, association, pacte ou entente de quelque nature entre les fabricants ou les marchands de cet article, pour élever illégitimement de quelque autre manière les avantages de ces fabricants ou marchands aux dépens des consommateurs, le Gouverneur en conseil pourra commissionner ou autoriser tout juge de la cour Suprême ou de la cour de l'Echiquier du Canada, ou de toute cour Supérieure dans toute province du Canada, à faire une enquête sommaire et un rapport au Gouverneur en conseil sur l'existence ou la non-existence de semblable syndicat, coalition, association, pacte ou entente.

Le juge pourra contraindre les témoins à comparaître et les interroger sous serment, et requérir la production de livres et documents et aura tous les autres pouvoirs nécessaires qui lui seront conférés par le Gouverneur en conseil, pour les fins de cette enquête.

Si le juge fait rapport qu'il existe un pareil syndicat, coalition, association, pacte ou entente, et s'il appert au Gouverneur en conseil que les désavantages qui en résultent pour les consommateurs sont facilités par le droit de douane imposé sur un article similaire à son importation, le Gouverneur en conseil portera cet article sur la liste des articles admis en franchise, ou réduira le droit dont il est frappé de façon à donner au public l'avantage d'une concurrence raisonnable au sujet de cet article.

Or, M. l'Orateur, j'ai ici quatre lettres écrites par des manufacturiers de pelles et de bêches aux États-Unis. Je vais en lire une seulement, mais je les communiquerai toutes à tout député, ou tout membre du gouvernement qui désirera en prendre connaissance. La lettre que je vais lire vient d'une grande manufacture de Pennsylvanie, et elle est en réponse à une demande d'une manufacture canadienne bien connue désirant avoir la cote des prix des pelles et des bêches. Voici cette lettre :

MESSIEURS,—Votre lettre du 23 courant nous est parvenue, et en réponse nous dirons que conformément à notre entente avec des manufacturiers de pelles au Canada, nous ne pouvons pas dans le moment vous fournir la cote des prix.

M. SIFTON.

Les autres lettres sont exactement de la même nature, et refusent de fournir la cote des prix des pelles et des bêches. Le droit sur ces articles est de 35 pour 100, droit qui est, à mon avis, bien trop élevé ; malgré cela, j'ai ici la preuve qu'une coalition existe, et qu'à cause de cette coalition les consommateurs sont forcés de payer ces articles beaucoup trop cher. Le prix des pelles et des bêches, surtout aux Etats-Unis, est très bas et les manufacturiers américains acceptent le schilling de nos manufacturiers canadiens et se tiennent en dehors du marché. Je désire attirer officiellement l'attention du gouvernement sur cette question dans le but de lui faire suspendre le droit sur ces articles, ainsi que prescrit dans la clause du tarif que j'ai citée, jusqu'à ce que cette coalition soit désorganisée. Je propose que la séance soit levée.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Je dois dire que très certainement, en ce qui me concerne, et je peux dire la même chose de mes collègues, c'est la première fois que cette question est signalée à notre attention ; en conséquence, nous ne sommes pas en mesure de prendre une décision ni même d'examiner la question. Je ne dirai pas que je n'ai pas entendu parler de cette coalition, car je me souviens qu'au commencement de l'enquête sur la question commerciale des représentations nous ont été faites—je ne peux dire à quel endroit—alléguant que des manufacturiers de ces articles avaient formé une espèce de coalition et mentionnant des faits à peu près semblables à ceux que l'honorable député a cité à l'appui de sa motion. Cependant, toutefois, depuis que cette disposition du tarif, citée par l'honorable député, a été adoptée, le sujet n'a pas été signalé à mon attention, ni, d'après ce que j'en sais, à celle du ministre des Douanes ni d'aucun des ministres qui sont censés s'occuper de ces questions d'administration.

Je signale le fait que lors de la présentation à la Chambre du bill établissant le tarif actuel, le gouvernement s'arrogea le droit de s'occuper lui-même des cas de ce genre ; mais on représenta dans la discussion que ce serait là conférer à un ministère un très grand et peut-être un très dangereux pouvoir, et l'on se rappellera qu'avant l'adoption du bill nous avons convenu que le gouvernement ne s'arrogerait pas ce pouvoir de son plein gré. S'il devait être appelé à agir au sujet des monopoles, l'affaire serait d'abord soumise à l'un des tribunaux judiciaires du pays. Si donc l'honorable député se pense en état, comme il peut l'être, peut-être—et il nous faut considérer ce point—d'établir l'existence d'un monopole, le gouvernement n'est pas en état de faire autre chose que de soumettre la question aux tribunaux pour en obtenir une décision convenable. Vu que ce sujet nous est signalé pour la première fois depuis l'adoption de l'acte, tout ce que je puis dire, c'est que le gouvernement l'étudiera avec soin.

La motion est retirée.

BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DU YUKON CANADIEN.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Je propose la troisième lecture du bill (n° 6) ayant pour objet de sanctionner un arrangement intervenu

entre Sa Majesté la Reine, d'un côté, et William Mackenzie et Donald-D. Mann, de l'autre, et de constituer en corporation la Compagnie du chemin fer du Yukon canadien.

M. KAULBACH : Je ne puis m'empêcher de réclamer l'indulgence de la Chambre pour quelques instants, vu l'importance vitale de la nature de ce bill pour le peuple canadien. Le chemin de fer proposé entraînera une dépense si considérable pour rapporter si peu au pays en échange, la législation qu'on nous demande de décréter est relativement si nouvelle, étant restée absolument étrangère à la discussion jusqu'à il y a quelques semaines,et la concession de terres a des proportions si énormes, sans parler de ses richesses minérales et forestières, qu'à mon sens c'est un devoir que je dois réellement à mes électeurs d'exprimer mon opinion sur lesujet. Si je ne le faisais pas, on pourrait interpréter mon silence comme la conséquence du fait que je me laisserais guider simplement par l'esprit de parti, sans tenir compte de ce qui constitue essentiellement les principes d'honneur et de justice que doivent posséder tous les membres de cette Chambre, libéraux ou conservateurs, et c'est là la raison pour laquelle je sollicite pour quelques instants l'indulgence de la Chambre.

Il était très amusant d'entendre certains membres de la Chambre discourant sur le fond du bill, parler de la nature des travaux requis des entrepreneurs MM. Mackenzie et Mann, de la considération que ces deux entrepreneurs doivent recevoir pour l'exécution de ces travaux, et des résultats avantageux que leur achèvement procurera pour la commodité du Canada. Je dois dire, cependant, que je conteste tous leurs énoncés, attendu que je ne puis les croire sincères. Dans tous les cas, ils ne sont pas l'expression de l'opinion des membres de la gauche, et je suis très convaincu qu'ils ne seront pas l'écho des sentiments de la grande majorité du peuple, lorsque celui-ci les comprendra.

Je dois dire qu'en ma qualité de membre de cette Chambre, j'objecte à ce bill, d'abord, parce qu'il ne favorise pas les intérêts du Canada, attendu que la route qu'il propose n'est pas entièrement canadienne ; que par l'adoption de la route de la rivière Stikine ou peut soulever des différends internationaux, ainsi que du mécontentement entre les Etats-Unis et le Canada au sujet de l'application des lois douanières à l'embouchure de cette rivière, à Fort-Wrangel, lesquels peuvent conduire à des complications et à des difficultés graves que maintenant, après l'avertissement qui se dégage de la conduite adoptée au Congrès américain, nous pouvons détourner ; que les nombreux transbordements des voyageurs et des marchandises—au nombre de sept, paraît-il,—seraient pleins d'inconvénients, coûteux et dangereux pour la vie et pour la propriété ; qu'on peut trouver une route plus commode et entièrement canadienne depuis le Fort-Simpson et le chenal Portland jusqu'à Glenora ou la Crique du Télégraphe, et éviter ainsi le cours tortueux et dangereux de la Stikine ; que toute route possible depuis l'océan Pacifique jusqu'au Yukon, passant par le territoire canadien, vaut mieux que celle qu'on propose ; que toute route partant de l'océan Pacifique constitue un tort pour les marchands et les commerçants canadiens, ainsi qu'un avantage pour les Etats-Unis, à notre détriment, vu que cette route procurera un marché aux produits agricoles et industriels des Etats de Washington, du Montana, de l'Orégon, de l'Idaho, du Névada et de la Californie, ces Etats se trouvant à une proximité leur permettant de fournir les neuf dixièmes de tout ce qui sera nécessaire à toute la région aurifère s'étendant de l'océan Pacifique à l'océan Arctique même à meilleur marché en payant les droits que nous ne pourrions le faire, nous les habitants des territoires du Nord-Ouest, ou du centre du Canada, à cause du coût de nos longs transports par le chemin de fer Canadien du Pacifique ; que les nappes d'eau s'étendant entre Vancouver et l'Ile Morely, soit une distance de 160 milles, et le passage Dixon situé entre l'île du Prince de Galles et l'Ile Graham, soit une distance de 60 milles, sont dangereuses pour la navigation, vu le vent violent et la grosseur des vagues.

Telles sont les raisons pour lesquelles j'objecte à cette route, et à mon sens il serait sage de la part du gouvernement d'abandonner tout à fait son projet, ce qui épargnerait de l'argent, et de laisser les aventuriers, lesquels sont surtout des étrangers, se rendre comme ils le pourront aux régions aurifères du Yukon.

D'après moi, dans les circonstances, on devrait ouvrir un bon chemin de roulage en cette contrée, comme celui qui fut construit il y a quelques années lors de la découverte de la riche région aurifère de Caribou, et dont on s'est servi jusqu'à présent, sans demander rien de mieux.

Je crois, cependant, qu'on peut émettre un meilleur projet, meilleur que le coup extravagant proposé par ce bill, savoir : de partir d'Edmonton, dans l'Alberta, et de passer par la rivière de la Paix, la rivière Mi-chemin, la rivière Noire et la rivière Francis, jusqu'à la rivière Pelly, dont on peut utiliser le cours ainsi que celui du fleuve Yukon pour se rendre à Dawson. De cette manière on a une route entièrement canadienne ; on ouvre à la colonisation cette belle région de la rivière de la Paix,appréciable pour son beau climat et la richesse de son sol ; on favorise la colonisation en même temps qu'on assure que les marchandises transportées dans la région du Klondike proviendront toutes du Canada, tandis que les marchandises que transportera le chemin de fer proposé de la rivière Stikine et du lac Teslin seraient de provenance américaine. Je prétends que cette route d'Edmonton est la plus courte, la plus sûre et la meilleure pour les Canadiens. Elle ouvre à l'industrie une riche contrée minière, et elle est exempte des impôts et des ennuis de douane dont on est menacé à Fort-Wrangel, ainsi que des sept transbordements nécessaires par la route que propose le bill.

On pourrait objecter à la route d'Edmonton par voie de la rivière de la Paix à cause de la distance qui est d'environ 1,400 milles. A cette objection je répondrai : bâtissez un chemin de fer permanent dans la région de la rivière de la Paix, puis de là un chemin de roulage jusqu'à la rivière Pelly, dont vous utiliserez le cours ainsi que celui du fleuve Yukon pour atteindre la région du Klondike.

En adoptant cette route on évite, relativement à la question de privilèges d'entrepôt à Fort-Wrangel, toute complication dans nos relations avec nos voisins qui, en réalité, exigent tout ce qui est à leur portée, et qui sont prêts à prendre les mesures voulues pour s'en emparer.

Il est très humiliant de voir le Congrès des Etats-Unis, dans l'article 13 du bill adopté par le

Sénat le 5 du courant, nous dicter des conditions, et demander, entre autres privilèges :

Que les vaisseaux de pêche américains autorisés par les lois des Etats-Unis à aborder ou à faire le commerce à des ports ou à des endroits situés dans les possessions anglaises de l'Amérique du Nord, aient le privilège de pénétrer dans ces ports ou endroits pour se procurer de l'appât et tout autre approvisionnement et équipement, de la même manière et d'après les mêmes règles que celles qui peuvent y être applicables aux vaisseaux-marchands de la nation la plus favorisée, ainsi que d'expédier le produit de leur pêche en transit par les dites possessions anglaises, sans payer de droits, de la même façon qu'on peut y faire pour les autres marchandises à destination des Etat-Unis.

Puis-je savoir ce qui a inspiré l'insertion dans ce bill de cette partie de son 13e article dont je viens de donner lecture?

M. Hansbrough (Dakota-nord) a-t-il dit vrai lorsqu'il a déclaré?

Que le comité des terres publiques possédait des renseignements lui apprenant que le Canada accepterait les conditions imposées par cette partie de l'article 13 du bill. Il était fermement convaincu que le Canada céderait sur la question des pêcheries en présence des concessions qui lui étaient faites par le bill.

Je demanderais ici à l'honorable chef du gouvernement s'il considérerait juste et favorable à l'intérêt des pêcheurs des provinces maritimes, lorsqu'il connaît la haute barrière fiscale au moyen de laquelle les Américains nous excluent de leur marché, que nous les laissions jouir de privilèges semblables sur nos côtes? Il serait déraisonnable d'y songer un seul instant.

J'apprendrai à l'honorable ministre que nous souffrons beaucoup actuellement dans les provinces maritimes du fait qu'on laisse vendre sur nos marchés le poisson dont la prise par ses nationaux est favorisée d'une prime par le gouvernement français, tandis que le produit de notre pêche est exclu des marchés de celui-ci, ainsi que du fait que ce poisson là fait concurrence à notre poisson canadien sur les marchés étrangers, réduisant ainsi le prix de l'article au point de paralyser l'industrie canadienne, et en certains cas d'obliger les gens à se retirer complètement du commerce des poissons.

Si l'on accordait à nos voisins la concession importante que je viens de citer, en troquant des droits que nous prétendons appartenir à nos propres pêcheurs et sur lesquels on ne devrait pas empiéter, afin d'obtenir une route exempte de droits de douane à Fort-Wrangel, à l'embouchure de la rivière Stikine, et d'exécuter les conditions de ce bill équivoque, au sujet d'un misérable tramway, ce serait porter le coup de mort à nos pêcheries du nord de l'Atlantique, ce serait ruiner nos pêcheurs qui peinent pour vivre, et qui, dans bien des cas, manquent cruellement de bien des choses nécessaires à la vie, grâce à la manière dont on a conduit leurs intérêts et repoussé leurs demandes. Je les représente ici à titre d'amis et de défenseur, pour faire valoir leurs droits et faire entendre le cri d'avertissement, et si les membres de la droite ne veulent pas m'écouter, ils en subiront les conséquences.

Je désire maintenant dire un mot au sujet de l'entreprise accordée à MM. Mackenzie et Mann. Qu'on veuille bien se le rappeler, on a donné cette entreprise sans demander de soumissions, et l'on n'en a parlé que dix jours environ avant la réunion du parlement, ce qui, pour le moins, paraît suspect, vu qu'elle ne présentait pas de nécessité pressante, ni d'urgence, les travaux ne pouvant être commencés avant le printemps. Or, le fait de donner pour bâtir un tramway qui part d'un point inaccessible ou qu'on ne peut atteindre en toutes saisons, et qui n'a pas d'endroit fixe pour terminus, c'est-à-dire, un tramway de 160 milles, voilà tout, et un tramway à voie étroite et qui n'a que des lisses de 28 livres; le fait de donner pour cela, l'énorme subvention de 25,000 acres de terre par mille, ce qui livre aux entrepreneurs l'immense étendue de 4,000,000 d'acres de terre, soit 6,250 milles carrés de pays, ou une étendue équivalente à celle de toutes les terres arables de la Nouvelle-Ecosse, ou de près de trois fois plus grande que l'Ile du Prince-Edouard, si bien connu de nos pêcheurs qui exercent leur industrie dans le golfe Saint-Laurent; ce fait-là, dis-je, est monstrueux, et il donne une idée de la manière dont on tente de troquer nos droits pour favoriser la construction d'un misérable tramway que l'ingénieur même du gouvernement, M. Jennings, dit, dans son rapport, pourrait être bâti pour $2,850,000, et il entendait alors parler d'un chemin de première classe, dans la construction duquel entrerait des lisses convenables.

Eh bien! je ferai une estimation modérée de la valeur de chacune des acres de terre que ces entrepreneurs doivent recevoir, considérant l'estimation que M. Jennings, l'ingénieur même du gouvernement, fait de ces terres dans son rapport, où il dit à la page 2 :

De la rivière Naplin vers le nord, sur une distance de quarante-huit milles, la grande vallée se rétrécit de vingt à huit milles, et est traversée dans toute se longueur de collines arrondies, toutes couvertes d'épaises forêts de pins et d'épinettes, tandis que de chaque côté de ces collines, dans les terrains bas, se trouvent beaucoup de lacs et de marais, celui de ces côtés situé à l'est étant le plus large et le meilleur.

Disons que chaque acre a une moyenne de 25,000 pieds de bois, évalué à $2 le mille pieds—ce qui est peu élevé si l'on considère la demande de l'article pour la consommation domestique, la construction des maisons, l'exploitation des mines, etc.,—nous aurons, en bois de charpente seul, $50 de bois par acre. Disons que nous avons seulement 1,000,000 d'acres de terres boisées, laissant de côté les trois autres millions d'acres, nous trouverons que ce 1,000,000 d'acres contient du bois de charpente, à l'exclusion des autres bois, pour une valeur de $50,000,000.

Cette partie du contrat relative à l'octroi des terres accordées à MM. Mackenzie et Mann, n'en est pas la moins importante, car et M. Jennings et M. Ogilvie, les ingénieurs mêmes du gouvernement, parlent des vallées des rivières, dans leurs rapports, comme contenant beaucoup d'or et d'autres minéraux. Ainsi, ces entrepreneurs auront le produit des forêts, et en outre le dessous du sol, censé dans ces vallées renfermer de riches gisements aurifères, d'une valeur inestimable, leur appartiendra encore.

Je citerai des extraits du rapport officiel de M. Ogilvie qui vient d'être publié, pour vous permettre de tirer vos propres conclusions. M. Ogilvie dit dans ce rapport :

Un échantillon de quartz aurifère a été recueilli il y a quelques années en remontant sur le côté des berges du fleuve Yukon, vis-à-vis de l'embouchure de la rivière Blanche (*White River.*) Il fut envoyé à San Francisco et analysé, accusant l'énorme valeur de $20,000 à la tonne.

A la page 92 du même rapport, l'auteur déclare ce qui suit :

Je dois faire remarquer que cette vaste région tout entière doit sa réputation maintenant universelle à la

richesse de 140 claims situés dans la division du Klondike. Cent de ces claims sont sur la crique Bonanza, et environ quarante sur l'Eldorado. Pour employer un terme minier, beaucoup de ces claims sont des "champions du monde" et si les indices qu'on connaît aujourd'hui ont quelque valeur, les claims de ces criques doivent être estimées à soixante ou soixante-dix millions de dollars.

Considérant cette division dans son ensemble, composée des trois criques que nous venons de nommer, tributaires de la crique Indian, et formant une région d'environ 35 milles de long sur 25 milles ou plus de large, il y a dans cet espace, si l'on peut se fier aux indices, cent millions de dollars en perspective. Nul ne peut garantir ce montant, mais le travail des prospecteurs jusqu'à présent le fait prévoir d'une façon assez concluante. Cette région est exceptionnellement riche.

On n'a jamais rien trouvé de pareil jusqu'à présent en cette contrée-là, et réellement bien peu de pays ont été l'objet de semblables découvertes : et tout en ne pouvant pas affirmer avec confiance qu'on fera d'autres découvertes aussi riches que celles-là, nous croyons absolument improbable que l'or soit répandu sur une telle étendue, pour ne l'être abondamment qu'à un endroit n'en formant pas la 140e partie.

Eh bien ! ces deux ingénieurs du gouvernement font rapport qu'on découvrira de l'argent, du cuivre et du charbon dans la région du Yukon, découvertes qui, jointes à l'abondance d'or dont il est parlé, établiront au delà de toute estimation humaine les richesses qu'on tente de livrer à ces deux entrepreneurs en échange de la construction de 150 milles d'un tramway, appelé à tort chemin de fer, s'étendant depuis Glenora ou la Crique du Télégraphe jusqu'au lac Teslin. Ces messieurs obtiennent un acte de cession en toute propriété, un titre parfait de toutes ces terres, soit 4,000,000 d'acres, y compris tous les minéraux qu'elles renferment, sans être assujettis à des taxes, si ce n'est à un droit régalien de 1 pour 100 pour l'or qu'ils recueilleront.

N'est-ce pas là un trait monstrueux de monopole, mis au jour par ceux-là mêmes qui, il n'y a pas longtemps, criaient : "A bas les accaparements et les monopoles ?" Le pauvre mineur doit payer une redevance annuelle de $15 au gouverne ent, tandis que ces deux entrepreneurs ne paient rien. Le pauvre mineur doit payer $10 pour un permis de mineur, tandis que ces entrepreneurs ne paient encore rien. Le pauvre mineur doit payer un droit régalien de 10 pour 100, tandis que ces entrepreneurs paient seulement 1 pour 100. S'il arrive au pauvre mineur de perdre son permis, il lui faut payer encore $2 pour en obtenir un autre.

Je prétends que MM. Mackenzie et Mann, comme l'a très bien dit l'honorable député de l'Alberta, un partisan du gouvernement, peuvent choisir les meilleurs claims aurifères de cette région. Ils pourront choisir 92,160 acres aussitôt qu'ils auront complété les dix premiers milles du chemin, en localiser encore autant après avoir bâti dix autres milles, et continuer ainsi, prenant en les choisissant les terres jusqu'à ce qu'ils aient terminé tout le chemin.

Par suite du contrat vicieux conclu entre eux et le gouvernement, ils pourront faire des arrangements avec les mineurs mêmes par lesquels ils leur concéderont leurs propres claims moyennant un droit de permis, une redevance annuelle et un droit régalien moins élevés que ceux réclamés par le gouvernement, se plaçant par ces conditions accordées aux mineurs, dans une position plus avantageuse que celle occupée par le gouvernement, et accaparant ainsi pour eux-mêmes des revenus que le gouvernement devrait percevoir, ne laissant au gouvernement que l'alternative humiliante de taxer le peuple pour payer cet extravagant coup du Yukon et les autres dépenses faites dans cette région-là.

Une autre raison pour laquelle j'objecte à ce coup du Yukon, c'est qu'on ne limite pas les taux de trafic ou de péage que les entrepreneurs pourrent réclamer sur leur chemin—du moins le bill ne prévoit pas cela—et que par suite ces messieurs auront leurs coudées franches à cet égard. Supposons qu'il passe 50,000 personnes par ce chemin cette année—l'honorable ministre des Chemins de fer dit qu'il y en aura probablement 250,000—et estimons à $10 le profit réalisé sur chaque voyageur, l'ensemble des bénéfices s'élèvera à $500,000. Supposons maintenant qu'il y soit transporté 50,000 tonnes de marchandises, cela ajoutera encore $500,000, formant un total de $1,000,000 de bénéfices, c'est-à-dire près de la moitié de tout le coût du chemin. Mais les entrepreneurs exigeront les taux qu'il leur plaira et paieront ainsi avec les bénéfices d'une seule année, le chemin tout entier, se trouvant à réaliser de ce seul chef une fortune à part de tout le reste.

En outre des avantages et des bénéfices que nous venons de dire, ces entrepreneurs, c'est entendu, doivent recevoir du gouvernement de la Colombie-anglaise l'aide d'une subvention de $3,200 par mille.

Je dirai, pour conclure, que j'espère sincèrement que le gouvernement s'apercevra que le chemin proposé constitue une injure pour le Canada, qu'il constitue un sujet de graves dépenses sans compensations, vu que les étrangers pourront aborder de partout sur la côte du Pacifique, s'approvisionner chez nos voisins, s'emparer de tout l'or qu'ils pourront découvrir, et rire de ce gouvernement impolitique qui leur fournit les facilités de se rendre dans la région du Yukon et d'en revenir sans payer un sou en échange au trésor public, tandis que s'il leur fallait passer par la route d'Edmonton ces étrangers s'approvisionneraient en entier au Canada, laisseraient au moins une partie de leur argent ici, y verraient un beau pays sous le rapport et du climat, et du sol, et des ressources minières, et finiraient probablement par se décider à s'établir dans la région de la rivière de la Paix.

On prévoit que si MM. Mackenzie et Mann, grâce à ce contrat suspect et extravagant, reçoivent seulement la moitié des avantages que j'ai évalués, ils réaliseront une fortune colossale, et seront les "les monarques de tout le domaine," sans pouvoir dire, toutefois, que "leurs droits y sont incontestables," car la gauche les a contestés avec beaucoup de talent et de modération, en s'inspirant de motifs honnêtes et justes. Comme l'ont démontré sans l'ombre d'un doute les discours prononcés, avec preuves à l'appui, si au lieu d'accorder ce monopole gigantesque, on eût demandé des soumissions, d'autres entrepreneurs auraient accepté l'entreprise, M. Hamilton Smith s'étant déclaré prêt à accomplir les travaux pour un quart de la subvention actuelle, s'engageant à exécuter les conditions du contrat d'une manière prompte et satisfaisante.

J'espère que mes amis m'accorderont le mérite de n'avoir pas cherché dans mes remarques à exposer le sujet sous un faux jour, mais de m'être employé seulement à apporter des faits et à présenter une critique juste et loyale du bill, ce que je crois avoir fait.

Je dirai, en terminant, que les entrepreneurs ont gagné par ce coup du Yukon une chose pour la-

quelle ils devait remercier le gouvernement, c'est d'avoir appris comme par magie du ministre des Chemins de fer et Canaux, par le contrat, comment exploiter un chemin de fer des *tender* (sans soumissions).

M. QUINN : Bien que le gouvernement ait cru convenable d'adopter plusieurs conseils venus de l'opposition, relativement à l'exploitaion du chemin, à la manière de choisir les terres, aux moyens d'assurer une direction anglaise et aux dispositions à adopter pour faire du chemin une œuvre favorable à l'intérêt général du Canada, il n'a cependant pas jugé à propos de faire en sorte que le peuple du Canada généralement puisse bénéficier de l'existence dans le pays d'une aussi riche région.

Dans le cours de mes remarques, à propos de la deuxième lecture du bill, j'ai suggéré l'organisation d'une compagnie au capital de $10,000,000 à être divisé en actions de $1 chacune. J'ai suggéré la même chose en comité hier, mais il n'en a pas été tenu compte, et je considère qu'il est impérieusement de mon devoir de proposer maintenant un amandement dans ce sens, et de demander que ma proposition soit insérée dans le bill, en la substituant à l'article 8 de ce bill.

Voici donc, M. l'Orateur, la proposition que j'ai l'honneur de faire :

Le capital social de la compagnie sera de dix millions de dollars divisé en actions de un dollar chacune et la totalité de ces actions sera ouverte pour souscription au public canadien et restera ouverte pour souscription jusqu'au premier jour de septembre 1898. Lors de la première répartition des actions, nulle personne ne pourra obtenir plus de mille actions ; mais si la somme totale de dix millions de dollars n'est pas alors souscrite, toute personne qui aura demandé des actions aura l'autorisation de prendre toute partie quelconque de la balance qui n'aura pas été souscrite. Dans le cas où les demandes d'actions dépasseraient le chiffre de dix millions de dollars, des actions seront réparties au *pro rata*, à chaque souscripteur. La propriété du chemin de fer et l'intérêt des entrepreneurs dans leur contrat avec le gouvernement sera acquise par la compagnie en payant aux entrepreneurs, à même le capital social de la compagnie, la somme dépensée par les dits entrepreneurs pour la construction du dit chemin, ainsi qu'un profit de vingt-cinq pour cent sur les dépenses brutes ainsi faites par eux.

L'objet de mon amendement s'explique très aisément. D'après ce que je comprends, le gouvernement a voulu, en accordant 25,000 acres de terre par mille pour la construction du chemin de fer, garantir les entrepreneurs contre la possibilité d'une perte. Il y a divergence d'opinion dans le pays généralement relativement à la possibilité d'une perte de la part des entrepreneurs, et l'opinion la plus universellement accréditée est, non seulement que ce chemin de fer doit être un succès, mais qu'il va rapporter des millions à ceux qui seront assez heureux pour avoir l'entreprise de le construire et pour posséder des actions dans la compagnie qu'on pourra organiser ensuite, afin d'exécuter cette entreprise. De fait, si ce n'est dans l'esprit du gouvernement et de ses partisans, il me semble y avoir aucun doute au sujet du succès définitif de cette entreprise. En présence de ces circonstances, et bien convaincu par suite de mes rapports avec le public, comme doit l'être tout autre député, que les classes pauvres du pays sont prêtes à risquer un placement dans ce projet, je veux procurer à tous, hommes, femmes et enfants, au Canada, l'occasion de bénéficier de l'existence et du développement d'une région aussi riche que celle du Klondike.

M. KAULBACH.

Si mon amendement est adopté, et si ces actions étaient émises à un dollar chacune, je n'hésite pas à dire qu'avant le premier mai, non seulement $10,000,000, mais $15,000,000, et peut-être $20,000,000 seraient souscrits. Ce serait alors le devoir des directeurs ou des directeurs provisoires de répartir proportionnellement les actions à leur disposition jusqu'à $10,000,000. S'il y avait une différence, si par exemple cinq ou six millions seulement étaient souscrits, alors les entrepreneurs auraient le privilège, du moment où les souscripteurs ne jugeraient pas à propos de prendre tous les $10,000,000, de mettre la main sur le reste en avançant eux-mêmes le capital ou en le plaçant aux Etats-Unis ou ailleurs à leur gré. Je crois que l'on devrait laisser au bénéfice du public du Canada en général la première chance de bénéficier des avantages de ce district du Yukon, et cela peut se faire seulement en émettant des actions à un prix qui permette à tout le monde de souscrire sans embarrasser ses finances.

Amendement rejetée.

Le bill est lu une troisième fois sur division.

DROITS SUR LE PÉTROLE.

M. MOORE : Je propose—

Que cette Chambre est d'avis qu'il serait dans l'intérêt des cultivateurs, des artisans et du pays en général de réduire les droits de douane sur le pétrole raffiné importé pour fins d'éclairage à trois cents par gallon impérial ; et aussi de prolonger davantage le droit d'importer cette qualité d'huile dans des wagons-réservoirs.

Je désire, appeler l'attention des membres de cette Chambre sur cette motion analogue à celle que j'ai soumise l'année dernière. Je ne le fais pas pour embarrasser le gouvernement ni pour nuire à aucune industrie établie dans le pays. Mon seul but est d'obtenir de l'huile meilleure et à meilleur marché. Ceci peut se faire de deux façons, à mon avis : premièrement en réduisant les droits ; secondement en réduisant les frais de transport et de maniement de l'huile au Canada.

Si les droits étaient réduits à trois cents le gallon, je crois, et je pense pouvoir m'appuyer sur le témoignage de beaucoup de mes collègues de ce côté de cette chambre que cette protection suffirait amplement à couvrir une industrie quelconque. Je ne désire pas imposer trop fortement mon opinion sur l'élévation excessive des droits, je demanderai seulement à soumettre les opinions exprimées par quelques-uns de ces messieurs qui siègent de l'autre côté. D'abord le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries, lorsqu'il parlait en 1894, disait qu'en 1877, l'huile de charbon valait 20 cents le gallon, que sept cents et un cinquième le gallon sur ce prix ne représentaient que 30 pour 100 *ad valorem*. Maintenant, cette qualité d'huile se vend 3 cents et demi, ce qui constitue maintenant près de 200 pour 100 *ad valorem*. Il qualifiait le paiement de ces droits d'absolument injuste, de taxe insupportable sur chaque famille. Il n'y avait pas, disait-il, dans le pays d'industrie capable de supporter un vol pareil sous prétexte de protection. De plus, que l'huile canadienne n'était pas utilisable. L'huile offerte en vente dans les provinces maritimes était d'une qualité plus qu'inférieure. Il y a d'autres députés qui ont fait connaître à cette époque leur opinion à la Chambre. L'honorable député de Yarmouth (M. Flint) disait en 1894, que la réduc-

tion à 6 cents le gallon n'était pas suffisante et que la protection était encore trop élevée. Il montrait que cinq gallons d'huile imposable pénétraient dans les provinces maritimes contre un gallon d'huile canadienne. Il exposait que le simple fait qu'une grande majorité des consommateurs, représentant la classe ayant des moyens modiques, employaient volontairement cinq fois plus d'huile importée que d'huile du pays était une preuve très simple que l'huile importée avait au point de vue de l'éclairage une valeur intrinsèque supérieure.

J'ai aussi le témoignage de l'honorable député de Wellington-nord, M. McMullen, qui disait que les droits atteignaient la classe pauvre et en particulier les cultivateurs. Il y a, disait-il, au Canada, 1,000,000 de familles qui emploient en moyenne 20 gallons d'huile chacune par année. La consommation serait donc de 20,000,000 de gallons environ sur lesquels on paie un droit de 7 cents et demi qui devrait représenter $1,400,000. Au lieu de cela $430,000 de droits seulement ont été perçus, c'est-à-dire que la différence $989,494 est entrée dans les poches des raffineurs de pétrole qui se la sont partagée ; le peuple a donc payé l'année dernière (1893) près d'un million aux raffineurs de Pétrolia. Nous avons maintenant M. Casey. L'honorable député d'Elgin-ouest disait que la taxe était horriblement élevée. Si nous mettons l'huile à 6 cents le gallon, le droit de 2 cents représenterait 33⅓ pour 100 de protection, ce qui correspondrait équitablement aux droits imposés sur les autres produits manufacturés du pays. C'est aller trop loin que de demander pour ce produit une protection spéciale à l'avantage du raffineur ou même à l'avantage du producteur d'huile brute. Je ne dirai rien de plus pour l'élévation des droits. Je crois avoir assez indiqué par les discours de ces messieurs de l'autre côté de la chambre quelle était leur opinion, il y a quelques années. On peut dire que les droits ont été un peu réduits depuis lors. Mais, si, comme le prétendait le ministre de la Marine et des Pêcheries, les droits représentaient 200 pour 100 *ad valorem* lorsqu'ils étaient à sept cents et un cinquième, la réduction à 5 cents par gallon laisserait encore les droits pour le moment à 149 pour 100 *ad valorem*. Il y a une autre question à cet égard, la qualité de l'huile. Le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries disait à ce sujet en 1894 :

Les honorables députés dont les organes olfactifs n'ont pas à endurer la puanteur de cette huile; ceux qui peuvent s'offrir le luxe de la lumière électrique ou du gaz, s'étonnent qu'on hésite à employer de l'huile empestée. Je ne crois pas qu'on puisse insulter ainsi les pauves gens. Leurs organes olfactifs sont aussi délicats que ceux de l'honorable monsieur et s'ils n'ont pas l'avantage de profiter comme lui de la lumière électrique ou du gaz ils n'ont pas celui de toucher de gros salaires qui permettent de s'offrir ce luxe. Personne n'en achèterait s'il pouvait s'en passer.

Les honorables messieurs sont aujourd'hui justement dans la position qu'ils décrivaient ainsi et l'on peut soulever maintenant les mêmes objections qu'ils avaient alors à l'égard de l'emploi de l'huile de pauvre qualité. Mais depuis qu'ils ont la responsabilité, que vont-ils faire ? Je ne lirai pas tous les documents à ma disposition, ils sont trop volumineux. Des deux côtés on a exposé que l'huile n'est pas ce qu'elle devrait être. J'ai lu le témoignage de l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint) et de deux ou trois autres, je vais maintenant lire celui du député de Charlotte (M. Gillmor) :

La Providence a eu tort évidemment de mettre du pétrole au Canada puisque voilà vingt ans que nous le taxons. Taxer l'huile c'est produire des revenus de la plus mauvaise façon possible. Il est inutile à ces messieurs de croire que les droits forceront le peuple à employer de l'huile canadienne. Je n'en ai jamais eu chez moi plus de deux ou trois gallons et cela sentait tellement mauvais qu'on aurait cru qu'il y avait dans la cour une douzaine de bêtes puantes. Je n'en veux plus.

Tous ces témoignages ont été donnés en Chambre et comme certains de ces messieurs pourraient dire qu'il n'y a pas un mot de vrai là-dedans, je vais prétendre ici, sans craindre aucun démenti, qu'il n'a pas jusqu'à ce jour encore été consommé dans ce pays un gallon d'huile canadienne qui vaille la qualité de l'huile importés des Etats-Unis. Mais je dois dire qu'il y a une semaine ou deux, j'ai eu le plaisir de voir de l'huile qu'on prétend raffinée à Sarnia et qui approche beaucoup de l'huile manufacturée aux Etats-Unis. Si nous pouvions obtenir pour le Canada de l'huile de cette qualité, je préférerais voir maintenir les droits sur cette industrie, du moment qu'on nous fournirait au Canada de la bonne huile, à bon marché. Mais si le gouvernement désire maintenir les droits pour produire un revenu ; s'il désire maintenir les droits pour protéger une industrie qui mérite, je crois, la protection, une industrie dans laquelle sont placés des capitaux considérables, je puis lui indiquer une façon dont on réduirait facilement le prix de l'huile, tout en lui faisant produire un revenu. Nous n'avons qu'à imiter les Etats-Unis qui transportent d'un bout à l'autre de leur pays l'huile en wagons-réservoirs et partout l'huile part du wagon-réservoir à la voiture-réservoir ou autre véhicule pour parvenir au détaillant et au consommateur. De cette façon on évite le prix de la barrique, de l'inspection de la barrique, du droit sur la barrique représentant en tout 3 cents par gallon. Ainsi, si le gouvernement voulait faire des règlements pour permettre de transporter dans tout le pays en wagon-réservoir l'huile des raffineries de Pétrolia et de Sarnia, pour de là être distribuée directement aux voitures-réservoirs aux détaillants nous économiserons le prix de la mise en barrique et nous pourrions réduire de 3 pour 100 le prix du gallon sans faire tort au revenu en aucune façon et sans déranger l'industrie, au contraire en l'aidant.

Si vous consultez les marchands d'huile à Montréal vous verrez qu'ils sont à même de livrer l'huile en wagons-réservoirs à 3 cents le gallon meilleur marché que l'huile en baril. Je ne vois pas de difficulté qui puisse empêcher le gouvernement de faire pour l'inspection de l'huile des règlements qui fourniront au peuple de ce pays l'huile à 3 cents meilleur marché qu'il ne paie maintenant sans affecter aucunement le revenu. Je pense donc que les consommateurs de ce pays ont des titres graves à la sollicitude du gouvernement dans cette question. S'ils redoutent de réduire les droits à cause du revenu ou de crainte de faire tort à cette industrie, ils peuvent l'aider et aider le consommateur à avoir de bonne huile et à la payer 3 cents le gallon meilleur marché qu'aujourd'hui. Maintenant que j'ai appelé l'attention du gouvernement sur cette question, je pense qu'ils vont y veiller et passer des règlements permettant de distribuer dans tout le pays, l'huile en wagons et en voitures réservoirs comme cela se pratique aux Etats-Unis, permettre à tout le monde de se procurer l'huile 3 ou 4 cents le gallon meilleur marché qu'ils ne pourraient le faire autrement. Voilà tout ce que j'avais à dire sur cette importante question que je remets entièrement maintenant entre les mains de la Chambre

et du gouvernement. Comme je l'ai dit en commençant, je ne veux pas nuire à cette industrie ni embarrasser le gouvernement, mais d'un autre côté je désire rester en face de cette Chambre, conséquent avec mes principes bien connus à l'égard du tarif et du principe de la protection. Je ne crois pas faillir à mes principes protectionnistes en demandant sur un article la réduction d'un droit que je considère excessif.

Je suis en faveur de l'imposition d'un droit sur tout ce qui vient dans ce pays pour faire concurrence à nos manufacturiers, en donnant le contrôle de nos marchés canadiens aux producteurs canadiens, tout en diminuant pour le consommateur canadien le prix des articles de consommation. Je crois que nous pouvons trouver cette méthode dans le cas qui nous occupe en accordant une protection équitable et suffisante à cette industrie et en réduisant aussi le prix de l'huile pour le consommateur au moyen des règlements que je suggère. J'aimerais cependant amender la motion en ajoutant ces mots : "et de distribuer de l'huile dans des voitures-réservoirs et autres véhicules."

M. BEATTIE : Elle se distribue actuellement en wagons réservoirs.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député n'a pas le droit d'amender sa propre motion.

M. MOORE : En réponse à l'honorable député de London (M. Beattie) j'admettrai que la distribution peut se faire en wagons mais pas en voitures-réservoirs.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je ne crois pas à propos pour la Chambre de prendre un article particulier et distinct du tarif comme l'a fait l'honorable député. Le tarif doit être considéré d'une façon générale et je ne crois pas à propos de prendre un article à part et de demander un vote à cet égard. Je propose que le débat soit ajourné.

Motion adoptée.

MOTIONS SUR L'ORDRE DU JOUR.

M. MONTAGUE : Je m'attendais à un débat sur les instruments agricoles et je ne me trouvais pas en Chambre quand les motions portées à mon nom ont été appelées. Si la Chambre le permet, je ferai ces motions maintenant. Il y a des motions à l'égard desquelles je ne compte pas parler, l'une a trait à l'inspecteur vétérinaire du Canada, l'autre aux employés du canal de Welland, ce sont des demandes de rapports.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Les motions peuvent se faire lundi.

A six heures, M. l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 77) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Toronto à la Baie d'Hudson.—(M. Clarke).

Bill (n° 79) constituant en corporation la Compagnie du pont Union de Windsor à Détroit. —(M. Gibson.)

Bill (n° 80) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des Comtés du Sud.—(M. Préfontaine.)

COMPAGNIE DU PONT ET PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN.

M. ELLIS : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 78) relatif à la Compagnie du pont et du prolongement du chemin de fer de Saint-Jean.

M. DOMVILLE : Je remarque que le bill n'est pas imprimé en français et, conformément aux règles de la Chambre, je demande qu'il reste en suspens.

M. ELLIS : J'espère que mon honorable ami ne soulèvera pas d'objection de ce genre, car tous les autres bills privés sont dans la même position sur l'ordre du jour. L'honorable député peut comprendre le bill en anglais.

M. DOMVILLE : Ce bill nécessite une étude sérieuse et je ne suis pas prêt à procéder maintenant. L'honorable député de Saint-Jean a charge du bill et je n'ai aucun doute que cette mesure aura les sympathies de la Chambre. Cependant les députés devraient avoir l'occasion de l'étudier. Il y a, à mon avis, des faits à soumettre relativement à cette mesure.

M. SPROULE : La coutume suivie a été de laisser lire une deuxième fois et de renvoyer au comités les bills imprimés en anglais. Il est regrettable de voir l'honorable député soulever une objection purement technique quand il peut atteindre le même but en comité et il est surtout regrettable que l'objection ne soit pas venue de la part d'un député incapable réellement de comprendre la langue dans laquelle le bill est imprimé.

M. DOMVILLE : J'ai soulevé le point, M. l'Orateur-suppléant, je demande votre décision.

M. ELLIS : J'espère que l'honorable député n'insistera pas. Ceci est une pure formalité, et le bill sera pleinement discuté en comité.

M. DOMVILLE : Je vais retirer mon objection pour faire plaisir au député de Saint-Jean.

Motion adoptée.

Le bill est lu une deuxième fois.

MEILLEURE OBSERVANCE DU DIMANCHE.

M. CHARLTON : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 2) pour pourvoir à la meilleure observance du jour du Seigneur appelé communément dimanche. Je suppose que certains députés pensent que je dois à la Chambre des excuses pour avoir si souvent accaparé son temps pour la présentation de cette mesure qui fera sans doute encore l'objet de critiques bien gratuites. Le promoteur sera encore traité sans doute avec les qualificatifs ordinaires de toqué, de courtisan de

notoriété, etc. Cependant, ceux qui ont suivi la discussion de ce bill et qui connaissent la façon dont il a toujours été traité par la Chambre, comme des congénères, d'ailleurs, auront du mal à accuser le promoteur de courtiser la notoriété ; j'ai toujours compris, en me levant pour préconiser cette mesure que j'avais à faire face à des circonstances écrasantes et décourageantes et que je présentais une mesure antipathique à la Chambre. J'ai persisté parce que je considérais remplir un devoir public en soumettant cette mesure et en cherchant à persuader la Chambre de l'utilité de cette législation. En agissant ainsi, je songeais comme un professeur de l'ancien temps qui soumettait une doctrine dans laquelle il croyait fermement et à laquelle il était très attaché : "que c'était une pierre d'achoppement pour les Juifs et une folie pour les Grecs." Néanmoins, je crois devoir continuer à insister sur cette mesure, car je crois qu'aucune mesure n'a encore été présentée aux Communes, qu'aucune mesure n'est maintenant soumise à la considération du peuple qui soit plus importante que celle-ci pour le bien-être du Canada et je suis heureux de ne pas m'être laissé détourner par les circonstances si décourageantes qu'elles soient d'accomplir ce que je considère être un devoir.

L'intérêt de la Chambre, M. l'Orateur, serait vite surexcité s'il s'agissait de voter quelques milliers de dollars, ou d'imposer une taxe d'un sou ou deux sur le thé, ou d'augmenter les droits sur le pétrole ou quelque chose du même genre. La Chambre trouverait sans doute que la question mérite toute son attention et il s'élèverait certainement une vive discussion au cours de laquelle on entendrait des expressions catégoriques sur l'opportunité de la mesure, mais quand il s'agit d'une question se rapportant aux influences morales les plus profondes, ayant trait à l'avenir du pays, capable jusqu'à un certain point et même dans une grande proportion de façonner l'avenir du pays, non seulement pour le temps présent mais aussi pour les générations futures, d'une question grosse de conséquence et d'influence, la Chambre des Communes ne sait que marchander sa considération. Nous édifions ici une nation. Nous avons des ressources énormes ; la Providence nous a donné toutes les ressources naturelles pour devenir un Etat puissant. Nous avons une superficie considérable de terres arables, avec de grandes ressources naturelles de toute espèce, notre peuple est vigoureux ; nous avons une bonne constitution et de bonnes lois, et il est de la plus haute importance pour nous de façonner l'avenir de ce pays qui doit donner asile à un grand peuple. C'est sous cette impression que je me lève pour soumettre la chose ce soir. Je vous la soumets en demandant quelles doivent être les fondations de l'avenir de ce pays, en demandant si nous croyons que cela vaut la peine de prendre des dispositions pour sauvegarder les plus hauts intérêts du pays, pour nous promettre ce que nous ne pouvons obtenir que du respect des obligations morales et de l'établissement austère de l'existence humaine ; je demande si nous pouvons considérer cette affaire assez sérieuse pour accaparer notre attention et si nous ne pourrions pas laisser de côté la légèreté d'esprit, les censures et les chicanes et cesser d'attribuer aux promoteurs d'une mesure de ce genre des motifs comme on est habitué à leur en attribuer sur cette mesure.

L'Etat n'a pas naturellement à intervenir dans l'établissement de la religion, ni dans la réglementation de la forme de religion que doit suivre le peuple, ni de décider s'il doit pratiquer une opinion religieuse ou non. Ceci ne rentre pas dans les fonctions de l'Etat ; néanmoins, ceux qui ont pour mission de faire les lois du pays et de les administrer ne doivent pas méconnaître le fait que le caractère moral et religieux du peuple a beaucoup à faire avec les intérêts de l'Etat et que tout ce qui, directement ou indirectement, élève le niveau moral du respect du christianisme et du respect de la vérité, est quelque chose d'important pour assurer les fondements de l'Etat et quelque chose de plus sérieux que les questions politiques ordinaires. L'irreligion, le vice, le mépris des obligations morales sont des forces qui militent directement et puissamment contre la prospérité de l'Etat. Ce sont là des influences que le gouvernement doit combattre ; il doit amoindrir ces influences autant qu'il est en son pouvoir de le faire. Le genre de nation que nous devons naturellement désirer établir sur cette moitié septentrionale du sol d'Amérique, c'est une nation dont les institutions reposent sur la vérité et sur la justice ; une nation dont les institutions puissent être d'un caractère durable. Ces institutions ne peuvent provenir que de la soumission aux principes immuables de la justice et de la vérité, ces institutions ne peuvent pas subsister et progresser dans une communauté constamment ébranlée par des désirs malsains et corrompus. Pour perpétuer ces institutions une fois établies, il faut un civisme de premier ordre, des citoyens respectueux de leurs obligations et vertueux. On ne peut créer des citoyens de ce genre qu'en veillant avec un soin jaloux aux influences que la législation peut faire peser sur le peuple.

Bien qu'il ne s'agisse pas spécialement du repos du dimanche, je prétends que le gouvernement a le droit de s'occuper de cette question, non parce que c'est une question religieuse, mais une question de droit civil dans le sens le plus élevé. L'ouvrier a droit à une journée de repos par semaine ; c'est un de ses premiers privilèges, et il lui appartient par droit naturel et par droit divin. Tout ce qui est de nature à le priver de ce droit sape les bases mêmes de la liberté, et pour le plus grand nombre, ce droit ne peut être assuré que par la loi civile.

Le bill que je présente aujourd'hui contient un des quatres principes que renfermaient les bills que j'ai présentés précédemment sur cette question. Les bills des sessions précédentes contenaient : premièrement, la fermeture des canaux le dimanche ; deuxièmement, la prohibition des journaux du dimanche ; troisièmement, la restriction du trafic des chemins de fer le dimanche, et quatrièmement, la défense de faire des excursions de plaisir par chemin de fer le dimanche.

Une de ces quatres clauses a été, une fois, votée par la Chambre et adoptée. Elle a reçu l'approbation de l'ancien premier ministre du Canada, sir John Thompson ; elle a reçu l'approbation du premier ministre actuel (sir Wilfrid Laurier), et lorsqu'il s'est agi de présenter un bill cette année, j'ai cru qu'il valait mieux se borner à la clause qui a déjà été approuvée, et qui le sera sans doute encore, que de recommencer la bataille avec l'espoir problématique de faire adopter les trois autres points.

Quant à la fermeture des canaux le dimanche, il n'y a pas lieu de s'en occuper, le gouvernement ayant fait de lui-même, sous ce rapport, ce que demandait le bill. Le troisième article qui con-

cerne le trafic des chemins de fer le dimanche, est peut-être moins important que celui-ci, car je crois que les gérants de nos grandes lignes évitent, autant que possible le travail du dimanche.

Il y a un genre de trafic qu'ils ne peuvent pas empêcher et que l'ancien bill ne cherchait pas, non plus à empêcher, c'est le trafic direct. Nos chemins de fer reçoivent du trafic des lignes américaines et pour lutter avec ces dernières ils sont obligés de faire comme elles. La même remarque s'adresse au trafic des voyageurs directs, car il ne serait pas pratique de vouloir restreindre soit le trafic des marchandises, soit celui des voyageurs sur les lignes canadiennes, quand ce trafic provient d'arrangements pris avec les lignes américaines. Le bill ne demandait pour le moment que de restreindre le trafic local, avec l'entente que si les Etats-Unis passent une loi pour défendre le trafic direct, le dimanche, le parlement devra adopter une loi semblable. Cet article a été abandonné, ainsi que celui qui concernait les excursions de plaisirs, et le bill actuel ne contient qu'un article unique, concernant les journaux du dimanche. Cet article a été remanié l'an dernier par le ministre de la Justice et approuvé par l'honorable Solliciteur général du Canada. Je crois aussi que l'honorable premier ministre y était. Comme il n'est pas long, je vais le citer :

1. Est coupable de contravention et passible, sur conviction sommaire, d'une amende de cinquante piastres au plus, avec dépens, pour une première infraction, et de cent piastres au plus, avec dépens, pour chaque récidive, et, à défaut de paiement, d'un emprisonnement d'un mois, quiconque—

(a.) Etant propriétaire, éditeur ou gérant d'un journal, publie ou délivre, ou prépare pour publication ou livraison, quelque exemplaire ou numéro de ce journal pour être vendu le dimanche, ou avec l'intention que cet exemplaire ou numéro soit vendu le dimanche ; ou

(b.) Vend, emploie ou engage quelqu'un à vendre quelque journal le dimanche ; pourvu que la publication ou livraison, ou la préparation pour publication ou livraison d'un exemplaire ou numéro d'un journal religieux devant être distribué le dimanche, ou dans l'intention qu'il soit distribué le dimanche, ne soit pas une contravention en vertu du présent article.

2. L'expression " journal," dans le présent article, a la même signification qu'elle a en vertu de l'alinéa (r) de l'article 3, dans les articles qui ont trait au libelle diffamatoire.

3. Aucune poursuite pour infraction du présent article ne sera intentée après l'expiration d'un mois à compter du jour qu'elle aura été commise."

C'est tout ce que ce bill demande à la Chambre ; un décret contre la publication des journaux le dimanche. Autant que l'on peut s'en rendre compte, les journaux du dimanche ne sont pas encore devenus un fléau redoutable au Canada. Ceux que nous avons eu jusqu'à présent n'avaient d'autre défaut que d'être publiés le dimanche. Mais il fut un temps où il en était de même aux Etats-Unis ; mais le mal est allé grandissant, et en quelques cas il est devenu un fléau redoutable.

Le journal du dimanche aux Etats-Unis nous offre un exemple pratique de ce qu'il deviendra ici. Aux Etats-Unis le journal du dimanche a commencé par être une feuille très décente. Il donnait toutes les semaines une ou deux colonnes de matières religieuses ; mais il dégénéra bientôt en une publication si malsaine, qu'Horace Greeley, le grand journaliste américain, l'appela avec raison un démon social.

Aujourd'hui il n'y a pas moins de mille journaux publiés le dimanche aux Etats-Unis, et peut-être 90 pour 100 sont le contraire de journaux respectables, plus de la moitié sont positivement vils, exercent une influence pernicieuse sur l'esprit, le goût et la moralité de la population, ont engendré le journalisme à sensation qui est une honte pour le pays, et sont les ennemis jurés de la bonne littérature et des vérités religieuses. Ces journaux abaissent le goût et dégradent l'esprit national.

Ceux qui connaissent la condition sociale des Etats-Unis aujourd'hui et la comparent à ce qu'elle était il y a 25 ou 30 ans doivent être péniblement frappé du changement survenu. Les journaux du dimanche sont en grande partie la cause de la démoralisation de cette nation. On peut sans crainte juger des goûts d'un peuple par le ton de ses journaux. Personne n'osera prétendre que la majorité des journaux américains occupe une position respectable, et on a la preuve de leur influence sur le goût littéraire par le caractère de la littérature de ce pays.

Les grands écrivains américains ont disparus avec l'apparition du journal du dimanche. Nous n'y voyons plus de poètes comme les Longfellow, les Whittiers, les Bryant, les Holland ; d'historiens comme Motley, Bancroft ou Prescott ; de publicistes comme Washington Irving. Tous ces hommes ont vécu et écrit avant l'apparition du méprisable journal du dimanche.

Cette question affecte la vie nationale d'un pays. Le journal du dimanche aux Etats-Unis a produit des fruits désastreux, et c'est à peine la première récolte. C'est un fléau qui met en danger jusqu'à la religion. Ceux qui connaissent tout ce que cette institution dégradante a de néfaste savent que si nous voulons faire du Canada une nation, saine, vigoureuse, morale, nous ne pouvons prendre trop de précautions pour éloigner et interdire ce fléau moral.

Toute loi hostile à ces journaux du dimanche doit être bien vue, car ils sont ennemis de toute contrainte religieuse. Le journal du dimanche est en lui-même une violation de la loi divine, un défi impie lancé à la loi de Dieu, et il doit nécessairement s'attaquer à tout ce qui est d'essence divine, ou porte la sanction divine.

Il combat tout ce qui est bien, tout ce qui est vrai, tout ce qui a un caractère religieux. Il est en contradiction avec les Dix Commandements dont l'un dit :

Les dimanches tu garderas,
En servant Dieu dévotement.

Le journal du dimanche est une attaque directe contre le quatrième commandement et une attaque indirecte contre tous les autres. Il engendre le mépris des renseignements de la loi divine, et quand la masse d'une nation méprise les enseignements de cette loi, elle est menacée de grands désastres et sur le bord de la décadence.

Une influence qui conduit directement et naturellement au mépris de tout frein moral, qui porte à se moquer de la doctrine que la justice exalte une nation, qui foule aux pieds tout ce qu'il y a de vrai, de religieux et de fortifiant dans une nation, est certainement une influence que, si nous connaissons nos intérêts, nous ne devons pas désirer voir s'introduire ici.

Pour toutes ces raisons, et si nous voulons établir au Canada une nation saine, vigoureuse et énergique, nous devons éviter les fautes que nous voyons commettre sous nos yeux ; et si nous sommes sages, nous nous y prendrons à temps, sachant bien que si nous retardons, nous serons comme nos voisins dans l'impossibilité de réagir.

M. CHARLTON.

Les meilleurs esprits aux Etats-Unis, déplorent l'existence des journaux du dimanche, reconnaissent tous les maux qu'ils ont attirés sur le pays, et expriment le désir de s'en débarrasser, mais ne savent quels moyens prendre.

Avec les goûts depravés engendrés par ces journaux, avec l'influence exercée par cette presse satanique, avec l'abaissement du sentiment moral, il est impossible d'enrayer le mal ; et si nous voulons échapper au même sort, c'est à présent qu'il faut voter une loi qui interdise l'entrée du pays à ce fléau.

Je sais qu'il y a des journalistes qui ne pensent pas comme moi, qui croient que cette loi leur causera du tort, et empiétera sur ce qu'ils appellent leurs justes droits ; mais je leur demande d'envisager la question à un point de vue patriotique, de mettre de côté tout intérêt personnel, et de songer que la publication des journaux du dimanche aura des effets désastreux pour le pays.

Par mon patriotisme, par mon désir d'assurer l'avenir du pays, je demande à ces journalistes de retirer leur opposition au bill, et je demande à la Chambre de lui accorder son appui, car je le crois conçu dans les meilleurs intérêts du Canada.

M. CRAIG : L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) m'a paru injuste envers la Chambre, lorsqu'au début de son discours il a fait la remarque qu'il s'adressait à un auditoire mal disposé.

M. CHARLTON : Je voudrais me tromper.

M. CRAIG : Il s'est plaint de ce qu'il passait pour un toqué parce qu'il revenait continuellement à la charge avec son projet, il prétend que chaque fois qu'il s'est levé pour parler en faveur de son bill, il l'a toujours fait dans des circonstance décourageantes, et que son bill n'a jamais eu un accueil courtois.

Je ferai remarquer que si l'honorable député passe ici ou ailleurs pour un toqué, la faute n'en est pas au bill lui-même, mais plutôt à la manière dont il est présenté ; j'ai souvent pensé que les discours que l'honorable député a prononcés en faveur de son bill ne sont pas de nature à lui attirer autant de suffrages que le ferait un exposé calme et modéré.

Il n'y a pas de doute que beaucup de discours sont prononcés dans cette Chambre dans le seul but de faire de l'effet dans le pays ; et en entendant l'honorable député ce soir et dans d'autres circonstances, je me disais qu'il ne parlait pas pour nous mais pour le peuple.

M. CHARLTON : Je demande pardon à l'honorable député. Je n'ai jamais eu la chance d'avoir un bon compte rendu de mes discours pour les présenter au peuple.

M. CRAIG : J'admets qu'un bill de cette nature n'offre pas le même intérêt qu'un débat sur une question comme celle du chemin de fer du Yukon, mais ce n'est pas parce que la députation des deux partis—ne s'intéresse pas à cette question. Je ne voudrais pas commettre envers un de mes collègues l'injustice de prétendre qu'il ne tient pas autant que moi à faire observer le dimanche.

Quant à l'autre grief de l'honorable député que la Chambre fait peu de cas de son bill, je lui ferai remarquer qu'à maintes et maintes reprises la Chambre a consacré beaucoup de temps à discuter sur ce bill, mais un autre beaucoup plus long, et j'ai toujours constaté, comme nous allons sans doute constater, encore aujourd'hui, que la grande difficulté d'un bill comme celui-ci c'est de le rendre applicable.

Il est plus facile de désirer voir tout le monde observer le dimanche comme un jour de repos, que de rédiger une loi devant s'appliquer à toutes les parties du Canada, sans commettre d'injustice envers quelques-uns. J'admets avec l'honorable député que c'est une question importante, mais je ne partage pas son opinion si l'état de la littérature présente—que tous les grands poètes sont morts—que nous n'aurons plus jamais d'historiens, grâce aux journaux du dimanche.

Pendant qu'il parlait des poètes, je me félicitais de ce que dans ce pays, du moins, nous en avions un dans la personne de l'honorable George-W. Ross, qui s'est illustré par quelques poèmes, et j'espère que les journaux du dimanche ne pénètreront jamais au Canada, s'ils doivent avoir pour effet de nous priver des accents de sa lyre.

J'ai consulté plusieurs autorités de cette Chambre sur cette question et on m'a dit que cela regardait spécialement les législatures provinciales, et j'ai pensé que l'honorable député de Norfolk-nord agirait fort à propos, en ayant une entrevue avec M. Hardy, le premier ministre de l'Ontario pour tâcher de le convaincre.

Je me rappelle qu'il n'y a pas bien longtemps M. Hardy a présenté à la législature provinciale un bill à la demande de certaines personnes qui, comme l'honorable député sont fortement en faveur d'une meilleure observance du dimanche ; mais pour une raison ou pour une autre, ce bill a été retiré au dernier moment.

Si l'honorable député voulait cesser de faire des discours pour la galerie et allait à Toronto exercer son influence sur M. Hardy, il ferait plus de bien qu'il n'en fait ici.

D'après tous les renseignements que j'ai pu me procurer, je suis convaincu que cette question est exclusivement du ressort des législatures provinciales. Je ne me donne pas comme une autorité en droit constitutionnel, mais je suis certain que si je nommais celui que j'ai consulté, l'honorable député lui-même admettrait que son opinion fait autorité. Il jouit d'une grande réputation, il a été longtemps membre de cette Chambre et siège maintenant au Sénat. Un jour que je le consultais sur ces bills, il m'a répondu que ces questions étaient du ressort des législatures provinciales et non du parlement fédéral.

Dans les discussions précédentes que nous avons eues j'ai remarqué que s'il était possible de rédiger une loi qui pût fonctionner dans l'Ontario, il était impossible d'en rédiger une qui fonctionnât en même temps dans l'Ontario, Québec et la Colombie anglaise. Dans ce cas pourquoi ne pas laisser le règlement de ces questions aux législatures ? Elles représentent le peuple tout autant que nous et ces questions les concernent plus directement et sont de leur ressort.

S'il est si difficile de faire une loi générale l'honorable député devrait renoncer à la mission qu'il s'est donné lui-même de présenter ce bill à toutes les sessions, et d'user de son influence auprès de ses amis de la législature de l'Ontario. Et quant aux autres provinces qu'il s'en rapporte à leurs législatures respectives. Avant de reprendre

mon siège, je désire faire une simple remarque à propos de ce bill. A la ligne 18 il est dit :

Pourvu que la publication ou livraison, ou la préparation pour publication ou livraison d'un exemplaire ou numéro d'un journal religieux devant être distribué le dimanche, ou dans l'intention qu'il soit distribué le dimanche ne soit pas une contravention en vertu du présent article.

Je ne voudrais pas qu'on fasse une exception en faveur de ceux qui préparent pour la publication ou distribuant un journal religieux le dimanche. Je considère que cela ne contribue pas à une meilleure observance du dimanche. Je suis opposé à ce qu'on imprime des journaux le dimanche, qu'ils soient religieux ou non, qu'ils soient distribués gratuitement ou non. Il serait bien facile de faire d'un journal à nouvelles un journal religieux au sens de cet acte, en y publiant un sermon de Talmage qu'on trouve dans plusieurs journaux ; et quant à les donner gratuitement, rien ne s'y oppose quand la recette provenant des annonces est suffisante. Je considère cet article comme très imparfait, je suis en faveur du principe du bill : je considère que les journaux du dimanche ne sont pas nécessaires ; s'il était possible de trouver une loi applicable à tout le pays, et si la question était de notre ressort, je voterais pour le bill.

Je répète que l'honorable député de Norfolk-nord est injuste envers toute la députation en cherchant à créer l'impression dans le public, que presque seul dans cette Chambre il est en faveur de l'observance du dimanche, tandis que tous les autres sont hostiles ou n'y portent aucun intérêt. Beaucoup de ceux qui ne disent rien, s'y intéressent autant que l'honorable député de Norfolk. Je suis convaincu qu'ils appuieraient ce bill s'il était applicable et si la question était de notre ressort. Je sais qu'on s'est quelquefois moqué des discours de l'honorable député, mais ils avaient si peu de rapport avec la question ; c'était des essais sur l'observance du dimanche et la morale, mais ne concernaient guère le bill. Je puis rendre à la Chambre le témoignage que des bills de cette nature et tous ceux qui sont dans l'intérêt du pays reçoivent l'attention sympathique, non seulement de quelque députés, mais de tous les députés.

M. McMULLEN : J'ai entendu avec regret l'exorde de l'honorable député (M. Craig) qui vient d'adresser la parole. Il n'a pas eu pour l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) la courtoisie qu'il mérite de la part de tous ceux d'entre nous qui désirent voir s'accomplir des réformes que nous savons nécessaires, qui veulent que la sainteté du dimanche soit respectée. On m'a dit que l'honorable député de Durham (M. Craig) monte de temps à autre dans la chair et fait des sermons pour enseigner aux gens comment vivre ; et cependant au lieu d'aider l'honorable député de Norfolk-nord, par pur esprit de parti, il se lève et dit à l'honorable député....

M. CRAIG : Je ne crois pas, M. l'Orateur, que l'honorable député ait le droit de me supposer des motifs....

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je crois que l'honorable député (M. McMullen) va un peu loin.

M. CRAIG : Tout ce que j'ai à dire, c'est que je ne mets pas d'esprit de parti dans cette affaire.

M. CHARLTON.

M. McMULLEN : La conduite de l'honorable député me paraissait justifier les remarques que je me suis permises, mais puisque cela est contraire aux règles de ce parlement, je ne continuerai pas.

M. CRAIG : Pas de commentaires.

M. McMULLEN : Non ; l'honorable député (M. Craig) se serait attiré le respect du public—il dit que c'est ce que cherche l'honorable député de Norfolk-nord—s'il n'avait pas cherché à dénigrer les efforts méritoires que fait l'honorable député de Norfolk-nord, à chaque session en faveur de ce bill. Nous vivons à côté d'une nombreuse nation qui a incontestablement à se plaindre de la violation ouverte du repos du dimanche. Comme l'a dit l'honorable député de Norfolk-nord, le mal au lieu de diminuer, va en augmentant aux Etats-Unis. Les journaux du dimanche sont vendus à la porte des églises et donnent le compte-rendu des affaires de la semaine, des marchés, des évènements sportifs, des amusements de toute sorte, ce qui cause une grande démoralisation dans tout le pays. Il est de notre devoir de profiter de la leçon qu'ils nous donnent, et je félicite l'honorable député de Norfolk-nord de ses nobles efforts, de session en session, pour préserver ce pays des influences qui causent tant de maux chez nos voisins.

Mon honorable ami (M. Craig) prétend que c'est dans les législatures locales que l'on devrait présenter les bills de cette nature. Cela est possible. J'ignore si les attributions des deux parlements ont été assez clairement définies pour qu'on puisse dire si un bill comme celui-là est du ressort fédéral ou du ressort provincial.

Le pouvoir de légiférer sur cette question appartient assurément à l'un ou l'autre des deux parlements, et si c'est à celui-ci, il n'est que juste de lui demander d'exercer ce pouvoir, et l'honorable député de Norfolk est parfaitement dans son droit quand il présente ce bill et demande à la Chambre de l'adopter. Dans une question de morale, comme celle-ci, j'espérais voir les deux côtés de la Chambre, faire preuve de patriotisme et montrer un désir sincère d'élever la condition morale de la population. Sur des questions comme celle-ci, nous ne devrions pas nous laisser guider par un étroit esprit de parti. Elles demandent à être traitées dans un esprit large, et en vue des intérêts généraux. J'ai déjà parlé sur cette question et je n'avais pas l'intention de prendre la parole. Je voulais simplement dire que je sympathise entièrement avec l'honorable député de Norfolk-nord, et que j'ai été peiné d'entendre les remarques de l'orateur qui m'a précédé. Elles m'ont paru fort déplacées.

M. MACLEAN : Je crois pouvoir dire que je respecte autant la morale que l'auteur du bill ; je respecte autant que lui les enseignements du christianisme, mais je crois aussi qu'il existe un bien meilleur moyen que le code criminel pour les faire respecter. On n'encourage ni les dogmes chrétiens, ni la moralité en faisant une offense criminelle des plus légères fautes morales. L'honorable député réussirait mieux avec la persuasion. Il n'y a pas de pire moyen de travailler à l'avancement moral d'un peuple que de vouloir tout régler au moyen du code criminel.

Le discours de l'honorable député n'est qu'un tissu de faux raisonnements. Il a embrouillé ses prémisses les unes dans les autres et toutes ses con-

clusions sont fausses. Il prétend que la publication d'un journal du dimanche est un mal, et il veut en faire une offense criminelle. S'il y a un crime dans tout cela, à mon sens, c'est celui qui lit un journal du dimanche qui le commet. Ce sont ceux qui lisent les journaux du dimanche, et qui se dégradent par cette lecture qu'il faudrait corriger et rendre passibles des peines du code criminel. S'il est mal de lire un journal le dimanche, ou un journal publié le dimanche, à plus forte raison il doit être mal de lire ces mêmes journaux six fois par semaine. Si un journal est une mauvaise chose elle doit être mauvaise tous les jours.

Lorsque la lutte s'est engagée à Toronto, à propos de la circulation des tramways le dimanche, la question s'est résumée à ceci : quelqu'un qui voulait priver la population de tramways le dimanche, prétendit que cela était immoral et entraînait le peuple dans les débits de bière et autres lieux, mais quand on lui demanda de faire la preuve de ses allégations, il ne le put pas, car ce qui serait vrai des tramways et des journaux du dimanche, le serait aussi des tramways et des journaux des jours de semaine.

Les journaux sont le produit du peuple. Ce n'est pas la presse qui fait la nation, mais la nation qui fait la presse, et si la nation américaine n'est pas une nation morale, la faute n'en est pas à ses journaux, mais au contraire si les journaux ne sont pas moraux, c'est que le peuple est immoral.

Je ne veux pas révoquer en doute la bonne foi de l'honorable député dans cette affaire, mais il n'en est pas moins étrange de toujours le voir se faire le champion des institutions américaines et de tous ceux qui ont des intérêts aux Etats-Unis.

Maintenant, j'en appelle à l'honorable député de Welland (M. McCleary) et à tous les honorables députés qui représentent n'importe quel comté entre Niagara et Détroit et la ville de Toronto et je leur demande s'il n'est pas vrai que la circulation des journaux du dimanche des Etats-Unis, va continuellement en augmentant dans tout l'ouest de l'Ontario. Ils arrivent par les convois du dimanche, ils sont distribués à toutes les gares et les gens les lisent. Je ne veux pas supposer à l'honorable député des intentions qu'il n'a pas, mais à en juger par son passé, on serait tenté de croire que c'est un moyen qu'il a adopté pour augmenter la vente des journaux américains du dimanche dans la province de l'Ontario.

M. CHARLTON : Cette loi ne mettrait-elle pas fin au mal ?

M. MACLEAN : Non, la loi n'arrêtera pas le mal et à mon sens, aucune loi ne peut le faire.

Puisque nous parlons de loi, voyons ce qui en est. Je crois que ministre de la Justice, dans une autres chambre dira à l'honorable député, si jamais son bill va jusque là, que cette question n'est pas du ressort du parlement fédéral et que c'est aux législatures provinciales qu'il faut s'adressrr. Or, ces dernières elles-mêmes sont allées trop loin dans cette voie. Même dans la province puritaine de l'Ontario, si je puis qualifier ainsi ma province natale, on s'est aperçu qu'on était allé trop loin. Quand, il y a quelques mois, M. Hardy a voulu faire adopter une loi du dimanche plus sévère, la délégation la plus influente qu'on ait jamais vu dans les palais législatifs de Toronto est allée protester contre ce projet. Je demande aussi à mes honorables collègues de la province de Québec, s'il sont disposés à permettre à ce parlement de décréter de quelle manière ils observeront le dimanche dans leur province. Les députés et la population de la province de Québec prétendent être parfaitement en état de régler cette question eux-mêmes. Je le demande aussi aux représentants de la Colombie anglaise s'ils n'aimeraient pas mieux régler cette question eux-mêmes. Dans cette province ils ont des journaux du dimanche qui sont imprimés le dimanche matin, pour ne pas les avoir à les imprimer le lundi matin, et je les en félicite, car sous ce rapport ils observent la loi morale. car c'est le journal du lundi qui viole le repos du dimanche. Un journal du dimanche est préparé dans la nuit du samedi, il n'y a que la distribution qui s'en fasse le dimanche matin, et le seule mal qu'on puisse y trouver, si mal il y a, c'est de le lire durant la journé du dimanche. Ce sont les lecteurs que l'honorable député devrait chercher à atteindre et non ceux qui distribuent le journal.

Mais le journal du lundi est fait avec le travail du dimanche : le travail des rédacteurs, le travail des reporters, le travail des typographes et des pressiers, pendant la journée du dimanche. Si vous voulez faire observer la loi morale et donner à tout le monde son jour de repos dominical, vous devez défendre le publication du journal du lundi. C'est le seul moyen d'atteindre le but que l'honorable député se propose.

Je n'ai pas l'intention d'en dire beaucoup plus long. Il est pénible d'avoir à se lever dans cette Chambre pour revendiquer les droits et les libertés civils du peuple, car mes actes peuvent être mal interprétés. L'honorable député dit qu'il veut protéger les droits civils du peuple et moi je dis que c'est moi qui défend les libertés civiles de la population en résistant à l'honorable député.

Je lui concède le mérite de la sincérité, mais je prétends qu'il prend le mauvais moyen d'arriver à son but. S'il désire réellement obtenir des réformes dans ce sens, s'il veut respecter l'opinion des gens en leur qualité de citoyens de leurs provinces respectives, il ne cherchera pas à les dépouiller des privilèges que leur guarantit la constitution, mais il s'adressera à la législature de l'Ontario, par exemple, qui est la seule place où il ait une chance de réussir, s'il peut réussir quelque part. Mais je lui répète qu'il y a quelques mois une tentative de rendre la loi dominicale plus sévère a ignominieusement échouée- Je n'ai pas la moindre hésitation à voter contre le bill, parce que je le crois basé sur un principe faux, parce que je considère qu'il est une violation de nos privilèges constitutionnels, et parce qu'il n'accomplira aucun bien en faisant un crime d'un acte qui ne devrait jamais être considéré comme un crime.

Le PREMIER MINISTRE : Quels que puissent être les mérites du bill présenté par mon honorable ami, il sera le premier à admettre qu'il n'a certainement pas celui de la nouveauté. Depuis dix ans ou à peu près, avec une persévérance admirable, il a saisi la Chambre à chaque session, d'un projet de loi dans le genre de celui-ci. D'année en année, ce bill a subi des modifications, et aujourd'hui il est bien différent de ce qu'il était la première fois. On a accusé mon honorable ami, non pas exactement de pérorer pour la galerie, mais de parler pour le peuple dans le parlement. Je ne crois pas que cela soit un crime, et je pourrais demander au député de Durham-est (M. Craig), lui-même, s'il serait prêt

à lancer la première pierre à mon honorable ami. Je suis certain qu'il admettrait—et il ne serait pas le seul, car nous sommes tous prêts à l'admettre—que quand nous prenons la parole ici, nous le faisons tous, plus ou moins pour le peuple, et quand les banquettes sont vides comme ce soir, si nous ne parlions pas pour le peuple, ce ne serait guère la peine d'ouvrir la bouche.

On admettra aussi, j'en suis certain, que le bill tel qu'il est aujourd'hui n'est pas sans mérite, quelles que soient les idées—particulières ou non—que professe mon honorable ami sur l'observance du dimanche.

Le bill ne demande qu'une chose ; il n'a d'autre but que d'empêcher la vente des journaux le dimanche—c'est-à-dire d'empêcher les petits vendeurs de journaux de parcourir les rues de la ville le dimanche et de vendre leurs journaux comme ils le font les jours de semaine.

C'est la seule question que l'honorable député ait traitée en présentant son bill. Il ne s'agit pas de savoir si les journaux du dimanche sont bons ou mauvais. Si je disais le fond de ma pensée je dirais qu'il y a des journaux qui ne sont pas bons à lire les jours de semaine, sans parler du dimanche—en disant cela je ne veux pas faire de personnalité—car tous les jours il m'arrive de lire des journaux que j'aurais aussi bien fait de ne pas lire, mais c'est une partie de mes devoirs quotidiens de les lire.

Il ne s'agit pas de savoir si, oui ou non, les journaux publiés le dimanche appartiennent à la catégorie des journaux à sensation (yellow papers). Il s'agit tout simplement de décider si la vente des journaux le dimanche doit être permise plus que la vente de tout autre article. D'après les lois qui existent chez toutes les nations chrétiennes, de même qu'au Canada, la vente de tout article est défendue le dimanche. Ce principe est affirmé dans ce bill qui fait de la vente d'un journal le dimanche une offense au même titre que la vente de tout autre article.

On dira peut-être, et avec quelque vérité, que cette question n'est guère du ressort de ce parlement. Pour ma part, je crois cette objection fondée, et si j'avais à exprimer ma propre manière de voir, je dirais sans hésitation que c'est une de ces questions qu'il vaut mieux laisser régler par les provinces. Mais il y a un an ou deux, cette même question était discutée ici et depuis que j'ai été appelé au poste que j'occupe, j'ai cru bon, sur une question comme celle-là, de suivre le précédent établi par sir John Thompson. Il était sur ces questions une autorité distinguée, aussi éminente que celles que nous ayons jamais vu ici, et quand un bill comme celui-ci fut présenté, il a jugé à propos d'en adopter le principe ; il a admis le principe que le code criminel devait être modifié de manière à faire de la vente des journaux le dimanche, une offense criminelle, au sens de la loi.

J'ai cru que la Chambre devait adopter la doctrine proclamée par cette éminente autorité, et c'est pour cette raison, et pour aucune autre, que je suis prêt à voter pour ce bill. Puisque la Chambre a décidé, il y a trois ou quatre ans, sur l'avis de sir John Thompson, d'adopter le principe du bill, je ne vois pas pourquoi nous nous déjugerions.

Je ferai maintenant remarquer à l'honorable député de Durham-est (M. Craig) qu'il s'oppose à l'article qui justement rend ce bill acceptable. Si j'ai bien compris, il combat la disposition suivante :

Pourvu que la publication ou livraison, ou la préparation pour publication ou livraison d'un exemplaire ou numéro d'un journal religieux devant être distribué le dimanche, ou dans l'intention qu'il soit distribué le dimanche, ne soit pas une contravention en vertu du présent article.

Je considère que cette disposition devrait se trouver dans toute loi sur cette question, car quels que soient nos sentiments à l'égard de l'observance du dimanche, dans cette fin de siècle et dans les conditions présentes de notre civilisation, tout le monde s'attend à avoir son journal à son déjeûner, le lundi matin, et cela n'est pas possible si tout travail est interdit le dimanche. Tous les journaux publiés dans le monde civilisé sont obligés d'ouvrir leurs portes le dimanche soir, et cette disposition est mise ici pour les protéger et empêcher que cela soit considéré comme une offense.

M. HUGHES : Non.

Le PREMIER MINISTRE : Si ce n'est pas comme cela que l'article est rédigé, il devrait l'être. Je ne considère pas que le but de ce bill est de restreindre la vente des journaux du dimanche et je ne connais aucune définition d'un journal du dimanche ; je préférerais retrancher le mot dimanche et rendre l'article applicable à tous les journaux vendus le dimanche.

L'honorable député ne prétendra assurément pas que le fait pour un propriétaire de journal d'ouvrir ses bureaux le dimanche soir pour préparer le journal du lundi devrait constituer une offense.

M. HUGHES : Je suis en faveur de la plus grande liberté possible, sous ce rapport.

Le PREMIER MINISTRE : Pour ma part, j'admets le principe du bill que la vente des journaux ne devrait pas être permise le dimanche, mais qu'il ne faut pas interdire la préparation du journal du lundi matin. Voici comment j'interprète ce bill, et s'il n'en est pas ainsi, il devrait être amendé en comité, afin de rendre possible la publication des journaux le lundi matin, mais d'interdire la vente des journaux le dimanche. Si ce bill va devant le comité, il devrait être amendé dans ce sens, Le gouvernement comme tel, n'a pas d'opinion à exprimer sur cette question, et je ne fais que donner ici ma propre manière de voir.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton : Je n'ai pas l'intention d'apporter des arguments en faveur du bill ; je me lève simplement pour dire que je partage absolument les idées de l'auteur du bill sur cette question. Il a exposé avec talent toutes les raisons qui militent en faveur de ce projet de loi. La question de savoir ce qui doit et ne doit pas être fait le dimanche, telle que la circulation des tramways et autres choses, a donné lieu au Canada et ailleurs, à de longues discussions ; j'ai suivi ces discussions d'assez près et quels que soient les arguments qu'on puisse trouver en faveur des autres points, je n'en ai jamais entendu un bon en faveur des journaux du dimanche. Je considère que la presse canadienne, malgré ses défauts, fait honneur au Canada et comme nous devons faire tout notre possible pour la maintenir au rang qu'elle occupe, je voterai avec plaisir en faveur du bill.

Quant au côté légal de la question, je n'ai pas le moindre doute que les dispositions de ce bill sont du ressort de ce parlement. Mais posséder ce pouvoir et savoir si nous devons l'exercer, sont deux choses bien différentes. Il n'y a pas le moindre doute que ce parlement a le droit de décréter que la publication d'un journal le dimanche constituera une offense criminelle. Je suis en faveur de ce décret et je voterai avec plaisir pour le bill.

M. WOOD (Brockville): Je ne suis pas aussi confiant que mon honorable ami (M. Sifton) en l'existence d'une loi qui autorise la vente des journaux le dimanche. Si c'est une offense de vendre le dimanche aucun des articles mentionnés par l'honorable premier ministre—et il n'y a pas de doute sur ce point—c'est aussi une offense que de vendre un journal. Y a-t-il quelqu'un, qu'il soit avocat ou non, qui puisse prétendre qu'il est défendu de vendre un boisseau de pommes de terre ou un boisseau de maïs le dimanche, mais qu'on peut vendre autant de journaux qu'on voudra. Pourquoi toucher à la loi, et pourquoi ne pas laisser les vendeurs de journaux dans la même catégorie que tous ceux qui violent le repos du dimanche?

Je ne cherche pas à justifier l'acte de ceux qui vendent des journaux le dimanche; je dis au contraire que celui qui vend des journaux le dimanche doit être puni tout comme celui qui vend n'importe quel autre article. Je ne vois pas pourquoi ceux qui publient ou vendent des journaux auraient plus que d'autres le droit de violer le repos du dimanche.

M. MACLEAN: Dans l'Ontario ils sont toujours punis s'ils violent la loi. La loi de cette province couvre ce cas, et personne ne la viole en vendant des journaux le dimanche sans être puni. Les vendeurs de journaux ont déjà été punis et ont cessé d'en vendre.

M. WOOD (Brockville): L'honorable premier ministre a parfaitement raison quand il dit qu'on ne doit faire aucune différence entre la préparation pour la publication du dimanche d'un journal laïque et tout autre journal.

A mes yeux toute cette législation est inutile. La loi telle qu'elle est aujourd'hui nous offre tous les remèdes nécessaires, et quant à la question de juridiction, je ne suis pas aussi certain que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) que cela soit du ressort du parlement. Nous avons le droit de déclarer ce qui constitue un crime; nous avons le droit de décréter qu'une chose qui n'était pas considérée comme un crime, constituera à l'avenir une offense criminelle. Mais je dis que le présent bill est inutile parce que la vente des journaux le dimanche, constitue déjà une offense criminelle. Je n'ai aucune objection à amender la loi de manière à rendre ce point plus clair, mais je ne vois pas la nécessité d'un bill sur cette question.

M. HUGHES: Je n'étais pas présent lorsque l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a présenté son bill, mais j'ai entendu ses discours dans des occasions précédentes et je suppose qu'il a parlé aujourd'hui dans le même sens. Je n'ai jamais entendu dire, ni par lui, ni par d'autres, que le sentiment populaire demande une loi de ce genre. J'ai beaucoup voyagé le dimanche, et je suis certain qu'on continuera toujours à vendre des journaux et des livres dans les gares de chemins de fer, tout comme de la gomme et des bonbons.

Aucune loi que l'honorable député pourrait imaginer n'empêchera cela. Comme l'a dit l'honorable député d'York-est (M. Maclean) on n'a pas prouvé à la Chambre que cette loi a été violée. Dans toutes les villes du Canada, les magasins de fruits et de cigares sont ouverts le dimanche, et personne ne cherche à punir ces vendeurs, parce que cela est devenu une coutume et n'a rien d'immoral. Dans beaucoup d'endroits, même les magasins de provisions sont ouverts et mon honorable ami (M. Charlton) ne fait rien pour faire punir ceux qui vendent des bonbons et des épiceries le dimanche.

On a amplement pourvu à la vente des journaux le dimanche par les lois provinciales actuelles. L'honorable député d'York (M. McLean) a fait remarquer le point le plus important et c'est que, aux termes du projet de loi, tel qu'il est maintenant, la vente des journaux américains sur les chemins de fer et aux hôtels n'est pas défendue et que le projet de loi ne peut s'appliquer qu'aux journaux canadiens. Je crois que le projet de loi est défectueux sous un autre point de vue. Si c'est un mal que de remplir des composteurs le dimanche pour le *World*, le *Globe* ou le *Mail*, c'en est également un pour le *Christian Guardian*. Cela ne fait aucune différence pour le typographe que le journal soit religieux ou non, et si son action est immorale dans un cas elle l'est aussi dans l'autre. Ce projet de loi tend à légiférer de façon à forcer les gens d'être moraux et l'histoire du monde a démontré que cela est absolument impossible.

M. SPROULE: S'il n'y a pas à présent de loi qui traite du sujet mentionné dans ce projet de loi, je ne vois aucune raison pour nous empêcher d'en adopter une. On a répété maintes et maintes fois en cette Chambre que la loi pourvoit déjà à la défense de la vente des journaux le dimanche et qu'elle indique le châtiment de cette offense et, s'il en est ainsi je ne vois pas la nécessité de doubler cette loi, car cela amènerait de la confusion. Si tel n'est pas le cas, autant que je puis voir, rien ne s'oppose à ce que nous adoptions ce projet de loi. L'honorable député (M. Charlton) a soumis sa mesure pendant un grand nombre d'années, et il l'a condensée d'année en année jusqu'à maintenant et elle ne traite plus que d'un seul sujet. Elle est très claire et très simple. Il peut exister quelqu'autre loi qui pourvoie au châtiment de la même offense, et dans ce cas le projet de loi est inutile; mais si cette loi n'existe pas, aucune raison ne s'oppose à ce que nous l'adoptions. J'ai cru l'année dernière et la précédente, que depuis que nous étions honorés par la présence de deux révérends docteurs en cette Chambre, ils nous donneraient leur opinion à ce sujet. J'ai attendu patiemment pour connaître leur sentiment mais jusqu'à présent ils ne nous ont pas donné l'occasion de les écouter. Ces révérends députés devraient nous faire part de leur sentiment, car, s'il y a un sujet sur lequel ils doivent s'exprimer avec quelque autorité et quelque préférence, c'est sur une question morale de cette nature. Nous aimerions à savoir ce que pensent de cette question les révérends députés, et je crois que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) et le public aimeraient aussi à le savoir. Nous aimerions à savoir si leur entrée dans la politique a été suffisante pour les em-

pêcher de parler sur les grandes questions de haute morale qui surgissent en ce pays.

M. RICHARDSON : Comme j'ai appuyé ce projet de loi, je désire faire quelques remarques à ce sujet. Il me semble que l'argument de l'honorable député de Brockville (M. Wood) n'est pas absolument juste. S'il y a quelque doute à propos de la loi à ce sujet, je crois qu'alors le projet de loi soumis par mon honorable ami le député de Norfolk-nord (M. Charlton) est très important. La loi devrait être clairement exprimée. Quant à la vente des journaux américains du dimanche au Canada, je crois qu'une législation telle qui est maintenant proposée est juste ce qu'il faut. Si l'on pouvait défendre la vente de ces journaux au Canada, je crois que ce serait une mesure excellente, car les honorables représentants qui lisent ces journaux savent qu'ils font grande sensation et qu'ils ne contiennent nullement le genre de littérature que l'on doit fournir au peuple. Dans les journaux canadiens du samedi, les éditeurs prennent le soin d'insérer de la matière qu'on peut lire le dimanche, de façon à ce que ceux qui achètent ces journaux puissent lire le dimanche. Mais l'on ne devrait pas permettre la vente de journaux publiés le dimanche par des petits garçons qui courent les rues en criant leur marchandise. Quand au travail manuel le jour du Sabbat, outre la question morale, je crois qu'il est excellent pour la santé que tout le monde puisse se reposer un jour sur sept, et au nom des typographes et autres qui contribuent à la publication des journaux, je demanderais qu'ils puissent au moins se reposer un jour sur sept. C'est pour ces raisons, brièvement émises, que j'appuie la motion pour la deuxième lecture de ce projet de loi.

M. BRITTON : Je donne crédit à l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), non seulement pour sa persévérance à présenter ce projet ou un projet semblable à la Chambre, mais aussi pour sa manière habile de le présenter.

Je suis tout aussi opposé qu'aucun autre représentant du peuple à la vente des journaux publiés le dimanche ; mais il me faut admettre qu'étant quelque peu avancé, au moins par le nombre des années et qu'ayant eu beaucoup à faire pour tenter d'interpréter les lois pendant une grande partie de ma vie, je ne suis pas aussi sûr de mon affaire que certains honorables représentants sur cette question de juridiction. La plus haute cour de l'Empire a déjà décidé que le parlement du Canada a juridiction sur certaines questions au sujet desquelles les législatures provinciales ont peut-être aussi le droit de légiférer, dans les cas où ces provinces n'ont pas exercé leur droit. Il peut se faire que ce soit maintenant le cas en ce qui concerne certaines provinces et qu'il est du droit du parlement fédéral d'amender le code criminel et de le rendre applicable. Mais j'ai eu du mal à découvrir quelle loi au sujet de laquelle un seul parlement a tenté de légiférer ; et, au cas où deux parlements, l'un provincial et le parlement fédéral, se proposent de légiférer sur la même question, les difficultés seront doublées. Dans la province de l'Ontario—et je suis d'avis que si cette province a le droit de légiférer en ces matières, les autres provinces l'ont aussi—nous avons l'acte, chapitre 203 des status refondus, qui me semble s'appliquer à la présente question. Un avocat très habile pourrait peut-être trouver difficile d'appliquer la première clause de cet acte à la publication des journaux du dimanche. Cependant, cela est compris dans l'esprit de cette clause, ainsi que dans celui d'une clause subséquente. La clause 1 contient ce qui suit :

C'est contraire à la loi, pour tout marchand, commerçant, industriel, ouvrier, manœuvre ou toute autre personne que ce soit, le jour du Seigneur, que de vendre ou exposer publiquement, ou d'offrir en vente, ou d'acheter, aucunes marchandises, effets ou autres articles personnels.

Le premier point discuté dans l'interprétation de cette clause est relatif à la classe de gens qui offrent quelque chose en vente. On a décidé que, vu que certaines classes de gens seulement avaient été mentionnées, conséquemment les mots "ou toute autre personne que ce soit" s'appliquent seulement aux personnes ayant des occupations du même genre. La règle d'*ejusdem generis* est considérée comme applicable aux cas de ce genre, et il pourrait être difficile d'appliquer cette clause à la vente des journaux le dimanche. Toutefois, c'est à cause de la juridiction supposée de la province sur ce sujet qu'il me semble inexpédient pour le parlement fédéral de tenter de légiférer dans le même sens ; car si quelque difficulté a surgi à propos de ce que j'ai indiqué, la manière de surmonter ces obstacles c'est de corriger les statuts. La province s'étant occupée de la question au point d'avoir adopté la clause que j'ai lue, peut encore s'en occuper d'une façon plus générale, afin de faire face à des situations de la classe mentionnée. Si les cours ont agi comme le dit l'honorable député d'York-est (M. Maclean)—si elles se sont occupées de causes ayant trait à la vente des journaux le dimanche, il reste encore le point que j'ai indiqué par rapport à l'interprétation de la clause première. Comme je l'ai déjà dit, j'approuve le but de l'honorable représentant qui a soumis ce projet de loi ; mais la difficulté de savoir si c'est là la bonne manière de l'atteindre me fait hésiter à lui donner mon appui. Il y aura certainement des obstacles à l'application de ce projet de loi. Il y a beaucoup de vérité dans ce que certains honorables représentants qui ont parlé avant moi ont dit à propos du travail le dimanche. Les statuts provinciaux sont précis dans leur défense à toute personne de faire ses travaux ordinaires ce ce jour-là. Quant au travail fait le dimanche en vue de la préparation des journaux du lundi, supposons que ce projet de loi soit adopté ; répond-il à toutes les difficultés, excepté dans le sens étroit de défendre la vente sur les rues, dans les hotelleries, aux gares ou dans les wagons ? Arrêtera-t-il la lecture des journaux le dimanche ? Arrêtera-t-il la lecture des journaux préparés le samedi spécialement pour la lecture du dimanche ? Cela ne peut pas être empêché et s'il en est ainsi nous aurons le mal sans le remède.

De plus, le projet de loi ne fait aucune exception pour les journaux religieux. Je crois qu'il devrait y avoir une clause d'interprétation indiquant ce que sont les journaux religieux. Je pourrais comprendre que les journaux des diverses sectes, qui sont comptés comme religieux, soient exceptés ; mais tous les journaux pourraient être estimés religieux, afin d'éluder la loi par l'éditeur et par beaucoup d'autres personnes. Je ne sais pas qui voudrait interpréter ce terme, et dire si quelqu'un est coupable d'une offense criminelle ou non. Pour résumer mes objections, si nous adoptons cette mesure amendant le Code criminel, nous le plaçons à

côté des statuts de l'Ontario qui s'occupent d'offenses semblables, et il en résultera probablement un conflit entre deux lois à propos d'une seule et même chose.

C'est là une difficulté que nous ne devons pas de propos délibéré faire naître. Nous devons réfléchir avant d'adopter une loi dont la mise en vigueur rencontrerait tant d'obstacles. Je dis ceci sans crainte que mes désirs sincères soient mal interprétés, ni, je crois, ceux des honorables députés de l'autre côté de la Chambre, ni ceux de plusieurs personnes qui ont exprimé leurs opinions à ce sujet.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): J'approuve pleinement le principe qui pourvoit à ce que nous ayons en ce pays un jour de repos par semaine, et on ne peut nier que la publication des journaux le dimanche ne s'oppose beaucoup à la jouissance de ce jour de repos.

En conséquence, je suis tout disposé à appuyer les clauses de ce projet de loi, mais sur un ou deux points j'aimerais à le voir changer avant qu'il soit adopté. D'abord, je ne crois pas que cette loi soit nécessaire pour la province de Québec. Elle pourrait l'être dans l'Ontario, la province d'où vient mon honorable ami; il peut se faire que cette province n'observe pas autant le repos du dimanche que la province de Québec; mais dans cette dernière, les statuts refondus contiennent une loi qui défend absolument à tous les gens tenant boutique ou magasin, à tous les colporteurs et à toutes les autres personnes de vendre des marchandises, effets, ou articles le dimanche, sous peine d'une amende de pas plus de $20 pour la première offense et de pas moins de $20 et pas plus de $40 pour chaque offense subséquente. Ainsi, je ne crois pas que le projet de loi de mon honorable ami soit nécessaire en ce qui concerne la province de Québec. Cependant, s'il est nécessaire pour aucune autre partie du Dominion, je serai content de voir que la loi du repos du dimanche soit rendue aussi sévère que possible. Je ferai cependant remarquer que le paragraphe *a* du projet de loi, qui se lit comme suit:

(*a*.) Etant propriétaire, éditeur ou gérant d'un journal, publie ou délivre, ou prépare pour publication ou livraison, quelque exemplaire ou numéro de ce journal pour être vendu le dimanche, ou avec l'intention que cet exemplaire ou numéro soit vendu le dimanche.

ne défend pas la vente au Canada des journaux du dimanche publiés ailleurs le dimanche. J'ai écouté avec attention la description qu'a faite l'honorable député de Norfolk-nord—et cette description est très exacte—du genre vil et bas des journaux publiés le dimanche aux Etats-Unis; et si l'on doit légiférer sur cette matière, j'aimerais à faire inclure une clause à l'effet de défendre la vente de ces journaux ici. Par ce moyen, nous protégerions notre peuple contre les maux que mon honorable ami a si bien dépeints.

Je ferai remarquer de plus que la clause faisant exception pour les journaux religieux des défenses de ce projet de loi est de nature à s'opposer à l'observation du dimanche comme jour de repos. Si nous devons avoir un jour de repos pour les employés des journaux, cela doit s'appliquer à tous les journaux, tant religieux qu'autres et je ne puis, en conséquence, appuyer cette clause. Le but principal, c'est d'empêcher tout obstacle au repos du dimanche et on peut l'atteindre en empêchant la publication et la vente des journaux le dimanche. Nous voulons aussi obtenir un repos de vingt-quatre heures par semaine pour chaque employé et chaque ouvrier. Il est vrai que pour publier un journal le lundi matin, il faut faire une certaine quantité d'ouvrage entre minuit le samedi et minuit le dimanche, et cela viole le repos du sabbat. Mais il faut se rappeler que si ces employés travaillent le dimanche au soir pendant quelques heures, pour préparer l'édition du lundi matin, ils ne travaillent pas le samedi à préparer une édition du dimanche; en conséquence, s'ils n'ont pas tout le dimanche, ils ont du moins leurs vingt-quatre heures de repos par semaine également. La prétention qu'il faut autant d'ouvrage pour publier un journal du lundi matin, le dimanche, que pour une édition du dimanche matin n'a rien à voir à la question. Bien que cela soit vrai,—que pendant quelques heures le dimanche les employés d'un journal travaillent, ils ont un repos équivalent le samedi soir; leur ouvrage du dimanche n'a pas un caractère public et n'empêche nullement l'observance du dimanche par le public en général. Ainsi, je crois qu'il n'est pas nécessaire de discuter contre la publication d'un journal le lundi matin. Avec les deux modifications que j'ai indiquées, j'approuve en principe le projet de loi.

M. CLANCY: Avant que de légiférer en cette Chambre, il faut qu'il y ait un grand besoin public qui nous y porte. Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre l'honorable député qui a soumis cette mesure, mais j'ai appris depuis qu'il n'avait pas démontré qu'on ait publié et vendu au Canada de la littérature immorale et ainsi, je ne puis voir quel peut être le but poursuivi. Si l'on n'a pas à remédier à un tel état de choses, n'est-il pas inutile d'encombrer nos statuts de lois qui sont plutôt du domaine des provinces? Nous avons été témoins d'un spectacle étrange, il y a quelques moments, lorsque nous avons entendu le premier ministre dire qu'il n'avait pas d'opinion à ce sujet et peu après, quand le ministre de l'Agriculture a dit qu'un tel projet de loi n'était pas nécessaire pour la province de Québec, bien qu'il le puisse être pour l'Ontario. Nous avons cependant le droit dans l'Ontario de nous occuper de ces sortes d'affaires et en conséquence je ne vois pas pourquoi cette question soit traînée devant cette Chambre seulement afin de faire à un honorable député une réclame à bon marché, d'un bout à l'autre du pays. Je ne veux pas accuser l'honorable député de tenir à passer aux yeux du public pour un apôtre la lumière, mais je n'approuve nullement qu'il se charge de la morale en cette Chambre et qu'il prenne l'attitude d'un homme qui serait seul désireux de protéger la pureté et la morale publiques.

Le rôle a été joué avec beaucoup moins de succès que les efforts de l'honorable député le méritaient, mais hormis qu'il puisse démontrer que la province de l'Ontario n'a pas le droit de s'occuper des affaires de ce genre, ou que la province n'a pas voulu accéder de propos délibéré ou autrement à ce grand besoin public, je ne puis concevoir comment il peut nous demander, même si nous avons un droit égal à celui des provinces, d'ajouter de telles lois à nos statuts. Je ne suis pas de l'avis du premier ministre, quand il dit que parce qu'un personnage très autorisé de cette Chambre, il y a quelques années, était prêt à admettre le principe d'une législation de cette nature, nous sommes tenus de

l'adopter lorsque cela n'est pas nécessaire. Supposons que nous insérions aux statuts un acte dans le genre que désire l'honorable député, si cette question touchait aux droits des provinces, celles-ci nous disputeraient le droit de promulguer de telles lois ; et comme c'est là un genre de lois que ni le Dominion ni aucune province ne sont disposés à soutenir bien fortement, il me semble que nous ne devons pas nous en occuper. Nous ne ferions que créer un nouveau crime où il n'y en a pas encore. Il y a certains crimes qui ne le sont que parce qu'ils ont été créés par les lois, et si nous encombrons nos statuts de crimes qui ne sont pas en eux-mêmes des délits contre la moralité, nous n'aurons fait qu'adopter des lois que le peuple n'observera pas.

On pourrait passer le dimanche beaucoup mieux qu'en lisant les journaux ; mais je demanderai à l'honorable député qui a soumis ce projet de loi s'il tient à défendre au peuple de lire autre chose que des journaux religieux le dimanche.

Je prétends qu'avant d'adopter une loi de cette nature il faut s'assurer que le sentiment public lui soit favorable ; et si nous insérons aux statuts des lois qui ne soient pas sanctionnées par l'opinion publique, nous n'avons aucun moyen de faire observer cette loi. Je dis que des lois de cette nature font beaucoup de mal. Hormis que l'honorable député (M. Charlton) soit prêt à démontrer que l'opinion publique demande cette loi et qu'il y a une classe de journaux qui ne doivent pas être distribués le dimanche ou le lundi, cela serait du domaine des provinces—et l'on s'est déjà occupé de cela dans l'Ontario, comme l'a dit le député de Kingston—ce projet de loi ne devrait pas être approuvé par la Chambre.

M. CHARLTON : Si l'on veut bien me le permettre, j'aimerais faire quelques remarques avant que la Chambre soit appelée à se prononcer sur cette mesure. En ce qui concerne les objections faites par mon honorable ami le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), j'en admets toute la force, si le projet de loi était tel que l'a supposé l'honorable ministre. Je crois, cependant, qu'en ce qui regarde la vente de journaux publiés au Canada le dimanche le projet de loi empêcherait cela. Le paragraphe *b* incrimine toute personne qui

....vend, emloie ou permet à aucune personne de vendre n'importe quel journal le dimanche.

Cette subdivision est générale et s'applique aux journaux de l'étranger.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle défend la vente le dimanche, mais non la vente de journaux publiés ailleurs le dimanche.

M. CHARLTON : Mais elle empêche la vente de ces journaux partout au Canada, le dimanche.

M. WOOD (Brockville) : La loi actuelle ne pourvoit-elle pas à cela ?

M. CHARLTON : Pas dans toutes les parties du Dominion. Quant à la circulation des journaux religieux, on a fait l'objection en certaine occasion lorsqu'on en était à discuter ce projet de loi, que dans les écoles du dimanche et les églises, les journaux du dimanche étaient distribués gratis, et la lecture religieuse donnée gratis aux enfants, et le projet tel qu'il était auparavant aurait fait de cela une contravention à la loi. Ce projet, lorsqu'il sera soumis au comité, s'il se rend aussi loin que cela, peut être modifié, et les défauts de cette nature, si l'on en trouve, peuvent être enlevés par la Chambre; le projet de loi peut être mis sous une forme convenable, si celle-ci ne convient pas. Quant à la question de juridiction, on l'a discutée à maintes reprises en cette Chambre. Comme l'a dit l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) l'une des plus hautes autorités judiciaires du Canada, feu sir John Thompson, a dit que ce projet de loi était *intra vires* et a même dit qu'il était à désirer qu'on l'adoptât—lui a donné son appui et son approbation—parce que, bien qu'il puisse exister dans quelques-unes des provinces des lois qui s'occupent partiellement ou complètement du sujet, cette mesure est d'une nature spéciale et qu'il serait à désirer qu'on puisse l'appliquer par tout le Dominion. Le gouvernement fédéral a le droit de légiférer sur ce qui concerne l'importation de la littérature en fait de droits d'auteur, et pour le transfert de la littérature par la poste, et pour diverses raisons on a décidé que c'était exercer justement un pouvoir constitutionnel sans objection possible, que de s'occuper de ces questions en Chambre.

Naturellement, la Chambre doit juger s'il est opportun d'exercer ou non ce pouvoir, mais on ne peut lui en nier le droit. Les plus hautes autorités judiciaires du Dominion ont jugé que cette Chambre pouvait prononcer sur tout acte criminel possible, pourvu que ce soit une acte criminel et en faire un crime. Je désire, puisque je suis debout, dire quelques mots d'une remarque faite par l'honorable député de Durham-est (M. Craig). Je ne voulais certainement pas faire d'injustice à aucun de mes confrères et je n'ai jamais cru en avoir fait. Rien n'était plus loin de ma pensée. Si je me suis rendu coupable de quoi que ce soit qui n'ait pas été juste ou convenable au cours des remarques que j'ai faites sur l'attitude de cette Chambre par rapport à cette mesure, dans leurs diverses manifestations, je le regrette. Dans certaines circonstances, ce projet de loi a été rejeté sans tenir aucun compte des votes, et plus tard réintégré à l'ordre du jour quand on en eût fait le décompte. Je suppose que ces choses m'ont laissé l'impression inconsciente que la véritable disposition de cette Chambre en rapport avec cette mesure ne lui était pas absolument favorable. Je suis prêt à croire que la grande majorité des représentants—car ils constituent une nouvelle Chambre—approuvent ce projet de loi ; et je suis prêt, si le résultat du vote sur cette mesure démontre que mon honorable ami (M. Craig) ne se trompe pas, à admettre que je me suis trompé et à l'avouer sur tous les tons. Mon honorable ami le député d'York-est (M. Maclean) parle de cela comme d'une offense vénielle. Mais ce qui ruine lentement la base de la vertu d'une nation, qui la rend immorale, avilit sa littérature et amène un état de choses tel que celui dont nous constatons aujourd'hui l'existence aux Etats-Unis, n'est pas une offense vénielle, mais un crime énorme contre le présent et l'avenir.

Mon but, en pourvoyant à cela, n'était pas de blesser quelque personne qui ait eu l'intention de publier un journal du dimanche, ni de chercher la popularité en guerroyant contre une peccadille, mais de détourner de ce pays une calamité menaçante qui, si elle s'abat sur le pays, aura les conséquences les plus désastreuses. Je prétends qu'en cette matière, il n'est pas seulement convenable,

mais encore très désirable que nous ayions une seule ligne de conduite et une loi uniforme pour tout le Dominion. Nous n'avons sur l'observance du Sabbat à l'heure actuelle, dans nos statuts, comme parlement du Dominion, aucune loi suffisante.

En adoptant cette loi, nous sanctionnons cette classe de législation et nous traiterons comme pays une question qui affecte tout le pays et nous aurons un système uniforme d'usages et de précédures au sujet de ce mal dont nous voulons empêcher l'introduction dans le pays. J'ai écouté très attentivement tous les doutes soulevés à propos de juridiction. Ils l'ont déjà été et les plus hautes autorités les ont mis de côté. Il n'y a pas de doute que ce parlement a le pouvoir de régler cette question, et c'est simplement une question de convenance et d'opportunité que nous avons à traiter et il est inutile pour nous de nous fatiguer au sujet des questions d'autorisation.

La motion est adoptée, et le bill est lu une seconde fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 1.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Je propose qu'après le paragraphe *b*. il soit inséré un autre titre comme paragraphe *c*, avec ces mots : " vend, ou emploie ou, engage quelqu'un à vendre quelque journal publié ou délivré le dimanche."

M. WOOD (Brockville) : Cela implique-t-il que c'est une contravention de vendre un journal publié le dimanche ?

M. CHARLTON : Non.

M. WOOD (Brockville) : C'est bien ce que cela signifie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'intention est d'empêcher la vente d'un journal qui est publié le dimanche.

M. WOOD (Brockville) : La conclusion est qu'un journal qui est publié tout autre jour que le dimanche pourra être vendu le dimanche.

M. CHARLTON : Il ne peut pas être vendu le dimanche, et un journal publié le dimanche ne ne peut pas être vendu le lundi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le paragraphe *b*, que je ne dérange pas, prescrit que toute personne qui vend un journal le dimanche est coupable de contravention en vertu du présent acte. Ensuite je propose qu'il soit ajouté " toute personne qui vend le dimanche un journal qui est publié le dimanche," notre intention étant de prohiber la publication d'un journal le dimanche.

M. HENDERSON : Il me semble que le ministre va un peu plus loin qu'il n'en a l'intention. Je suis enclin à croire que cela empêchera la vente du *Globe* ou du *Mail* de Toronto, ou des journaux de Montréal, attendu qu'une partie de ces journaux est préparée le dimanche.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas l'intention.

M. HENDERSON : Je dois dire que je suis en faveur des dispositions du bill en général. Je désire ajouter ceci en réponse à certaines observations faites il y a quelque temps dans cette Chambre. On aurait dit que si un député se levait pour dire un mot sur ce bill on en tirait la conclusion qu'il s'y opposait.

M. CHARLTON : Non, non.

M. HENDERSON : Ce n'est pas du tout une conclusion logique. Je suis en faveur des dispositions du bill qu'autant qu'elles sont susceptibles d'exécution, et j'ai l'intention de l'appuyer, que la Chambre ait ou n'ait pas juridiction. Je sais que le ministre de la Justice, quand il siégeait dans cette Chambre, a dit que la Chambre n'avait pas juridiction pour s'occuper d'une question de cette nature. Attendu que la question ira devant lui, nul doute qu'il donnera sa décision, et le Sénat se guidera sur ce qu'il dira à ce sujet, et si nous faisons erreur, en adoptant cette loi, il la fera échouer au Sénat, et ainsi rien n'empêche que nous ne l'adoptions.

Je m'étais proposé de parler lors de la deuxième lecture du bill, de deux ou trois observations faites par l'honorable député de Wellington-nord relativement à certaines assertions de l'honorable député de Durham-est (M. Craig). J'ai cru que les observations de l'honorable député de Wellington-nord étaient déplacées. J'ai écouté très attentivement le discours de mon honorable ami de Durham-est, et je suis sûr qu'il n'a pas introduit l'esprit de parti dans le débat. Je crois que c'est une injustice, dans une question de cette nature, d'attribuer à mon honorable ami de Durham-est le désir de mêler la politique avec cette question. Si nous voulons passer des lois à propos de questions de moralité, nous devons le faire autant que possible avec l'approbation de toute la Chambre, et ne rien insinuer dans la discussion qui soit de nature à froisser les députés et à les indisposer contre le projet de loi. Je crois très sincèrement que les observations appliquées à mon honorable ami de Durham-est étaient parfaitement injustifiables.

Maintenant, pour revenir à l'amendement présenté par le ministre de l'Agriculture, il me semble que s'il veut peser les mots qu'il désire ajouter, il s'apercevra qu'il va jusqu'à prohiber la vente d'un journal n'importe quel jour s'il est publié le dimanche. Je n'attache peut-être pas à la publication d'un journal le dimanche le même sens qu'il y donne, mais à mon avis il est reconnu que si une partie du travail, la composition ou autre partie de l'ouvrage nécessaire pour un journal qui paraît le lundi matin, est faite le dimanche, cela s'appelle la publication du journal.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. HENDERSON : Alors qu'entendez-vous par publier un journal ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le délivrer.

M. HENDERSON : Supposons que la presse se mette en mouvement à onze heures et demi. Le petit vendeur de journaux ne sait pas à quelle heure la presse a commencé à fonctionner, et le résultat sera qu'il pourra être passible d'une amende pour avoir vendu un journal, dont une partie a été déli-

vrée ou publiée le dimanche. Nous devons protéger ceux qui en vendant ou préparant un journal peuvent être trompés, nous devons faire tout notre possible pour que personne ne soit passible d'une amende sans le savoir.

M. MACLEAN, Je veux soulever de nouveau la question de constitutionnalité. Je dis que la Chambre n'a pas juridiction. De plus, nous avons ici un solliciteur général qui doit nous conseiller au sujet de semblables questions. Nous avons un solliciteur général qui vient de la province de Québec, et j'espère qu'il pourra nous dire, non seulement en qualité de solliciteur général mais aussi de citoyen de cette province, s'il croit cette loi nécessaire, et s'il existe dans cette province un crime qu'il faut réprimer—crime qui n'existe que dans l'imagination de l'honorable député qui a présenté ce bill. Le ministre de l'Agriculture dit qu'il n'existe pas dans sa province, parce qu'elle a une loi qui punit ce crime, s'il existe. Dans la province de l'Ontario nous avons déjà une loi qui est suffisante pour ce délit. Je crois que ce mal n'existe dans aucune des provinces, sauf peut-être à propos de deux journaux de la Colombie anglaise. Si c'est le cas, la Colombie anglaise guérira ce mal au moyen d'une loi provinciale.

M. CAMPBELL : Parlez donc du *Sunday World*.

M. MACLEAN : Le *Sunday World* n'enfreint pas la loi de l'Ontario. J'insiste sur la question de constitutionnalité. Je ne crois pas, ainsi qu'on l'a prétendu, que nous devions adopter une loi, et ensuite constater si elle est constitutionnelle. Que le Solliciteur général nous prouve donc son utilité, qu'il nous donne donc quelque chose en échange du traitement qu'il reçoit, en gaidant et conseillant cette Chambre, et n'allons pas au Sénat demander des conseils.

Une VOIX : Êtes-vous opposé au bill ?

M. MACLEAN : J'y suis opposé parce qu'il est inconstitutionnel. J'espère que nous ferons régler la question, et que les députés des différentes provinces feront connaître leurs opinions. Je défie l'honorable député qui a présenté ce bill, de dire si le délit qu'il veut supprimer existe, s'il n'existe pas, si les lois actuelles suffisent pour le réprimer, pourquoi faire perdre le temps de la Chambre quand il y a des questions d'une si haute importance qu'elle doit examiner. S'il veut accorder des avantages à la population, améliorer son état et ses mœurs, qu'il amène des questions relatives au logement du pauvre ou à l'encouragement de l'hygiène, et il lui fera beaucoup de bien. Mais aujourd'hui l'honorable député joute avec un moulin à vent, et ce moulin à vent est d'une mince importance aux yeux de la population. La publication et la vente de journaux du dimanche n'existent pas, et en conséquence les députés perdent leur temps en examinant ce projet de loi, et je soupçonne que quelqu'un désire occuper notre attention pour mettre son nom en évidence comme gardien de la moralité publique.

M. HUGHES : Je propose—

Que tous les mots après "qui" dans la 1re ligne soient retranchés jusqu'aux mots "libelle diffamatoire" et remplacés par les mots : "vend ou emploie ou engage quelqu'un à vendre un article quelconque ou un produit le dimanche."

M. HENDERSON.

M. CHRISTIE : Je désire exprimer mon approbation du principe du bill. J'aurais été heureux de le voir aller plus loin et s'occuper de la profanation du dimanche que nous voyons exister dans certaines divisions du service public. Il est vrai que ce mal n'est pas très répandu. On a dit qu'il n'a pas encore pris racine ; c'est une erreur, car dans ma propre province les journaux du dimanche sont vendus chaque dimanche. Mieux vaut prévenir que guérir, et je prétends que ce bill est un pas dans la bonne direction, et nous devons empêcher la propagation du mal. Nous savons tous que cet usage a eu les plus funestes effets aux Etats-Unis. Des citoyens éminents ont essayé d'enrayer la marche du fléau, mais jusqu'à présent ils ont échoué. J'approuve le bill, et tout ce que je trouve à y redire, c'est qu'il ne va pas assez loin, mais comme c'est un pas fait dans la bonne direction, je voterai avec plaisir en faveur du bill.

M. BEATTIE : Tout en ne désirant pas que des journaux publiés le dimanche soient vendus, je ne veux pas empêcher la vente de ces journaux le lundi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les journaux de New-York publiés le dimanche sont vendus ici le lundi.

M. BEATTIE : Dans la partie du pays où je réside, nous avons à nous plaindre de la vente des journaux américains. Ils arrivent par les différentes lignes de chemins de fer et ils sont vendus en très grandes quantités à toutes les gares de London. C'est un usage que je voudrais abolir. La vente de ces journaux ne produit pas un bon effet, mais bien tout le contraire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le bill mettra fin à cet usage. Mon intention en présentant l'amendement était de supprimer la vente des journaux qui sont publiés le dimanche, mais qui n'arrivent que le lundi dans le pays et sont ensuite vendus. Ces journaux sont d'une nature telle que tous les députés semblent unanimes à dire que nous devons en prohiber la vente dans le pays.

M. MACLEAN : L'honorable ministre veut-il empêcher la *Tribune*, de New-York, publiée le dimanche d'être vendue ici le lundi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'y serais disposé, je crois.

M. MACLEAN : L'honorable ministre veut-il prohiber la vente de bons journaux anglais ou français qui peuvent être publiés le dimanche ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nul doute qu'il y a de bons journaux qui sont publiés aux Etats-Unis ou en France, mais l'objet du bill étant de prohiber la vente des journaux publiés le dimanche dans le pays, il devra empêcher l'introduction dans notre pays des mauvais journaux étrangers dont on se plaint.

M. RICHARDSON : Je ne veux pas aller aussi loin que le ministre de l'Agriculture et empêcher de vendre le lundi tous les journaux imprimés le dimanche. Ce serait très grave et cela causerait bien des embarras.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai parlé des journaux publiés le dimanche.

M. RICHARDSON : Un journal peut être publié le dimanche en Angleterre et arriver ici une couple de semaines plus tard, et d'après cet amendement, celui qui vendrait ce journal se rendrait coupable d'un délit. Voici comment j'envisage la question. Je conçois que le bill est présenté pour interdire la publication et la vente au Canada des journaux publiés le dimanche, ou des journaux américains publiés le dimanche et expédiés ici et vendus le dimanche. Nous ne voulons pas que des journaux soient vendus le dimanche dans le pays. Il ne doit pas être difficile de comprendre ce qu'est un journal du dimanche. A mon avis, le *Sunday World*, de Toronto, ou le *Sunday Sun*, de Montréal, seraient de ce nombre, et la vente doit en être prohibée. Le journal lui-même fait voir par son titre si c'est un journal du dimanche, oui ou non.

M. MACLEAN ; Et que dites-vous du journal religieux appelé *Sunday Observer ?*

M. RICHARDSON : Je ne permettrais pas de vendre le dimanche ni journaux religieux ni journaux séculiers. J'ai compris que l'intention était d'empêcher la publication des journaux le dimanche, de manière à donner à tout ouvrier employé à la publication d'un journal un jour de repos sur sept.

M. HUGHES : En parlant à l'appui de l'amendement, le ministre de l'Agriculture a oublié de reconnaître qu'il y a aux Etats-Unis des journaux du dimanche qui sont d'un caractère essentiellement moral et qui contribuent même aux goûts fantasques de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) sur cette question. Je verrais avec peine l'interdiction de la vente de ces journaux le dimanche aussi bien que le lundi. Le public doit pouvoir acheter des journaux comme ceux-là le dimanche ou le lundi, s'ils sont expédiés ici et si la vente en est permise. La question à examiner est de savoir si nous voulons que des articles soient vendus le dimanche ? Il ne s'agit pas de l'impression et de la vente d'un journal, qu'il soit publié le samedi ou le dimanche, qu'il soit religieux ou irréligieux, ainsi que certains journaux politiques sont censés l'être, mais il s'agit de savoir si les journaux doivent être vendus le dimanche dans le pays.

Je vais encore plus loin et je dis que s'il existe une loi qui prohibe la vente d'un boisseau de pommes de terre le dimanche et qui n'interdit pas la vente d'un journal le dimanche, cette loi doit être amendée de manière à prohiber la vente d'un journal de même que celle des pommes de terre.

M. CHARLTON : Nous n'avons aucune loi de cette nature.

M. HUGHES : Dites-vous qu'il n'y a pas une loi de cette nature dans l'Ontario ?

M. CHARLTON : Il n'y en a pas dans le Canada.

M. HUGHES : Il y en a une dans l'Ontario.

Le PREMIER MINISTRE : Nous en avons une dans la province de Québec.

M. CHARLTON : Pas pour la Confédération.

M. MACLEAN : La loi de l'Ontario prohibe les ventes le dimanche.

M. HUGHES : Je présente cet amendement parce que je ne veux pas qu'un petit garçon qui cherche à gagner cinq cents sur la rue en répondant aux demandes du public, soit arrêté et puni pour vendre un journal le dimanche quand des gens près de lui vendent des cigares et réalisent des piastres. Si c'est mal pour le petit garçon, c'est mal pour le vendeur de cigares ou de tout autre article.

M. MACLEAN : Ecoutez ! écoutez ! De même pour les compagnies de chemins de fer.

M. HUGHES : Oui, c'est la même chose pour ces compagnies. Si un journal ne peut pas être vendu le dimanche il ne sera pas publié ce jour-là. Un voyageur qui arrive des Etats-Unis à Windsor où à Sarnia le dimanche achète les journaux de Toronto publiées le samedi, et que ce journal soit publié le samedi ou le dimanche, s'il y a un délit quelconque, ce délit consiste dans la vente faite le dimanche. On doit empêcher de vendre le dimanche les journaux de Toronto publiés le samedi, la même chose que si c'étaient des journaux du dimanche vendus à Sarnia ou à Windsor. Si c'est mal de vendre un journal le dimanche, c'est également mal de vendre tout autre article, et attendu que mon amendement prohibe la vente de tout article le dimanche, je suis sûr que mon honorable ami (M. Charlton) l'acceptera.

M. FLINT : Il me semble que le promoteur du bill et d'autres membres du comité courent deux lièvres à la fois. Il y a deux objets réunis que le comité a en vue en voulant arriver à une conclusion. L'une que j'approuve de tout cœur, est la suppression de la vente des journaux le dimanche, et le comité paraît favoriser toute législation qui donnera ce résultat. L'autre, qui paraît être généralement approuvé, à quelques exceptions près, est de légiférer de façon à empêcher de préparer les journaux le dimanche. Le comité paraît être en faveur de ces deux objets. On a fait observer que, en ce qui concerne la majorité des journaux qui paraissent le lundi, il fallait y travailler tard le dimanche soir, et avec une disposision prescrivant que ce travail soit restreint autant que possible, l'opinion générale paraît être en faveur d'une législation de cette nature.

Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a soulevé une question tout à fait nouvelle, que le comité favorisera difficilement : parce que quel que soit l'anathème lancé par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) contre les journaux du dimanche en général, il faut cependant faire une distinction. Il y a des prétendus journaux du dimanche qui contiennent de la mauvaise littérature, contre lesquels il peut être utile de légiférer, cependant, d'un autre côté, il y a des journaux publiés aux Etats-Unis sous le titre de journaux du dimanche, qui ne sont pas du tout de cette nature. Je verrais avec peine la ville où je réside privé du privilège d'acheter le mardi le *Boston Sunday Herald* et le *Boston Sunday Globe*, journaux d'un grand mérite littéraire, qui contiennent les écrits des écrivains les plus distingués de l'univers et auxquels on ne peut rien reprocher sous le rapport de la morale et de la littérature.

M. CRAIG : Sont-ils publiés le dimanche ?

M. FLINT : Ils sont publiés le dimanche aux Etats-Unis, mais il est probable qu'ils *sont préparés* le samedi, car ils sont délivrés dans la *ville où* ils sont publiés très à bonne heure le *dimanche* matin ou très tard le samedi *dans la nuit*. Je ne voudrais pas aller *aussi loin* que mon honorable ami (M. Fisher) et prohiber la vente de ces journaux le mardi, ou tout autre *jour de la semaine*, dans le Canada. Si nous agissons ainsi, nous donnerons lieu à quelque chose que la population du pays ne voudra pas accepter, savoir, la nomination d'un censeur *officiel qui dictera* aux gens ce qu'ils doivent lire et acheter les jours de semaine. J'appuierai, et le comité, je crois, appuiera *toute législation* qui prohibera dans le *pays la publication* et la vente des journaux le dimanche.

M. MACLEAN : Vous voyez, M. le président, que *nous sommes* arrivés dans un labyrinthe de difficultés, et nous attendons encore les conseils du Solliciteur général. Si nous ne pouvons pas le faire *parler*, j'en appellerai à mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) pour savoir s'il est vrai que ce fléau existe dans la province de *Québec*, et s'il est vrai qu'il y a là une loi qui *prohibe* la *vente* de toute espèce de choses le *dimanche*. Nous avons *cette loi dans toutes* les provinces du pays, et si le *parlement* veut faire un crime punissable par la loi de la vente des journaux du dimanche, alors appliquons la règle à tout *autre article*.

Ainsi que l'a fait observer l'honorable député de *Victoria* (M. Hughes), nous devrions appliquer *cette loi à la circulation* des trains le dimanche, à l'*ouverture* des pharmacies le dimanche et à une foule d'autres choses. En faisant cela nous dérangerions toute la condition sociale du pays. Résidant *dans une* ville, je ne veux pas que les habitants *des comtés* ruraux réglementent notre vie sociale *dans les villes*. Nous pouvons y voir nous-mêmes. Je ne veux pas surtout que les députés des solitudes de l'ouest, comme le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et l'honorable député de Selkirk (M. Richardson), qui nous arrivent ici prétendant avoir à cœur l'intérêt des mœurs publiques, viennent déterminer la vie sociale dans les grandes villes du Canada. Les habitants de ces villes ne veulent pas de cette ingérence. Si l'honorable député (M. Charlton) et ceux qui l'appuient *sont réellement sincères*, qu'ils insèrent dans le Code *criminel* une disposition déclarant *que* c'est un crime de lire un journal le dimanche. S'ils appliquent cet amendement à tout le *monde sans* distinction, je l'appuierai.

M. HUGHES : Non, vous ne l'appuierez pas.

M. MACLEAN : Si eux, qui s'appellent libéraux, disent que c'est un crime de lire un journal le dimanche, si eux qui se déclarent les amis du peuple énoncent cette *proposition*, ils *sont alors* au moins conséquents, *mais* dans leur position actuelle ils *pèchent* à la fois contre la logique et la loi, et je désire entendre le Solliciteur général donner son avis sur la question de savoir *si cette loi est constitutionnelle*, et s'il n'existe pas une loi suffisante *dans* la province de Québec à présent.

M. McMULLEN : Je suis tout disposé à appuyer la proposition de l'honorable ministre de l'Agriculture, *j'admets* qu'il se publie aux Etats-Unis des feuilles qui ne tombent pas dans la catégorie de celles *qu'on devrait* proscrire ; mais tandis qu'il y en a quelques-unes comme celles-là, il y en a des centaines qui sont évidemment *répréhensibles*. Je connais moi-même des journaux *dont* la matière se résume à une revue des sports et des amusements *relatifs aux courses de chevaux* constatés dans le cours de la semaine précédente. Pour ma part, je veux parfaitement adopter la *ligne de* conduite suggérée par l'honorable ministre de l'Agriculture, *consistant à* proscrire l'entrée du pays à toutes ces feuilles, afin d'*empêcher les mauvais* journaux de nous parvenir.

Au sujet de mon honorable ami, le député d'York-est (M. Maclean), j'aimerais voir réunis ensemble dans une ville ou dans une *société tous ceux* qui sont prêts à *préconiser les principes de l'inobservance du repos du dimanche*. Je voudrais vraiment voir une législation qui leur *procurerait* un petit Utah de leur genre, afin de constater la conduite qu'on y tiendrait. Voilà, j'imagine, qui serait une assez drôle de ville.

M. MACLEAN : Il n'y aurait pas d'*hypocrites* dans cette ville.

M. McMULLEN : On verrait alors l'application qu'ils feraient du commandement qui dit : " Le dimanche tu garderas en servant Dieu dévotement."

M. MACLEAN : Et n'exigez pas plus de 6 pour 100.

M. McMULLEN : Je suis d'avis que cette Chambre est parfaitement justifiable *de légiférer* pour empêcher, si possible, la publication des journaux le dimanche.

M. WOOD (Brockville) : Je voudrais attirer l'attention du Solliciteur général, qui a été absent durant la plus *grande* partie de cette discussion, sur le doute que semble offrir la question de juridiction en cette matière.

Il a été signalé par l'honorable député de Kingston et par moi qu'il existe déjà dans les statuts de l'Ontario une loi complète prohibant la vente de tout article quelconque le dimanche, et qu'il n'y a rien qui établisse une distinction entre un journal et l'article prohibé comme susdit.

Tout ce qu'il s'agit de savoir, c'est si nous allons encombrer nos statuts d'une loi absolument identique à une loi déjà existante dans l'Ontario, et, suis-je *informé*, par l'honorable ministre de l'Agriculture, *dans la province de Québec également*. Ne vaudrait-il pas *mieux*, *si elle est* imparfaite—ce que je ne *crois* pas—amender la loi de l'Ontario ? La règle du *jus generis* dont a parlé l'honorable *député de Kingston*, ne s'y applique nullement. Je voudrais faire remarquer à l'honorable *député de Norfolk-nord* (M. Charlton) qu'on ne peut obtenir la décision de *cette question* qu'en provoquant un *jugement des tribunaux* ; et si j'avais aussi à cœur *que lui l'adoption* de cette législation qu'il propose en cette Chambre depuis *plusieurs années*, je tâcherais, je *pense*, *dans le cas* où l'association avec laquelle *j'agirais de concert ne* le ferait pas, de provoquer *une décision* judiciaire qui déterminât la *suffisance du statut* provincial ou la juridiction du *parlement*. Si les provinces *possèdent la* juridiction voulue pour *statuer sur une affaire locale* de

ce genre, le parlement, dans ce cas, ne devrait pas *intervenir*.

En parlant ainsi, j'énonce la doctrine libérale que les membres de la droite ont toujours proclamée depuis que je siège en cette enceinte, savoir : qu'en ce qui concerne les affaires de nature locale, le *parlement fédéral ne devrait jamais s'immiscer* que dans le cas où la législature provinciale n'est pas compétente. Je doute que l'éminente autorité que deux ou trois députés ont citée aujourd'hui eût en vue un article de la simplicité de celui-ci, lorsqu'il disait que ce parlement a juridiction. L'honorable député de Norfolk-nord, je crois, soutiendra comme moi qu'à l'époque où sir John Thompson exprimait son avis sur sa mesure, celle-ci contenait beaucoup plus de dispositions qu'on ne trouve pas en ce bill-ci, telles que celles relatives à la circulation des convois et des bateaux à vapeur, à l'ouverture des canaux, et ainsi de suite. Si le bill se fut résumé à une seule disposition ayant pour objet de proscrire les journaux du dimanche, c'est-à-dire d'amender l'acte concernant le jour du Seigneur édicté par les provinces, il aurait déclaré, je crois, que les provinces sont compétentes en la matière et que nous ne devrions pas nous en mêler.

M. McCLURE : Je partage *cordialement* le sentiment exprimé par l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes), mais je doute beaucoup qu'une législation comme celle-là soit nécessaire.

M. HUGHES : Je suis de cet avis-là également.

M. McCLURE : Je crois que la loi de la Nouvelle-Ecosse prohibe toute vente le dimanche et qu'elle s'applique aux journaux comme à toute autre chose. On peut douter de la constitutionnalité de cette loi, mais je suis d'avis que la question devrait être décidée avant que nous légiférions ici.

Quant à l'amendement proposé par l'honorable ministre de l'Agriculture, il est de nature à causer de grandes injustices. On permet la vente des journaux ostensiblement publiés le lundi, dont la plus grande partie des travaux d'impression est faite le dimanche ; mais l'amendement de l'honorable ministre propose de prohiber la vente des journaux ostensiblement publiés le dimanche, dont tous les travaux d'impression sont exécutés le samedi.

M. HUGHES : Avant que l'honorable député de Norfolk-nord réplique, j'ai grand espoir qu'il acceptera mon amendement. Il remarquera qu'on propose de modifier cet amendement-ci, de manière qu'il se lise comme suit :

Vend ou fait vendre tout article ou marchandise le dimanche, excepté des drogues ou médecines ou des articles destinés à un usage chirurgical ou médical.

Je suis convaincu que mon honorable ami acceptera cela.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : On n'aime pas à exprimer des opinions peu mûries sur les grandes questions constitutionnelles. La question actuelle est une question de grande importance, et je trouve qu'elle tire de l'importance du fait que d'éminentes autorités se sont prononcées à son sujet. Si je hasardais un avis, ce serait que le bill constitue purement une question de règlement municipal ou provincial sous tous les rapports. Cependant, je dois au très honorable premier ministre de connaître l'avis exprimé par feu sir John Thompson *à ce sujet ; et en présence* de cet avis, j'éprouve beaucoup d'hésitation à maintenir celui que j'ai émis il y a un instant, et qui est le mien.

Sir John Thompson disait :

L'honorable député de Norfolk-nord a parfaitement raison de dire que j'ai exprimé l'avis que ce parlement est compétent pour édicter les dispositions que nous trouvons ici. Bien que cet avis ne soit pas partagé par certains membres de cette Chambre occupant des positions éminentes dans le barreau, je n'ai aucun doute que nous avons le pouvoir de nous occuper de toutes les matières relatives au droit criminel dans une mesure telle, que nous pouvons toujours, sans outrepasser notre compétence, décréter qu'un acte quelco que sera criminel.

Voilà où je diffère. Je ne suis pas d'avis que nous ayons le droit de déclarer criminel tout acte quelconque.

Lors de la considération de la matière par la Chambre l'an dernier, nous avons trouvé que le premier article du bill, relatif à la publication des journaux du dimanche, était de la nature de ceux que nous pouvons, fort convenablement et fort sûrement laisser adopter par la législature provinciale si elle le juge à propos.

Puis il continuait :

C'est une matière qui concerne particulièrement la convenance des habitants mêmes des provinces, et les législatures, je n'en doute pas, adopteront des lois restrictives chaque fois qu'elles croiront le temps venu de le faire.

Telle était la manière de voir de sir John Thompson lors de la présentation de ce bill en 1892.

Pour ce qui regarde la province de Québec, comme l'a dit il y a un instant mon honorable collègue, le ministre de l'Agriculture, nous possédons *une loi à ce sujet, de nature à empêcher* l'abus signalé par l'honorable député de Norfolk. On la trouvera à l'article 3498 des Statuts revisés de cette province, lequel prohibe l'échange et la vente de quoi que ce soit le dimanche. Cet article suffit amplement pour empêcher de faire ce qui, dans une certaine mesure, constitue un scandale dans notre province. Ainsi, à ma connaissance, des journaux publiés le samedi sont colportés çà et là dans les rues de Québec et vendu aux portes des églises le dimanche matin, en violation des dispositions du statut. Mais il y a le remède que j'ai signalé. Or, je suis d'avis que nous devrions appliquer ce remède, et, autant que possible, éviter d'empiéter sur les attributs des législatures provinciales, spécialement au sujet de tout ce qui doit faire l'objet de règlements municipaux.

Le bill dont nous sommes saisis n'atteint pas son but, autant que je puis voir en le parcourant à la hâte. Je présume qu'il a pour objet de prohiber la vente des journaux du dimanche, c'est-à-dire de ceux-là qu'on publie le dimanche et que l'on distribue dans la rue. Tel n'est pas cependant ce qu'on obtiendrait.

Voici l'article :

Quiconque, étant propriétaire, éditeur ou gérant d'un journal, publie ou met en circulation un exemplaire ou numéro de tel journal, ou voit à sa publication ou à sa mise en circulation, pour être vendu le dimanche, intentionnellement ou non.

C'est-à-dire, que si le journal est publié le samedi, comme c'est le cas maintenant, et vendu le dimanche à l'un des dépôts où on les transporte le samedi soir, de la manière la plus inoffensive, l'éditeur du journal serait passible de la pénalité. Les conséquences de ce bill sont beaucoup plus graves

qu'elles ne le paraissent aux yeux de ceux qui l'appuient. Après tout, il nous faut saisir le sens de son texte. Si quelqu'un met son journal en circulation le samedi, et s'il arrive que ce journal soit vendu le dimanche suivant, il est tenu d'en rendre compte d'après ce bill.

M. MACLEAN : Cela atteindra-t-il le *Globe* de de Toronto du samedi ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il n'y aura pour cela qu'à donner une interprétation très ordinaire à cette loi, dans le cas où ce journal serait vendu le dimanche.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ou même si l'on s'y abonnait ou si on le recevait le dimanche.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je n'irais pas jusqu'à dire cela, mais ça pourrait être exact.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : A Vancouver et à Victoria dans la Colombie anglaise, il n'est pas distribué de journaux le lundi, et la conséquence en est que la publication des journaux dans ces deux villes ne requiert pas de travaux le dimanche. Voilà, je suppose, un état de choses que l'auteur du bill proposé désire encourager. On y publie un journal du dimanche, mais on en fait tous les travaux de publication avant l'heure du dimanche. Cependant, les éditeurs tomberaient sous le coup de l'article qu'on vient de citer, et seraient passibles de punition. Je trouverais plutôt qu'ils ont droit à nos félicitations pour avoir adopté un mode qui les dispense de la nécessité de travailler le dimanche. Néanmoins, ce bill les condamnerait, et ils seraient considérés comme criminels. Je suis d'avis que cette législation devance fort son époque.

M. MONTAGUE : J'aimerais à citer l'opinion d'un homme dont l'avis, vu son rang dans le parlement et vu sa position officielle à présent, devrait avoir un grand poids. Je parle du ministre actuel de la Justice (M. Mills), autrefois député de Bothwell en cette Chambre. Envisageant le fait qu'il est maintenant ministre de la Justice et responsable de la législation adoptée en cette Chambre, de même que dans l'autre, son avis sur les questions légales et constitutionnelles, du moins aux yeux des membres du gouvernement, devrait être concluant.

Voici ce qu'il disait à la session de 1892 (*Débats*, page 394, version anglaise) :

> Je suis d'avis que la matière est une matière de droit civil, réglée par la loi provinciale, et je ne crois pas qu'en déclarant simplement qu'elle constitue un délit, et en essayant ainsi de lui assigner une classification qu'elle n'avait pas, vous puissiez l'empêcher d'être une matière de droit civil.

Puis il donne, à la fin de son discours, un avertissement que la Chambre, je crois, pourrait bien recevoir à présent :

> Je suis d'avis que voilà des questions que nous devrions considérer sérieusement, et nous devrions, dans la limite du possible, faire droit au désir et à l'attente du public ; mais au sujet de ces matières dont d'autres s'occupent, nous devons certainement ne pas nous en mêler, mais en laisser le soin à ceux à qui la constitution les a attribuées.

Telle est le très énergique avis du ministre de la Justice, lequel est responsable de la conduite constitutionnelle du gouvernement. Il a encore discuté la question en s'appuyant sur le fait que le cas avait été prévu dans l'Ontario, et que la législation proposée semblait tout à fait inutile.

M. CHARLTON : Je répondrai d'abord à la déclaration de l'honorable député de Brockville (M. Wood), relativement à l'attitude de sir John Thompson sur ce bill. Ce monsieur nous dit que feu l'ex-premier ministre a accordé son approbation, non pas à cet article-ci en particulier, mais au principe général du bill et au bill considéré dans son ensemble. Et bien ! le fait est que sir John Thompson a approuvé cet article-ci, même du bill, qui l'a distingué des autres, et qu'il a décidé que, tandis qu'il ne pouvait pas voir l'opportunité à ce moment-là de légiférer au sujet du trafic ou des excursions des chemins de fer, il trouvait à propos de le faire relativement à la plaie des journaux du dimanche, afin de sauver le pays de cette plaie. C'est à ce trait du bill qu'il a donné son application, et c'est en grande partie grâce à elle que les deux premiers articles du bill, l'un concernant la fermature des canaux le jour du Seigneur, et l'autre se rapportant à la publication de certains journaux, ont été adoptés en cette Chambre. N'eût été la conduite de sir John Thompson, il n'aurait pas été possible d'obtenir ce vote favorable de la Chambre. Il prétendit que, bien que les législatures provinciales puissent s'occuper de cette matière, bien qu'elles soient compétentes pour légiférer à son sujet, la compétence du parlement fédéral marche de pair avec celles de ces législatures, et qu'il est désirable d'assurer l'uniformité de la loi à l'égard de cette matière. Il trouvait désirable de posséder cette uniformité à cause de l'extrême importance qu'il y a de prendre des mesures de précaution pour empêcher l'introduction de ce grand mal dans le Canada. Il fondait son approbation du bill sur cette disposition seule. Et cette disposition a été choisie parmi les autres et soumise à la Chambre, par suite de l'approbation de sir John Thompson et du fait que le premier ministre actuel l'avait déjà acceptée en cette Chambre.

Voici l'historique du bill auquel mon honorable ami le député de Brockville a fait allusion.

Ce bill tel que présenté d'abord prévoyait un grand nombre d'infractions à l'observance du dimanche. Il en énumérait presque toute la série. Sur motion de sir John Thompson, il fut renvoyé à un comité spécial composé de treize membres. Ce comité l'étudia, et chacune de ses dispositions au sujet desquelles on pouvait attribuer une juridiction exclusive aux législatures provinciales en fut retranchée. On décida que les législatures provinciales n'avaient rien à faire avec l'ouverture des canaux le dimanche, ces ouvrages dépendant du gouvernement fédéral, ni avec le trafic de nos chemins de fer déclarés travaux d'utilité générale. Et quant à la publication des journaux du dimanche, on décida que cette publication constituait une affaire nationale, une question d'importance nationale, comme la loi concernant les droits de reproduction, la transmission des écrits par la poste, la loi concernant le libelle, ainsi que la prohibition de l'importation de la littérature obscène et répréhensible, étaient du ressort du parlement fédéral, celui-ci était le plus en état de s'occuper pertinemment de la chose. On trouvera encore qu'il devrait y avoir une loi unique à ce sujet pour tout le Canada, au lieu d'une certaine loi dans une province, d'une loi différente dans une autre, et de pas de loi du

tout dans une troisième, comme c'est le cas actuellement.

On soulève des doutes sur la compétence de ce parlement. La compétence de celui-ci a trait à toutes les matières de droit criminel. Il peut déclarer criminel tout acte qu'il croit contraire à l'intérêt général et au bien-être du pays.

On a objecté que le mal n'a pas pris de développement ici. Non, mais il existe ici à l'état naissant. Toronto et Montréal possèdent chacun un de ces journaux publiés et vendus le dimanche. Ce mal gigantesque a commencé de la même manière aux Etats-Unis. Un ou deux des principaux journaux de New-York ont commencé à faire circuler des éditions du dimanche durant la guerre de la rébellion. Depuis ce début modeste le mal a pris de tels développements et d'empire, qu'aucun journal ne peut subsister s'il cherche à lui tenir tête. Tous les journaux sont obligés d'enfreindre la loi divine et d'assister à la démoralisation de la nation. Ce mal mine la vie religieuse et morale. S'il est quelque chose qui soit de nature à faire déchoir les Etats-Unis au dernier degré et à bouleverser et renverser leurs institutions, c'est le journal du dimanche.

Ce mal national devrait être combattu d'une manière nationale par cette législature nationale, ce mal qui affecterait tout le Canada, et que seul le parlement fédéral peut efficacement saisir et combattre. J'éprouve parfois le plus profond regret à voir certains membres de cette Chambre qui parle de leur approbation du bill, de leur désir de voir le mal supprimé, de la peine que leur fait la continuation de ce mal, épiloguer sur ce trait-ci ou sur ce trait-là du bill, faisant une critique dont la conséquence pratique est de lui nuire, puis de lui ôter toute chance et de le faire avorter.

Je dis, messieurs, si vous croyez que ce journal du dimanche se développe jusqu'à devenir un mal, pourquoi objecter à combattre ce mal au moyen du pouvoir législatif suprême du pays? Pourquoi voulez-vous laisser le soin de s en occuper aux conseils municipaux et de ville, le traitant comme s'il constituait une simple affaire municipale? Ce qu'il constitue, c'est une affaire nationale. Je ne vois rien qui renferme de plus grandes conséquences pour l'avenir du pays, que le mal dont je demande à cette Chambre de s'occuper en appliquant l'once de prévention dont parle le sage, alors qu'on sait fort bien que la livre de guérison ne peut jamais être appliquée avec efficacité.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Quelle est la différence entre un mauvais journal publié le dimanche et un mauvais journal publié le lundi?

M. CHARLTON : Il n'y a pas de différence importante. J'en arrivais à cela.

On insiste beaucoup sur la publication du journal le samedi, disant qu'il faut faire une certaine somme de travaux le dimanche pour être prêt à publier le journal le lundi. Le mal du journal du dimanche ne résulte pas du fait que le journal est publié le samedi ou le dimanche, mais de ce que le jour du dimanche est profané par les cris poussés dans la rue par les petits vendeurs de journaux, ainsi que par la circulation de trains et l'envoi de courriers spéciaux. Chacun des grands journaux de New-York envoie un train spécial rapide à Buffalo le dimanche, chargé de sa pernicieuse marchandise destinée à avilir et démoraliser la population.

M. CLANCY : Est-ce le cas au Canada?

M. CHARLTON : Non, mais çà l'est aux Etats-Unis, et je ne désire pas le constater au Canada. Les membres de la gauche m'accusent souvent d'approuver tout ce qui est américain : Je dénonce ce mal qui s'est développé aux Etats-Unis. Je combats tout ce qui est de nature à miner la nature et la vie morales. La matière a assez d'importance pour mériter qu'on la traite avec sincérité et franchise, ce que, je dois le dire, on n'a pas fait aujourd'hui, je le crains.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. CHARLTON : Eh bien ! avec franchise.

M. MONTAGUE : A moins que l'honorable député ne parle de lui-même, il est hors d'ordre.

M. CHARLTON : Je laisserai l'honorable député dire de qui je parle.

Je dis donc que l'attitude de certains membres de cette Chambre à l'égard de ce bill est tout à fait déloyal.

Maintenant, ce que nous avons à décider, ce n'est pas s'il est mal de publier le samedi un journal qui peut être vendu le dimanche, et il n'y a rien dans le bill comportant cette application. Le bill dit : " Le propriétaire, l'éditeur ou le gérant sont passibles de peines." Mon honorable ami le député de Victoria a parlé de la barbarie de condamner à l'amende un petit vendeur de journaux. Les peines imposées par ce bill sont applicables aux personnes qui y sont désignées, savoir : le propriétaire, l'éditeur ou le gérant d'un journal, qui

Publie ou met en circulation un exemplaire ou numéro de tel journal, ou voit à sa publication ou à sa mise en circulation, pour être vendu le dimanche, intentionnellement ou non.

Voici les personnes qui sont responsables, savoir : celles qui

Vendent ou font vendre un journal le dimanche.

M. HUGHES : Cela ne comprend-t-il pas le petit vendeur de journaux?

M. CHARLTON : Non, cette disposition a en vue la personne qui se procure les services du petit vendeur de journaux pour la vente du journal qu'il a publié ou mis en circulation.

M. MONTAGUE : L'honorable député ne lit pas la disposition fidèlement. Il dit qu'elle ne s'applique pas au petit vendeur de journaux, mais elle déclare que tous ceux qui vendent ou font vendre un journal le dimanche, sont passibles de punition.

M. CHARLTON : Le mot *ou* fait correspondre le paragraphe *a* avec le paragraphe *b*, et rapporte à celui-ci les peines qui s'appliquent aux individus mentionnées dans le dit paragraphe *a*, c'est-à-dire le propriétaire ou éditeur ou gérant d'un journal.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : L'honorable député de Norfolk-nord a raison.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je dis que tout petit vendeur de journaux qui vend ce journal est un éditeur dans le sens du paragraphe *a*.

M. CHARLTON : L'intention du bill est de rendre passible de ces peines le propriétaire, l'éditeur ou le gérant, qui est primitivement responsable de l'infraction de la loi.

Mais on dit que l'éditeur d'un journal publié le samedi est sujet à l'amende. Dans ce siècle, M. l'Orateur, il n'est pas facile de vendre, en grand nombre, le dimanche des journaux publiés le samedi, car l'intention des éditeurs n'est pas de vendre ces journaux le dimanche. Les journaux canadiens publiés le samedi, sont vendus le même jour, on ne les garde pas pour les vendre le dimanche. Ce n'est pas l'intention de l'éditeur d'un tel journal du samedi, de le distribuer ou de le vendre le dimanche. Mais l'objet de ce bill est de punir la publication et la mise en vente d'un journal le dimanche, d'en empêcher le transport par voiture à travers la ville, et d'empêcher les garçons de le vendre sur la rue.

Les remarques que l'on fait ici au sujet de notre défaut de juridiction sont des plus mal fondées. Nous avons juridiction en la matière, il n'y a aucun doute. Quant au mal, presque tous ceux qui ont pris la parole admettent qu'il existe, et il est bon de l'enrayer, sans aucun doute. Sur la manière d'arrêter le mal tout le monde est d'accord. Nous n'employons pas les pouvoirs secondaires, mais les pouvoirs souverains du parlement fédéral, et nous ne faisons qu'exercer les prérogatives législatives du parlement du Canada, et c'est la manière la plus efficace de traiter cette question ; et si nous nous laissons guider par les intérêts du pays et si nous voulons enrayer immédiatement un mal qui peut se répandre avec une rapidité telle que nous ne pouvons plus en arrêter les progrès, nous devons suivre la ligne de conduite que je demande au comité d'adopter ce soir. Je n'insisterai pas sur l'amendement du ministre de l'Agriculture, la chose n'est peut-être pas nécessaire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député propose-t-il d'empêcher la distribution le dimanche d'un journal publié le samedi soir ?

M. CHARLTON : Mais certainement, c'est là le mal que je veux arrêter. J'ose dire que les neuf dixièmes des journaux du dimanche en Amérique sont en grande partie, préparés le samedi et publiés le dimanche matin vers trois ou quatre heures. Mais le mal c'est que ces journaux sont offerts en vente et vendus le dimanche. Ils sont rédigés pour la classe de lecteurs qui les lisent le dimanche, et les matières à lire qu'ils contiennent sont délétères et contraires à la moralité publique, de nature à abaisser le niveau moral du peuple, et ces journaux méritent tout autant d'être supprimés que les lupanars et les maisons de jeu.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député désire-t-il défendre de lire le dimanche un journal publié, le mercredi, par exemple ?

M. CHARLTON : Cette question est étrangère au bill soumis à notre considération.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Si l'honorable député désire empêcher la distribution, le dimanche, d'un journal fait le samedi, il doit aussi s'opposer à la distribution, le dimanche, d'un journal publié le samedi. Tout le mal est dans la lecture du journal.

M. CHARLTON : Le journal fait le samedi est lu le dimanche ; et ce journal est préparé pour être lu le dimanche, on se propose de le mettre en circulation le dimanche seulement, c'est enfin un journal du dimanche. Le peu de travail que l'on fait le samedi; afin de pouvoir mettre le journal en circulation le dimanche, ne doit nullement être pris en considération dans l'étude de cette question. Le mal dont on se plaint, c'est la nature du journal et l'influence de celui-ci sur la santé morale de la société et sur la vie morale de la nature.

M. HUGHES : L'honorable député s'opposerait-il à la vente, disons du *Mail and Empire* et du *Globe* publiés le samedi.

M. CHARLTON : Je n'examine pas cette question du tout. Je m'opposerais à la vente de ces journaux le dimanche, comme je m'opposerais à la vente d'autres marchandises. Ces journaux ne sont pas, à proprement parler, des journaux du dimanche ; on ne les publie pas avec l'intention de les mettre en circulation le dimanche, ce sont des journaux du samedi. Mais nous étudions dans le moment, la question des journaux du dimanche, ce fléau qui ravage les Etats-Unis, et dont nous désirons préserver notre pays ; et les honorables membres de la gauche ne se livrent à ces railleries et à ces arguties que pour éluder la question.

M. MONTAGUE : L'honorable député déclare que c'est son intention de prohiber absolument la distribution et la vente des journaux du dimanche. Et l'honorable député dit qu'il n'y a au Canada que deux journaux du dimanche, et par conséquent, ce bill, s'il devient loi, empêchera la publication de ces deux journaux. Je vis près de la frontière, comme le sait l'honorable député de Norfolk-nord. Nous ne sommes pas ennuyés par aucun journal du dimanche publié au Canada, mais nous sommes ennuyés par les journaux du dimanche publiés aux Etats-Unis, et des journaux pernicieux encore.

Ces journaux nous arrivent le samedi soir et sont vendus le samedi soir aux villes et villages avoisinants, et ces journaux contiennent des matières qui ne devraient être lues dans aucune demeure chrétienne ou autre, au Canada. Et ces journaux sont mille fois plus pernicieux que tout journal du dimanche ou autre, publié à l'heure qu'il est, ou qui sera jamais publié au Canada.

L'honorable député nous dit qu'aux termes de ce bill, le garçon qui vend les journaux le dimanche, n'est pas sujet à la peine. Si vous ne pouvez atteindre le garçon qui vend les journaux, qui pouvez-vous atteindre? Car mon honorable ami avouera que ce parlement n'a pas le pouvoir de punir l'éditeur d'un journal qui réside à New-York, Buffalo et Utica, et envoie des journaux publiés aux Etats-Unis, mais dont la distribution se fait au Canada. Le véritable mal qui existe au Canada aujourd'hui, c'est la distribution et la vente des journaux pernicieux publiés aux Etats-Unis. En passant je suis heureux de constater que le ministre de l'Agriculture a fermé nos portes à quelques-uns de ces journaux. C'est à ce mal que le parlement doit remédier.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est là l'objet de mon amendement.

M. MONTAGUE : Je n'ai pas entendu la lecture de l'amendement de l'honorable ministre

mais le bill tel qu'il nous a été soumis est faible et boiteux.

M. CHARLTON : L'honorable député a, sans le vouloir, fourni un argument à l'appui de l'amendement que l'on a présenté au comité.

M. MACLEAN : Non, l'amendement dit tout le contraire. Les journaux que l'on y mentionne sont imprimés dans le cours de la semaine et envoyés ici le samedi soir.

M. MONTAGUE : Je ne parle pas de la date de ces journaux, mais de la matière à lire.

M. CHARLTON : En cherchant à remédier à un mal, cela ne nous empêche pas d'en signaler un autre à l'attention du comité. Si l'honorable député de Haldimand (M. Montague) a quelque sujet de plainte à porter devant la Chambre, ou désire proposer quelque mesure afin de faire disparaître un mal, qu'il présente un amendement. Ce bill vise les journaux du dimanche ; et l'honorable député nous a parlé des journaux du vendredi.

M. MONTAGUE : Non. Je demande la permission de m'expliquer. Tout ce que j'ai dit, c'est que l'on publie comme journaux du dimanche des journaux qui ne sont pas imprimés le dimanche ; ces journaux sont datés du samedi et sont probablement envoyés le vendredi, car je les achète quelquefois sur le train, le vendredi ou le samedi.

M. CHARLTON : Vous ne devriez pas les acheter.

M. MONTAGUE : Quelques-uns de ces journaux sont d'un très bon genre ; par exemple le *Buffalo Express* est un journal très bien fait et contient des matières à lire d'une grande utilité. Quoique imprimés le jeudi et le vendredi, on appelle souvent ces journaux des journaux du dimanche.

M. CHARLTON : Ce ne sont pas les journaux du dimanche dont nous parlons.

M. MONTAGUE : Qu'est-ce qu'un journal du dimanche ?

M. CHARLTON : C'est un journal publié et mis en vente le dimanche. Par ce projet de loi, nous visons les journaux du dimanche, et non ceux qui sont publiés le vendredi et le samedi et s'intitulent des journaux du dimanche et qui peuvent être vendus avant ce jour-là. C'est peut-être un mal, cela dépend du caractère du journal. Mais il y a une loi pour la répression des journaux obscènes nuisibles, et si tels journaux sont publiés au Canada, il y a un remède.

L'honorable député introduit dans ce débat une question étrangère au cas que nous examinons, et sa conduite est de nature à détourner l'attention de la Chambre du sujet que nous considérons.

M. CLANCY : L'honorable député voudrait-il nous nommer les journaux qu'il vise ?

M. CHARLTON : Je vise les journaux publiés et vendus le dimanche.

Quelques VOIX : Nommez-les.

M. CHARLTON : Au cours de mes remarques j'ai décrit le caractère du mal qui règne aux Etats-Unis, et j'ai dit qu'il y a là un millier de journaux du dimanche. Ce mal a crû et acquis tant d'étendue et d'influence que le sentiment chrétien et la loi ne peuvent aujourd'hui le faire disparaître. J'ai déclaré clairement que c'est là le mal que j'avais devant les yeux, lorsque j'ai rédigé ce projet de loi dont l'objet est d'empêcher ce fléau de s'introduire dans le pays ; que ce bill n'est pas destiné a remédier au mal, mais à le prévenir ; c'est un remède préventif contre un mal qui viendra certainement un jour ou l'autre. Je demande à la Chambre de considérer cette mesure sans parti pris. Je ne veux pas prendre la tangente, ainsi que l'a fait l'honorable député de Haldimand ; je m'oppose à ce qu'on discute ce qui n'est pas en question et à ce qu'on mette en doute la juridiction du parlement, lorsque le cas a déjà été jugé et qu'il ne peut y avoir l'ombre d'un doute à ce sujet.

La question devant la Chambre est celle-ci : le journal du dimanche est-il un mal ? Est-il à désirer que nous empêchions ce mal de s'introduire au Canada ? Avons-nous le pouvoir d'agir en ce sens ? Voilà les questions que la Chambre doit résoudre. Si les honorables députés croient que l'introduction au Canada de ces journaux du dimanche publiés aux Etats-Unis, n'est pas un mal, qu'ils votent contre le bill. S'ils croient que le parlement a le pouvoir de déclarer criminel, un acte qui sera très nuisible à notre peuple ; s'ils croient qu'il faut supprimer ce fléau, que la Chambre a le pouvoir d'agir en ce sens, et qu'il est préférable de résoudre la question, ils appuieront ce bill.

Considérons et examinons cette question avec honnêteté, et que les honorables députés de cette Chambre votent pour ou contre le bill, sans prendre la tangente, sans soulever des objections subtiles et sans chercher à égarer la Chambre par les moyens auxquels on a eu recours.

M. MONTAGUE : A mon avis, les arguments de l'honorable député n'ont qu'une valeur relative, et tout dépend du caractère du journal que l'on met en vente ou que l'on distribue le dimanche. Lorsque j'ai parlé des journaux américains, l'honorable député a dit que tout dépendait de la nature du journal. Je prétends que le bill aura de très sérieux effets et atteindra des journaux que le parlement ne vise pas. Supposons que l'on fonde, à Toronto ou à Montréal, un journal destiné à répandre l'éducation et instruire les masses, et supposons que ce journal soit daté du dimanche et soit distribué ce jour, il y a-t-il dans cette Chambre, des députés disposés à mettre à l'amende l'éditeur de ce journal et les garçons qui le distribuent ? Et cependant on ne pourrait nullement appeler un tel journal, un journal religieux.

Mais qu'est-ce qu'un journal religieux ? Autant de sentiments que de têtes sur ce sujet. Ainsi tout dépend donc de la nature du journal, et à moins que l'honorable député ne soit prêt à préparer une liste et à classer les journaux, il ne devrait pas demander à la Chambre d'adopter ce bill, car il a déjà admis que la loi actuelle suffit pour la suppression des journaux obscènes. Et si la loi ne s'applique pas aux journaux qui contiennent des matières obscènes, immorales et impures, alors on peut aujourd'hui invoquer la loi, aussi bien que sous l'empire du bill de l'honorable député. Si l'on peut invoquer la loi pour supprimer ce qui est obscène, impur et immoral, alors le bill de l'honorable député ne fait que permettre à ceux qui ont ce pou-

voir, d'invoquer la loi pour supprimer ce qui n'est ni mauvais, ni immoral, ni impur. L'honorable député (M. Charlton) n'est pas conséquent.

Quant à l'insinuation qu'il a faite que nous ne sommes pas sincères et honnêtes, je lui dirai qu'il y en a parmi nous qui n'ont pas ses prétentions à cet égard, mais qui croient que nous sommes aussi honnêtes, en exprimant ici nos convictions que l'honorable député ou qui que ce soit. Assurément, nous pouvons en cette Chambre différer d'opinion sur ces questions aussi bien que sur des questions politiques, sans que l'honorable député de Norfolk-nord nous dise que nous voulons échapper par la tangente.

A chaque session du parlement depuis que je suis député, ce bill est venu devant la Chambre. Ce projet de loi a été criblé de balles, et je dois dire à l'honneur de l'honorable député qu'il faut rien moins que la persévérance d'un saint pour traverser toutes ces épreuves et ces tribulations et nous demander d'adopter un bill qu'il a présenté à chaque session du parlement. Je déclare à l'honorable député que d'un grain de sable il fait une montagne. Le pays ne voit pas, pour le moment, que ce bill soit nécessaire, et l'opinion publique ne semble nullement s'en émouvoir dans la province que j'habite, et je crois parler au nom d'une classe de la société aussi respectable que celle que représente l'honorable député (M. Charlton). Il est vrai qu'en faisant de l'agitation dans quelques meetings tenus ici et là, on peut exciter un intérêt passager, mais je défie les honorables membres de la droite et de la gauche, qui appuient ce bill, de déclarer que je ne dis pas la vérité, lorsque j'affirme que le sentiment public n'est pas très prononcé sur cette question, qu'il n'y a dans le pays aucune agitation au sujet de la présentation ou de l'adoption de ce projet de loi, et que si l'honorable député l'abandonnait nous n'entendrions plus parler de ce bill, à moins qu'il ne survienne un état de choses que l'honorable député voit déjà dans le miroir de son imagination et qu'il veut prévenir par cette mesure. Je suis fortement en faveur de l'observance du dimanche, et je veux que l'on considère le jour du Seigneur comme un jour destiné au repos et au culte religieux, mais je ne vois pas les heureux résultats que produirait ce bill dans le pays.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Mon honorable ami (M. Montague) vient de rendre un hommage très mérité à l'honorable député de Norfork-nord (M. Charlton), en disant qu'il ne fallait rien moins que la persévérance d'un saint pour présenter ce projet de loi à chaque session du parlement. Mais nous n'avons pas tous la vertu de mon honorable ami (M. Charlton), et après quatre heures de discussion, il me serait peut-être permis de dire que si notre opinion est formée au sujet de ce bill, il est inutile de prolonger le débat. M. le président, je demande que l'on prenne le vote.

M. CRAIG: M. le président, j'aimerais faire quelques remarques.

Quelques VOIX: Le vote.

M. CRAIG: Je ne veux pas retenir la Chambre bien longtemps, mais il est de mon devoir de présenter quelques observations, car, comme j'ai parlé immédiatement après l'honorable député (M. Charlton) je suis convaincu que celui-ci a probablement voulu me ranger parmi les personnes qui, suivant

lui, sont sympathiques à ce projet de loi et qui cependant essaient de lui donner le coup de grâce. L'honorable député de Norfolk-nord nous dit qu'il n'a pas rencontré de sympathie. Je ne m'en étonne pas, car il insulte ses propres amis. Il nous dit que ce bill n'est pas considéré avec sincérité; quant à moi, je puis déclarer que je suis parfaitement franc et sincère dans tout ce que je dis et que tout en n'ayant aucun doute sur la parfaite sincérité et la complète franchise de l'honorable député de Norfolk-nord, je suis forcé d'avouer qu'il y a en dehors de cette Chambre, un grand nombre de personnes qui ne partage pas ma conviction à cet égard. Je n'approuve pas que l'on fasse des remarques de cette nature au sujet des membres de cette Chambre. Je n'ai pas mission de défendre mes honorables amis, mais je dis que nous avons le droit de différer d'opinion sur ces matières sans qu'on nous dise que nous élevons des mauvaises chicanes de procureur et que nous ne sommes pas sérieux.

Je dirai à l'honorable député que je suis aussi fortement en faveur de l'observance du dimanche qu'aucun membre de cette Chambre, sans en excepter même le parrain du bill (M. Charlton). J'exprime sincèrement mon avis sur le sujet. Si je n'étais pas sincère, je pourrais dire ce que je ne pense pas, et chercher à obtenir ainsi les applaudissements et la sympathie d'une certaine classe de la société.

Nous sommes à considérer ce soir un bill de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), et ainsi que l'a fait remarquer le Solliciteur général les conséquences de ce projet de loi pourraient dépasser le but que nous voulons atteindre. Je n'ai rien dit d'offensant, et le débat actuel a amplement justifié les paroles que j'ai prononcées. J'ai déclaré que j'étais favorable au principe du bill, mais je me suis opposé à cette mesure pour deux raisons. La première raison, c'est parce que nous n'avons pas juridiction en la matière. L'honorable député de Norfolk-nord nous affirme qu'il n'y a aucun doute sur notre juridiction; mais à l'encontre de cette assertion, on nous a lu l'opinion exprimée par le ministre actuel de la Justice (M. Mills), lorsqu'il était l'un des membres de cette Chambre, lequel déclarait qu'il y avait des doutes graves sur notre juridiction et qu'à son avis, cette question était du ressort des provinces. Le Solliciteur général exprime ce soir la même opinion et par conséquent je suis parfaitement justifiable d'avoir dit que nous devions d'abord décider la question de juridiction avant de légiférer en la matière.

Je me suis opposé à ce bill parce que je suis convaincu qu'il sera impossible d'en faire une loi d'un fonctionnement régulier. A chaque année, j'ai écouté la discussion qui s'est faite à ce sujet, j'ai appuyé ce bill plus d'une fois, et je l'appuierais volontiers ce soir si nous pouvions en faire une loi propre à atteindre l'objet que nous avons en vue. Mais le Solliciteur général nous dit que ce bill n'aura pas l'effet désiré; et sur l'aspect légal de cette question, je préfère son avis à celui de l'honorable député de Norfolk-nord.

Après tout, la question se résume à ceci: Avons-nous confiance dans les législatures provinciales? Nous admettons tous,—je ne sais si c'est l'avis de l'honorable député de Norfolk-nord—que c'est là une question du ressort des législatures provinciales. L'honorable député (M. Charlton) déclare qu'il n'a pas confiance que les législatures provinciales feront leur devoir, et c'est pour cela qu'il dit: Je vais les

forcer à faire leur devoir, et je vais ridiculiser presque tous ceux qui n'appuient pas cette mesure en prétendant qu'ils sont opposés à l'observance du dimanche. Eh bien! M. l'Orateur, j'ai confiance dans les législatures provinciales pour le règlement de cette question. Elles sont, sous certains rapports, plus en contact avec le peuple que nous ne le sommes nous-mêmes, et c'est là un sujet qui est directement de leur ressort. Si les législatures ne s'occupent pas de la matière, que l'honorable député de Norfolk-nord fasse de l'agitation, afin de forcer le gouvernement d'Ontario à légiférer sur le sujet ; et il y a des députés des autres provinces qui sont sincères sur cette question de l'observance du dimanche, et ils feront aussi de l'agitation de leur côté.

On a demandé à l'honorable député de Norfolk-nord d'indiquer au Canada, un seul cas qui nécessite l'adoption d'une telle loi, et je l'ai entendu répondre qu'il y avait un cas à Toronto. Je suis en état de déclarer qu'il n'y a aucun journal, à Toronto, publié et vendu le dimanche. Il y a bien un journal appelé le *Sunday World*, mais ce journal est imprimé et vendu le samedi soir. L'honorable député de Norfolk-nord peut-il me contredire?

M. CHARLTON : J'ai fait allusion à un journal de Montréal.

M. CRAIG : Je ne sais pas ce qui se passe à Montréal, mais vous avez parlé de Toronto, et je sais qu'il n'y a pas à proprement parler, de journal du dimanche à Toronto.

L'honorable député (M. Charlton) nous a dit que ce qui l'avait déterminé à présenter ce bill, c'était le mal que causaient aux Etats-Unis, les journaux du dimanche ; et comme mesure préventive, il veut faire adopter cette loi au Canada. Il serait bon d'attendre que le mal se fasse sentir ici et que le peuple de ce pays demande cette mesure,—ce n'est pas ce que nous voyons à l'heure qu'il est. Afin qu'il n'y ait pas d'équivoque sur mon attitude, je déclare que je suis fortement en faveur d'une loi prohibant les journaux du dimanche, si nous avons juridiction en la matière, et si l'on peut rédiger et présenter à cette Chambre un projet de loi acceptable.

M. MACLEAN : Afin de pouvoir avoir une loi d'un fonctionnement facile, j'ai l'honneur de proposer que le comité lève sa séance, fasse rapport du progrès de ses travaux, et demande à siéger de nouveau.

Motion adoptée ; le comité lève sa séance et rapporte progrès.

EXPLOITATION DU QUARTZ AURIFÈRE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

M. MONTAGUE : Avant l'ajournement, j'aimerais demander au ministre de l'Intérieur si les règlements relatifs à l'exploitation du quartz aurifère dans le Yukon sont promulgués.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Je ne peux le dire à l'honorable député. Je lui laisserai savoir demain ce qui en est.

M. MONTAGUE : Qu'il me soit permis de dire à l'honorable ministre que le besoin de ces règlements se fait sentir tout autant que celui d'un chemin de fer, dans le district du Yukon.

Motion adoptée, et la séance levée à 11.25 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 17 mars 1898.

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

PRIÈRE.

SPÉCULATION SUR LE BEURRE ET LE FROMAGE.

M. PARMALEE : Je demande la permission de présenter le bill (n° 83) à l'effet d'empêcher la spéculation illégitime dans la vente du beurre et du fromage, et comme courtes explications de ce bill je dois dire, M. l'Orateur, qu'il est fait dans le but de remédier non à un mal imaginaire, mais bien à un mal véritable, qui n'a fait qu'augmenter depuis quelques années relativement au commerce d'exportation du produit—lequel s'élève chaque année à environ $20,000,000. Comme chacun le sait ce commerce est aux mains d'un certain nombre d'hommes qui exercent un contrôle absolu sur ce commerce, et font passablement ce que bon leur semble. Depuis deux ou trois ans on a pris pour habitude de vendre le beurre et le fromage en Angleterre bien avant qu'ils soient fabriqués dans ce pays C'est là un inconvénient dont se plaignent, non seulement les commerçants honnêtes mais les producteurs de beurre et de fromage eux-mêmes. A l'appui de ma prétention je me contenterai de citer le rapport de l'assemblée annuelle de l'association des commerçants de beurre et de fromage tenue à Montréal, dont les membres font les neuf-dixièmes du commerce d'exportation de beurre et de fromage de ce pays. A cette assemblée on discuta cette question et voici le rapport qu'en donnait le *Trade Bulletin* de Montréal, une autorité en fait de commerce de cette nature :

> La vente de fromage non encore fabriqué fut aussi discutée, et il fut déclaré que plus de 50 par 100 du commerce de la dernière campagne a été fait de cette façon. Si, cette prétention est exacte, elle démontre que l'esprit de spéculation a augmenté considérablement dans le commerce du fromage, et la majorité de ceux qui s'occupent de ce commerce sont d'avis que des mesures doivent être prises pour arrêter cette spéculation. Mais il est difficile de songer à atteindre ce but, aussi longtemps que les acheteurs des vieux pays consentiront à acheter et à courir les chances du marché futur. L'achat et la vente de marchandises avant qu'elles soient fabriquées est une pratique qui devrait être abolie, mais comment en arriver là si les acheteurs et les vendeurs préfèrent faire des arrangements à des conditions que nous ignorons, à moins que le gouvernement n'adopte une loi empêchant un semblable commerce.

Le bill actuel a pour but d'empêcher un semblable commerce. Ce bill que j'ai présenté à la dernière session a été plus ou moins discuté durant les vacances par la presse du pays, et il l'a été l'automne et l'hiver derniers devant les différentes conventions de l'industrie laitière ; et les fabricants

de beurre et de fromage sont presqu'unanime pour appuyer l'adoption d'une législation comme celle-ci.

L'article que je viens de citer, démontre qu'une partie considérable du commerce est en faveur d'une loi de cette nature.

On peut prétendre que ce bill va nuire au commerce. Je veux qu'il soit bien compris que ce bill n'est pas destiné à nuire au commerce et à la spéculation légitime. Il existe une grande différence entre la spéculation légitime et la spéculation du genre de celle que nous voulons prohiber, c'est-à-dire, l'acte d'offrir en vente quelque chose qui n'existe pas, dans l'espoir que lorsque le temps de la livraison arrivera, les prix seront baissés. Dans le cas de semblables transactions, il y a non seulement le tort causé par la vente prématurée qui a pour effet de créer une dépression sur notre marché, mais il en résulte encore d'autres dommages. Prenez par exemple, un homme de Montréal qui veut spéculer de cette manière. Il télégraphie à quinze ou vingt maisons anglaises leur offrant de grandes quantités de fromage—offrant en juin de vendre le fromage du mois d'août à, disons, 8 cents par livre, ce qui est au-dessous du prix du marché. Il ne fait pas toujours ces offres dans l'espoir que quelques-unes ou un certain nombre d'entre elles seront acceptées, mais afin d'intimider les importateurs, de mettre le marché anglais dans l'attente, de créer une certaine stagnation dans les affaires, et pouvoir, grâce à ce fait, acheter le fromage et le beurre au Canada à des prix au-dessous de ceux du marché. Au moyen de ce bill je veux empêcher non seulement la vente de beurre et de fromage non encore fabriqué, mais même l'acte de les offrir en vente.

Il y a quelques semaines le professeur Robertson, parlant devant l'association des fabricants de beurre et de fromage de l'ouest a accordé le plus cordial appui à ce bill, et a discuté très à fond la question devant les nombreux producteurs de beurre et de fromage présents à cette assemblée. Il a établi une distinction bien définie entre la spéculation légitime et la spéculation que cette mesure a pour but de prohiber ; et je ne crois pas pouvoir mieux renseigner la Chambre qu'en lui lisant une partie des remarques faites à cette occasion par le professeur Robertson :

La spéculation est une partie légitime et nécessaire du commerce. Quand un homme achète du fromage en juin et ne se propose pas de le vendre avant le mois de septembre, il l'achète dans l'espoir qu'il se produira une hausse sur le marché ; il spécule c'est-à-dire qu'il espère obtenir un profit. Cette spéculation est légitime et fait partie du commerce. Un tel acheteur obtient la possession de quelque chose, et chaque livre de beurre ou de fromage qu'il retient ainsi contribue d'autant à maintenir la hausse dans les prix. Il peut arriver qu'à cette époque le fromage se vende 9 cents, ou plus. Il est aussi possible qu'un homme n'achète pas de fromage en juin, et qu'il se fasse cette réflexion : " Une occasion favorable s'offre à moi de faire de l'argent sans me déranger, une chance de faire de l'argent sans débourser. Je vais offrir en vente le fromage du mois d'août pour être livré en septembre à 8½ cents."

Immédiatement il offre de vendre le fromage du mois d'août à 8½ cents, et communique cette offre par télégraphe à un grand nombre de maisons anglaises. Il n'a pas acheté pour un sou de fromage ; il n'en possède pas même une boîte ; il ne rend pas le moindre service au développement du commerce de fromage. Il a simplement offert de vendre le fromage du mois d'août et de le livrer en septembre à ¼ cent au-dessous du prix courant. Il est possible que personne en Angleterre n'accepte son offre ; mais les maisons à qui il a télégraphié vont être portées à dire : Nous avons acheté le fromage du mois de juin à 9 cents et voici qu'on nous offre le fromage du mois d'août à 8½ cents. Nous n'achèterons plus de fromage pour le moment. Quand une personne envoie un télégramme ou autre communication offrant en vente du beurre et du fromage non encore fabriqué, si ses offres sont acceptées il fait tout ce qui est en son pouvoir pour faire baisser le marché. Il ne fait rien autre chose que parier que le prix sera plus bas, et il emploie ensuite tous les moyens justes ou injustes, pour les faire baisser. C'est un intermédiaire qui n'est guère plus nécessaire au commerce que le voleur de grand chemin au voyageur, et les nations civilisées ayant fait disparaître ce dernier se trouvent maintenant dans la nécessité de se protéger contre le premier.

M. PARMALEE.

Ceci fait comprendre le cas, et fait disparaître toute objection allant à dire que ce projet de loi est de nature à nuire en quoi que ce soit au commerce légitime. Je sais quels sont les scrupules de cette Chambre relativement à toute proposition qui aurait la moindre apparence de vouloir restreindre la parfaite liberté que notre peuple possède de conclure ses transactions, mais je soutiens que l'adoption de ce bill ne restreindra en rien cette liberté, mais qu'il va au contraire contribuer à développer le commerce honnête. Il me semble que l'intérêt de quelques particuliers ne doit pas l'emporter sur les intérêts des 200,000 ou 300,000 producteurs de beurre et de fromage de ce pays. Je dis aussi que l'existence d'une industrie comme celle de la production du beurre et du fromage dans ce pays,—qui est probablement la plus grande industrie que nous possédions—ne devrait pas être mise en danger en permettant l'existence d'un mal de cette nature. Je puis même dire au nom des commerçants honnêtes qu'eux-mêmes sont en faveur de l'adoption d'une loi de cette nature. Je crois pouvoir dire aussi qu'une telle législation recevrait le meilleur accueil des chambres de commerce anglaises, attendu qu'elle est destinée à placer le commerce de ce pays avec la mère-patrie sur des bases plus solides et des principes plus honnêtes. Prenant toutes ces choses en considération, je crois que le bill que j'ai présenté mérite d'être étudié avec le plus grand soin par cette Chambre.

Mon intention, en parlant ainsi sur la première lecture de ce bill, était de faire disparaître l'impression que ce projet de loi est calculé ou destiné en aucune manière, à nuire à une industrie et à un commerce légitimes. Il est destiné au contraire à mettre fin à une pratique qui cause un tort évident, non seulement au commerce légitime, mais encore aux producteurs de beurre et de fromage de ce pays. Ce bill, une fois loi, est destiné à aider le commerce et non à lui causer du tort ; mais si ce bill devait rencontrer de l'opposition par une certaine classe des commerçants—probablement par ceux qui se rendent coupables de ces méthodes condamnables que je veux faire disparaître—alors nous devrons choisir entre une demi-douzaine de spéculateurs de Montréal et 200,000 ou 300,000 producteurs de beurre et de fromage, qui sont la richesse de notre pays, et pour ma part, ma décision sera vite prise

J'espère que la Chambre va constater que l'on propose de faire certaines choses dans ce bill qu'il est en notre pouvoir d'accomplir ; et dans les circonstances, prenant en considération l'étendue du mal et les raisons qui existent de le faire disparaître, j'ai confiance que nous allons constater qu'il est de notre devoir d'appuyer et d'adopter ce bill.

La motion est adoptée et le bill est lu la première fois.

LOI DE FAILLITE.

M. FORTIN : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 84) relatif à la faillite. Je dois l'avouer, dès le

début, j'aurais de beaucoup préféré qu'un ancien député au parlement eût pris l'initiative d'une mesure de cette importance. J'ai, pendant quelque temps, nourri l'espoir de voir un membre du cabinet présenter cette mesure à la Chambre. Quelques jours avant l'ouverture du parlement, une délégation du bureau de commerce de Montréal, que j'avais l'honneur d'accompagner, se rendit auprès des membres du cabinet et leur fit sentir la nécessité de saisir le parlement, dès cette session-ci, d'une législation sur la faillite. Après avoir été l'objet d'un accueil très cordial et très sympatique de la part des membres du cabinet, nous reçumes l'assurance que notre demande serait prise en sérieuse considération. "N'étant pas politiciens, pour la plupart, nous n'étions, par conséquent, que fort peu au fait du sens exact de la formule banale: "sérieuse considération." Nous primes congé des ministres avec la pensée que peut-être, à l'ouverture du parlement, nous entendrions le Gouverneur annoncer au parlement et au pays dans un paragraphe du discours du trône que le gouvernement saisirait la Chambre d'une loi de faillite. Mais le discours du trône, hélas! ne nous a rien annoncé dans ce sens, et cela, tout naturellement, à notre grand regret. D'ailleurs, le fait d'annoncer une législation dans le discours du trône est loin d'être une assurance infaillible, car nous nous rappelons qu'en deux circonstances antérieures, le discours du trône avait annoncé explicitement qu'il serait présenté au parlement et décrété une législation sur la faillite, tandis que de fait, bien qu'elle eût été présentée, elle n'a jamais été adoptee. Comme il n'en est pas question dans le discours du trône, cette année, et que rien n'a transpiré de la décision prise par le gouvernement à ce sujet, je me trouve, malheureusement, aujourd'hui, chargé de présenter à la Chambre, à la prière d'associations commerciales fort importantes, comme le bureau de commerce de Montréal, un bill intitulé: loi concernant la faillite.

En accomplissant cette tâche, j'ai la conviction de n'agir que dans les plus chers intérêts de la classe commerciale. Le besoin d'une mesure comme celle que je présente ajourd'hui se fait depuis longtemps sentir au pays, et ce besoin est, à l'heure qu'il est, plus impérieux que jamais. Immédiatement après l'abrogation de la loi de faillite de 1875, les chambres de commerce du pays commencèrent à faire de l'agitation et à faire sentir au gouvernement la nécessité d'adopter une nouvelle loi de faillite. En 1883, M. Beatty, l'un des députés au parlement à cette époque, saisit la Chambre d'une loi de faillite. En 1884, M. Curran, alors député de Montréal-centre, et aujourd'hui l'un des éminents juges de la cour Supérieure de Québec, présenta aussi à la Chambre un bill dans le même sens. Ni l'un ni l'autre de ces projets de loi ne constituait une loi de faillite complète. Ils statuaient bien sur la répartition équitable des biens du failli, mais ne contenaient pas de prescriptions permettant aux débiteurs insolvables d'obtenir leur libération et de reprendre les affaires. En 1885, M. Curran saisit de nouveau la Chambre de son projet de loi, et M. Beatty présenta également le sien. Subséquemment, je constate qu'un comité de la Chambre, fort de l'appui des chambres de commerce de Montreal et autres villes, prépara un projet de loi qui fut présenté en 1892, mais ne fut pas adopté. Un autre projet de loi fut préparé par les bureaux de commerce de Hamilton, de Toronto et de Montréal, et l'on demanda avec instance au gouvernement de s'en occuper.

En 1893, il fut tenté de nouveaux efforts dans le même sens, et en 1894, le projet de loi en question fut présenté au Sénat par sir Mackenzie Bowell, le ministre du Commerce de l'époque. Ce bill fut discuté à fond devant un comité du Sénat, et plus tard adopté par la Chambre haute. Le bill fut présenté aux Communes, vers la fin de la session, mais malheureusement il n'alla pas plus loin que sa première lecture. En 1895, le même bill fut de nouveau présenté au Sénat, après avoir été annoncé, comme en 1894, dans le discours du trône Mais il ne survécut pas à sa deuxième lecture au Sénat et ne fut jamais transmis à la Chambre des Communes. Un autre bill fut présenté à la Chambre en février 1896, par M. Martin, alors député de Winnipeg, mais, on le sait, nulle législation ne fut adoptée à cette session, toute l'attention de la Chambre s'étant concentrée sur une mesure très importante, qui ne fut point adoptée, non plus.

Or, en présence du triste sort réservé à toutes les tentatives faites dans le but de faire adopter une loi de faillite, je dois l'avouer, je ne me sens guère encouragé. Et si je nourris l'espoir d'accomplir quelque chose dans ce sens, c'est que je tiens compte du fait très important que le 23 de juin 1896, la moitié du parlement s'est renouvelée, et qu'un nouveau cabinet a pris les rênes du pouvoir. Je le sais parfaitement, il se trouve encore au parlement nombre de députés qui ont exprimé leur opinion sur des bills de cette nature. Je comprends que ces honorables députés puissent se croire liés par leurs déclarations précédentes sur ce sujet. Mais lorsque je songe qu'il y a peut-être une moitié des députés à la Chambre des Communes qui sont au début de leur carrière parlementaire et ne se sont jamais prononcés au sujet d'une loi de faillite, je me persuade volontiers que l'accomplissement de ma tâche devient plus facile, bien que, je l'avoue et le répète, je n'aie que de faibles moyens de persuasion à ma disposition, pour arriver à convaincre mes honorables collègues.

La nécessité d'une législation comme celle que je présente est suffisamment prouvée, à mon avis, tant par les déclarations répétées des cabinets précédents à ce sujet que par les demandes faites dans le même sens avec tant de persistance par la classe commerciale du pays. Cette nécessité est toujours aussi urgente. Bien plus, à mon avis, il est plus nécessaire que jamais, aujourd'hui, de rendre une loi de faillite applicable à tout le Canada.

Les affaires, on le sait, s'améliorent en tous sens. De tout côté, l'on aperçoit des signes de prospérité, et le commerce a pris un énorme accroissement de volume. Du moment que les affaires commerciales augmentent, du moment que le volume du commerce se gonfle, le besoin d'une bonne loi de faillite, d'une loi équitable et d'application générale, devient de plus en plus urgent.

On me dira peut-être que certaines provinces ont adopté des lois qui rendent la mesure en discussion presque inutile.

Il a été adopté, je le sais, dans la plupart des provinces, des lois stipulant la répartition équitable des biens des faillis. La première province qui ait adopté une législation dans ce sens est celle de Québec. Dans cette province, le droit commun contient en germe le principe d'une semblable législation. Dans le code de procédure civile, on

trouve certaines dispositions relatives à la cession de biens, mais elle est limitée au cas de *capias*, et à celui d'un jugement inexécuté, fondé sur une dette commerciale excédant $80, après discussion de tous les biens apparents du débiteur.

En 1885, la législature de cette province vota une loi donnant dans la mesure du possible au code de procédure civile, l'extension voulue pour qu'il fût applicable aux commercants devenus insolvables. La même année, la législature de l'Ontario vota une loi, stipulant dans la mesure du possible la répartition équitable des biens des faillis. La législature de la Colombie anglaise adopta, en 1888, une loi ne traitant pas précisément de la question-mère de ce bill, mais intitulé : Loi relative aux fidéicommissaires et aux exécuteurs." Dans cette loi se rencontre un article qui stipule que les biens d'une personne qui a fait cession de ses biens sont distribuées au bénéfice de ces créanciers, et elle renferme aussi une stipulation relative à la distribution équitable de l'actif. En 1896, la législature du Nouveau Brunswick adopta une loi dont les principales dispositions sont empruntées à celle de l'Ontario. Je dois aussi mentionner qu'en 1886, la législature du Manitoba vota une loi ressemblant beaucoup à celle de l'Ontario. Or, M. l'Orateur, je dois le dire, bien qu'il existe des lois provinciales à ce sujet, ces lois n'embrassent pas le vaste champ qu'une loi de faillite doit couvrir. On ne saurait, toutefois, en faire retomber le blâme sur les législateurs provinciaux, puisqu'il est bien connu que la question de la banqueroute et de la faillite est attribuée par la constitution au parlement fédéral. Par conséquent, toutes les lois adoptées par les différentes provinces ne peuvent guère que faire des dispositions pour la distribution de l'actif de la faillite. Il a surgi nombre de doutes sur la question de savoir si les prescriptions obligatoires de ces lois seraient valides, et la question a été soulevée, bien qu'elle n'ait pas encore été décidée par les tribunaux.

Je prétends qu'une loi de faillite proprement dite, tout en protégeant les créanciers, doit en même temps, aider dans une certaine mesure, le débiteur, lorsqu'il n'est pas prouvé qu'il ait eu l'intention de frauder ses créanciers ou qu'il ait agi de manvaise foi. On ne saurait, à proprement parler, appeler loi de faillite, toute loi relative à la répartition de l'actif du failli, qui ne tient pas compte du débiteur. En outre, tout en convenant que les provinces aient voté des lois embrassant tout le champ de la question de la faillite, je prétends encore qu'il serait nécessaire d'adopter une loi fédérale, parce que, en raison même de la diversité de conditions existant dans les différentes provinces, il n'est pas possible de supposer qu'une loi de faillite uniforme puisse s'appliquer à toutes ces provinces. Bien que, d'une façon générale, je sois partisan de l'uniformité de la loi de faillite, partout où il existe uniformité de conditions, je maintiens, toutefois, que sur une question de cette nature, il devrait exister une loi uniforme applicable à toutes les provinces. Un marchand qui, de son bureau à Montréal, fait une vente à un commerçant de Vancouver, de Winnipeg, de Toronto, de Halifax ou de Pictou, devrait être en mesure de savoir sous l'empire de quelle loi il pourra obtenir justice au cas où son client devient insolvable. S'il est une question qui demande uniformité de législation, c'est bien celle de la faillite. Or, M. l'Orateur, dans certaines provinces, il n'existe virtuellement aucune

législation, traitant de la distribution des biens du failli, et même dans les provinces où il existe une législation dans ce sens, il a été impossible de résoudre ce problème. Je vais citer une opinion exprimée à l'occasion de l'entrevue que quelques membres du bureau du commerce ont eue avec le cabinet, et qui nous offre quelques exemples qui font voir comment la loi fonctionne dans les différentes provinces.

Voici l'avis exprimé en cette circonstance par M. E.-B. Greenshields, l'un des membres les plus éminents du Bureau de Commerce de Montréal.

Pour donner un exemple des lois de la Nouvelle-Ecosse, j'ai ici, pardevers moi, l'avis de cession de biens de R.-A. Logan et Cie, de Bri gewater. La maison fait cession de ses biens et donne instructio i au syndic de payer d'abord les créanciers privilégiés indiqués sur la liste annexée, ce qui absorbe tout l'actif. Voilà un échantillon · e pr s que toutes les cessions de bien dans cette province.

Dans l'Ontario, la cession de biens se fait, le plus communément, sous le mode de transferts de dettes actives et de ventes en bloc des fonds de commerce. Quant au premier mode, c'est un simple document qui peut demeurer entre les mains du créancier pendant plusieurs années. Lorsque le débiteur fait cession de ses biens ce document donne à son possesseur la préférence sur toutes les dettes actives contractées avant et après que le transfert a été effectué.

Au cours de cette entrevue, M. Greenshields cite le cas que voici :—

A titre d'échantillon de ce dernier mode de cession, je citerai l'affaire de C.-S. Herbert, de Toronto : Il débuta ici même dans les affaires sur une grande échelle, et peu après il vendit son stock comptant, paya un ou deux créanciers et s'en alla aux Etats-Unis. Les autres créanciers n'eurent rien. Un autre système est celui adopté par Thorne et Cie, de Hamilton. Après dissolution de la société, ils empruntèrent de l'argent sur hypothèque mobiliaire, pour acquitter la part d'un des associés. Celui-là quitta le pays et l'autre associé fit une cession de biens. L'actif de la faillite servit à acquitter l'hypothèque. Ainsi, l'un des associés de la maison embarrassée dans ses finances a acquitté cette hypothèque en payant une forte somme d'argent appartenant aux créanciers.

Je pourrais multiplier les faits de ce genre. Voici encore un fait intéressant que j'emprunte au *Shareholder*, du 25 février dernier. C'est le bordereau de dividendes de l'actif de la faillite de A.-C. Baillie, de Pictou, N.-E. L'actif de la faillite a réalisé $14,480. Sur cette somme, $10,873 ont été englouties par les créanciers privilégiés, $2,897 par les frais, ce qui n'a laissé aux créanciers ordinaires que $909, sur une somme d'à peu près $15,000. Tout le reste a été englouti par les frais de la liquidation et par le paiement des créanciers privilégiés. Ce fait seul démontre bien mieux que tout ce que je pourrais dire, l'urgence d'une loi de faillite du genre de celle dont j'ai saisi la Chambre. Je tiens ici à faire une observation : c'est que, comme je l'ai déclaré au début, bien que je présente le bill en discussion à la prière des chambres de commerce de Montréal, il n'y a absolument rien dans mon projet de loi qui aille à l'encontre de mes propres convictions. Je ne suis pas sans expérience en fait de questions de faillite, et le projet de loi que je présente est parfaitement d'accord avec mes convictions personnelles sur la nécessité d'une semblable législation. Je viens de recevoir de M. George Hadrill, le secrétaire bien connu du Bureau de Commerce de Montréal, une lettre qui fait connaître à ce sujet la manière de voir de cette importante institution commerciale. La lettre en question porte la date du 15 mars 1898, et est ainsi conçue :

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé par le conseil de ce bureau, de vous exprimer son entière et absolue satisfaction de ce que, à la prière du comité de faillite de ce con-

seil, vous avez élaboré un projet de loi relatif à la faillite, projet de loi que vous êtes à la veille de présenter à la Chambre des Communes.

Le conseil, comme toutes les associations vivant en contact direct avec les intérêts commerciaux au Canada, est convaincu de l'urgente nécessité d'une législation statuant sur la distribution équitable des biens des débiteurs insolvables ; besoin rendu encore plus évident par le fait qu'en raison du système de cessions privilégiées, en vogue dans certaines provinces, les marchands anglais et des autres pays d'Europe, refusent de faire crédit aux maisons de commerce canadiennes.

Bien qu'il puisse surgir une certaine divergence d'opinions au sujet de la discussion des détails de votre bill, vous pouvez être convaincu que non seulement le Bureau de Commerce de Montréal, mais toutes les autres chambres de commerce influentes du Canada vous prêteront appui dans votre tentative de faire établir législativement la distribution équitable des biens des faillis, et je dois ajouter que le conseil de ce bureau est prêt à vous prêter tout l'appui que vous pourrez désirer afin d'assurer l'adoption d'une loi de faillite à la présente session du parlement.

J'ai reçu une lettre semblable de la chambre de commerce, qui, comme on le sait, est le Bureau de Commerce de l'élément français de Montréal. Cette lettre porte la date du 16 mars, et est écrite en français. La voici :

La Chambre de Commerce attend avec une certaine anxiété la faveur promise d'une copie imprimée de votre projet de loi de liquidation de faillites.

Son but est de vous appuyer dans la mesure de ses forces.

S. COTÉ,
Secrétaire.

M. A.-W. Stevenson, l'un des membres du Bureau de Commerce, m'informe que toutes les chambres de commerce du pays, au nombre de soixante-neuf, sont unanimes à proclamer l'importance et la nécessité d'une loi de faillite. M. Stevenson m'écrit à la date du 15 de mars :

Vous pouvez dire sans crainte que toutes les chambres de commerce du Canada, au nombre de soixante-neuf environ, approuvent votre conduite.

Quel est donc, me demandera-t-on, ce projet de loi que vous présentez sous le titre de loi concernant la faillite? Je puis affirmer, avant d'entrer dans les détails, que ce projet de loi a été élaboré sous la direction du Bureau du Commerce de Montréal, et avec l'aide de ce qu'il y a de plus éminent comme spécialistes, au moins à Montréal, messieurs A.-L. Kent et A.-W. Stevenson, tous deux comptables, d'une grande expérience et d'un grand savoir, et qui n'ont pas de supérieurs à Montréal. Le bill en question est dans une large mesure, la reproduction du projet de loi présenté au Sénat par sir Mackenzie Bowell et adopté par cette Chambre en 1894, puis présenté de nouveau en 1895. Il a été apporté au bill actuel plusieurs modifications que je ferai connaître à la Chambre en expliquant les différentes dispositions du bill. Dans la mesure de mes forces, j'ai tâché, dans l'élaboration de ce bill, d'appliquer le principe avancé par un auteur qui fait autorité sur les lois de faillite, M. Robson. Voici ce qu'il dit :

La loi de banqueroute est fondée sur le principe que lorsqu'un individu devient insolvable, la propriété qui lui reste appartient de droit à ses créanciers et doit être distribué au *prorata* parmi eux, pour satisfaire à leurs créances, le débiteur lui-même étant libéré de toute responsabilité future à l'égard de ses dettes, du moment qu'il aide de tout son pouvoir à la réalisation et à la répartition des biens de sa faillite au bénéfice de ses créanciers, et qu'il remplit les autres conditions prescrites par la loi pour sa libération.

Si je ne me trompe, la Chambre constatera que dans l'élaboration des nouvelles dispositions du bill surtout, je ne me suis pas écarté de ce principe.

Le bill que je propose renferme un titre préliminaire, contenant l'explication des termes les plus importants employés, puis il se divise en sept parties contenant plusieurs subdivisions.

La première partie détermine l'application de la loi à l'étude. Disons qu'elle s'applique uniquement à ceux qui font du commerce leur occupation principale. Dans les lois adoptées antérieurement et surtout dans la loi de 1864, les choses ne se passaient pas ainsi. Dans la province de Québec, alors connue sous le nom de Bas-Canada, la loi de 1864 s'appliquait uniquement aux commerçants ; tandis que dans l'Ontario, alors le Haut-Canada, la loi de faillite s'appliquait à tous ceux qui pouvaient devenir insolvables. Cette application générale de la loi de faillite fut limitée aux commerçants par la loi de 1869.

La Chambre le sait, la loi de 1864 fut adoptée avant la Confédération. Après l'établissement de la confédération deux nouvelles provinces étant venues s'adjoindre aux anciennes, il devint nécessaire de rétablir la loi de 1864. Je le sais, nombre de députés et d'hommes d'affaires voudraient que cette loi s'appliquât à toutes sortes de gens, aux cultivateurs, aux non commerçants, aux ouvriers et le reste. Pour mon compte, je ne suis pas partisan d'une semblable mesure. A mon avis, il faut encourager une loi de failite à titre de loi d'exception, au bénéfice des commerçants. Les cultivateurs et les hommes de profession n'encourent aucun des risques si sérieux que nos hommes d'affaires et nos marchands encourent tous les jours. Le projet de loi stipule expressément que la loi s'appliquera uniquement aux personnes qui, pour gagner leur vie " achètent ou acquièrent autrement des effets, denrées, produits ou marchandises qui sont ordinairement l'objet d'un commerce ou négoce et les revendent ou les cèdent autrement à d'autres, y compris les commissionnaires, soit qu'ils vendent à l'enchère ou autrement."

Le bill que je présente, je le répète, diffère sur plusieurs points importants de celui présenté par sir Mackenzie Bowell. Ce dernier projet de loi était censé s'appliquer à toutes les compagnies à fonds social qui rentrent aujourd'hui sous l'empire de la loi de liquidation. Nous avons éliminé du projet de loi actuel toutes ces dispositions. La loi de liquidation est en vigueur depuis 1882. Elle a fonctionné d'une façon fort satisfaisante et je ne sache pas qu'on ait trouvé matière à critique dans l'application de cette loi ; or, il semble inutile de rétablir et d'insérer dans une nouvelle loi, ces prescriptions dont l'étude et la discussion feraient perdre un temps précieux à la Chambre. Il n'y aurait rien à gagner à adopter de nouveau la loi de liquidation, qui s'applique aux compagnies à fonds social, aux compagnies d'assurance et aux associations financières. Voilà qui explique pourquoi, en élaborant le bill à l'étude, nous en avons éliminé certaines dispositions contenues dans la mesure adoptée par le Sénat en 1894.

La deuxième partie du projet de loi traite des " procédures depuis l'acte entraînant la faillite jusqu'à la libération du débiteur."

L'article 4 donne la définition des actes de faillite, dont le plus ordinaire, comme on le sait, est celui du débiteur qui cesse de satisfaire à ses dettes, à leur échéance.

L'article 5 commence un autre sous-titre, intitulé : " Ordonnance de séquestre." Cet article demande certains éclaircissements. Dans les lois

antérieures, il existait une cession volontaire et une cession obligatoire. J'ai éliminé du projet de loi à l'étude, cette disposition relative à la cession volontaire qui se trouve également éliminée du bill de sir Mackenzie Bowell. L'expérience a prouvé que cette prescription de la loi de faillite est en très mauvaise odeur auprès des marchands canadiens ; et ceux qui sont au fait du fonctionnement des premières lois de faillite sont décidément hostiles à toute cession volontaire. Par conséquent, la disposition essentielle du bill en discussion est celle qui décrète la cession de biens obligatoire.

La procédure proposée par la présente loi relativement à la cession obligatoire diffère quelque peu de celle suivie par les anciennes lois de faillite. Ainsi, dans la loi de 1875, on trouve une demande de cession ainsi qu'un bref de saisie-arrêt, qui ne peut être lancé sans qu'au préalable la cession eut été demandée à la cour. Ces dispositions ont été écartées du présent bill et voici la procédure qu'il propose de suivre :

Du moment qu'un commerçant a commis un acte de faillite, un créancier, dont la créance est de $200 au minimum, fait demande à la cour par voie de requête et obtient une ordonnance de séquestre. Cette ordonnance de séquestre est transmise au shérif du district ou du comté, et sur réception d'icelle, le shérif, soit par lui même soit par ses officiers, prend possession de tous les biens du failli. L'ordonnance de séquestre peut s'obtenir avec ou sans avis préalable. Sur ce point, il y a option. Si l'ordonnance est obtenue après avis préalable, la cour, sur la demande du créancier et sur la preuve faite, décide, si oui ou non, l'ordonnance doit être accordée. Si l'ordonnance est obtenue sans avis préalable, du moment qu'elle est accordée, elle doit être signifiée sans retard au débiteur, avec copie des affidavits à l'appui, et le débiteur peut dans les trois jours qui suivent la signification de l'avis, faire à la cour une demande en annulation de l'ordonnance de séquestre.

Dans l'intervalle, tout est suspendu jusqu'à ce que le tribunal ait décidé si, oui ou non, l'ordonnance de séquestre doit être maintenue ou annulée. Je dois dire que dans la plupart des cas, l'ordonnance de séquestre sera toujours rendue après qu'avis de la demande de cession aura au préalable été signifiée au débiteur, car, le plus souvent, bien qu'il n'y ait pas de cession volontaire, cependant, lorsque le débiteur se trouve insolvable, il consent, règle générale, à ce que ses créanciers prennent possession de ses biens. Il existe, en outre, à cet égard, une différence fort importante entre le présent bill et celui présenté par sir Mackenzie Bowell Les lois de banqueroute de 1864, de 1869 et de 1875 reconnaissaient une catégorie des personnes connues sous le nom de syndics officiels. Sous l'empire des lois de 1864 et de 1869, ces syndics officiels étaient nommés par les chambres de commerce des différentes villes du Canada, mais en vertu de la loi de 1875, cette disposition fut modifiée et la nomination des syndics officiels fut attribuée au Gouverneur en conseil. Or, rien n'a autant contribué à discréditer la loi de faillite de 1875, que l'institution de ces syndics officiels. La loi créait une catégorie de fonctionnaires dont le seul but était de forcer par tous les moyens en leur pouvoir les commerçants et autres à faire cession de leurs biens. Il est un fait dont j'ai encore parfaite souvenance et qui se rattache au début de ma carrière d'avocat ; il arriva qu'un individu, possédant des immeubles pour une valeur de plusieurs mille dollars, devait une fort minime somme d'argent ; or, le syndic officiel lui persuada de faire cession de ses biens. Il arriva ensuite que demande fut faite au tribunal, pour faire emprisonner cet individu, et il lui en coûta plusieurs centaines de dollars pour reprendre possession de ses biens et échapper à la prison. Je ne prétends pas que la conduite de tous ces syndics officiels ait donné lieu à des plaintes, car il se trouvait parmi eux des hommes respectables : mais, d'une façon générale, l'institution des syndics officiels a été un véritable malheur, et rien n'a contribué davantage à jeter du discrédit sur la loi et rien n'a contribué, dans une aussi large mesure, à l'abrogation de la loi de 1875 que cette institution.

Après tout, en éliminant de la loi de 1875 quelques-unes de ses dispositions, ce serait une excellente législation. Dans la loi présentée par sir Mackenzie Bowell, il n'est pas question de syndics officiels, mais elle propose la création d'une autre catégorie de fonctionnaires connus sous le nom de "séquestres officiels."

Le séquestre officiel, je le sais, est connu de la loi anglaise sur la banqueroute, et c'est probablement là qu'il faut en rechercher l'origine. Le séquestre officiel—créé par la loi de sir Mackenzie Bowell—n'était qu'un simple gardien et ses devoirs étaient très restreints. Il n'avait ni le droit de voter, ni celui d'être subséquemment syndic, préposé à la liquidation des affaires du failli, or, l'expérience passé en fait d'empiétements, prouve que quand on donne un pouce de terrain à son voisin, il en prend un pied.

Ce séquestre officiel, nous appréhendons fort, en vertu d'amendements que le parlement pourrait à chaque session apporter à la loi, dégénérerait bientôt en syndic officiel sous un autre nom. Nous avons donc éliminé du présent bill cette disposition, pour lui substituer un article décrétant que l'ordonnance de séquestre sera transmise au shérif et exécutée par lui ou par ses employés, et le shérif devient ainsi un simple curateur des biens du failli, sans compter qu'il ait à faire d'inventaire ou à effectuer des dépenses, autres que les déboursés absolument nécessaires pour conserver la propriété du failli. Il n'y a aucun danger à courir en confiant l'ordre au shérif, en raison du fait que le shérif est un haut fonctionnaire qui, d'ordinaire, vit à même les revenus de sa charge. Certains shérifs occupent des positions fort élevées. L'on sait que le shérif de Montréal fait partie du Sénat du Canada et que le shérif de la ville de Québec est un ex-ministre provincial.

Les gentlemen qui remplissent ces charges sont des hommes éclairés et fort honorables, qui ont d'autres moyens d'existence ; de sorte que, d'ordinaire, ils n'ont pas d'intérêt à accroître le chiffre de leurs honoraires ou de leur revenu. En outre, les devoirs qui leur sont imposés sont si restreints qu'ils n'auraient aucun intérêt à agir autrement qu'avec une parfaite équité, puisqu'ils n'auront tout simplement qu'à prendre possession des biens du débiteur jusqu'à ce que le liquidateur soit nommé. D'ailleurs, dès que le tribunal est convaincu, par voie d'affidavit ou autrement, que la majorité en valeur des créanciers approuvent le choix de l'individu nommé à titre de liquidateur, il est proposé que cet individu pourra être nommé curateur aux biens du failli, et prendra sur-le-champ possession des biens, même entre les mains du shérif. Cette personne, toutefois,

M. FORTIN.

n'agira comme curateur que jusqu'au moment où le liquidateur aura été nommé de la façon accoutumée, par les créanciers.

Un autre paragraphe du bill traite des procédures qui suivent l'ordonnance de séquestre. La première chose à faire après l'exécution de l'ordonnance de séquestre, et après que le shérif a pris possession des biens du failli, est de convoquer une assemblée des créanciers, qui se tiendra soit au bureau du shérif soit à tout autre endroit convenable. Le shérif est tenu, naturellement, à donner avis à tous les créanciers ; et c'est à cette assemblées des créanciers que le liquidateur est nommé. En même temps, les créanciers peuvent aussi nommer un ou plusieurs inspecteurs. Les devoirs des inspecteurs consistent à diriger et à surveiller l'administration du liquidateur et à voir à ce que les affaires de la faillite soient administrées de façon à sauvegarder du mieux possible les intérêts des créanciers. Les inspecteurs ne reçoivent pas de rétribution, à moins que les créanciers, réunis en assemblée *générale ou spéciale convoquée* dans ce but, n'en décident autrement.

Un autre paragraphe de cette partie du projet de loi en discussion porte en titre : "Surveillance de la personne et des biens du failli." C'est dans ce paragraphe que figurent les dispositions décrétant que le failli doit donner au liquidateur tous les renseignements et lui prêter toute l'aide en son pouvoir. Il s'y trouve également certaines prescriptions relatives à l'interrogatoire que devra subir le failli, dans le but de constater la façon dont il a administré ses affaires. On y trouve encore certaines dispositions touchant l'arrestation du failli, toutes les fois que la chose est nécessaire, par exemple, au cas où il se préparerait à se dérober.

Un autre paragraphe traite de la "libération du failli." La seule libération décrétée par le présent bill est celle accordée du consentement de la majorité en nombre et des trois quarts en valeur, de tous les créanciers. Le bill ne renferme aucune disposition relative à la libération du failli contre le gré des créanciers. Il ne s'y trouve aucune disposition, telle qu'il en existait dans les lois antérieures, décrétant qu'après un certain laps de temps le débiteur pourrait faire une demande *ex parte* à la cour et obtenir sa libération. Une fois que le consentement formel de la majorité en nombre et des trois quarts en valeur des créanciers est obtenu, un acte de concordat est rédigé et déposé entre les mains du liquidateur, qui sur-le-champ, ou plus tard convoque une assemblée des créanciers et si plus tard, il n'est apporté aucune preuve suffisante pour empêcher le failli d'obtenir sa libération, l'acte de concordat est ratifié par voie de résolution ; et muni de cet acte de concordat, le failli peut se présenter devant le tribunal et obtenir sa libération.

Il est statué que l'acte de concordat ne pourra être obtenu ou ne sera valable qu'après paiement fait au liquidateur de tous les frais de la liquidation, et de toutes les créances privilégiées, et moyennant aussi paiement, dans le délai d'une année après la ratification, d'au moins la moitié de la somme à laquelle s'élèveront les créances susceptibles d'être affirmées à la faillite. Une fois que la our a confirmé cet acte de concordat, le liquidateur remet au failli tous ses biens ; mais si le failli néglige de se conformer aux stipulations de l'acte de concordat, le liquidateur est autorisé à reprendre possession de tous les biens du failli, sans toutefois, que cette reprise de possession puisse porter atteinte à la validité du titre des nouveaux créanciers, qui auraient acheté dans l'intervalle, des biens du failli.

Vient ensuite un paragraphe relatif à l'effet de la libération. A cet égard, le bill contient une disposition nouvelle. Dans les lois antérieures, et dans les anciennes lois de faillite, la libération avait pour effet de libérer le débiteur de toutes ses dettes, existant à l'époque de sa faillite. Voilà, je le sais, une disposition de nos lois de faillite qui a donné lieu à beaucoup de plaintes. Je me souviens parfaitement des griefs formulés par les cultivateurs, qui prétendaient que les anciennes lois de faillite étaient, pour ainsi dire, une législation d'exception en faveur des commerçants. Les cultivateurs qui avaient l'habitude de vendre leur foin ou leurs autres produits aux marchands, se plaignaient de ce que la loi permettait à ceux-ci de faire faillite, et de payer un minime dividende, tandis que le producteur des articles en question n'avait pas le même avantage. Afin de répondre à ces objections, nous avons inséré au bill une disposition déclarant que la libération ne s'appliquera pas, sauf du consentement formel du créancier, à toute créance de nature non commerciale due à tout non commerçant. Cette prescription tend à restreindre, autant que possible, l'effet de la libération d'un marchand insolvable, à ses confrères du commerce.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Ce non commerçant aurait-il droit à une part de la distribution de la masse ?

M. FORTIN : Sans doute, sa créance ne serait pas affectée par la libération du failli. Il peut prendre son dividende comme tout créancier ordinaire, mais dans ce cas, sa créance ne serait pas affectée par la libération. Il aura droit de réclamer la balance, et sauf prescription, il aura droit de réclamer sa créance du débiteur, nonobstant la libération de ce dernier. Voilà une fort sage disposition de toute loi de faillite, surtout dans un pays comme le nôtre. Elle contribuera à faire disparaître de l'esprit de ceux qui sont hostiles à toute loi de faillite, l'objection fort grave et fort importante formulée jusqu'ici contre toutes les lois de faillite.

Il est encore d'autres créances qui ne sont pas affectées par la libération du failli. Ce sont les dommages-intérêts soit pour séduction, libelle, diffamation ou arrestation malicieuse, soit encore pour le soutien d'un père, d'une mère, d'une épouse ou d'un enfant, ou ce que le failli pourrait devoir à titre de syndic, curateur, fidéicommissaire, exécuteur testamentaire ou administrateur de succession, etc. Dans les diverses lois de faillite que j'ai étudiées, la libération du failli ne s'applique jamais à ces différentes sortes de créances. Le bill statue aussi sur l'effet de la libération relativement aux personnes responsables secondairement, comme les endosseurs, etc. Ces personnes ne sont pas libérées.

Il y avait encore dans le bill de sir Mackenzie Bowell des dispositions de nature transitoire rendant cette loi applicable à tous ceux qui sont devenus insolvables depuis l'abrogation de la loi de 1875. Nous avons mis de côté ces dispositions qui seraient de nature à provoquer force débats et critiques ; toutefois, à mon avis, rien n'empêcherait, si on le jugeait utile, d'insérer au bill un article de

ce genre, dont pourraient se servir tous les honnêtes marchands devenus insolvables depuis l'abrogation de la loi de faillite de 1875.

Le bill traite ensuite de l'administration de la propriété du failli. Il y a un paragraghe qui traite des créances qui peuvent être comprises dans la masse. Le principe établi est, évidemment, que toutes les créances, soit directes, soit indirectes, soit éventuelles, soit conditionnelles, sont susceptibles d'être admises au passif de la faillite.

Il y a, toutefois, nous en convenons, certaines restrictions nécessaires à apporter, et c'est ce que nous avons fait relativement à certaines créances. Ainsi, il est décrété que nuls frais de poursuites intentées après que l'ordonnance de séquestre aura été rendue ne seront admis au passif. Le but de cette disposition est d'empêcher les frais judiciaires inutiles après la date de la faillite.

En deuxième lieu, nous avons éliminé du présent bill le privilège du vendeur de la province de Québec, dont la créance demeure impayée, lorsque les marchandises sont délivrées au magasin du failli. D'après la teneur actuelle de la loi dans la province de Québec, le vendeur dont la créance est impayée peut réclamer les marchandises qu'il a délivrées dans l'espace de 30 jours à dater de la livraison. Il a été constaté que la chose prête aux abus. Il surgit des contestations de toute sorte ; quelquefois il est difficile d'établir la date de la livraison, et afin de couper court à ces différends, il est décrété que le privilège ne durera qu'autant que les marchandises ne se trouveront pas au magasin du failli.

J'ajouterai que cette disposition concorde avec l'article 577 du Code de commerce de la France, qui limite aussi le privilège de réclamer les marchandises qui peuvent se trouver en transit et avant la livraison au magasin du failli.

La loi des privilèges a aussi subi certaines modifications. Ceux qui ont fourni des provisions au failli, jouissent, sous l'empire de la loi de la province de Québec, d'une créance privilégiée, mais, d'après la teneur du présent bill, ils sont traités comme les créanciers ordinaires.

Le bill comporte également une certaine restriction du privilège dont jouissent les employés du failli. Ils n'ont droit, qu'aux arrérages de salaires qui ne dépassent pas trois mois, et quant à la balance qui leur est due, ils prennent rang parmi les créanciers ordinaires.

Il y a aussi une restriction apportée au privilège du locateur. Le droit de préférence du locateur sur les biens du failli pour les arrérages de loyer est limité auxsix mois qui ont précédé la faillite et à trois mois d 'avance, si le liquidateur donne avis qu'il désire m ettre fin au bail ; et il y a une disposition stipulant que le liquidateur peut être autorisé à céder par sous-location, transfert ou autrement l'immeuble qu'il a tenu à bail, pour la partie du temps restant à courir. Il arrive souvent que le droit de bail constitue la partie la plus précieuse de l'actif du failli.

Je cite, entre autres exemples, celui des hôteliers. Ils détiennent, généralement des baux de longue durée, s'étendant souvent à cinq ou dix ans, et ces baux sont, quelquefois la partie la plus précieuse de leur propriété. En pareilles circonstances, le liquidateur peut être autorisé à vendre le droit à ce bail au bénéfice des créanciers.

Il y a certaines dispositions relatives au mode à suivre pour établir les créances. Le bill décrète que ces créances s'établiront par voie d'affidavits,

M. FORTIN.

accompagnées de pièces justificatives, s'il en existe. Le bill statue également sur la liquidation des biens particuliers des associés, lorsque ceux-ci ont des céanciers en propre ; le principe établi par l'article 1899 du code civil de Québec, est inséré au bill, savoir : que les créanciers de la société ont un droit privilégié sur les biens de la société pour la part qui leur revient, et sont préférés aux créanciers particuliers des associés ; et les créanciers particuliers des associés ont également un droit privilégié sur les biens particuliers des associés, de préférence aux créanciers de la société.

Le bill renferme certaines dispositions spéciales relatives aux céanciers garantis. Ceux-ci seront tenus d'assigner une valeur à leur créance garantie. Le liquidateur aura alors le droit d'exiger la cession de la créance garantie en payant une somme d'argent correspondant à l'évaluation qu'en aura faite le créancier ; ou bien, s'il décide de ne pas le faire, il déduit la somme représentant la valeur assignée par le créancier, du montant de la créance réclamée et la somme défalquée constituera la créance de celui-ci sur la masse.

Il sera aussi assigné une valeur aux créanciers dépendant d'une condition, d'une éventualité, et en cas de différend entre le créancier et le liquidateur, la question sera portée devant la cour.

Le bill traite ensuite de l'effet de la faillite sur les transactions antérieures. En premier lieu, le gardien ou le liquidateur aura droit de prendre possession de toute la propriété du débiteur, qu'elle se trouve entre les mains de l'huissier, du shérif ou de tout autre fonctionnaire de la cour. Après avis préalable, ils sont autorisés à prendre possession de ces biens au bénéfice de la masse. Viennent ensuite certaines dispositions stipulant que les fraudes et les préférences entachées de fraude que pourrait faire le débiteur avant sa faillite, sont déclarées nulles et de nul effet. En premier lieu, à l'égard des contrats ou transferts à titre gratuit, il est stipulé qu'ils ne seront pas censés entachés de fraude et le résultat de la fraude, s'ils sont négociés dans les trois mois précédant la faillite. Les contrats onéreux ou ceux conclus moyennant compensation, négociés dans les trente jours qui ont immédiatement précédé la faillite sont révocables, s'il est prouvé qu'ils ont été faits pour causer des obstacles, des empêchements au paiement des créances ou dans le but de donner une préférence à un créancier quelconque du failli.

Viennent ensuite les dispositions relatives à la réalisation des biens du failli. Il est stipulé qu'il sera disposé des biens d'après les prescriptions, ordres et instructions des créanciers et des inspecteurs. Quant à la vente des immeubles, il y a des dispositions spéciales applicables à la province de Québec. Il est stipulé que les immeubles pourront se vendre à l'enchère et les produits de la vente seront distribués par le liquidateur de la façon ordinaire. Il y a une disposition portant que les ventes faites par le liquidateur auront le même effet que les ventes par le shérif. C'est là une disposition qu'il a été jugé nécessaire d'établir pour les ventes faites sous l'empire de la loi de liquidation, et voilà pourquoi nous l'avons insérée au présent bill. La législature de Québec en effet a jugé nécessaire, dis-je, d'adopter une loi spéciale, donnant aux ventes faites par le liquidateur sous l'empire de la loi de liquidation tous les effets des ventes effectuées par le shérif. Cette disposition a été jugée utile et voilà pourquoi elle a été insérée ici. Quant

aux ventes faites dans les autres provinces, elles se font d'après le mode statué par les créanciers ou par les inspecteurs. Dans Québec, les ventes peuvent se faire sous l'affectation de toutes charges qui peuvent être imposées sur les immeubles vendus par le shérif. Cette disposition prévoit les cas où les immeubles sont tenus à bail ou affectés de quelque autre charge. Ainsi, on a prétendu que le bail d'un immeuble constitue une charge qui n'est pas annulée par la vente du shérif. Il est aussi statué relativement aux immeubles grevés de rentes viagères, d'annuités, etc.

Dans toutes ces circonstances, à la demande du créancier, les immeubles peuvent être vendus, sujets à ces redevances. Il y a un article spécial relativement à ce sujet. En vertu de l'article 64, à la demande de tout créancier privilégié ou hypothécaire, la cour peut ordonner au liquidateur de vendre les immeubles sans délai. Cette disposition a pour but d'obvier aux retards qui sans cela pourraient se produire dans la liquidation de cette partie de la faillite.

Un autre paragraphe s'occupe de la distribution des deniers. Ce partage s'effectue par le mode ordinaire, au moyen de bordereaux de dividendes, après que l'avis de rigueur a été donné aux intéressés. Il y a encore certaines dispositions relatives à la contestation des différentes créances. Je dois faire observer, à ce sujet qu'il existe une différence importante entre ce bill et les anciennes lois de faillites. Les dispositions en question sont entièrement empruntées au bill de sir Mackenzie Bowell. Comme on le sait en matière de faillite, il y a souvent un certain nombre de personnes qui produisent des créances apocryphes, créances qui ne sont nullement fondées en droit, et qui viennent, le plus souvent, de gens dépourvus de toute fortune. Il faut que le liquidateur conteste ces créances, et plus d'une fois l'expérience a prouvé que la contestation de ces créances entraînaient plus de dépenses que de profits pour les créanciers. Pour obvier à ces inconvéniens, voici ce que statue le bill : dès que le liquidateur reçoit ordre de contester une créance, il en donne avis immédiatement au réclamant, en ayant soin d'énoncer dans son avis les motifs de la contestation.

Dès ce moment, la créance est censée être contestée et elle ne doit pas être portée aux bordereaux de dividendes qui pourront être préparés. Il est alors libre au réclamant, dans un certain délai, de notifier un bref au liquidateur, afin d'établir sa créance. Dans les circonstances ordinaires, du moment que la créance est de bonne foi, ce n'est pas trop exiger du réclamant que de l'obliger à affirmer ainsi sa créance. A mon avis, ces dispositions empêcheront le gaspillage d'une forte partie des biens du failli, résultat infaillible de la contestation de ces créances apocryphes produites par des intéressés dépourvus de fortune.

Les créances peuvent encore être contestées soit par le failli soit par les créanciers. Il suffit que le failli ou le créancier donne au liquidateur notification de l'avis et du bref de la cour permettant la contestation, et dès ce moment, la contestation de la cause est liée, après la signification de la réponse et les répliques d'usage, puis les documents relatifs à la contestation sont transmis à la cour par le liquidateur, et le tribunal entend les intéressés sur le fond de la contestation.

Le bill contient certaines dispositions touchant les dividendes non payés. Ces dividendes doivent être versés au ministre des Finances, et si, ensuite, ils sont réclamés par les personnes y ayant droit, ils leur sont remis. A mon avis, cette disposition n'aura pas de résultats pratiques. Il est si probable que tous les dividendes accordés seront réclamés, que cet article ne sera pas souvent appliqué. Il est aussi statué relativement à la taxe ordinaire d'un pour cent prélevée dans la province de Québec sur les ventes d'immeubles, dans le but de contribuer aux dépenses de construction et de réparation des palais de justice et des prisons.

Un autre article traite du bénéfice des procédures. Cette disposition est semblable à celle de la loi de 1875, stipulant que lorsque le liquidateur refuse ou néglige d'engager des procédures, un créancier quelconque aura droit d'obtenir de la cour une ordonnance l'autorisant à intenter des procédures, au nom du liquidateur, pour l'avantage de la masse. Le bénéfice résultant de ces procédures appartiendra à celui qui les aura intentées.

Un autre article traite des petites faillites. Quand il est prouvé que l'actif du failli n'excède pas la somme de $5,000, alors l'administration des biens du débiteur peut être fort simplifiée. Il est inutile d'insister d'avantage sur cette disposition du bill, car elle sera plus tard débattue à fond, lorsque le projet de loi sera mis à l'étude.

La cinquième partie est consacrée aux liquidateurs et aux devoirs qu'ils ont à remplir. Un paragraphe spécial statue sur la rémunération que recevront les liquidateurs. Ce sont les créanciers ou les inspecteurs qui sont entièrement chargés d'y pourvoir. Si les créanciers ne s'exécutent point alors les inspecteurs seront libres de fixer la rémunération à allouer aux liquidateurs. Cette rémunération est sujette à revision par la cour.

La sixième partie traite des infractions et de la pénalité, dans le cas où le failli se rend coupable de fraude, ou refuse de livrer aux liquidateurs les documents en sa possession, ou qu'il cache ou détourne ses biens.

La septième partie est consacrée à la procédure en générale ; elle traite de la convocation des assemblées des créanciers, statue sur le choix du président, et sur les résolutions au moyen desquelles devront être prises les décisions des créanciers. Les pouvoirs et la juridiction de la cour font l'objet d'un paragraphe spécial. Le dernier article est d'une importance capitale. Il a été relégué à la fin du bill, parce qu'il n'a été proposé qu'après l'élaboration des autres parties du bill. Il a trait aux banques. Les banquiers, on le sait, se sont rendus en députation auprès du gouvernement, lui demandant de voir à ce que leurs droits et privilèges soient convenablement sauvegardés dans toute législation qui pourrait être présentée à la Chambre. Cet article décrète que nulle disposition du présent bill ne portera d'atteinte quelconque aux droits et privilèges conférés aux banques et corporations de banques par la loi des banques. Voilà donc une déclaration formelle que la présente loi ne portera nulle atteinte aux privilèges dont juissent actuellement les banques en vertu de la loi des banques.

Telles sont les principales dispositions du bill que j'ai l'honneur de présenter. Je ne prétends pas que cette mesure soit parfaite ; c'est chose bien rare qu'une loi parfaite. Dans un pays comme le nôtre, pays d'une si vaste étendue, et où il existe une telle diversité de conditions sociales, on ne saurait s'attendre à ce qu'une loi de faillite soit assez parfaite pour donner satisfaction à tout le

monde : bien qu'il fût possible de la rendre parfaite, en l'appliquant à une moindre étendue de territoire ou à une population plus homogène. Sans doute, plusieurs dispositions de ce bill provoqueront la discussion, et demanderont peut-être à être modifiées. Il est nombre de détails que l'on trouvera défectueux, après mûre considération, et qu'il faudra remplacer par d'autres.

Toutefois, j'ose croire que le bill, dans son ensemble, obtiendra l'appui de tous les députés. Le fait qu'il a reçu l'approbation de toutes les chambres de commerce du Canada suffit pour lui donner droit à une sérieuse délibération de notre part, à tout notre appui et à notre approbation. L'adoption de ce bill, à mon avis, empêchera les débiteurs malhonnêtes de tromper les maisons de commerce légitimes. Il protégera les honnêtes marchands, et encouragera la probité dans les transactions commerciales. L'adoption de ce bill servait encore, à mon avis, dans l'intérêt et des créanciers et des débiteurs ; en outre, l'acheteur ne le vendeur en bénéficieront J'ajouterai que l'adoption de cette législation favoriserait grandement notre crédit à l'étranger ; il contribuerait à augmenter la confiance chez ceux à qui nous demanderions du crédit. Bref, cette législation sera une protection pour les honnêtes gens contre les gens malhonnêtes. Enfin, M. l'Orateur, pour terminer, disons que toute législation qui inspire la confiance et donne du crédit, doit infailliblement augmenter notre prospérité industrielle et commerciale. Nous sommes tous fiers de pouvoir dire, depuis une certaine époque, que le Canada est devenu une nation.

De semblables expressions tombent souvent des lèvres de nos hommes publics les plus éminents. Or, si le Canada est devenu une nation, ce que je suis prêt à admettre, il me semble qu'il devrait agir comme une nation agit, et toute nation civilisée, à la fin de ce dix-neuvième siècle, devrait inscrire une législation comme celle-ci dans son code de lois. Il n'est pas une seule nation européenne qui n'ait décrété des dispositions législatives comme celles que je préconise.

La France possède son code de commerce, adopté en 1808, code qui est demeuré en vigueur jusqu'aujourd'hui. L'Angleterre possède également une législation de la même nature. Chez nos voisins du sud, le 19 février dernier, le Congrès de Washington a voté une législation se rapprochant beaucoup de celle-ci.

L'adoption de ce projet de loi, j'en ai la confiance, contribuerait grandement à notre prospérité commerciale. Je ne suis pas lié à ce bill au point de ne pas vouloir le retirer si j'avais la certitude qu'un autre projet de loi plus parfait serait présenté, cette session-ci, soit par le gouvernement, soit par quelque député, plus autorisé que je ne le suis.

Si l'on présente un projet de loi plus parfait ou si l'on modifie le bill à l'étude de façon à le rendre moins imparfait, je serai le premier à m'en réjouir. Je n'ai qu'un seul désir : celui de voir la Chambre adopter, aussitôt que possible, une loi de faillite, sage, équitable et pouvant s'appliquer à tout le Canada.

M. BOURASSA : Je n'ai pas l'intention, M. le Président, de prolonger le débat sur le projet de loi qui est maintenant devant cette Chambre, surtout après le discours très intéressant et très complet que l'honorable député de Laval (M. Fortin) vient de prononcer. Cependant, je crois devoir me faire ici l'écho de l'opinion universelle qui règne parmi les hommes d'affaires et parmi ceux que touche de près ou de loin la vie commerciale du pays, sur la nécessité qu'il y a qu'une loi de faillite soit votée par ce parlement à une date aussi rapprochée que possible. Je comprends que l'ancienne loi a rencontré une grande impopularité, surtout à cause de la manière dont elle a été appliquée, même en ne tenant pas compte des dispositions qu'elle contenait et qui laissaient à désirer. Mais il ne s'ensuit pas de ce qu'une loi est mauvaise en soi ou qu'elle a été appliquée d'une manière défectueuse, qu'il ne faille pas la remplacer par une autre se rapportant au même sujet.

Une difficulté qui se présente dans notre pays et qui ne se rencontre pas dans les autres pays, c'est que, lorsqu'une loi de faillite, faite pour le bénéfice des commerçants et des autres classes de la société, est laissée à l'initiative des différentes provinces, cette législation, relevant du domaine civil, est appliquée d'une manière différente dans les diverses parties du Canada. Voilà pourquoi je suis d'avis qu'un projet de loi qui poserait les principes d'une législation fédérale sage et juste recevrait l'appui de l'opinion publique et pourrait être adoptée par ce parlement, au grand avantage des intérêts commerciaux du pays tout entier.

Je n'ai pas l'intention d'examiner la question dans tous ses détails, car cette mesure devra être minutieusement étudiée avant d'être adoptée par cette Chambre et avant de subir les diverses épreuves parlementaires auxquelles elle sera soumise ; je désire simplement envisager cette mesure au point de vue de l'intérêt général du pays et de nos relations commerciales avec l'étranger.

Sans entrer dans de longs développements, il n'y a pas de doute que si nous voulons étendre nos relations commerciales, si nous voulons développer le commerce du Canada avec les pays étrangers, il nous faut, à ce point de vue, faire une législation pourvoyant aux intérêts généraux qui se trouvent affectés. Nous avons une loi générale sur les droits de douanes ; nous avons une législation concernant les affaires d'assurances ; nous avons aussi une loi réglant les affaires de banques ; nous avons également une législation se rapportant aux compagnies de navigation et de chemins de fer. Toutes ces lois dépendent de l'autorité fédérale, et elles offrent une uniformité qui, malheureusement, n'existe pas quant à la loi des faillites. Au point de vue du commerce étranger, la position actuelle est absolument désavantageuse. Le commerçant étranger qui entre en relations commerciales avec le Canada se trouve ici en face d'une loi des douanes uniforme. Il n'y a pas une loi différente pour la province de Québec, une pour la province de l'Ontario et une troisième pour la Colombie-Britannique. Non, le tarif est le même et il est appliqué dans toute l'étendue du domaine national de la même manière et par le même gouvernement. Il en est ainsi pour nos voies ferrées, pour nos compagnies de navigation, et s'il lui faut invoquer le recours de la législation, l'étranger trouve par tout le pays une loi uniforme. La législation est la même, les tribunaux auxquels il s'adressent ont la même juridiction et suivent la même jurisprudence. Mais s'agit-il de relations commerciales proprement dites, la position est tout à fait anormale. Les commerçants d'Angleterre, de France, de Belgique et d'Allemagne représentant

chacun une population d'environ quarante millions, si j'en excepte la Belgique, se trouvent en face des lois faites par les diverses provinces ne présentant pas le caractère d'uniformité désirable en ces matières. Il importe beaucoup d'avoir une législation semblable pour l'ensemble du pays afin que ces commerçants ne soient pas en présence d'un pays de cinq millions d'habitants, divisé entre quatre ou cinq provinces, au point de vue législatif, quant à ce qui regarde des intérêts aussi considérables.

Je serais très heureux de voir le gouvernement prendre cette mesure sous sa direction et doter le Canada d'une législation comme celle qui est maintenant devant nous, présentant le caractère d'uniformité qu'une telle législation doit avoir, pour tout ce qui concerne le commerce.

Je n'ai pas l'intention de prolonger cette discussion à laquelle d'autres honorables députés peuvent prendre part avec beaucoup plus d'avantages que moi, mais je crois qu'il serait dans l'intérêt général du pays de faire, aussitôt que possible, une loi destinée à faire disparaître les difficultés qui existent à l'heure qu'il est. A mon avis, le parlement devrait adopter une loi des faillites d'une application économique et d'une interprétation facile et absolument claire pour réglementer les rapports entre débiteurs et créanciers, une loi générale et uniforme comme nous en avons une pour les chemins de fer, pour les douanes et pour les compagnies de navigation.

La législation présentée aujourd'hui par l'honorable député de Laval (M. Fortin) et exposée avec tant d'habileté, contient des dispositions qui, tout en donnant l'uniformité désirée, rencontrent en même temps mon approbation pour un autre motif. En effet, les intérêts de la classe agricole se trouvent protégés. Je crois que cette partie de la loi projetée sera extrêmement populaire, car elle est juste et se recommande elle-même : c'est celle qui décrète que, lorsqu'un commerçant est obligé de faire cession de ses biens et de les abandonner à ses créanciers et que la faillite est entièrement dépourvue de toute apparence de fraude, il pourra réclamer une quittance générale de ses créanciers, une *décharge*, pour me servir de l'expression usitée dans le commerce ; cependant cette quittance reservera tous les droits des créanciers non commerçants, c'est-à-dire de ceux qui n'ont pas couru les risques ordinaires du commerce. Ce commerçant malheureux mais honnête pourra recommencer de nouveau ses opérations. Mais les cultivateurs, ne courant pas les risques du commerce, seront exclus de l'opération de cet article. Cette disposition est extrêmement juste, et je n'ai aucun doute qu'elle sera votée avec empressement par tous les députés qui représentent des comtés agricoles. Les cultivateurs qui auront fourni leurs denrées aux marchands ne seront pas appelés à lui donner quittance dans le cas de faillite, parce que n'ayant pas couru les chances de réaliser des bénéfices commerciaux, il n'est que juste qu'ils ne soient pas appelés à en partager les risques.

Les intérêts généraux du pays, de même que les intérêts particuliers de ses concitoyens se trouveront donc protégés par cette législation, qui, je l'espère, subira victorieusement les diverses épreuves de la procédure. J'espère qu'à la fin de la session nous aurons l'occasion d'inscrire cette loi dans les statuts du pays. Cette mesure est de nature à favoriser les intérêts généraux du commerce et à développer la politique de relations commerciales avec les nations étrangères, inaugurée par le gouvernement actuel, dès le début de sa carrière. (Texte).

M. MONK : A titre de représentant du district de Montréal, j'estime de mon devoir de dire quelques mots sur le bill en discussion, afin de prouver l'urgente nécessité d'une loi de faillite. La classe commerciale de Montréal s'est préoccupé de cette question et a exprimé son avis à l'égard du bill. De fait, en présence du sort qu'ont éprouvé, par le passé les projets de loi de cette nature, j'avais moi-même inscrit à l'ordre du jour, avant que l'honorable député de Laval (M. Fortin) eût donné avis de son bill, un avis de motion déclarant l'importance et l'urgence de décréter une législation fédérale dans ce sens. A la prière de l'honorable premier ministre, j'ai consenti à laisser ma motion en suspens. La raison de cette démarche de ma part est que je désirais d'abord sonder l'opinion de la Chambre et si elle eût été favorable à l'adoption d'une semblable mesure cela, à mes yeux, eût paru un ordre donné au cabinet d'adopter une législation sur la faillite.

M. l'Orateur, j'ai prêté une oreille attentive et ravie aux éclaircissements tombés de la bouche de l'honorable député de Laval sur les principales parties de son projet de loi, et bien que je n'aie pas encore eu le temps de parcourir ce bill, je sais, cependant, que nombre de dispositions qu'il nous a signalées sont de nature à couper court aux embarras et aux difficultés qui ont surgi, par le passé, dans l'application des lois de faillite. Toutefois, en pareille matière, il est impossible à un simple avocat comme mon honorable ami, de quelque province qu'il vienne, et quelque aide qu'il reçoive, d'élaborer une mesure qui rencontre l'approbation de toutes les provinces de la Confédération, et les difficultés de cette tâche étant insurmontables, c'est au gouvernement qu'il incombe de prendre l'initiative de ce projet de loi. Toute satisfaisante que soit la loi élaborée par mon honorable ami, aux yeux des honorables députés qui seraient appelés, à l'avenir, à en appliquer les différentes prescriptions à Montréal, il est à peu près certain que certaines stipulations de ce projet de loi ne répondent pas aux besoins d'autres provinces. Il me semble que, dans la tâche qu'il s'est imposée, mon honorable ami a besoin, à tout événement, de l'aide et de l'appui du gouvernement ; et la raison en est évidente.

Le gouvernement est plus en mesure de doter le pays d'une mesure parfaite, inspirant confiance au peuple et répondant aux besoins de chacune de nos provinces, qui ont chacune leur système législatif propre. Le gouvernement est en mesure de peser les représentations qui lui sont venues de diverses sources, depuis quelque temps, exposant les griefs de toutes les classes de la société, et la classe commerciale et autres ; en outre le gouvernement possède toutes les facilités nécessaires pour se procurer des renseignements sûrs de toutes les provinces, par l'entremise des sociétés commerciales, des juges, des avocats, des banquiers et des comptables, ce qui lui permet d'élaborer une législation répondant aux besoins de chaque province, sans venir en conflit avec les systèmes législatifs si différents, établis dans les diverses provinces.

A l'époque de la Confédération, le principe fondamental qui a guidé les auteurs de la constitution fut de confier à l'autorité fédérale toutes les questions d'intérêt public affectant le pays dans son ensemble, et certes s'il est une mesure d'intérêt public, c'est bien la législation relative à la faillite. Notre commerce interprovincial va toujours progressant dans une remarquable mesure, et par conséquent, il faut de toute nécessité, obtenir une loi de faillite uniforme s'appliquant à toute la Confédération. Il est également de la dernière importance comme l'a fait observer l'honorable préopinant que les étrangers qui ont des relations commerciales avec le Canada se trouvent en présence d'un système législatif uniforme, et d'application générale, au lieu de se trouver face à face avec une varité de systèmes législatifs relativement à la faillite. Dans ma propre province, il ne nous a pas été possible de légiférer sur la question de faillite ; mais, en revanche, comme l'a fait observer, si je ne me trompe, l'honorable député de Laval (M. Fortin), nous avons une législation relative à la cession de biens, qui renferme nombre d'excellentes dispositions. Elle statue sur la pénalité relative aux fraudes et aux débiteurs coupables de fraude ; elle statue, en outre, sur la répartition équitable de tous les biens des commerçants qui sont incapables de faire face à leurs obligations à leur échéance. Je le répète, le projet de loi à l'étude renferme nombre d'excellentes dispositions.

Il est d'application facile, et il décrète une répartition équitable des biens du failli, subordonnée, toutefois, aux créances privilégiées, disposition de notre code civil, empruntée, dans une large mesure, au code de la France. Cependant, ce n'est pas, à proprement parler, une loi de faillite, et son application n'offre point ce précieux avantage qui découlerait d'une loi fédérale sur la faillite, dont l'application serait entre les mains des autorités fédérales. En outre, nombre de privilèges sanctionnés par la loi relativement à la cession de biens offront matière à critique, et ont soulevé la désapprobation de la population commerciale. Il existe une autre lacune très grave, à laquelle mon honorable ami a fait allusion au cours de ses observations : c'est le silence de la loi relativement à la libération du débiteur honnête. Il résulte de cette absence de prescriptions législatives à cet égard qu'il a surgi nombre de plaintes formulées par les banquiers et par la classe commerciale en général, et il existe, par toute la province, et surtout dans nos grandes villes, une opinion très prononcée en faveur de l'adoption d'une loi de faillite. A titre d'échantillon de l'anomalie que présente quelquefois l'administration de notre loi de cession, je citerai un article paru dans le *Star* de Montréal, il y a quelque temps. L'auteur de cet article qui est membre du barreau, s'exprime ainsi :

L'intérêt que vous portez à la législation relative à la faillite m'engage à vous demander la permission de mettre sous les yeux de vos lecteurs l'état officiel du curateur dans l'affaire d'un failli qui, quelque temps avant sa faillite avait un surplus considérable. Les chiffres sont fort remarquables. L'individu en question n'est pas *contraignable par corps*, puisqu'il fait affaires au nom de sa femme. On ne pourrait l'atteindre qu'en poursuivant la femme, et de nos jours personne ne songe à emprisonner une femme en pareille matière, surtout lorsque le mari fait usage du nom de sa femme sans le consentement de cette dernière. Je supprime les noms, pour raisons évidentes.

M. MONK.

Etat de situation par le syndic dans l'affaire de X et Cie, après liquidation :

Le 28 d'août 1897.

PASSIF.

Créanciers privilégiés payés, savoir :—		
Loyer, taxes, etc.	$1,013 29	
Créanciers privilégiés non payés—		
" Salaires "	2,708 38	
Créanciers ordinaires	4,126 19	
		$7,847 81

ACTIF.

Fonds en caisse—		
Mobilier	$ 465 96	
Installation	46 54	
Cheval	36 00	
Voiture de roulage, traineau, etc.	136 00	
Dettes actives	305 64	
Loyer, etc., dû	91 50	
		1,081 65
		6,768 15
Cette faillite a payé aux créanciers 1 cent le dollar		68 36
		$ 6,697 80

Etat fourni à la banque de Québec par X— failli, le 20 de juin 1896 :

ACTIF.

Fonds en caisse—		
Mobilier	$3,575 70	
Dettes actives	3,235 20	
Argent en caisse	78 70	
	$ 6,889 60	

PASSIF.

Effets payables et comptes ouverts	4,261 60	
Surplus		2,628 00
		$ 9,,25 88

Soit un déficit de $9,325.80 dans le court espace de sept mois.

Ce qui rend un tel état de choses possible est l'absence d'une disposition législative permettant au failli d'obtenir sa libération à des conditions favorables et de continuer à exercer son négoce en son propre nom. Donc, en ce qui concerne la province de Québec, et surtout la ville de Montréal,— et je crois que le même état de choses existe dans tous les centres commerciaux de la confédération— il est de la dernière importance d'adopter une loi de faillite, et ce que je dis de Québec s'applique, si je ne me trompe, à tout le Canada, où il règne un semblable état de choses. Je l'espère donc, le gouvernement soucieux de sa responsabilité touchant ce besoin public qui s'impose, prendra le bill à l'étude sous sa protection, de sorte qu'avant la fin de la session le pays soit doté d'une loi de faillite répondant, dans la mesure du possible, aux besoins de la classe commerciale.

M. PENNY : M. l'Orateur, après l'habile exposé de l'honorable député de Laval (M. Fortin), ainsi qu'après les éloquents discours prononcés par d'autres honorables députés (MM. Bourassa et Monk), il me reste peu à dire sur cette importante question. Ces honorables députés ont clairement démontré l'impérieux besoin d'une loi de faillite uniforme, s'étendant à tout le pays. Je faisais partis avec l'honorable député de Laval, de la députation qui s'est rendue auprès du cabinet, à titre de représentant du Bureau de commerce de Montréal, et nous avons énergiquement plaidé notre cause auprès des

ministres. Je suis plus convaincu que jamais de la nécessité d'une loi fédérale sur la faillite, dont l'absence est vraiment sentie par les marchands du Canada, et surtout par ceux de Montréal, pour lesquels l'état de choses actuel constitue une véritable injustice. Les marchands de la province de Québec, et surtout ceux de Montréal, ont constaté que dans leurs relations commerciales avec les autres provinces, ils se trouvaient dans une position fort désavantageuse, et je l'espère, le gouvernement prendra tout spécialement sous sa protection cette loi de faillite, et aidera à la faire adopter au cours de la session actuelle.

M. BEAUSOLEIL : M. le Président, je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre plus que quelques minutes pour discuter le bill qui vient d'être présenté par l'honorable député de Laval. J'aurais désiré, pour ma part, que le gouvernement se fût chargé de cette législation. La mesure est d'une telle importance, et l'influence du gouvernement est si grande, que si elle était mise à son service, il n'y a pas de doute qu'elle serait adoptée par les deux Chambres.

Plusieurs tentatives ont été faites, depuis le rappel de la loi de 1875, de passer de nouvelles lois de faillite. Pour une raison ou pour une autre, aucune n'a réussi ; soit par les défauts inhérents aux bills présentés, ou soit parce que les dispositions de la Chambre n'étaient pas favorables à aucune législation de ce genre, depuis l'année 1880 lorsque la loi de faillite de 1875 a été rappelée.

Je crains, à moins que le gouvernement ne se charge de ce bill et n'en fasse une mesure ministérielle, que ce projet de loi n'ait le même sort que ses prédécesseurs.

La nécessité d'une loi de faillite est admise aujourd'hui par tout le monde. L'expérience que le pays a faite, depuis 1880, a convaincu tous les esprits qu'une loi concernant la liquidation des biens des faillis était d'une nécessité absolue. La loi de 1875 est devenue impopulaire, non pas, comme le dit l'honorable député de Laval (M. Fortin), à cause des mauvais syndics qui étaient chargés de l'appliquer, mais parce qu'on l'avait rendue responsable de la crise commerciale qui a existé dans le pays, de 1875 à 1880. On avait rendu cette loi responsable de tous les malheurs commerciaux qui ont été le résultat, non pas de cette loi, comme je viens de le dire, ni de son application en général ; mais bien du mauvais état des affaires qui a suivi la crise commerciale des Etats-Unis, en 1876 et dont les mauvais effets se sont fait sentir au Canada.

En 1880, pour se faire de la popularité, le gouvernement d'alors a cru à propos de rappeler cette loi. Est-ce que les faillites ont cessé ? Est-ce que les fraudes ont diminué ? Est-ce que le commerce s'en est mieux porté ? J'affirme que non et la preuve en est que depuis cette époque, quatre ou cinq tentatives ont été faites pour ressusciter cette loi de faillite. Pourtant, les temps sont meilleurs, les affaires reprennent, et cependant le commerce demande la protection d'une loi de faillite.

Cette loi pour être effective doit être universelle, c'est-à-dire qu'elle doit s'appliquer uniformément à toute la Puissance.

Comme il l'a été dit tout à l'heure, avec beaucoup d'éloquence, nos fournisseurs d'outre-mer ont demandé l'adoption d'une telle loi, parce que les marchandises qu'ils expédient ici, en arrivant dans le pays, sont soumises, en matière de faillite, à autant de lois qu'il y a de provinces, et qu'ils ne savent jamais si les marchandises qu'ils nous envoient ne seront pas cedées à d'autres créanciers, sous forme de *chattel mortgage*, ou si elles resteront en la possession de ceux à qui ils vendent.

Mais il n'y a pas que nos fournisseurs d'outremer qui réclament une loi de faillite ; nos marchands de gros ne la réclament pas moins, parce que leurs relations d'affaires s'étendent à toutes les provinces du Dominion et que les inconvénients éprouvés par les exportateurs de France et d'Angleterre se répètent encore plus souvent pour nos marchands de gros qui font affaires avec un plus grand nombre de marchands répandus par toute la Puissance.

Quant au commerce de détail, il en a aussi besoin pour sa propre protection. Un commerçant honnête, qui a eu des malheurs, qui a perdu sa fortune et souvent tout son capital, a besoin que la loi vienne à son secours afin de lui permettre d'obtenir une libération, après que ses biens ont été liquidés pour le bénéfice de ces créanciers.

Toutes les classes de la société ont donc besoin de la protection d'une loi de faillite, et c'est une erreur de croire qu'une pareille loi, bien pondérée, puisse nuire à quelque classe de la société.

Je n'ai pas l'intention de critiquer aujourd'hui l'exposé du projet de loi présenté par l'honorable député de Laval, mais je lui dirai que, malgré sa critique sévère à l'égard de l'application de la loi de 1875, son bill est, à peu de chose près, une reproduction de l'Acte de 1875. Il n'y a que très peu de différences, lesquelles portent sur les plus petits détails ; mais il y a quelques complications nouvelles. Ainsi, l'honorable député, si je me rappelle bien, voudrait d'abord que le shérif prît possession des biens du failli, mais il ne pourra toucher à rien, il ne pourra pas préparer un état des affaires du failli.

Cet officier est purement et simplement un homme ayant mandat de la cour de prendre possession des biens du failli. Mon honorable ami voudrait ensuite que la majorité en valeur des créanciers désignât un gardien, lequel devra être nommé par la cour sur requête présentée à cet effet.

Ce gardien pourra faire l'inventaire, convoquer les créanciers de nouveau, et ces derniers alors pourront nommer un liquidateur qui prendra possession des biens et les liquidera pour leur bénéfice.

Eh bien ! sous l'opération de la loi de 1875, les choses étaient moins compliquées, de même que dans l'application de la loi actuelle de la province de Québec. D'après la loi de 1875, le bref de liquidation était adressé à un syndic officiel, qui prenait immédiatement possession des biens du failli, faisait l'inventaire et convoquait les créanciers. Pourquoi cette intervention du shérif et du gardien ? Si le shérif n'est nommé que pour prendre possession des biens du failli, il n'y a pas besoin de deux officiers ni d'une espèce d'assemblée de créanciers pour constater le sentiment de la majorité, afin de savoir qui sera nommé gardien. Pourquoi ne pas donner à un seul et même officier le pouvoir de faire toutes ces procédures ?

La procédure de la loi de 1875 était bien plus simple et bien moins coûteuse que celle proposée aujourd'hui. Comme la loi de 1875 était impopulaire, on croit nécessaire de la modifier ; mais au lieu d'innover dans la bonne direction, on va inno-

ver de façon à rendre la procédure plus compliquée et plus dispendieuse.

Voilà, en substance, toutes les dispositions du bill proposé concernant la nomination du liquidateur. Mais relativement à la libération du failli, je n'ai pas bien saisi si l'honorable député propose de pourvoir à une libération pure et simple ou bien à une composition et libération.

Je sais que dans l'application de la loi de 1875, il arrivait fréquemment que, une fois les biens du failli liquidés et les dividendes payés, quand le débiteur ne pouvait pas s'assurer le consentement de ses créanciers, il s'adressait à la cour pour obtenir sa libération. Le projet de loi de l'honorable député pourvoit-il à ce cas-là? D'après ce qu'il nous a dit, il n'est question que d'une composition ; or, comment le débiteur pourra-t-il obtenir la libération de ses créanciers, quand les biens auront été liquidés? S'ils n'existent pas de telles dispositions, il faudrait y voir.

Voici quels sont les principes d'une loi de faillite : Fournir aux créanciers un moyen facile, expéditif et économique de mettre les biens du débiteur à leur disposition. Une telle loi doit donc offrir ce moyen facile de réaliser l'actif, et aussi de punir la fraude, s'il en existe, puis, protéger le débiteur honnête qui est victime de circonstances malheureuses, au lieu de le livrer sans miséricorde à la merci de ses créanciers.

Qu'arriverait-il si une telle disposition protectrice n'était pas prise? Des petits créanciers profiteraient des circonstances pour empêcher un malheureux d'obtenir sa libération et recommencer à nouveau. Ce commerçant serait peut-être forcé de s'expatrier, parce qu'un certain nombre de créanciers peu importants n'ont pas voulu consentir à donner quittance. La cour devrait donc être autorisée à intervenir pour protéger les débiteurs malheureux contre les créanciers récalcitrants. Je suis bien aise de dire que dans l'exposé de l'honorable député de Laval (M. Fortin), il y a un grand nombre de dispositions qui atteignent absolument le but que doit avoir une législation de ce genre.

Je n'ai aucun doute que si le gouvernement s'empare de ce projet de loi, ou juge à propos d'en soumettre un autre, il verra à ce que certaines dispositions y soient introduites, afin de la rendre aussi facile et aussi juste qu'elle devrait l'être. (Texte).

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): La Chambre, j'en ai la conviction, apprécie comme il le mérite, l'habile et complet exposé que l'honorable député de Laval (M. Fortin) vient de faire de l'importante question qu'il a soumise au parlement, et si j'en juge d'après le sommaire qu'il nous a donné des principales dispositions du bill en discussion, la Chambre, si je ne me trompe, s'accordera à dire avec moi qu'en fait de loi de faillite, il serait difficile d'élaborer un meilleur projet de loi que celui dont l'honorable député (M. Fortin) a saisi la Chambre. Sans doute, ce projet de loi n'est peut-être pas absolument parfait dans tous ses détails. Je dois dire, toutefois, bien à mon regret, que je ne saurais accepter le compliment que vient de nous adresser l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), quand il affirme que le gouvernement est plus en mesure qu'un simple député d'élaborer une loi de cette nature. Tout précieux que soit ce compliment dans la bouche d'un honorable député qui, d'ordinaire, ne fait pas preuve de confiance exubérante à l'endroit du cabinet, je ne saurais, toutefois, accepter cet éloge. Je dois dire, en toute humilité, qu'à mon avis, le cabinet serait incapable de mieux élaborer ce projet de loi que ne l'a fait l'honorable député de Laval (M. Fortin) ou que ne le pourrait faire l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) lui-même. L'honorable député (M. Monk) a répété, à la suite de plusieurs autres députés, que le cabinet aurait dû prendre l'initiative d'une semblable mesure. Il y a plusieurs mois que le cabinet a mis cette question à l'étude. La question, d'ailleurs, n'a pas le mérite de la nouveauté, puisque nos prédécesseurs s'en sont aussi préoccupés et avaient même saisi la Chambre d'une mesure analogue. Quant au cabinet du jour, il lui aurait répugné de faire de ce projet de loi une mesure ministérielle, et voici pourquoi : du moment que le gouvernement s'en chargerait, il serait à appréhender qu'on n'en fît une mesure de parti ; or, plus que tout autre, un bill comme celui-ci demande à être étudié non pas au point de vue des partis politiques, mais bien et uniquement à celui du commerce.

Je rappellerai au souvenir de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et aux autres députés qui ont exprimé la même opinion, que la plus importante de nos lois de faillite, celle de 1864, qui est demeurée en vigueur jusqu'en 1875, époque à laquelle elle fut adoptée de nouveau, dans ses principales dispositions, fut présentée à la Chambre et adoptée, non pas sur l'initiative du gouvernement de sir John Macdonald alors au pouvoir, mais sur celle de sir John Abbott, qui était à cette époque l'un des principaux partisans de l'administration, mais ne faisait point partie du cabinet. Cette mesure, due à l'initiative de sir John Abbott, fut votée par la Chambre, grâce à l'appui du gouvernement, mais non pas à titre de mesure ministérielle. Cela eut pour conséquence d'empêcher les luttes de parti, qui sans cela, auraient pu surgir à cette occasion ; l'on n'envisagea le bill qu'au point de vue commercial, et, à mon avis, le pays n'a rien perdu, à cette procédure. En 1875, le gouvernement de M. Mackenzie voulut refondre la loi de faillite et il proposa le nouveau bill comme mesure ministérielle. L'on se rappelle ce qui se passa alors : sans vouloir scruter les raisons qui ont motivé l'attitude des adversaires de la loi, je dirai que dès ce moment, la loi de faillite de M. Mackenzie fut traitée comme question de parti, et ce fut l'un des principaux arguments que l'on invoqua aux élections de 1878, contre l'administration. Il est donc préférable, à mon avis, d'aborder cette question comme nous le faisons aujourd'hui, et qu'elle soit laissée à l'initiative d'un simple député, afin que les deux côtés de la Chambre puissent, en la délibérant n'envisager que les meilleurs résultats à obtenir.

Il existe une certaine divergence d'opinion touchant la question de savoir si une loi de faillite doit s'appliquer à tout le Canada. Une des stipulations du bill actuel obvie à l'une des objections les plus graves formulées contre les lois antérieures. L'une des principales dispositions de toute loi de faillite, à savoir, la libération du failli de ses dettes et obligations, est insérée, sans doute, au projet de loi, mais il y est statué, en outre, que les créances des non-commerçants, c'est-à-dire des cultivateurs et des ouvriers, etc., ne sont pas affectées par le présent bill. Si, comme résultat de la loi de faillite, un commerçant peut obtenir sa libération de

M. BEAUSOLEIL.

ses dettes et obligations, cette libération ne peut, d'après la teneur du bill en discussion, s'appliquer aux créances des non-commerçants, comme les cultivateurs, les ouvriers et les hommes de profession. Cette disposition fait donc disparaître une des objections qui jusqu'ici ont suscité d'insurmontables obstacles à l'adoption d'une loi de faillite. Nombre de députés penseront sans doute qu'une loi de faillite devrait être laissée à l'initiative des législatures locales auxquelles la constitution attribue tous les pouvoirs relatifs aux droits civils. Il est toujours odieux de priver quelqu'un de ses biens, ou de ce qui devrait lui appartenir. A mon avis, les lois de la province de Québec à cet égard sont supérieures aux lois des autres provinces ; et si les principes en vogue dans cette province étaient acceptés par toutes les autres provinces, l'adoption d'une pareille mesure serait peut-être moins nécessaire. D'après la teneur de la loi civile française, tout ce qui appartient au débiteur est engagé à ses créanciers et il ne saurait s'en dépouiller. S'il se trouve, je ne dis pas dans un état réel d'insolvabitité, mais dans une situation telle que son actif soit insuffisant pour satisfaire à ses dettes, il n'a pas droit de faire de contrat qui priverait quelqu'un de ses créanciers du droit de partage dans la distribution de la masse, à part égale avec les autres créanciers.

Voilà la grande raison qui fait tant désirer la loi de faillite surtout parmi la classe des marchands. D'après la teneur de la loi, dans certaines provinces, un marchand peut faire cession et accorder une préférence à quelques créanciers de son choix, ou bien il peut négocier des contrats qui le rendent virtuellement insolvable, qui le privent de tout son actif, et ne laissent rien aux autres créanciers qui ne sont pas sur les lieux ou qui n'ont pas l'avantage de jouir de sa faveur. Voilà ce qui rend si universelle, à l'heure qu'il est, la demande d'une loi de faillite. Les principes de la loi civile française, en vogue dans la province de Québec, ont été graduellement étendus aux autres provinces ; et l'on m'informe que la législature de la Nouvelle-Ecosse est actuellement saisie d'un projet de loi qui décrète la distribution des biens du failli parmi les créanciers. J'ignore jusqu'où va la loi en question dans ce sens. Si le parlement veut aborder cette question, le cabinet ne sera que trop heureux de lui prêter tout son appui, afin de se conformer aux vœux formels et aux opinions des députés de la droite et de la gauche. Pour mon compte, il me répugnerait de voir un projet de loi de cette nature devenir une mesure de parti. S'il est possible d'aborder la question simplement au point de vue commercial, dans le but d'élaborer la meilleure loi possible pour le commerce canadien, le gouvernement ne sera que trop heureux de prêter à l'honorable député (M. Fortin) tout son appui pour faire adopter son projet de loi ; mais avant que le gouvernement s'engage à faciliter l'adoption de cette mesure, il me semble que nous avons droit de connaître l'avis des députés des deux côtés de la Chambre, sur la question de savoir s'il importe, oui ou non, d'adopter une semblable législation.

M. ANGERS : M. le Président, après les éloquents discours qui ont été prononcés sur le projet de loi présenté aujourd'hui par l'honorable député de Laval, je serai très bref. La nécessité d'une loi de faillite s'impose. C'est un fait si indéniable que, sur ce point, tout le monde semble être de la même opinion. Je comprends cependant que l'adoption d'une loi de faillite offre des difficultés assez considérables. Mais ce n'est pas, il me semble, quand le mal existe, parce qu'un remède est difficile à appliquer, que ceux qui ont le devoir de soigner et même de guérir ce mal, doivent en refuser l'application.

Notre commerce intérieur, de même que notre commerce avec l'étranger qui tend à s'augmenter de plus en plus, exige ici, comme dans les autres pays, une loi de faillite.

Si donc telle loi est nécessaire, il faut l'adopter, et de la manière la plus parfaite possible. Ce qui a fait différer jusqu'ici l'adoption d'une loi semblable, depuis le rappel de celle de 1875, ce sont peut-être les abus qui s'étaient glissés dans l'application des lois précédentes ; ce sont peut-être aussi des causes étrangères qui sont venues en diminuer l'effet.

Je ne veux pas pour le moment, faire la part des responsabilités. Je comprends que cette loi avait ses défauts inhérents ; je comprends aussi qu'il a pu arriver que certains syndics officiels ont donné dans des abus condamnables. Il y a eu de bons syndics, comme il y en a eu de mauvais. Je crois qu'il est sage, dans l'adoption d'une loi de cette nature, de la rédiger de façon à ce qu'elle place le moins possible les officiers chargés de l'appliquer entre leur devoir et leurs intérêts.

Je ne veux point entrer dans les détails du projet de loi qui vient d'être soumis. Pour ma part, ses grandes lignes me semblent sages et très raisonnées. Il a été présenté d'une façon très claire et très pratique, et il a produit,—tout le monde l'a constaté,—le meilleur effet. Il me semble contenir des améliorations notables sur les lois antérieures lesquelles dans la pratique, seront absolument précieuses.

J'ai été heureux d'entendre l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), déclarer que loin de traiter ce projet de loi avec indifférence, le ministère était disposé à lui accorder toute la protection possible, et de lui entendre exprimer l'espoir que sur une question de cette nature, les lignes de démarcation politique seraient effacées, et que tous les députés de cette Chambre uniraient leurs efforts, dans une entente pacifique et amicale, pour doter le pays d'une loi aussi parfaite et aussi complète que possible. Une longue session nous menace ; le temps ne devra point manquer pour que ce projet devienne loi.

Je ne crois pas, M. le Président, être téméraire en ajoutant que, d'ici à la fin de la session, il est possible, il est probable même, qu'une notable partie des séances de cette Chambre sera consacrée à des discussions oiseuses ou plus ou moins utiles. Et si, lorsque la session sera terminée, nous pouvions nous dire, que nous avons contribué, chacun dans la mesure de ses forces, à doter le pays d'une législation de faillite propre à satisfaire ses besoins, ce serait une consolation précieuse pour ceux qui auraient à se reprocher d'avoir prononcé par trop de paroles inutiles ; de même une compensation pour ceux qui les auraient écoutés. (Texte).

M. CRAIG : M. l'Orateur, je crains fort que les observations du premier ministre ne soient guère agréables à la population commerciale tant du Canada que de la Grande-Bretagne. L'un des résultats du tarif différentiel, nous a-t-on dit, est

que le volume du commerce de la Grande-Bretagne s'est accru dans une large mesure par le passé et qu'il continuerait à le faire dans la même mesure à l'avenir. Les marchands de la Grande-Bretagne, tiennent beaucoup à ce que le parlement adopte une bonne loi de faillite : pour mon compte, toutefois, j'ai peu d'espoir de la voir adopter, à moins que le gouvernement n'en prenne lui-même l'initiative. Cette mesure est d'une souveraine importance et puisque le gouvernement élabore d'autres mesures importantes, je ne vois pas pourquoi il chercherait à éluder la responsabilité d'une législation comme celle-ci. Il n'y a pas à appréhender, comme l'a donné à entendre le premier ministre, que le parti de la gauche se livre à une opposition factieuse contre cette mesure. Il ne s'agit pas en ce moment de question de parti. A mon avis, des deux côtés de la Chambre, les députés devraient mûrement étudier la mesure, abstraction faite de tout esprit de parti.

Il s'agit ici tout simplement d'une question de commerce. En même temps je m'accorde à dire, de concert avec l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) que le gouvernement devrait prendre l'initiative d'une mesure de cette importance et chercher à l'élaborer aussi parfaitement que possible. Tout en professant le plus grand respect envers l'honorable député de Laval (M. Fortin), je ne saurais croire qu'un simple député puisse élaborer une loi aussi parfaitement que le peuvent faire les membres du cabinet, qui ont à leur disposition tant de ressources qui font défaut à un particulier. Une autre raison me porte à demander au gouvernement de se charger de cette mesure, c'est qu'en prenant lui-même l'initiative du bill, il le pousserait de l'avant et mettrait beaucoup plus de zèle à le faire adopter. Au contraire, si on l'abandonne à l'initiative d'un simple député, je le crains fort, il n'est guère possible qu'il soit adopté et inscrit à notre code législatif, cette session-ci. Le cabinet ne nous a pas encore fait connaître son opinion au sujet de cette mesure. J'ignore ce que les ministres en pensent. Le premier ministre ne nous a pas dit si le cabinet était en faveur d'une loi de faillite quelconque. Il nous a déclaré que si le parlement se montrait favorable à un projet de loi comme celui dont l'honorable député de Laval a saisi la Chambre, le gouvernement en faciliterait l'adoption. Ce n'est nullement là une expression d'opinion de la part du cabinet. A mon avis, la Chambre et le pays ont droit de savoir si le gouvernement est, oui ou non, partisan d'une loi de faillite. Le pays s'attend à une déclaration ministérielle à cet égard. Il n'y a pas de doute qu'il existe, dans un grand nombre d'esprits, de graves objections contre toute loi de faillite. Dans l'application des anciennes lois de faillite il s'est glissé nombre d'abus, et une foule d'esprits sont aujourd'hui préjugés contre toute législation de cette nature. Cependant, les marchands de nos grandes villes, qui font affaires par tout le Canada, comprennent qu'une loi de faillite est d'absolue nécessité.

Il est possible que les lois de Québec et de l'Ontario donnent pleine satisfaction à cet égard, mais, si je suis bien informé, il n'en est pas ainsi dans les autres provinces. Ce qu'il nous faut, c'est une loi de faillite adoptée par le parlement fédéral. En prenant la parole, j'ai simplement voulu demander au cabinet de nous laisser savoir s'il est, oui ou non, partisan d'une loi de faillite ; je ne dis pas partisan du bill qui vient de nous être présenté, car, peut-être le gouvernement pourrait-il nous élaborer une loi plus parfaite. Ce que nous voulons, c'est une loi de faillite dont le mécanisme soit peu compliqué et peu dispendieux, une loi permettant la liquidation des biens d'une faillite d'une façon aussi expéditive que possible. Une des objections soulevées contre les anciennes lois de faillite est que leur mécanisme était trop dispendieux. Sous le régime de ces lois, les syndics officiels s'enrichissaient, tandis que les créanciers n'obtenaient que peu de chose de la liquidation des biens de la faillite. C'est là ce qu'il m'a été donné de constater, puisqu'à cette époque j'étais moi-même négociant ; et voilà aussi une des raisons qui ont provoqué l'abrogation de cette loi. C'est là, toutefois, un défaut auquel il serait facile de remédier, et c'est ce que l'on devrait faire. J'adjure donc le cabinet de nous faire connaître s'il est, oui ou non, partisan d'une loi de faillite s'appliquant à tout le Canada. S'il est favorable à une semblable législation, alors nous saurons à quoi nous en tenir à cet égard. Si, au contraire, il est hostile à toute législation de cette nature, nous pouvons conclure dès maintenant que le pays ne sera pas doté de cette loi. Si le gouvernement ne prend pas l'initiative du présent bill, et n'en fait pas une mesure ministérielle, j'appréhende fort qu'il ne soit pas adopté de loi de faillite cette session-ci, et dans ce cas, il y aura un grand désappointement parmi les les marchands du Canada et de la Grande-Bretagne.

M. SPROULE : M. l'Orateur, à mon avis, le besoin urgent d'une loi de faillite se fait vivement sentir aujourd'hui. J'ignore quelles sont les dispositions de cette loi, mais elle contient certaines stipulations qui me paraissent donner satisfaction à la classe commerciale, ainsi qu'aux non-commerçants. De concert avec le très honorable chef du cabinet, je conviens que l'une des plus grosses objections soulevées contre l'ancienne loi est que l'application qui en était faite aux non-commerçants les privait de leur juste part des deniers de la faillite, tandis qu'ils étaient obligés de payer jusqu'au dernier sou ce qu'ils devaient au failli. Si j'ai bien compris le sens des paroles de l'honorable premier ministre, il existe dans le projet de loi proposé aujourd'hui, une disposition qui remédie à cette injustce.

Voilà, à mon sens, un pas dans la bonne voie, et cette réforme sera acceptée avec satisfaction par l'importante classe agricole du pays. Mon seul regret est que le gouvernement n'ait pas jugé à propos de prendre lui-même l'initiative de cette mesure. En présentant lui-même ce bill, le gouvernement en assumerait toute la responsabilité, et le projet de loi serait tout probablement adopté par la Chambre.

Il y a longtemps que les commerçants demandent une loi de faillite, et il est grandement temps que le parlement se réveille enfin et se rende aux vœux du peuple.

La motion est adoptée, et le bill subit sa première lecture.

LOI GÉNÉRALE D'INSPECTION.

M. PENNY : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 85) amendant le chapitre 99 des Statuts revisés du Canada, portant le titre de " Loi générale d'inspection."

La seule explication que je puisse donner est que les négociants en épiceries de Montréal m'ont prié de présenter le bill en question, qui tend à apporter remède à un grief dont ils se plaignent actuellement. Une grande partie des fruits apportés sur les marchés de Montréal arrivent dans un état tel qu'ils sont invendables, et les commerçants demandent la nomination d'un inspecteur.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

BRISE-LAMES À BELLE-RIVIÈRE, I.P.-E.

M. MARTIN :

Le gouvernement se propose-t-il de prendre le contrôle du brise-lames de Belle-Rivière, I. P.-E. ? Un ingénieur du gouvernement a-t-il fait rapport sur l'importance de ce brise-lames ? Dans le cas affirmatif, quelle est la nature de ce rapport, et fait-il mention de la condition du brise-lames ou de la somme requise pour l'allonger ? Le gouvernement se propose-t-il de l'allonger et de l'améliorer ? Et dans ce cas, quand ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : J'ai déjà répondu à ces questions.

CONVENTION RELATIVE AU CHEMIN DE FER DU PAS-DU-NID-DE-CORBEAU.

M. McINNIS :

Le gouvernement a-t-il pris possession des 50,000 acres de terres houillères que devait lui donner la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou tout autre compagnie, tel qu'énoncé dans le paragraphe (i) de la clause 1 du contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau ? Dans le cas affirmatif, de quelle compagnie et quand les a-t-il reçues ? Sinon, quelles mesures a-t-on prises pour choisir ces 50,000 acres et pour assurer l'exécution des engagements pris par la compagnie, aux termes de la dite clause ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le gouvernement n'a pas encore reçu la concession des 50,000 acres de terre, ou tout autre nombre d'acres de terres houillères, stipulée par l'article premier de la convention conclue avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ces terres ne peuvent être remises par la compagnie en question au gouvernement, avant qu'elles aient été obtenues du gouvernement de la Colombie anglaise qui ne les concédera qu'après qu'elles auront été méritées et gagnées par la construction de cette partie du chemin de fer à laquelle s'applique la subvention en terres accordées par le gouvernement de la Colombie anglaise. Je suis informé que ces terres n'ont pas encore été gagnées ni obtenues du gouvernement de la Colombie anglaise.

RÈGLEMENTS MINIERS DU YUKON.

M. DOMVILLE (par M. ELLIS) :

Aux termes des règlements concernant les mines dans le districts du Yukon, les mots " le certificat concédera aussi au porteur, etc., le privilège d'abattre du bois pour ses besoins particuliers, pour la construction des logements, bateaux et pour l'exploitation générale des mines," s'appliquent-ils aux terres boisées concédées par le gouvernement, ou simplement aux districts forestiers non concédés?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Voici ma réponse à l'interpellation de l'honorable député. Les règlements miniers stipulent, en outre, que le privilège en question, " ne s'étendra pas au bois qui pourrait avoir été accordé jusqu'ici ou être accordé à l'avenir à d'autres personnes ou corporations."

Les mots cités par l'honorable député ne s'appliquent donc pas aux permis de coupe de bois accordés par le gouvernement, et on doit les interpréter de façon à ce qu'ils s'appliquent au territoire non couvert par les permis de coupe de bois.

SUBVENTION EN TERRES AU CHEMIN DE FER DU YUKON.

M. DAVIN (par M. MONK) :

Sur quoi l'honorable ministre du Commerce s'est-il fondé pour dire : " Je n'ai pas le moindre doute que Mackenzie et Mann seraient tout disposés à échanger leur concession de terres pour une subvention très modérée en espèces ; de fait, nous avons d'excellentes raisons pour savoir qu'ils seraient consentants " ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je dois déclarer que le compte rendu des paroles citées n'est pas fidèle. Voici ce que j'ai dit : Je n'ai pas le moindre doute que MM. Mackenzie et Mann seraient prêts à échanger une partie considérable de leur subvention en terres pour une fort minime subvention en espèces sonnantes, et j'avais d'excellentee raisons de faire cette déclaration.

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. MARCOTTE: M. l'Orateur, avant que l'ordre du jour soit appelé, je demande la permission de soulever une question de privilège.

M. l'Orateur, je suis informé d'une manière digne de foi et je crois pouvoir établir que M. Arthur-Aimé Bruneau, alors député du district électoral de Richelieu en cette Chambre a, pendant la présente session du parlement, signifié son intention de résigner son mandat, conformément aux prescriptions du statut à cette fin.

Que M. Joseph Godbout, député du district électoral de Beauce, et M. John McMillan, député du district électoral de Huron-sud, ont été témoins de la déclaration à cette fin.

Que je crois pouvoir établir que la dite déclaration est le document mentionné dans la déclaration suivante faite à cette Chambre par Son Honneur l'Orateur de la Chambre des Communes le 14 mars 1898.

Je propose ce qui suit :

François-Arthur Marcotte, député du comté de Champlain à la Chambre des Communes, ayant déclaré de son siège qu'il est informé d'une manière digne de foi et qu'il croit pouvoir établir que M. Arthur-Aimé Bruneau, alors député du district électoral de Richelieu en cette Chambre a, pendant la présente session du parlement, signifié son intention de résigner son mandat, conformément aux prescriptions du statut à cette fin.

Que M. Joseph Godbout, député du district électoral de Beauce, et M. John McMillan, député du district électoral de Huron-sud, ont été témoins de la déclaration à cette fin.

Qu'il croit pouvoir établir que la dite déclaration est le document mentionné dans la déclaration suivante faite à cette Chambre par Son Honneur l'Orateur de la Chambre des Communes, le 14 mars 1898.

" Avant de passer à l'ordre du jour, je désire faire part à la Chambre d'une question de privilège qui a été mentionnée par la presse comme affectant le siège d'un honorable député—le député de Richelieu. On rapporte que j'ai reçu cette démission, l'eussé-je reçue j'aurais immédiatement émis mon mandat pour une nouvelle élection. Les seuls rapports que j'ai eus avec M. Bruneau

pendant cette session, remontent à vendredi matin. Je venais d'arriver à mon bureau lorsque M. Bruneau est entré. Il m'a demandé si j'avais reçu une lettre de lui. Je lui ai répondu négativement. Il me dit qu'il venait retirer la lettre qu'il m'avait adressée. Je lui dis d'attendre un moment et que j'allais dépouiller mon courrier, car je n'avais pas encore ouvert une seule de mes lettres. Je lui montrai celles qui n'étaient pas encore décachetées, et il m'en désigna une qu'il prétendait avoir affranchie de ses initiales. Je lui demandai si l'adresse et les initiales d'affranchissement étaient de sa main, et il me répondit affirmativement. Il ne m'a rien dit du contenu de la lettre et je ne lui en ai rien demandé, mais je lui ai remis la lettre intacte et il l'a emportée. Autant qu'il m'est possible de le savoir, la lettre venait du bureau de poste, parce que je ne l'avais pas vue auparavant. Je mentionne ces faits pour qu'il n'y ait pas d'erreur à ce sujet, en tant que je suis concerné."

Que cette déclaration de démission a été faite et présentée aux termes du paragraphe 3 de la clause 5 du chapitre 13 des Statuts revisés du Canada, et cependant le dit Arthur-Aimé Bruneau, continue à siéger dans la Chambre des Communes.

Qu'il soit résolu,—Que cette déclaration ainsi que celle de l'honorable président de cette Chambre soient renvoyées au comité permanent des privilèges et élections pour s'enquérir des faits, étudier les questions légales qui en découlent et trouver les précédents parlementaires qui s'appliquent à l'espèce, faire rapport à cette Chambre du résultat de l'enquête et s'assurer si des procédures ultérieures, et lesquelles, devraient être prises par cette Chambre en l espèce.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): M. l'Orateur, je dois exprimer mon regret de ce que mon honorable ami n'ait pas jugé convenable de donner avis de cette motion. Comme il ne l'a pas fait, je demande que la question soit remise à demain. Nous la discuterons demain.

M. l'ORATEUR : Le document dont l'honorable député a donné lecture est partie en anglais et partie en français. Il est donc censé avoir été lu, je présume.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ce document n'est pas tout en français, M. l'Orateur, la résolution est en français et la déclaration en anglais. Je dois ajouter ceci, en justice pour l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) : il a informé l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau) qu'il amènerait cette question sur le tapis aujourd'hui.

M. l'ORATEUR : Alors, ce document tient lieu d'avis de motion ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Oui, ce sera le premier item demain.

EXPLICATION DE NATURE PERSONNELLE.

M. DOMVILLE : Avant l'appel de l'ordre du jour, je tiens à rectifier ma situation aux yeux du pays. J'ai par-devers moi un extrait de la *Gazette* de Montréal, qui me met dans une très fausse situation. Cet article est probablement basé sur une erreur qui s'est glissé dans le compte rendu des débats, erreur que j'aurais corrigée si je l'avais aperçue, mais je l'ai ignorée jusqu'à ce qu'on me l'eut fait observer.

Il se dégage des débats de la Chambre des Communes de jeudi soir que M. Domville, M. P., est financièrement intéressé à l'expédition de l'eau-de-vie dans les territoires reculées du Nord-Ouest, M. Domville est libéral, partisan du gouvernement Laurier. Il faudrait—

C'est vers l'honorable député d'York (M. Foster) que je tourne maintenant mes regards....

....nombre de délégations de W.C.T.U.....

J'ignore ce que signifie....

....nombre de délégations de W.C.T.U., pour détruire son influence et empêcher la délivrance de permis pour le transport des articles à même lesquels les membres du parlement réalisent le plus de profits.

M. l'Orateur, je dois déclarer ici que je ne suis intéressé, soit directement soit indirectement, ni dans le transport des boissons dans les territoires du Nord-Ouest, ni dans les permis. Il est possible que notre compagnie ait été confondue avec quelque autre compagnie qui fait le transport de l'eau-de-vie. Voici le passage du compte rendu officiel que je désire faire corriger :

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

M. DOMVILLE : Allons, vous n'êtes pas préjugés contre moi au point de me refuser un mot d'explication. Je le déclare très catégoriquement, quand sir Louis Davies a écrit cette lettre, il n'avait pas la moindre idée....

Voici la suite :

....que j'allais faire le transport de l'eau-de-vie dans le territoire du Yukon.

Voilà ce que j'ai déclaré. Il y avait en ce moment-là beaucoup de tapage de l'autre côté de la Chambre. J'en ignore la cause. Mais j'ai souvent observé dans la soirée surtout ce petit tapage auquel se livre la gauche. Voici textuellement ce que j'ai dit : en écrivant sa lettre, sir Louis Davies recevrait de ceux de mon entourage l'assurance que ce n'était pas notre but de nous livrer au trafic de l'eau-de-vie dans ce territoire—et non pas que c'était notre intention de faire ce trafic, comme on me le fait dire.

A ce moment, la Chambre était à débattre la la question du chemin de fer Stikine-Teslin, et je me permis d'observer que ce serait une entreprise rémunératrice, puisque la compagnie obtiendrait $500 par tête de ses voyageurs, sans compter qu'il leur faudrait faire une partie de la route à pied.

Voilà donc, en somme, ce que j'ai dit : on avait affirmé que la compagnie obtiendrait ce prix de passage et j'ai répondu que l'entreprise dans ces conditions serait rémunératrice, même sans le transport de l'eau-de-vie. Voilà la rectification que je désire apporter au compte rendu des débats. Abstraction faite de ce que les autres compagnies peuvent faire, toute compagnie a droit de faire le trafic à son gré, je nie, tant en mon nom personnel qu'en celui de la compagnie, que nous soyions intéressés en quoi que ce soit au trafic de l'eau-de-vie dans ce territoire.

M. l'ORATEUR : Le sténographe des débats, qui est en ce moment au bureau, rapportera exactement, j'en suis sûr, les paroles de l'honorable député.

BRISE-LAMES DE BELLE-RIVIÈRE.

M. MARTIN : Je désire porter de nouveau à l'attention de la Chambre une question à laquelle j'ai déjà fait allusion ici. J'ai feuilleté le compte rendu des débats de lundi dernier et il m'a été impossible de trouver la réponse apportée par le ministre des Travaux publics (M. Tarte) à ma question. Si ma mémoire est fidèle, le ministre des Travaux publics n'était pas en Chambre lorsque la question a été posée. L'honorable premier ministre (M. Laurier) a aussi demandé que l'interpellation demeurât en suspens. A tout événement, j'ai sous les yeux le compte rendu de lundi dernier et je n'y trouve

point de réponse à mon interpellation. Je désirerais avoir une réponse, sans plus de retard. Qu'on me donne un oui ou un non catégorique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai certainement répondu à l'interpellation de l'honorable député. Que l'honorable député (M. Martin) consulte la page 1838 du compte rendu et il y trouvera et son interpellation et la réponse que j'y ai apportée.

M. l'ORATEUR : L'honorable député se trouvant absent de la Chambre au moment de l'appel de la question, c'est un de ses collègues qui l'a posée en son nom.

M. MARTIN : Je désire alors me rétracter. Je ferai observer que l'interpellation est inscrite au feuilleton des Ordres immédiatement avant celle portée au nom de l'honorable député de Prince-est, (M. Yeo), tandis que dans le compte rendu des débats, l'ordre est interverti.

VACANCE DANS LE COMTÉ DE PRINCE-OUEST.

M. MONTAGUE : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire savoir si l'on a nommé un officier-rapporteur pour l'élection qui doit avoir lieu dans Prince-ouest.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): L'officier-rapporteur n'a pas encore été nommé.

M. MONTAGUE : Demain?

Le PREMIER MINISTRE : Fort bien, demain.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Ou plus tard.

MEILLEURE OBSERVANCE DU JOUR DU DIMANCHE.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour prendre en considération le bill (n° 2) Acte à l'effet d'assurer la meilleure observance du jour du Seigneur, ordinairement appelé dimanche, comme jour de repos.

(En comité.)

A six heures le comité fait un rapport à la Chambre de ses travaux et la séance est levée.

Séance du soir.

Le comité reprend l'étude du bill (n° 2) à l'effet d'assurer la meilleure observance du dimanche.

Article 1.

M. MONTAGUE : Je croyais qu'il y avait eu un amendement de fait à cet article, lequel avait été présenté par l'honorable ministre de l'Agriculture.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Le sous-amendement suivant a été proposé à cet article et je vais le lire :—

Que tous les mots contenus dans le bill après le mot "que" dans la 10e ligne, jusqu'au mot "libelle diffamatoire" dans la 25e ligne soient enlevés et remplacés par les suivants: "Vend, emploie ou engage quelqu'un à vendre tout article ou marchandises le dimanche, à l'exception de remèdes ou médicaments, ou d'articles destinés à la pratique de la chirurgie ou de la médecine."

M. McCLEARY : Cet article s'applique-t-il à la vente des journaux américains? Parce que si l'interprétation qu'a donnée hier soir l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) au paragraphe "*b*" est exacte, cela ne s'applique certainement pas au but que l'on veut atteindre, car s'il y a une chose dont nous avons à nous plaindre dans ce pays, c'est bien de la vente des journaux américains le dimanche.

M. CHARLTON : Le paragraphe "*b*" s'applique à la vente des journaux américains le dimanche.

M. McCLEARY : Il me semble que l'honorable député a prétendu hier soir que ce paragraphe ne s'appliquait qu'aux éditeurs et aux propriétaires seulement.

M. CHARLTON : Ce paragraphe défend la vente, et en l'absence de l'éditeur, du propriétaire et du gérant, la personne responsable de la vente du journal pourra être poursuivie.

Le sous-amendement est rejeté.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : La question est maintenant sur l'amendement à l'effet d'ajouter après le paragraphe "*c*" les mots suivants : vend, emploie, ou engage quelqu'un à vendre quelque journal livré ou publié le dimanche."

M. McCLEARY : J'ai cru comprendre hier soir, d'après l'interprétation qu'en ont donné l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) et le Solliciteur général, que ces mots "vend ou emploie," et en particulier le premier, n'empêcheraient pas les petits porteurs de journaux de vendre les journaux américains le dimanche au Canada, parce que cela ne s'appliquait qu'aux propriétaires et à l'éditeur. Si cette interprétation est exacte, nous ne pourrons pas atteindre les propriétaires et les éditeurs des journaux américains.

M. CHARLTON : Lorsque ce bill fut présenté pour la première fois durant la dernière session, l'article se rapportant à cette question était comme suit :

Quiconque, le jour du Seigneur, soit comme propriétaire, éditeur ou gérant, imprime, publie ou délivre quelque papier-nouvelles, journal ou revue périodique dans le but de le vendre au moyen de porteurs ou de petits vendeurs dans les rues, ou dans les kiosques ou magasins, ce jour-là, et quiconque vend quelque papier-nouvelles ce jour-là, est réputé coupable d'un acte criminel ; mais rien dans le présent article n'empêchera la distribution gratuite de publications religieuses le jour du Seigneur.

Ce bill fut renvoyé au ministre de la Justice (sir Oliver Mowat) et il suggéra un changement dans la phraséologie de cet article, et en prépara un lui-même. Ce projet préparé par le ministre de la Justice fut pris en considération par le Solliciteur général, qui le préféra au projet original, lequel fut étudié en comité général, et ce dernier fit rapport de ses travaux. La Chambre s'est déjà prononcée favorablement sur l'article que nous étudions en ce moment ; mais le bill ne fut pas adopté définitivement durant la dernière session, à cause de l'absence du chef du gouvernement qui dût se rendre

en Angleterre pour les fêtes du jubilé, et son départ eût pour effet de faire abandonner tous les bills ayant trait à la législation privée et le bill actuel dût subir le sort des autres. Mais il a été approuvé par la Chambre en comité général l'année dernière, et il était alors présenté par le ministre de la Justice ; c'est lui qui a préparé cet article et je crois qu'il s'applique bien à tous les cas qui peuvent se présenter. Voyons brièvement ce que contient le bill :

(*a.*) Etant propriétaire, éditeur ou gérant d'un journal, publie ou délivre, ou prépare pour publication ou livraison, quelque exemplaire ou numéro de ce journal pour être vendu le dimanche, ou avec l'intention que cet exemplaire ou numéro soit vendu le dimanche ; ou

(*b.*) Vend, emploie ou engage quelqu'un à vendre quelque journal le dimanche.

Si le journal est publié à l'étranger et est envoyé ici et vendu par un porteur de journaux, l'éditeur, le gérant ou propriétaire du journal en question ne pourra pas être poursuivi dans notre pays ; mais ces journaux sont expédiés ici à des agents, et je prétends, qu'en vertu de cet article, en l'absence de l'éditeur ou du gérant, les agents en leur qualité de représentants tomberont sous le coup de la loi. Je crois que cette interprétation est sage et que c'est ainsi que la loi devra être appliquée. Une fois qu'elle aura été en vigueur durant un certain temps il sera alors facile de constater si j'ai tort ou non. Si l'on constate que la loi est défectueuse il pourra y être porté remède.

Le paragraphe suivant se lit comme suit :

Pourvu que la publication ou livraison, ou la préparation pour publication ou livraison d'un exemplaire ou numéro d'un journal religieux devant être distribué le dimanche, ou dans l'intention qu'il soit distribué le dimanche, ne so t pas une contravention en vertu du présent article.

Je crois que le bill couvre tous les cas et que nous ne pouvons l'améliorer. Je demande aux honorables membres de cette Chambre d'accepter ce bill, qui a été étudié avec soin par des jurisconsultes distingués tels que sir Oliver Mowat et le Solliciteur-général, ainsi que par ses partisans qui désirent obtenir une loi efficace contre les journaux du dimanche. Adoptons ce bill, et une fois en vigueur, je suis convaincu qu'il produira l'effet voulu ; et au cas où il n'atteindrait pas le but désiré, la Chambre pourra plus tard remédier aux défauts que l'on constatera chez lui une fois qu'il aura été en vigueur durant quelque temps. En soumettant des amendements et des sous-amendements de cette nature nous nous exposons à détruire l'efficacité pratique du bill, j'ai étudié ce bill avec le plus grand soin, car j'étais désireux d'obtenir une loi efficace, et je demande aux honorables membres de cette Chambre de permettre au comité de faire un rapport favorable de ce bill.

M. MONTAGUE : L'honorable député a déclaré que ce bill rencontrait l'appui des autorités légales les plus élevées. Or, la plus haute autorité légale c'est le ministre de la Justice.

M. CHARLTON : C'est au ministre de la Justice que j'ai soumis ce projet de loi lorsqu'il a été préparé.

M. MONTAGUE : Le ministre de la Justice dans le cabinet actuel, comme je l'ai prouvé hier soir, par le dossier, a déclaré que ce bill, bien que sous notre juridiction, empiète sur des droits que la constitution accorde aux provinces, et il a même ajouté que ce bill pouvait être de nature à créer des difficultés.

M. CHARLTON : Je ferai remarquer que ce bill n'a jamais été soumis à la considération du ministre de la Justice actuel, et que ce dernier n'a encore rien dit à ce sujet, ses remarques s'appliquaient au principe général de la juridiction et n'avaient pas trait aux questions de détails contenues dans ce bill.

M. MONTAGUE : Cela est vrai. L'honorable député prétend que le bill tel que rédigé maintenant n'avait pas été soumis au ministre de la Justice actuel, lorsqu'il a prononcé le discours que j'ai cité hier soir, et comme me le fait rappeler l'honorable député de Brockville (M. Wood), le bill actuel n'avait pas été non plus soumis à sir John Thompson, lorsqu'il se prononça sur la question ; la chose est donc la même dans les deux cas. Si l'honorable député qui a présenté ce bill veut bien lire le discours prononcé par l'honorable M. Mills, alors député de Bothwell et aujourd'hui ministre de la Justice, il pourra constater que l'honorable ministre a déclaré qu'il y avait certains articles du bill qui se trouvaient sous la juridiction de ce parlement. Il voulait sans doute faire allusion aux articles où il est question de la circulation des convois de chemins de fer et des bateaux à vapeur le dimanche. Il constatera aussi que l'honorable ministre a déclaré que certaines stipulations du bill—celles dont il est question dans le projet de loi actuel—étaient que des questions se rapportant au droit civil et municipal lequel est sous la juridiction des législatures provinciales, et il a même dit que la législature de l'Ontario avait déjà adopté des lois relativement à cette question.

Bien que je ne sois pas personnellement intéressé dans ce bill, je suis d'avis que le comité devrait avoir l'opinion du gouvernement sur ce projet de loi, et cela tout particulièrement parce que le ministre de la Justice actuel a déclaré que ce bill n'était pas de nature a être adopté par ce parlement. A quoi sert d'adopter un bill inutile et de nature à créer des difficultés, comme l'a fait remarqué l'honorable ministre de la Justice, lorsqu'il était député, relativement à cette partie du bill ? Je suis bien persuadé que le ministre de la Justice n'a pas changé d'opinion depuis qu'il a fait cette déclaration, et il serait ridicule pour cette Chambre d'adopter un bill que le ministre de la Justice pourrait critiquer au Sénat, en sa qualité de représentant du Sénat.

M. CHARLTON : L'honorable député croit-il que le Sénat n'osera pas différer d'opinion avec lui ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Je crois que l'honorable député de Haldimand (M. Montague) n'était pas présent en Chambre lorsque le premier ministre a dit ce qu'il pensait de ce bill, et il est vrai qu'il n'a pas parlé au nom du gouvernement mais en sa qualité de chef de la Chambre.

M. MONTAGUE : Je n'étais pas présent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans ce cas, l'argument présenté par l'honorable député n'a plus sa raison d'être. Je veux simplement déclarer que l'amendement que j'ai proposé hier

soir en comité général était à mon avis le corollaire nécessaire du bill. Je constate aussi que le promoteur du bill a demandé aux honorables membres de cette Chambre de ne pas surcharger ce projet de loi de choses qui lui sont étrangères et qui peuvent créer des difficultés, ou mettre en danger de quelque façon l'adoption de ce bill par la Chambre. Je considère cet amendement comme étant la conséquence naturelle de ce bill. Toutefois la chose pourrait se faire aussi facilement plus tard, si le besoin s'en faisait sentir. En conséquence, à la demande de l'honorable député, je demande la permission de retirer l'amendement que j'ai proposé.

L'amendement est retiré.

M. MACLEAN : Le comité général de la Chambre en est arrivé à une conclusion hier soir, relativement à ce bill, et ce n'est que par suite d'une omission de ma part en préparant la motion que nous en entendons encore parler ce soir. Hier soir, la majorité des membres de cette Chambre a déclarée que cette mesure était informe, inutile et inconstitutionnelle, et que par conséquent nous avions besoin de plus de temps et de plus de renseignements pour en faire une loi réellement efficace. Comme je suis persuadé que c'est encore là l'opinion de la Chambre sur cette question, je propose que le comité lève sa séance.

M. CHARLTON : Avant que le vote soit pris sur cette question, je dois déclarer que l'on ne réussira pas a faire mettre de côté ce bill en ayant recours à cet expédient, car je demanderai à ce qu'il soit placé de nouveau sur l'ordre du jour, et je ne le défendrai qu'avec plus de persistance si l'on veut essayer de le faire disparaître de cette manière.

Le vote étant pris sur la motion de (M. Maclean) elle est rejetée sur la division suivante : pour, 23 ; contre 25.

M. McCLEARY : Avant de voter en faveur de ce bill, je voudrais être convaincu qu'il répond à tous les besoins du cas. La seule chose dans tous les cas, au sujet de laquelle nous ayons besoin de légiférer dans la province de l'Ontario, c'est relativement à la vente des journaux américains le dimanche, laquelle est à mon avis contraire aux intérêts et à la morale de notre population. Il y a une certaine classe de journaux américains qui devraient être exclus. Je suis autant en faveur de ce bill que son promoteur lui-même.

M. CAMPBELL : Dans ce cas, pourquoi avez-vous été contre ?

M. McCLEARY : Je n'ai pas voté contre le bill. Je veux qu'il soit rédigé de manière à être d'une certaine utilité une fois qu'il sera devenu loi. Nous ne pourrons jamais atteindre l'éditeur ou même l'agent d'un journal américain, parce qu'ils les jettent aux porteurs de journaux en traversant la frontière. Comment nous y prendre dans ce cas pour les exclure ?

M. CHARLTON : L'honorable député veut-il être assez bon de dire ce qu'il croit être nécessaire ? A mon avis le bill actuel est suffisant.

M. HENDERSON : Il me semble que le bill tel qu'il existe répond à l'objection que vient de soulever l'honorable député de Welland (M. McCleary). Toute la difficulté réside dans le fait que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) interprète d'une façon différente certains mots que moi-même et un grand nombre d'autres députés ne comprenons pas ainsi. L'honorable député (M. Charlton) soutient que les mots "étant le propriétaire, l'éditeur ou l'agent de quelque journal," sont censés se trouver avant la lettre "*b*" dans le deuxième paragraphe. Je ne puis comprendre une semblable interprétation de ces mots. Si l'honorable député (M. Charlton) voulait laisser entendre que le bill exprime uniquement ce que les mots veulent dire, la question serait réglée. Mais en donnant à ces mots une interprétation autre que celle qu'ils ont réellement, il trompe certainement la Chambre et veut donner à ce bill un effet qu'il n'aura jamais à mon avis.

M. CHARLTON : J'ai étudié cette question avec le plus grand soin depuis hier soir, et je crois que le paragraphe "*b*" peut s'appliquer au cas mentionné par l'honorable député de Halton (M. Henderson). Si ces journaux du dimanche sont vendus et que l'on puisse atteindre le propriétaire, il vaudrait mieux procéder contre lui ; mais quiconque se rend coupable de la vente de ces journaux, s'ils sont étrangers, tombe sous le coup du paragraphe "*b*."

M. CHOQUETTE : Je ne crois pas que nous ayons besoin de ce bill dans la province de Québec, et je propose en conséquence, appuyé par M. Rinfret, que l'on ajoute au paragraphe "*b*" les mots suivants :—

Que les dispositions de cet acte ne s'appliqueront pas à la province de Québec.

M. MONTAGUE : Mais, c'est à la province de Québec que ce bill est destiné.

M. MONK : J'espère que le comité de la Chambre va appuyer l'amendement de l'honorable député de Montmagny (M. Choquette). Je ne crois pas qu'il y ait des journaux du dimanche publiés ailleurs au Canada que dans la cité de Montréal, où il y en a un de publié en anglais et un autre en français. Ce sont d'excellents journaux, et pour ma part je ne me fais pas un scrupule de les acheter. Je sais qu'une grande partie de la population de Montréal achète ces journaux. Je considère comme une violation de la liberté de conscience le fait de vouloir tenter d'appliquer cette loi à la province de Québec. Je respecte les convictions du promoteur de ce bill, l'honorable député de Norfolk-nord, (M. Charlton) ; je le crois sincère, et il peut avoir l'intention de faire disparaître un état de choses dangereux, existant ailleurs, mais je crois que, dans la province de Québec, la manière dont nous observons le dimanche est bonne, et si l'honorable député (M. Charlton) veut que nous lui disions la vérité, je crois que nous pouvons déclarer que la population de la province de Québec peut être comparée avantageusement avec la population des autres provinces. J'espère que cet amendement va être adopté.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je regrette d'entendre dire à l'honorable député (M. Monk) qu'il achète des journaux le dimanche, car s'il fait cela il agit en contravention des lois de la province de Québec et il s'expose à une amende

de $20 chaque fois qu'il se rend coupable de cette offense.

M. MONK : Un grand nombre d'autres citoyens respectables font la même chose.

M. MACLEAN : Je propose comme sous amendement que les mots suivants soient ajoutés :

Et aussi la province de l'Ontario.

M. POWELL : Je voudrais demander à celui qui a proposé l'amendement de bien vouloir y ajouter les mots :

Et aussi la province du Nouveau-Brunswick.

M. FOSTER : Vu l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries, et comme je suis aussi intéressé dans sa province, j'aimerais bien à ce que l'on ajouterait à cette momenclature le nom de l'Ile du Prince-Edouard.

M. McDOUGALL : Ainsi que celui de la Nouvelle-Ecosse.

M. DAVIS (Saskatchewan) : J'aimerais bien que les Territoires du Nord-Ouest seraient aussi mentionnés dans l'amendement.

M. CHARLTON : La chose tourne au ridicule. Nous voyons jusqu'où peut aller la tentative d'affaiblir la loi en essayant de soustraire une province à son contrôle. Je ne crois pas que la liberté de conscience soit bien différente relativement à cette question dans la province de Québec de ce qu'elle est dans la province de l'Ontario ou dans la Patagonie. La nécessité de cette loi repose sur le vaste terrain du bien national et de l'intérêt national. La discussion qui a eu lieu hier soir, et les arguments apportés en faveur du bill ont démontré pleinement quelles étaient les conséquences de l'introduction et du maintien de ces journaux du dimanche qui causent un tort considérable dans la région avoisinante. On a cité cette province comme un exemple des conséquences dangereuses qui pourraient résulter de l'introduction dans tout le pays, d'un mal qui n'est pas encore très répandu au Canada. Le bill a surtout pour but d'empêcher la démoralisation et le vice de s'introduire dans le pays, par l'entremise d'une agence qui a produit les plus lamentables résultats aux Etats-Unis, et est en frais de détruire graduellement dans ce pays, la morale et l'esprit chrétien.

Si les honorables députés de cette Chambre ne peuvent pas comprendre sur quels principes larges et sains ce bill est basé, s'il ne veulent pas songer à l'avenir de ce pays qui repose en grande partie dans nos mains, et ne peuvent pas comprendre que sur nous pèse la responsabilité de tracer les destinées de la moitié de ce continent—s'ils ne peuvent pas se rendre compte que ce bill a des visées plus élevées que les choses mesquines auxquelles ils ont fait allusion, nous faisons aussi bien de retirer le bill et de ne plus nous en occuper.

Je préférerais que le bill serait rejeté plutôt que de voir son application restreinte à certaines parties du Canada. Son but est de créer un règlement national relativement à cette question—et d'établir fermement les bases de ce pays sur des principes de justice et de vérité. Ce bill n'est pas fait dans le but de violer la liberté de conscience ou d'imposer certains devoirs religieux aux citoyens de ce pays. Il est simplement destiné à chasser de ce pays un danger qui existe chez nos voisins les Américains, et dont nous connaissons parfaitement les conséquences pernicieuses. Si nous ne pouvons pas discuter cette question en nous plaçant à ce point de vue, nous n'abordons pas ce bill avec des dispositions d'esprit convenables, et j'espère qu'il va être ou rejeté dans son entier ou adopté sans qu'il y soit fait mention d'une manière particulière de la province de Québec, de la province du Nouveau-Brunswick, de la province de l'Ile du Prince-Edouard, ou de tout autre province ou réunion de provinces dans cette Confédération.

M. MACLEAN : L'honorable député prétend travailler dans l'intérêt général de la nation. Mais je dis qu'il est encore plus important que ce parlement respecte les droits des provinces. Voilà qu'elle devrait être surtout l'attitude des honorables membres de la gauche, eux qui depuis si longtemps se sont intitulés les champions des droits provinciaux, et qui ont prétendu que l'autonomie des provinces devait être respectée. Le Solliciteur général nous a dit, on a cité l'opinion du ministre de la Justice, et tous les avocats qui siègent dans cette Chambre prétendent que ce bill empiète sur les droits des provinces ; qu'il existe actuellement dans chaque province une loi pour la meilleure observance du dimanche, et que le péché auquel l'honorable député fait allusion n'existe que dans son imagination ; et si tout cela est vrai, à quoi bon s'amuser plus longtemps sur ce bill. Votons suivant l'inspiration de notre conscience et votons contre ce bill.

M. CLARKE : Si ce bill a pour but d'empêcher l'introduction dans ce pays des journaux du dimanche imprimés aux Etats-Unis, je crois qu'il est tout à fait recommandable, et je l'appuierais avec plaisir. Mais il n'existe pas actuellement de journaux imprimés dans la province de l'Ontario qui peuvent être affectés par ce bill ; et autant que les renseignements que je possède sont exacts, la loi provinciale actuelle s'applique à tous les cas qui peuvent se présenter.

Je ne sais pas jusqu'à quel point ce bill pourrait s'appliquer aux journaux appelés journaux du dimanche dans cette province, mais qui sont imprimés le samedi. Si ce projet de loi était de nature à causer quelque tort à ces journaux, je crois qu'il irait trop loin. Tant qu'il n'a pas d'autre but qu'à fermer l'entrée du Canada à ces journaux américains qui sont en frais de dégrader les meilleurs sentiments du peuple américain, je crois que ce projet de loi a sa raison d'être et qu'il est un pas de plus dans la bonne voie ; mais la réglementation de la publication des journaux dans notre région peut être laissée sans crainte aux autorités provinciales.

M. CHARLTON : Je dirai en un mot que l'objet de ce bill est non seulement de frapper d'exclusion les journaux à sensation des Etats-Unis, mais aussi d'empêcher la propagation de journaux semblables au Canada.

M. MACLEAN : Le *Globe* d'aujourd'hui, à sa septième page, invoque, comme preuve de l'efficacité de la loi de l'Ontario la décision du magistrat à Merriton dans une cause contre la " Carbide Company " pour avoir travaillé le dimanche, décision rendue après un procès de 14 jours conduit par

le meilleur avocat de la province. Le magistrat maintient la loi du dimanche et approuve l'attitude de l'honorable député de Norfolk-nord. Ainsi dans l'Ontario nous n'avons besoin d'aucune autre loi que celle actuellement en vigueur.

M. MONTAGUE: Je comprends mal l'utilité de ce bill. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a dit qu'il avait acheté des journaux le dimanche à Montréal, et le premier ministre a immédiatement déclaré que cela était illégal dans la province de Québec.

Le PREMIER MINISTRE: Ecoutez! écoutez!

M. MONTAGUE: Si c'est illégal, dans la province de Québec, d'acheter un journal le dimanche, il est également illégal de vendre un journal le dimanche, et ainsi, en ce qui concerne Québec, le bill est tout à fait inutile. Nous avons aussi la preuve qu'il est absolument inutile dans la province de l'Ontario, et je ne doute pas qu'il en soit de même dans les autres provinces. Pour ce qui est du cas mentionné par mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke), l'honorable député de Norfolk-nord ne saurait croire, j'en suis sûr, que le bill répond à ce cas.

M. CHARLTON: Il y répond.

M. MONTAGUE: L'honorable député de Toronto-ouest prétend que de la littérature immorale viendrait des Etats-Unis, sous forme de journaux du dimanche vendus, non pas le dimanche, mais le vendredi ou le samedi par des petits garçons irresponsables qui, comme l'a dit l'honorable député de Welland (M. McCleary) obtiennent ces journaux des serre-freins à bord des divers trains. L'honorable député de Norfolk-nord veut-il prétendre que son bill empêcherait la vente de ces journaux le vendredi ou le samedi?

M. CHARLTON: Oui.

M. MONTAGUE: Pas du tout. Nul en Chambre ne peut croire cela. Je regrette que le ministre de l'Agriculture ait retiré son amendement. J'appuierai volontiers ce bill s'il atteint ce but.

M. CHARLTON: Je suis prêt à accepter un amendement à cet effet.

M. MONTAGUE: Alors que le ministre de l'Agriculture maintienne son amendement. Je n'ai aucune hésitation à dire, en ce qui concerne ce côté-ci de la Chambre, que le bill sera approuvé si l'honorable ministre maintient son amendement. Sans cela non seulement la mesure n'est pas bonne, mais elle est condamnable. Si cet amendement est fait au bill, je l'appuierai très volontiers.

M. CHARLTON: Très bien, je propose que le comité reconsidère sa décision au sujet de l'amendement proposé par le ministre de l'Agriculture.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: Il y a d'abord deux amendements à étudier.

M. MACLEAN: Il y a maintenant une loi qui permet au directeur général des Postes de prévenir l'entrée de ces journaux dans le pays.

Le sous-amendement est rejeté: pour, 21; contre, 29.

L'amendement est rejeté: pour 15; contre, 35.

M. CHARLTON: Pour contenter les scrupules de l'honorable député de Haldimand et autres membres de la gauche, je dirai que j'approuve parfaitement la motion présentée hier par l'honorable ministre de l'Agriculture; cette motion entre pleinement dans l'esprit du bill, et comme l'honorable député de Haldimand et autres nous promettent de l'appuyer, je propose qu'elle soit ajoutée au bill.

M. HENDERSON: Cela sera-t-il considéré comme une défaite du gouvernement? L'honorable député veut-il maintenant adopter la motion que le ministre de l'Agriculture a retirée?

M. FOSTER: L'honorable député veut-il ajouter lui-même cet amendement? A quoi est-il opposé? Est-ce au seul fait que certaine opération commerciale se pratique le dimanche, ou au fait que l'on vend une chose condamnable? Dans le premier cas, c'est-à-dire que s'il ne veut pas d'un journal le dimanche indépendamment de la littérature qu'il renferme, il atteint ce bill dans cette mesure; mais s'il veut l'exclusion de cette littérature parce qu'elle est condamnable, il lui faut interdire par la loi la vente, tout jour de la semaine, d'un journal du dimanche. Il n'est question que d'un certain jour et le bill de l'honorable député n'empêchera, tout autre jour, la distribution de tout ce qu'il y a de malsain et de condamnable dans ce journalisme à sensation.

M. CHARLTON: Mon honorable ami n'était pas, je suppose, dans cette Chambre hier soir, lorsque j'ai traité cette question. Je considère cette classe de littérature dont il parle, comme l'œuvre naturelle du journal du dimanche. Quiconque veut lire l'histoire du journal du dimanche aux Etats-Unis pourra voir que ce genre de journalisme n'avait pas d'abord le caractère qui le distingue aujourd'hui, mais l'œuvre de dégradation a été rapide et les éditions du dimanche, aujourd'hui, s'adressent aux plus vils instincts de la nation. Le goût malsain du public engendré par les journaux du dimanche est le même que demande aujourd'hui le journalisme à sensation de la semaine. Comme la presse ne peut être soumise à un censeur; comme nous ne pouvons décider quel journal est digne d'être publié et quel autre doit être supprimé; si nous ne pouvons détruire dans sa source l'œuvre de démoralisation ou en prévenir l'introduction en prohibant la publication des journaux du dimanche, nous verrons s'étendre au Canada tout ce qui a été si fatal aux Etats-Unis. Pour cette raison ou frappe en partie le mal par la prohibition de la publication et de la vente des journaux du dimanche, le dimanche. C'est cela qui sécularise le jour du dimanche aux Etats-Unis, c'est cela qui menace toute influence religieuse dans ce pays et conduit à la plus honteuse et la plus audacieuse démoralisation et profanation de ce jour.

Si avec la connaissance des conséquences de ce mal aux Etats-Unis nous adoptons cette loi, c'est dans le but de prévenir l'introduction et la propagation de cette œuvre malsaine du journal du dimanche et de sa circulation ce jour-là. Nous ne pouvons nous occuper du caractère des journaux publiés les autres jours, mais nous savons que le goût créé aux Etats-Unis par les journaux du dimanche est le même qui demande cette espèce d'aliment les jours de semaine. Le bill contient autant que possible pour prévenir l'introduction de ce mal dans le pays.

Il ne convient pas de faire plus que d'empêcher l'introduction des journaux du dimanche, dont un millier d'éditions différentes, publiées aux Etats-Unis, tombent sur ce pays comme des feuilles d'automne transportant leur influence démoralisatrice de Portland jusqu'à San-Francisco, depuis le lac Erié jusqu'au golfe du Mexique. Si je demande instamment l'adoption de ce bill, c'est que je crois consciencieusement que la Chambre ne saurait adopter une autre mesure plus propre à développer chez la nation des sentiments purs et sains. Je demande à la Chambre d'adopter ce bill rédigé par le ministre de la Justice à la dernière session, approuvé alors par ce comité et soumis dans la forme qu'il a aujourd'hui. Je suis sûr que cette mesure produira les effets que les honorables députés disent désirer. Si elle n'atteignait pas le but dans certains détails, il serait facile de la modifier. On peut la mettre à l'épreuve, et je crois qu'elle donnera les résultats que nous en désirons, si non elle pourra être modifiée.

M. MACLEAN : Si le très honorable chef du gouvernement est le libéral qu'il prétend être, s'il se soucie quelque peu de la liberté de penser, de la liberté de la presse, si, comme il le dit, il a adopté Cobden et Bright pour modèles, il se lèvera pour répudier l'attaque portée contre la liberté de la presse et la liberté de penser dans ce pays. Je n'ai jamais entendu un libéral renier ainsi les traditions de son parti. J'espère que le très honorable ministre prendra la défense du libéralisme, et ne nous laissera pas, à nous, conservateurs, qu'il appelle réactionnaires, le soin de défendre la liberté religieuse et la liberté de la presse. Il est une chose qui s'appelle liberté, et il est regrettable de voir des hommes qui se disent libéraux rester bouche close devant les attaques lancées contre la presse libre, contre la liberté de parole, par un des leurs.

M. POWELL : J'aimerais demander à l'honorable député (M. Charlton) ce qu'il entend par "journaux religieux." L'expression est ambiguë. Prenez quelques journaux religieux, le *Churchman*, le *Arengelical Churchman*, le *Wesleyan*, des provinces maritimes, ou le *Christian Guardian*, dans l'Ontario.

J'ai vu des copies de ce dernier contenant des articles politiques des plus violents. La lecture de tels articles ne saurait être appelée religieuse. Dans quelle proportion, pour être appelé religieux, un journal doit-il contenir de matière religieuse? S'il contient quelque matière qui ne soit pas d'un caractère religieux, cela en fait-il un journal profane? Je pourrais défier l'honorable député de montrer un soi-disant journal religieux ne contenant pas des colonnes de matière consacrée aux choses du monde. Cela empêchera-t-il la lecture de ces journaux le dimanche? Si le pays doit être détruit par la propagation des connaissances chez le peuple, le dimanche ou tout autre jour, cela fait peu honneur à la civilisation. Maintenant quant à la liberté de penser, en ce qui concerne la religion catholique, la plus grande liberté existe sur la question du dimanche. Je ne crois pas que l'honorable chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) représenterait cette grande Eglise s'il allait attenter à la liberté religieuse sous ce rapport. Pour ce qui est de la religion protestante, il n'est pas un père du protestantisme qui ne répudie cette étroitesse de vue que l'honorable député (M. Charlton) veut donner au peuple du jour du Seigneur. Prenez un théologien pour qui, j'en suis sûr, l'honorable député a beaucoup de respect—Calvin. Calvin, dans ses "commentaires sur les Hébreux," parle de l'observance du dimanche comme une des erreurs des sophistes, il va même jusqu'à dire que c'est un des mensonges des sophistes. Prenez Tyndall. Il déclare formellement—il y a longtemps que j'ai lu ces choses, je puis me tromper dans certains détails, mais je crois que mes souvenirs sont assez justes.—*Nous sommes*, dit-il, les maîtres du dimanche; *nous pouvons* ne pas avoir de dimanche, nous *pouvons en avoir* un en six jours, ou en dix jours, comme bon nous semble. Et Milton a réellement adressé au monde protestant un ouvrage contre l'empiétement sur la liberté humaine, sous ce rapport. Je suis de l'avis de l'honorable député en ce qui a trait à l'observance substantielle du dimanche, mais je répudie entièrement toute idée de sainteté attachée à ce jour. Je reconnais que l'observance de ce jour tient à la base sociale, politique et religieuse, et à l'avancement moral de la société; mais je ne crois pas que ce bill soit de nature à faire beaucoup de bien. Si l'honorable député veut s'attaquer à un mal réel qu'il s'attaque aux diverses choses qui constituent ce mal; mais laissons le peuple puiser des connaissances à toutes les sources possibles, que ce soit le dimanche ou la semaine. Il faut savoir choisir ce qu'il convient de lire le dimanche ou tout autre jour.

Le PREMIER MINISTRE : Comme mon honorable ami d'York-est (M. Maclean) m'a demandé, il y a un instant, de réprimander mon honorable ami de Norfolk-nord (M. Charlton), je ne puis laisser passer la chose sans dire un mot. La seule faute que l'on puisse me reprocher, je crois, c'est d'avoir accepté une fois dans ma vie un principe conservateur, dans le cas de ce bill. J'ai eu l'occasion de dire hier que si j'approuvais ce bill, c'était que le principe en avait été sanctionné par feu sir John Thompson. A deux ou trois reprises, sir John Thompson approuva le bill. Quand nous sommes arrivés au pouvoir, la même question nous fut soumise. Nous avons cru ne pas devoir nous départir du principe reconnu, je puis dire, par les deux côtés de cette Chambre. Après tout, la question n'est pas d'une très grande importance, car il y a d'autres moyens d'atteindre le but que mon honorable ami a en vue. Cependant, sir John Thompson ayant pris une certaine attitude sur la question, j'ai cru devoir m'y conformer. Dans d'autres circonstances, j'aurais dit à mon honorable ami que son bill était absolument inutile, car il y a dans les statuts de chaque province d'amples moyens d'atteindre le mal que vise l'honorable député. Mais sir John Thompson a cru qu'en outre de la législation provinciale nous pouvions aussi avoir une législation fédérale sur ce sujet. Je demanderais aux honorables députés, ses partisans, d'accepter ses vues sur cette question sur laquelle nous avons déjà dépensé tant de temps.

M. MONTAGUE : J'espère que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) acceptera l'opinion de sir John Thompson sur plusieurs autres questions....

Le PREMIER MINISTRE : Je crains d'avoir déjà commis une erreur en faisant la chose une fois.

M. MONTAGUE : J'allais dire qu'il est d'autres matières d'une bien plus haute importance dans lesquelles il pourrait accepter l'opinion de sir John Thompson. Il ne commettrait là aucune erreur. Je désire proposer l'amendement suivant comme paragraphe "*c*" rendant les personnes indiquées passibles des peines énumérées :

Vend, emploie ou engage à vendre tout jour de la semaine, tout journal, publié au Canada ou ailleurs, livré ou préparé pour la livraison le dimanche.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : C'est virtuellement l'amendement que j'ai proposé mais que j'ai retiré craignant, en insistant, de nuire à l'adoption du bill, ce que je désire éviter. Inutile de dire que j'approuve l'amendement et que je l'appuierai ainsi que le bill, s'il y est ajouté.

M. CHARLTON : Je suis heureux d'accepter l'amendement de l'honorable député de Haldimand (M. Montague).

M. MACLEAN : J'ai déjà dit que l'adoption d'une semblable disposition affecterait la *Tribune* de New-York, le *Herald* du dimanche, plusieurs journaux importants d'Europe, les journaux de France présentement dans nos liasses, des publications importantes de Boston, comme l'a dit l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint), et ainsi de suite. Je ne pense pas que le peuple canadien désire l'exclusion de semblables journaux.

L'amendement est adopté.

Le bill *tel qu'amendé*, est rapporté.

SURETÉ DES VOYAGEURS ET DES EMPLOYÉS DE CHEMIN DE FER.

M. CASEY : En proposant la deuxième lecture du bill (n° 4) à l'effet de mieux garantir la sûreté des voyageurs et des employés de chemins de fer, je me contenterai de dire que cette mesure a été l'objet de la plus attentive considération du comité de la Chambre à la dernière session, que ce comité a non seulement recueilli les témoignages des employés de chemins de fer et des patrons, mais qu'il a aussi étudié l'acte passé à la dernière session du parlement impérial donnant des compensations aux ouvriers occupant des emplois dangereux, et qu'il a rendu ce bill en grande partie conforme à cet acte impérial. Dans ces circonstances je n'hésite pas à demander à la Chambre d'adopter cette mesure en deuxième lecture. Il s'agit en peu de mots d'une ou deux améliorations dans les appareils des chars et d'une indemnité aux ouvriers blessés dans l'accomplissement de leurs devoirs. Je ne crois pas que de plus amples explications soient nécessaires.

La motion est adoptée.

(En comité.)

Article 2.

M. MONTAGUE : Nous comprenons que le ministre des Chemins de fer et Canaux soit, jusqu'à un certain point, le chef de la Chambre lorsqu'il s'agit de ces bills affectant les intérêts de nos chemins de fer et canaux. Je ne suis pas au courant des détails du bill, mais puisque la Chambre le laisse passer sans discussion, j'en conclus que le ministre des Chemins de fer et Canaux et le gouvernement approuvent cette législation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je dois dire que l'auteur du bill me paraît sous une fausse impression. Il était entendu entre nous deux qu'il n'y avait pas d'objection à ce que le bill subit sa deuxième lecture, mais je lui avait demandé d'en retarder la discussion devant le comité général jusqu'à ce que j'eusse le temps de l'examiner.

M. CASEY : C'est parfaitement cela. Je n'avais pas l'intention d'insister sur la discussion immédiate, mais comme le ministre ne faisait aucune objection lorsque le président a appelé le bill, j'ai cru qu'il avait changé d'opinion. Dans ce cas, je propose que le comité lève sa séance et rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

DRAINAGE SUR LES PROPRIÉTÉS DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

M. CASEY : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 5) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemins de fer. C'est le même bill que j'ai présenté l'an dernier et qui est allé jusque devant le comité des chemins de fer.

Nous en sommes restés à cette phase de la procédure pour permettre au cabinet et à la députation de mieux mûrir la question. Je demande maintenant qu'il subisse sa deuxième épreuve et soit renvoyé devant un comité spécial, qui aura aussi, je suppose, à s'occuper d'un autre bill qui sera bientôt présenté.

Je demande cela afin que toute la question du drainage municipal et privé à travers les voies ferrées puisse être débattue, étudiée et qu'un bill unique qui réunira les suffrages de la Chambre et du gouvernement soit rapporté.

M. MONTAGUE : L'honorable député parle d'un comité spécial ; ces questions sont d'habitude renvoyées devant le comité des chemins de fer qui en fait toujours une étude consciencieuse. Je ne vois pas pourquoi se départir de cette coutume.

M. CASEY : Si j'ai l'intention de demander le renvoi devant un comité spécial, c'est que le comité des chemins de fer à tout son temps pris par des bills d'intérêts privés et que devant un comité nombreux, et occupé comme celui-ci il est impossible de discuter un bill article par article. Le mieux qu'il pourrait faire, serait de nommer un sous-comité chargé d'étudier le bill et de lui faire rapport comme cela a été fait l'an dernier. Mais ce sous-comité n'a pas fait de rapport. Tout ce que pourrait faire le comité des chemins de fer, pourrait être fait par un comité spécial devant lequel partisans et adversaires du bill pourraient être entendus.

Sir CHARLES TUPPER : Je ferai remarquer à l'honorable député, que s'il est un bill qui doive aller devant le comité des chemins de fer, c'est bien celui-là. Il propose un changement radical et fondamental dans la législation concernant les chemins de fer, et il me semble qu'il est indispensable qu'il soit étudié et discuté à fond par ce comité. L'honorable député comprendra que s'il réussit à convaincre le comité des chemins de fer, qui est un

petit parlement en lui-même, que son bill est sage et opportun, il épargnera beaucoup de temps à la Chambre, tandis que s'il est renvoyé devant un comité spécial, le rapport qu'il en aura n'équivaudra pas à grand'chose. Dans les circonstances, il est indéniable que ce bill doit être renvoyé devant le comité des chemins de fer ; le renvoyer devant un comité spécial serait une erreur au propre point de vue de l'honorable député et occasionnerait une grande perte de temps à la Chambre, car il lui faudrait ensuite subir une épreuve beaucoup plus sérieuse que s'il revenait du comité des chemins de fer. En y réfléchissant, j'espère que l'honorable député acceptera cette proposition.

La motion est adoptée, et le bill subit sa deuxième lecture.

M. CASEY : Je propose :

Que le bill (n° 4) soit soumis à un comité spécial composé de MM. Bain, Campbell, Casey, Fortin, Henderson, Monk, McGregor et Tolmie, avec pouvoir d'assigner des témoins, de faire produire livres et documents et de faire rapport de temps à autre.

Sans méconnaître la valeur des arguments de l'honorable chef de l'opposition, il a assez d'expérience pour savoir comme moi qu'un comité de quelques députés peut surveiller et discuter efficacement une loi de chemin de fer, tandis que le comité des chemins de fer, pris dans son ensemble, n'est pas du tout en état de faire une étude sérieuse d'un bill, surtout si ce bill entraîne des innovations. Ce bill n'implique rien de nouveau ni de radical en fait de législation, mais il propose de renvoyer à des arbitres les réclamations en dommages de la part de ceux qui revendiquent un droit de drainage à travers la ligne des chemins de fer et substitue l'arbitrage aux lieu et place d'un appel au Conseil privé. Voilà sur quoi est basé ce bill, je suis persuadé qu'un bill de cette nature serait étudié bien plus facilement devant un comité spécial que devant le comité des chemins de fer. Nous avons eu une preuve de cela lorsqu'il s'est agi du bill des employés des chemins de fer, qui vient de subir sa deuxième lecture. Les compagnies de chemins de fer et les employés se sont faits représenter devant le comité spécial nommé pour étudier le bill ; ce dernier fut étudié avec soin, on entendit les témoignages et l'on compara ce projet de loi avec d'autres projets de même nature, et je suis persuadé que les compagnies de chemins de fer ne pouvaient pas avoir étudié ce bill avec autant de soins que l'a fait ce comité spécial. Dans le cas actuel il s'agit d'un bill sur une question identique, qui pourrait être convenablement renvoyé au même comité, et les deux bills pourraient être étudiés ensemble et réunis en un seul. Tout ce que le comité des chemins de fer aurait à faire ce serait de nommer un comité spécial chargé d'étudier ce bill, et en quelques séances on en arriverait à une conclusion. Le comité général ne peut pas entendre les témoignages aussi facilement qu'un comité spécial, lequel pourrait procéder à la considération de ce bill, tandis que le comité des chemins de fer continuerait son travail ordinaire.

M. CHAUVIN : M. le Président, le projet de loi que nous discutons en ce moment intéresse surtout les avocats de la province de Québec, parce qu'il vient en conflit avec les dispositions de notre Code municipal. Son but aura pour effet d'affecter les propriétés rurales, dans la province de Québec, traversées par les chemins de fer.

Les articles 21 et 22 de notre Code municipal pourvoient à ce que l'inspecteur agraire soit chargé de voir aux fossés des chemins de fer. La législation maintenant proposée veut mettre de côté l'inspecteur agraire, pour le remplacer par un ingénieur nommé par les compagnies de chemins de fer.

Je ferai remarquer à la Chambre que, dans une question comme celle-ci, il est de toute justice que les membres du Barreau des différentes provinces qui sont députés de cette Chambre, fassent partie de ce comité. J'attirerai l'attention du premier ministre sur le fait qu'il n'y a qu'un seul avocat de la province de Québec, M. Monk, qui soit de ce comité.

Comme cette législation intéresse surtout la province de Québec, parce qu'elle affecte son Code municipal, je proposerais d'ajouter les noms de MM. Fortin et Casgrain au comité chargé de cette législation. (Texte).

M. LISTER : Je demande que l'on ajoute le nom de M. Cowan.

La motion telle qu'amendée est adoptée.

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 11) modifiant le Code criminel de 1892, au sujet de la cruauté envers les animaux.—(M. Penny.)

Bill (n° 14) concernant la saisie des salaires et deniers entre les mains du gouvernement.—(M. Richardson).

ACTE DE PENSION DE LA POLICE À CHEVAL.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 13) modifiant l'Acte de pension de la police à cheval.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité sur ce bill.

(En comité.)

M. POWELL : Veuillez expliquer la teneur de ce bill.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : L'objet de ce bill est de permettre à ceux qui font partie de la police à cheval de pouvoir obtenir leur pension de retraite après une période de service de vingt ans au lieu de vingt-cinq ans, comme la chose existe maintenant.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

AMENDEMENT À L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

M. CAMPBELL : Je propose que le bill (n° 18) Acte modifiant de nouveau l'Acte des chemins de fer soit lu une deuxième fois, et je vais profiter de l'occasion pour donner quelques explications sur la nature de ce bill. Ce bill tend à faire disparaître trois choses qui sont considérées comme causant des torts considérables à la population de l'ouest et

en particulier à celle de la province de l'Ontario. Le premier article pourvoit à la réglementation des chemins de fer, et déclare qu'aucune compagnie ne permettra la circulation sur aucune de ses voies ferrées, de locomotives lançant des étincelles ; et un article subséquent pourvoit à ce que dans le cas où elles permettront à ces locomotives de circuler si un incendie se produit dans des bâtiments appartenants à des cultivateurs et situés près de la voie ferrée, alors si l'incendie est découvert dans un certain délai et qu'on ne puisse pas l'attribuer à d'autres causes, il sera alors reputé avoir été causé par les locomotives du chemin de fer.

L'article suivant modifie l'article 91 du chap. 25 de l'Acte des chemins de fer, et il est facile de se convaincre en lisant cet acte que cet article était rédigé de manière à nuire considérablement aux intérêts du peuple. L'article quatrième a trait à l'usage des passages de ferme.

L'Acte des chemins de fer oblige la compagnie du chemin de fer à établir des passages de ferme sur les terres qu'elle coupe, mais cet article de l'acte est très vague. Le bill actuel stipule que les barrières soient fournies par la compagnie de chemin de fer et de même nature que celles indiquées dans l'Acte des chemins de fer, c'est à-dire des barrières tournantes. L'article ajoute de plus que si ces barrières sont laissées ouvertes, sans qu'il y ait négligence de la part des personnes pour le bénéfice de qui elles ont été placées, ou si pour toute autre cause inconnue les barrières sont ouvertes et que quelqu'animal légitimement en pâturage sur des terrains situés le long de la voie du chemin de fer, passe sur la voie et est tué, dans ce cas, à moins que l'on puisse prouver que le propriétaire a par négligence laissé la barrière ouverte, les dommages soufferts seront supportés par parts égales par ce propriétaire de l'animal et la compagnie du chemin de fer. Je crois que cette stipulation est très sage et sans entrer dans plus de détails, je propose que ce bill soit lu une deuxième fois.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Nous n'avons aucune objection à ce que le bill subisse sa deuxième lecture, si l'honorable député est consentant à ce qu'il soit renvoyé au comité qui est chargé d'étudier le bill n° 4.

M. CAMPBELL : Je n'y ai aucune objection.

La motion est adoptée et le bill est lu une deuxième fois.

M. CAMPBELL : Je propose que le bill (n° 18) modifiant de nouveau l'Acte des chemins de fer soit renvoyé au même comité spécial que celui qui est chargé d'étudier le bill n° 4.

La motion est adoptée.

TRANSPORT DU GRAIN AU MANITOBA ET DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. DOUGLAS : Je propose que le bill (n° 19) Acte à l'effet de réglementer le transport du grain au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest soit lu une deuxième fois, et je désire profiter de l'occasion pour donner certaines explications à la Chambre relativement à ce bill. Les honorables membres de cette Chambre qui viennent de l'est du Canada comprendront l'importance de cette question s'ils veulent bien se rappeler que le Manitoba et les territoires font chaque année de nouveaux progrès et augmentent sans cesse leur valeur comme pays producteur.

Certaines difficultés qui ont eu lieu durant la dernière saison du transport du grain ont soulevé beaucoup de mécontentement dans le pays et fait dépenser beaucoup d'encre aux journaux. Les producteurs se sont réunis et ont adopté des résolutions condamnant l'état de choses qui existe dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest relativement à l'expédition du grain. Il doit être compris que depuis la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique les commerçants de grains ont toujours joui de certains privilèges. Avant la construction des élévateurs les personnes engagées dans l'achat et l'expédition du grain devaient se servir d'entrepôts plats ; mais il existe maintenant dans la région un grand nombre d'élévateurs en exploitations, et une entente a été faite entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le syndicat des élévateurs à l'effet de faire disparaître tous ces entrepôts plats ; de sorte que dans la province du Manitoba et dans une partie des territoires du Nord-Ouest, les affaires ont été en partie accaparées par le syndicat des élévateurs, et les commerçants qui depuis des années étaient engagés dans le commerce du grain et dans son expédition en se servant des entrepôts plats ont été obligés d'abandonner les affaires. Or, cela est un malheur, non seulement pour ces commerçants, mais aussi pour les producteurs eux-mêmes. L'on comprendra l'importance de cette question en songeant que le premier ministre du Manitoba a estimé que la perte subie par la province par suite de cet arrangement entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le syndicat des élévateurs, s'élève à au moins $1,000,000 pour la dernière saison ; et je pourrais facilement prouver que dans le district que j'ai l'honneur de représenter, et qui a produit, l'année dernière, 3,000,000 de boisseaux de grain de qualité supérieure pour l'exportation, la perte subie sous ce rapport ne doit pas avoir été moindre que $50,000 ou $60,000. Ceci suffit pour faire comprendre l'importance du bill que je soumets à la considération de la Chambre.

Il demande seulement, en premier lieu, que les privilèges dont les producteurs jouissent depuis l'ouverture du chemin de fer leur soient continués. Le bill oblige les compagnies de chemins de fer de continuer à se servir des entrepôts plats aux endroits où il n'existe pas d'élévateurs, et permet aux cultivateurs d'expédier du grain de leurs voitures. Voilà un privilège que nous devons défendre dans l'intérêt du peuple. Les cultivateurs prétendent en leur qualité de sujets britanniques et de véritables Canadiens, lorsqu'ils portent leurs produits au chemin de fer, que la compagnie de chemin de fer doit recevoir ces produits et les transporter à destination lorsqu'ils sont disposés à payer les tarifs de transport ordinaires exigés par la compagnie. La raison que l'on allègue contre l'usage de ces entrepôts plats, c'est qu'il arrive très souvent que le marché se trouve encombré, et alors on a besoin d'un certain temps pour expédier le grain, et les compagnies de chemins de fer prétendent qu'ils peuvent expédier le grain contenu dans les élévateurs en bien moins de temps et avec un matériel roulant bien moins considérable que cela peut se faire en se servant des entrepôts plats. Cependant, ceux qui se sont servis de ces entrepôts plats sont prêts à démontrer qu'ils peuvent charger

un wagon en une heure en se servant d'une machine mue par un cheval; et le délai ordinaire accordé à celui qui veut expédier des marchandises est vingt-quatre heures. Les cultivateurs ne demandent pas à ce que ce délai soit prolongé. S'ils ne peuvent pas réussir à charger les wagons durant l'espace de temps fixé par l'Acte des chemins de fer, ils sont prêts à en supporter les conséquences. Tout ce que le bill tend à obtenir c'est la continuation des privilèges dont les cultivateurs ont bénéficié durant les quatorze dernières années. Cet arrangement entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le syndicat des élévateurs n'a été conclu que durant la dernière saison.

Je n'ai pas l'intention de parler contre le système des élévateurs. Je ne crois pas que les cultivateurs parlent contre le système lui-même. Au contraire, où il y en a cinq, ils voudraient en voir dix. Nous ne voulons pas faire disparaître ce système ou lui faire tort en aucune manière. Nous espérons que si le bill est adopté tout commerçant de grain honnête pourra faire un commerce honnête en se servant des élévateurs. Mais nous voulons appeler l'attention de la Chambre sur le fait que d'après cet arrangement le producteur est virtuellement à la merci du monopole qui existe actuellement. C'est un syndicat des syndicats qui a conclu un arrangement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Autant que j'ai pu m'en assurer, cet arrangement serait comme suit: lorsqu'une personne veut construire un élévateur à un point quelconque d'expédition, le chemin de fer Canadien du Pacifique s'engage à protéger le capital placé dans la construction de cet élévateur en empêchant qu'un autre entrepôt soit construit au même endroit.

Nous sommes d'avis que bien qu'il puisse être du devoir de la compagnie du chemin de fer de protéger le capital placé dans la construction des élévateurs, il est également de son devoir en sa qualité de voiturier public, subventionné par le trésor public, de protéger le capital des producteurs, lequel est bien plus considérable que celui des propriétaires d'élévateurs. Cet argument n'a donc aucune valeur. De plus, je prétends que cet arrangement est une violation directe de l'Acte des chemins de fer, tel que contenu dans le paragraphe 1 de l'article 246 des statuts revisés de 1888. Il existe aussi d'autres arguments que l'on peut faire valoir contre le système des élévateurs. Je parle maintenant de l'expérience acquise dans mon propre district. A un endroit appelé Fleeming, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, il se trouve trois hommes qui achètent le grain des cultivateurs et l'expédient en se servant d'entrepôts plats. Ils font ce genre de commerce depuis plusieurs années, mais l'année dernière on les a avertis bien clairement que ce genre d'expédition du grain devait cesser, et qu'ils eussent soit à construire un élévateur du type ordinaire pour expédier leur grain ou abandonner le commerce. Ces gens ont subi par ce fait une perte proportionnée à la valeur des entrepôts dont ils ont dû abandonner l'usage. En agissant ainsi on leur faisait donc un tort considérable. La même chose s'est répétée plus à l'ouest, à Wapella et ailleurs.

Ces endroits étaient considérés par nos cultivateurs comme leur meilleur marché, et pour démontrer à la Chambre l'importance de ce fait, je dois dire que les gens d'affaires des villes où il n'existait pas de ces entrepôts plats constatèrent que leur commerce souffrait de cette absence et que le blé était transporté aux endroits où il y avait des entrepôts plats, où les prix étaient là plus élevés que partout ailleurs. Ces faits s'imposèrent tellement à l'attention des gens d'affaires de certaines villes, par exemple, de Moosomin, que le conseil municipal et la chambre de commerce de cette dernière ville examinèrent un grand nombre de cultivateurs sous serment, relativement à la différence dans les prix entre les endroits où se trouvent des entrepôts plats et les endroits où il existe des élévateurs. Il fut prouvé sous serment par un grand nombre de personnes que les prix étaient de 3 à 15 cents par boisseau plus élevés en faveur des entrepôts plats comparés à ceux payés par les élévateurs. Cela équivaut à une perte sérieuse, non seulement pour les cultivateurs, mais aussi pour les gens d'affaires résidents aux endroits où le système des élévateurs est adopté.

Il y a encore d'autres difficultés qui surgissent de ce système des élévateurs. Cette année, il n'a presque pas existé de difficulté sur ce point, parce que le grain était presque tout du blé dur n° 1, et une fois placé dans les élévateurs il n'était pas exposé à se mêler autant que les années dernières. Mais d'un autre côté les cultivateurs se plaignent que les propriétaires des élévateurs ne veulent pas garantir la qualité du grain placé dans les élévateurs. Supposons, par exemple, qu'un cultivateur apporte un certain nombre de boisseaux de blé dur n° 1, il est placé dans un compartiment de l'élévateur et peut être mêlé avec du blé appartenant à une douzaine d'autres personnes, de sorte que lorsqu'il arrive à destination, il a perdu de sa valeur, par suite de ce mélange qui a eu lieu.

On se plaint encore que les élévateurs se ferment vers la fin du mois de mars. Or, il y a dans cette région des gens aisés qui peuvent retenir 2,000 ou 5,000 boisseaux de blé avec l'espoir d'une hausse dans le marché, mais une fois les élévateurs fermés, ils ne peuvent plus vendre leur blé avant la saison suivante.

Il existe encore à part cela un autre inconvénient sur lequel je vais appeler l'attention de la Chambre. Dans certaines années, lorsque le grain a souffert de la gelée, il existe un grand nombre de qualités de blé. Il est bien connu que nos compagnies de minoteries exigent notre meilleur grain, et ne tiennent guère à avoir du grain qui a souffert de la gelée, de sorte qu'ils n'en font aucune demande sur le marché et la vente de ce grain a été faite en partie durant les années dernières par les entrepôts plats. Les honorables députés de cette Chambre n'ignorent pas qu'une grande partie de ce grain est expédiée dans l'Ontario où on l'emploie pour la nourriture des animaux. Si l'on permet que cet arrangement entre les propriétaires d'élévateurs et les chemins de fer continue d'exister, il n'existera peu ou plus de marché pour ces différentes variétés de blé ayant souffert de la gelée, qui peut être produit dans certaines saisons.

Il existe une autre raison pour que le marché reste ouvert. Nous devons maintenir comme principe, que tout producteur canadien a le droit d'aborder le marché comme il lui plaît et d'y vendre ses produits, et nous devons voir à ce qu'notre population jouisse de ce droit dans toutes les provinces. Les cultivateurs se plaignent aussi de la manière dont le grain est pesée dans les élévateurs. Quand il est placé dans un entrepôt plat il est pesé en présence du vendeur, et il a ainsi l'avantage de

constater s'il obtient sa mesure ou non. Mais lorsqu'il apporte son grain à l'élévateur, il est tout précipité dans l'entonnoir puis monté à un étage supérieure et pesé. Le propriétaire du grain n'est pas présent à cette opération, et ne pourrait probablement pas comprendre le système de pesage quand bien même il serait là. La conséquence de cela c'est qu'il reçoit un certificat pour tant de boisseaux de blé sans savoir à quoi s'en tenir sur son exactitude. Ce système crée beaucoup de mécontentement, et je profiterai de cette circonstance pour faire remarquer au gouvernement que ces pesées ne sont inspectées que tous les deux ans. Nous sommes donc convaincus qu'il se commet des fraudes considérables dans toute la région par suite de ces pesées fausses où peut être à cause de l'état de choses que je viens d'indiquer. Il serait du devoir de la Chambre de voir à ce que ces pesées soient inspectées plus fréquemment, et le gouvernement pourrait aussi nommer un inspecteur qui visiterait les différents élévateurs durant la saison et examinerait ces pesées.

J'ai indiqué les principales difficultés que rencontre le cultivateur par suite de ces arrangements survenus entre les compagnies de chemins de fer et les propriétaires d'élévateurs. Mais il y a encore une autre difficulté qui se présente, et au sujet de laquelle l'association nes minotiers de Toronto a envoyé une délégation à Ottawa, pour s'entendre avec les autorités, laquelle a été entendue hier et aujourd'hui. Ils se plaignent que s'ils veulent obtenir le grain tel qu'il est récolté dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, ils ne peuvent l'obtenir que par l'entremise des propriétaires d'élévateurs. L'un des membres de cette délégation me disait hier qu'il voulait acheter trois wagons chargés de blé pour être expédiés dans l'Ontario. Il se mit en communication avec certaines personnes au Manitoba, mais il constata dans chaque cas que la plus grande difficulté était que ses agents ne pouvaient pas obtenir de wagons pour lui expédier ce grain dans l'Ontario. Il dut en conséquence, abandonner cette idée, et acheter le grain mêlé des élévateurs, et s'en servir comme grain de semence à la place de la qualité qu'il désirait avoir. Ceci est encore une autre difficulté sérieuse. Les cultivateurs de l'Ontario seraient désireux de pouvoir semer le blé rouge dur, dit de Fife que l'on peut se procurer au Manitoba et dans les territoires, mais par suite de cet arrangement conclu entre les compagnies de chemins de fer et les propriétaires d'élévateurs ils ne peuvent l'obtenir.

Je ne crois pas devoir avoir besoin de traiter cette question plus au long. Nous soutenons en premier lieu, que cette coalition conclue dans le but d'empêcher l'expédition du grain des entrepôts plats qui existent dans le Manitoba et dans une partie des territoires du Nord-Ouest est une violation de l'acte des chemins de fer, tel qu'il existe actuellement. Nous prétendons de plus qu'elle annihile les droits et la liberté que nous possédons et que ce gouvernement doit obtenir à tous producteurs du Canada. Ce bill a pour but d'obtenir à notre population un marché libre. Nous ne nous opposons pas au système des élévateurs, mais nous voulons obtenir ce privilège, afin que nos cultivateurs puissent apporter leur grain à la gare du chemin de fer et charger directement dans les wagons ou le vendre à quelqu'un qui s'occupe de l'expédition au moyen d'entrepôts plats, ils seront ainsi en position de placer leur grain sur les marchés de l'est et savoir combien il pèse, qu'elle est sa qualité et son prix. Vous remarquerez que, en tant qu'il s'agit de l'expédition soit des entrepôts plats ou des plates-formes, le bill pourvoit aux deux. Quant à la question de fournir les wagons nécessaires, lorsqu'un encombrement se produit sur le marché, sous le système actuel, il est au pouvoir de la compagnie de chemin de fer de faire en sorte que les propriétaires d'élévateurs maintiennent le marché. Dans ce cas le prix baisse, et les acheteurs restent chez eux, et les compagnies de chemins de fer ont ainsi le temps de débarrasser les élévateurs et de faire l'ouvrage avec un matériel roulant moins considérable.

Voilà les principales raisons de cette coalition, les propriétaires d'élévateurs et les compagnies de chemins de fer se rendent ainsi mutuellement service. Ce projet pourvoit à la distribution des wagons et aussi à ce que des récépissés du grain soient donnés. Il est arrivé quelquefois que ces récépissés n'ont pu être obtenus parce que la compagnie ne voulait pas expédier le grain de particuliers. L'article 7 de l'acte pourvoit à la mise en vigueur de l'acte. Ce bill est un pas dans la voie de redressement des difficultés qui ont existées dans le passé entre les producteurs et les compagnies de chemins de fer. Pour cette raison nous nous sommes adressés au gouvernement fédéral. Nous demandons à ce que toutes les poursuites en vertu du présent acte soient intentées au nom de Sa Majesté, sous la direction du procureur général du Canada. Plus tard, je proposerai que le premier et le deuxième articles du bill soient réunis, plaçant ainsi les compagnies de chemins de fer dans l'alternative soit de fournir les facilités nécessaires pour l'expédition du grain, ou de permettre à d'autres personnes de construire des entrepôts plats attenants à la voie principale ou aux voies latérales, pour faire face aux besoins. Je propose de plus que la peine mentionnée dans ce bill s'applique aussi au premier bill. En somme, les articles du bill vont être augmentés d'un.

M. RICHARDSON : Je regrette vivement, M. l'Orateur, qu'il n'y ait pas eu un plus grand nombre d'honorables députés présents dans la Chambre ce soir pour entendre ce qu'a dit l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) et ce que je vais dire moi-même—et cela non à cause de nous, mais parce que le sujet est d'une grande importance pour la population de la partie du pays que nous représentons. J'ai présenté un bill à peu près dans le même sens que le projet de loi que vient de proposer l'honorable préopinant. J'ai cru que mon honorable ami voudrait peut-être accepter que son bill et le mien soient tous deux renvoyés à un comité spécial composé de lui-même, de moi et de quelques autres députés. Nous pourrions étudier les deux bills et les réunir en un seul, et présenter à la Chambre un projet de loi complet sous tous les rapports.

Je désire examiner un peu en détails la motion principale et vous donner des faits. Dans la province du Manitoba et dans le Nord-Ouest nous n'éprouvions pas autrefois des difficultés aussi sérieuses que nous en avons éprouvé pendant la dernière saison pour le transport de notre grain, parce que nous avions la concurrence à presque tous les points où se trouvait un marché, une concurrence active avec cinq ou six acheteurs aux différents points. Mais il est survenu un nouvel état de choses. Le

système des élévateurs s'est propagé et le système est maintenant assez complètement répandu dans le Manitoba et le Nord-Ouest. Ces élévateurs sont réglementés en grande partie par des syndicats, la Northern Elevator Company, la Manitoba Elevator et d'autres. En plus de cela il y a les élévateurs de la Ogilvie Milling Company et de Lake of the Woods Milling Company. Tant qu'il n'y a pas eu combinaison il régnait une concurrence réelle et effective dans l'achat du blé. Mais à la dernière saison ces divers syndicats se sont concertés et voyant que le prix du blé avait considérablement monté, ils ont décidé d'accaparer une part de profit plus considérable que celle qui leur était légitimement due. Ils ont alors formé ce que l'on connaît généralement dans le pays sous le nom de " syndicat des syndicats " au lieu que chaque syndicat envoie à ses acheteurs dans les divers points de la province ou des territoires un bulletin indiquant le prix auquel ils doivent acheter, le " Syndicat des syndicats " se réunit chaque matin dans une petite chambre à Winnipeg et décide dans sa majesté quel prix il doit offrir au cultivateur pour son grain. Au lieu de l'envoi d'une foule de télégrammes différents le " Syndicat des syndicats " envoie un seul télégramme à chaque point important et l'acheteur qui le reçoit va trouver ses confrères si bien qu'à la station, pas un seul acheteur ne paie plus cher pour le blé qu'il n'a été décidé par la petite clique de Winnipeg.

Voilà donc l'état de choses auquel nous cherchons à remédier et je crois que notre cause est assez bonne pour que nous n'ayons pas besoin de vous exposer les faits pour vous voir appuyer notre bill à l'unanimité. On peut se demander: Pourquoi le chemin de fer canadien du Pacifique qui est, après tout, la grande corporation de chemin de fer de ce pays, n'arrête-t-il pas ce " syndicat des syndicats "? On pourrait supposer que dans cette région l'intérêt du cultivateur est l'intérêt du chemin de fer. La réponse à ceci c'est que, si le chemin de fer canadien du Pacifique désire voir réussir les cultivateurs de cette contrée, il est, comme toutes les autres corporations, égoïste et désire mettre la main sur tout le commerce du pays pour son bénéfice, en même temps empêcher la production d'une agitation au sujet de ses arrangements avec le " syndicat des syndicats ". Lorsqu'il y aura encombrement de blé et que la compagnie sera incapable de tout transporter ce qu'on lui offre assez rapidement, il s'arrangera avec le " syndicat des syndicats " pour qu'il suspende ses achats sur divers points jusqu'à ce que le surplus soit enlevé et sorti du pays.

De cette façon le canadien du Pacifique s'assure tout le commerce du pays. Mais, M. l'Orateur, où est le cultivateur? Il est à certains moments de l'année dans l'impossibilité de vendre même un boisseau de blé, il doit donc attendre le bon plaisir du "syndicat des syndicats " et du Pacifique canadien. Voilà un des points auxquels il faut remédier.

Maintenant, comme mon honorable ami le député d'Assiniboïa-est, je ne veux pas ici décrier le système des élévateurs; c'est un excellent système à sa façon, mais je viens demander à cette législature de permettre au cultivateur de vendre son blé directement de sa voiture ou directement de l'entrepôt plat, ou bien de charger son blé directement de sa voiture ou de l'entrepôt plat dans les wagons qui se trouvent là. Ceci n'aura pas pour effet, je crois, de détruire le système des élévateurs, mais de faire disparaître une menace suspendue sur la tête du cultivateur. Si cela se faisait vous verriez sur toute la ligne les propriétaires d'élévateurs disposés, que dis-je, désireux de donner des facilités au cultivateur, de l'aider à transporter son grain et sur divers points, cela assurerait aussi aux cultivateurs la concurrence. Maintenant, comme l'a dit mon honorable ami, les cultivateurs sur la récolte de 1897, ont subi un tort considérable que je ne crois pas être exagéré en portant à un million de dollars, et je me crois à même de fournir des chiffres à cette Chambre qui la convaincront que cette estimation est modeste.

M. RICHARDSON.

L'honorable M. Greenway qui est un homme très modéré dans ses calculs et très modéré dans ses idées a déclaré que les cultivateurs du Manitoba avaient perdu de ce chef au moins un million de dollars. Mais lorsque nous songeons qu'en plus les cultivateurs de l'Ouest ont à payer près de 17 cents et demi par 100 livres pour transporter leur blé de Winnipeg au lac Supérieur, vous verrez que lorsque le blé vaut 43 cents, comme il valait pendant quelques-unes des dernières années avant 1897, et quand ils ont à payer de semblables prix, il est essentiel que nous protégions leurs intérêts relativement au transport de leur grain. Maintenant, nous ne sommes peut-être pas à même de réglementer les syndicats mais nous pouvons réglementer les compagnies de chemin de fer et bien que certaines personnes prétendent qu'en vertu de l'acte général des chemins de fer les compagnies pourraient être forcées de fournir des wagons comme pour les transports ordinaires en divers points, cette question est douteuse et pour le moment, la compagnie ne le peut pas. L'acte que j'ai présenté est un amendement à l'Acte général des chemins de fer pour forcer la compagnie à fournir des wagons à certains points. On peut prétendre que ce système serait fort peu commode, qu'il y aurait beaucoup de retard dans le chargement des wagons. Mais je ferai remarquer à cette Chambre que cette législation prescrit que tout retard des wagons sera payée de la façon ordinaire si bien que le risque sera pour le cultivateur et non pas pour la compagnie. Un fait important à considérer c'est que dans toute cette contrée où des cultivateurs produisent quelquefois de 5,000 à 6,000 boisseaux de blé, aucun cultivateur avec le système actuel n'est capable d'expédier directement son blé ou de le vendre à des marchands étrangers à la coalition des grains.

Ainsi, si un minotier de l'est ou un marchand qui désire du blé a l'intention d'acheter d'un cultivateur en particulier, disons, comme grain de semence et veut avoir une qualité spéciale de blé, il se trouve dans l'impossibilité absolue de le faire parce qu'un cultivateur ne peut pas vendre à moins que son grain ne passe par un élévateur. En passant par l'élévateur, quelquefois, il se mélange avec du blé impur, du blé moisi et il y a encore plusieurs autres embarras qui empêchent l'acheteur d'obtenir la qualité de blé qu'il désire. Nous désirons remédier à cela. Maintenant, évaluons, si vous le voulez, la récolte de blé du Nord-Ouest à vingt millions de boisseaux par année et mon honorable ami, admettra, je crois, que l'évaluation est modeste. L'élévateur fait payer pour ce blé un cent et demi le boisseau.

Une VOIX : Un cent trois quarts.

M. RICHARDSON : C'est ainsi probablement dans les territoires. Je suis informé qu'au Manitoba c'est un cent et demi ; il y a aussi une assurance là-dessus. Eh bien ! si le cultivateur pouvait charger directement de sa voiture ou d'un entrepôt plat et économiser ainsi les frais d'élévateurs et un centin et demi, il économiserait ainsi en argent sonnant assez d'argent pour construire par année cent élévateurs d'une capacité moyenne de 4,000 boisseaux ; et rien que dans trois ans, nous aurions au Manitoba et dans les territoires 300 élévateurs fournissant assez de facilités pour tout le pays. Je crois que voilà une assertion digne d'appeler l'attention de tous les députés de cette Chambre En plus des frais d'élévateurs, les commerçants de grains de ce pays ont pris l'habitude de mêler les diverses catégories de grain de façon à pouvoir voler au cultivateur une moyenne de deux, trois, et quelquefois quatre cents par boisseau.

Je vais expliquer à la Chambre comment cela se fait. Il n'y a pas, après tout, une différence énorme entre le n° 1 dur et le n° 2 dur. Il peut y avoir une différence dans le poids de deux ou trois livres et aussi une légère différence de teinte ou de couleur. Les commerçants ont pris l'habitude d'acheter trois, quatre ou cinq wagons de n° 2 dur qu'ils obtiennent à un prix deux, trois ou quatre cents moindre que celui du n° 1 ; ils prennent le chargement d'un wagon de n° 1 dur et par une habile manipulation opérée dans l'élévateur, ils parviennent à faire monter ces quatre ou cinq wagons du n° 2 au n° 1 dur et de s'assurer ainsi un profit énorme. Si l'on permettait au cultivateur de charger directement de sa voiture ou de son entrepôt plat, il pourrait vendre au commerçant sur échantillon et obtenir le bénéfice de son travail. Je désire demander aux membres de cette Chambre si ce n'est pas leur désir de mettre à l'abri le cultivateur qui gagne si péniblement son pain, si ce n'est pas leur désir de le protéger plutôt que donner leur protection à ce syndicat, cette clique de Winnipeg qui est aujourd'hui à même de gagner des centaines de mille dollars aux dépens des laborieux cultivateurs de ce pays.

Maintenant, à cet égard, M. l'Orateur, je dois dire un mot pour défendre la réputation de la " Ogilvie Milling Company " à propos de ses opérations dans ce pays pendant la saison dernière. On l'a d'abord critiquée, mais je n'hésite pas à croire que cette critique était injuste. Quand il fut bien prouvé que la coalition existait la " Ogilvie Milling Company " se jeta dans le marché et fit monter sur toute la ligne le prix du blé en offrant 3, 4, et 5 cents par boisseau de plus que n'offrait le syndicat des syndicats. Le résultat fut que les cultivateurs profitèrent ainsi d'une somme d'argent énorme. Avec la permission de cette Chambre, je lirai une courte entrevue tenue avec le gérant de la " Ogilvie Milling Company " à Winnipeg, le 27 novembre 1897, et je le fais pour appuyer ma défense.

M. F.-W. Thompson, gérant de la Ogilvie Milling Co. a été entrevu par un reporter au sujet des relations de la compagnie et du monopole des élévateurs. On fit remarquer à M. Thompson qu'en dépit du démenti de M. Ogilvie, on affirme que la Ogilvie Milling Company est intéressée dans la coalition.

" Je désire," dit M. Thompson, " déclarer de la façon la plus catégorique que nous n'avons aucun intérêt direct ou indirect avec aucune coalition et que nous poursuivrons toute personne qui associera ou reliera notre nom avec n'importe quelle organisation de ce genre."

" Etes-vous en faveur de la continuation du monopole des élévateurs?

" Nous avons parfaitement défini notre position à cet égard. Nous ne demandons pas de faveur spéciale. Un cultivateur a le privilège de charger sur des wagons partout où nous avons un élévateur. Le prétendu monopole des élévateurs ne signifie absolument rien pour nous."

Je mentionne ceci pour rendre justice à la compagnie. Avant de quitter ce point, je dirai qu'il est désirable de placer ici les cultivateurs dans la meilleure condition possible à cause des droits considérables qui continuent à subsister sur les instruments d'agriculture. On m'a dit, il y a deux ou trois jours, que la Russie et la République Argentine, qui sont nos grands concurrents pour la fourniture du blé dans le monde, laissent entrer maintenant en franchise les instruments d'agriculture. Ce fait encore vient à l'appui de mon argument que le gouvernement devrait agir avec la plus grande libéralité possible à l'égard de nos cultivateurs, en les protégeant dans la vente de leur blé pour compenser les difficultés que leur causent les droits sur les instruments d'agriculture.

Je désire donner quelques preuves des pertes subies par les agriculteurs. J'ai dit qu'ils avaient perdu au moins $1,000,000 par suite de la coalition des grains ou par le monopole des élévateurs. Le 14 octobre dernier paraissait dans le *Sun* de Brandon un article indiquant qu'à cette date, pas très avancée dans la saison, les cultivateurs avaient perdu $3,400, et que si les opérations continuaient, et elles ont continué, les cultivateurs perdraient $5,000 de plus par suite de la coalition. Je vais vous lire une entrevue publiée dans la *Tribune* de Winnipeg avec le Dr McConnell, de Morden, un homme bien connu dans le sud du Manitoba, un homme habile qui cultive beaucoup de blé et est parfaitement à même de traiter la question. L'entrevue a eu lieu le 3 novembre 1897 et a été rapportée comme suit :

Le docteur a dit à un reporter de la *Tribune* que la situation de Morden au point de vue du blé n'est pas ce qu'elle devrait être. Le blé est la propriété exclusive des coalitions. Il n'y a qu'un acheteur étranger contre quatorze ou quinze acheteurs de la coalition. En ce moment les prix ne sont pas mauvais mais c'est uniquement parce que les deux grandes maisons de meunerie ont grand besoin de blé et ont forcé la hausse des prix. Tandis que la cote est haute, une seule maison de la coalition se tient avec les minotiers et paie leurs prix, les autres achètent occasionnellement un chargement, puis c'est tout. On dirait qu'il y a entente entre les membres de la coalition pour laisser une seule maison en face des compagnies meunières. Mais même en ce moment le prix payé à Morden ne représente pas la valeur du blé. Le prix courant hier était de 79 cents tandis qu'à Pilot Mound, il était de 85 cents ce qui laisse entre les deux une différence de 6 cents.

Que les honorables députés remarquent bien ces chiffres, parce que Pilot Mound est une station beaucoup plus loin que Morden et que le tarif du blé jusqu'aux bords du lac Supérieur serait plus élevé :

Ce n'est pas seulement des prix que Morden a à se plaindre. Le déchet réclamé est excessif. Une maison va compter à un homme trois livres de saletés par boisseau et un autre acheteur lui dira qu'il ne lui enlèvera qu'une livre et demie. Il place son autre voyage au second acheteur qui ne lui compte il est vrai qu'une livre et demie de déchet, mais au prochain chargement, il lui en compte cinq ou six pour égaliser les choses. Il est presque impossible pour un cultivateur d'obtenir à Morden la marque A-1 pour son blé et conséquence est qu'un grand nombre de cultivateurs au lieu d'apporter leur blé à Morden préfèrent faire un trajet plus long et aller à Rosebank, Winkler ou Thornhill, surtout ces deux dernières places où ils peuvent obtenir la marque et la qualité que mérite leur blé—le 1 dur. C'est ainsi que tous les jours Morden perd du trafic.

M. McConnell a cité l'exemple d'un cultivateur qui avait emmagasiné 1,000 boisseaux dans l'un des éléva-

teurs de la compagnie avant la détermination des marques. Il avait reçu du gardien de l'élévateur un billet marquant son blé comme 1 dur; mais en-dessous du 1 dur, le billet porte en caractères très fins, qu'une personne ne peut pas découvrir à moins d'y regarder de très près, les mots "pas officiels" entre parenthèses. Lorsque le cultivateur en question alla à l'élévateur pour vendre son blé, qu'est-ce qu'on lui offrit? La cote du marché pour le n° 2. Et de cette façon, tandis que les cultivateurs ne peuvent pas obtenir le 1 dur pour leur blé à Morden, parce que les acheteurs prétendent qu'ils n'ont pas droit à cette marque, on peut porter le même blé à Rosebank ou Winkler, et à ces places il sera marqué 1 dur.

Les gens de Morden ont été généralement très surpris de voir rejeter la motion de M. McLennan, qui a proposé à une réunion récente de la Bourse des grains de permettre aux cultivateurs de charger sur les wagons aux points où il y a des élévateurs. Cela montre bien l'intervention de la coalition. "Il faut briser cependant le monopole des élévateurs," dit le docteur, et les cultivateurs devraient pouvoir charger sur les wagons s'ils le désirent. Si le Pacifique canadien ne veut pas le permettre, le gouvernement devrait intervenir et ne peut pas intervenir trop tôt. L'existence de la coalition cette année, représente pour les cultivateurs de cette province une perte de $750,000.

Si le monopole des élévateurs était sans profit pour les commerçants de grains de Winnipeg, il est naturel de supposer qu'ils ne s'opposeraient pas à son abolition, et pour prouver cette proposition, pour en extraire l'essence, je vais vous lire une résolution proposée à la Bourse aux grains de Winnipeg. Le 23 octobre dernier, à une assemblée générale spéciale tenue pour étudier la question, il a été proposé :

Vu que l'impression règne dans certains quartiers qu'il existe dans le Nord-Ouest du Canada un monopole des élévateurs et une coalition des grains au préjudice du peuple en général, que l'existence de ce monopole et de cette coalition ont fait dans les journaux l'objet d'une sérieuse controverse; nous les membres de la Bourse aux grains de Winnipeg, ayant à cœur l'intérêt de nos concitoyens, comprenant l'importance d'agir promptement à l'égard de cette question capitale pour montrer aux cultivateurs les efforts desquels dépend dans une grande mesure la prospérité générale de notre pays que notre organisation, en corps, est adverse aux monopoles et aux coalitions sous toutes les formes; que nous demandons en conséquence comme solution simple et efficace de toute la question que le chemin de fer canadien du Pacifique a broge immédiatement ses règlements qui empêchent les cultivateurs et autres de charger directement sur les wagons aux emplacements d'élévateurs et que le secrétaire de la Bourse soit chargé d'envoyer une copie de la présente résolution à W. Whyte, ex-gérant de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, aux chambres de commerce de Hamilton, Toronto et Montréal et aux différents journaux avec prière de publier.

Cette motion fut rejetée par un vote de 30 contre 9. Ainsi les honorables députés peuvent juger de la situation exacte de la coalition des grains à Winnipeg à cet égard. Il me semble que cette preuve démontre que les commerçants de grains désirent la continuation du monopole; dans ce cas il faut qu'elle leur soit de quelqu'avantage. J'ai été informé ces jours derniers que la coalition des grains avait l'intention d'envoyer ici une députation afin de tâcher d'intimider le gouvernement et d'intriguer auprès des députés pour faire rejeter le projet de loi que j'ai présenté pour protéger le cultivateur. J'espère que le gouvernement saura leur tourner le dos et que tous les députés auxquels s'adresseront les membres de cette association, rejetteront leurs offres et donneront solidement leur vote dans l'intérêt du cultivateur qui mérite de toucher jusqu'au dernier sou de son pénible travail.

Je désire vous donner quelques faits relatifs au prix obtenu pour le blé et à la façon dont il est manipulé par la coalition afin de démontrer, que dans une certaine limite, au moins l'évaluation que j'ai donnée des pertes que subissent les cultivateurs du fait du fonctionnement de cette coalition sont exacts. Prenons un cas particulier. Le mercredi 22 septembre 1897, Carberry et Douglas, deux points situés sur le Pacifique à l'ouest de Winnipeg recevaient 78 cents pour le n° 1 dur, tandis que Austin et Sydney, deux points beaucoup plus près de Fort-William sur la ligne principale du Pacifique ne recevaient que 75 cents. Lorsque je dis beaucoup plus près de Fort-William, je tiens à expliquer que bien qu'il y ait proximité de Fort-William le même tarif de transport s'applique, soit 19 par 100. La différence de 3 cents entre les points cités provient de ce qu'il y a concurrence à Carberry et Douglas, une des compagnies de meunerie ayant au moins un acheteur sur la route.

Voici encore un cas plus saisissant. A la même date, 22 septembre 1897, à Morris et Rosenfeld dans le sud du Manitoba, de 60 ou 70 à 80 milles au sud-ouest de Winnipeg les cultivateurs recevaient 76 cents pour le n° 1 dur sur la base d'un tarif de transport de 18 cents, 18 cents du point indiqué à Fort-William; tandis qu'à Boissevain près de 150 milles plus loin avec une base de fret de 20 cents par 100, ils obtenaient 80 cents pour la même marque. Cela démontre l'effet des opérations de cette coalition sur le cultivateur. Ceci fait une différence de 4 cents par boisseau qui apparaît encore pire lorsque l'on tient compte que l'une est sur la base d'un transport de 18 cents et l'autre d'un transport de 20 cents, soit une différence totale de 6 cents dont la seule raison est qu'il y a concurrence dans une place et non dans l'autre. La moyenne des prix le 22 septembre au Manitoba, sur le pied du fret de Brandon à Fort-William, soit 19 cents du 100 était de 75 cents, auxquels il faut ajouter les frais d'élévateur, 1½ cent, fret et frais d'élévateurs à Fort-William 12½ cents le boisseau, par suite le blé revient à l'acheteur à Fort-William, à 89 cents. A cette date, les maisons de grains qui ne faisaient pas partie du syndicat, probablement les moulins d'Ogilvie et du Lac des Bois et quelques petits acheteurs payaient 92½ le boisseau à bord à Fort William, ce qui constitue un gain net de 3½ cents par boisseau indépendamment du profit qu'il y a à faire en revendant à New-York.

Pour donner encore une meilleure démonstration, je vais demander à la Chambre de me suivre lorsque j'achète un boisseau de blé à un certain point pour le conduire à sa destination qui est, disons Buffalo, où se font la plupart des ventes. Si ces messieurs font attention ils constateront l'énormité des bénéfices réalisés. J'ai choisi au hasard pour cette comparaison trois points moyens différents du Manitoba. Je prends d'abord Griswold. Le 30 octobre dernier le prix de la coalition à cette place était de 77 cents pour le n° 1 dur; ajoutez 1½ cent pour les frais d'élévateur, 13½ cents pour transport et élévateur à Fort-William et vous arrivez à 92 cents le boisseau. Le fret moyen payé par eau de Fort-William à Buffalo est suivant mes informations de 2 cents du boisseau, ce qui met le prix du boisseau à Buffalo à 94 cents. Maintenant j'ai ici entre mes mains un télégramme de Buffalo montrant que le prix offert à cette date en cette ville était de 98 cents le boisseau. Cela ferait déjà un joli profit comme vous voyez pour la coalition et j'ai de plus prévenu la Chambre que la coalition était habituée à voler une marque sur une grande partie

de ce blé. Prenons la ville de Treherne sur l'embranchement de Glenboro, le prix payé à la date ci-dessus mentionnée était de 79 cents. Ajoutez le fret à Fort-William et les frais d'élévateur en cette ville, soit 14 cents par boisseau, vous avez un total de 93 cents. Ajoutez 2 cents de fret pour Buffalo et si vous vous souvenez que le prix alors offert à Buffalo était de 98 cents vous avez un profit apparent de 3 cents pour la coalition mais vous ne devez pas oublier qu'elle a peut-être volé une marque pour la plus grande partie de ce blé. Ces messieurs peuvent voir l'énorme profit que laisse cette différence de 3 cents par boisseau sur de grandes quantités.

On me dit que les commerçants de grains considèrent comme un bon profit une différence d'un quart ou d'une moitié de cent par boisseau et je viens de montrer ici qu'ils font 3 et 4 cents sans compter le bénéfice qu'ils recueillent en volant une marque. Prenons Manitou, un marché de ma division électorale. Le prix payé par la coalition à Manitou, à la date fixée était de 78 cents ; ajoutez le fret et l'élevateur à Fort-William, soit 14 cents et vous avez 92 cts, ajoutez 2 cents jusqu'à Buffalo, ce qui fait 94 cents, il reste encore un profit de 4 cents avec celui de la marque probablement volée. Prenons ces mêmes points à une autre date car j'ai choisi le 22 septembre parce que j'ai en mains les télégramme de grandes maisons de Buffalo offrant le prix cité pour le blé livré ce jour-là. A Griswold, la coaltion payait 74 cents ce jour-là pour le n° 1 dur, ajoutez 1½ cent d'élevateur, 13¾ cents de fret et d'élévateur à Fort-William cela fait 15 cents en tout et vous avez 89 cents. Ajoutez 2 cents pour le transport par eau à Buffalo et vous avez 91 cents.

La cote ce jour-là à Buffalo était de 97 cents, et cela laisse à la coalition un profit net de 6 cents par boisseau, et peut-être avec une qualité volée. A Treherne, à cette date-là, le prix de la coalition était de 77 cents ; ajoutez 14 cents, représentant ce que l'on exige à l'élévateur et pour les frais de transport à Fort-William, et 2 cents à Buffalo, et vous avez 93 par boisseau à Buffalo. Le prix payé à Buffalo ce jour-là était 97 cents, ce qui donne à la coalition un profit net de 4 cents par boisseau. A Manitou, le prix de la coalition à la date mentionnée était de 75 cents par boisseau pour le blé dur n° 1 ; ajoutez 14 cents pour l'élévateur et les frais de transport et 2 cents pour Buffalo, et cela fait 91 cents le boisseau à Buffalo, soit un profit pour la coalition de 6 cents par boisseau. La Chambre, je crois, conviendra avec moi qu'un quart de cent ou un demi-cent par boisseau serait un très beau profit, et, cependant, il lui est permis de réaliser les énormes bénéfices que j'ai signalés.

Je dirai un mot relativement au classement à Fort-William. Mon honorable ami, le député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) a traité ce sujet et je désire appuyer sur ce qu'il a dit. Je regrette beaucoup que le ministre de l'Intérieur ne soit pas présent pour entendre ce que j'ai à dire sur cette question. Je désire que le classement du blé à Fort-William soit fait de manière à ce qu'il n'y ait pas de mélange des qualités, et de manière à ce qu'on ne joue pas les cultivateurs. Nous désirons que l'inspecteur ne soit pas rémunéré comme à présent au moyen d'honoraires, mais qu'il reçoive un salaire, afin qu'il occupe la position d'un juge et puisse rendre un jugement impartial sur le classement du blé. Si l'on arrêtait le mélange du blé à Port-Arthur et aux élévateurs par tout le pays, il y aurait ce grand avantage que nous aurions une meilleure qualité de blé et que ce dernier aurait une meilleure réputation. La réputation de notre blé grandirait rapidement si l'on mettait fin au présent système. Je crois ne pas dépasser les bornes de la vérité en disant que le blé produit au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest est le meilleur qui soit au monde, mais vu le système d'après lequel il est classé et la coutume de mélanger le grain à ces élévateurs, il arrive que les habitants de l'Angleterre et des autres pays étrangers qui achètent notre blé n'ont pas les meilleurs échantillons et se trompent relativement à sa qualité. En mélangeant du bon blé avec du blé de qualité inférieure, les cultivateurs prodigues ont tout autant d'avantages que les cultivateurs économes, la qualité de toute la quantité étant diminuée.

Je désire soumettre à la Chambre quelques données relativement au classement du blé, et je demanderai aux députés présents d'écouter attentivement ces chiffres qui, à mon avis, sont assez étonnants. Une des premières choses que j'ai faites après mon arrivée à Ottawa a été d'inscrire à l'ordre du jour une motion pour obtenir un état indiquant le nombre de boisseaux de blé classés dans les élévateurs de Fort-William du 15 septembre 1897 au 15 janvier 1898, et les qualités de ce blé, et le nombre de boisseaux classés au même endroit en dehors des élévateurs durant la même période.

Voici pourquoi j'ai demandé ce renseignement : Depuis des années, l'on a dit que bien qu'il ait été expédié dans ces élévateurs de grandes quantités de blé classé comme blé dur sous les nos 2 et 3, et même sous des numéros inférieurs, cependant, en mélangeant adroitement le blé dans ces élévateurs, et en y mettant quelquefois du blé nettoyé, beaucoup de ce grain a été classé comme étant d'une qualité supérieure ; et lorsque j'ai dit que l'on croyait généralement que dans le classement les qualités étaient élevées, j'ai dit la vérité. J'ai ici les chiffres que j'ai pu me procurer aujourd'hui au ministère du Revenu de l'intérieur. Durant la période ci-dessus mentionnée, il a été inspecté 19,800 boisseaux de blé de la qualité "Extra". Cette dernière qualité serait de beaucoup supérieure au blé dur n° 1, le meilleur du Nord-Ouest. Bien que cette quantité ait été classée dans l'élévavateur, je constate que pas un seul boisseau n'a été classé en dehors. Cela appuie, je crois, ma prétention que ces qualités supérieures de blé servent à élever les inférieures. S'il n'en a pas été ainsi, qu'est-il advenu ? Du blé dur n° 1, 7,816,-200 boisseaux ont été classés dans l'élévateur, et 8,059,248 boisseaux ont été classés en dehors, ce qui indique que l'on a classé en dehors 243,048 boisseaux de blé dur n° 1 de plus que l'on en a classé dans l'élévateur. Il est donc parfaitement évident que les qualités de blé ont été élevées par le mélange. Durant la même période, l'on a classé dans l'élévateur 1,682,100 boisseaux, et en dehors, seulement 130,153 boisseaux, ce qui indique une différence de 1,551,947 boisseaux de blé dur n° 2. Cela prouve, à mon avis, que ce blé a été classé comme blé dur n° 1.

Du blé dur n° 3, 41,300 boisseaux ont été classés dans l'élévateur et 53,649 boisseaux en dehors, soit une différence de 12,349 boisseaux Du blé du Nord n° 1, 13,300 boisseaux ont été classés dans l'élévateur, et 19,206 boisseaux en dehors, soit une

différence de 5,906 boisseaux. Du blé du nord n° 2, 23,800 boisseaux ont été classés dans l'élévateur, et pas un boisseau n'a été classé en dehors. Du "Blanc" dit de Fife n° 1, 10,500 boisseaux ont été classés dans l'élévateur, et pas un boisseau en dehors. Du blé "Non classé" (*no grade*) il y en a eu 7,000 boisseaux à l'élévateur, et pas un boisseau en dehors. Du blé "Condamné", il a été classé 4,200 boisseaux dans l'élévateur, et pas un boisseau au dehors. Du blé "Rejeté", il a été classé 347,900 boisseaux dans l'élévateur, et pas un boisseau au dehors. Du n° 2 gelé, il a été classé à l'élévateur 1,200 boisseaux, et 14,666 boisseaux au dehors. Du n° 2 gelé, il a été classé à l'élévateur 4,200 boisseaux, et aucun boisseau au dehors. Or, qu'est-il advenu de tout ce blé de qualité inférieure ? Qu'est-il devenu ?

Il m'a semblé qu'il y avait contradiction dans ces chiffres, et qu'il doit y avoir dans l'élévateur une plus grande quantité qu'il ne paraît. Ainsi, j'ai engagé M. Watts, le secrétaire, je crois, du *Grain Exchange* de Toronto, à demander par télégramme l'état officiel fourni au Board of Trade de Fort-William aux dates ci-dessus mentionnées, et je vais soumettre sa réponse à la Chambre. La quantité de blé qu'il y avait à Port-Arthur, d'après les relevés officiels fournis au Board of Trade de Toronto le 15 septembre 1897, était de 1,474,000 boisseaux. L'état de l'inspecteur, que je viens de lire, indique que depuis le 15 septembre 1897, jusqu'au 15 janvier 1898, il a inspecté à l'élévateur 9,972,200 boisseaux. De sorte qu'à la dernière date, il devait y avoir dans l'élévateur 11,446,200 boisseaux. Durant la même période, d'après l'état de l'inspecteur que j'ai lu, il a été inspecté en dehors des élévateurs 8,538,951 boisseaux, laissant apparemment le 15 janvier 1898, 2,907,249 boisseaux ; tandis que les relevés du rapport officiel au Board of Trade de Toronto indiquent qu'il y avait à cette date seulement 44,000 boisseaux ; de sorte qu'il resterait 2,163,249 boisseaux. J'aimerais savoir où se trouve ce blé. La conclusion serait que l'énoncé qu'il a été classé à l'extérieur une quantité plus grande que celle qui paraît d'après le rapport de l'inspecteur de Fort-William n'est pas exact, mais destiné à induire en erreur. Durant la période qui s'est écoulée du 15 septembre 1897 au 15 janvier 1898, l'état de l'inspecteur indique qu'il a été inspecté à l'extérieur 1,433,249 boisseaux de moins qu'aux élévateurs. Les états du Board of Trade accusent une réduction dans le blé hangaré, durant la même période, de 730,000 boisseaux, laissant 2,163,249 boisseaux. L'inspecteur déclare : Blé "Extra" classé à l'élévateur, 19,800 boisseaux ; à l'extérieur, pas un boisseau ; blé dur n° 1, 243,000 boisseaux classés à l'extérieur de plus que le chiffre classé à l'intérieur, et aux élévateurs, il a été inspecté 1,551,974 boisseaux de plus qu'à l'extérieur.

On aurait peut-être raison de me demander ce que l'on fait aux Etats-Unis relativement à cette question. Il est important que nous imitions nos voisins sur ce sujet, car nous constatons que le peuple américain, peu importe ce que nous pourrions en penser politiquement, est un peuple de progrès, qui réussit en faisant des affaires d'après des principes d'affaires. Les élévateurs étaient monopolisés aux Etats-Unis, et l'on me dit que cela causait un grand tort au pays ; mais, en peuple pratique, les américains ont résolu la question d'une manière pratique. Ils ont nommé une commission chargée

M. RICHARDSON.

d'examiner les questions relatives aux chemins de fer, et le résultat a été qu'ils ont pu faire disparaître ce monopole et voir à ce que le commerce des grains se fit dans l'intérêt des cultivateurs. Il y a quelques jours, lorsque l'on a discuté ici le projet d'établir une commission chargée d'examiner les questions relatives aux chemins de fer, j'en ai profité pour dire quelques mots sur ce sujet. On n'a pas officiellement donné à entendre—bien que la chose semblât comprise—que le gouvernement en examinant la question, n'était pas prêt à faire connaître son programme, de sorte que nous pouvons prendre pour admis qu'une commission de cette nature ne sera pas nommée à cette session. S'il n'est pas nommé de commission pour résoudre cette question relative au monopole des élévateurs, c'est une raison de plus pour que mon bill soit adopté.

Afin de donner à la Chambre les meilleurs renseignements, j'ai écrit aux secretaires d'Etat du Dakota et du Minnésota, et ils m'ont répondu en m'envoyant un grand nombre de livres faisant connaître les lois qui existent sous ce rapport dans ces divers Etats. Là, les cultivateurs ont le privilège d'expédier directement leur grain des entrepôts plats ou de leurs voitures. Permettez-moi de citer brièvement les lois du Minnésota au sujet des entrepôts et du grain.

Article 35.—Dans le cas où un propriétaire ou consignataire de grains ne sera pas satisfait de l'inspection d'une quantité quelconque de grains, ou désirera, pour quelque raison, recevoir sa marchandise sans qu'elle soit hangarée, il sera libre d'empêcher que ce grain ne soit mis dans un entrepôt public quelconque (qu'il ait été ou non antérieurement consigné à cet entrepôt) en donnant avis à la personne ou compagnie en possession de qui il peut être à l'époque de la signification de cet avis ; et ce grain ne sera pas hangaré, et lui sera délivré, sujet seulement aux obligations qui pourraient exister anterieurement à cet avis—le grain déposé dans des wagons de chemins de fer devant en être enlevé par tel propriétaire ou consignataire avant qu'il se soit écoulé vingt-quatre (24) heures après sa signification de tel avis à la compagnie du chemin de fer qui l'a en sa possession ; pourvu que telle compagnie de chemin de fer mette ce grain dans un endroit où il sera commode d'en faire le déchargement ; et toute personne ou compagnie refusant de permettre à tel propriétaire ou consignataire de recevoir son grain sera censée coupable de détournement et sera passible de payer à tel propriétaire ou consignataire le double de la valeur ainsi détournée. Avis que tel grain ne doit pas être délivré en hangar peut aussi être donné au propriétaire ou gérant de tout entrepôt dans lequel il aurait été délivré ; et si, après tel avis, il est hangaré dans tel entrepôt, le propriétaire ou gérant de tel entrepôt sera passible de payer au propriétaire de tel grain le double de sa valeur sur le marché.

Je ne désire pas retenir la Chambre trop longtemps sur ce point. Je pourais citer au long les lois du Minnésota et les règlements qui m'ont été envoyés, mais afin d'exposer à la Chambre, sous une forme concrète, l'état exact des affaires relativement au classement du blé dans ce pays, permettez-moi de lire une couple de lettres que j'ai reçues du département des Chemins de fer et des commissaires des entrepôts du Minnésota. On verra qu'elles s'appliquent très exactement à toute la question :

SAINT-PAUL, MINN., le 26 janvier 1898.

M. R.-L. RICHARDSON,
Rédacteur de la *Tribune*, Winnipeg, Man.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 23 du courant, je dirai que le chapitre 144 des lois générales de 1885 a été la première législation adoptée dans cet Etat tendant à faire disparaître les abus que l'on disait exister dans le commerce de grain relativement à l'achat. Avant cette législation, les chambres de commerce de Minnéapolis et de Duluth avaient la haute main sur l'ins-

pection des grains, et les étalons fixés par elles constituaient la base des qualités que devaient donner les cultivateurs à certains endroits de la campagne. Ce système ne donnait pas de satisfaction au producteur, qui considérait les qualités comme arbitraires, injustes et absolument dans l'intérêt des grandes compagnies auxquelles appartenaient les élévateurs et des minotiers de Minnéapolis, qui composaient alors dans une grande mesure les chambres de commerce.

En mettant l'inspection des grains sous la juridiction de fonctionnaires de l'Etat, on croyait que, vraisemblement, le classement serait plus uniforme et que cette charge serait remplie d'une manière plus désintéressée et plus impartiale.

Cette loi ne s'appliquait qu'à l'inspection des points extrêmes, et vu qu'un petit nombre de cultivateurs seulement pouvaient charger leur blé sur des wagons et obtenir l'avantage d'une inspection à des points extrêmes, les compagnies possédant des élévateurs et se livrant à leur genre d'affaires à la campagne continuaient à exiger comme auparavant qu'un classement rigoureux fût fait. Cet état de choses exigeait une législation supplémentaire, et elle fut obtenue par l'adoption du chapitre 64, L. G., 1893.

Permettez-moi de lire cet article. Il est court et intéressant :

Article 1.—Toute personne, maison ou compagnie désirant construire et exploiter à une station quelconque de chemin de fer ou à une voie latérale, ou auprès, un entrepôt ou élévateur pour l'achat, la vente, l'expédition ou le hangarage du grain que le public peut louer, pourra, par un écrit contenant une description de l'endroit du dit chemin de fer où la dite personne, maison ou compagnie désire construire un entrepôt ou élévateur, et de la dimension et capacité de l'entrepôt ou élévateur projeté, et le temps pendant lequel on désire laisser le dit entrepôt ou élévateur en la possession de la personne, maison ou compagnie possédant, louant ou exploitant le chemin de fer à telle station ou voie latérale, demande le droit, privilège et facilité d'ériger et entretenir pendant le temps mentionné dans tel écrit, et pour la compensation raisonnable, tel entrepôt ou élévateur comme susdit sur la partie désignée appartenant à tel chemin de fer, à telle voie latérale ou station, et en dedans des rails mobiles extérieurs et entre les rails mobiles extérieurs de la cour de telle station de chemin de fer ou voie latérale, et après avoir payé ou après avoir assuré en la manière ci-après prescrite une compensation raisonnable pour le droit, privilège et commodité susdits, elle y aura droit absolument et sans condition.

Puis, la lettre continue :

Stipulant un moyen par lequel les cultivateurs, individuellement ou collectivement, pourraient ériger leurs propres entrepôts sur la ligne de compagnies de chemins de fer de l'Etat, et ainsi pouvoir expédier leur blé à des points terminaux et obtenir des qualités et des prix complets. Dans le cas où il n'y aurait pas, à une station quelconque, de place pour construire un élévateur lorsqu'on en exigerait un, des particuliers peuvent avoir, par achat, des emplacements sur des terrains adjacents à un chemin de fer, et ils sont certains d'avoir des raccordements avec le chemin de fer en vertu des dispositions du chapitre 65, L. G., 1893.

Permettez-moi de lire ce passage :

Article 1. Le propriétaire ou les propriétaires d'un élévateur, entrepôt ou moulin quelconque d'une capacité d'au moins cinq mille boisseaux, situé sur des terrains adjacents à la propriété de toute compagnie de chemin de fer dans cet Etat, à toute station intermédiaire régulière de tout chemin de fer ou dans le voisinage immédiat, aura ou auront le droit d'exiger de telle compagnie de chemin de fer la construction d'une voie latérale sur sa propriété depuis tel élévateur, entrepôt, moulin ou manufacture, laquelle voie latérale se raccordera par des rails mobiles avec la voie principale ou une voie latérale de tel chemin de fer à un point quelconque à une distance raisonnable de telle station intermédiaire, et la compagnie du chemin de fer construira telle voie latérale et fera telle raccordement à ses propres frais. Et dans le cas où l'on ne pourrait avoir, pour une raison quelconque, aucun endroit convenable pour l'érection de tel élévateur, entrepôt et moulin en dedans de la distance occupée par les rails mobiles, alors la compagnie du chemin de fer et la commission des entrepôts auront le droit sur demande de l'une ou l'autre, de désigner un endroit pour l'érection du bâtiment, à pas moins d'un quart de mille au delà de tel rail mobile ; pourvu, cependant, qu'aucun tel propriétaire ou propriétaires n'ait ou n'aient le droit d'exiger, ni aucune compagnie de chemin de fer ne soit requise de construire en vertu des dispositions de cet acte une telle voie latérale qui se raccordera avec la voie principale de telchemin de fer en dehors des rails mobiles extérieurs de la cour de telle station ou voie latérale, selon qu'elle peut être établie à la date de telle demande.

Puis la lettre continue :

Ces trois mesures ont fini par amener la concurrrence sur les marchés de l'intérieur, lesquels, auparavant, étaient virtuellement accaparés par une demi-douzaine de grandes compagnies. En outre, les compagnies de chemin de fer se sont montrées disposées pendant les trois ou quatre dernières années à fournir des wagons à ceux qui désiraient charger leur grain sur des voies latérales, et éviter ainsi les frais de le faire passer dans les élévateurs locaux.

Bien que les compagnies d'élévateurs se livrent encore à leur trafic à presque chaque station de l'Etat, il est rare de trouver une station où il n'y ait pas d'une à trois ou quatre petites maisons exploitées par des particuliers, ou des associations coopératives de cultivateurs. Cela, réuni au privilège d'expédier d'une voie latérale, donne virtuellement au cultivateur tout ce pourquoi il a lutté, car cela lui permet d'atteindre les grands marchés, lorsque les qualités ou les prix ne sont pas sur une juste base au point local. Il n'existe aucun mécontentement dans cet Etat relativement aux conditions actuelles.

Vous remarquerez qu'en vertu du chapitre 148, L. G. 1895, tous les élévateurs et entrepôts le long des chemins de fer doivent se procurer une licence et sont exploités sous la surveillance des commissaires des chemins de fer et des entrepôts. Il y a une amélioration marquée dans la nature du classement aux élévateurs de la compagnie en vertu de l'application de cette loi, et l'on se montre généralement disposé à se conformer aux étalons des élévateurs terminaux. La vive concurrence qui existe aujourd'hui oblige les acheteurs de l'intérieur à donner au cultivateur "toutes les commodités," pour employer une expression ordinaire, car ils sont moralement certains que le cultivateur enverra son grain aux plus grands marchés, à moins qu'on ne le traite convenablement.

Si les cultivateurs du Minnésota et du Dakota reçoivent toutes les commodités, il m'est permis, à mon avis, de demander à cette Chambre de voir à ce que les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest soient placés dans la même position.

J'ai écrit à celui qui m'a envoyé la lettre précédente, pour constater si les propriétaires d'élévateurs faisaient le commerce des blés, et pour voir si les cultivateurs éprouvaient quelque difficulté à se procurer des wagons, et j'ai reçu la réponse suivante :—

SAINT-PAUL, MINN., le 1er février 1898.

R. L. Richardson,
Rédacteur de la *Tribune* de Winnipeg.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 27 du mois dernier, relativement à la manière dont on transporte les grains à la campagne dans le Minnésota en vertu des lois et des conditions existantes, je dirai que les grandes compagnies ne recherchent pas les bénéfices que l'on peut, en ces temps, retirer du simple transport du blé, mais plutôt du hangarage. Autrefois, quand ces compagnies exploitaient les entrepôts de la compagnie et les réglementaient exclusivement, les frais d'expédition et autres frais accessoires s'élevaient à trois cents et demi par boisseau. Comme elles faisaient tout le commerce et transportaient de grandes quantités, ces frais rapportaient un joli revenu. La concurrence a eu non seulement le résultat de diviser le commerce, mais elle réduit les frais d'une façon très importante, le prix actuel n'étant que de deux cents par boisseau. Ce prix, vu la grande réduction des recettes, ne rapporte aux plus grandes maisons qu'un revenu suffisant pour répondre aux frais d'exploitation. Elles réalisent aujourd hui leurs profits en remplissant leurs hangars dans l'automne et en vendant au mois de mai ; dans les conditions normales du marché, il y a généralement une prime de 4½ à 5 cents par boisseau pour mai sur octobre et novembre. Lorsqu'arrive le mois de mai, elles expédient le grain pour exécuter les contrats. Cela n'a guère duré pour la récolte de l'année actuelle, vu le prix relativement plus élevé en espèce que l'on a obtenu pour le blé. Les compagnies d'élévateurs se plaignent, cette année, des affaires peu avantageuses, mais en vertu

des conditions ordinaires le commerce, d'après ce que j'en connais, est avantageux et satisfaisant.

En vertu des conditions existantes, vu l'augmentation du nombre d'entrepôts et la capacité des élévateurs, le transport du grain se fait plus promptement que jamais auparavant, et il est rare qu'il y ait des arrêts même dans la partie de l'année où il y a le plus d'affaires, tandis qu'autrefois cela se voyait tous les jours.

Je suis peiné d'avoir été obligé de retenir la Chambre pendant si longtemps. Ma seule excuse est que c'est une question de la plus grande importance pour la population du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. Le colons de cette partie du pays luttent courageusement depuis longtemps. Les habitants de l'est, dans leurs maisons confortables, ayant le combustible en abondance, ont une faible idée des souffrances que ces gens endurent. Le combustible est rare, et, souvent, le cultivateur est obligé d'aller à quinze ou vingt milles par un froid rigoureux, chercher une très petite charge de bois de qualité inférieure. Ils souffrent aussi d'autres désavantages.

Ce n'est pas en vain, j'aime à le croire, que je demanderai aux honorables membres de cette Chambre de se joindre à l'honorable député d'Assiniboïa-est et à moi pour demander l'adoption de ce bill. Je demande aux membres de cette Chambre de rendre justice à leurs concitoyens de l'ouest, de seconder les efforts que font les représentants de l'ouest pour modifier la loi de manière à ce qu'un syndicat ou une coalition de Winnipeg ne puisse pas escamoter aux colons de cette contrée, lesquels travaillent fort et ferme, un million de dollars dans le transport du grain représentant le produit d'une récolte.

M. DAVIN : Le sujet de ce bill, en ce qu'il touche aux intérêts des territoires du Nord-Ouest, est l'un des plus importants qui puisse attirer l'attention de la Chambre. Dans des circonstances précédentes, j'ai signalé à la Chambre, afin de rendre justice aux cultivateurs, la nécessité qu'il y avait pour elle de s'occuper de la question de la classification du blé. Les faits qui nous ont été exposés ce soir expliquent les propositions que j'ai soumises aux sessions précédentes relativement au tort causé aux cultivateurs par le mélange du blé, et par tout le système d'après lequel on achète le grain. Ce bill, cependant, a trait à une question qui s'est présentée il n'y a pas une année. Jusqu'à l'année dernière, à différents endroits, comme Mâchoire-d'Orignal, Lumsden et autres places, nous avons eu non seulement des élévateurs, mais des entrepôts d'où le chemin de fer prenait le grain du cultivateur. Toutefois, la coalition dont nous n'avons pas entendu parler trop longtemps ni trop énergiquement ce soir, a été formée l'an dernier.

On croyait que certains particuliers étaient à la veille de réaliser de gros bénéfices aux dépens des cultivateurs. Nous avons constaté qu'en certains endroits, où les gens avaient l'habitude d'expédier leur grain des entrepôts d'une façon très satisfaisante pour tout le monde, ces entrepôts avaient dû disparaître, et ces hommes qui, d'une extrémité à l'autre du pays, érigeaient des élévateurs, semblaient se croire maîtres de la situation. A mon avis, si les cultivateurs n'avaient pas supposé immédiatement que c'était le cas, les choses n'auraient pas été menées haut la main. Je ne savais rien de l'affaire dans ma circonscription avant que l'on m'eût dit que l'on devait enlever les entrepôts, que l'on construisait un élévateur. S'ils m'avaient

consulté auparavant, je leur aurais certainement dit qu'il n'était pas nécessaire d'enlever les entrepôts. Je crois que, d'après la loi telle qu'elle est, aucun voiturier ordinaire ne peut refuser de prendre le grain du cultivateur, si ce grain est arrangé d'une façon qui en permette le transport.

Mais s'il existe quelque doute à ce sujet, il n'est pas opportun que le cultivateur soit tenu de commencer les contestations judiciaires. Il n'est rien de plus opportun, je crois, que nous ayons un bill comme celui que m'on honorable ami (M. Douglas) a présenté. A cette heure avancée, je ne traiterai pas plus à fond cette question. Sans m'engager sur des questions de détail, j'approuve la plus grande partie de ce qui a été dit. Ce bill aura tout mon appui pour sa deuxième lecture et ses phases subséquentes.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je dirai à mon honorable ami chargé de ce bill (M. Douglas), que, vu qu'il est important et que quelques-unes de ses dispositions exigent beaucoup d'étude, la meilleure ligne de conduite à suivre serait de le lire une deuxième fois, puis de le renvoyer au comité des chemins de fer et canaux, où l'on pourra le discuter à fond.

M. RICHARDSON : Et la demande que j'ai faite relativement au bill qui figure à l'ordre du jour une ou deux lignes plus bas, et qui est destiné à répondre aux mêmes besoins ? Je suggère que les deux bills soient renvoyés à un comité spécial et réunis.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Ces bills sont tellements importants qu'ils doivent être étudiés par le comité des chemins de fer. Quand viendra le tour de son bill, mon honorable ami pourra aussi renvoyer cela devant le comité des chemins de fer. Je ne crois pas que ce soit une question à soumettre à un comité spécial.

M. DOUGLAS : J'ai comparé les deux bills soigneusement, et celui que nous discutons en ce moment couvre toute la question. Le premier article comprend ce que demande le bill de l'honorable député de Lisgar. Je n'ai pas d'objection à ce que les deux bills aillent devant le comité et soient amalgamés, mais je préfère que le mien soit jugé d'après son propre mérite.

La motion est adoptée, et le bill lu la deuxième fois.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député ferait mieux de le renvoyer devant le comité des chemins de fer.

M. DOUGLAS : Je propose que le bill soit renvoyé devant le comité des chemins de fer.

M. RUTHERFORD : Ce bill a été présenté avec tant de talent et tous les détails en ont été si bien expliqués, qu'il serait déplacé de ma part de vouloir le discuter de nouveau ce soir. Je me contenterai donc de dire que j'approuve cordialement tout ce qu'a dit l'honorable proposeur. Il n'y a pas de doute que le commerce des céréales donne lieu à des griefs considérables dans tout le Nord-Ouest. Comme l'a dit l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), du moment que le grain est parti de chez le cultivateur, tout est mal organisé et mal conduit. Je suis convaincu que la

création d'une commission des chemins de fer qui aurait à s'occuper de ces questions, mettrait fin à cet état de choses, et j'ai été peiné d'entendre le ministre de Chemins de fer et Canaux nous dire qu'il était peu probable qu'une commission fut nommée cette année, et comme remède temporaire j'approuve de tout cœur le principe de ce bill. Les propriétaire d'élévateurs dans le Nord-Ouest et le Manitoba crient contre ce bill, mais je crois que les propriétaires ou gérants honnêtes n'ont rien à craindre. Le long du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest et le long du chemin de fer Lac Manitoba et Canal, il n'y a pas de monopole. Sur ces lignes, les cultivateurs peuvent charger les wagons directement de leurs voitures ou comme ils l'entendent. Les propriétaires d'élévateurs n'ont pas d'embarras et un honnête homme ne doit pas craindre de permettre aux cultivateurs de charger leurs propres wagons. Sans doute que les propriétaires et les gérants malhonnêtes ou peu scrupuleux s'y objecteront, mais tous ceux qui veulent faire les affaires franchement et honnêtement n'ont rien à craindre de l'adoption d'une loi comme celle-ci.

C'est le devoir de cette Chambre de protéger le cultivateur. J'ai constaté comme tous mes collègues ont dû le faire, que le commerçant de grain est fort capable de se protéger lui-même ; mais pour ce qui concerne le cultivateur c'est notre devoir d'adopter des lois pour le protéger contre la rapacité des autres.

M. DAVIS : Je ne dirai que quelque mots pour expliquer que le bill présenté par l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) a toutes mes sympathies. C'est un pas dans la bonne voie. Depuis plusieurs année les cultivateurs du Nord-Ouest ont été aux prises avec de grandes difficultés. Cette coalition des élévateurs est une institution dangereuse, parce qu'elle éloigne la concurrence, et la seule chose qui permette au cultivateur d'obtenir un prix raisonnable pour son grain.

Plusieurs compagnies de ce genre se coalisent, et sont en état de fixer les prix eux-mêmes ; le cultivateur se trouve réduit à l'impuissance et forcé d'accepter ce qu'on lui offre. Je n'approuve pas non plus la manière dont le grain est pesé. Le grain est jeté dans la trémie, et le cultivateur ne le revoit plus ; il est obligé d'adopter le poids que lui donne le gardien de l'élévateur et il n'a rien à dire.

On prétendra peut-être qu'il n'y a pas de coalition mais je me suis donné la peine de me renseigner et je sais qu'il en existe une. Toutes les compagnies d'élévateurs des territoires du Nord-Ouest ont un agent unique à Toronto ; c'est lui qui fait toutes les affaires pour tous les élévateurs des territoires du Nord-Ouest et du Manitoba. Cela me semble une preuve suffisante de l'existence d'une coalition.

Non seulement ces commerçants peuvent fixer leur prix qu'ils paient aux cultivateurs, grâce à l'absence de toute concurrence, mais ils vont aussi faire payer aux minotiers de 8 à 10 centins de plus par boisseau que le prix réel du marché. Voici comment ils opèrent : d'abord ils jouissent d'une protection de 15 cents, ce qui leur permet d'élever les prix d'autant ; ils mettent le grain dans les élévateurs et le séquestre, et un minotier me disait ce matin qu'ils demandent actuellement $1.12½ le boisseau pour leur blé.

Un autre inconvénient de ce système comme l'a expliqué l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) c'est qu'il détruit l'émulation ; le cultivateur n'a plus d'intérêt, comme autrefois, à produire de beau blé, car quel que soit sa qualité, il est mis dans l'élévateur et mêlé à d'autres, de sorte que le cultivateur n'en retire aucun mérite. Je n'en dirai pas plus long sur la question, si ce n'est que l'honorable député d'Assiniboïa-est s'est acquis beaucoup de mérite en présentant ce bill et je me propose de voter en sa faveur.

M. DOUGLAS : Comme le bill a maintenant subi la deuxième épreuve, et vu que c'est un bill d'intérêt public, je préférerais beaucoup, personnellement, que le gouvernement le prit sous sa charge et en fit un projet ministériel.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne crois pas que le gouvernement puisse se charger du bill de l'honorable député. Il faut qu'il aille devant le comité des chemins de fer sur son mérite, pour y être discuté, Le gouvernement n'a pas l'habitude de se charger d'un projet de loi à moins de l'avoir étudié et préparé lui-même.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.10 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 18 mars 1898.

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

PRIÈRE.

DÉMISSION DE M. BRUNEAU.

M. MARCOTTE : Je me lève pour proposer la motion dont j'ai donné avis hier.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je suppose que l'honorable député a l'intention de soumettre la question de privilège dont il a donné avis hier, je lui demanderai de la remettre à lundi. Nous avons consulté les officiers en loi de la Couronne, mais nous n'avons pas encore reçu leur rapport, et nous ne sommes pas en mesure de dire à la Chambre quelle sera la décision du gouvernement.

La motion reste en suspens.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 86) concernant la Compagnie du pont de Brockville et Saint-Laurent.—(M. Wood, Brockville.)

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 39) concernant l'inspection des bateaux à vapeur et l'examen et les commissions des mécaniciens employés sur ces bateaux.

(En comité.)

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Nous avons déjà adopté, en comité, la plupart des articles de ce bill, mais quelques-uns ont été laissés en suspens. L'honorable député de Kingston (M. Britton) a demandé de réserver le second paragraphe qui applique ce bill aux dragueurs à vapeur et aux élévateurs flottants. Cet article n'a pas été formellement réservé, mais j'ai dit à mon honorable ami que je le considérerais comme tel, afin de pouvoir la discuter plus à fond. Je demande qu'il soit discuté à présent.

M. BRITTON : Depuis que cette question est venue devant le comité, j'ai pris des renseignements et j'ai constaté que les propriétaires de ces élévateurs flottants sont fortement opposés à ce que les dispositions de ce bill s'appliquent à eux. Ces élévateurs ne sont, en aucune manière, des bateaux. Ils ne sont pas mus par la vapeur ; ce sont simplement des barges sur lesquelles on a mis une machine à vapeur. Il n'y a pas plus de raison de faire inspecter ces machines et ces chaudières, que celles qui sont sur les quais ; et je ne reconnais pas à cette Chambre de juridiction sur ces machines, à moins qu'elle n'en réclame aussi sur les machines fixes. Bien que ces élévateurs soient en usage depuis longtemps, jamais il n'est arrivé d'accidents.

J'admets que ce dernier argument n'a pas grande valeur, mais c'est une raison pour ne pas comprendre ces machines dans les prescriptions de ce bill. Rien ne nécessite cette loi. Je suppose que le bill a été préparé, à la demande du ministre, par les fonctionnaires de son bureau et qu'ils ont mis la main sur tout ce qui va sur l'eau, et qui porte une machine. Cette loi vise les bateaux à vapeur, les navires mus par la vapeur. Elle n'était pas destinée à s'appliquer et ne devrait pas s'appliquer à une machine qui, au lieu d'être installée sur un quai flottant qui monte ou descend avec la marée, est mise sur une barge, à côté de ce quai. Je retire mon objection quant aux dragueurs, car ils circulent d'une place à l'autre dans un port, et vont même d'un port à l'autre. Mais il n'en est pas ainsi de ces élévateurs qui ne sont qu'un complément du quai, et qui n'ont rien d'un navire si ce n'est qu'ils sont sur l'eau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Les arguments de l'honorable député ne sont pas concluants ; nous prétendons avoir juridiction sur tous les bateaux à vapeur et tous les navires ; mais, à mon sens nous n'avons aucune autorité sur les machines fixes, mais notre juridiction s'étend sur les barges à vapeur et les élévateurs flottants. L'honorable député retire son objection quant aux barges à vapeur, de sorte qu'il ne reste plus au comité qu'à considérer le cas des élévateurs.

Beaucoup de monde sont déjà employés sur ces élévateurs et il est raisonnable de supposer que ce nombre augmentera considérablement lorsque le creusement des canaux sera terminé, et que le commerce deviendra plus grand à Montréal, à Kingston et autres ports du Saint-Laurent. On voudrait que les machines, sur ces bateaux qui, à certaines époques contiendront beaucoup de monde ne soient jamais inspectées. Aucun ministre ne peut appliquer cette loi aux bateaux et aux barges

Sir WILFRID LAURIER.

à vapeur, et dire en même temps : Voici une classe de bateaux que nous allons laisser de côté et les ouvriers qui sont à bord seront à la merci des propriétaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Il y a actuellement un bon nombre de ces élévateurs flottants dans le port de Montréal.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui ; et que diraient de moi les ouvriers si je consentais à ne pas étendre les dispositions de cet acte à cette classe de vaisseaux ? Je croirais manquer à mon devoir. A moins que le comité ne décide le contraire par un vote nombreux, je demanderai à laisser ce paragraphe tel qu'il est.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je partage l'avis du ministre sur cette question. Les adversaires de cet article attaquent le système d'inspection tout entier. Il a fallu beaucoup de temps pour amener la classe maritime à accepter les autres dispositions de la loi. Beaucoup de propriétaires de ce genre préfèrent faire leurs affaires comme ils l'entendent et voient d'un mauvais œil l'intervention du gouvernement. Mais tous ceux qui approuvent le principe des inspections seront d'avis que la position du ministre est inattaquable. Exempter ces élévateurs flottants parce que les propriétaires préfèrent être laissés tranquilles, serait affaiblir l'autorité du ministre dans toutes les autres affaires maritimes. Ce bill a pour but de protéger la vie des gens. Le seul fait qu'il n'y a pas de passagers sur ces élévateurs, ne fait rien, car le bill s'applique à nombre d'autres bateaux sur lesquels il n'y a jamais de passagers. Il ne s'agit pas de protéger la vie d'une certaine classe de gens, mais de tout le monde. J'espère que l'honorable député de Kingston, va se placer à un point de vue plus élevé, et va s'efforcer d'inculquer à ceux qu'il représente dans cette affaire, des idées plus avancées. Toute la classe maritime entretient aujourd'hui d'autres idées qu'au commencement sur le principe des inspections. Je crois, qu'en général, elle est en faveur de ces précautions dont on entoure la vie des citoyens.

M. McDOUGALL : Je demanderai au ministre de la Marine et des Pêcheries si le bill doit s'appliquer aussi aux machines fixes qui servent à charger et décharger les navires sur les quais ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'aimerais beaucoup que la loi me donnât le pouvoir d'inclure dans le bill les machines dont parle l'honorable député mais je ne vois pas en vertu de quel article de la constitution, ce parlement peut légiférer au sujet des machines fixes sur terre.

M. McDOUGALL : On aurait grand besoin d'une pareille loi. J'ignore si nous avons le droit de la voter ou non, mais s'il y avait un moyen d'inclure ces machines et ces chaudières dans le bill, ce serait une bonne chose.

M. WOOD (Brockville) : A propos de ce que vient de dire l'honorable député de Cap-Breton (M. McDougall), je sais que les membres de l'Association des mécaniciens de machines fixes désireraient beaucoup voir ce parlement faire quelque chose

pour les mettre sur le même pied que ceux qui sont obligés de subir un examen.

Une délégation de mécaniciens du district que j'habite est venue me demander d'insister auprès du gouvernement pour obtenir quelque chose dans ce sens. Je vois sur l'ordre du jour que l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) a donné avis d'un bill dans ce sens. Je lui ai demandé l'autre jour s'il se proposait d'en presser l'adoption, et il m'a répondu que le gouvernement avait des doutes sur la constitionnalité d'une pareille loi.

Vu le sentiment très prononcé qui existe parmi cette classe de mécaniciens qui voudraient être mis sur un pied d'égalité avec les mécaniciens maritimes, je demanderai au ministre s'il est convaincu si le parlement a juridiction en la matière. Je demande cela au nom des intéressés, et je serai satisfait de son opinion.

M. BRITTON : Je ne voudrais pas être mal compris, et je vois que je l'ai été par l'honorable député de Brockville (M. Wood). Je ne m'oppose pas à l'inspection des machines fixes, et je verrais avec plaisir l'adoption du bill de l'honorable député d'Oxford. Mais je suis opposé à ce qu'un élévateur à vapeur, un élévateur flottant soit appelé un bateau à vapeur, et d'après l'article explicatif de ce bill, toutes les dispositions concernant les bateaux à vapeur sont applicables à ces élévateurs. Ce ne sont pas des bateaux au sens propre du mot. Ce qu'on entend par bateau à vapeur, c'est un bateau mû par la vapeur et qui va d'un endroit à un autre. Ici, ce n'est ni plus ni moins qu'une machine posée sur un radeau dans le port, comme les machines fixes dont parle l'honorable député de Cap-Breton, pour charger et décharger les navires, sur les quais. Si l'honorable ministre veut rendre l'inspection des élévateurs flottants obligatoire, je n'y ai pas d'objection ; mais je ne veux pas qu'on les appelle des bateaux à vapeur pour que toutes les autres dispositions de ce bill s'appliquant aux bateaux à vapeur s'appliquent aussi aux élévateurs. Voilà mon objection. Je ne suis pas contre l'inspection, ni contre toutes les précautions pour protéger la vie de ceux qui travaillent à ces élévateurs. Mais si le comité n'est pas de mon opinion, et si l'honorable ministre ne veut pas modifier son bill, je ne puis que protester et m'asseoir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : En réponse à l'honorable député de Brockville (M. Wood), je dois dire que j'ai étudié la question, et j'en suis venu à la conclusion que les machines fixes ne sont pas du ressort de ce parlement.

Article 11.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cet article concerne le cas d'un inspecteur qui va de temps à autre pour inspecter un bateau à vapeur, et auquel le propriétaire ou le capitaine répondent qu'ils ne sont pas prêts, l'inspecteur est alors obligé de s'en revenir. L'article tel que rédigé est passablement arbitraire, mais je ne trouvais pas d'autre moyen d'atteindre le but. Les propriétaires ou capitaines ne doivent être punis que lorsqu'ils sont en faute, et je demande au comité d'ajouter après le mot " bateau " à la 26ème ligne, les mots " si le ministre décide que ces dépenses sont dues à la faute ou à la négligence du propriétaire ou gérant du dit bateau à vapeur." On peut s'en rapporter au ministre pour rendre justice, et le propriétaire n'aura à payer les dépenses que lorsqu'il y aura de sa faute ou de sa négligence.

L'amendement est adopté.

M. BRITTON : Comment cela s'accordera-t-il avec l'article 4 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député croit que les mots " excepté sur permission du ministre " devraient être répétés, afin de comprendre le premier article qu'il croit rendre inhabile, tout homme ayant un emploi civil, qu'il ait la permission, ou non. Je n'accepte pas cette interprétation, mais pour enlever tout doute, j'ajouterai ces mots.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je suis opposé à tout cet article. Je ne ferai que répéter ce que j'ai déjà dit. On ne devrait pas permettre à un inspecteur de faire quoi que ce soit en dehors de ses fonctions officielles. Les autres fonctionnaires, qui occupent des positions égales aux leurs, et qui reçoivent des salaires comme eux, n'ont pas droit de se livrer à d'autres occupations, pour les mettre à l'abri du soupçon. Prenons, comme exemple, le cas du maire dont le ministre de la Marine et des Pêcheries nous parlait l'autre jour, et qu'il citait comme un cas extrême. Si l'on applique la même règle et si l'on permet à l'inspecteur d'occuper ce poste, il se trouve dans une position bien embarrassante et le département aussi. Le maire, comme on le sait, doit solliciter les suffrages populaires, il a ses partisans, et il faut tenir compte de cela dans cette affaire. Comment veut-on qu'il oblige ces propriétaires de bateaux à vapeur à se conformer strictement à la loi, quand c'est peut-être d'eux que dépend son élection, et quand il leur a des obligations ? Les employés du ministère des Douanes, du ministère du Revenu de l'intérieur et des autres ministères ne peuvent pas occuper ces positions.

Je ne crois pas qu'il soit permis à un seul employé du Revenu de l'intérieur ou des Douanes recevant $1,000 par année, d'occuper une position en dehors du département. S'il en est ainsi, la raison pour appliquer la loi est plus forte au sujet d'un employé ordinaire du Revenu de l'intérieur et des Douanes, parce qu'il occupe une charge qui exige de l'impartialité, et s'il ne peut pas la remplir de cette façon, son emploi est tout à fait sans utilité. Le public a toujours pensé qu'il valait mieux empêcher nos employés d'occuper d'autres charges. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a parlé d'un cas qui s'est présenté de son temps. Je me souviens que de mon temps, on s'est plaint d'un inspecteur parce qu'il avait préparé des plans pour des machines et des chaudières de certaines maisons. Il est admis que ces officiers doivent être au-dessus du soupçon, et nous devons reconnaître l'importance de ce principe. Cette disposition est dangereuse, parce qu'elle confère au ministre de la Marine et des Pêcheries, le pouvoir de permettre à ces hommes de remplir des charges que le public croit être incompatibles avec la position d'inspecteur de bateaux à vapeur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le bill permet seulement au ministre d'appliquer efficacement ce qui se fait aujourd'hui inefficacement. Si un inspecteur de

bateaux à vapeur remplissait un emploi que je croirais incompatible avec sa charge, je lui demanderais immédiatement sa démission, ou je prendrais la responsabilité de la recommander. Il dirait ensuite que la loi ne le lui défendait point, et que le ministre n'avait pas le droit d'agir d'une manière aussi arbitraire et cruelle. Je cherche à insérer dans la loi le principe qu'ils ne peuvent pas remplir des charges en dehors, mais attendu qu'il est nécessaire de nommer de ces employés dans les territoires du Nord-Ouest avec de très petits salaires, il a été recommandé, et j'approuve cette recommandation, de conférer au ministre le pouvoir de permettre ou d'interdire l'emploi supplémentaire.

SANCTION ROYALE.

L'huissier de la Verge Noire apporte un message conçu dans ces termes :

M. l'ORATEUR,—Son Excellence le Gouverneur général désire la présence immédiate de la Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur s'y rend avec la Chambre, et de retour.

M. l'ORATEUR fait rapport qu'il a plu à Son Excellence de donner au nom de Sa Majesté, la sanction royale au bill suivant :

Acte à l'effet de protéger le Canada contre l'introduction de l'insecte appelé " Kermès de San-Jose."

La Chambre se forme ensuite en comité sur le bill (n° 39).

(En comité.)

M. FOSTER : Si ma recommandation peut être de quelque valeur pour le ministre en ce qui concerne son propre confort, je lui conseillerai de ne pas insérer cette disposition dans le statut. Cependant, c'est une chose d'importance secondaire, parce qu'un ministre retire son traitement et il est censé faire son ouvrage, et s'il est importuné, tant pis pour lui. Ce qu'il demande d'insérer dans le statut n'augmentera pas son confort, et c'est une incitation à la pression de tous les côtés du pays partout où sont ces employés, et cette pression sera nécessairement exercée avec l'esprit de parti, et ce pouvoir devra être inévitablement aussi exercé dans un esprit de parti. Je sais que l'honorable ministre fait tous ses efforts pour se dépouiller de l'esprit de parti et se montrer impartial ; mais je sais en même temps qu'il y a en lui la nature humaine, et que, malgré ses efforts, il trouve qu'il est très difficile de suivre la ligne droite une fois de temps à autre. Néanmoins, je dis que c'est une question d'importance secondaire, et qui a trait au confort personnel du ministre, et il devra en tenir compte.

En sus de cette raison, il y a plusieurs objections à ce bill. Il ouvre la porte à la pression du dehors, laquelle sera exercée dans l'intérêt du parti, accordée dans certains cas, refusée dans d'autres, et qui ne sera jamais dans l'avantage du service public.

Il est reconnu en principe que le gouvernement paie un salaire à un homme pour faire certaine besogne, et son temps doit être consacré à son ouvrage. C'est la règle générale qui gouverne les employés publics qui ne font pas d'autre ouvrage que celui prescrit par le statut, pour ainsi dire,

Sir LOUIS DAVIES.

pour lequel ils sont payés. Il arrive que nous avons une classe d'employés qui remplissent deux ou trois charges au lieu d'une. Quelquefois, les percepteurs de douane sont autorisés à agir en qualité de percepteurs du revenu de l'intérieur, mais ces cas sont des exceptions à la règle, néanmoins je me souviens parfaitement que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) blâmait le gouvernement et lui reprochait même de permettre à ces employés de faire de l'ouvrage supplémentaire en dehors, même quand il était prouvé qu'il en résultait plus de commodité et d'économie.

Quant aux inspecteurs de bateaux à vapeur, c'est une charge qui doit être à l'abri des influences de parti. Par exemple, supposons qu'un inspecteur occupe une autre position. Il peut arriver que ce soit un emploi accordé par la municipalité ou la ville. S'il l'obtient, c'est grâce à une cabale de parti, il est nommé et choisi par le parti. On a recours à une forte pression, et l'on allègue des raisons d'après lesquelles le ministre agit. De ce moment, vous avez un inspecteur partisan. Supposons qu'il se présente un cas dans lequel une des parties est un ami et l'autre un adversaire, on a sur le champ des soupçons quant à la décision indépendante de l'employé et on croit qu'une injustice a été commise. Des deux maux, le ministre aurait dû choisir le moindre.

Le gouvernement doit payer aux inspecteurs une somme suffisante pour les rémunérer convenablement, et si dans un ou deux cas, il paie un peu plus cher, il y aura l'immense avantage d'avoir un employé tout à fait exempt de la pression politique. Je parle de cela sans parti pris. Cette disposition du bill est une incitation directe à faire intervenir la politique, dont nous avons assez, et à faire agir en même temps la pression politique. Je recommande donc de laisser la loi telle qu'elle est, s'il y a des raisons puissantes pour agir d'une manière à l'égard des employés, alors ils seront traités comme auparavant, ou si le ministre en connaissance de cause peut dire que dans le Nord-Ouest ou ailleurs il est impossible de se procurer des employés et de les payer suffisamment pour le peu d'ouvrage qu'ils ont à faire, alors, on peut faire certaines exceptions, bien que même dans ce cas, je sois d'avis qu'il vaut mieux payer un peu plus et ne pas mettre cette disposition dans le statut.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je sais que mon honorable ami n'a aucun parti pris dans cette question, sauf de rendre la loi aussi parfaite que possible. Je laisse la loi telle qu'elle a été administrée dans le département.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Non, je vous demande pardon, pas quant à la permission.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Telle qu'elle a été administrée dans le département, il n'y a pas eu une interdiction imposée à ces employés.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il y a eu une interdiction du département.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est laissé à la discrétion du ministre. Il n'y a pas de loi qui interdise à ces hommes d'occuper d'autres charges. Je veux les en empêcher au moyen d'une loi, mais je dis que dans certains cas particuliers, on doit laisser le

ministre exercer sa discrétion. Jamais un ministre ne s'en est servi pour des fins politiques, je n'en ai jamais entendu parler, et je suis sûr d'après ce que je connais de l'administration des affaires du département, que jamais pareille chose n'existera, car toutes les choses marchent mécaniquement. Les inspecteurs restent là jusqu'à ce qu'ils deviennent inhabiles où qu'ils démissionnent. Je n'ai jamais changé un inspecteur de chaudières ou de coques de navire; j'ai continué à employer les mêmes hommes qu'il y avait autrefois, et je me propose de continuer ainsi, à moins qu'ils ne deviennent inhabiles à remplir leur emploi.

M. CLANCY : Ou partisans.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : S'ils sont partisans actifs, ils partageront le sort réservé à ces gens. Mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) verra que pour la première fois j'empêche ces employés de remplir d'autres charges, et j'insère une disposition dans cette interdiction prescrivant que dans certains cas, le ministre pourra, s'il le juge à propos, accorder cette permission. J'agis ainsi non pas d'après moi-même, mais selon la recommandation des officiers.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Très naturellement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je veux dire la recommandation des officiers du département ici, et non pas des inspecteurs.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPERT : Oh !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, M. Magee et M. Adams ont recommandé cela, parce qu'ils prétendent que dans certaines localités éloignées, il est impossible de payer assez cher à un homme pour qu'il consacre tout son temps à son ouvrage, et qu'il n'y a pas assez d'ouvrage pour justifier le paiement d'un salaire suffisant.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Et où s'est présenté le cas de celui qui est maire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je crois que c'est à Kingston.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : C'est assurément un cas où il n'y avait aucun motif pour agir de la sorte.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il s'est adressé à moi pour savoir s'il pouvait devenir maire ou échevin, j'ai oublié lequel des deux.

M. BRITTON : Echevin ; il sera candidat à la mairie l'année prochaine.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Si vous permettez à un inspecteur d'être maire de Kingston, sûrement vous permettrez à un inspecteur d'être candidat à la mairie ou à l'échevinage dans d'autres villes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La loi ne le lui défendais pas ; c'était simplement un ordre du département.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ce fait milite fortement contre cette disposition du bill. Je crois que c'est contraire à l'efficacité de la loi de permettre à un inspecteur de bateaux à vapeur d'être maire d'une ville comme Kingston. Je croyais que le cas s'était présenté dans une petite localité, où il pouvait exister des circonstances exceptionnelles pour le justifier. Un homme comme celui-là ne peut pas être considéré comme étant tout à fait indépendant, tenant compte des devoirs de sa charge, quand il a de semblables ambitions à satisfaire. Pendant que j'étais au département, il était de règle que pas un employé de cette classe ne devait remplir un autre emploi, et la question est venue devant moi quand un employé fut accusé de partialité, en alléguant qu'il ne pouvait pas être indépendant quand il travaillait pour des gens dont il inspectait ensuite les ouvrages. Cette règle était générale, et je ne connais pas un cas où cette règle n'a pas été plus rigoureusement appliquée que dans celui d'un inspecteur de bateaux à vapeur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne demanderais pas cela, si je n'avais pas expliqué la position exceptionnelle des inspecteurs dans les districts éloignés.

M. McMULLEN : L'ex-ministre des Finances a signalé le fait que je m'étais opposé dans le passé à ce qu'il fût payé aux employés publics plus que leurs salaires ordinaires. Cet usage avait été établi par les honorables chefs de la gauche pendant qu'ils étaient au pouvoir, et plus d'un million de dollars ont été payés à des employés publics en sus de leurs appointements ordinaires.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : N'abordons pas ce sujet.

M. McMULLEN : Je veux seulement dire que pour appliquer le principe que j'ai favorisé dans le passé, j'ai inscrit au feuilleton de la Chambre un bill qui mettra fin à cet état de choses si les honorables chefs de la gauche m'accordent leur appui.

M. BRITTON : L'objection que j'ai soulevée en commençant était que l'article tel que rédigé dans le bill était prohibitif au sujet de l'occupation d'un emploi public quelconque, tandis qu'il était facultatif quand il s'agissait d'autres occupations comme l'évaluation des marchandises avariées.

Le ministre applique maintenant la permission à l'article 2. Cela met fin aux objections que j'avais, mais je crois certainement qu'il a été dit d'excellentes choses par le côté opposé, en alléguant qu'il devait être interdit à ces employés d'exercer d'autres fonctions. Je sais que des inspecteurs de bateaux à vapeur ont été autorisés à faire des évaluations pour des compagnies d'assurance et des propriétaires de bateaux à vapeur, et qu'ils ont été payés pour ce travail. Je suppose que du moment que cela ne nuit pas à l'accomplissement de leurs devoirs, on n'y fait aucune objection. Je sais aussi que quelques-uns de ces inspecteurs occupent une charge publique, et je sais qu'on s'en est plaint dans certains cas. On a répondu : Il n'y a rien dans la loi qui le défend, et pourquoi soulever des objections, si le fait d'occuper une charge publique ne nuit pas à leurs affaires. Quant à moi, je veux que cela soit défendu.

M. FOSTER : Il est assez juste de dire : Pourquoi ne feront-il pas cela aussi longtemps que leurs devoirs n'en souffrent pas ? Mais tout le monde sait que si vous permettez à un homme de faire un travail supplémentaire et de s'en faire payer, il voudra en faire autant que possible, et il cherchera toujours à transgresser ses autres devoirs. L'autre objection est le désir naturel qui s'empare de tout homme qui remplit une charge dépendant de la volonté des électeurs de se montrer bon envers ceux qui le sont pour lui, et cela mène à une espèce de penchant en faveur d'un côté et opposé à l'autre, avec la certitude de créer un grief quelconque en tout cas. Pourquoi nous montrer plus indulgents envers cette classe d'employés, que ne l'est le directeur général des Postes à l'égard de ses fonctionnaires ? Je connais un certain cas dans lequel le directeur général des Postes agit avec beaucoup de sévérité à l'égard d'un directeur de la poste qui, avant d'occuper cette charge, était avocat, et qui avait certaines causes en mains et certaines causes à terminer. On a employé la plus grande rigueur même au sujet d'une petite succession à régler et d'autres affaires de cette nature. L'ordre est maintenant péremptoire : vous avez vos devoirs, remplissez-les et ne vous occupez pas d'autres choses. Je ne suis pas disposé à blâmer cela, attendu qu'un employé public qui retire un bon salaire doit s'occuper exclusivement des devoirs de sa charge durant les heures de bureau. Si mon honorable ami (sir Louis Davies) fait adopter cette loi, je crois qu'elle sera une invitation à tout le monde de demander cette faveur.

M. DAVIN : Le gouvernement a-t-il des inspecteurs de chaudières ou de bateaux à vapeur dans les territoires du Nord Ouest ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je demanderai au ministre quel est le salaire le plus minime payé à ces employés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'y a pas de salaire statutaire. Les inspecteurs en chef, comme celui de Saint-Jean, reçoivent $1,000 par année. Les autres d'un rang inférieur, comme ceux du Nord-Ouest, sont loin d'en recevoir autant.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre se propose-t-il d'appliquer cette disposition à ceux qui reçoivent cette somme ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, assurément. L'honorable député n'a peut-être pas entendu mes explications. Je demande simplement l'autorisation par une loi de faire ce que nous faisons tous les jours dans le département par coutume.

M. WOOD (Brockville) : Il me semble qu'il y a une différence entre une disposition statutaire conférant au ministre de faire cela, et un usage départemental. Supposons que le ministre ait demandé d'être autorisé à permettre à tout employé quelconque à son service de se porter candidat à une charge publique, je ne pense pas que la Chambre y consente.

M. BRITTON.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non ; mais il y a des employés publics dans des localités éloignées qui ne reçoivent que de petits salaires, et il serait dur d'exiger que ces hommes ne fassent pas autre chose, attendu que leur salaire n'est pas suffisant pour leur permettre de vivre.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je crois qu'il suffit d'avoir le pouvoir de les empêcher d'exercer d'autres fonctions, mais la disposition "sauf par la permission du ministre" doit être retranchée. Si vous ne pouvez pas donner à ces employés un salaire suffisant pour les mettre à l'abri du soupçon, toute l'affaire n'est qu'une farce, et très injuste à l'égard des propriétaires de navires. Tous ces employés reçoivent ce qu'on appelle de bons salaires, suffisants en tout cas, pour que le département s'assure des services d'hommes de choix. Dans la Colombie anglaise, sur le littoral de l'Atlantique et dans l'Ontario, le salaire minimum est de $1,000, s'élevant jusqu'à $1,800 ; de sorte que rien n'exige de faire dans le présent cas ce qui ne se fait pas dans nulle autre division du service public. Si le ministre veut retrancher cette exception, l'article du bill est excellent, comprenant, je crois, ce qui a été de règle depuis quelque temps—de faire comprendre à ces employés qu'il est contraire à la discipline et aux règlements de vendre leur temps à d'autres personnes, parce qu'ils ne peuvent le faire qu'en faisant naître des soupçons contre eux.

M. CLANCY : Je demanderai au minstre s'il a constaté dans l'administration des affaires de son département que le présent système a mal fonctionné. Je comprends qu'il appuie sa demande sur le fait qu'il fait maintenant ce qu'il désire que la Chambre l'autorise à faire. Si ces inspecteurs ont agi sans permission, sous l'empire de la loi telle qu'elle existe actuellement, j'aimerais savoir de lui si ce mode a nui au service public, et s'il désire le restreindre.

Si ce mode n'a causé aucun tort, il me semble qu'il ne vaut pas la peine de mettre un homme, même celui qui reçoit un petit salaire, à la merci du ministre. Je ne veux pas dire qu'il se montrerait injuste à leur égard, mais il n'est pas raisonnable de les placer dans cette position, à moins qu'il ne soit prouvé que le présent état de choses est nuisible au service ; mais jusqu'à présent, je n'ai pas entendu l'honorable ministre s'en plaindre. Je suis sûr que mon honorable ami comprend la différence qu'il y a entre permettre en certains cas à ses employés d'agir selon leur volonté, et laisser le ministre restreindre leur conduite.

M. FOSTER : Je n'ai qu'une observation à faire. Je crois que les derniers mots sont tout simplement abominables ; je veux parler de la permission qui peut être accordée à un inspecteur d'occuper une charge publique. Voyons ce qui peut arriver à Saint-Jean, à Halifax, ou dans une autre ville quelconque. Les hommes qui s'occupent le plus activement et avec plus de succès des affaires politiques dans une division de ville, sont ceux qui attendent un emploi des hommes au pouvoir. Il peut fort bien arriver qu'un de nos cabaleurs politiques, dans une division urbaine, qui réussit en cette qualité, parce qu'il a de l'influence sur les électeurs du quartier et qu'il peut les diriger, veuille obtenir

une récompense du parti sous la forme d'une nomination au poste d'inspecteur de bateaux à vapeur.

Quelle serait l'administration des affaires du bureau entre les mains de cet homme? Serait-elle sans reproche? Cet homme qui a conduit la majorité du quartier, qui la dirige encore avec toute l'habileté qu'il possède, qui peut accorder des faveurs et en accepter, cet homme quand il a son devoir à remplir, est à la merci de l'élément politique, et ce n'est pas toujours le meilleur du quartier. Quand il a une inspection à faire, il se trouve en butte à toutes les influences politiques qui lui crient: "Ne faites pas de tort au parti." C'est un cas extrême, mais il peut se présenter. Bien qu'il puisse ne pas y avoir autant d'objection à ce que cet homme agisse en qualité d'évaluateur en cas de dommages à un navire, ce dernier paragraphe qui lui permet de remplir la charge d'inspecteur, est répréhensible, et j'espère que mon honorable ami le retranchera.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: C'est le juste châtiment de mes fautes. Le bill avait d'abord toutes les qualités voulues, mais mon honorable ami de Kingston (M. Britton) m'a demandé de l'amender de façon à insérer la dernière partie et à me faire donner cette permission. C'est ce que j'ai fait, et mon honorable ami me tourne le dos, se joint à l'opposition et me dit que je n'aurais pas dû faire cela. Dans les anciennes provinces du Canada, il sera défendu péremptoirement à un inspecteur d'occuper une autre charge, mais mes officiers me disent, et je le sais personnellement, que je vais avoir à nommer des inspecteurs dans des parties reculées du pays—dans le Yukon, dans différentes parties de la Colombie anglaise et du Nord-Ouest—avec des salaires très peu élevés.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Pourquoi?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Parce que je ne peux payer un salaire de $1,000 pour inspecter ces bateaux à vapeur.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: A quoi servira l'inspection?

Le PREMIER MINISTRE: Elle sera bien faite. Ils n'auront que deux ou trois bateaux à vapeur à inspecter.

Je demande simplement le pouvoir de nommer, à des endroits éloignés, des inspecteurs dont le traitement sera petit, et de leur permettre de s'engager, en même temps, dans une autre industrie. Je ne fais aucune innovation. Il n'y a aucune loi défendant à ces hommes de s'engager dans d'autres affaires; et je veux faire adopter une loi leur défendant d'en agir ainsi, sans la permission spéciale du ministre. Pas un ministre ne songerait à accorder une telle permission aux inspecteurs dans les vieilles localités, car ils ont assez de besogne pour consacrer tout leur temps à leurs fonctions; mais aux endroits éloignés, il est raisonnable de donner au ministre le pouvoir discrétionnaire de leur permettre de faire un autre ouvrage.

M. ELLIS: Mais les inspecteurs demanderont aux députés des districts électoraux où ils résident de s'adresser au ministre, afin d'obtenir telle permission dans les cas où elle n'est pas accordée aujourd'hui. C'est là, il me semble, la grande objection.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Mais c'est loi à l'heure qu'il est.

M. ELLIS: Oui, mais la permission est sous-entendue, et n'est pas imprimée. C'est un ordre du ministre. La population, en général, voit d'un très mauvais œil ces inspecteurs remplir d'autres fonctions. J'approuve le principe général que l'honorable ministre a posé, mais je ne sais s'il est sage de sa part de faire une exception. Je ne le crois pas. J'aimerais mieux une règle impitoyable, car les députés ou qui que ce soit ne pourraient exercer une pression sur le ministre.

M. FOSTER: Mon objection ne serait pas aussi prononcée, au cas où mon honorable ami resterait toujours ministre, car son impartialité est bien connue; mais je crains qu'un jour ou l'autre, le ministre actuel des Travaux publics ne devienne ministre de la Marine et des Pêcheries, et, dans la cité de Montréal, "les affaires seraient les affaires" comme vous savez.

M. BRITTON: Je voudrais expliquer ma position. Si les honorables députés veulent bien lire le paragraphe 2, ils verront que j'étais d'avis que la permission ne s'appliquait pas à ce paragraphe, et c'est pourquoi j'ai cru qu'il serait injuste de ne pas traiter les fonctionnaires du département de la Marine, comme les fonctionnaires des autres départements. Je sais que quelques inspecteurs de bâteaux se livrent aujourd'hui à d'autres travaux, et du consentement du ministre, j'en suis convaincu, et comme l'objet de cette loi est d'autoriser le ministre à accorder une telle permission, je dis que ce ne serait pas mettre ces inspecteurs sur le même pied que les autres employés de l'Etat que de décréter que, dans aucun cas, ils ne pourront occuper un autre emploi public. Mais j'aimerais mieux que l'article fût prohibitif, au lieu d'être facultatif, car je vois bien les difficultés que l'on a mentionnées.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: Nous sommes sur l'amendement, et il s'agit de savoir si l'on doit ajouter après le mot "ni", à la dernière ligne du paragraphe 2, les mots, "sans telle permission," et l'article se lirait comme suit:

Et nul inspecteur ainsi nommé ne pourra, excepté sur permission du ministre, s'engager dans aucune industrie ni agir comme évaluateur de marchandises ou de cargaisons endommagées, ni inspecter ou examiner aucune machine, bateau à vapeur, barge ou navire d'aucune sorte en aucune autre capacité qu'en sa qualité officielle d'inspecteur de bateaux à vapeur, ni, sans telle permission, occuper aucun emploi civil quelconque.

M. FOSTER: L'amendement n'est pas nécessaire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: J'étais aussi du même avis, mais je l'ai accepté, afin d'enlever tout doute sur la question et me rendre au désir de l'honorable député de Kingston.

Amendement adopté.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT: Il s'agit maintenant de l'article tel qu'amendé.

M. FOSTER : Je propose, sous forme d'amendement, de biffer, dans la dix-huitième ligne, les mots "excepté sur permission du ministre."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je préférerais rayer tout l'article ; car si l'amendement était adopté, le ministre ne pourrait nommer un homme pour inspecter un bateau à vapeur dans n'importe quelle partie du Canada, avec un traitement de $100, sans lui ordonner de s'abstenir de tout autre ouvrage. C'est pousser les choses aux extrêmes.

M. DAVIS (Saskatchewan) : J'abonde dans le sens de l'honorable ministre. Dans les territoires du Nord-Ouest, où je demeure, nous avons cinq bateaux à vapeur sur la rivière. Personne ne croira qu'il serait bon d'employer un inspecteur à l'année et de lui donner un traitement. Nous pouvons louer à l'année les services d'un homme pour $100, et même moins que cela, et je pense que l'on devrait conserver l'article tel qu'il est.

M. BORDEN (Halifax) : Je suggérerais à l'honorable ministre de n'user de son pouvoir discrétionnaire que dans le cas où les inspecteurs reçoivent moins qu'un certain traitement. Cela serait parfaitement en harmonie avec ce que l'honorable ministre déclare.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'appliquerai cet article dans le sens que l'honorable député mentionne, mais il serait puéril de fixer un certain salaire et de nous enfermer dans un cercle infranchissable. Accordez-moi ce pouvoir discrétionnaire, et vous verrez comment la chose fonctionnera durant l'année.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre nous cite le cas du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. Pourquoi ne pas faire une exception en faveur de ces parties du pays ?

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député sait très bien qu'il y a dans la Colombie anglaise certains endroits auxquels nous devons appliquer cet article tout autant qu'aux territoires du Nord-Ouest.

M. FOSTER : Il y aura aussi quelques endroits dans la province de Québec.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le plan que suggère l'honorable ministre d'engager des hommes à $100 par année, n'a jamais été mis à exécution dans la Colombie anglaise. Nous avons là assez de fonctionnaires pour exécuter ce travail, et lorsque de nouveaux employés sont nécessaires, on leur accorde un bon traitement. On ne peut avoir un bon inspecteur de bateaux à vapeur pour $100 par année, ou environ. Il faut donner à cet homme, pour le rendre indépendant, un bon traitement, et le minimum est de $1,000. Prenez, par exemple, cette classe de mécaniciens ; un mécanicien peut être disposé à entrer au service de l'Etat si on lui accorde à peu près le traitement qu'il peut gagner en dehors des administrations publiques. Je n'ai pas confiance dans le système qui consiste à employer des hommes à tout hasard. Lorsque le ministre se trouve dans des circonstances qu'il n'a pas prévues, il fait ce qui a toujours été fait ; il augmente le personnel ordinaire, parce que le district le demande, et ceux qui sont ainsi nommés,

n'entrent pas en fonctions d'une façon temporaire, mais comme employés réguliers et permanents, avec un traitement raisonnable. Dans les districts éloignés, si vous employez des hommes qui ne sont pas des inspecteurs réguliers, vous aurez beaucoup d'embarras et d'ennuis, et la population ne sera pas satisfaite. Il n'est pas à présumer que vous pouvez prendre un homme qui travaille sur les bateaux à vapeur, et lui faire administrer la loi avec une impartialité absolue, surtout lorsqu'il s'agit d'inspecter des navires sur lesquels lui-même gagne sa vie. L'honorable ministre verra que cet homme sera partial lorsque l'intérêt de l'Etat viendra en conflit avec son intérêt personnel.

Le ministre agirait avec sagesse, je crois, s'il rendait cette règle obligatoire. Elle l'est en pratique. Les cas que l'honorable ministre a cités sont des cas où il y a eu abus ; et lorsque l'on a attiré l'attention du département sur ces faits, le fonctionnaire coupable a été très bien averti que s'il désirait rester au service de l'Etat, il devait s'occuper des affaires du département, et non des affaires des autres.

J'ai dit que la loi décrétait que tout fonctionnaire recevant un traitement de $900 ou plus, ne devait faire aucun travail en dehors de ses fonctions. J'ai peut-être eu tort, car je ne trouve pas l'article dans le statut, mais je crois encore que c'est la règle, et que probablement il y a un arrêté ministériel à ce sujet. L'ex-ministre des Douanes me dit que s'il se rappelle bien, c'est la loi actuellement en vigueur. S'il en est ainsi, cet article est donc une innovation à la loi telle qu'elle existe aujourd'hui.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Dans la région que j'habite, nous pouvons avoir un homme compétent pour examiner tous nos bateaux à vapeur moyennant moins de $100 par année. Si vous y envoyez un fonctionnaire permanent, résidant à Winnipeg, les dépenses de voyage seules seront deux fois plus élevées que cette somme.

Amendement (de M. Foster) voté dans la négative.

Article 14.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne sais pourquoi cet article n'a pas été adopté encore. Il est vrai que la dernière partie contient une disposition nouvelle, mais je crois que tout le monde est d'accord sur ce point.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je croyais que l'honorable ministre devait reconsidérer et retoucher l'article, en biffant certains mots dans les dernières lignes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : On a fait une objection qui n'est nullement fondée, à mon avis. Cet article décrète :

L'inspecteur de bateaux à vapeur demandera au propriétaire ou au capitaine d'un bateau à vapeur, pendant son inspection, de lui représenter le certificat de l'enregistrement de ce bateau.

C'est là l'ancienne loi : L'article ajoute :

....et il pourra exiger la production du certificat du capitaine, du second ou du mécanicien, selon le cas, sur quoi le propriétaire ou le capitaine devra représenter et exhiber ces certificats à l'inspecteur.

Il est parfaitement clair que l'inspecteur doit donner le pouvoir d'exiger la production de ces certificats.

M. BRITTON : J'espère que cet article ne veut pas dire qu'un élévateur flottant doit avoir un capitaine muni d'un certificat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La loi n'exige pas cela.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Si sur une demande à cet effet les certificats ne sont pas produits, il y a violation de l'acte.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : En outre, il me semble monstrueux d'exiger du capitaine ou du propriétaire la représentation de documents qu'ils n'ont pas, et qu'il ne leur est pas permis d'avoir en leur possession, — comme, par exemple, le certificat du mécanicien. Le mécanicien et le second gardent leurs propres certificats. Mais si on demande ces certificats au propriétaire ou au capitaine, ceux-ci sont obligés de représenter des documents qui sont en la seule possession des autres officiers du bateau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La loi n'exige pas que le propriétaire d'un dragueur ait un capitaine ou un second muni d'un certificat, et il ne peut donc y avoir obligation de représenter des certificats que la loi n'exige pas. Cela n'a trait qu'aux navires qui, aux termes de la loi, doivent avoir des officiers munis de certificats, suivant les classes mentionnées au présent acte.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Oui, mais c'est là une disposition extraordinaire ; la loi n'oblige pas ces personnes à avoir ces certificats, et cependant si l'inspecteur en demande la représentation et s'ils ne sont pas représentés, les personnes auxquelles on les demande violent la loi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'article ne dit pas cela.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'en conclus que ces personnes violent la loi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La loi dit : l'inspecteur "peut" demander la représentation de ces documents. Je demande à mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper), de dire, en sa qualité d'avocat, s'il doit ou s'il peut les exiger.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je parle en ma qualité d'avocat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'inspecteur peut-il demander ces documents sur un navire qui n'est pas obligé d'avoir des officiers munis de certificats ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Oui, c'est ce que je prétends, en ma qualité d'avocat. C'est là une disposition des plus absurdes. Le ministre nous déclare qu'une telle disposition est absurde, et cependant elle est insérée dans le bill, et elle y est aussi absurde que le ministre semble le croire. Supposons que l'inspecteur visite un navire sujet à inspection, mais sur lequel il n'est pas nécessaire d'avoir des officiers munis de certificats. On demande au comité d'adopter la disposition suivante : Premièrement, les inspecteurs devront demander la représentation du dit certificat d'enregistrement.....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est la loi, aujourd'hui.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Oui, mais voyez-en la raison. Aux termes de la loi, tout navire doit avoir son certificat d'enregistrement ; et dans ce cas, il est raisonnable d'en demander la représentation. Mais l'article ajoute : "et pourra aussi exiger la production du certificat du capitaine, du second ou du mécanicien," etc., et cela, bien que, comme le ministre l'avoue lui-même, plusieurs de ces navires, tout en ayant de certificats d'enregistrement, ne soient pas obligés d'avoir des capitaines ou des seconds munis de certificats. Mais sous un autre rapport, la phraséologie de cet article est des plus extraordinaires. Je ne pense pas que le ministre m'ait entendu, car autrement, il ne m'aurait pas fait cette question. On oblige le propriétaire ou le capitaine à représenter le certificat du capitaine, et, l'on oublie, chose extraordinaire, que ces documents sont la propriété exclusive des officiers ci-dessus nommés, et qu'eux seuls en ont la possession. Et si les certificats ne sont pas représentés, qui viole la loi ? Pas les hommes mêmes qui ont le droit de retenir ces documents, mais le propriétaire ou le capitaine. Même sur un navire qui doit avoir un second et un mécanicien munis d'un certificat, le capitaine et le propriétaire n'ont aucun droit à ces certificats, lesquels appartiennent au second et au mécanicien. Quelles qu'en soient les conséquences, il y aurait là une contravention à cet article. Nous avons déjà discuté la question des amendes. Les honorables députés qui ont critiqué le bill ont dit que la violation de cet article exposait les contrevenants aux dispositions générales que contient l'acte au sujet des amendes. L'honorable ministre prétend qu'il n'en est pas ainsi, et il y a divergence d'opinions sur ce point. Mais il est évident que ces quelques lignes ont été rédigées à la hâte, et l'on a demandé l'autre soir que la considération de cet article fût remise à plus tard, dans le but, si je me rappelle bien, de permettre à l'honorable ministre d'étudier cette disposition, et, s'il a l'intention d'étendre l'ancienne loi, de changer la phraséologie de cet article, qui impose au propriétaire ou au capitaine le devoir et la responsabilité de représenter les certificats du second et du mécanicien.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) voit qu'il y a une grande différence entre la première et la dernière partie de cet article. La première partie impose à l'inspecteur un devoir péremptoire, il doit demander le certificat d'enregistrement. La seconde partie dit qu'il "peut" demander un certificat du capitaine. Assurément, cela s'applique à ces bateaux à vapeur qui, aux termes de la loi, doivent avoir un capitaine ; cela ne peut s'appliquer, quelle que soit l'interprétation légale ou ingénieuse que l'on donne à cet article, aux bateaux qui, en vertu de la loi, ne sont pas obligés d'avoir un capitaine et n'en ont pas réellement ; et cet article n'impose aucune amende. Tout homme qui connaît le fonctionnement de cette loi, sait qu'il y a une plus grande nécessité pour l'inspecteur de demander les certificats du capi-

taine, du second et du mécanicien, que d'avoir le certificat d'enregistrement. Le certificat de l'inspecteur est affiché, et peut être vu par presque tout le monde. Mais le grand mal, c'est que les propriétaires cherchent à éluder la loi, en plaçant à bord de ces navires des capitaines, des seconds et des mécaniciens qui ne sont pas munis de certificats, et c'est pour empêcher, autant que possible, que l'on n'élude ainsi la loi, que nous donnons à l'inspecteur le pouvoir de demander à ces officiers la représentation de leurs certificats.

M. BORDEN (Halifax): Je ne comprends pas bien encore pourquoi nous demanderions au propriétaire ou au capitaine la représentation des certificats du capitaine, du second et du mécanicien. Pourquoi l'honorable ministre ne dit-il pas, dans la dernière partie de l'article, que l'inspecteur pourra demander la représentation de ces certificats, et que les capitaine, second et mécanicien seront obligés de les exhiber?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Cela ne ferait pas du tout et permettrait au propriétaire d'éluder la loi, ainsi qu'il le peut aujourd'hui. Je veux obliger le propriétaire du navire à prendre son certificat de l'inspecteur. Si celui-ci lui dit: je veux voir le certificat de votre capitaine afin de me convaincre que vous avez un capitaine et un mécanicien munis d'un certificat, et je vous demande de représenter vos certificats....

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Supposons qu'il ne puisse le faire?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Alors il ne peut avoir un certificat pour l'exploitation de son bateau à vapeur.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Alors un inspecteur malveillant peut le chasser de l'industrie qu'il exploite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il obtient son certificat du moment qu'il a un mécanicien porteur d'un certificat. Voulez-vous lui permettre de naviguer sans un mécanicien non muni d'un certificat? L'objet de la loi est d'empêcher une chose semblable.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Vous faites dépendre l'émission du certificat d'inspection, non pas de l'acte du propriétaire, mais de l'acte de ses employés, lesquels peuvent être en mauvais termes avec lui.

M. McGREGOR: Si le propriétaire et le capitaine ne s'accordent pas, le propriétaire doit avoir alors un autre capitaine.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Prenons par exemple le cas d'un mécanicien qui a son propre certificat et qui l'a en sa possession lorsque l'inspecteur se présente. L'on nous dit que les inspecteurs ne sont pas partout, et lorsqu'ils se présentent, le propriétaire doit avoir alors plein pouvoir sur le mécanicien. L'honorable député d'Essex (M. McGregor) nous parle d'avoir un autre mécancien, comme si c'était là chose facile. Il est au contraire très difficile de se procurer un mécanicien pendant la saison des affaires. Vous mettez donc le propriétaire au pouvoir de ces hommes qui ont droit exclusif à leurs certificats, et qui peuvent causer des embarras sérieux, et peut-être des pertes pécuniaires, au propriétaire d'un navire. Nous considérons dans le moment, la question de l'inspection du bateau à vapeur, et non dans quelles conditions celui-ci naviguera, en ce qui concerne les certificats du capitaine, du second et du mécanicien. Ce bill a trait à un autre sujet tout différent, et sous ce rapport, je dis que cet article est dangereux, plein d'inconvénients et de nature à causer des embarras à tout propriétaire de bateau à vapeur au Canada. Je dis que l'application de cet article par les inspecteurs, produira des conflits entre les capitaine, second et mécanicien, et le propriétaire du bateau à vapeur, conflits qui ne pourront se règler qu'au grand détriment du propriétaire.

M. BORDEN (Halifax): Aux termes de cet acte, ou de quelqu'autre, y a-t-il quelque amende dans le cas où le propriétaire emploie des personnes qui ne sont pas munies des certificats nécessaires?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Oui, si un navire navigue sans avoir à bord un mécanicien porteur d'un certificat, il y a une amende.

M. BORDEN (Halifax): Et c'est là une disposition afin d'empêcher la violation de cet acte?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Oui.

M. BORDEN (Halifax): Ne serait-il pas mieux de décréter que, au cas où le certificat serait perdu, le propriétaire ou le capitaine devra prouver à l'inspecteur que ces officiers ont le certificat que la loi exige.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Non, car si le certificat est perdu, il peut en cinq minutes recevoir du bureau principal, une dépêche l'informant que ces officiers ont, ou n'ont pas les certificats nécessaires.

M. McNEILL: N'est-il pas vrai que quelques-uns de ces officiers ne sont pas obligés d'avoir un certificat?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Non.

M. McNEILL: Quelques-uns, j'en suis convaincu n'ont besoin d'aucun certificat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Citez-moi un tel cas.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Les barges et les bateaux à vapeur portant certaines couleurs.

M. McNEILL: Supposez un cas où ces officiers n'ont pas besoin de certificats et que l'inspecteur les leur demande. Je ne dis pas qu'il leur demandera, mais qu'il pourra les demander, et s'il le fait il peut causer bien des inconvénients au capitaine du navire. C'est fort bien de dire que le capitaine, au termes de la loi, peut n'être pas sujet à une amende, mais on peut saisir son navire et l'empêcher de prendre la mer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'inspecteur, je le crains, passerait un mauvais quart d'heure si la chose arrivait aux oreilles du ministre.

M. CLANCY : J'approuve le ministre lorsqu'il nous dit que tous ces hommes doivent avoir des certificats ; mais l'honorable ministre devrait voir, je pense, qu'il ne prend pas le meilleur moyen pour atteindre son but. Si ces officiers ne peuvent être employés sur un navire qu'à la condition d'avoir un certificat, pourquoi ne pas les obliger de le représenter eux-mêmes, plutôt que de demander au propriétaire de le faire. Le ministre peut voir qu'il met le propriétaire à la merci de ces hommes qui peuvent vouloir obtenir un plus fort salaire, ou lui créer des embarras pour quelque autre raison.

Si le ministre obligeait ces hommes à représenter eux-mêmes leurs certificats, il atteindrait l'objet qu'il a en vue.

J'approuve tout à fait les opinions qu'il a émises, mais je constate qu'il assigne à quelqu'un un devoir qu'il ne peut remplir, au lieu de l'assigner à quelqu'un de qui l'on exigerait la production des certificats. S'il voulait forcer ces officiers à produire les certificats lorsqu'on les leur demande, il pourrait ne pas mettre en danger les droits des propriétaires, ni s'exposer à des mécontentements.

L'article est adopté.

Article 32.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député de Montréal a demandé qu'on laissât cet article en suspens jusqu'à ce qu'il ait consulté certaines autorités à Montréal. Cependant, l'honorable député ne m'a fait aucune représentation. Il n'y a rien dans l'ancienne loi qui requière en fil de fer les drosses du gouvernail.

M. FOSTER : Pourquoi cette disposition est-elle mise dans le bill ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Elle l'est sur la recommandation de M. Adams et sur le rapport unanime des inspecteurs des bateaux à vapeur.

Article 58.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Bien que non très graves, les changements opérés dans cet acte sont fort nombreux, et je suggèrerais à l'honorable ministre que, vu les circonstances, ils deviennent en vigueur le premier jour de l'année prochaine au lieu du premier août, que fixe le bill. Il serait désavantageux de commencer à l'appliquer au milieu de la saison, alors que les vaisseaux sont déjà équipés, et l'on devrait permettre à celui-ci de terminer l'année sous l'autorité de la loi actuelle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il y a beaucoup de sens dans l'avis de l'honorable député. Je propose donc de substituer le 1er janvier 1899 au 1er août 1898.

L'article tel qu'amendé est adopté.

M. POWELL : J'appelle l'attention du comité sur les restrictions, et je prétends qu'un bateau à vapeur devrait pouvoir obtenir un certificat lui permettant de faire le tour du monde, s'il est en état de faire le service.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le certificat donne droit à un bateau à vapeur de faire le service, mais seulement dans certaines eaux. Dans l'Ontario un vaisseau pourrait être propre à naviguer sur les rivières, et non sur les lacs.

M. POWELL : Grâce à l'œuvre des fonctionnaires publics à cet égard, j'ai moi-même éprouvé des pertes financières. Dans le cas particulier dont je parle nous voulions faire naviguer le bateau à vapeur de tous côtés. Un vaisseau anglais pénètre dans nos ports et possède ce privilège, tandis que nos vaisseaux peut-être ne peuvent faire le service entre certains points sur le Saint-Laurent.

Les termes devraient être assez amples pour permettre aux vaisseaux d'obtenir des certificats les autorisant à parcourir toutes les mers, s'ils sont propres à ce service. Pourquoi tout le commerce serait-il réservé aux Anglais et aux Américains, et pourquoi ne serait-il pas permis au canadien d'obtenir des certificats autorisant leurs vaisseaux à naviguer sur toutes les mers ? Grâce aux formalités observées par l'ex-sous-ministre de la Marine, le vapeur dans lequel je possédais des intérêts resta amarré durant quatre semaines. Je dus venir à Ottawa pour obtenir un certificat, et ce ne fut que grâce à l'ex-ministre de la marine, qui prit le taureau par les cornes, et trangressa réellement la loi et le vaisseau obtint un certificat de navigation générale.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne vois pas d'objection à laisser l'article tel qu'il est, en donnant en même temps à l'inspecteur, des pouvoirs alternatifs, d'accorder un certificat permettant aux vaisseaux de naviguer dans toutes les eaux canadiennes.

M. POWELL : Voilà mon objection.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Nous ne pouvons donner de certificat relativement aux eaux situées hors du Canada.

M. POWELL : Pourquoi empêcherait-on nos bateaux à vapeur de naviguer librement par tout le monde.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Notre législation ne peut se rapporter à la navigation par tout le monde.

M. POWELL : C'est de la blague. Prenez un vapeur anglais, il possède un certificat pour aller partout.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est tout à fait absurde.

M. POWELL : Je sais ce dont je parle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai pas fait de remarque à l'honorable député ni sur son compte. Il propose d'accorder des certificats aux vaisseaux pour naviguer en dehors des eaux canadiennes. Or, voilà ce à quoi nous n'accédons pas.

M. POWELL : Je dis que nous avons le droit de donner des certificats pour naviguer partout, et

en le faisant nous ne nous attribuons pas une compétence s'étendant au delà du domaine du Canada. Tout ce que nous faisons alors, c'est simplement de placer nos propriétaires de navires sur le même pied que ceux des autres nations. Nous accordons aux capitaines de vaisseaux un certificat leur permettant de naviguer par tout le monde: si ce certificat est bon, pourquoi un certificat accordé au bateau qu'il dirigera ne le serait-il pas? Les vaisseaux anglais, français et allemands vont partout, mais les bateaux à vapeur canadiens sont frappés de cette restriction, savoir: qu'ils sont confinés aux eaux intérieures du Canada.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Quelle différence l'honorable ministre voudrait-il faire à ce sujet, entre accorder un certificat de navigation maritime au capitaine de vaisseau, et donner à un navire un certificat illimité en vertu de l'Acte concernant l'inspection?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je ne comprends pas que le certificat soit illimité—j'ai toujours compris, et je n'ai jamais connu d'homme de loi en cette Chambre qui ait contesté cette opinion, savoir: que notre législation s'applique dans les limites de notre juridiction territoriale. Nous ne prétendons pas aller au delà, et toute notre législation doit être conforme à ce principe.

Je n'aimerais pas présenter en ce parlement un bill qui donnerait à un inspecteur le pouvoir d'accorder un certificat autorisant à faire naviguer un vapeur par tout le monde, parce que nous n'avons pas le pouvoir de faire cela. Si les gouvernements anglais ou américains jugent à propos d'admettre nos certificats, c'est leur affaire; si nous jugeons à propos d'admettre les certificats des Etats-Unis, c'est également notre affaire.

Mais nos pouvoirs sont restreints aux limites de notre juridiction territoriale, et je ne crois pas que nous puissions donner de certificat pour aller au delà de ces limites. Le parlement n'a pas le droit d'étendre sa juridiction à l'univers. Nous donnons simplement un certificat attestant que le navire est en état de courir toutes les mers, mais nous ne lui donnons pas le droit de pénétrer dans les ports étrangers. Ce certificat est absolument le même que celui que nous accordons au capitaine de vaisseau, lequel atteste que celui-ci possède suffisamment de connaissances pour pouvoir naviguer par tout le monde. Le certificat accordé n'autorise pas le bateau à vapeur à aller partout, mais il atteste seulement qu'il est en état d'y aller. C'est un certificat du degré de puissance du bateau, ainsi que de la mesure dans laquelle ses machines et sa coque peuvent supporter la mer.

M. BORDEN (Hulifax): Par exemple un vaisseau est construit à Halifax et capable de naviguer par tout le monde. Pour attester sa puissance, il doit en obtenir le certificat de quelque gouvernement. Je ne vois pas où il obtiendrait ce certificat sinon des fonctionnaires préposés au soin de les accorder en ce pays, si nous ne sommes pas restreints de quelque manière par une loi impériale que je ne connais pas, je puis comprendre, sans doute, que s'il existait une loi impériale, elle pourrait avoir le pas sur nos pouvoirs à cet égard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Laquelle loi existe clairement.

M. POWELL.

M. POWELL: Oh! non, elle n'existe pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'honorable député (M. Powell) affirme une chose qu'il ne connaît pas.

M. BORDEN (Halifax): Si une loi impériale comme celle-là existe, j'aimerais savoir ce qu'elle est. Du reste, nous avons tout autant le droit d'envoyer nos vaisseaux par tout le monde, que les gouvernements d'Angleterre, des Etats-Unis, de France, ou de toute autre nation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Nul ne doute de notre droit de faire cela, mais quand un vaisseau pénètre dans les eaux du territoire anglais, il est gouverné par les règlements de la chambre de commerce anglaise. Et s'il s'introduit dans les eaux des Etats-Unis, il sera régi par les règlements de ce pays-là. Nous n'avons pas le pouvoir de lui donner un certificat pouvant prévaloir sur ces règlements.

L'objection de mon honorable ami (M. Powell) est que la formule du certificat qui a été en usage dans les vingt dernières années n'est pas assez ample, et il prétend qu'on ne devrait pas encore la rendre plus étroite, et qu'on ne devrait pas nécessairement la restreindre à la délivrance d'un certificat permettant de naviguer entre certains ports déterminés.

Eh bien! je dis par l'amendement actuel que j'accepte cet avis, et que je donnerai un certificat autorisant à naviguer dans toutes les eaux du Canada. Je concédais, pensais-je, tout ce que l'honorable député (M. Powell) demandait, mais il refuse d'accepter la chose. Il veut que nous accordions un certificat autorisant la navigation par tout le monde, et je dis que nous n'avons pas le pouvoir de le faire.

M. BRITTON: Il me semble que nous sommes tous du même avis au sujet de ce qu'il serait bon de faire en cette matière.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Vous avez vu mon amendement, qui dit: "Ou dans l'alternative, de naviguer dans toutes les eaux du Canada." Il n'y a pas là de restriction aucune.

M. BRITTON: En examinant l'article 17 qui pourvoit à la délivrance du certificat, on verra ce qu'il en est, et l'on constatera s'il ne faut pas ajouter quelque chose dans ce certificat à ces simples mots: "dans toutes les eaux du Canada"?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je propose de donner un certificat permettant de naviguer dans toutes les eaux dans lesquelles nous avons le pouvoir de permettre de naviguer, c'est-à-dire, situées dans les limites du Canada.

M. BRITTON: Voici la question: si un vaisseau fait un voyage audelà des limites du territoire canadien, comment peut-il le faire?

M. POWELL: Ecoutez! écoutez! telle est la question.

M. DAVIN: Je puis facilement comprendre que certains bateaux à vapeur peuvent n'être pas propres à entreprendre les voyages océaniques, et

qu'il pourrait être bon de restreindre leur navigation ; mais certainement, dans le cas d'un vaisseau capable de faire le tour de monde, il serait très déraisonnable de donner à ce bateau son certificat lui imposant des restrictions sous un rapport quelconque. Pourquoi ne pas avoir deux formules de certificat, dont l'une aurait trait à la puissance du bateau qui peut courir toutes les mers, abandonnant aux nations étrangères le soin de soulever la question de savoir si ce vaisseau a le droit de naviguer dans leurs eaux ou non.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas entendu le ministre nous dire la nature de la loi impériale dont j'ai cru comprendre qu'il nous a parlé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Aucun bateau à vapeur ne peut naviguer dans les eaux anglaises sans se conformer aux exigences et aux règlements de la chambre de commerce anglaise, et nous ne pouvons changer ces règlements et ces exigences par aucun certificat.

M. BORDEN (Halifax) : Il en est également de même pour la France et les Etats-Unis, mais il n'existe pas, je suppose, de loi impériale dans le sens dont je parle. Par exemple, voici une compagnie, à Halifax, qui exploite une ligne de vapeurs faisant le service entre cette ville et l'Angleterre. Il lui faudrait obtenir un certificat pour faire naviguer ces bateaux, mais en vertu de la loi proposée elle ne le pourrait évidemment pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : On n'exige pas de certificats sur l'océan.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'on possède au Canada des vapeurs océaniques, pourquoi ne contrôlerions-nous pas les certificats de ces vapeurs ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai pas changé la loi à cet égard.

M. BORDEN (Halifax) : Il pourrait être désirable de la changer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si l'honorable député pouvait établir un seul cas, depuis la mise en vigueur de cet acte, où l'on ait jamais empêché un bateau à vapeur de naviguer entre le Canada et un pays étranger, je serais disposé à amender l'acte dans toute la mesure du possible ; mais tout cela est purement imaginaire.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami, le député de Westmoreland (M. Powell), a mentionné un cas, et il peut y en avoir d'autres.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député (M. Powell) a mentionné un cas où la formule du certificat telle qu'elle existait alors, et comme elle continuerait d'exister sans mon amendement obligeait l'inspecteur à restreindre son certificat à la navigation entre deux ports déterminés. L'honorable député (M. Powell) veut un certificat plus ample. Je propose de rendre le certificat aussi ample que possible dans la limite des eaux de notre territoire, et au delà de cette limite il sera libre de courir les mers partout où il lui plaira.

M. POWELL : Voici quel est le cas que j'ai mentionné. Un bateau à vapeur était affrété pour se rendre à un port des Etats-Unis, afin d'y prendre un chargement qu'il devait transporter aux Antilles. On ne savait pas à quel port le bateau devait particulièrement se rendre, et il nous fallait ce certificat de navigation maritime que nous ne pouvions obtenir immédiatement comme cela aurait dû être, et que nous n'avons pu obtenir qu'au bout de trois ou quatre semaines, après beaucoup de délais et de frais.

Je demande au ministre : Comment la loi qui donne à un bateau un certificat attestant son état peut-elle être inconstitutionnelle, lorsque la loi accordant aux marins un certificat de caractère, elle est parfaitement constitutionnelle ? Les deux lois sont absolument les mêmes en principe et il n'y a rien constituant un excès de juridiction dans l'une qui ne soit dans l'autre.

Ce parlement est compétent, car pour ce qui concerne le Canada, il n'est nullement nécessaire d'avoir une inspection des bateaux à vapeur. On pourrait biffer l'acte de nos statuts, et les bateaux à vapeur iraient alors là où bon leur semblerait. Cet acte ne confère pas de droits, il est restrictif. On sait cependant que l'Acte concernant l'inspecteur des bateaux à vapeur ne se rapporte pas seulement à la navigation des eaux intérieures du Canada ; et d'après cette formule, si un vaisseau devait aller en Angleterre, puis dans la Méditerranée, et ensuite dans l'Amérique du Sud, il lui faudrait, avant de quitter le Canada, obtenir de l'inspecteur un certificat mentionnant tous les endroits ; et après avoir quitté le Canada, il ne pourrait profiter de l'occasion qui s'offrirait de transporter du fret à un autre endroit que ceux-là.

Je donne cet avis en me basant sur la connaissance pratique des affaires concernant le transport du fret, et je regrette que le ministre n'ait pas de connaissance pratique à cet égard. S'il possédait cette connaissance, il ne suggèrerait pas que le certificat d'enregistrement soit affiché sur le vaisseau. Un navigateur rirait d'une proposition de ce genre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je parlais du certificat d'inspection, qui est toujours affiché.

M. POWELL : L'industrie du transport du fret dans les provinces maritimes est une grande industrie. Les navires à voile sont graduellement délaissés, et les bateaux à vapeur les remplacent ; et si nous voulons conserver cette industrie, il nous faut adopter des dispositions de nature à favoriser, au lieu de décourager, son développement, en donnant à ces inspecteurs, le pouvoir, là où il est nécessaire, d'accorder les certificats de navigation dont j'ai parlé.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre a un de ces officiers experts près de lui, et j'aimerais à être corrigé si j'ai tort ; mais d'après ce que je me rappelle la coutume a différé tout à fait de ce que l'argumentation de l'honorable ministre nous porterait à supposer. Ainsi, il y a des vaisseaux qui vont de Halifax à Boston, d'autres de Yarmouth au même port américain, et d'autres encore de différents ports néo-écossais à Terreneuve, et dans le certificat d'inspection accordée à chacun de ces vaisseaux la route adoptée est particulièrement mentionnée. Il n'y a pas grand

différend de part ni d'autre en cette Chambre au sujet de savoir où commence et où finit notre juridiction ; mais je ne vois pas qu'il puisse y avoir la moindre objection, technique ou autrement, de suivre l'avis de l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), c'est-à-dire de ne pas restreindre à la navigation de certaines eaux déterminées les vaisseaux qui font concurrence aux vaisseaux étrangers, ou même aux vaisseaux anglais, sur tout le globe terrestre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mon honorable ami le député de Westmoreland croit que parce qu'il demeure dans ce comté il possède une grande somme de connaissance pratique concernant le transport du fret. J'ai lieu de croire que j'en connais autant que lui sur cette industrie, et que j'y ai de placés plus de capitaux que lui.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne trouve pas que ce soit là la manière de répondre à l'importante question soulevée par mon honorable ami le député de Westmoreland.

J'ai compris que l'honorable ministre avait répondu à l'avis de mon honorable ami qu'il existe des difficultés résultant de notre juridiction, qu'il nous faut prendre garde de ne pas excéder. Cependant, je suis d'avis que nous avons le droit, tout autant que l'Angleterre, de munir, lors de leur départ pour le voyage, nos navires de certificats convenables. Nos certificats sont admis aux Etats-Unis de même que les certificats de ceux-ci sont admis au Canada, le fait étant que nous obligeons les vaisseaux américains qui viennent dans nos ports à se soumettre à une certaine inspection, et à posséder certaines qualités de sécurité, et les Etats-Unis font de même quant à nos vaisseaux. Nous pouvons tout autant que n'importe quel autre pays procurer ce qu'il faut à nos navires à la veille d'affronter les hasards du voyage de par le monde. Et nous nous demandons s'il y a lieu d'objecter à donner aux certificats la forme suggérée par l'honorable député de Westmoreland ? Je signale que dans les certificats accordés aux vaisseaux qui se rendent de Yarmouth ou de Halifax à Boston, il est expressément déclaré que le vaisseau possède les qualités de sécurité nécessaires pour tenir la mer sur cette route.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : S'il en est ainsi, il ne devrait y avoir aucune difficulté, puisqu'on peut accorder un pareil certificat aujourd'hui ; mais ce certificat ne peut avoir aucun effet légal en dehors des eaux canadiennes. On peut, relativement au trajet entre Halifax et Boston, accorder un certificat en la forme qu'on le fait maintenant. Je ne propose pas de restreindre cela ni de le retrancher. On me demande de donner de plus grands pouvoirs dans les limites du Canada, et je dis : " Fort bien ! qu'on prenne les pouvoirs les plus amples ; qu'on donne aux vaisseaux le droit de naviguer dans toutes les eaux canadiennes ! " Je croyais qu'en agissant ainsi, je répondais à toute objection possible.

Je ne suis pas d'avis que nous ayons le pouvoir de légiférer au sujet de la navigation en dehors des eaux canadiennes. Nous convenons tous de cela. Les amendes que nous imposons peuvent être recouvrées seulement lorsque le vaisseau viole notre loi dans les eaux canadiennes. Si l'infraction

est commise en dehors des eaux canadiennes, nous n'avons pas le droit de la punir.

M. POWELL : Je crois que la loi anglaise poursuivrait ce vaisseau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La loi anglaise le poursuivrait, sans doute, c'est-à-dire l'Acte concernant la marine marchande ; mais il n'est pas établi dans quelle mesure nous pouvons le faire.

M. BORDEN (Halifax) : Permettez-moi de présenter ce cas-ci. Un propriétaire de vaisseau de la Nouvelle-Ecosse, achète aux Etats-Unis un vapeur destiné à faire le transport du fret un peu partout. Ce vaisseau ne navigue pas particulièrement entre deux endroits, mais il prend du fret partout sur le globe terrestre. Il n'a pas été soumis à l'inspection de la chambre de commerce d'Angleterre, mais il a été acheté aux Etats-Unis. Ce que je désire voir faire à l'honorable ministre, c'est de prendre le pouvoir, s'il ne l'a déjà, de permettre à ce vapeur de faire le transport du fret par toute la terre, parce qu'il n'est pas désigné pour naviguer sur une route particulière. Je suis d'avis que l'honorable ministre aurait parfaitement le droit de prendre ce pouvoir-là. Je tâche d'étendre ce pouvoir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne devrais pas croire que ce soit nécessaire.

M. BORDEN (Halifax) : Cela se peut.

Un bon nombre de constructeurs de vaisseaux à la Nouvelle-Ecosse, s'engagent maintenant dans la construction de vapeurs océaniques destinés au transport du fret, lesquels peuvent avoir besoin d'un permis de ce genre. Cette industrie doit très vraisemblablement se développer, et c'est fort sérieusement que je suggère de donner aux termes de l'acte un sens assez étendu pour prévoir le cas de ces vapeurs. Si l'honorable ministre ne s'occupe pas maintenant de cet avis, j'ose lui conseiller de la mettre à l'étude afin d'y donner suite à cette session-ci ou à quelque autre.

M. POWELL : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries en est arrivé à adopter l'avis que j'ai exprimé d'abord. Ma prétention était que d'après la formule des certificats émis par l'inspecteur, un vaisseau affecté au transport du fret est restreint à une route particulière. Voilà qui va assez bien tant que les propriétaires du vaisseau entendent lui faire faire le service de cette route, tant que le navire fait le transport du fret entre un endroit particulier, à la Nouvelle-Ecosse, par exemple, et un autre, disons aux Etats-Unis. Mais quelques vapeurs seuls suivent une ligne régulière, la plupart ne le font pas, mais sont ce qu'on appelle des vapeurs irréguliers. Il faudrait à ceux-ci, partout où ils s'affrètent à nouveau, un nouveau certificat pour ce voyage-là en particulier.

Disons qu'un bâtiment irrégulier de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick.....

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : C'est là le cas d'un irrégulier du Nouveau-Brunswick.

M. POWELL : Disons qu'un bâtiment irrégulier du Nouveau-Brunswick arrive de l'autre côté de l'océan. Supposons qu'il soit frêté pour Bordeaux, et que de ce port il revienne avec une cargaison à

destination des Etats-Unis. A moins de posséder ce certificat de navigation générale quant à sa capacité de tenir la mer, ses propriétaires devraient ramener ce bâtiment au Canada et lui faire subir une inspection spéciale pour obtenir un certificat lui permettant de se rendre de Bordeaux à certain port des Etats-Unis.

Voilà qui va assez bien dans le cas de vaisseaux réguliers, mais qui ne va nullement dans le cas de vapeurs irréguliers, qui n'ont pas de route spéciale, mais qui prennent du fret partout où ils peuvent en trouver. Vous êtes en train de détruire l'industrie du transport du fret en tant que cette classe de navires est concernée.

Tout ce qu'il faut, c'est l'application du principe reconnu par le ministre de la Marine et des Pêcheries et qui n'étend pas notre juridiction territoriale, mais se borne à certifier le bon état d'un vaisseau et sa capacité de résister à la mer. Les inspecteurs certifient que tel bateau est capable d'aller sur l'océan en général et non seulement de suivre une certaine route. Comme je suis intéressé dans cette question, je demanderai au ministre s'il n'est pas consentant à adopter ce principe maintenant et à étudier ma recommandation, car j'ai soulevé la question et nous avons été retardé 4 ou 5 semaines avant de pouvoir obtenir un certificat. Finalement je décidai l'ex-ministre de la Marine (sir Charles-Hibbert Tupper) à me donner un certificat et accorder cette commission de corsaire, en ce qui concernait ce bateau, mais en ce faisant il outrepassa les termes du statut. Ce genre de commerce est très important, et pourquoi voudrions-nous empêcher nos négociants de s'y engager ? Comme les bateaux anglais et allemands ont tous de ces certificats, il est criminel de la part du parlement de ne pas accorder le même privilège à nos bateaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne veux pas les empêcher de s'engager dans ce commerce.

M. POWELL : Ce genre de certificat les en empêchera.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ils n'ont jamais été gênés auparavant. Je suis co-propriétaire d'un navire qui depuis des années fait du commerce dans toutes les parties de l'univers.

M. POWELL : Où est-il enregistré ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ici.

M. POWELL : Si l'honorable ministre dit vrai, il trahit sa propre cause. Ce navire a agi en contravention aux termes du statut. Dans ce cas, pourquoi ne pas laisser tous les propriétaires de navires violer la loi ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Où ce navire a-t-il obtenu ce certificat de corsaire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Aucun autre que celui requis par la loi.

L'amendement est adopté.

Le comité lève la séance et rapporte le bill tel que amendé.

POIDS ET MESURES.

Bill (n° 71) modifiant de nouveau l'Acte des poids et mesures (par sir Henri Joly de Lotbinière) est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 6.

M. MONK : Je désire proposer un amendement ou ajouter une disposition à cet article. Il s'agit de faire disparaître la difficulté soulevée l'autre jour au sujet de la vente des pommes de terre à Montréal. Comme la Chambre le sait, d'après un règlement municipal dans le cas de pommes de terre vendues en sacs dans la ville, tout sac doit contenir 90 livres de pommes de terre. Cela est excessivement préjudiciable aux cultivateurs qui font affaires sur les marchés de la ville. Toute violation de ce règlement comporte la confiscation des articles offerts en vente. Les cultivateurs ne sont pas en état, avant de partir de chez eux, de peser leurs pommes de terre : et, comme tout le monde le sait, à Montréal, lorsqu'ils arrivent à la ville, la place des marchés est tellement encombrée qu'ils ont de la difficulté à circuler, et ainsi ils ne peuvent peser leurs sacs. Généralement ils se servent pour transporter leurs pommes de terre, de vieux sacs de farine, dans lesquels, me dit-on, il est difficile de mettre 90 livres de pommes de terre. L'autre jour, sur l'invitation du ministre du Revenu de l'intérieur, nous avons pu suivre, dans son département, des expériences intéressantes du pesage des pommes de terre, et j'en suis venu à la conclusion qu'il conviendrait de définir dans le statut, si l'honorable ministre croit la chose possible, le poids d'un sac de pommes de terre. Je doute fort que la corporation de la ville de Montréal puisse, sans procéder *ultra vires*, définir, comme elle l'a fait, le poids d'un sac de pommes de terre. Le règlement ne dit pas que les pommes de terre ne devront être en vente dans la ville de Montréal qu'en sacs contenant un boisseau et demi poids étalon ; mais il dit, si je ne me trompe, que le poids d'un sac de pommes de terre devra être de 90 livres. Je crois que cette disposition du règlement est inconstitutionnelle, ou du moins que sa constitutionnalité est fort douteuse.

L'autre jour, un cultivateur du comté de mon honorable ami de Laval (M. Fortin)—et cet honorable député, je crois, partage mon opinion sur ce sujet—s'est fait confisquer ses sacs de pommes de terre. J'ai lu le rapport du jugement rendu par le recorder de la ville de Montréal et dans lequel il dit que ce règlement est plein de confusion dans sa rédaction. Je crois que les échevins de Montréal seraient très heureux de voir régler la difficulté par le parlement fédéral. Je désire donc proposer un amendement que je restreindrai à la province de Québec, au cas où l'amendement ne serait pas acceptable pour les autres provinces. Je propose :—

Que l'article soit modifié en y ajoutant les mots : "Attendu que dans la province de Québec, lorsque des pommes de terre seront offertes en vente non à la mesure ou au poids, mais au sac, tel sac devra contenir au moins un boisseau et un sixième de pommes de terre, poids étalon déterminé par cet acte."

Cela ferait 70 livres. Je n'en dirai pas d'avantage. On a voulu ridiculiser ce débat, mais je puis assurer aux honorables députés que cette difficulté est très sérieuse pour nos cultivateurs ;

et je crois, ainsi que je l'ai dit, que la ville de Montréal serait très heureuse de se voir dégagée de cette responsabilité par ce court amendement. J'espère que l'honorable ministre laissera adopter l'amendement.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière): L'honorable député de Laval (M. Fortin) a présenté, il y a une couple de jours, un bill tendant au même but que cet amendement, sauf que par ce bill le poids du sac de pommes de terre est mis à 80 livres. La différence entre le poids de 80 livres et celui de 90 déterminé par le règlement de la ville de Montréal, n'est pas très grande, mais à 70 livres elle serait considérable. Je crois qu'il vaudrait mieux laisser cette mesure telle que proposée par un si grand nombre de députés qui ont pris part à la discussion de ce bill l'autre jour. Si le comité décide de faire cet amendement, il serait sage, je pense, d'en venir autant que possible à la mesure actuelle et fixer le poids à 80 au lieu de 70 livres, ce qui n'est pas assez élevé je crois. Je pense que cela ne serait pas conforme à la loi des poids et mesures. Il est évident que cette loi tend à l'uniformité et à la simplification en adoptant le poids au lieu de la mesure.

On comprend combien il est difficile de changer subitement chez le peuple de vieilles habitudes. Il y a dans notre loi de poids et mesures, tant de choses à remodeler pour la rendre satisfaisante sous tous rapports et en assurer l'uniformité, que je ne voudrais pas nuir à un amendement limitant ce principe d'uniformité à la province de Québec, si l'on croit voir là un vrai soulagement pour les cultivateurs.

Mon honorable ami de Laval (M. Fortin) nous a lu, l'autre jour, un article du *Witness* démontrant les inconvénients et les pertes qui résultent, pour les cultivateurs, de la stricte application de ce règlement à Montréal où les officiers vont parfois jusqu'à confisquer des charges entières de pommes de terre. Dans ces circonstances, je ne ferai pas d'opposition à l'amendement, bien que je n'admette pas que ce soit un pas dans la bonne direction. Pour faire disparaître cet inconvénient dont souffrent tant les cultivateurs de Montréal, et comme il y a encore beaucoup de choses à retoucher pour arriver à l'unité de poids, je ne m'opposerai pas à cet amendement.

M. SPROULE: Ne voudrait-il pas mieux que la corporation de Montréal modifiât son règlement pour que nous ayons l'uniformité partout? Car les gens vont d'une province à une autre, et l'application de lois différentes les met dans la confusion. Je ne vois pas pourquoi la corporation de Montréal ne modifierait pas son règlement, si les cultivateurs faisant affaires dans cette ville souffrent tant de son application. Il me semble tout à fait hors d'à-propos de détruire l'uniformité dans notre loi simplement pour satisfaire les gens d'une seule ville. Winnipeg pourrait faire une semblable demande, Toronto une autre, et puis Vancouver, et il serait ridicule de notre part de vouloir contenter chacune de ces villes.

M. MONK: L'honorable député ignore combien il nous est difficile de faire faire à la ville de Montréal quelque chose de sage. Lorsqu'on lui a demandé de modifier ses règlements sous ce rapport, l'on nous a répondu: Faites modifier votre loi des poids et mesures, nous n'en serons que trop contents. Maintenant, ce règlement existe nulle part ailleurs, de sorte que les cultivateurs de cette localité sont les seuls à souffrir. Je vais citer au comité une disposition de ce règlement dont parle le recorder de Montréal en rendant son jugement dans cette cause dont il a été question il y a un instant:

> En rendant jugement ce matin, le recorder a déclaré qu'il avait été prouvé que les pommes de terre avaient été offertes au sac et que le sac ne pesait pas le poids requis par le règlement de la ville. D'après les articles 5, 22 et 23 du règlement 223 les cultivateurs ont le droit de vendre des marchandises au poids ou à la mesure, mais l'article 23 dit aussi que dans le cas de produits en sacs, chaque sac devait peser 90 livres. Le recorder ajoute que le règlement, so s ce rapport, était conforme à la loi fédérale qui m-t le poids d'un boisseau à 60 lbs que si les effets sont vendus en sacs, chaque sac devrait contenir 1½ boisseau, ou 90 lbs. Que le défendeur ne s'était pas conformé au règlement mais que, comme il y avait certaine ambiguïté dans ce règlement il suspendait la sentence.

Montréal est la seule ville au Canada qui ait un tel règlement, et cela est fait dans l'intérêt d'une certaine classe d'acheteurs qui, comme le comité le comprendra, ne veulent pas se donner la peine de se conformer à la règle ordinaire "*caveat emptor*," et prendre les précautions ordinaires lorsqu'ils achètent. Il n'y a que la ville de Montréal qui ait jugé à propos de passer ce règlement d'une constitutionalité très douteuse. C'est un cas où, je crois, pour les raisons invoquées par le ministre du Revenu de l'intérieur, nous devrions avoir au moins un redressement temporaire, et j'espère que l'honorable ministre permettra que l'on ajoute cet amendement au bill. Je crois que ce serait suffisant de 80 lbs —j'avais dit 70, mais après ce qu'ont dit l'honorable député de Laval (M. Fortin) et l'honorable député des Deux-Montagnes (M. Ethier), je comprends qu'avec le chiffre de 80 lbs le cultivateur ne serait plus exposé aux vexations et aux ennuis constants qu'il trouve à Montréal.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je demanderai à mon honorable ami si l'adoption de cet amendement profiterait aux gens de Montréal au nom de qui il se plaint. Il est très douteux que ce règlement soit constitutionnel, mais si vous adoptez cet amendement, vous aurez deux lois au lieu d'une, à Montréal; vous aurez cet amendement qui permettra à un homme de vendre des sacs de pommes de terre contenant 70 livres, tandis que le règlement de la ville lui défend de vendre un sac de moins de 90 livres. Si un cultivateur apporte au marché un sac de moins de 90 livres, ses pommes de terre seront saisies par les officiers de la ville. Nous n'aurons fait que rendre plus grande la confusion, jusqu'à ce que le point de la constitutionnalité du règlement de Montréal ait été décidé. Si la ville est dans son droit, elle peut alors passer ce règlement et elle saisira tout sac de pommes de terre ne contenant que 70 livres ou moins de 90. L'efficacité de cet amendement me semble douteux, je crois qu'il ne fera qu'ajouter à la confusion.

M. MONK: Si le très honorable ministre demande mon opinion, je crois que le remède sera efficace. Il me semble que la question des poids et mesures est exclusivement de la juridiction de ce parlement, et je pense que la ville a outrepassé ses droits en définissant quel sera le poids d'un sac de pommes de terre. A mon avis

un amendement déclarant que, dans la province de Québec, le poids d'un sac de pommes de terre peut ne pas excéder 80 livres, permettra au cultivateur de méconnaître cette disposition du règlement de Montréal. Je ne suis pas membre du conseil, mais je crois que l'on a donné à entendre ici que le conseil serait prêt à se conformer à une législation de ce genre. Dans ces circonstances, et pour les raisons que je viens d'exposer, je demanderai de nouveau que, pour le présent du moins cet amendement soit ajouté au bill.

M. WILSON : Je ne vois pas pourquoi cette disposition serait appliquée à la province de Québec seulement. Si nous définissons un poids pour un sac de pommes de terre, je ne vois pas pourquoi on ne l'appliquerait pas au Canada entier. Si un cultivateur vend un sac de pommes de terre ne pesant que 80 livres, je crois qu'une législation de ce genre est hors d'à propos. Nous devrions faire une loi générale au lieu de faire une loi spéciale pour chaque province.

M. McMULLEN : Je ne vois pas comment vous pouvez réglementer par une législation le poids étalon d'un sac de pommes de terre. Ceux qui font le commerce de pommes de terre savent très bien que lorsqu'on les enlève du sol, en automne, elles pèsent plus que lorsqu'on les prend de la cave, le printemps ou l'été. Ainsi, à mon avis, il est impossible d'établir, du moins avec équité, un poids étalon. Par exemple, les pommes de terre conservées dans un caveau tout l'hiver auront beaucoup plus de poids que celles conservées dans une cave. Or dans ce dernier cas obliger un homme de donner 90 livres, le même poids que dans le cas des pommes de terre beaucoup pesantes, serait une injustice. Je comprendrais que nous établissions une mesure étalon. Les pommes de terre auront une moindre mesure au printemps qu'en automne et elles n'auront pas le même poids. Pour être équitable, je crois qu'il vaudrait mieux adopter la mesure que le poids.

M. COSTIGAN : Il me semble que vous ne pouvez pas séparer les deux principes du poids et de mesure. La loi déclare qu'un boisseau de pommes de terre devra peser 60 livres, et je crois que vous avez raison en cela. Ce qui rend cette législation désirable c'est que les cultivateurs constatent qu'ils ne peuvent mettre dans un sac ordinaire 1½ boisseau, ce qui, d'après l'étalon, doit peser 90 livres.

Le poids étalon de 60 livres par boisseau est peut-être trop élevé ; alors qu'on le réduise. Si le poids de 60 livres par boisseau, est trop élevé, alors qu'on le réduise. Si le poids est de 60 livres par boisseau, et de 90 livres pour 1½ boisseau, l'argument qu'un sac ordinaire de 2 boisseaux d'avoine, par exemple, ne contient pas 1½ boisseau, a peu de valeur, car je puis prouver qu'un sac ordinaire de 2 boisseaux d'avoine ou de farine contient 1½ boisseau de pommes de terre. Par conséquent, si vous déclarez aujourd'ui—ce que l'on veut faire, je crois—qu'un sac de pomme de terre censé contenir 1½ boisseau, pourra ne contenir que 80 livres, vous allez embarrasser davantage le cultivateur, à moins que la Chambre ne consente à laisser de côté le poids étalon du boisseau, pour la vente au sac.

Quand les cultivateurs préparent des sacs de pommes de terre pour le marché, il n'en est pas d'entre eux qui les pèsent ; ils mettent 1½ boisseau dans un sac et ils savent que cela équivaut à 90 livres. Si vous réduisez le sac qui a toujours été reconnu pour contenir 1½ boisseau, il vous faut réduire le poids étalon de 60 livres au boisseau. Il faut cela d'abord, et vous aurez parfaitement le droit de réduire le poids du boisseau à 45 ou 50 livres, et dans ce dernier cas, vous devrez naturellement réduire le poids du sac à 75 livres, car il faut conserver le rapport entre le poids du sac et la mesure du boisseau.

On a dit aussi que les pommes de terre en automne n'avaient pas le même poids que les pommes de terre au printemps, parce que l'automne elles conservaient de la terre une certaine humidité qui s'évaporait avant le printemps, lorsqu'elles étaient tenues dans les caves. Il est vrai, je l'admets que cette humidité s'évapore, mais je ne sache pas que cela fasse une certaine différence dans un boisseau de pommes de terre. Il est admis que les pommes de terre ont moins d'humidité au printemps, mais elles ont diminué de volume et l'on peut en mettre un plus grand nombre dans un boisseau. L'honorable ministre semble ne pas me croire ; mais il n'en est pas moins vrai que si les pommes de terre contiennent plus d'humidité en automne, un boisseau ne pèsera plus 60 livres au printemps, mais il vous faudra le remplir. Ainsi il y a peu de différence entre l'automne et le printemps pour les pommes de terre.

Mais le principal point sur lequel je veux appuyer cependant, c'est que pour démontrer la nécessité du bill, il faut établir que 60 livres par boisseau n'est pas le véritable poids. Or dans ce cas redivisez le boisseau et le sac en proportion.

M. McMULLEN : Si l'honorable député prétend qu'un sac de 2 boisseaux contiendra 1½ boisseau de pommes de terre, il les contiendra au moment où elle sont récoltées, à l'automne. Mais si vous remplisez votre sac lorsque les pommes de terre auront passé 5 ou 6 mois dans votre cave, vous ne pourrez pas y mettre 1½ boisseau. Il est impossible de fixer pour la pomme de terre un boisseau étalon qui donne la même quantité en toute saison. On peut avoir une mesure étalon, mais non pas un poids étalon. Mon honorable ami prétend que la pomme de terre perd de son volume, je suis surpris de l'entendre parler ainsi, car venant comme moi de la verte Erin, où la pomme de terre est le principal élément de nourriture, il doit savoir ce que c'est qu'une pomme de terre. Une pomme de terre saine ne perd jamais de son volume. Elle ne perd pas de son volume, mais elle perd de son poids ; six mois après la récolte il n'en faudrait pas davantage pour remplir une mesure. Si la Chambre veut fixer pour la pomme de terre un étalon qui rendra justice au vendeur et à l'acheteur en toute saison, il faut que ça soit à la mesure et non au poids.

M. HAGGART : Le point important, c'est de savoir où réside la juridiction. Si la municipalité de Montréal peut passer un règlement déclarant qu'un sac de pommes de terre ne devra pas peser moins de 90 livres, je ne vois pas pourquoi ce parlement voterait une loi pour déterminer le poids d'un boisseau de pommes de terre. La question est de savoir si la municipalité a ce pouvoir ou non. Si elle a le pouvoir de déclarer qu'il ne sera pas vendu de pommes de terre à moins que le sac ne pèse 90 livres, à quoi nous servirait de décréter

qu'un sac de pommes de terre ne devrait pas peser moins de 80 livres ?

M. McDOUGALL : Je n'admets pas avec l'honorable député de Lanark qu'une loi fédérale serait sans effet. Elle validerait la peine imposée contre celui qui offre en vente un sac de pommes de terre pesant moins de 90 livres. Elle permettrait de prélever l'amende, car une loi fédérale ne peut pas être mise de côté par un règlement de la ville de Montréal.

L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) prétends que la perte dans le poids empêche l'adoption d'un poids étalon. Le même argument peut être employé pour le foin et toutes les céréales, mais je ne vois pas la force de ce raisonnement. Si l'on prétend que les sacs dont se servent les cultivateurs pour envoyer leurs pommes de terre au marché sont ordinairement les sacs ayant contenu un demi-baril de farine, pourquoi ne pas dire qu'au lieu de 90 livres et 1½ boisseau, l'étalon sera de 75 livres ?

M. McNEILL : Ce n'est pas un argument contre l'adoption de cette loi de dire que les pommes de terre perdent de leur poids. Le blé et l'avoine perdent de leur poids, et si l'argument valait quelque chose, l'on ne pourrait pas non plus fixer un poids étalon pour le grain. Mon honorable ami (M. Costigan) a exposé le question logiquement, en disant qu'il faut adhérer au principe de la mesure, et si l'on adopte une mesure étalon, et si cet étalon est le boisseau, il faut fixer le poids du boisseau. Une fois qu'on aura fixé le poids du boisseau, il sera facile de dire ce que devra peser 1½ boisseau. Ce parlement a toujours prétendu que cette question était de son ressort, et je crois qu'elle l'est. Mon honorable ami (M. Haggart) croit que la ville de Montréal peut, par un règlement, rendre nulle une loi de ce parlement. Je ne saisis pas bien ce raisonnement, car il me semble que si nous décrétons ici qu'un boisseau de pommes de terre doit peser un certain poids, cette loi vaudra en dépit de tous les règlements que la ville de Montréal pourrait passer.

M. HAGGART : L'honorable député (M. McNeill) ne m'a pas compris. J'ai dit que la Chambre avait le droit de fixer le poids du boisseau, mais j'ai aussi dit que c'était un simple règlement municipal dans la ville de Montréal, destiné à déclarer quelle quantité doit être vendue à cet endroit, et la cité a le droit de dire qu'il ne sera pas vendu de pommes de terre à Montréal, à moins qu'elles ne soient dans des sacs contenant quatre-vingt-dix livres. Une loi adoptée par ce parlement à l'effet de déterminer le poids du contenu d'un boisseau, pourrait-elle affecter ce pouvoir de la cité de Montréal ?

M. McNEILL: Toute loi adoptée parcette Chambre et déclarant qu'un sac de pommes de terre devra avoir un certain poids, ne peut être mise de côté par la cité de Montréal, et tout homme qui apporterait dans la ville un sac de pommes de terres ayant ce poids, aurait le droit de le vendre. Toute tentative de la part des autorités municipales de Montréal à l'effet de passer pardessus la décision de cette Chambre à cet égard, outrepasserait les pouvoirs qui lui sont accordés.

M. TALBOT : Après avoir entendu la discussion qui a eu lieu aujourd'hui et les jours précédents sur cette question, je crois que la Chambre aurait tort de fixer des étalons de mesures d'un genre quelconque pour un sac de pommes de terre. Si il est statué aujourd'hui qu'un sac de pommes de terre doit peser quatre-vingt-dix livres, c'est parce qu'il est censé contenir un boisseau et demi. Je prétends que l'erreur existe plutôt dans la mesure du boisseau elle-même, qui ne pèse pas soixante livres. Il m'est passé par les mains un bon nombre de boisseaux de pommes de terre, tant en les achetant qu'en les vendant, et à moins qu'elles ne fussent choisies et triées d'une manière toute spéciale, et placées dans la mesure d'une façon particulière et afin de ne pas perdre d'espace, dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, j'ai constaté qu'un boisseau de pommes de terre ne pesait jamais plus de 56 livres. Je suis bien d'opinion que si le poids du boisseau était fixé à 56 livres, il serait conforme à tous les règlements municipaux de n'importe quelle ville. Si un règlement de la cité de Montréal oblige les cultivateurs à placer 90 livres de pommes de terre par sac, c'est parce que ce dernier est censé contenir un boisseau et demi.

Un sac ordinaire pouvant contenir deux boisseaux de grain, contiendra un boisseau et demi de pommes de terre, mais il ne pèsera pas 90 livres, pour l'excellente raison qu'un boisseau ne pèse pas 60 livres. C'est à cause de cela que le règlement adopté par la cité de Montréal dit qu'un sac de pommes de terre devra peser 90 livres. Quand bien même le parlement adopterait une loi déclarant qu'un sac de pommes de terre ne devra peser que 80 livres, rien ne peut nous assurer que le cultivateur ne se rendra pas au marché avec un sac contenant un poids moindre. Il peut choisir les plus petits sacs qu'il possède et y placer seulement 65, 70 ou 75 livres de pommes de terre. L'expérience acquise me porte à croire que si le poids du boisseau est réduit de 60 livres à 56 livres, cette modification répondra aux besoins des cultivateurs, et sera satisfaisante dans les opérations commerciales.

M. MONK : Cette question est d'une si grande importance pour les cultivateurs des environs de Montréal, que je crois de mon devoir d'insister un peu longuement sur ce point. L'honorable premier ministre a attiré mon attention sur le côté constitutionnel de la question. Voyons quels sont les faits se rattachant à la question. Je n'ai pas ici une copie de la charte de la cité de Montréal, mais il ne peut y avoir de doute que dans cette charte, la législature de Québec autorise la cité de Montréal à faire les règlements nécessaires pour l'administration de ses marchés. Quelle a été la conduite de la cité de Montréal ? Forte de l'autorisation garantie par sa charte, elle a adopté un règlement déclarant que les pommes de terre pourraient être offertes en vente au poids ou à la mesure, et le règlement ajoute—contrairement à la constitution, suivant moi—que les sacs de pommes de terre qui seront apportés dans la ville de Montréal pour être vendus devront peser 90 livres. Si la cité de Montréal a le droit de décréter semblable chose, elle peut également décréter que les sacs de blé devront peser 50, ou 60, ou 70 livres ; en d'autres termes, la cité de Montréal peut agir en contradiction avec le paragraphe 2, et en contradiction avec le projet qui est sur le point d'être adopté par le parlement fédéral. Vu ces faits, je crois donc que les autorités municipales de Montréal ont outrepassé les

pouvoirs qui leur ont été accordés par la législature provinciale, et il est de notre devoir de nous porter au secours de ces gens, et d'adopter une loi déclarant qu'un sac de pommes de terre ne doit pas contenir plus qu'une certaine quantité. Je crois que nous avons le droit d'adopter une législation de cette nature, et que la cité de Montréal n'avait pas le droit d'agir comme elle l'a fait, et si nous avons juridiction en cette matière, non seulement c'est notre droit, mais c'est notre devoir de remédier à ce grief des cultivateurs.

LE PREMIER MINISTRE: Par conséquent, si la cité de Montréal n'a pas juridiction en la matière, les personnes poursuivies en vertu de ce règlement ne devront pas payer l'amende.

M. MONK: Elles ne le devraient pas, mais si le cultivateur veut se défendre, il lui faudra entreprendre un procès avec la cité de Montréal, ce que tous les cultivateurs ne sont pas disposés à faire avec une aussi riche corporation. Il est donc de notre devoir de secourir ces cultivateurs.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

EN COMITÉ.—TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 24) modifiant la charte de la banque Union du Canada.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 43) concernant la chambre de commerce de la cité de Toronto.—(M. Osler.)

Bill (n° 22) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Pacifique.—(M. Oliver.)

CHEMIN DE FER D'ONTARIO À LA RIVIÈRE LA PLUIE.

A l'ordre du jour:

Que la Chambre se forme en comité sur le bill (n 32) concernant la Compagnie de chemin de fer d'Ontario à la Rivière La Pluie (tel qu'amendé par le comité spécial des chemins de fer, canaux et télégraphes).—(M. Tisdale.)

M. DAVIS (Saskatchewan): J'ai compris que d'après une convention intervenue entre le promoteur de ce bill et l'honorable député d'York-est (M. Maclean), il devait être laissé en suspens jusqu'à lundi prochain.

M. SPROULE: J'ai compris que l'honorable député d'York-est avait convenu avec l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux que ce bill devait être laissé en suspens jusqu'à lundi, parce qu'il a donné avis d'un amendement qu'il voulait faire à ce bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): En tant que nous pouvons toucher à ce bill, c'est bien là ce qui avait été convenu.

Cet article de l'ordre du jour est suspendu.

ACTE DES POIDS ET MESURES.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 71) modifiant de nouveau l'Acte des poids et mesures.

(En comité).

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière): Je ne crois pas qu'il soit à désirer que nous passions toute la nuit à discuter la question des pommes de terre. J'ai écouté attentivement la discussion qui a eu lieu relativement à cette question, et j'ai constaté que sa solution est plus difficile qu'elle ne semble l'être de prime abord. Dans l'Ontario, on vend au poids, et je crois que l'on a raison, car c'est là le seul moyen d'en arriver à une juste conclusion.

M. WILSON: Si l'honorable ministre veut bien me le permettre, je lui dirai que dans mon district, les pommes de terre se vendent généralement au sac.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Quel est le poids du sac?

M. WILSON: Il est fixé par la loi à 90 livres. Dans la ville que j'habite, les gens ne sont pas aussi particuliers; mais à Kingston, j'ai entendu dire que des gens avaient payé l'amende pour avoir vendu des pommes de terre dans des sacs pesant moins de 90 livres. Je suppose qu'il existe un règlement municipal dans cette ville comme à Montréal.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Il est réellement difficile d'établir quel est le poids véritable d'un boisseau de pommes de terre. La loi telle qu'elle existe actuellement déclare que le poids d'un boisseau devra être de 60 livres. Il n'y a pas de doute que lorsque les pommes de terre sont prises sur le champ et qu'elles sont encore recouvertes d'une certaine quantité de terre, elles peuvent peser 60 livres par boisseau; mais il y a à peine deux jours, j'ai pris la peine, avec quelques membres de cette Chambre, de faire des expériences avec deux espèces différentes de pommes de terre.

Après avoir mesuré avec soin et comblée la mesure, comme cela se fait ordinairement, nous avons constaté que les "Early roses" pesaient 55¾ livres, et les "Dominion pride," qui semblent être considérées comme étant les meilleures pommes de terre à Ottawa, pesaient 56¼ livres. Dans chacun de ces cas, les pommes de terre étaient loin de peser le poids exigé par la loi, c'est-à-dire 60 livres. Quelques honorables députés veulent modifier le poids du boisseau de pommes de terre, mais cela pourrait donner naissance à une grave difficulté, car l'on me dit qu'à plusieurs endroits dans l'Ontario, et particulièrement dans les comtés qui sont en relations journalières avec nos voisins de l'autre côté de la ligne frontière, les pommes de terre sont toujours vendues à 60 livres le boisseau. Vu ces faits, je crois que le bill présenté par l'honorable député de Laval (M. Fortin) pourrait peut-être être adopté comme amendement, de préférence à l'amendement proposé par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Son amendement déclare que si des pommes de terre sont vendues ou offertes en vente au sac, chaque sac devra contenir au moins 80

livres. Cela ne détruit pas le principe que tous les produits devaient être vendus au poids, ce qui est certainement le meilleur moyen. Nous avons un précédent dans la question du sel. La loi déclare qu'un baril de sel doit contenir 280 livres. Je ne vois pas pourquoi nous ne suivrions pas ce précédent, en déclarant que chaque sac de pommes de terre devra contenir au moins 80 livres. Cela aurait pour effet de faire disparaître la difficulté qu'éprouvent actuellement une bonne partie des cultivateurs de la province de Québec. Toutefois, nous devons d'abord disposer de l'amendement présenté par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), qui veut fixer le poids d'un sac de pommes de terre à 70 livres, ce qui est moins, je crois, que ce qu'il devrait réellement être.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.): Comme cette question intéresse vivement ma province, je vois avec plaisir que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur n'a pas l'intention de changer le nombre de livres qui constituent un boisseau de pommes de terre. Je crois qu'aussi longtemps qu'il laissera ce poids à 60 livres, comme la chose existe dans toutes les parties du pays, les autres changements qu'il pourra faire n'affecteront guère les différentes provinces en particulier. Puisque 60 livres est l'étalon des mesures pour le boisseau, c'est une question peu importante que celle des changements qu'il pourra faire dans la quantité que devra contenir un sac de pommes de terre. Dans ma province, on se sert d'une mesure contenant deux boisseaux et demi, à 60 livres au boisseau. Cela est considéré comme étant beaucoup plus commode pour le commerce, dans le transport des pommes de terre, que le serait l'achat ou la vente au sac. De fait, nous ne pourrions pas commencer à transporter les quantités considérables de pommes de terre que nous récoltons dans des sacs. Les cultivateurs les apportent du champ telles qu'ils les récoltent à l'automne, et douze vaisseaux ou goélettes, et même plus, d'une capacité de 1,500 à 4,000, et même 5,000 boisseaux, sont là qui chargent en même temps. Des centaines de voitures apportent les pommes de terre, qui sont mesurées très rapidement au moyen de ces mesures cylindriques, contenant chacune deux boisseaux et demi. Je recommande fortement à l'honorable ministre de ne pas changer le nombre de livres que doit peser un boisseau.

M. HEYD: Il me semble que l'on n'a pas allégué de raisons suffisantes pour faire un changement aussi important que celui qui est contenu dans ce bill. Une coutume qui subsiste depuis plus de quarante ans ne peut pas être modifiée aussi rapidement que le veut ce projet de loi. Il faut qu'il existe d'autres raisons que celle-là pour nous faire changer une coutume qui est établie de l'est à l'ouest, et qui existe depuis si longtemps. Une des principales raisons qui font qu'un sac pèse 90 livres, c'est qu'il contient un boisseau et demi, et un boisseau et demi conformément à la loi doit peser 90 livres. On peut se demander: Pourquoi ne pas vendre 70 ou 80 livres de pommes de terre et appeler cela un sac? Ce raisonnement peut avoir du bon sens, mais dans ce cas, il vaudrait mieux le porter immédiatement à 100 livres. Du moment que vous déclarez que le poids d'un sac de pommes de terre sera de 80 livres, vous établissez une nouvelle loi commerciale, et vous allez déranger notre commerce avec les Etats-Unis. Dans l'Ontario, nous sommes habitués à acheter nos pommes de terre au sac, et chaque sac doit peser 90 livres ou un boisseau et demi. Prenez un sac de 70 livres, et une personne qui ne possède pas beaucoup d'instruction ne pourra calculer sur-le-champ ce qu'il paie par boisseau. La seule raison alléguée en faveur du changement, c'est que la population de Montréal peut acheter des sacs à bon marché, et que ces sacs ne contiennent pas 90 livres de pommes de terre. Pour cette raison, qui n'est certainement pas suffisante, on veut réduire le poids du sac à 70 livres.

Dans l'Ontario, nous nous servons du sac ordinaire contenant deux boisseaux, et l'autre ne contient qu'un boisseau et demi. L'honorable ministre dit qu'il a pesé des pommes de terre qui n'ont donné que 50 à 54 livres par boisseau; mais il ne doit pas oublier que ces pommes de terre sont encavées depuis huit mois, et durant ce long espace de temps, l'évaporation a suivi son cours, les sucs qu'elles contiennent s'évaporent et la pomme de terre perd chaque jour de sa pesanteur. Mais lorsqu'il n'y a qu'un mois ou deux qu'elles sont arrachées d'un sol ordinaire, elles pèsent 60 livres au boisseau, et un sac contenant un boisseau et demi pèsera 90 livres. Il est bien plus facile d'en évaluer le coût à ce taux, et si un changement est fait, cela va déranger les règlements relatifs au commerce du pays. L'argument par lequel on prétend que les sacs sont petits à Montréal n'est pas une raison suffisante pour faire disparaître des habitudes qui sont établies et ancrées dans le commerce depuis quarante ans.

M. MONK: J'ignore ce que l'honorable député veut dire par des coutumes de quarante années d'existence et reconnues d'un océan à l'autre. Dans les comtés situés aux alentours de Montréal, et qui demandent un remède à cet état de choses, la coutume est bien différente et existe aussi depuis plus de quarante ans, et jusqu'à l'époque où ce règlement a été adopté par la cité de Montréal, nous n'avions jamais entendu dire qu'il fût nécessaire qu'un sac de pommes de terre, afin de pouvoir être offert légalement en vente, dût peser 90 livres.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: J'espère que mon honorable ami de Jacques-Cartier comprend que je n'ai pas l'intention de déranger en quoi que ce soit le poids du boisseau, bien que je sois convaincu que 60 livres sont plus que le poids moyen d'un boisseau, et cela particulièrement si vous les gardez quelques mois. Je ne veux pas modifier le poids du boisseau; de fait, lorsque ce bill a été présenté, on n'a pas songé que cette question pourrait être soulevée. Mais l'honorable député de Laval (M. Fortin) a entamé l'affaire, et il a apporté de si bons arguments pour démontrer que, si la chose était possible, un soulagement devait être apporté aux maux dont souffrait une partie considérable de la population des alentours de Montréal, que je lui ai promis, comme c'était mon devoir, de lui fournir l'occasion de soulever la question devant ce comité.

M. MONK: Si l'honorable ministre veut bien me le permettre, je lui rappellerai que, lorsque l'honorable député de Laval (M. Fortin) a présenté son bill, il a promis, si j'ai bien compris, d'apporter un remède à ce mal dans son propre bill. Autrement, je n'aurais pas proposé cet amendement.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : C'est là ce que nous faisons dans le moment. L'honorable député de Laval m'a demandé si nous amènerions la question devant la Chambre, et je lui ai promis que je le ferais ; et j'accomplis ma promesse dans le sens désiré par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), si ce n'est que je lui demande de changer un mot dans son amendement, et de substituer 80 livres au lieu de de 70 livres—c'est-à-dire un boisseau et quart.

M. MONK : Je crois que cela répondrait à la difficulté.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) propose-t-il, avec le consentement du comité, d'insérer dans son amendement " quatre-vingts livres " à la place de " soixante-dix livres " ?

M. MONK : Je serai satisfait de cela.

M. SEMPLE : Je ne vois pas de raisons valables pour faire ce changement. Soixante livres sont le poids reconnu d'un boisseau de pommes de terre. Je crois que c'est à peu près ce que pèse un boisseau de pommes de terre à demi fraîches, la mesure étant comblée. La coutume existe depuis longtemps dans le pays de considérer le poids d'un boisseau de pommes de terre comme étant de 60 livres. Il est bien évident que si une personne vend un sac de pommes de terre qui ne pèse que 70 ou 80 livres, il ne doit pas s'attendre à recevoir aussi cher que s'il pesait 90 livres. Un sac pesant 90 livres contient un boisseau et demi, quantité qui se calcule facilement, et, si vous prenez un sac ordinaire pour le grain de deux boisseaux, je crois qu'il contiendra facilement un boisseau et demi de pommes de terre. Nous sommes habitués à vendre de cette façon dans l'Ontario, et par conséquent, ça ne fait guère de différence que nous vendions au boisseau ou au sac. A première vue, on serait porté à croire que le vendeur trouverait un certain avantage à avoir un poids fixe de 70 ou 80 livres comme étant le poids d'un sac de pommes de terre. Mais une fois la chose connue, il y aura une réduction égale de faite dans le prix. Supposons qu'une personne de Montréal veuille acheter une charge de pommes de terre en sacs, et qu'on lui dise : Vous pouvez prendre ces pommes de terre à tant par sacs, tels qu'ils sont, sans les peser, cela serait-il légal, ou non ? Je laisse aux avocats de résoudre cette question.

M. MONK : Mais du moment qu'un sac de pommes de terre entre à Montréal, il peut être confisqué, s'il ne pèse pas 90 livres. Des cultivateurs n'ont aucun moyen de peser ces pommes de terre avant de quitter leur demeure, et du moment qu'elles pénètrent dans les limites de la cité, elles sont susceptibles d'être confisquées.

M. CLARKE : Des requêtes ont-elles été reçues des chambres de commerce anglaises ou françaises ou de gens intéressés dans le commerce des pommes de terre, demandant cette législation ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : C'est une question qui intéresse les cultivateurs, et il n'est pas à ma connaissance que des requêtes aient été reçues des chambres de commerce.

M. CLARKE : Les cultivateurs de l'Ontario ont-ils fait des requêtes demandant cette législation ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Les cultivateurs de l'Ontario vendent au poids, et j'admets qu'ils ont parfaitement raison d'en agir ainsi. Mais dans la province de Québec, l'on semble avoir l'habitude de vendre au sac, et comme tout cela est une question d'option, je ne vois pas comment les relations entre le vendeur et l'acheteur pourraient être affectées. Nous ne changeons pas le poids du boisseau, et je ne vois pas pourquoi nous n'admettrions pas un boisseau et quart aussi bien qu'un boisseau et demi. Nous n'empiétons pas sur les coutumes qui peuvent exister dans quelqu'une des parties du Canada, nous ne disons pas qu'un sac devra peser juste 80 livres et pas plus, mais nous disons que là où les pommes de terre sont offertes en vente au sac, chaque sac devra contenir " au moins " 80 livres. Partout où l'on a l'habitude de reconnaître 80 livres comme le poids ordinaire, ce dernier reste à ce chiffre, mais cela ne dérangera en rien ceux qui considèrent qu'un sac doit contenir un boisseau et demi. Les honorables membres de cette chambre doivent avoir entendu les plaintes faites par un grand nombre de députés qui ont parlé sur cette question, et doivent comprendre dans quelle position difficile se trouvent placés les cultivateurs du vaste district de Montréal, en étant obligés de livrer 90 livres de pommes de terre dans chaque sac. Il est possible que le poids proposé ne soit pas très logique, mais il y a quelque chose de supérieur à la logique, et ce sont les faits. Nous devons nous occuper des faits, et s'il est possible, secourir cette partie de la population, particulièrement lorsque nous pouvons le faire sans nuire aux autres.

M. HENDERSON : Il me semble que nous ne devrions pas oublier que Montréal, tout en étant une grande ville, ne constitue pas à elle seule toute la confédération, et qu'il serait bien plus convenable de forcer Montréal à se conformer au reste du Canada, que d'obliger le reste du Canada à se conformer à Montréal. Si cet amendement était adopté, il pourrait facilement devenir une cause de difficultés entre l'acheteur et le vendeur, en changeant l'ancien poids reconnu de 60 livres pour un boisseau de pommes de terre. Supposons qu'un acheteur de Montréal aille dans la province de l'Ontario dans le but d'acheter des pommes de terre pour être expédiées à Montréal, ce qui ne serait pas une chose impossible, il pourrait montrer dans les journaux de Montréal que les pommes de terre se vendent à un tel prix par sac. Or, il pourrait bien arriver que le cultivateur ne saurait pas que le poids d'un sac de pommes de terre est de 80 livres au lieu de 90 livres, à Montréal, et il est ainsi exposé à vendre pour moins que ce qu'il a réellement le droit d'avoir.

Autant que possible, on doit s'efforcer de ne pas toucher à ces coutumes établies. Les cultivateurs ne sont pas des avocats et n'ont pas le temps de consulter les statuts à chaque instant. Je crois qu'il serait préférable de laisser cette question telle qu'elle est.

M. WALLACE : Je regrette d'être obligé de dire que je ne puis pas appuyer la proposition qui a été faite par l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur. Je suis convaincu qu'il va prendre en

considération ce qui a été dit par les honorables députés de l'Ontario et des autres provinces, et qu'il n'ira pas trop à la hâte au sujet de cette question. Voici une coutume qui existe dans tout le pays, à part une légère exception, depuis avant la confédération, et le ministre du Revenu de l'intérieur propose de la modifier sans qu'aucune demande lui en ait été faite par une seule chambre de commerce, sans qu'il ait reçu, si je comprends bien, une seule requête à cet effet d'aucun cultivateur, ou association de cultivateurs de ce pays. N'ai-je pas raison en cela ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Oui.

M. WALLACE : Il n'y a pas une seule délégation dans ce pays qui ait demandé ce changement. Et comme l'ont dit les honorables députés de Halton (M. Henderson) et l'honorable député de Brant (M. Heyd) il va causer une véritable perturbation dans le commerce. L'honorable ministre nous a dit que la ville de Montréal a adopté un règlement municipal déclarant que les sacs de pommes de terre devront peser 90 livres, mais avant cela, ils se servaient d'un sac contenant une quantité moindre. Les hommes d'affaires de Montréal s'aperçurent que Montréal devient un centre important pour le commerce des pommes de terre, et afin que les affaires se fassent convenablement, ils ont décidé que leurs sacs de pommes de terre devaient être de même grandeur que ceux des autres grandes villes de la confédération.

Le ministre du Revenu de l'intérieur nous dit que cette mesure est commode, parce qu'elle contient un boisseau et un quart. En cela, il a fait erreur—c'est un boisseau et un tiers, et il n'y a pas de mesure qui puisse correspondre à cela.

Pour remplir un sac de pommes de terre, vous prenez une mesure d'un demi-boisseau, et vous la remplissez trois fois pour faire le sac. Mais qu'est-ce que vous allez faire avec ce boisseau et un tiers ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Je me suis trompé quand j'ai dit un boisseau et quart.

M. WALLACE : Chaque boisseau de blé ne pèse pas soixante livres. Quelquefois un boisseau pèsera soixante-deux ou soixante trois livres. L'argument entier du ministre du Revenu de l'intérieur consistait à changer le boisseau de pommes de terre, mais pas le sac.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Je ne désire pas changer le poids. Je veux dire que, dans tous les cas où les pommes de terre se vendent au sac, elles ne peuvent pas être vendues pour moins de 80 livres. Je n'ai même pas mentionné le mot boisseau.

M. WALLACE : C'est ce que j'ai dit : que l'exposé de faits de l'honorable ministre était favorable au changement du boisseau, mais il me dit qu'il ne se propose pas de changer du tout le poids du boisseau. Son argument était pourtant favorable au changement du boisseau, car il dit qu'il est descendu aujourd'hui et qu'il a pesé plusieurs demi-boisseaux dont les uns, les " Early roses ", pesaient cinquante livres et les autres, les pommes de terre blanches, cinquante-six livres. L'honorable ministre nous dit qu'il n'a pas égalisé le boisseau, mais qu'il l'a rempli un peu au-dessus du bord. Ce n'est pas ainsi qu'on doit faire. On doit empiler les pommes de terre.

Je n'hésite pas à dire qu'il n'avait pas avec lui le député de Wellington-centre (M. Semple) quand il a fait l'expérience, ni le député de Huron (M. McMillan) ou aucun autre député rural de cette Chambre, qui savent que c'est l'habitude d'empiler et de mettre autant de pommes de terre que le boisseau peut en contenir. S'il avait agi ainsi, je suis sûr qu'il aurait trouvé soixante livres pleines au boisseau. Mais, maintenant, il dit que ce sac ne peut pas peser moins de quatre-vingts livres, mais qu'il peut peser plus, quatre-vingt-dix ou cent livres. Mais cela démoraliserait le commerce de tout le pays. Si vous fixez quelque chose, il faut que ce soit un chiffre défini. La coutume qui est plus forte qu'aucune loi, a fixé à quatre-vingt-dix livres le boisseau et demi de pommes de terre universellement dans tout le Canada.

La cité de Montréal a passé un règlement fixant le poids à quatre-vingt-dix livres. Ils ont reconnu la justesse de cette mesure et la nécessité d'adopter des mesures d'affaires. La chambre de commerce ou toute autre autorité qui a fixé cet étalon n'a pas agi sans raison. Elle a reconnu que c'était la règle. Lorsqu'on vend les pommes de terre à la mesure, les gens qui ont l'expérience du mesurage des pommes de terre savent fort bien qu'on peut mettre quatre vingt-dix livres dans un sac de grain de deux boisseaux. C'est aujourd'hui la coutume de l'Atlantique au Pacifique, presque sans exception. Pourtant, le ministre du Revenu de l'intérieur propose sans une pétition de la chambre de commerce, ni d'une corporation commerciale, ni d'une organisation quelconque de cultivateurs du pays de bouleverser tout cet arrangement. Il ne donne aucun avertissement. Si ceci devient loi, le cultivateur se couche un soir et le lendemain matin, il s'aperçoit que toutes ses affaires ont été dérangées. Cela va amener une confusion générale sans avantage pour personne. On nous dit qu'il existe à Montréal un petit sac qui ne tient pas un boisseau et demi. Je ne sais pas où ils se procurent ces sacs. S'ils font faire ces sacs-là exprès pour les pommes de terre, ils peuvent les faire deux pouces plus long et plus large, et ils tiendront un boisseau et demi sans que cela coûte un sou de plus. On a répété maintes et maintes fois en cette Chambre qu'un sac de grain de deux boisseaux tiendra un boisseau et demi de pommes de terre pesant quatre-vingt-dix livres. Alors, pourquoi quatre-vingts livres ? Voilà le point faible. Il ne dit pas que cela doit être quatre-vingts livres, mais il dit que cela ne peut pas être moins. Aux Etats-Unis, la règle est de quatre-vingt-dix livres ; ici la règle est de quatre-vingt-dix livres. Vous allez rompre tous les arrangements, vous allez troubler toutes les habitudes commerciales des cultivateurs, et cela, je prétends, dans aucun but plausible. Je demande donc au ministre du Revenu de l'intérieur de ne pas aller plus loin, mais de laisser la chose en suspens pour obtenir l'opinion du peuple et des cercles agricoles ou autres associations.

Examinons la proposition, et remettons-la à plus tard, ou même à la prochaine session. Aucun intérêt n'en souffrira. Si les cultivateurs demandent la mesure, ils feront connaître leur désir, mais vous aurez, j'en suis sûr, une foule de protestations contre cette proposition. Je désire avoir une mesure qui

rencontre l'approbation des hommes d'affaires et des cultivateurs, et cela ne peut se produire qu'en laissant les choses comme elles sont. Un honorable député de l'Ile du Prince-Edouard a dit que cela ne lui faisait rien tant qu'on ne touchera pas au boisseau. Mais il a ajouté qu'ils n'employaient pas de sacs chez lui, alors que cela lui était indifférent. Ils mettent les pommes de terre dans des barils contenant deux boisseaux et demi, aussi ne s'inquiètent-ils pas de ce que peut contenir le sac ? Mais dans Ontario et dans toutes les autres provinces, où la règle est de vendre les pommes de terre au sac de quat e-vingt-dix livres, cela aurait un grave inconvénient. La présente coutume convient parfaitement aux cultivateurs et aux marchands, et je conseille vivement au ministre du Revenu de l'intérieur de laisser en ce moment le bill en suspens.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas d'objection à laisser le bill en suspens, d'autant plus que l'honorable député qui a présenté le bill que j'ai promis d'incorporer dans le mien et que je n'avais jamais vu avant qu'on me le mit entre les mains est absent. Il aurait sans doute aimé à être là pour la discussion, absolument comme le député de Jacques Cartier (M. Monk). Je ne vois aucun inconvénient de laisser en suspens cet amendement jusqu'à ce que le député qui a présenté le bill, et plusieurs autres qui s'en sont occupés soient présents. Mais quant au mesurage des pommes de terre fait à titre d'expérience, je dois dire que j'avais avec moi des agriculteurs pratiques et expérimentés comme l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan), l'honorable député de Welland (M. McCleary), et plusieurs autres qui ont eu la bonté d'examiner la mesure, et j'étais heureux de leur voir entreprendre la chose ; je crois qu'ils l'ont faite très loyalement.

M. McMILLAN : J'étais présent, et j'ai vu mesurer et peser ces pommes de terre. C'étaient des pommes de terre cueillies depuis quelque temps, ou sorties depuis quelque temps d'une cave humide, car elles étaient très sèches et quand les pommes de terre sont sèches, elles deviennent un peu molles. Je suis moi-même sous l'impression qu'un boisseau de pommes de terre sorties fraîchement du sol pèsera soixante livres. Tout cela dépend un peu de la nature du sol. Si vous retirez un boisseau de pommes de terre d'un terrain noir et léger il ne pèsera pas autant que si vous le retirez d'une lourde terre glaise. Mais je suis sous l'impression que si vous tirez un boisseau de pommes de terre d'une bonne glaise lourde ou d'une terre franche argileuse, le boisseau pèsera soixante livres. Je suis aussi d'avis pour plus d'une raison que le poids doit rester ce qu'il est. Dans la partie ouest de l'Ontario, nous vendons depuis quelques années beaucoup de pommes de terre aux Américains. Leur boisseau est de soixante livres, et cette proposition dérangerait le commerce des deux pays. Vivant à côté de nos voisins, il doit y avoir autant que possible concordance entre les poids et les mesures des deux pays. Si le boisseau était changé, tout le commerce du pays serait dérangé ainsi que le commerce de l'ouest au point de vue de la vente des sacs. Mon expérience, cependant, est que nos sacs de l'ouest tiennent plus qu'un boisseau et demi. Les cultivateurs emploient des sacs à grain. Je suis allé l'autre jour au marché d'Ottawa, et j'ai pris deux sacs que j'ai fait peser ; ils pesaient respectivement 95 et 96 livres. On ne devrait changer ni le poids du sac, ni celui du boisseau. Cet acte amènerait la perturbation dans tout le pays, et, comme le disait le député de Halton (M. Henderson), nous dérangerions le commerce de tout le pays pour le plaisir de Montréal. Que cette cité prenne ses arrangements conformément à ceux du Canada—du Pacifique à l'Atlantique. Il n'y a pas une province qui ne trafique pas avec les Etats-Unis, et nous dérangerions non-seulement notre commerce local, mais encore le commerce avec nos voisins. Aucun changement ne devrait se faire à moins d'urgence, et on ne nous a pas montré qu'il y eût urgence dans ce cas.

M. WILSON : Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre sur le poids du boisseau d'oignons. L'ancienne loi prescrivait qu'il devait peser soixante livres. Ce bill réduit le poids à 50 livres. Il devrait être réduit à 45 livres, mais le poids moyen ne va même pas jusque là. J'ai vu l'autre jour des oignons de choix ne pesant que 46 livres au boisseau. J'espère que l'honorable ministre va prendre la chose en sérieuse considération et réduire encore l'étalon. L'étalon de poids et l'étalon de mesure doivent autant que possible coïncider.

M. HENDERSON : Je dois prévenir l'honorable ministre que lorsque la mesure reviendra devant la Chambre, je proposerai que le boisseau étalon, pour la chaux, soit de 70 livres, ce qui n'existe pas en ce moment. J'ai confiance que dans l'intervalle, l'honorable ministre s'informera et s'assurera que c'est le vrai poids d'un boisseau de chaux.

M. McMILLAN : Il y a un autre changement que je proposerai quand la mesure reviendra, et c'est une question très importante qui a trait à la vente des œufs. La façon convenable de vendre les œufs est au poids. J'ai pris l'autre jour en ville sept œufs de dimensions convenables, et je les ai pesés, ils pesaient une livre moins une once. J'en ai pris une douzaine au marché, et ils pesaient une livre et demie et une once. J'ai pris ensuite une douzaine de petits œufs qui avaient l'air d'œufs de poulettes, je les ai pesés ; la douzaine pesait une livre et quart. En Angleterre, les œufs se vendent beaucoup au poids, et la douzaine doit peser une livre et demie.

Je ne voudrais pas imposer une règle assez sévère pour empêcher la femme ou la fille du cultivateur de venir au marché vendre une douzaine d'œufs, si cela leur plait ; mais il devrait y avoir un étalon, maintenant surtout que les œufs sont classés n° 1, 2 et 3, tous les nos 1 devraient avoir une livre et demie la douzaine ; et les nos 2 presque une livre et demie. Nous pourrons ainsi améliorer nos œufs et remonter leur réputation sur le marché anglais. J'ai écrit à un grand commerçant d'œufs pour savoir quel changement il fallait faire, et lorsque le bill reviendra, je proposerai en amendement que les œufs se vendent au poids, et qu'un étalon soit fixé pour établir que la douzaine d'œufs doit peser une livre et demie.

Cet article est laissé en suspens.

Article 3.

Le MINISTRE DU REVEVU DE L'INTÉRIEUR : Cet article a pour objet l'abolition de

l'article 44 de l'Acte des poids et mesures qui oblige l'inspecteur des poids et mesures de prévenir d'avance les gens dont il va inspecter les poids. Nous croyons que cet avertissement est une faute ; et qu'il vaut mieux que l'inspecteur vienne quand on l'attend le moins.

Article 4.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Cette clause prescrit une inspection plus fréquente des balances qui ont à porter des poids considérables, comme des balances des forges, des élévateurs et des chemins de fer. Il est évident qu'un intervalle de deux ans entre les inspections est beaucoup trop long. On propose aussi de demander aux propriétaires de ces établissements de fournir un emplacement pour abriter les poids qu'il est nécessaire d'employer pour l'inspection. L'importance de cet amendement se conçoit, quand on considère qu'il faut 80 poids de 50 livres chacun pour faire l'essai d'une balance de 2 tonnes, et que le transport de ces poids entraîne des dépenses considérables. Les balances à ressort sont usitées aux Etats-Unis et en Angleterre, mais leur emploi a jusqu'à présent été défendu dans ce pays. Les avantages résultant de l'emploi de ces instruments sont considérables, et nous avons décidé d'en permettre l'inspection à condition qu'elles offrent des garanties de sécurité au public. On comprend facilement que des balances à ressort dont les ressorts sont cachés soient moins sûres que les balances à fléau que l'on peut aisément surveiller. On prescrit qu'avant de recommander la balance à ressort elle doit être soumise à une épreuve très sérieuse de la part des employés de ce département.

M. McDOUGALL : Je suis très heureux de savoir que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur prend des dispositions pour une inspection plus fréquente des balances employées dans l'industrie du charbon. Il y a quelques semaines, j'ai présenté une pétition signée par un certain nombre de mineurs de ma division, qui me demandaient un changement, et j'aimerais à en savoir un peu plus long sur les intentions du ministre pour les règlements administratifs d'après lesquels il compte faire de plus fréquentes inspections des balances. J'aimerais à suggérer au ministre, comme je l'ai fait lors de l'introduction du bill, que l'on donne aux mineurs eux-mêmes l'usage de ces poids.

Comme je comprends que le ministre n'a pas l'intention de charger de cette inspection un officier spécial attaché aux mines, dans ce cas, j'aimerais que le ministre permit aux mineurs de choisir un homme pour les représenter toutes les fois que se soulève une difficulté entre les mineurs et les propriétaires de mines au sujet de l'état des balances, ce représentant des ouvriers devant agir de concert avec le gérant de la mine pour l'essai de la balance. Ceci serait très commode. En cas de divergence d'opinions entre mineurs et gérant, j'aimerais que le ministre permît de choisir comme arbitre l'officier permanent du département le plus élevé en grade dans la région. C'est un privilège auquel les mineurs ont droit, je crois. Il leur serait impossible d'obtenir satisfaction, s'il leur fallait en appeler à un officier qui pût être stationné très loin d'eux, ou qui, dans un grand district comme le Cap-Breton, peut être occupé à remplir ses devoirs à des centaines de milles. Il est alors plus commode, plus important et moins coûteux d'avoir

pour le moment un employé local, afin de procéder à l'inspection. L'honorable ministre peut ne pas être au courant de la façon de peser dans les mines de charbon. Le charbon, tel que produit par les coupeurs, est pesé pour déterminer la paye à laquelle le mineur a droit, et une autre pesée se fait quand le charbon est expédié au quai pour le chargement.

Le poids d'après lequel le mineur est payé est le poids que contient la mesure sous terre ou à l'entrée du puits, et par suite, les mineurs sont intéressés à ce que les poids soient exacts au moment où l'on pèse ce qui représente leur salaire de la journée. Actuellement, les balances ne sont essayées qu'une fois tous les deux ans, et nous savons tous qu'elles peuvent se déranger dans beaucoup moins de temps que cela.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Naturellement, il faudra faire des règlements pour l'exécution des prescriptions du bill. On voit de suite que quand nous fournissons à chaque mine et chaque élévateur le nombre de poids requis pour faire l'essai, nous pouvons économiser bien des dépenses en n'ayant pas à transporter ces poids d'un point à un autre. Comme je l'ai expliqué l'autre jour, j'espère que le propriétaire de la mine, d'un côté, et les mineurs, de l'autre, pourront s'entendre lorsque quelquesfois ils jugeront nécessaire d'essayer les balances. J'espère que les mineurs pourront trouver parmi eux un ouvrier pour les représenter, d'un côté, tandis que de l'autre, le propriétaire de la mine se fera représenter. Au cas où ils ne s'entendraient pas, un inspecteur des poids et mesures sera appelé pour décider. J'espère que cet arrangement va créer entre le propriétaire et l'ouvrier un bon sentiment, et faire naître entre eux une confiance réciproque.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Article adopté.

Article 5.

M. WALLACE : Quand ce bill fut présenté en un autre circonstance, le député d'York-est (M. Maclean), le député de Jacques-Cartier (M. Monk), le député de Laval (M. Fortin) et moi, nous avons appelé l'attention du ministre sur le besoin de faire mesurer les bidons à lait et d'y faire marquer leur capacité. Le ministre a promis d'étudier la question, et j'aimerais savoir s'il a été fait quelque chose avant que le bill revienne devant la Chambre.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Nous arriverons à cela plus tard. Cette clause se rapporte aux propriétaires de magasins d'occasion, qui ont des balances sans aucune valeur et qu'il est impossible de remettre en état. Nous avons ajouté cette clause pour atteindre ces gens-là. Jusqu'aujourd'hui, les magasins d'occasion se servaient de ces balances si complètement détériorées, qu'elles ne peuvent pas être raccommodées. Cette clause n'a aucun rapport à la question dont parle mon honorable ami.

Article 6.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Ceci est pour supprimer un abus qui se présente fréquemment. Lorsqu'une balance a été inspectée, elle est garantie pour un certain poids,

et on ne doit pas l'employer avec un poids plus lourd que celui pour lequel elle a été inspectée et essayée. Mais les personnes qui achètent des balances pour deux tonnes vont quelquefois essayer de les charger avec trois ou quatre tonnes, ce qui enlève toute exactitude à la pesée. Cette clause est pour faire face à des cas de ce genre.

M. CLANCY : Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre sur un moyen employé maintenant pour peser le grain, c'est-à-dire en déterminant un poids d'essai du grain. C'est en quelque sorte une fausse mesure, puisqu'on subtitue l'once à la livre dans la balance.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Mon honorable ami me permettra-t-il de l'interrompre un moment ? S'il veut laisser passer cette clause et la suivante, ses remarques pourront venir ensuite plus à propos.

M. CLANCY : Je me ferai certainement un plaisir de répondre au désir de l'honorable ministre, et je vais lui faire parvenir un paragraphe que je me propose de présenter plus tard.

M. WALLACE : Je pense que cette clause est arbitraire et ne répondra pas à son objet. Je reconnais le tort d'employer pour peser 3 tonnes une balance faite pour n'en peser que deux. C'est une offense punissable d'une façon quelconque, mais supposez qu'un marchand ait une balance pour peser deux tonnes avec quatre poids de mille livres chacun, et qu'il en perde un, puis, qu'il en achète un autre et retrouve enfin le premier, le seul fait d'avoir cinq poids en sa possession le rendrait passible d'une amende de $10.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : En prenant l'exemple donné par l'honorable député, il n'est pas vraisemblable qu'on perde un poids aussi lourd. Cette clause a seulement pour objet de l'atteindre s'il abuse de la force allouée à sa balance, en ajoutant un poids additionnel qui force la balance et la rend inexacte. Nous ne voulons pas empêcher la substitution d'un poids à un autre s'ils pèsent autant.

M. WALLACE : Prenez les balances employées dans tous pays pour peser les chargements de chariots de toute espèce. Un homme arrive avec une charge et place sa voiture sur la balance. Ni l'homme qui amène la charge, ni celui qui la pèse ne connaissent son poids, mais il se trouve que ce poids dépasse de cent ou deux cents livres la force garantie de la balance. Si le propriétaire de la balance met un poids de plus pour s'assurer du poids exact, il devient passible d'une amende de $10. Ceci est, je crois, un peu trop arbitraire.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Notre objet est de protéger le public en tenant aussi longtemps que possible ces balances dans un état satisfaisant pour rendre justice à tout le monde.

M. WALLACE : L'honorable ministre admettra avec moi que le propriétaire de balances n'est pas désireux de les détruire et de les rendre hors de service en les surchargeant, pas plus qu'un homme ne s'amuse à briser sa voiture en y mettant une charge excessive. On peut à cet égard s'en rapporter à l'instinct individuel de conservation. Mais un homme peut par inadvertance placer sur une balance un chargement dépassant de quelques livres ou de 100 livres même la capacité fixée, et dans ce cas, il s'expose à $10 d'amende.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Les gens sont exposés à surcharger, même le propriétaire d'une voiture peut surcharger. L'appât du gain dans toutes les circonstances de la vie pousse quelquefois l'homme à surcharger. Si les balances étaient inspectées et que les inspecteurs n'eussent pas de responsabilité, nous pourrions dire: Si vous voulez briser vos balances, brisez-les. Mais sans briser leurs balances, ils peuvent les affaiblir en les surchargeant, et une balance peut ainsi ne pas rester juste aussi longtemps qu'elle aurait dû l'être.

M. HENDERSON : Avant de clore la discussion sur ce bill, je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur une question qui a déjà été soulevée dans une occasion précédente, à propos d'un bill de la nature de celui-ci. Je veux parler de la note que l'inspecteur fait généralement payer pour le transport des poids étalons nécessaires à l'inspection des balances. Cette inspection soulève souvent des mécontentements, mais je suis certain qu'il y aurait beaucoup moins de plaintes, si on ne faisait pas payer ce transport. Dans bien des cas, cette note ne me paraît pas juste.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Ceci peut être réglé par un arrêté du conseil. On m'a déjà fait des représentations à ce sujet, et tout ce que je puis dire pour le moment, c'est que j'étudierai la question. Nous sommes très sévères à propos de ces dépenses pour le transport des poids, et l'inspecteur qui les fait, est obligé d'en rendre compte jusqu'au dernier sou. Dans tous les cas, je m'occuperai de l'affaire.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

M. WALLACE : Puis-je demander au ministre s'il a l'intention de faire quelque chose à propos de ce que je lui ai demandé l'autre jour, c'est-à-dire de faire mesurer les bidons à lait et de leur apposer une marque en indiquant la capacité ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : J'aimerais beaucoup avoir une entrevue avec l'honorable député (M. Wallace) avant que cette question revienne sur le tapis. J'ai ici les *Débats* de 1893, dans lesquels une longue discussion au sujet des bidons à lait et des laitiers qui substituent des bidons de 9½ gallons aux bidons de 8 gallons. J'ai relu attentivement tout le débat, mais sans y trouver une seule recommandation pratique. J'étudierai de nouveau la question, et en attendant, si l'honorable député a quelques moyens à proposer, je lui en serai reconnaissant.

FALSIFICATION DES ALIMENTS.

L'ordre du jour suivant est le bill (n° 72) concernant la falsification des aliments.

M. FOSTER : Je vois que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur a plusieurs autres bills sur l'ordre du jour, et comme l'ex-contrôleur du Revenu de l'intérieur (M. Wood) est absent et qu'il tient beaucoup à prendre part à la discussion de ce bill, je demanderai à l'honorable ministre, s'il n'y

voit pas d'inconvénient, de laisser ce bill en suspens.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Très bien.

INSPECTION DU GAZ.

Le bill (n° 73) modifiant l'Acte concernant l'inspection du gaz est lu la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité sur le dit bill.

(En comité.)

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Je désire donner quelques explications au sujet de ces amendements. Jusqu'à présent, les compagnies de gaz ont toujours été classifiées d'après le nombre d'acheteurs ou consommateurs. On propose à l'avenir de les classifier d'après le nombre des gazomètres, car dans beaucoup de cas, l'acheteur emploie plus d'un gazomètre. Surtout lorsqu'il s'agit de compagnies érigées en corporation, la classification est nécessaire, pour déterminer la proportion des honoraires que chaque compagnie a à payer pour les épreuves périodiques de la pureté et du pouvoir lumineux du gaz fourni. L'honoraire d'inspection est le même pour toutes les compagnies, quel que soit leur rang.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

INSPECTION DU PÉTROLE.

Le bill (n° 74) pour amender l'Acte concernant l'inspection du pétrole est lu la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour le discuter

(En comité.)

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'aimerais à demander à l'honorable ministre,—non à propos de ce bill en particulier—s'il n'a pas songé à adopter un autre mode de rédaction pour ses bills. Au ministère de la Marine, par exemple, et dans quelques autres, au lieu d'employer ce mode de retrancher un mot dans une certaine ligne et le remplacer par un autre, ce qui nous oblige à renvoyer aux statuts antérieurs, tout l'article à amender est abrogé et rédigé de nouveau tel qu'amendé. Ce mode est plus commode pour tout le monde.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : J'admets que c'est plus commode et c'est la méthode qui a été adoptée pour le bill des falsifications. Mais dans le cas actuel, le sens est si clair....

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il est bien entendu, que je ne m'oppose pas au bill.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Certainement. J'admets qu'il est préférable, en général, de rédiger les bills dans la forme qu'indique l'honorable député, mais quelques mots suffisent à expliquer le sens de cet amendement. La loi actuelle défend, sous peine d'amende, de " garder ou offrir en vente, pour l'usage, au Canada, du pétrole qui ne sera pas contenu dans des colis marqués." Le comité comprendra que la seule garantie que nous ayons qu'il ne sera pas fait usage d'huile dangereuse, d'huile faisant explosion à un degré inférieure à 85, qui est le degré convenu, c'est qu'elle doit être extraite de barils portant la marque d'inspection. Autrement, il y aurait du danger, surtout dans certaines parties du pays, où il se fait tant de contrebande.

Si nos fonctionnaires ne peuvent pas réussir à prouver que cette huile est réellement gardée ou offerte en vente, nous échouons dans notre poursuite, bien qu'il soit évident que c'est de l'huile de contrebande. En ajoutant les mots " ou aura en sa possession ", le simple fait de la trouver dans des barils ne portant pas la marque d'inspection ou en contravention avec la loi, établit clairement le cas. Il est difficile de trouver quelle est l'intention de l'individu, et c'est ce qu'il faut faire quand la loi dit, " pour offrir en vente." Dans les cas de distillation illicite, nous punissons celui qui a l'alambic illicite en sa possession, et nous n'avons pas à nous enquérir des motifs qui l'ont poussé à avoir cet alambic en sa possession.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

AMENDMENTS À L'ACTE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Le bill (n° 75) pour amender de nouveau l'Acte du Revenu de l'intérieur est lu la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 1.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Il s'agit ici d'un article nouveau destiné à définir les mots " bière," " moût " ou " liquide à fermentation " tels qu'appliqués aux distilleries. Ces définitions sont nécessaires pour les fins du revenu, et pour qu'il n'y ait pas de doute sur ce qui constitue de la bière, du moût ou du liquide à fermentation.

M. FOSTER : Comment se lit tout l'article tel qu'amendé ? Nous voulons en connaître le sens.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Il ne s'agit que de donner la définition exacte des mots " bière ", " moût ", et " liquide à fermentation ". Les mots tels qu'appliqués aux distilleries signifient et comprennent toute liqueur fermentée ou non fermentée, faite en tout ou en partie de grain, de malt ou de quelque matière saccharine.

Article 2.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Cet article a pour but de remédier à l'inconvénient qu'il y a à transporter des barils de 25 gallons, qui sont les plus petits que la loi autorise. Pour faciliter les transactions nous les réduisons à 10 gallons.

Article 3.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : L'esprit et l'intention de la loi sont bien clairs, mais la rédaction en est défectueuse. Nous avons échoué dans plusieurs poursuites et nous voulons amender la loi de manière à répondre aux ob-

jections légales qui ont été soulevées. A la première ligne du paragraphe "e" on lit "aura en sa possession, en quelque endroit que ce soit quelque alambic". Nous avons été déboutés d'une poursuite parce que la loi telle qu'elle est aujourd'hui dit: "Celui qui sera trouvé en possession d'un alambic illicite dans sa maison ou sur son terrain" et l'alambic avait été trouvé sur le terrain du voisin. C'est pour cela que nous ajoutons "en quelque endroit que ce soit."

A l'article 30, nous avons ajouté "ou aidera à cacher". Quand nous trouvons un alambic dans une cave et que nous voulons faire punir le coupable, il plaide qu'il a été mis là par une personne inconnue, ou qu'il avait loué sa cave à un autre. Par cet amendement, nous pourrons atteindre le coupable.

L'article 4 est pour répondre au changement dans le tarif, lorsqu'un droit supplémentaire de 10 cents par livre a été imposé sur tout le tabac. Les marchands de tabac qui le vendent par paquets d'un dixième de livre y apposent un timbre de la valeur du droit. Lorsque le tarif a été changé, ils ont demandé au gouvernement de changer le poids des paquets et la dénomination des timbres, car pour plus de facilité, ils avaient pris l'habitude de vendre leur tabac par multiples de 5 centins; on comprend l'inconvénient de vendre 11 centins un paquet de tabac qui se vendait autrefois 10 centins.

M. FOSTER: Qu'a-t-on fait dans l'intervalle?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Nous avons été obligés d'émettre de nouveaux timbres.

M. FOSTER: Vous n'aviez pas ce droit.

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Je crains que nous n'avions employé quelques-uns de ces timbres sans y être autorisés. Il nous fallait répondre aux exigences du commerce. Le changement dans le tarif avait pris les commerçants par surprise; ils avaient importé plusieurs millions de livres de tabac, ne croyant pas que le droit serait appliqué de cette manière. Ils se sont adressés au gouvernement, et nous avons cru qu'il était de notre devoir de leur venir en aide. Dans les circonstances, nous avons cru qu'il n'y avait pas de mal à changer la dénomination des timbres pour éviter une plus grande difficulté.

M. FOSTER: L'honorable ministre n'a peut-être rien fait de mal, mais il a sûrement commis une illégalité. Un an après le changement, il vient demander au parlement de voter une loi, et il avoue naïvement qu'il a violé la loi existante. Il retarde d'un an sur le ministre des Finances, tandis qu'il aurait dû marcher de front avec lui. Le parlement ne peut pas approuver une pareille conduite.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Tout ce que je puis faire, c'est de m'en rapporter à la clémence de la Chambre, et j'espère que l'honorable député n'aura jamais rien de plus grave à me reprocher.

M. FOSTER: L'honorable ministre y met tant de bonne grâce que je retire ma protestation. Il ne s'est pas occupé des pauvres chiqueurs, ni des pauvres fumeurs; il n'a songé qu'à faire l'affaire des monopoleurs.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

L'ordre du jour étant appelé sur le bill (n° 76) pourvoyant à l'abolition de l'Acte des pensions du service public et à la retraite des membres du service public (M. Mulock),

M. FOSTER: J'espère que l'honorable premier ministre ne commencera pas la discussion sur ce bill à cette heure de la nuit. C'est une question très importante.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Nous n'avons pas fait beaucoup de progrès aujourd'hui, et les travaux de la session ne sont guère avancés. Je n'entrevois pas encore le jour de la prorogation.

M. FOSTER: Je ne crois pas que la Chambre soit prête à discuter ce bill ce soir. Si nous en prenions un autre moins important, comme celui du cens électoral, par exemple.

Le PREMIER MINISTRE: Je crois que l'opposition n'est pas prête non plus à discuter le bill du cens électoral. Je consens à ce que la séance soit levée, mais il faut qu'il soit entendu que nous siégerons tard la semaine prochaine.

M. FOSTER: Il ne faut pas siéger trop tard; c'est mauvais pour la santé.

VACANCE DANS PRINCE-OUEST, I.P.-E.

M. FOSTER: Avant de lever la séance, l'honorable premier ministre peut-il nous dire si le président d'élection de Prince-ouest, Ile du Prince-Edouard, a été nommé?

Le PREMIER MINISTRE: Pas encore.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Vous n'avez plus que jusqu'à minuit ce soir pour le nommer.

Le PREMIER MINISTRE: Comment cela?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Vous avez dit hier qu'il serait nommé aujourd'hui.

Le PREMIER MINISTRE: Je ne crois pas; aujourd'hui ou plus tard.

Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 10 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 21 mars 1898.

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

PRIÈRE.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ALASKA ET NORD-OUEST.

M. BELCOURT: Je propose--

Que la requête de James-J. Gillies et autres, présentée ce jour,—demandant qu'il leur soit permis de soumettre à la Chambre une pétition pour une charte sous le nom de

Compagnie du chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest,—nonobstant l'expiration du délai fixé pour présenter des pétitions en obtention de bills privés, soit lue et reçue, et renvoyée au comité des ordres permanents.

M. BERGERON : Je considère cette procédure comme très irrégulière. Je ne veux pas soulever d'objection, mais comme c'est la deuxième motion de ce genre que nous avons aujourd'hui, je ferai remarquer que nous établissons un bien mauvais précédent, en permettant à ces compagnies de venir ainsi devant le parlement, car les règlements de la Chambre sont connus ou devraient être connus.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas un précédent, c'est une coutume.

M. BERGERON : C'est une très mauvaise coutume ; c'est un abus.

PRIVILEGE—DÉMISSION DE M. BRUNEAU.

M. MARCOTTE : Je propose la résolution suivante :—

Que François-Arthur Marcotte, député du comté de *Champlain à la Chambre des Communes*, ayant déclaré de son siège qu'il est informé d'une manière digne de foi et qu'il croit pouvoir établir que M. Arthur-Aimé Bruneau, alors député du district électoral de Richelieu en cette Chambre a, pendant la présente session du parlement, signifié son intention de résigner son mandat, conformément aux prescriptions du statut à cette fin.

Que M. Joseph Godbout, député du district électoral de Beauce, et M. John McMillan, député du district électoral de Huron-sud, ont été témoins de la déclaration à cette fin.

Qu'il croit pouvoir établir que la dite déclaration est le document mentionné dans la déclaration *suivante faite* à cette Chambre par Son Honneur l'Orateur de la Chambre des Communes le 14 *mars* 1898 :—

" Avant de passer à l'ordre du jour, je désire faire " part à la Chambre d'une question de privilège qui a été " mentionnée par la presse comme affectant le siège d'un " honorable député, le député de Richelieu. On rapporte " que j'ai reçu cette démission. L'eussé-je reçue, j'au- " rais immédiatement émis mon mandat pour une nou- " velle élection. Les seuls rapports que j'ai eus avec M. " *Bruneau pendant cette session, remontent* à vendredi " matin. Je venais d'arriver à mon bureau lorsque M. " Bruneau est entré. Il m'a demandé si j'avais reçu une " lettre de lui. Je lui ai répondu négativement. Il me dit " qu'il venait retirer une lettre qu'il m'avait adressée. " Je lui dis d'attendre un moment et que j'allais dépouiller " mon courrier, car je n'avais pas encore ouvert une seule " lettre. Je lui montrai celles qui n'étaient pas encore " décachetées, et il m'en désigna une qu'il prétendait avoir " affranchie de ses initiales. Je lui demandai si l'adresse " et les initiales d'affranchissement étaient de *sa main*, et " il me répondit affirmativement. Il ne m'a rien dit du " contenu de la lettre, et je ne lui en ai rien demandé, mais " je lui ai remis la lettre intacte et il l'a emportée. Autant " qu'il m'est possible de le savoir, la lettre venait du bureau " de poste, parce que je ne l'avais pas vue auparavant. Je " mentionne ces faits pour qu'il n'y ait pas d'erreur à ce " sujet, en tant que je suis concerné."

Que cette déclaration de démission *a été faite et présentée* aux termes du *paragraphe 3 de la clause 5 du chapitre* 23 des Statuts revisés du Canada, et cependant, le dit Arthur-Aimé Bruneau continue à siéger dans la Chambre des Communes.

Que cette déclaration ainsi que celle de l'honorable président de cette Chambre, soient renvoyées devant le comité permanent des privilèges et élections pour s'enquérir des faits, étudier les questions légales qui en découlent et trouver les précédents parlementaires qui s'appliquent à l'espèce, faire rapport à cette Chambre du résultat de l'enquête, et s'assurer si des *procédures ultérieures*, et lesquelles, devaient être prises par cette Chambre en l'espèce.

Sir ADOLPHE CARON : Puis-je demander que mon nom soit substitué à celui de l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), comme appuyant cette motion ?

M. BELCOURT.

M. l'ORATEUR : J'ai compris que M. Wallace l'avait appuyée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Si l'honorable député de Trois-Rivières désire avoir l'honneur de voir son nom figurer au bas de cette motion, je ne vois pas pourquoi ce plaisir lui serait refusé.

Le but de cette motion est que cette déclaration ainsi que celle de l'honorable président de cette Chambre soient renvoyées devant le comité permanent des privilèges et élections pour s'enquérir des faits, étudier les questions légales qui en découlent et trouver les précédents parlementaires qui s'appliquent à l'espèce, faire rapport à cette Chambre du résultat de l'enquête et s'assurer si des procédures ultérieures, et lesquelles, devraient être prises par cette Chambre en l'espèce.

Une enquête par le comité des privilèges et élections sur les questions légales et les faits tels que rapportés par la déclaration ne pourrait avoir d'autre résultat que de déterminer si l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau) a donné sa démission, ou s'il est encore membre de la Chambre.

Avant d'aller plus loin, il est *bon de consulter la* loi et de voir quelle procédure un député doit suivre pour donner sa démission. Cette loi nous la trouvons au chap. 13 des Statuts revisés du Canada, article 5, paragraph 2. L'article 5 dit qu'un député peut donner sa démission de vive voix dans la Chambre. Puis le paragraphe 2 indique une autre manière :

Ce député pourra adresser et faire remettre à l'Orateur une *déclaration* de son intention de remettre son mandat, par un écrit sous ses seing et sceau, devant deux témoins, laquelle déclaration pourra être ainsi faite et remise, soit durant une session du parlement, soit dans l'intervalle entre deux sessions ; et l'Orateur en recevant *cette déclaration adressera immédiatement* son mandat, sous ses seing et sceau, au greffier de la Couronne en chancellerie, lui enjoignant d'émettre un bref pour l'élection d'un nouveau député, en remplacement du démis*sionnaire, et un bref émanera en conséquence* ; et une inscription de la déclaration ainsi remise à l'*Orateur sera* ensuite faite dans les journaux de la Chambre.

Le premier point que je signalerai à l'attention de la Chambre, c'est de savoir si les faits tels que rapportés, en les supposant absolument vrais, cons*tituent une démission réelle* de la part de l'honorable député de Richelieu, ou, en d'autres termes, s'il a, non seulement signifié son intention de *démissionner, mais s'il a*, de plus, fait parvenir cette intention à l'Orateur de la Chambre des Communes. Si ces deux faits ressortent de la déclaration qui vient d'être faite, il peut y avoir lieu à une enquête. Mais s'il ressort clairement, des faits tels que rapportés que l'honorable député ne s'est pas conformé aux deux conditions que je viens d'expliquer, c'est-à-dire, s'il n'a pas fait connaître son intention de démissionner et s'il n'a pas fait parvenir son intention à l'Orateur, je prétends que, dans ce cas là, *il n'y a pas lieu de faire* une enquête.

Il est évident, d'après la déclaration qui est faite ici que si l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau) *a eu en aucun temps l'intention* de démissionner, il n'a pas fait envoyer à l'Orateur une déclaration de son intention de remettre son mandat. Pour bien établir ce point, je vais citer au long la déclaration de l'honorable député de Champlain (*M. Marcotte*). *Il dit* :

Qu'il est informé d'une manière digne de foi et qu'il croit pouvoir établir que M. Arthur-Aimé Bruneau, alors *député du district électoral de Richelieu en cette Cham-*

bre a, pendant la présente session du parlement, signifié son intention de résigner son mandat, conformément aux *prescriptions du statut à cette fin.*

Que M. Joseph Godbout, député du district électoral de Beauce, et M. John McMillan, député du district électoral de Huron-sud, ont été témoins de la déclaration à cette fin.

Qu'il croit pouvoir établir que la dite déclaration est le document mentionné dans la déclaration suivante faite à cette Chambre par Son Honneur l'Orateur de la Chambre des Communes le 14 mars 1898 :

"Avant de passer à l'ordre du jour, je désire faire part à la Chambre d'une question de privilège qui a été mentionnée par la presse comme affectant le siège d'un honorable député, le député de Richelieu. On rapporte que j'ai reçu cette démission. L'eussé-je reçue, j'aurais immédiatement émis mon mandat pour une nouvelle élection. Les seuls rapports que j'ai eus avec M. Bruneau pendant cette session, remontent à vendredi matin. Je venais d'arriver à mon bureau lorsque M. Bruneau est entré. Il m'a demandé si j'avais reçu une lettre de lui. Je lui ai répondu négativement. Il me dit qu'il venait retirer une lettre qu'il m'avait adressée. Je lui dis d'attendre un moment et que j'allais dépouiller mon courrier, car je *n'avais pas encore ouvert une seule de mes lettres.* Je lui montrai celles qui n'étaient pas encore d cachetées, et il m'en désigna une qu'il prétendait avoir affranchie de ses initiales. Je lui demandai si l'adresse et les initiales d'affranchissement étaient de sa main, et il me répondit affirmativement. Il ne m'a rien dit du contenu de la lettre, et je ne lui en ai rien demandé, mais je lui ai remis la lettre intacte, et il l'a emportée. Autant qu'il m'est possible de le savoir, la lettre venait du bureau de poste, parce que je ne l'avais pas vue auparavant. Je mentionne ces faits pour qu'il n'y ait pas d'erreur à ce sujet, en tant que je suis concerné."

Dans cette déclaration, les deux faits sont allégués. *Je suppose que tous les faits qu'elle contient sont* strictement vrais, sans qu'il soit besoin d'une enquête, et je suppose aussi qu'ils sont aussi prouves qu'ils pourraient l'être devant un comité.

La déclaration contient quatre allégations :

Premièrement, que l'honorable député de Richelieu a écrit sa démission comme membre de cette Chambre ; deuxièmement, qu'il l'a ainsi écrite en présence de deux membres de cette Chambre, l'honorable député de la Beauce (M. Godbout) et l'honorable député de Huron (M. McMillan) ; troisièmement, qu'après avoir mis par écrit son intention de remettre son mandat, en présence de deux *membres du parlement, il a mis le document dans* une enveloppe et l'a mis à la poste à l'adresse de l'Orateur ; quatrièmement, que l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau) est allé trouver l'Orateur et lui a demandé de lui remettre sa lettre, et elle lui a été remise sans avoir été ouverte.

D'après ces faits, il serait prouvé que M. Bruneau avait l'intention de démissionner, qu'après avoir déclaré cette intention en présence de deux témoins, conformément aux dispositions du statut, il a mis le document à la poste à l'adresse de l'Orateur, mais qu'il a lui-même empêché qu'il lui parvint. Ainsi, la dernière condition requise par la loi, ce qui rendrait la démission complète, n'a pas été remplie, c'est-à-dire que la déclaration écrite de son intention de remettre son mandat n'a jamais été remise à l'Orateur, comme le veut la loi. Elle dit :

En adressant et faisant remettre à l'Orateur une déclaration de son intention de remettre son mandat, par un écrit sous ses seing et sceau devant deux témoins, soit durant une session du parlement, soit dans l'intervalle de deux sessions.

Les faits démontrent que quelle qu'ait pu être l'intention de M. Bruneau, il a plus tard changé d'idée et à empêché la lettre dans laquelle il avait exprimé son intention de démissionner, d'être remise à l'Orateur. Sa déclaration n'a donc jamais été entre les mains de l'Orateur. On peut dire, et il n'y a pas de doute qu'on dira, que M. Bruneau n'avait pas le droit de reprendre sa lettre. Je n'admets pas cette prétention. Tant que l'Orateur n'était pas en possession d'une déclaration écrite de son intention de démissionner, il était libre de changer d'idée et de revenir sur son action, tant qu'elle n'était pas complète. Remarquons bien que la lettre de démission n'a jamais été en la possession de l'Orateur, et que ce dernier ne pouvait rien faire au sujet de cette déclaration. Remarquons bien, aussi, la dernière phrase du paragraphe que je viens de citer :

Et une inscription de la déclaration ainsi remise à l'Orateur sera ensuite faite dans les journaux de la Chambre.

Il est évident qu'une inscription ne pouvait pas être faite dans les journaux de la Chambre, puisque la lettre de démission n'a jamais été entre les mains de l'Orateur.

Supposons qu'au lieu d'envoyer sa démission par la poste, M. Bruneau l'eût portée lui-même à l'Orateur, comme il pouvait le faire, et qu'au moment même où il la remettait à l'Orateur, il eût changé d'idée, et eût voulu la reprendre, il avait le droit et le pouvoir de le faire. Ce serait donner à la loi son interprétation la plus étroite et la moins conforme à la jurisprudence que de prétendre qu'avant que l'Orateur eût été en état d'agir au sujet de cette démission, le député qui l'avait envoyée n'avait pas le droit de la reprendre. La démission pour être complète doit passer par toutes les opérations décrites dans la loi, et tant que la dernière n'est pas accomplie, le député qui avait l'intention de démissionner peut changer d'idée.

Je prétends que lorsqu'un député s'est mis dans l'impossibilité de reprendre sa démission, il ne peut plus retenir son mandat ; mais jusqu'à ce que l'Orateur soit en état de déclarer qu'il a reçu la lettre de démission, le député peut la reprendre, et je ne vois pas quel besoin il y a d'une enquête dans cette affaire.

Nous admettons que tous les faits relatés dans *cette déclaration sont vrais, et que tout s'est passé* tel qu'il est dit ici ; nous admettons que M. Bruneau a eu l'intention de remettre son mandat, qu'il a écrit sa démission en présence de deux membres *de cette Chambre qui ont signé comme témoins,* qu'il l'a adressée à l'Orateur et mise à la poste, et qu'après l'avoir mise à la poste et avant que l'Orateur eût pu agir, il a demandé à se faire remettre sa lettre, qui n'avait pas été ouverte et au sujet de laquelle l'Orateur n'avait rien fait. Dans ces circonstances, l'honorable député n'a pas complété son intention de démissionner, et il est encore membre de cette Chambre.

Cette affaire doit, à mon sens, être interprétée de la manière la plus large, et si un député prétend être encore membre de cette Chambre tant qu'il n'est pas évident et manifeste qu'il a cessé de l'être, son intention devrait être respectée. Quelle qu'ait été son intention antérieurement, il en avait changé avant que l'Orateur eût pu agir ou faire une inscription dans les journaux de la Chambre. M. Bruneau est allé reprendre son document, indiquant clairement, par cette démarche, son intention de ne pas remettre son mandat, et de continuer à être un membre de cette Chambre.

Dans ces circonstances, je maintiens qu'il n'y a pas lieu à instituer une enquête et qu'il n'y a aucun

bon résultat à espérer de continuer à nous occuper plus longtemps de cette affaire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je ne crois pas, M. l'Orateur, que le discours de l'honorable premier ministre satisfasse complètement la députation, et encore moins ceux d'entre nous qui sont portés à réserver leur impartialité avant de se prononcer définitivement sur ce que comportent les faits qui nous sont soumis, relativement à l'interprétation de ce statut.

Comme une des raisons qui me portent à croire que ce discours n'est pas tout à fait satisfaisant, je rappellerai la coutume presque invariable de ce parlement et de celui d'Angleterre de renvoyer devant le comité approprié—j'allais dire la plus simple question mettant en doute le droit de qui que ce soit d'occuper un siège dans le parlement. Cette coutume est basée sur le principe qu'un représentant du peuple dans un parlement constitué comme le nôtre, doit toujours être prêt à répondre à la moindre insinuation contre le droit qu'il a d'occuper son siège.

Je me rappelle un cas que je soumettrai tout à l'heure à la considération de cette Chambre, dans lequel le parti libéral prit une attitude très tranchée relativement aux faits mettant en doute le droit de l'Orateur d'occuper un siège dans la Chambre, sans la moindre enquête, il vota contre la résolution niant à cet Orateur le droit d'occuper un siège parmi nous ; et cependant, après que les chefs du parti libéral eurent pris une attitude aussi déterminée, après qu'ils se furent prononcés encore plus catégoriquement que le premier ministre vient de le faire aujourd'hui, l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey), un libéral, se leva et demanda que l'affaire fut soumise au comité des privilèges et élections. Cela veut dire que dans cette occasion, le parti libéral renvoya devant le comité des privilèges et élections des faits qu'il avait déclaré ne rien impliquer contre l'Orateur, afin de faire une enquête complète et approfondie sur toutes les circonstances de l'affaire, pour qu'il ne pût y avoir le moindre doute sur le droit de l'Orateur ou de tout autre membre de cette Chambre d'occuper son siège.

Ceci est un exemple de la facilité avec laquelle un homme peut, s'il le veut, présenter une cause sous un jour plausible, *primâ facie*. Mais ici l'honorable premier ministre a complètement laissé de côté un des plus forts arguments de la résolution de l'honorable député de Champlain (M. Marcotte).

L'honorable premier ministre a discuté toute la résolution, mais il s'est scrupuleusement gardé de faire la moindre allusion au paragraphe contenant cette preuve *primâ facie*, et qui, si elle est vraie, rend le siège de l'honorable député de Richelieu absolument vacant, sans aucune intervention de la part de l'Orateur, sans qu'il soit besoin d'une inscription dans les journaux de la Chambre, sans qu'il faille observer aucune autre procédure. L'honorable premier ministre n'a pas dit un mot de ce paragraphe de la résolution dont l'importance est démontrée par un simple coup d'œil sur le statut :

Que cette déclaration de démission a été faite et présentée aux termes du paragraphe 3 de l'article 5 du chapitre 23 des statuts revisés du Canada, et cependant, le dit Arthur-Aimé Bruneau continue à siéger dans la Chambre des Communes.

Sir WILFRID LAURIER.

Voyons ce que cela veut dire. Le statut que l'honorable premier ministre nous a cité décrète ce qui suit :

Le député qui aura ainsi offert sa démission sera censé avoir rendu son siège vacant et cessera d'être membre de la Chambre.

En discutant la question l'honorable, premier ministre s'est borné à la déclaration de l'Orateur, et avec tout le respect que j'ai pour le président de cette Chambre, sans vouloir insinuer quoi que ce soit contre son caractère, son honorabilité et son intégrité, je vais tâcher de démontrer que cette déclaration n'a aucune valeur pour établir les faits qui doivent être soumis au comité. Il n'y pas le moindre doute que ce comité, si l'affaire lui était soumise, ne serait lié en aucune façon par cette déclaration de l'Orateur, mais qu'il serait tenu de l'examiner et de la discuter, tandis que l'honorable premier ministre s'en sert pour empêcher toute enquête ultérieure.

Le but de renvoyer la question devant le comité est de rendre certains faits que l'Orateur a pu, avec les meilleures intentions, considérer comme sans importance, mais qui, venant de sa part, pourraient donner une interprétation toute différente au statut. Alors, sans en dire plus qu'il n'est nécessaire —et je ne connais aucune raison d'insinuer quoi que ce soit contre l'Orateur—personne ne sait mieux que lui que cette déclaration n'est qu'une raison de plus de s'enquérir d'une manière plus complète des faits qu'il rapporte lui-même, et que cela ne peut, en aucune manière, empêcher l'auteur de cette résolution de prouver que cette démission a été présentée à l'Orateur aux termes du paragraphe 3 de l'article 5 du chapitre 13.

Si cela est établi, je n'ai, pour ma part, aucun doute que le comité recommandera et que la Chambre décidera que le siège de l'honorable député de Richelieu est vacant. L'honorable premier ministre, après avoir discuté une partie seulement de la résolution, a prétendu que votre déclaration, M. l'Orateur, dispose définitivement des faits, qu'il n'y a plus rien à rechercher et qu'il n'y a pas de preuve *primâ facie*.

Il ne nie pas que la démission n'ait été faite dans la forme voulue, mais il prétend qu'elle aurait dû être remise à l'Orateur et n'a pas pris effet aux termes du statut. Quelle que puisse être la désision finale, je suis convaincu que les conseillers du gouvernement et tous ceux qui comprennent bien le sens exact du mot "remise" ne diront pas qu'il est parfaitement clair que les faits tels que rapportés par l'Orateur ne constituent pas une "remise" complète, au sens de la loi. Tout homme impartial admettra qu'il y a beaucoup de chose qui portent à croire qu'il y a eu, même d'après les explications de l'Orateur, une remise complète, aux termes du statut.

Je crois pouvoir établir qu'il y a de forts arguments en faveur de cette prétention. Mais avant d'aller plus loin, je veux qu'il soit bien compris que je ne fais, en ce moment, que répondre aux arguments de l'honorable premier ministre, qui s'est borné à discuter une partie de la résolution, laissant de côté le paragraphe disant que la démission de l'honorable député de Richelieu a été remise à l'Orateur aux termes du statut.

Laissant cela de côté pour m'en tenir au fait qu'une déclaration a été dûment faite devant deux

témoins qui étaient membres de cette Chambre, que cette déclaration a été signée et scellé par l'honorable député de Richelieu, que la déclaration de l'Orateur se rapportant à cette démission comporte qu'elle lui a été mise à la poste par l'honorable député et qu'elle est parvenue aux mains de l'Orateur et était en sa possession, et que l'honorable député de Richelieu a été obligé de solliciter la faveur de la reprendre—je prétends que tout cela constitue une forte présomption *primâ facie*.

Autant que j'ai pu m'en rendre compte par une étude sérieuse des autorités et de cet article du statut, si ces faits ne sont pas réfutés par la preuve qui sera faite devant le comité, son devoir sera de faire un rapport dans le sens des conclusions de la résolution, et de déclarer que le siège de l'honorable député de Richelieu est devenu vacant, parce que la démission a été faite et présentée aux termes du statut.

Avant d'entrer dans l'exposition des arguments que je me propose de soumettre à la Chambre, dans leur ordre respectif, je dois dire que je n'accepte pas l'interprétation que l'honorable premier ministre donne à cet article du statut. Si cette interprétation du statut était la bonne, elle vous placerait, M. l'Orateur, ou tout autre occupant votre place, dans une position bien embarassante et bien difficile. Si lorsque toutes les formalités ont été remplies, il est possible de faire des arrangements auxquels l'Orateur serait partie—car avec cette interprétation, toutes les suppositions sont permises—celui qui occuperait ce poste serait dans une position bien embarrassante.

Pour remettre son mandat, un député ne rencontre pas ici les mêmes difficultés qu'en Angleterre ; mais du moment qu'il accomplit la formalité indiquée dans le statut, de ce moment-là, il cesse d'être membre de cette Chambre ; et il n'est pas au pouvoir de l'Orateur ni de qui que ce soit d'empêcher la loi d'avoir son cours.

Je n'ai pas besoin d'en dire davantage pour faire voir les soupçons qui pourraient planer sur tous ceux qui seraient concernés, si, après les formalités remplies, et après que la démission est passée des mains du député dans celles de l'Orateur, il était permis d'éluder la loi par les moyens que l'honorable ministre a lui-même indiqués.

L'honorable ministre prétend que bien que toutes les formalités aient été remplies, bien que la démission soit passée des mains du député dans celles de l'Orateur, tant que ce dernier ne s'est pas occupé de la question et n'a pas commencé à agir, ce document est un simple morceau de papier, et rien de plus. Il me semble au contraire que même en Angleterre, où pour démissionner il faut avoir recours aux Chiltern Hundreds, la loi n'accorde pas la moindre importance à la connaissance que l'Orateur peut avoir de cette démission. De même, ici, pour la sûreté de l'Orateur, pour garantir son impartialité, la connaissance qu'il peut avoir de ces choses ne vaut rien.

La question est de savoir si cette démission est parvenue à l'Orateur. A-t-elle cessé d'être en la possession du député et est-elle venue en la possession de l'Orateur ?

Pour bien faire voir que la connaissance de l'Orateur n'est pas nécessaire, voyons encore ce paragraphe de l'article cité par l'honorable premier ministre. " Un député qui aura ainsi offert sa démission "—il n'est pas question ici de ce que fera l'Orateur de ce document, s'il le lira, s'il le méprisera, ou agira en conséquence. Le seul fait d'offrir sa démission rend le siège vacant, et celui qui l'offre ainsi cesse d'être un membre de cette Chambre, sans s'occuper de savoir si l'Orateur en a eu connaissance, sans savoir s'il a agi ou a négligé d'agir.

Avant toute autre chose, je ferai remarquer la procédure irrégulière qu'on a adoptée dans cette affaire. Je ne veux pas dire que l'honorable député en est entièrement responsable, mais on se rappelle que dans l'affaire du député des Deux-Montagnes en 1876, celui dont le siège était en litige, s'est levé après la lecture de la résolution, a fait une déclararation et s'est retiré Dans ce cas-ci, bien que l'honorable député de Richelieu ait été averti la semaine dernière que la question viendrait devant la Chambre vendredi dernier, que la discussion ait ensuite été fixée pour aujourd'hui, dans aucune des deux occasions, il n'a paru à son siège. Nous n'avons pas même l'avantage, comme cela se pratique ordinairement, d'avoir une déclaration de la partie intéressée, comme base de cette discussion. Quelles sont les choses qu'il convient de renvoyer devant un comité ? Il est clair dans ce cas-ci que les faits ne sont pas absolument prouvés. A la face même de la résolution, une enquête est nécessaire. D'après les meilleures autorités, il suffit de très peu de choses pour motiver le renvoi devant le comité, et il serait difficile de trouver dans les précédents qui existent un cas plus approprié que celui-ci. Cette procédure n'existe pas en Angleterre : c'est une coutume qui nous est propre ; et il me semble qu'il serait de l'intérêt non seulement de l'honorable député de Richelieu, mais de tous les autres députés, d'avoir du comité des privilèges et élections une prompte et précise interprétation de la loi sur ce point.

Dans le cas de l'Orateur de la Chambre, en 1877, après que la Chambre eut rejeté une résolution déclarant son siège vacant, l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey) qui avait aussi voté contre la résolution, provoqua une question de privilège et proposa la motion suivante :

Que l'attention de cette Chambre ayant été appelée sur les rapports, états et pièces justificatives déposés sur le bureau concernant le paiement d'argent public à l'honorable M. Anglin, député de la division électorale de Gloucester, pour impressions et papeterie pour le ministère des Postes, les dits documents soient renvoyés au comité permanent des privilèges et élections et qu'il reçoive instruction de s'enquérir des faits, de rechercher les précédents et de faire rapport du résultat de ses recherches, et si le dit honorable T.-W. Anglin a rendu son siège vacant.

Dans ses remarques, sur cette motion l'honorable député cite fort à propos des cas sur lesquels la Chambre des Communes d'Angleterre avait jugé nécessaire de faire des enquêtes. Il a mentionné le cas d'un des Rotchschild, qui avait continué a siéger dans la Chambre après avoir été mêlé à une entreprise du gouvernement. Je ne me rappelle pas les faits au juste, mais par l'entremise de sa maison, et à son insu, probablement, il s'est trouvé en relations d'affaires avec un des départements. Dans ce cas-là, bien que la position de ce député n'eût pas été définie, l'affaire fut renvoyée devant le comité des privilèges et élections. L'honorable député d'Elgin-ouest a cité ce cas, pour faire voir le peu de chose qu'il faut pour renvoyer une affaire devant ce comité, et il fit cette citation après avoir prétendu qu'il n'y avait aucune preuve contre M. Anglin, et après avoir voté contre la résolution demandant que son siège fût déclaré vacant.

Permettez-moi de revenir au discours que l'honorable député d'Elgin-ouest a prononcé dans cette circonstance. Voici ce qu'il disait :

Il désirait simplement dire que, à son avis, cette cause était une de celles dont un comité de la Chambre devait *s'enquérir, car, suivant May,* toute cause où il y a matière à doute doit être renvoyée à un comité.

Je vais citer notre propre autorité, le Dr. Bourinot, afin de démontrer que nous avons toujours été guidés par les précédents que l'honorable député d'Elgin-ouest a cités dans le temps, et qu'il n'est pas nécessaire, pour renvoyer une cause à un comité d'enquête, que la matière soit excessivement grave.

A la page 199 de Bourinot, je trouve le passage suivant :

Dans la Chambre des Communes canadienne, comme dans la Chambre des Communes anglaise, toutes les fois qu'il s'agit du mandat parlementaire d'un député, et que la question offre certains doutes, soit en droit, soit en faits, c'est la coutume de renvoyer l'affaire au comité.

J'ose dire que l'honorable député qui a rédigé la résolution qui nous est soumise,—et la phraséologie de la résolution m'autorise à parler ainsi,—n'a jamais prétendu dire à cette Chambre que la déclaration de l'Orateur était un exposé détaillé de tout ce qui s'est passé en présence de l'Orateur, et celui-ci, mieux que personne, sait qu'il n'a pas relaté tous les faits qui étaient à sa connaissance. Tout ce que l'Orateur peut dire, c'est qu'il a rapporté à la Chambre tous les faits qui, suivant lui, étaient importants, mais il peut bien arriver que des faits qu'il peut n'avoir pas considéré comme importants et qu'il peut n'avoir pas relatés, pourraient avoir une grande portée dans la question.

Bourinot continue :—

Par exemple, dans le cas de M. Perry, de M. J.-S. Macdonald et de M. Dunkin, on a révoqué en doute le mandat de *ces députés parce qu'ils occupaient certaines charges* dans les conseils exécutifs de l'Ontario et de Québec. De même au sujet de M. R.-B. Cutter, qui, lors de sa réélection, était le payeur d'un chemin de fer du gouvernement. *De même encore au sujet de M. Delorme,* accusé de complicité dans la rebellion de la rivière Rouge, de M. Anglin et autres, accusés d'avoir violé l'Acte concernant l'indépendance du parlement.

Le premier ministre a pris une part très active à la cause de M. Daoust. Dans ce cas, si je me rappelle bien, on déterrait des accusations vieilles de plusieurs années, au sujet de certaines procédures prises au criminel contre M. Daoust. A moins que je ne me trompe grandement,—et j'ai lu, il n'y a pas bien longtemps, le discours qu'il a prononcé à cette occasion,—le premier ministre n'a pas prétendu que M. Daoust était coupable de tout ce dont on l'accusait, mais il a eu bien soin de dire seulement qu'il y avait matière à enquête, et que, si le député des Deux-Montagnes *était coupable de certains actes* qui le rendaient indigne de siéger en parlement, la Chambre devrait le savoir, et le savoir immédiatement. La cause a été renvoyée à un comité hostile, au point de vue politique, à M. Daoust ; mais le rapport du comité a été favorable au prévenu, et l'affaire s'est apaisée.

Mais en 1880, la Chambre a refusé de renvoyer au même comité une pétition contenant certaines accusations contre M. Hooper. En 1890, M. Rykert, accusé d'avoir participé à certaines ventes de bois, *fut renvoyé devant* le comité des privilèges. Dans d'autres cas, lorsqu'un crime est prouvé, ou que le prévenu fuit la justice, on a considéré qu'il y avait lieu de déposer les documents devant la Chambre,—

Après quelques lignes peu importantes, comme pourra le constater l'honorable monsieur, le Dr. Bourinot continue :

Mais toutes les fois qu'il s'agit du mandat ou du caractère d'un député, la Chambre doit toujours procéder avec prudence et après mûre délibération.

Fort bien, mais le parlement sait que toutes sortes de bruits *circulent au sujet de la démission* de l'honorable député de Richelieu, et ce qui prouve l'importance de l'incident, c'est la déclaration solennelle que vous avez faite à cette Chambre, M. l'Orateur. *Les principaux journaux* du pays donnent une version entièrement différente des faits qui se sont passés, et, par considération pour l'Orateur, *qui ne peut prendre part à un débat* de ce genre et qui ne peut exprimer aucune opinion à ce sujet, j'ose dire que le premier ministre,—s'il se rendait parfaitement compte de la *responsabilité* qui incombe au président de la Chambre et s'il *considérait* que la version de l'Orateur n'est pas acceptée par une foule de personnes, dans la province de Québec ou est situé le comté de Richelieu,—appuierait le renvoi de la question à un comité qui mettrait la Chambre et le pays en possession de tous les faits et donnerait à l'Orateur l'occasion d'une justification aussi éclatante que possible.

Le Dr. Bourinot dit de plus :

Le renvoi à un comité est certainement la véritable procédure à suivre dans tous les cas où il y a des doutes raisonnables sur les faits et la ligne de conduite à adopter, surtout lorsqu'il est nécessaire d'étudier les *précédents.*

Nous n'avons encore eu aucune cause semblable à celle-ci, mais il y a des autorités—j'en ai vu quelques-unes—que nous pourrions citer pour établir quelle interprétation un tribunal donnerait au langage du statut et particulièrement au mot " remise."

J'argumenterai sans parler de cette cause sur laquelle je reviendrai plus tard. Mais examinons, par exemple, ce que le premier ministre a discuté—les autres paragraphes de la résolution. Je prétends que les autorités que j'ai citées sont telles que la Chambre ferait bien de les étudier, afin de donner au statut l'interprétation qu'il convient.

En 1876, par exemple, je vois le premier ministre (M. Laurier) nous donner une raison pourquoi on devrait renvoyer la cause de M. Daoust à un comité, parce que, dit-il, bien qu'il y ait vice de forme, il est bien évident que l'affaire doit être renvoyée à un comité.

Je ne m'attarderai plus longtemps à examiner ce qui s'est passé à cette époque, mais je vais discuter immédiatement l'interprétation du statut, et j'établirai, je crois, qu'il y a au moins sujet à examen. Prenez la définition du mot " remettre " cherchez dans Webster et dans Bouvier. Webster donne la définition du mot pris dans un sens ordinaire, et Bouvier, une autorité bien connue, dans un sens légal.

Webster dit :

"Remettre "—mettre quelqu'un en possession d'une chose.

Bouvier, peut-être d'une manière plus technique, donne la définition du mot dans son acception légale :

Une action par laquelle la personne qui fait la remise abandonne tout droit de propriété, présent et futur, sur la chose.

Et sur ce point, il y a une très intéressante autorité. Je ne sais pas le nom de la cause, mais vous pouvez en lire le compte rendu dans les rapports de Hurlston et Cotlman, t. 5, page 518. Dans cette cause, on a jugé qu'un avis de délaisser, mis à la poste à un certain jour, mais qui n'est venu en la possession du locataire que quelque temps après, doit être considéré comme délivré le jour qu'on l'a mis à la poste ; car aux termes du bail c'était l'avis requis, et comme il avait été établi que l'avis avait été mis à la poste, le locataire était censé l'avoir reçu.

Mais, sans m'étendre trop longuement sur le sujet, laissez-moi vous citer, au sujet de la délivrance des titres, une autorité distinguée, Leake, dans son traité "Les Contrats," où la question est savamment étudiée. Il ne faut pas oublier que la déclaration du député de Richelieu est un titre, c'est une déclaration qui, aux termes du statut, doit être, devant témoins, signée et scellée. Et nous savons tous que, quant à la délivrance, la question même que le premier ministre a soulevée à ce sujet s'est déjà présentée—à savoir, l'importance qu'il faut attacher à la connaissance de M. l'Orateur dans la matière. On a déjà soutenu qu'un titre au cessionnaire ne pouvait avoir effet sans la connaissance de celui-ci. Mais cette question portée devant la Chambre des Lords—il n'y a que quelques années—a été résolue, après ample discussion, dans un sens contraire aux vues exprimées par le premier ministre. Dans une cause importante et bien connue des avocats qui siègent ici, il a été jugé qu'un titre à la propriété d'un immeuble peut avoir son effet et peut être considéré délivré au cessionnaire, sans que celui-ci ait aucune connaissance de l'existence du titre ou de l'intention du cédant de lui transférer quelque propriété.

Leake, dans l'édition de son livre en 1892, p. 114, dit :

> La remise est nécessaire pour donner effet au titre. La délivrance peut se faire par la remise du titre, ou par le consentement de celui qui le détient à ce que l'autre partie en prenne possession. Un titre signé et scellé, en possession d'un tiers, est censé dûment délivré.
>
> La délivrance peut aussi se faire en donnant la possession d'un titre à un tiers pour l'usage et le bénéfice d'une autre partie, l'intention étant suffisamment exprimée. La délivrance à un tiers sans explication sur l'intention ne serait pas suffisante. La délivrance peut aussi se faire par une simple déclaration à cet effet ; quoique la partie retienne le titre en sa possession, ou quoique le titre reste en la possession de son procureur ou de son mandataire, sans translation à l'autre partie. Lorsqu'une police d'assurance signée, scellée et délivrée en présence d'un témoin par les directeurs d'une compagnie d'assurance a été laissée au bureau de la compagnie pour envoi à l'assuré, dans le cours ordinaire des choses, on a jugé que la police était valide et liait la compagnie quoique celle-ci l'ait annulée pendant que cette police était en sa possession. La reconnaissance par le propriétaire du titre que tel titre est valide est une preuve suffisante de la délivrance. L'exécution et la délivrance d'un titre pouvant être attestées par un témoin qui signe une déclaration faite en bonne forme et annexée à l'acte à l'effet que le titre a été signé, scellé et délivré en sa présence.

J'ai lu presque tout le paragraphe, afin d'exposer la question aussi complètement que possible. Ainsi, au sujet de la délivrance des titres, nous avons, je crois, de bons précédents pour nous guider relativement à la signification du mot "remettre" le mot signifie un acte par lequel cette déclaration passe des mains du député qui l'a signée, en la possession de l'Orateur de cette Chambre. Et je prétends que les faits exposés par l'honorable député de Champlain, faits qui ne sont pas contestés, prouvent à la Chambre que la déclaration du député de Richelieu a été remise entre les mains de l'Orateur et n'en est sortie que par le consentement et l'acte de ce dernier.

Je n'ai pas besoin d'examiner les règlements postaux et de dire qu'une lettre du moment qu'elle a été mise à la poste passe de la possession de celui qui l'envoie en celle du destinataire.

Ainsi, M. l'Orateur, je répète que l'on pourrait examiner une foule d'autorités devant une commission d'enquête afin de démontrer que, dans le cas de M. Bruneau, la délivrance a été complète. J'aimerais savoir,—et j'espère que l'on nous renseignera sur ce point, dans le cours de ce débat—comment on va répondre à cet autre article du statut.

Je répète que le premier ministre n'a examiné qu'un seul point de la question, mais qu'il y a deux points soumis à la considération de la Chambre. Le premier ministre a discuté le cas en supposant exact et admis les faits relatés par Votre Honneur. Sans s'enquérir davantage, et sans approfondir la question, le premier ministre a étudié votre déclaration, M. l'Orateur, comme si elle comprenait tout.

J'ai essayé à analyser—à la hâte, il est vrai,—cette déclaration. Le premier ministre a complètement omis d'examiner la déclaration subséquente, complète en elle-même et qui n'a aucun rapport avec votre déclaration, M. l'Orateur, ou avec quelque autre déclaration, à savoir la déclaration de l'honorable député de Champlain, qui dit que la démission de l'honorable député de Richelieu a été dûment signée, scellée et remise, de fait, aux termes du paragraphe 3 de l'article 5 du chapitre 15 des statuts revisés du Canada. Le premier ministre dit qu'il n'en est rien, que l'honorable député de Champlain est dans l'erreur, et que les faits démontreraient qu'il n'y a pas eu remise de la démission. Mais sur quels faits s'appuie cette prétention. Je demanderai simplement : L'honorable député de Champlain est-il lié par la déclaration de l'Orateur ? Personne ne prétendra cela. C'est seulement en lisant les paroles de l'Orateur et en y puisant un argument que l'honorable député de Champlain a pu faire sa déclaration. Il semble oiseux, et dans tous les cas, injuste et déraisonnable de prétendre qu'il n'y a pas, *primâ facie*, matière à procès, lorsqu'un député de son siège déclare qu'un des membres a remis sa démission en bonne forme, quand la loi décrète qu'un député qui envoie sa démisssion sera censé avoir rendu son siège vacant et ne sera plus membre de cette Chambre.

M. CASEY : Je suis heureux que l'honorable préopinant ait parlé de ce que nous pouvons appeler l'affaire Anglin, car il n'y a aucune identité entre les deux cas. Au contraire, les faits prouvés dans l'affaire Anglin établissent une différence marquée entre la ligne de conduite que l'on a suivie dans le temps, et celle que l'honorable député voudrait nous faire adopter aujourd'hui.

Je prends pour admis, M. l'Orateur, qu'il ne faut pas renvoyer à la légère devant le comité des privilèges et élections toutes les accusations qu'il peut plaire à une personne de porter. Tout vieux parlementaire admettra, je crois, qu'il doit y avoir, *primâ facie*, matière à enquête, tout comme dans le cas où les grands jurés envoient un prévenu devant les petits jurés. L'énonciation des faits articulés doit au moins élever un doute dans l'esprit de la Chambre sur la ligne de conduite à suivre, et sur la question de savoir si un député a rendu

son siège vacant. Or, dans l'affaire Anglin—et dans ce cas, c'est mon avis qui a prévalu en fin de compte—il n'y avait pas l'ombre d'un doute qu'il y avait, *primâ facie*, matière à enquête. L'honorable député qui a soulevé la question, dans le temps, l'honorable M. Bowell, aujourd'hui sir Mackenzie Bowell, pris les moyens de prouver devant la Chambre que M. Anglin avait reçu, en paiement de certaines impressions, de l'argent du trésor public. Ce fait, *primâ facie*, rendait vacant le siège de M. Anglin. D'un autre côté, on prétendait que M. Anglin n'ayant pas reçu cet argent en vertu d'un contrat fait avec le gouvernement, n'avait pas violé le statut régissant la matière. C'était là, M. l'Orateur, le point en litige. Il s'agissait de savoir si le fait d'avoir reçu de l'argent du trésor public, autrement qu'en vertu d'un contrat avec le gouvernement, rendait vacant le siège de M. Anglin. Il y avait doute sur la question, et ce doute était certainement suffisant pour renvoyer l'affaire au comité des privilèges et élections, pour connaître des faits avant que cette Chambre se prononçât. Mais quelle est la chose que nous avons refusé d'accepter? L'honorable préopinant (sir Charles-Hibbert Tupper) a dit que je fus un de ceux qui ont prétendu qu'il n'y avait pas là matière à procès.

Je n'ai jamais rien dit de la sorte. J'ai prétendu seulement que l'amendement que l'on faisait à ce que la Chambre se formât en comité des subsides, amendement qui déclarait vacant le siège de M. Anglin, j'ai prétendu, dis-je, que cet amendement ne devait pas être adopté avant qu'une enquête eût lieu devant le comité des privilèges et élections, afin de savoir si l'on devait ou si l'on ne devait pas accorder à M. Anglin, le bénéfice du doute. Il y avait là, *primâ facie*, matière à procès; il y avait là une motion à l'effet de priver un député de son mandat, et cette motion a été justement rejetée. Je proposai alors de renvoyer l'affaire devant le comité des privilèges et élections. Le cas était entièrement différent de celui que nous discutons en ce moment. Si l'honorable député de Champlain eût déclaré que l'honorable député de Richelieu avait rendu son siège vacant par ce que celui-ci avait fait, au lieu de demander que l'affaire fût envoyée au comité des privilèges et élections, la parité entre les deux cas eût été complète; mais en ce moment, la Chambre peut facilement en saisir la différence.

Je considère que la ligne de conduite que j'ai suivie autrefois en proposant que l'affaire Anglin fût renvoyée devant le comité, est en parfaite harmonie avec l'avis que j'émets, qu'il n'y a rien dans le cas actuel qui autorise un renvoi devant le comité des privilèges et élections. Toute la question est de savoir s'il y a, *primâ facie*, matière à procès.

L'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) veut renvoyer l'affaire devant le comité des privilèges et élections, afin d'étudier les précédents, et il avoue, cependant, dans son discours, qu'il n'y a pas de précédents. Nous devons donc nous en rapporter à notre sens commun et à notre connaissance du droit et de la procédure parlementaires; et sur ce point, plusieurs, parmi nous, ont autant d'expérience que l'honorable député.

Je m'adresse au sens commun de la Chambre, et je demande à quiconque veut donner une interprétation sensée au statut qui nous a été lu, s'il n'est pas vrai que la démission ne peut être complète, tant que l'Orateur n'en a pas eu connaissance.

M. CASEY.

L'honorable préopinant a cité une foule d'autorités en droit sur des questions de commerce, cession d'immeubles, de loi commune et de chancellerie. Je ne vois pas que ces autorités puissent avoir la moindre portée sur une question de droit parlementaire comme celle-ci.

L'honorable premier ministre a établi, et avec beaucoup d'à-propos, je crois, qu'il faut le concours de plusieurs choses pour constituer une démission; premièrement, l'intention de résigner; deuxièmement, une déclaration par écrit signée devant témoins; troisièmement, la connaissance de l'Orateur. Je dis que tant que l'Orateur n'a pas eu connaissance de la démission, que ce soit par accident ou que ce soit avec intention, en ne lisant pas le document qu'il a en possession, ou en le rendant de son plein gré, et sans en avoir pris communication au député qui le lui a adressé, la démission n'est pas complète, tant qu'il n'est pas à la connaissance de l'Orateur que cette démission a été signée devant deux témoins, cette démission n'est pas complète.

Aucun parlementaire d'expérience, je crois, ne prendra sur cette question une attitude différente de la mienne. Je dis donc que même si toutes les allégations de cette motion étaient vraies, sans équivoques et sans subtilités, il n'y a pas *primâ facie* matière à procès, il n'y a pas lieu de renvoyer l'affaire devant le comité, car dans aucune partie de la résolution, on ne déclare que l'Orateur a connu l'intention que M. Bruneau avait de démissionner, et que l'Orateur a vu la démission que M. Bruneau aurait signée. Il n'y a, dans la résolution, aucune allégation à cet effet; par conséquent il n'y a pas lieu de mettre en doute le mandat du député de Richelieu, ou de demander au comité des privilèges et élections de s'enquérir de l'affaire.

Leake et son traité "Des Contrats" n'ont rien à faire ici, je crois. Je ne vois pas qu'une présomption légale de la délivrance d'une lettre mise à la poste ait quelque portée sur l'interprétation d'une coutume parlementaire de ce genre. S'il n'y a aucune allégation que l'Orateur a vu le contenu de la lettre et que la démission a été portée officiellement à sa connaissance, il n'y a rien pour renvoyer l'affaire devant le comité.

L'honorable député nous a parlé de l'acceptation de l'intendance du domaine royal du Chiltern Hundreds en Angleterre. Il ajoute que la connaissance de l'Orateur n'y est pas requise. Sans doute, mais nous n'avons pas de statut semblable au Canada au sujet de la démission des députés; en Angleterre, les membres du parlement ne peuvent donner leur démission. La seule manière dont un député peut rendre son siège vacant, c'est d'accepter une charge salariée pour la Couronne; et cette charge d'intendant du domaine royal du Chiltern Hundreds est de règle traditionnelle pour cette seule et unique fin. On ne peut donc raisonner par analogie, et par conséquent, il ne peut y avoir, dans les annales de la Chambre des Communes, en Angleterre, aucun précédent propre à nous guider dans l'interprétation de nos statuts. Nous devons donc en revenir aux premiers principes et nous en tenir à nos connaissances en fait de procédure parlementaire.

L'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) constatera, je crois, que les cas que j'ai cités dans l'affaire Anglin, indiquaient qu'il y avait, *primâ facie*, matière à procès; et que pas un seul cas, soit en Angleterre ou ici, n'a été renvoyé devant le comité des privilèges et élections, lors-

qu'il n'y avait aucune allégation touchant le caractère du député, ou le droit de celui-ci à occuper un siège en cette Chambre. Je prétends, M. l'Orateur, que, dans le cas actuel, il n'y a aucune allégation contre le droit du député de Richelieu de siéger en cette Chambre, et que, par conséquent, il n'y a rien à renvoyer devant le comité des privilèges et élections.

M. BENNETT : L'honorable préopinant (M. Casey) a, la semaine dernière, fait parade, devant la Chambre, de son indépendance politique, et aujourd'hui, j'espérais voir l'honorable député faire preuve des mêmes sentiments. Quoi qu'il en soit, nous devons supposer que l'honorable député a reconnu son erreur, car c'est apparemment une erreur que de montrer un esprit d'indépendance inflexible. Tel est aussi le cas de l'honorable député de Richelieu, qui a manifesté un esprit d'indépendance, mais cet esprit d'indépendance, si on laisse les honorables membres de la droite agir à leur guise, sera apparemment de courte durée.

L'honorable préopinant (M. Casey) a parlé d'un débat qui a eu lieu, il y a plusieurs années, sur ce qu'on est convenu d'appeler l'affaire Anglin ; l'honorable député (M. Casey) a, dans cette occasion, soufflé le chaud et le froid. La première proposition disait qu'il était contraire à l'intérêt public et à la dignité de la Chambre, que M. Anglin fît des affaires avec le gouvernement du jour, lorsqu'il était non seulement député, mais encore Orateur de la Chambre.

En cette occasion, l'honorable député, de concert avec le gouvernement, a voté pour le rejet de cette motion fondée sur un principe ; mais ensuite, voyant le mauvais effet produit et le public soulevé contre le parti, il présenta une motion pour faire soumettre le cas au comité des privilèges et élections, et je ne puis mieux faire que citer les paroles de l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey) en cette occasion.

Après avoir exposé l'état de choses, il dit :

> Je considère, M. l'Orateur, que le comité rendrait justice, bien que la gauche ait essayé d'empêcher que justice fût rendue....

Puis :

> Je le dis formellement : le comité fournirait encore au pays l'occasion de voir s'éclaircir l'affaire.

Je prétends que d'après l'exposé que vous avez soumis aujourd'hui à la Chambre, M. l'Orateur, celle-ci ne peut s'empêcher de constater, par la lecture attentive du rapport des *Débats*, que cet exposé a été libellé de la manière la plus soigneuse et la plus minutieuse. Ce n'est pas tout, mais il est contesté et contredit par les rapports quotidiens de la presse ; et certainement, la Chambre n'est pas pour se baser sur un simple exposé de votre part, M. l'Orateur, pour décider qu'il n'y aura pas d'enquête en cette affaire. Il y a quelque chose en jeu ici. On nous dit, nous sommes portés à le croire et les précédents l'établissent, qu'après avoir accepté sa charge, l'Orateur plane au-dessus des faits politiques et qu'il en est indépendant. S'il n'en est pas ainsi, cela doit produire dans tout le pays un sentiment de défiance à l'égard de nos institutions gouvernementales, surtout quand certains journaux prétendent que ce que l'Orateur de cette Chambre a fait, ne peut se concilier avec sa déclaration.

A l'appui de mon assertion, permettez-moi de citer le *Star* de Montréal. Il est des journaux dont on s'occupe peu, mais il n'y a pas beaucoup de journaux plus généralement lus à cause de leur esprit d'indépendance que le *Star* de Montréal, dans l'ouest de l'Ontario.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BENNETT : Quelques membres de la droite rient. Je leur déclare que c'est la vérité, et que l'autorité et l'influence de ce journal sont ressenties dans l'Ontario.

M. DAVIN : Il en est de même dans les territoires du Nord-Ouest.

M. BENNETT : A la date du 14 mars 1898, a paru dans ce journal l'article de fond suivant, intitulé : " L'Orateur et ses lunettes," et que voici :

> La dernière version de l'épisode de la démission Bruneau est que la dite démission a été écrite, dûment attestée et remise à l'Orateur dans une enveloppe scellée ; que l'Orateur, informé de ce que contenait l'enveloppe fatale, n'en a pas brisé le sceau, mais qu'il l'a gardée ainsi jusqu'à ce qu'on lui demandât de la remettre à son auteur ; et que c'est ce qu'il a fait alors sans avoir pris officiellement connaissance de son contenu.
>
> Cette explication n'est bonne que pour les sots. On ne peut guère supposer que l'Orateur en donne une aussi peu franche de l'affaire. Ou la démission lui a été remise, ou elle ne l'a pas été. Dans le premier cas—on ne l'a pas encore nié,—le comté de Richelieu n'a plus de député. La loi ne déclare point que l'Orateur doit lire la démission, car il peut avoir égaré ses lunettes ; et assurément le patriotique désir qui inspire à un député l'idée de soulager le pays de sa présence en parlement ne devrait pas se trouver sans effet pour une cause aussi triviale. La loi déclare seulement que la démission sera " remise à l'Orateur."
>
> C'est ce qui paraît avoir été fait dans le cas de M. Bruneau. Bien plus, on dit que l'Orateur a été informé du contenu du document qui lui a été remis. Qu'importe que la chose ait été faite soit en lui donnant lecture du document, soit en le lui laissant lire par lui-même, soit en lui disant ce qu'il contenait ? Le député pouvait-il avoir à souffrir du fait que l'Orateur n'aurait jamais décacheté la lettre ? L'Orateur peut-il conserver malgré lui son mandat à un député, par le fait de négliger simplement de prendre communication de sa démission écrite ? Il pourrait avec tout autant de droit rester sourd au signalement de l'affaire de la part de la Chambre.
>
> Toute l'affaire est évidemment claire. M. Edgar ne gagnera pas suffisamment à se faire une réputation d'homme peu curieux, pour compenser ce qu'il perd sous d'autres rapports. Des politiciens peuvent se trouver dans le cas de lui confier le dépôt de lettres secrètes pour les sauvegarder, convaincus qu'il n'en prendra jamais communication ; mais voilà même qui sera d'un avantage douteux. L'honneur de la position d'Orateur de notre Chambre des Communes consiste dans son caractère d'indépendance des partis ; mais cet honneur ne recevra pas un nouveau lustre de l'accomplissement de choses de cette nature. L'Orateur, *en sa qualité officielle*, devrait recevoir la démission d'un député à la manière d'un automate et la faire passer par le rouage obligatoire, sans égard aux questions de race ou de parti, ni aux anciennes attaches politiques.

Comme je l'ai dit, cet article a paru le 14 mars et je n'ai pas entendu dire que le *Star* ait été poursuivi pour libelle ni par vous, M. l'Orateur, ni par d'autres. En outre, je n'ai jamais vu dans ce journal d'explication au sujet des assertions de cet article, qui attaquent certainement l'honneur de cette Chambre, et qui devraient faire l'objet d'une enquête complète.

Non seulement le *Star*, mais d'autres journaux, se sont encore occupés de l'affaire. Voici ce que je trouve dans l'*Evening News* de Toronto....

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BENNETT : La gauche peut dire et répéter : écoutez ! écoutez ! Je suis heureux de voir qu'elle reconnaît la valeur d'un journal et qu'elle a le bon esprit de le manifester.

Voici ce que ce journal dit dans son numéro du 15 mars :

Bruneau revit Blair. Il rappela à ce politicien pratique qu'à la première session du parlement actuel, lui, Blair, avait annoncé que lorsqu'un député ou un candidat libéral défait le lui demanderait, les fonctionnaires publics demeurant dans son arrondissement seraient renvoyés sans délai. Blair a déclaré à la Chambre ce qu'il entendait faire il y a dix-huit mois. Les conservateurs protestèrent, mais ce que Blair avait dit s'exécuta, de même que furent exécutés les fonctionnaires conservateurs, au nombre de 2,000 et davantage. Bruneau ne voyait pas pourquoi le ministre ferait une exception dans son cas. Blair, qui n'est pas l'homme le plus doux de la terre, refusa d'écouter cet argument, et il le déclara à Bruneau. Peu après, savoir: à quatre heures du matin, vendredi dernier, Bruneau déclara à quelques-uns de ses amis qu'il démissionnerait. La Chambre était à demi endormie à l'étage supérieur, et des députés qui ne voulaient pas tomber de sommeil, se dirigeaient vers le restaurant de la Chambre, afin de trouver quelque chose à manger et à boire. Bruneau avait fait l'un et l'autre. Il exécuta sa farouche menace, il écrivit une lettre à l'Orateur. Il mit la lettre à la poste, puis il se vanta d'avoir prouvé à Blair profondément déconcerté qu'il ne pouvait pas le rouler, lui l'honnête et incorruptible Bruneau. Les jours se suivent et ne se ressemblent pas, et le lendemain, comme il arrive en pareilles occasions, Bruneau " regretta ce qui s'était passé." Il se rappela avoir écrit une *lettre*.

Hier, l'Orateur Edgar a fait sa déclaration de la partie de l'affaire qui le concerne. Il ne s'était pas écoulé dix minutes depuis l'ouverture de la séance, qu'il se leva pour informer la Chambre qu'il avait quelque chose à lui dire. Sproule, qui s'était proposé de soulever la question Bruneau, jeta un œil courroucé au premier membre de la Chambre des Communes, lequel lui enlevait la raison d'une attaque réelle contre le gouvernement. Edgar tenait dans sa main une feuille clavigraphiée, qu'une ou plusieurs personnes pouvaient avoir dictée. Il fit lecture de sa déclaration, dans laquelle il dit que M. Bruneau était allé le trouver vendredi matin, avant le dépouillement de son courrier, et qu'il lui avait demandé de lui remettre une lettre qu'il avait adressée à l'Orateur quelques heures auparavant. Là-dessus, M. Edgar, le plus obligeant des hommes, examina le tas de lettres qui se trouvaient sur sa table, et en prit une que M. Bruneau reconnut porter son écriture et ses initiales. "J'ai remis la lettre sans la décacheter, dit en terminant M. Edgar, et je n'ai pas posé de question à M. Bruneau, pas plus qu'il ne m'a dit le contenu de la lettre."

Le sourire sarcastique de Foster avait atteint son suprême degré d'épanouissement lorsque l'Orateur reprit son siège. La Chambre tout entière ne donna aucun signe de son mécontentement ni de sa satisfaction. Les conservateurs, qui discutent l'affaire dans les couloirs de la Chambre, ne cachent pas leur sincère conviction au sujet du côté intime de l'épisode. Ils blâment sir Wilfrid d'avoir permis à Bruneau d'employer ce subterfuge par lequel il recouvra la lettre dans laquelle comme le supposait tout le monde il offrait sa démission. Samedi matin Bruneau parcourait les couloirs de la Chambre, disant à tout le monde qu'il n'avait jamais démissionné. S'il disait vrai ou non, personne parmi nous ne le saura jamais. Il faut prendre sa parole. Du moins nul n'a le droit de la mettre en doute publiquement.

M. Edgar, il est vrai, a déclaré que M. Bruneau l'avait interviewé vendredi matin, et le député de Richelieu, il est encore vrai, ne se sentant pas bien ce matin-là, n'a quitté sa chambre qu'après deux heures. Mais cela ne prouve rien. Il passait six heures quand les députés et les correspondants de la presse sont allés se coucher ce matin-là. Ce serait la chose la plus naturelle du monde que M. Edgar, qui ne se leva qu'après l'heure du lunch ait pris la matinée pour l'après-midi. L'important est que Bruneau est député de Richelieu, et que ceux qui voudraient être ses obligés sont encore hors du sein des administrations publiques du Canada.

Bruneau peut se considérer heureux, car, naturellement, l'affaire telle que racontée par M. Edgar est absolument conforme aux faits. Si l'Orateur eût décacheté la lettre—ce que, sans doute, il n'a pas fait—il lui aurait fallu soumettre cette affaire à la Chambre.

Il est évidemment ridicule aux yeux de tout le monde d'insinuer que M. Edgar connaissait le contenu de la lettre. Un homme d'un caractère aussi élevé l'aurait dit dans la déclaration qu'il a faite hier à la Chambre, s'il l'eût su. Nul autre qu'un partisan aurait aidé M. Bruneau à supprimer sa démission, et tous ceux qui ont des prétentions à l'intelligence savent que M. Edgar est loin d'être partisan. C'est ce qu'il a dit lui-même, et il doit savoir ce dont il parle.

A ce propos, on peut être justifiable d'exprimer le doute que l'honorable Peter White, l'ex-Orateur aurait accepté de faire ce qu'a fait M. Edgar. Lorsque Robert White, alors député de Cardwell, eut formulé sa démission dans les circonstances particulières, et qu'il l'eût adressée à l'honorable Peter White, sir Mackenzie Bowell eut une entrevue avec l'Orateur. Le premier ministre du temps voulait que M. White permit à son homonyme de retirer sa démission. La démission d'un de leurs amis en l'occurrence était loin d'accommoder les conservateurs, et sir Mackenzie fit tous ses efforts pour induire l'Orateur à acquiescer à son désir. M. Peter White refusa de discuter le sujet.

Eh bien ! M. l'Orateur, que voyons-nous dans ces deux journaux ? Que le bruit se répand dans le pays que la déclaration que vous avez faite en cette Chambre ne constitue pas, pour parler charitablement, un exposé entier et complet de tous les faits se rapportant à cette affaire.

J'ai entendu discuter l'affaire par des gens qui ne font pas partie de cette Chambre, lesquels avaient saisi certaines paroles prononcées par M. Bruneau le matin où le vote a été pris sur le bill concernant le chemin de fer du Yukon, et quand on considère la coïncidence de temps et de circonstance, tout le monde trouve que M. Bruneau a certainement communiqué sa démission à l'Orateur. On ne nie pas que M. Bruneau ne fût aux abords de la Chambre ce matin-là, et il est également clair, comme le prouve le vote donné, que M. Bruneau n'a jamais voté.

Et puis, il est à la connaissance de témoins, qu'on peut assigner devant le comité, que certain député de la droite, occupant une position éminente en cette Chambre, a vu M. Bruneau ce matin-là, et que là, devant plusieurs personnes, il a exprimé son avis au sujet de ce que ce dernier avait fait, lui disant, dans un pur anglais, qu'il avait fait de lui un âne ; puis que, là-dessus, M. Bruneau et ce député se sont mis immédiatement à discuter sur la manière dont la démission devait être retirée.

On doit faire de deux choses l'une en cette cause : ou agir dans un but honnête, ou traiter toute l'affaire comme une farce. Or, dans l'intérêt de sa dignité, cette Chambre ne peut traiter toute cette affaire comme une farce. Vous vous devez, M. l'Orateur, à titre de premier membre de cette Chambre, d'insister pour qu'il soit tenu une enquête entière et complète qui vous exonère absolument et véritablement du poids des assertions—ce ne sont pas des insinuations, mais ce sont de véritables assertions—que publie la presse du pays.

M. l'Orateur, la presse allègue d'une manière claire et précise que vous connaissiez le contenu de cette lettre tout aussi bien que si vous l'aviez décachetée vous-même. Or, en présence de ces faits et de ces allégations, la Chambre doit à son Orateur et à la position qu'il occupe en ce pays, de voir à ce qu'il y ait une enquête pleine et entière en cette affaire.

Peut-on dire qu'il n'apparaît pas qu'il y ait cause probable ? Mais on a avoué que la démission était formulée par écrit. Les deux honorables députés qui ont attesté cette démission sont tous deux membres de cette Chambre, et aucun d'eux ne s'est levé pour nier l'assertion qu'ils l'ont vue et qu'ils l'ont attestée. Jusqu'à ce qu'ils le fassent, la Chambre sera convaincue, ainsi que le pays, que la démission a existé. Nul ne croira, après les affirmations de

la presse, que le premier ministre ignorait l'existence de cette démission. Que dis-je ? le premier ministre, bien plus, savait lui-même, M. l'Orateur, avant que vous la remissiez à M. Bruneau, que cette démission était en votre possession, et qu'elle vous avait été transmise par la poste ou par un messager.

Considérez votre propre exposé, M. l'Orateur, et je prétends que pour un homme dont l'esprit est tant soit peu chercheur, il existe d'étranges coïncidences et d'étranges circonstances indiquant ce fait, savoir : que cette communication ou cet exposé que vous avez fait a été préparé des plus soigneusement, que dis-je ? j'irai plus loin et je dirai qu'il a été imaginé avec le plus grand art, comme le démontre sa lecture.

Voici ce qu'on trouve d'abord et avant tout :

On déclare que j'ai reçu sa démission. Si tel était le cas, j'aurais immédiatement émis mon mandat pour une nouvelle élection.

Eh bien ! M. l'Orateur, c'était alors le temps et le lieu de nier d'une manière catégorique et positive que vous ayez reçu cette démission, et cependant, c'est ce que vous ne faites nullement.

Vous dites simplement :

Si j'avais reçu sa démission, j'aurais alors émis mon mandat.

Mais dans l'exposé que vous avez fait de l'affaire à la Chambre, vous ne niez nullement avoir reçu cette démission.

Puis, l'exposé continue, disant que la lettre communiquée à l'Orateur avait été affranchi par M. Bruneau. Assurément aucun de ceux qui connaissent l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau), qui le connaissent ou qui l'ont connu non seulement comme membre de ce parlement, mais comme membre du dernier ; assurément, dis-je, aucun de nous ne va croire l'assertion puérile qu'il a affranchi une lettre adressée à l'Orateur. Assurément, l'honorable député . . . .

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! Je ne puis accorder à l'honorable député (M. Burnett) la liberté absolue de contester l'exactitude des déclarations de l'Orateur de cette Chambre, je ne permettrai à aucun membre de cette Chambre de le faire. Je me suis résigné à en endurer beaucoup jusqu'à présent, mais lorsqu'on en arrive à nier absolument les affirmations que l'Orateur a faites du haut de son fauteuil, c'est ce que je ne puis tolérer.

M. BURNETT : Eh bien ! M. l'Orateur, je dois me soumettre, attendu que par mes arguments, j'ai contredit ce qui constitue certainement une déclaration de faits, car l'exposé déclare que la lettre était affranchie.

M. l'Orateur, tout cela indique de plus en plus fortement ce sur quoi j'insiste, c'est-à-dire, la nécessité d'une enquête complète minutieuse de l'affaire, afin que justice vous soit rendue, à vous et à la position que vous occupez.

Ensuite, M. l'Orateur, l'exposé nous manifeste cette coïncidence, coïncidence suspecte que l'on considérerait comme telle dans n'importe quel cas :

Je venais d'arriver à mon bureau lorsque M. Bruneau est entré.

Eh ! bien, M. l'Orateur, cela me fait présumer un arrangement antérieur, et c'est là certainement un point qui devrait mettre la Chambre ou un comité d'enquête en possession de tous les faits et de toutes les déclarations concernant le cas.

Je ne me propose pas, M. l'Orateur, d'envisager l'aspect légal de l'affaire. C'est ce qu'a fait pleinement l'honorable député de Picton (sir Charles Tupper). Je dirai seulement : pour les deux nobles motifs—ce sont, en effet, de nobles motifs—que la Chambre se doit à elle-même et qu'elle doit à son Orateur, de voir à ce que des actes de ce genre soient tout à fait et complètement éclaircis, ce cas-ci devrait être renvoyé au comité des privilèges et élections. Vous, M. l'Orateur, et la Chambre avez tout à gagner et vous n'avez rien à perdre. En effet, vous n'avez rien à perdre si l'exposé est vrai, et la Chambre l'a accepté comme tel. Mais si l'on refuse une enquête à ce sujet, tout ce que je puis dire, c'est que le pays considérera toute l'affaire comme suspecte, et que les procédures de ce parlement se trouveront rabaissées et déshonorées, non seulement pour l'occasion, mais généralement, attendu qu'on jugera nos actions d'après une seule.

Je demande au premier ministre de comparer la position qu'il a prise aujourd'hui à celle adoptée par sir John Thompson dans l'affaire Turcotte. On n'a nullement hésité dans cette circonstance-là, et personne n'a soulevé de doute sur l'opportunité d'une enquête. C'est une étrange coïncidence que l'accusation portée contre M. Turcotte, alors député de Montmorency, l'ait été par l'honorable député de Richelieu. Comme sir John Thompson le disait loyalement et franchement en cette occasion, par sa conduite, je dis : " La position de député devrait se trouver au-dessus des partis politiques ; elle devrait être considérée comme étrangère à leur atmosphère ; l'on devrait tâcher de l'entourer de respect, en la soumettant, quand il y a lieu, à l'épreuve d'une enquête complète, franche et honnête."

Malgré la déclaration du premier ministre, disant qu'il ne laissera pas faire d'enquête dans ce cas-ci, j'espère même encore qu'il reviendra sur sa décision et qu'il autorisera devant le comité une enquête complète, juste et impartiale. Le comité est dominé par les honorables membres de la droite mêmes, qui y possèdent une majorité ; ces membres peuvent ne permettre dans cette enquête que la preuve qu'il leur plaira d'admettre ; ils peuvent y supprimer la preuve qu'ils jugeront à propos de rejeter, tout comme ils peuvent le faire par un vote en cette Chambre. Mais s'il y a enquête, j'espère que l'honorable monsieur ne fera pas ce qu'on a fait dans l'affaire Anglin. Dans ce cas-là, lorsque le rapport fut produit en cette Chambre, et que celle-ci fut prête à discuter son adoption, l'huissier de la Verge Noire fut annoncé, et le rapport fut supprimé.

Il aurait beaucoup mieux valu pour le gouvernement, aujourd'hui, de faire produire en cette Chambre la démission de l'honorable député de Richelieu, et de faire faire une nouvelle élection dans ce comté ; car les membres de la droite doivent se rappeler, comme l'a récemment prouvé la province de l'Ontario, qu'ils ne sont pas sûrs d'être les maîtres du pays. L'heure de la rétribution doit sonner, et il leur faut être dociles à l'opinion publique. Ces messieurs se sont posés en champions de la morale. Ils ont prétendu jouer le rôle de docteurs parmi les hommes, et il leur faut soutenir un peu ce rôle par leur conduite, s'ils veulent mériter l'appui des hommes modérés. Je suis heureux de dire qu'ils ont appris à leurs dépens, dans la dernière

élection provinciale de l'Ontario, qu'ils n'avaient pas réussi à braver l'opinion publique en cette province : et par la continuation d'une conduite de ce genre-ci, ils s'apercevront, lorsque sonnera l'heure de la rétribution, que l'opinion publique s'affirmera.

M. McINERNEY : Je ne suppose pas, M. l'Orateur, qu'il existe un désir frénétique de la part d'un seul membre de cette Chambre de voir, sans cause suffisante et juste, le siège d'un député déclaré vacant. Pour ma part, je repousserais tout désir ou toute intention semblable. Je ne suis pas ici, non plus, pour défendre la cause de l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau), ni pour démontrer qu'il a agi comme il devait convenablement le faire pour rendre son siège vacant. Je trouve que c'est :

" Better like Hector in the field to die,
Than like the perfumed Paris turn and fly."

Je ne pense pas que pour des questions de faveurs ministérielles comme celles dont il était rumeur dans la presse, l'honorable député de Richelieu fût justifiable de donner la démission qu'on nous dit qu'il a remise à l'Orateur.

Il y a deux manières de rendre son siège vacant de son propre gré, en vertu du statut. La première consiste à le déclarer publiquement en Chambre, et la seconde consiste à faire ce que l'honorable premier ministre a signalé. Pour remplir les conditions de cette dernière manière, le député doit d'abord manifester son intention de démission par écrit, cet écrit doit être attesté par deux membres de la Chambre, puis, ainsi signé et attesté, et scellé, il doit être remis à l'Orateur, ce qui, dit l'acte, rend la démission complète, le siège vacant, et impose à l'Orateur le devoir d'émettre immédiatement son mandat pour une nouvelle élection.

Qu'a-t-on fait dans ce cas-ci pour l'accomplissement de ces conditions ?

On a avoué, je le prends pour admis, que l'honorable député de Richelieu a formulé par écrit sa démission, qu'il l'a fait attester par l'honorable député de la Beauce (M. Godbout), et par l'honorable député de Huron (M. McMillan), et qu'il l'a envoyée à l'Orateur.

Je dois vous avouer franchement, M. l'Orateur, ainsi qu'à la Chambre, que tout d'abord, dans les discussions privées qui ont eu lieu à ce sujet, j'ai prétendu qu'à mon sens, il n'est pas suffisant que l'Orateur ait simplement reçu le document, mais qu'il doit savoir ce qu'il contient, c'est-à-dire que le fait de la démission doit parvenir à sa connaissance.

Tel fut mon premier sentiment sur la question. Ce sentiment a fait un pas depuis, et voici ce qu'il est à présent. Je suis d'avis qu'il n'est pas absolument nécessaire que l'Orateur sache le contenu du document, et que si les circonstances du cas sont suffisantes pour lui faire croire, en homme raisonnable et de bonne foi, que ce document ou son enveloppe contient une démission, il ne doit pas le remettre au démissionnaire, attendu qu'alors, la démission est complète. Possédons-nous la connaissance des faits relativement à cela, c'est-à-dire relativement à ce que vous en pensiez dans le temps ? Je prétends que non.

J'ai lu très attentivemsnt la déclaration que vous avez faite le 14 du courant, M. l'Orateur, et je désire rester dans l'ordre en exposant les remarques que je pourrai faire à son sujet. Loin de moi l'idée de dire quoi que ce soit d'irrespectueux à votre égard, M. l'Orateur, à l'égard de celui qui occupe la position de médiateur des deux partis en cette Chambre, à l'égard de notre porte-parole et du gardien des droits et privilèges des membres des deux côtés de cette Chambre. Cependant, M. l'Orateur, votre déclaration du 14 ne mentionne pas que vous ignorez que M. Bruneau eût placé sa démission dans l'enveloppe qu'il vous avait adressée. Votre déclaration ne va pas jusque-là.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il n'y dit pas, non plus, qu'il n'avait pas raison de le savoir.

M. McINERNEY : Non. Je donnerai lecture de cette déclaration que voici :

Avant de passer à l'ordre du jour, je désire faire part à la Chambre d'une question de privilège qui a été mentionnée par la presse comme affectant le siège d'un honorable député, le député de Richelieu. On rapporte que j'ai reçu cette démission. L'eussé-je reçue, j'aurais immédiatement émis mon mandat pour une nouvelle élection. Les seuls rapports que j'ai eus avec M. Bruneau pendant cette session, remontent à vendredi matin. Je venais d'arriver à mon bureau lorsque M. Bruneau est entré. Il m'a demandé si j'avais reçu une lettre de lui. Je lui ai répondu négativement. Il me dit qu'il venait retirer la lettre qu'il m'avait adressée. Je lui dis d'attendre un moment et que j'allais dépouiller mon courrier, car je n'avais pas encore ouvert une seule de mes lettres. Je lui montrai celles qui n'étaient pas encore décachetées, et il m'en désigna une qu'il prétendait avoir affranchie de ses initiales. Je lui demandai si l'adresse et les initiales d'affranchissement étaient de sa main, et il me répondit affirmativement. Il ne m'a rien dit du contenu de la lettre et je ne lui en ai rien demandé, mais je lui ai remis la lettre intacte et il l'a emportée. Autant qu'il m'est possible de le savoir, la lettre venait du bureau de poste parce que je ne l'avais pas vue auparavant. Je mentionne ces faits pour qu'il n'y ait pas d'erreur à ce sujet, en tant que je suis concerné.

Dans votre déclaration, M. l'Orateur, il n'y a pas un mot donnant à entendre que vous ne saviez pas que M. Bruneau avait envoyé sa démission. Il y a bien l'assertion qu'il ne vous a pas dit qu'il l'avait envoyée, que vous ne saviez pas, peut-être, ce que cette lettre contenait, mais il n'y a pas l'allégation—et en justice pour vous, M. l'Orateur, autant vaut le faire observer—que vous ignoriez que M. Bruneau vous eût envoyé sa démission. Jusqu'à ce moment vous n'avez pas fait cette assertion. Je prétends que nous avons le droit de savoir—et je suis certain, M. l'Orateur, que si l'occasion vous en est fournie vous le direz à la Chambre ou à un comité de la Chambre—si vous avez eu cette connaissance, oui ou non.

Je prétends que si l'Orateur savait que cette enveloppe contenait la démission de l'honorable député de Richelieu, il n'aurait pas dû lui remettre la lettre. Je vais plus loin, et j'ajoute que si l'Orateur avait des motifs suffisants pour croire que cette lettre contenait la démission, il n'aurait pas dû remettre cette lettre. Le seul endroit où nous pouvons arriver à connaître les faits pour établir si l'Orateur savait ou devait savoir, est le comité des privilèges et élections.

Il y a une foule de rumeurs en circulation dans tout le pays, il y a une foule d'assertions de toute part au sujet de cette démission—en ce qui concerne la connaissance qu'a pu avoir l'Orateur et autre chose de cette nature ; et, pour ma part, à titre de membre de cette Chambre, je veux être mis en mesure de savoir, et de savoir sans équivoque, si vous, M. l'Orateur, aviez cette connaissance dans le temps, ou si les faits que vous aviez devant vous et dans votre esprit étaient de nature à vous

justifier d'arriver à la conclusion, en qualité d'homme sensé et juste, que cette enveloppe contenait la démission.

Je me suis levé seulement pour signaler le fait que l'Orateur ne déclare point qu'il ne savait pas que l'enveloppe contenait la démission, et pour déclarer que, à moins qu'il ne me soit prouvé, en qualité de membre du comité des privilèges et élections, que l'Orateur savait que la lettre contenait la démission, ou qu'il aurait dû le savoir d'après les faits qui faisaient le tour de la Chambre et du pays, je ne voterai point pour déclarer vacant le siège de l'honorable député de Richelieu. Mais s'il est établi qu'il savait ou devait savoir cela—et à mon avis nous devons avoir l'occasion de le constater—je me croirai obligé, par la loi, de voter pour que ce siège soit déclaré vacant.

Je répète que, à mon avis, la dignité de la Chambre, la réputation même de l'Orateur—tout cela exige que la Chambre renvoie cette question devant le comité des privilèges et élections. Je ne comprends pas pourquoi on s'oppose à cette motion ; je ne peux pas comprendre pourquoi quelqu'un aurait quelque chose à demander au sujet de cette affaire. Pourquoi donc laisser les soupçons se répandre dans tout le pays ? Pourquoi laisser les journaux faire circuler des rumeurs sur le compte de l'Orateur de cette Chambre, dont l'honneur est cher à tous les députés et à tous les Canadiens, dont la position doit être au-dessus du soupçon et du blâme, et dont la conduite, d'après ce que j'ai pu en juger—et je m'empresse de donner ce témoignage—a été au-dessus du blâme et du soupçon ?

Mais je prétends que la presse et la population du pays ne devraient pas être en mesure de compromettre l'honneur de l'Orateur de la Chambre des Communes du Canada, et le seul moyen de mettre fin à ces insinuations, c'est de faire aussi une enquête et un rapport par le seul comité qui peut s'enquérir des faits et faire rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Personne ne peut trouver à redire à la manière avec laquelle mon honorable ami de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) et mon honorable ami de Kent (M. McInerney) ont pris part à la discussion de cette question. Je suis sûr que la Chambre en général aurait accepté leur argumentation, si la question eût été discutée à tous les points de vue de la même façon, mais je regrette, pour ma part—et je profite de l'occasion pour le dire—que l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) ait pris sur lui de vous accuser personnellement et violemment, M. l'Orateur, en se mettant à couvert sous certains correspondants anonymes d'une couple de journaux.

M. BENNETT: L'honorable ministre veut-il m'accorder un instant?

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. BENNETT: Que ceux des députés dont l'éloquence se borne à crier "à l'ordre" prennent patience. L'honorable ministre dit que j'ai cité des correspondants anonymes. Ce n'est pas le cas. Ce que j'ai cité c'est ce qu'on peut appeler un article de fond dont le *Star*, de Montréal, est responsable, et non pas des correspondants anonymes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député n'améliore pas du tout sa position. S'il croyait que l'Orateur de cette Chambre était un homme menteur et dépourvu d'honneur, il aurait dû avoir le courage de le dire lui-même, et ne pas avoir la lâcheté de se cacher derrière des correspondants anonymes ou des articles de journaux. Je ne discuterai pas plus longtemps ce point, mais j'ose dire—et en cela j'aurai l'approbation presque unanime de la Chambre—que la manière digne et tout à fait impartiale avec laquelle, M. l'Orateur, vous vous êtes acquitté des devoirs que la Chambre vous a chargé de remplir, a été conforme avec les meilleures traditions attachées à la présidence que vous exercez.

Je dirai maintenant quelques mots au sujet des points de droit soulevés par mes honorables amis. Mon honorable ami de Kent (M. McInerney) s'est vu pris dans un dilemme. Il n'a pas pu accepter, comme avocat, le raisonnement de son confrère le député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper), et il a été obligé d'y ajouter une troisième raison. Je ne connais, a-t-il dit, en qualité d'avocat, que, en sus du fait de la mise à la poste de la lettre, et en sus du fait de la réception de l'enveloppe la contenant, il doit y avoir connaissance personnelle de la part de l'Orateur.

M. McINERNEY : Ou un motif raisonnable pour l'Orateur d'avoir cette connaissance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Elle doit être fournie à l'Orateur. En d'autres termes, l'honorable député reconnaît que l'attitude prise par mon honorable ami de Pictou est en elle-même insoutenable. Il faut y ajouter d'autre chose. Je veux maintenant attirer son attention, comme avocat, sur le fait que cette Chambre en se prononçant sur la résolution qui lui a été présentée, est obligée, ainsi que l'a fait observer l'honorable premier ministre, de supposer l'exactitude de tous les faits mentionnés dans la résolution, mais n'est pas obligée ni justifiée d'y ajouter un fait qui n'y est pas spécifié. Et si un fait essentiel est omis dans la résolution—un fait qu'il est nécessaire d'alléguer pour justifier le renvoi de l'affaire devant un comité—alors il n'existe rien pour appuyer le renvoi.

Nous sommes ici à interpréter un statut. Le statut ne dit pas que sur connaissance des faits, de quelque manière obtenue, l'Orateur agira—il ne dit pas que sur connaissance obtenue au moyen de conversation dans les couloirs, ou de lettres ou d'articles de journaux, l'Orateur agira. L'Orateur n'a pas le pouvoir d'agir d'après une connaissance à lui fournie de cette façon. Il a le pouvoir d'agir si cette connaissance lui arrive d'une certaine manière qui est indiquée par le statut, lequel stipule :

> Ce député pourra adresser et faire délivrer à l'Orateur une déclaration énonçant son intention de résigner son mandat, faite par écrit sous son seing et sceau, en présence de deux témoins, et l'Orateur, en recevant cette déclaration, devra immédiatement adresser son mandat.

Et ainsi de suite. Or, il ne s'agit pas de savoir si A, B ou C a été dire à l'Orateur : Je crois qu'une lettre vous a été adressée par M. un tel signifiant son intention de démissionner. Il doit agir strictement en conformité de la loi, et la loi prescrit qu'il n'agira que lorsqu'il recevra une déclaration signée par le député.

A mon avis, l'honorable député de Kent (M. McInerney) a parfaitement établi ce point. Mon honorable ami le premier ministre a déclaré—et

tous les avocats qui ont pris la parole sont de son avis—que ceux qui veulent refuser de renvoyer cette question devant le comité doivent prendre la responsabilité de supposer l'exactitude de chaque fait mentionné dans la résolution. D'après cette assertion, en supposant que chaque fait est bien fondé, je prétends qu'il n'y a pas assez pour justifier le renvoi devant le comité, parce que la démission n'a pas été donnée suivant la loi.

L'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) affirme que la remise, dans le sens technique du mot en droit, est seulement nécessaire, et il cite des auteurs de droit à l'appui de sa prétention. Il cite un cas pris dans *Leake on Contracts*. Mais l'honorable député sait, et tous les avocats savent, que la remise dans les cas qu'il a mentionnés est un acte purement légal. Il sait qu'il n'est pas nécessaire qu'un contrat sorte de la possession du cédant pour être délivré légalement. Je peux déclarer qu'un contrat est mon acte et le mettre dans ma poche, mais si mon intention dans l'espèce est établie, la délivrance est légalement accomplie.

Mais l'honorable député n'a pas pu soumettre d'arguments, il s'est donné garde de prétendre que le fait qu'un député écrit une démission et la met dans sa poche constitue une délivrance d'après la loi. Et cependant, à moins de prétendre cela, il n'y a aucune analogie avec sa citation de *Leake on Contracts*. Mais, en discutant le cas simplement en qualité d'avocat, l'honorable député a dit : Voici le cas d'un avis de congé—je ne me souviens pas de quelle cause il a fait cette citation. Le locateur avait envoyé l'avis de congé par la poste, et il a été décidé que c'était suffisant. Mais pourquoi ? Non pas parce que la mise à la poste était une délivrance, mais parce que les termes du bail en vertu duquel l'avis avait été envoyé stipulaient, non pas que l'avis serait délivré, mais qu'il serait envoyé par le locateur, et il avait été établi qu'il l'avait mis à la poste.

Maintenant, j'attirerai l'attention de l'honorable député sur ce fait que dans une certaine mesure il n'a pas discuté, savoir, que lorsque l'honorable député de Champlain a inséré dans la déclaration qu'il a faite à la Chambre le mot à mot de celle faite par l'Orateur, il a fait de cette dernière la sienne propre. Cette déclaration de M. l'Orateur fait partie de celle par laquelle nous sommes priés de référer cette question au comité. Alors, chaque assertion faite par M. l'Orateur doit être supposée être vraie —vous ne pouvez pas sortir de là, elle fait partie de la déclaration de l'honorable député d'après laquelle on nous demande d'agir.

Si l'honorable député de Champlain avait dit, ainsi qu'il en avait le droit, qu'il croyait et avait raison de croire qu'une démission avait été régulièrement écrite et envoyée et reçue par l'Orateur et s'il s'était arrêté là, il aurait établi une cause *prima facie* qui justifierait la Chambre de renvoyer la question au comité des privilèges et élections. Mais ce n'est pas ce qu'il a fait. Il a simplement pris la déclaration de M. l'Orateur, et sur cette déclaration il a prétendu, comme question de droit, que la démission a été envoyée et reçue. Mon honorable ami de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) a compris la force de cette allégation quand le premier ministre l'a fait valoir, il a compris qu'elle était sans réplique. Et comment veut-il s'y soustraire ? Il dit que le premier ministre a oublié d'indiquer un paragraphe qui remplit cette lacune et complète le raisonnement, le troisième paragraphe. Mais remplit-il cette lacune ? Quel est le troisième paragraphe de l'accusation ? Que l'honorable député dise lui-même s'il y a un fait d'alléguer dans ce troisième paragraphe, ou s'il est censé s'y trouver ? Pas du tout. C'est simplement la conclusion sur la question de droit de l'honorable député de Champlain tiré des faits qu'il a énumérés dans le paragraphe ayant trait à la déclaration de l'Orateur.

Sir LOUIS DAVIES.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre en appelle à moi. Je suppose qu'il aimerait avoir une décision ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'en appelle à l'honorable député, et si je pouvais le détourner de sa politique, je ne refuserais pas d'accepter sa décision. J'attire son attention sur ce troisième paragraphe :

Que cette déclaration de démission a été faite et présentée aux termes du paragraphe 3 de l'article 5 du chapitre 23 des Statuts revisés du Canada.

C'est la conclusion à laquelle est arrivé l'honorable député (M. Marcotte) sur la question de droit, les faits sur lesquels il s'appuie sont tous énumérés dans les paragraphes précédents. Je dis donc que la lacune signalée par le premier ministre existe encore. La réception par l'Orateur, d'après laquelle seule il pouvait connaître le contenu du document manque. En conséquence l'Orateur ne peut pas émettre son mandat.

Voici ce que je prétends : Non seulement il n'est pas allégué que connaissance du contenu a été donnée à l'Orateur, mais l'existence de cette connaissance est réfutée par l'accusation elle-même. Je signale ce point à mon honorable ami de Kent (M. McInerney). Il dit que la connaissance doit être fournie à l'Orateur ; or, je dis que cette connaissance n'est pas alléguée. L'honorable député de Champlain et d'autres députés sont liés par les termes de la résolution. Elle renferme simplement la déclaration suivante :

On rapporte que j'ai reçu sa démission. L'eussé-je reçue, j'aurais immédiatement émis mon mandat pour une nouvelle élection.

La conclusion légale de cette assertion est sans réplique. L'Orateur n'a pas eu connaissance et ne pouvait pas en avoir. M. l'Orateur continue :

Les seuls rapports que j'ai eus avec M. Bruneau, pendant cette session, remontent à vendredi matin.

Or, je prétends qu'il ne pouvait pas recevoir d'un tiers l'information d'après laquelle il pouvait agir.

M. BERGERON : Pourquoi pas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Parce que le statut prescrit distinctement qu'un député peut signifier à l'Orateur son attention de résigner son mandat, et que sur réception de cette déclaration l'Orateur agira. C'est la raison. L'Orateur dit, au sujet de M. Bruneau, la seule personne dont il pouvait recevoir l'information :

Les seuls rapports que j'ai eus avec M. Bruneau pendant cette session, remontent à vendredi matin. Il m'a demandé si j'avais reçu une lettre de lui, je lui ai répondu négativement. Il me dit qu'il venait retirer la lettre qu'il m'avait adressée. Je lui dis d'attendre un moment et que j'allais dépouiller mon courrier, car je n'avais pas encore ouvert une seule de mes lettres. Je lui montrai celles qui n'étaient pas encore décachetées et il m'en désigna une qu'il prétendait avoir affranchie de ses initiales.

Je lui demandai si l'adresse et les initiales d'affranchissement étaient de sa main, et il me répondit affirmativement. Il ne m'a rien dit du contenu de la lettre et je ne lui en ai rien demandé.

M. BERGERON : Mon honorable ami (sir Louis Davies) veut-il me permettre de lui poser une question ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, mais laissez-moi terminer mon argumentation. Si j'ai raison de dire que l'information sur laquelle M. l'Orateur agira doit venir du député démissionnaire lui-même, et si, ainsi que le dit expressément la résolution, l'Orateur a remis la lettre intacte, la prétention que l'Orateur n'avait et ne pouvait pas avoir la connaissance indispensable pour agir, est irréfutable.

Maintenant retournons à l'article du statut.

M. BERGERON : Désirez-vous maintenant que je pose cette question ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne le désire pas, mais j'y consens volontiers.

M. BERGERON : Je croyais que l'honorable ministre voulait attendre qu'il eût fini sa phrase.

L'honorable ministre prétend-il que si l'Orateur savait par un membre de la Chambre, soit le premier ministre, ou le ministre des Travaux publics ou l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland), que le député de Richelieu avait envoyé sa démission, et qu'elle était dans son courrier—l'honorable ministre prétend-il que lorsque l'Orateur en dépouillant son courrier, y a trouvé cette lettre, et quand l'honorable député de Richelieu lui a demandé cette lettre, même en ne lui parlant pas de démission, l'honorable ministre prétend-il, dis-je, que l'Orateur était justifiable de remettre cette lettre contenant la démission ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député ne sait-il pas qu'il est suffisant pour nous de discuter les questions pratiques qui sont devant nous sans y mêler une question de théorie ?

M. BERGERON : Non, c'est pour cela que nous demandons une enquête.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je vais donner à l'honorable député une réponse que je crois complète en disant que la résolution ne contient pas l'allégation que l'Orateur a été ainsi informé par le ministre des Travaux publics, ni par qui que ce soit.

M. BERGERON : Cela ne fait aucune différence.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cette allégation n'existe pas. L'honorable député se livre à des plaintes de fantaisie ; il n'a rien pour les appuyer. Or, c'est ce que je veux discuter un instant, avant de clore mon argumentation. Nous sommes obligés de supposer....

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Quand aurais-je mon tour ? L'honorable ministre en a appelé à moi au sujet de ce dernier paragraphe.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Et vous n'avez pas répondu à l'appel.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je voudrais faire connaître mon opinion, parce qu'il ne l'a pas comprise, et cela me fait tort. Je veux répondre à une question qu'il a posée comme s'il s'était adressé à moi, pour établir qu'il m'a mal compris. Par exemple, cette résolution que l'honorable ministre dit ne pas être une articulation de faits, est exactement couverte par ce paragraphe, Voyez la première partie et le premier paragraphe qui alléguait que la démission a été régulièrement faite, que certains témoins l'ont vu faire et leurs noms sont mentionnés. Voyez ensuite la déclaration de l'Orateur, que cette déclaration de démission a été présentée aux termes du paragraphe 3, et vous avez l'assertion exacte que cette démission faite régulièrement en présence de témoins, a été présentée à l'Orateur aux termes du paragraphe 3, et cela constitue une délivrance aux termes de l'article de la loi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je croyais avoir élucidé ce point, mais au risque de fatiguer la Chambre, je vais me répéter. J'ai déjà dit que l'honorable député de Champlain avait déclaré qu'il avait de bonnes raisons de croire et qu'il croyait que la démission de M. Bruneau, que le premier paragraphe allègue avoir été préparée, avait été remise par lui à l'Orateur et s'il s'était arrêté là, il aurait établi une cause *prima facie*. Mais j'ai ajouté que l'honorable député n'ayant pas fait cette allégation, il y avait une lacune.

Il a adopté l'autre moyen. Je ne veux pas, dit-il, assumer la responsabilité de déclarer que cette démission a été présentée et délivrée ; je vais énumérer certains faits présentés à la Chambre par l'Orateur, et j'y ajouterai mon opinion que c'est une délivrance aux termes de la loi.

C'est l'attitude prise par l'honorable député, et c'est ce que la Chambre doit examiner. S'il eût dit : J'ai lieu de croire, et je crois que cette démission a été écrite, signée, délivrée à l'Orateur et reçue par lui, dans ce cas nous serions obligés de faire une enquête. Mais il n'a pas dit cela, et ce fait essentiel manque.

Je vais maintenant attirer l'attention de la Chambre sur l'importance que j'attache à ce point en lisant l'article deux, qui stipule :

Ce député pourra adresser et faire délivrer à l'Orateur une déclaration de son intention de résigner son mandat, faite par écrit, sous son seing et sceau, en présence de deux témoins.

Il est donc évident que l'honorable député de Kent (M. McInerney), en lisant cet article, a compris qu'il ne s'agissait pas d'une délivrance purement technique, d'une délivrance au bureau de poste, car, bien qu'il ne l'ait pas dit en autant de paroles, il a fait observer que si cette lettre eût été brûlée au bureau de poste, ou autrement interceptée et empêchée d'arriver à l'Orateur, celui-ci n'aurait pas pu émettre son mandat. Il fallait une délivrance réelle donnant à l'Orateur la connaissance de son contenu.

Quelle raison me fait dire cela ? Je le dis parce que la dernière partie de l'article enlève tout doute à ce sujet. La première partie prescrit qu'il devra "adresser" et faire "délivrer," et ensuite il sti-

pule que l'Orateur agira en recevant cette déclaration. "L'Orateur, en recevant cette déclaration, émettra immédiatement son mandat." L'Orateur ne peut pas émettre son mandat avant d'avoir reçu une déclaration aux termes de la loi, c'est-à-dire, qu'il lit la déclaration, prend connaissance de son contenu, et connaissant ainsi l'intention du député de démissionner, l'Orateur émettra son mandat. Je crois que cette proposition sera acceptée par tous les députés.

Ainsi, il doit y avoir non seulement délivrance technique aux termes de la loi, mais réception réelle par l'Orateur, comportant connaissance du fait, et lui donnant connaissance du contenu du document lui-même. Quand ces deux conditions sont remplies, l'Orateur est parfaitement informé des faits. Alors, dis-je, il serait trop tard pour l'Orateur de remettre la démission, ou autre chose de cette nature. Ainsi je prétends que jusqu'à ce que l'Orateur ait ainsi reçu la démission, il ne me semble pas que sa conduite soit susceptible d'être critiquée pour avoir remis au député la lettre que celui-ci lui avait envoyée, quand l'Orateur déclare solennellement qu'il n'en connaissait point le contenu et qu'il n'avait pas eu de conversation avec M. Bruneau à ce sujet.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Quelle allusion l'honorable ministre fait-il à ces mots: "Et la déclaration ainsi délivrée à l'Orateur sera ensuite insérée dans les journaux de la Chambre"?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je n'y ai point fait allusion moi-même, mais je vais en parler. Je dis que la dernière partie de l'article a trait à l'acte que l'Orateur doit faire lorsque la lettre lui a été délivrée. Cet acte que l'Orateur doit faire implique parfaitement ce que la loi entend par le mot "délivré." Ce n'est pas une délivrance technique, mais c'est une délivrance de nature à lui permettre de faire l'acte que l'article indique. Or, cet acte indiqué par cet article et que l'Orateur doit accomplir est d'émettre son mandat pour une nouvelle élection, et l'Orateur ne pouvait certainement pas émettre son mandat pour une nouvelle élection à moins d'avoir été informé que le député avait démissionné. Ainsi je prétends qu'il faut nécessairement arriver à la conclusion qu'il doit y avoir la délivrance d'un document entre les mains de l'Orateur et la communication du contenu de ce document, du fait que le député a démissionné, pour que l'Orateur puisse émettre son mandat.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: L'honorable ministre va jusqu'à dire ceci—que si l'enveloppe était restée sur le pupitre de l'Orateur et que l'Orateur, pour des raisons inexplicables—cette supposition est étrangère au présent cas—eût simplement refusé de décacheter l'enveloppe, alors le député ne pouvait pas démissionner.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je n'ai pas bien compris l'honorable député.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Si j'ai bien compris l'honorable ministre il va jusqu'à dire ceci: Si le document, une fois arrivé au bureau de l'Orateur, était resté sur son pupitre, soit par négligence ou avec intention de la part de l'Orateur, alors le député qui aurait fait et envoyé la déclaration par la poste au bureau de l'Orateur, continuerait à être député, et son mandat ne serait pas annulé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je vais maintenant demander à l'honorable député lui-même, s'il croit qu'il est de quelque avantage de supposer des cas de méfait de la part d'un haut fonctionnaire, et d'en tirer des conclusions. Je lui demande de plus s'il ne vaut pas mieux que nous discutions les faits réels que nous avons devant nous, plutôt que de discuter des faits supposés qui pourraient se présenter dans des circonstances imaginaires. Les faits du présent cas sont que la lettre n'a pas été laissée pendant une semaine, ni une journée, il n'y a pas eu de méfait ni d'injustice. On a demandé à l'Orateur, avant qu'il dépouillât son courrier, de remettre au député la lettre que celui-ci lui avait envoyée, et il la lui a remise. En conséquence, le contenu de la lettre n'est jamais parvenu à la connaissance de l'Orateur, et il ne pouvait donc pas émettre son mandat, et, à mon avis, le siège n'est pas vacant.

M. BORDEN (Halifax): On dirait, en ce qui concerne la conclusion à tirer de l'articulation de faits présentée à la Chambre, qu'il n'y a pas une grande divergence d'opinion. La déclaration faite par l'honorable député qui a présenté cette résolution, allègue qu'une démission régulièrement faite aux termes du statut, a été envoyée par la poste à l'Orateur et reçue par lui. D'après ce que je comprends, cela n'est pas contesté.

Si j'ai bien saisi les paroles du très honorable premier ministre et du ministre de la Marine et des Pêcheries, la raison que l'on apporte pour justifier le refus d'accorder la nomination d'un comité est le fait qui résulte, dit-on, de la déclaration de l'Orateur qu'il ne connaissait pas du tout la teneur du document. Je n'ai pas entendu un seul député de la droite avancer une autre opinion que celle-là. Je dois faire observer qu'à ce point de vue la question n'est pas aussi claire que les députés de la droite voudraient nous le faire croire.

Je présume que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries ne dira pas qu'une démission régulièrement faite, envoyée à l'Orateur et reçue par lui ne serait pas valide, si elle était par accident jetée au feu ou autrement détruite avant que l'Orateur eût connaissance de sa teneur. Je ne suppose pas qu'un seul député veuille contredire cette proposition ou prétendre que si un avis de démission avait été reçu par l'Orateur et détourné de sa possession avant d'avoir eu le temps de l'examiner, le siège du député démissionnaire ne serait pas vacant.

C'est une question, il me semble, de savoir si un député qui a envoyé sa démission de la manière indiquée a rendu son siège vacant, et c'en est une autre de savoir si M. l'Orateur a eu connaissance de cette démission au point de le justifier d'émettre son mandat pour une nouvelle élection. Dans le cas que j'ai indiqué il serait convenable, s'il y avait divergence quant aux faits, de renvoyer la question, ainsi que le demande l'honorable député qui présente cette résolution, au comité des privilèges et élections pour faire une enquête, et ainsi je dis, M. l'Orateur, qu'attendu que toute la preuve dans le présent cas n'est pas devant la Chambre, le comité doit tenir une enquête sur cette question.

Quand en vertu des dispositions de ce statut une démission a été seulement préparée, le statut ne prescrit pas la manière dont elle vous sera envoyée, M. l'Orateur, et il ne stipule pas que l'honorable ministre délivrera lui-même la démission à l'Orateur. Le statut dit : "Il fera délivrer." Cela peut se faire par la poste ou par un messager ; mais quand une fois une démission est entre les mains de l'Orateur, le cas diffère quelque peu de l'analogie qu'on pourrait établir dans le cas d'un contrat ordinaire. Une personne à laquelle un contrat ordinaire doit être délivré peut refuser de l'accepter. M. l'Orateur n'a pas le droit de refuser la démission d'un député : le député a le droit absolu de démissionner et de présenter sa démission. Une fois qu'elle a été présentée, peu importe la connaissance que l'Orateur peut avoir de sa teneur ; c'est peu important pour la question de savoir si le député qui a ainsi démissionné a rendu son siège vacant.

En tout cas, je ne veux pas supposer qu'un seul député de la droite osera dire que dans une question de cette nature il n'y a pas un doute assez grave pour justifier le renvoi au comité pour s'enquérir.

Dans le présent cas, il est reconnu par la déclaration de l'Orateur, réunie à celle de l'honorable député qui a présenté la résolution, que la démission est venue en la possession de l'Orateur. Si l'Orateur connaissait le contenu de cette lettre, il n'avait pas le droit de la remettre. La question n'est pas affectée par le fait qu'il l'a remise, quand il n'avait pas cette connaissance. Il faut présumer d'après la teneur de sa déclaration, que l'Orateur ne savait rien du contenu de la lettre quand il l'a remise, bien que ce ne soit pas expressément spécifié. Il dit simplement que l'honorable député ne lui a rien dit du contenu de la lettre.

Dans ces circonstances, il faut en toute justice, non seulement pour la Chambre, mais pour vous, M. l'Orateur, et pour le député qui a envoyé sa démission, qu'une enquête soit instituée devant le comité des privilèges et élections.

M. QUINN : Il faut regretter que le très honorable premier ministre ait jugé à propos d'éviter l'enquête que le pays attendait et que les circonstances exigeaient. Certains députés de la droite ont reproché à l'opposition de fendre les cheveux en quatre sur le fait de la réception de ce document par M. l'Orateur, mais, à mon avis, ce reproche peut être renvoyé au premier ministre et au ministre de la Marine et des Pêcheries. Celui-ci a appuyé toute son argumentation, si j'ai bien compris, et si je fais erreur il me corrigera, sur son opinion que le paragraphe 3 est une conclusion légale que mon honorable ami a tiré de l'articulation de faits. Le paragraphe 3 dit :

Que cette déclaration de démission a été faite et présentée aux termes du paragraphe 3 de l'article 5 du chapitre 13 des Statuts revisés du Canada, et cependant le dit Arthur-Aimé Bruneau, continue à siéger dans la Chambre des Communes.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré que c'était une conclusion légale que mon honorable ami avait tirée de la déclaration faite par vous, M. l'Orateur. Cependant, si ce n'est pas une conclusion légale tirée par mon honorable ami, mais une articulation de faits, l'assertion de l'honorable ministre ne vaut rien. J'attire l'attention de la Chambre sur la première partie de la résolution, laquelle dit :

François-Arthur Marcotte, député du comté de Chamlain à la Chambre des Communes, ayant déclaré de son siège qu'il est informé d'une manière digne de foi et qu'il croit pouvoir établier que M. Arthur-Aimé Bruneau, alors député du district électoral de Richelieu en cette Chambre, a, pendant la présente session, signifié son intention de résigner son mandat, conformément aux prescriptions du statut à cette fin.

Je m'arrête ici un instant. Tout député a le droit de résigner son mandat en donnant, de son siège avis de son intention de démissionner. Supposons que mon honorable ami qui a déclaré dans cette Chambre qu'il désire résigner son mandat n'a pas été entendu par le greffier de la Chambre ou par M. l'Orateur. L'article 5 prescrit qu'un député pourra démissionner en donnant avis de son intention et que le greffier de la Chambre en prendra note. Ainsi mon honorable ami pourra prétendre que si l'Orateur n'a pas entendu l'honorable député faire sa déclaration, il n'a pas résigné son mandat, et pas un député n'aurait le droit de demander le renvoi de la question devant le comité des privilèges et élections. Cela peut arriver en ce qui concerne le greffier de la Chambre.

Je ne veux pas faire supposer une négligence de sa part, mais il doit quelque-fois se sentir fatigué, ahuri par l'éloquence de certains députés, et particulièrement des honorables députés de la droite, et pendant que le greffier songe à des choses agréables, un député peut offrir sa démission, et ne pas être entendu par le greffier. Quelques jours plus tard en lisant le rapport des délibérations de la Chambre nous pourrions voir que la démission officielle d'un député a été donnée, mais non pas inscrite aux journaux, et un député se lèverait alors et déclarerait, comme l'a fait l'honorable député de Champlain (M. Marcotte), que l'honorable député a présenté sa démission. Le greffier pourra alléguer qu'il ne l'a pas entendu, mais le député déclarant irait plus loin et dirait : j'ai entendu faire cette déclaration. Et je demande si la dénégation du greffier est un fait ou si la déclaration que j'ai faite est un fait.

C'est exactement ce qui se présente dans le présent cas. La déclaration de l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) est claire et précise : Que l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau) a présenté sa démission conformément au paragraphe 3 de l'article 5 de l'acte, et la seule question à soumettre à l'examen du comité des privilèges et élections est celle-ci : Le document que l'Orateur de la Chambre a remis à l'honorable député de Richelieu, était-il, oui ou non, sa démission? Si c'était sa démission, assurément personne ne prétendra que, pendant qu'elle était entre les mains de l'Orateur, bien que non décachetée, elle n'avait pas été reçue par lui. Mon honorable ami de Kent (M. McInerney) dit, qu'il était nécessaire que l'Orateur eût connaissance de ce que ce document contenait, ou qu'il devait être en mesure d'avoir des motifs raisonnables pour savoir ce qu'il contenait. Je ne vais pas jusque-là.

M. McGREGOR : Cela ne fait pas votre affaire.

M. QUINN : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'aller jusque-là. Je regrette de différer d'opinion avec mon honorable ami (M. McInerney), mais, à mon avis, il n'est pas nécessaire aux termes

de la loi, que l'Orateur eût connaissance de ce que le document contenait.

Imaginons un cas de cette nature. Un député voyage en Europe, et il envoie sa démission à l'Orateur. Au cours de ses pérégrinations, il rencontre un membre du gouvernement qui lui dit: Mon cher monsieur, vous mettez en péril le sort de notre gouvernement en envoyant votre démission. Le document est arrivé au bureau de l'Orateur ici, et il reste là quelques mois à l'attendre ; mais, dans l'intervalle, quelques mois après l'envoi de la démission à l'Orateur, ce député lui télégraphie : Je vous prie de ne pas décacheter la lettre qui est de mon écriture, et qui vient de tel ou tel endroit, mais renvoyez-la moi.

Quelqu'un prétendra-t-il que ce document n'était pas en la possession de l'Orateur quand il l'a adressé au député qui le lui demandait ?

La délivrance réelle a été sa réception par l'Orateur. Qu'il lui soit parvenu par la poste ou remis par un messager, le fait seul que l'Orateur a eu le document entre les mains est la réception même de ce papier. Le fait qu'il l'a remis au député qui le lui avait adressé, ou à qui que ce soit, ne change pas la nature du document ni de sa réception. Peu importe que l'Orateur ait eu la lettre en sa possession pendant un mois, une semaine, une journée ou une heure, l'action de la recevoir a été complétée au moment même où l'Orateur l'a prise dans sa main.

La loi ne dit pas qu'il doit l'avoir en sa possession une heure, une journée ou n'importe quel espace de temps, la simple délivrance de ce document par le député qui veut démissionner et sa réception par l'Orateur, suffisent, aux termes du statut, pour constituer une démission de la part du député qui l'a présentée.

M. McGREGOR : Sans que l'Orateur la lise ?

M. QUINN : Certainement, sans que l'Orateur la lise. Les honorables députés de la droite discutent cette question comme s'il s'agissait d'une convention entre l'Orateur et les partisans du gouvernement, aux fins de savoir s'ils doivent continuer à être députés, et que, pour compléter la démission, l'intention de l'Orateur et celle du démissionnaire doivent concorder. Je prétends que cela n'est pas nécessaire. L'Orateur n'est pas partie à une convention entre lui et le député qui désire démissionner. L'Orateur doit être désintéressé ; il agit à titre d'arbitre entre les deux partis politiques et le représentant du pays ici, et du moment qu'un député lui présente sa démission et la lui envoie d'une manière régulière, l'Orateur est obligé de l'accepter et de la recevoir de quelque manière qu'elle lui arrive. Il ne s'agit pas du tout de la connaissance de l'Orateur—et la question à être soumise à l'examen du comité des privilèges et élections est celle-ci : L'honorable député de Richelieu a-t-il écrit sa démission ; l'a-t-il écrite en présence de cette Chambre ; est-elle réellement parvenue entre les mains de l'Orateur et a-t-elle été reçue par lui ? Voilà les questions à examiner.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) dit que l'auteur de la résolution (M. Marcotte) est lié par la déclaration de l'Orateur, et il est obligé de supposer que chaque allégation qui s'y trouve est exacte en ce qui concerne le troisième paragraphe de la résolution.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ai dit que l'honorable député est M. QUINN.

lié par la déclaration parce qu'il l'a insérée dans cette résolution.

M. QUINN : Sur ce point je suis assez d'accord avec l'honorable ministre ; mais voici ce que l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) dit au sujet de l'Orateur :

Qu'il croit pouvoir établir que la dite déclaration est le document mentionné dans la déclaration suivante faite à cette Chambre par Son Honneur l'Orateur de la Chambre des Communes le 14 mars 1898.

C'est tout ce qu'il dit. Il renvoie à la déclaration de l'Orateur seulement pour identifier le document qui y est mentionné, comme étant celui qu'il a précédemment spécifié dans sa motion. Ce n'est pas dans le but d'appuyer une accusation contre l'honorable député de Richelieu sur la déclaration de l'Orateur, mais simplement pour identifier le document que l'Orateur mentionne dans sa déclaration comme étant celui dont l'honorable député (M. Marcotte) a parlé dans les deux paragraphes précédents. L'honorable député ajoute :

Que cette déclaration....

C'est-à-dire la déclaration mentionnée dans le paragraphe de la résolution précédant immédiatement la déclaration de M. l'Orateur :

Que cette déclaration de démission a été faite et présentée aux termes du paragraphe 3 de l'article 5 du chapitre 13 des Statuts revisés du Canada, et cependant le dit Arthur-Aimé Bruneau continue à siéger dans la Chambre des Communes.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a aussi prétendu qu'il était absolument nécessaire que l'Orateur sût ce que ce document contenait, ou autrement il ne pouvait pas être allégué qu'il l'avait reçu. Je ne suis pas de cette opinion. Je prétends que le fait que l'Orateur n'a pas agi d'après une démission qui est censée lui avoir été envoyée fournit un sujet d'enquête à la Chambre, de manière à permettre à l'Orateur d'expliquer qu'il n'a pas reçu le document.

M. l'Orateur pourrait expliquer à la Chambre qu'il n'a pas reçu le document à cause de son absence de la ville, ou pour toute autre cause. Il pourrait alléguer cette raison pour expliquer pourquoi il n'a pas exécuté la loi—pourquoi il n'a pas fait rapport aux termes du paragraphe 2 de l'article 5, lequel prescrit que " l'Orateur, en recevant cette démission, adressera immédiatement son mandat au greffier de la Couronne en chancellerie, pour l'émission d'un bref pour l'élection d'un nouveau député en remplacement du député démissionnaire, et un bref sera émis en conséquence."

De sorte que si l'Orateur n'avait pas adressé son mandat au greffier de la Couronne en chancellerie, on pourrait chercher à constater ici pourquoi il a ainsi fait défaut, si quelque député savait qu'une démission avait été envoyée ; et l'Orateur aurait alors le droit d'informer la Chambre qu'il n'a pas reçu le document, ou qu'il s'en est dessaisi, comme dans le présent cas.

Je reconnais que l'explication que vous, M. l'Orateur, avez donnée à la Chambre, le 14 du présent mois, est parfaitement naturelle et acceptable, et que c'est un exposé exact des circonstances telles qu'elles se sont présentées. Mais la Chambre n'est pas intéressée à savoir si vous avez remis une lettre à M. Bruneau le matin du 11 ou d'un autre jour. Cependant, il est très important pour la Chambre de savoir si ce document que vous lui avez remis

était la résignation de son mandat de député. Il est important que la Chambre sache si, oui ou non, l'Orateur ou le gouvernement a le pouvoir de faire élire un homme pour représenter un comté dans cette Chambre après qu'il a résigné son mandat.

C'est la situation clairement expliquée. Il est important pour le pays et certainement pour la Chambre, de savoir si le document que vous, M. l'Orateur, avez remis ce matin-là était la démission de l'honorable député de Richelieu. Dans l'affirmative, le comité des privilèges et élections aura à décider si le député a le droit d'occuper un siège ici après avoir résigné son mandat. A mon avis ce serait exposer les procédures et la dignité de la Chambre et l'impartialité de l'Orateur à des critiques sévères, que de laisser le public sous l'impression qu'un document qui a été remis à M. Bruneau était la résignation de son mandat.

M. MILLS : M. l'Orateur, je veux discuter cette question sans autre désire que celui de faire rendre justice non seulement à l'Orateur, mais aussi à l'honorable député de Richelieu. Nous sommes tous intéressés dans cette question, le pays est intéressé, et c'est une question à laquelle on ne doit pas mêler l'esprit de parti ou de politique, mais qui exige de la part de tous députés l'application des principes du droit et de la justice.

A mon avis, personne ne devrait invoquer des raisons d'une nature technique pour s'opposer à l'adoption de cette résolution. Pourquoi donc les honorables ministres redoutent-ils une enquête ? Le fait seul que la demande d'une enquête est combattue, que ces messieurs craignent qu'une enquête ne soit instituée suffit pour faire naître des soupçons, non seulement dans l'esprit des députés mais dans l'esprit de tous les habitants du pays. Le pays entier désire savoir pourquoi cette enquête est refusée.

Ainsi qu'on l'a dit un député peut résigner son mandat de deux manières ; en signifiant de vive voix à la Chambre son intention de démissionner, et de porter ainsi le fait à la connaissance de l'Orateur, ou en signant sa déclaration de démission en présence de deux témoins, et en la faisant délivrer à l'Orateur.

Je prétends que du moment qu'un membre du parlement a fait cela, et qu'il a fait délivrer le documens à l'Orateur, il a résigné son mandat, alors c'est le devoir de l'Orateur d'émettre un bref pour une nouvelle élection. La démission doit venir à la connaissance de l'Orateur, avant que celui-ci puisse émettre tel bref, cela va sans dire ; mais une démission est complète lorsque le député a signé, devant témoins, une déclaration attestant qu'il a l'intention de démissionner et que cette déclaration a été remise à l'Orateur. Or l'objet de cette proposition, c'est de savoir, si oui ou non, la lettre que l'Orateur a eue en mains contenait la démission de M. Bruneau. Si cette lettre contenait la démission, je prétends que l'Orateur a le droit de demander qu'on lui rende cette lettre. Cette démission une fois sortie des mains de l'honorable député de Richelieu, n'était plus la propriété du peuple canadien, c'était la propriété de l'Orateur, en sa qualité de représentant officiel du peuple canadien. Cette lettre était en la possession de l'Orateur, et ne pouvait être livrée à aucune autre personne. Supposons qu'il soit maintenant établi que, à la connaissance de l'Orateur, cette lettre qu'il déclare avoir remise à l'honorable député de Richelieu, contenait la démission de ce dernier, dans ce cas, je prétends que l'Orateur a le droit d'exiger qu'on lui rende cette démission. C'est là une des raisons pour lesquelles nous demandons une enquête devant le comité des privilèges et élections. Nous voulons une enquête afin de savoir si la lettre que l'Orateur a remise à l'honorable député de Richelieu, contenait ou ne contenait pas cette démission. Je ne désire nullement mettre en doute, M. l'Orateur, votre probité et votre honneur, je ne désire pas avec acharnement non plus priver l'honorable député de Richelieu de son mandat, mais je dis que nous avons le droit, nous les membres de cette Chambre, de savoir ce qui est bien et ce qui est mal, et je dis que le public a aussi le droit de savoir ce qui est bien et ce qui est mal en ces matières.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. MILLS : Lorsque la séance a été suspendue, à six heures, j'essayais de prouver à la Chambre que l'opinion publique veut que la question que nous discutons soit considérée sans égard aux défauts de forme que l'on peut invoquer à l'encontre de la motion elle-même.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) a tenté de démontrer que la matière était irrégulière, parce qu'elle ne contenait pas la déclaration que l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau) a démissionné ou que le requérant croit que ce dernier a démissionné. Si vous pouvez interpréter la motion dans un autre sens, moi, je ne puis le faire. Voici comment se lit une partie de la motion :

François-Arthur Marcotte, député du comté de Champlain à la Chambre des Communes, ayant déclaré de son siège qu'il est informé d'une personne digne de foi et qu'il croit pouvoir établir que Arthur-Aimé Bruneau, alors député du district électoral de Richelieu en cette Chambre, a, pendant la présente session du parlement, signifié l'intention de résigner son mandat, conformément aux prescriptions du statut à cette fin.

Voilà la déclaration précise de l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) :

Que M. Joseph Godbout, député du district électoral de Beauce, et M. John McMillan, député du district électoral de Huron-sud, ont été témoins de la déclaration à cette fin.

Qu'il croit pouvoir établir que la dite déclaration est le document mentionné dans la déclaration suivante faite par Son Honneur l'Orateur de la Chambre des Communes à cette Chambre, le 14 mars 1898.

Puis il donne la déclaration de l'Orateur et il termine comme suit :

Que cette déclaration a été faite et présentée au termes du paragraphe 3 de l'article 5 du chapitre 13 des Statuts revisés du Canada, et cependant le dit Arthur Aimé Bruneau continue à siéger dans la Chambre des Communes.

Voilà une déclaration catégorique et détaillée de la cause, telle que le croit l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) et il n'y a pas de doute que, à première vue, la motion paraît bien fondée. Vous ne pouvez lui donner une autre portée. L'honorable député n'avait pas besoin de l'attester sous serment, mais il s'est levé et a fait, au sujet d'un autre membre de cette Chambre, une déclaration qui paraît bien fondée, à première vue, déclaration qui impose à cette Chambre le devoir de s'enquérir des faits.

Je considère qu'il est à peine nécessaire de démontrer ce qui constitue une démission. Si la chose était nécessaire, à cette phase de la cause, de discuter ce point-là, nous pourrions, en nous appuyant sur les faits qui sont devant nous, faits que l'honorable chef du gouvernement admet lui-même, demontrer clairement que l'honorable député de Richelieu a remis son mandat. Tout ce que le statut exige pour qu'une démission soit complète, c'est simplement ceci :

Ce député pourra adresser et faire remettre à l'Orateur une déclaration de son intention de remettre son mandat par un écrit sous ses seing et sceau devant deux témoins.

Qu'est-ce que nous avons ici? Nous avons la déclaration de l'honorable député de Richelieu qu'il a l'intention de démissionner, déclaration faite par écrit sous son seing et sceau, et signée par lui en présence de deux témoins,—tous ces faits sont admis. La statut décrète qu'il pourra adresser et faire remettre sa démission à l'Orateur. Comment l'honorable député a-t-il fait remettre sa démission à l'Orateur? Il a adressé une lettre que l'Orateur a retirée de la poste de la façon ordinaire ainsi que l'Orateur nous l'a dit.

Vu que les initiales de l'honorable député de Richelieu se trouvaient sur l'enveloppe, on doit présumer que la lettre venait du bureau de poste, et dans ce cas, l'honorable député (M. Bruneau) a brûlé ses vaisseaux et ne peut retirer sa démission. En mettant sa lettre à la poste, sa démission devenait irrévocable. Cette lettre, une fois mise à la poste devenait, non la propriété de l'Orateur, mais la propriété du peuple canadien; l'Orateur n'est qu'une simple machine, la lettre appartenait au peuple du Canada, et à cette Chambre, dès que cette lettre était affranchie des initiales de l'honorable député de Richelieu. Celui-ci a rédigé sa démission, et il l'a adressée à l'Orateur, et l'a mise à la poste, et, par conséquent, il l'a fait remettre à l'Orateur. Et alors qui est-ce qui a eu lieu? Peu m'importe de savoir si l'Orateur en a eu connaissance; car la connaissance n'est requise que quand l'Orateur émet le bref pour une nouvelle élection.

Le député qui a adressé sa démission à l'Orateur et la lui a ainsi fait remettre est censé avoir renoncé à son mandat. Le statut déclare :

Le député qui aura ainsi offert sa démission....

C'est-à-dire qui l'aura adressé et fait remettre à l'Orateur.

sera censé avoir rendu son siège vacant et cessera d'être membre de la Chambre.

La connaissance de l'Orateur n'y fait rien, en ce qui concerne l'irrévocabilité de la démission de l'honorable député de Richelieu. Je prends pour admis que l'Orateur est censé savoir quels sont ses devoirs; en d'autres termes, il est censé connaître la loi, et l'Orateur est censé connaître tous les devoirs qu'il a à remplir. Celui-ci doit nécessairement savoir qu'il peut y avoir une douzaine de députés,—et le bruit court qu'un certain nombre de membres de cette Chambre pourraient bien remettre leur mandat—qui voudraient démissionner. Comment l'Orateur sait-il que sa boîte aux lettres ne sera pas inondée de démissions? Je crois donc que quand une lettre lui arrive par cette voie, c'est son devoir, avant de la remettre au député qui l'a écrite, de demander à celui-ci : N'est-ce pas votre démission? Car depuis des mois, les journaux annoncent que plusieurs députés ont l'intention de démissionner, et aujourd'hui l'un des membres de cette Chambre a passé le Rubicon,—et il est pris. Je ne conseillerais à aucun député conservateur de faire la même chose, et d'imiter le député de Richelieu, car il courrait un grand risque en tentant de ravoir sa lettre de démission. Qu'il me soit permis de dire, en passant, que l'Orateur a parlé, dans sa déclaration, des journaux qui donnaient, les uns les autres, une version différente de l'incident, et il a ajouté que c'était là une des raisons qui le déterminaient à donner des explications. Eh bien! je désire déclarer à M. l'Orateur et à cette Chambre que les journaux feront beaucoup plus de commentaires sur cet incident, si l'affaire n'est pas renvoyée à un comité d'enquête. Les journaux diront les raisons de ce refus et le peuple les croira, les répétera et les comprendra.

Mais il y a autre chose. Je désire rappeler au premier ministre et à l'honorable député de Richelieu que la question peut se vider ailleurs qu'ici. Ainsi quand même la majorité rejetterait cette motion, l'incident ne serait pas nécessairement clos. Quelle est la loi à ce sujet? L'article 4 du chapitre que j'ai cité se lit comme suit :

Quiconque, étant par le présent acte déclaré inéligible comme membre de la Chambre des Communes, ou inhabile à y siéger ou voter, y siège ou vote nonobstant cette prohibition, sera passible d'une amende de deux mille piastres par jour qu'il y siégera ou votera, et cette somme pourra être recouvrée par toute personne qui en fera la poursuite par voie d'action, selon les formes judiciaires usitées dans la province où l'action sera intentée, devant toute cour ayant juridiction compétente.

Eh bien? c'est un fait connu que depuis qu'il a démissionné de la façon que l'honorable député de Champlain relate dans sa déclaration, l'honorable député de Richelieu a siégé en cette chambre.

M. BERGERON : Pas longtemps.

M. MILLS : Mais il a siégé tout de même.

M. BERGERON : Environ une demi-heure.

M. MILLS : Dans tous les cas, il a siégé ici, et par conséquent, en rejetant cette proposition les honorables membres de la droite ne doivent pas croire qu'ils vont soustraire cette cause à la juridiction des autres tribunaux du pays. Je pense que pour l'honneur de cette Chambre, pour établir de bons précédents et, pour élever le niveau moral de ce pays, ainsi que tous les libéraux nous l'ont promis, je pense, dis-je, que les honorables membres de la droite devraient faire ce que l'honorable député de Champlain leur demande et renvoyer cette affaire devant le comité des privilèges et élections.

Il y aurait beaucoup à dire au sujet de ces démissions, mais il n'y a qu'une chose à considérer au sujet de cette motion. Est-ce que *primâ facie* il y a lieu de faire une enquête? Est-ce que c'est là une cause qui doit être renvoyée devant le comité des privilèges et élections? S'il en est ainsi, c'est le devoir de la Chambre d'agir en ce sens. Je pense, et plusieurs députés pensent comme moi, qu'il y a *primâ facie*, matière à procès, et qu'il est juste et convenable que l'affaire soit renvoyée devant le comité des privilèges et élections.

M. BERGERON : Vendredi dernier, lorsque cette question est venue devant la Chambre, le très honorable premier ministre nous a dit que

l'affaire avait été soumise aux jurisconsultes du gouvernement, de sorte que j'espérais aujourd'hui de recevoir le rapport de ces officiers. L'honorable premier ministre me permettra-t-il de lui demander s'il a eu ce rapport, et dans l'affirmative, si ce rapport est écrit ou verbal.

Le PREMIER MINISTRE: J'ai dit tout ce que j'avais à dire sur le sujet.

M. BERGERON: Alors il nous est permis de supposer que les jurisconsultes ont fait un rapport, mais qu'on l'a enfoui avec la dépêche envoyée à lord Strathcona. C'est peut-être parce que ce rapport était contraire à l'attitude prise par le gouvernement sur cette question.

Les discours des honorables membres de la droite ne m'ont pas surpris, car j'ai déjà entendu ceux-ci discuter, dans l'opposition, des questions du même genre, et, dans le cas actuel, comme dans tous les autres d'ailleurs, leurs paroles d'aujourd'hui diffèrent entièrement de celles qu'ils prononçaient jadis.

L'honorable premier ministre a amèrement reproché à l'honorable député des Trois-Rivières (sir Adolphe Caron) d'avoir appuyé la motion de l'honorable député de Champlain. Lorsque la motion vous a été remise, M. l'Orateur, vous avez cherché des yeux quelqu'un qui l'appuyât, et comme il arrive souvent, vous avez donné le nom du député qui le premier a rencontré votre regard, à savoir l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace).

M. LANDERKIN: Pourquoi ne pas l'accepter?

M. BERGERON: Ce n'est pas là la question; je sais ce que l'honorable député (M. Landerkin) veut dire, et c'est pour cette raison que j'en parle. Nous avons déjà lu les commentaires des journaux à ce sujet. Ce n'était pas l'intention du proposeur de demander à l'honorable député d'York-ouest d'appuyer cette motion; il n'y avait non plus aucune raison de le faire, car qui l'appuyait était choisi. Malheureusement le nom de ce dernier n'était pas écrit dans la motion.

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur ces faits, M l'Orateur, car je sais que la question reviendra sur le tapis. Je ne vois pas pourquoi le premier ministre s'est répandu en reproches amers contre l'honorable député des Trois-Rivières, parce que ce dernier a appuyé cette motion. Il y a plusieurs années, M. l'Orateur, lorsque vous siégiez de ce côté-ci de la Chambre, vous avez présenté une motion, semblable à celle que vous avez en mains, visant l'honorable député des Trois-Rivières, et le chef de l'opposition, de ce temps là, (M. Laurier) n'a adressé aucun reproche, ni à vous, ni à ceux qui partageaient vos vues. Il me semble que la Chambre et le pays ont intérêt à savoir toute la vérité au sujet de la démission de l'honorable député de Richelieu. Comme on l'a dit auparavant, —et je ne mentionne la chose qu'en passant,—il est très important pour nous tous, depuis l'Orateur jusqu'au plus humble membre de la Chambre, de savoir à quoi nous en tenir sur cette question. Comme mon honorable ami (M. Mills) vient de le dire, je ne conseillerais à aucun membre de la gauche d'envoyer une démission de cette façon.

Le PREMIER MINISTRE: Ecoutez! écoutez!

M. BERGERON: L'honorable premier ministre dit "écoutez! écoutez!" Très bien, mais pourquoi donnons-nous ce conseil? L'Orateur de la Chambre est censé être au-dessus des partis, et je suis certain qu'il en est ainsi pour vous, M. l'Orateur. C'est pour cette raison que j'insiste sur ce point. Je ne veux pas que la Chambre ou le pays croit que l'Orateur ne tient pas la balance égale entre les deux partis; et c'est pour cela que je suis convaincu que le comité des privilèges et élections,—dans lequel les honorables membres de la droite ont la majorité,—est le véritable tribunal pour connaître de toutes les circonstances qui entourent cette démission. Sans doute si le premier ministre s'y oppose, le renvoi de cette question devant le comité n'aura pas lieu. Mais s'il n'y a pas d'enquête, quelle impression restera dans l'esprit du public? Mais le bruit a couru ici,—et j'ai entendu répéter la chose à Montréal, samedi dernier,—que l'honorable député de Richelieu a envoyé, deux ou trois fois ou plus, sa démission à l'honorable premier ministre, et que c'est encore pour les mêmes raisons qu'il a envoyé sa démission à l'Orateur.

L'honorable député (M. Bruneau) ne s'est pas borné à faire des confidences à ses amis politiques, mais il a déclaré à tout le monde quelles étaient ses raisons. Naturellement, il s'agit de la distribution des faveurs ministérielles,—nous ne pouvons nous attendre à ce que ce soit une question de principe—et dans le cas actuel, il s'agit de patronage à Sorel. L'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) qui sourit en ce moment, le sait parfaitement. Si on en croit la rumeur, certaines nominations ont été faites à Sorel; et les protégés de l'honorable député de Maisonneuve (M. Préfontaine) ont pris le gâteau; de là les colères. L'honorable député de Richelieu,—pour me servir d'un mot vulgaire que vous me pardonnerez, M. l'Orateur, vu l'usage fréquent qu'on en a fait dernièrement dans les discussions politiques—a regimbé, et, à la veille d'un vote important, a envoyé sa démission.

Il envoie sa démission à l'honorable premier ministre, c'est-à-dire, il lui écrit, et lui fait d'abord une foule de compliments—tout comme font les clubs libéraux de Montréal quand ils veulent expulser quelqu'un du parti libéral. L'honorable député de Richelieu écrit au premier ministre: Il m'est impossible d'appuyer le parti plus longtemps, ma conscience me défend de rester ici." Mais le premier ministre a souvent reçu des démissions de ce genre, non seulement de l'honorable député de Richelieu, mais aussi d'autres membres de la droite. L'honorable premier connaissant bien la signification de ces démissions, fait attendre le démissionnaire depuis janvier jusqu'à décembre et on s'occupe pas de la chose. Mais lorsque le député lui dit. J'envoie en même temps, ma démission à l'Orateur,—alors le premier ministre commence à croire qu'il peut y avoir quelque chose au fond.

S'il faut en croire la rumeur, il paraît que le premier ministre aurait montré la lettre à quelqu'un avec prière de s'enquérir si la démission était allée plus loin. Nous savons tous que ce que déclare l'Orateur est parfaitement exact. Personne ici ne révoquerait en doute un seul mot de sa déclaration, mais l'Orateur ne dit pas qu'il n'a point entendu parler de la démission de M. Bruneau. Il déclare que l'honorable député de Richelieu ne lui a pas dit ce que contenait la lettre. Je le crois, l'honorable député de Richelieu, je pense, avait été bien préparé pour la mission qu'il allait remplir en se rendant chez

l'Orateur. On lui avait dit de ne pas être trop expansif avec l'Orateur, et il était trop intelligent pour demander ou poser des questions. Mais nous voulons savoir plus que ce qu'il y a dans la déclaration de l'Orateur. Nous voulons aller devant le comité, afin d'établir que le premier ministre, le ministre des Travaux publics, l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) connaissaient le contenu de la lettre et que l'Orateur, par leur entremise, a eu connaissance de la démission, d'une manière non officielle, comme l'a déclaré le ministre de la Marine et des Pêcheries, cette après-midi. Ce dernier nous dit que quand même l'Orateur aurait ou n'aurait pas connu le contenu de la lettre, ou l'aurait appris de la bouche des honorables membres de cette Chambre que je viens de nommer, ou par la voie des journaux, il n'en avait aucune connaissance officielle. Quoi qu'il en soit, officiellement ou non, l'Orateur savait que l'honorable député de Richelieu avait envoyé sa démission. Eh bien ! si nous allions devant le comité, nous saurions à quoi nous en tenir ; la chose me paraît en valoir la peine. Les honorables membres de la droite semblent attacher peu d'importance à cet incident, mais plus tard, mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) nous remerciera, car je n'ai aucun doute qu'il recevra encore quelques démissions, pas de la même manière, naturellement, car ceux qui voudront renoncer à leur mandat, s'y connaîtront mieux.

L'honorable député de Richelieu, du moins n'enverra plus, de la même manière, sa démission à l'Orateur. Le premier ministre recevra d'autres démissions ; elles sont suspendues au-dessus de sa tête, car je suis convaincu que mon très honorable ami ne pourra satisfaire aux demandes de l'honorable député de Richelieu, aux demandes de l'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Bernier) et aux demandes de l'honorable député de Maisonneuve (M. Préfontaine). Je sais cela, et, par conséquent, le premier ministre peut s'attendre à d'autres démissions. Il devrait donc nous accorder un comité d'enquête, ce serait une leçon aux députés qui pourraient désirer, plus tard, envoyer leurs démissions ; ceux-là ne se laisseraient plus prendre comme le député de Richelieu.

Qu'est-ce que le peuple va penser de tout ceci ? La loi nous a été lue, le premier ministre l'a lue deux ou trois fois et d'autres ont fait de même. La démission était écrite, il n'y a pas de doute à ce sujet. Mon honorable ami le premier ministre nous a dit qu'il n'y avait pas *prima facie* matière à procès. Mais la démission a été faite suivant le statut prescrivant la manière dont un député doit démissionner. La démission a été écrite en présence de deux membres de cette Chambre, ainsi que le veut la loi, et a été mise à la poste, et dans sa déclaration l'Orateur nous dit qu'il l'a reçue. Celui-ci dit : "D'après ce que je sais, la lettre est arrivée à mon bureau par le bureau de poste." M. l'Orateur a reçu cette lettre, ainsi tout, d'un bout à l'autre, est parfaitement régulier. Dans le cours ordinaire des choses, on peut dire que cette démission était entre les mains de M. l'Orateur. Nous savons tous que lorsque nous déposons une lettre au bureau de poste, nous ne pouvons la reprendre sous aucun prétexte. J'ai vu des gens mettre une lettre à la poste, oublier d'y apposer un timbre, et chercher avoir cette lettre pour y mettre un timbre, afin qu'elle n'allât pas au bureau des rebuts, cependant on ne l'a pas permis à ces personnes et on leur a dit que la lettre appartenait au destinataire. Combien à plus forte raison dans le cas actuel, lorsqu'il s'agit d'un document de cette importance. Je suis surpris, M. l'Orateur, de l'attitude du premier ministre et de ses partisans sur cette question.

Ainsi qu'on l'a déjà dit, supposons que la lettre ait été perdue sous quelques papiers huit ou dix jours, quelqu'un prétendra-t-il que l'honorable député de Richelieu, aux termes de la loi, n'aurait pas démissionné ? Supposant que le messager qui porte le courrier de l'Orateur, eut perdu la lettre, est-ce que, en droit, la démission de l'honorable député de Richelieu n'aurait pas été dûment remise à l'Orateur, bien que celui-ci ne l'eût pas reçue ? Mais ici il y a plus, cette démission, l'Orateur l'a eue en mains, et il l'a rendue au député démissionnaire. Je comprends très bien, je n'ai aucun doute que l'Orateur n'a attaché aucune importance à cette lettre, qu'il ne savait pas ce qu'elle contenait, qu'il n'a jamais demandé à M. Bruneau quelle en était la teneur et que ce dernier ne le lui a pas dit, et que l'Orateur n'attachant aucune importance à cette lettre, l'a rendue au député démissionnaire. Mais tout de même, l'Orateur l'a eue en mains. Tout le monde peut raisonner sur des hypothèses, nous dit le ministre de la Marine et des Pêcheries. Le premier ministre en nous accordant une commission d'enquête, aurait coupé court à toutes ces suppositions. Nous aurions eu l'exposé de tous les faits devant le comité, mais maintenant nous sommes obligés de raisonner sur des hypothèses, comme on l'a dit. Nous sommes hommes et nous savons, ou du moins nous pouvons supposer comment ces choses se font. Supposons que quelqu'un ait dit à l'Orateur : M. l'Orateur, ne dépouillez pas votre courrier ce soir, attendez à demain après-midi. On aurait pu en agir ainsi ; et est-ce que c'aurait été là une chose à faire ? Donnez-nous une commission d'enquête afin d'établir ou de réfuter ces choses. Si elles ne sont pas prouvées, tant mieux pour les messieurs de la droite et aussi pour l'honorable député de Richelieu.

Maintenant, nous avons entendu l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui n'a pu s'exprimer sans rire. Je ne crois pas qu'il se soit jamais présenté dans ce parlement un cas aussi clair que celui-ci. Mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries est un savant avocat et possède une grande puissance d'argumentation ; cependant je l'ai vu aujourd'hui fendre des cheveux en quatre et il n'a pu s'empêcher de rire. Ses arguments ne contenaient rien du tout, si ce n'est des compliments à votre adresse, M. l'Orateur. J'aimerais à appuyer tout ce qu'il a dit à ce sujet, mais je vous dirai que je n'aime pas à entendre les membres de la Chambre faire des compliments à l'Orateur. Je ne sache pas que la chose se soit faite depuis plusieurs années, et je n'aime pas cela. J'ai vu quatre orateurs sur le fauteuil avant vous, et je n'ai jamais entendu personne leur faire des compliments. L'Orateur lui-même aimerait mieux, j'en suis sûr, que la chose ne se fit pas. Ainsi, mettant de côté les compliments à l'adresse de l'Orateur, il n'y avait dans l'argumentation de l'honorable ministre absolument rien pour démontrer pourquoi il ne fallait pas accorder un comité. Je demanderai encore au très honorable ministre de nous accorder un comité. Il peut changer d'idée, il l'a déjà fait. Il n'y a pas de mal à cela, quand c'est dans un bon but. Qu'on

M. BERGERON.

nous donne un comité d'enquête, car c'est une question d'honneur pour la Chambre et pour le parlement. C'est important pour l'Orateur, et très important pour chacun de nous. Il n'y a pas de danger à courir, le gouvernement aura une majorité dans ce comité, et si nous ne pouvons réussir à prouver ce que nous croyons être vrai, tant mieux pour les membres de la droite et aussi pour l'honorable député de Richelieu.

M. FLINT : La question qui nous occupe n'est pas précisément de savoir si, en réalité, l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau) a donné sa démission, mais si la déclaration de l'honorable député de Champlain renferme des raisons suffisantes pour motiver le renvoi de la question de la prétendue démission de l'honorable député devant le comité des privilèges et élections.

Nous devons prendre cette déclaration dans son ensemble comme servant de base à la cause et nous demander s'il y a matière à enquête. Il y a, il est vrai, d'autres tribunaux ayant juridiction en cette matière, et si quelqu'un juge à propos d'invoquer telle juridiction, c'est à lui d'étudier la chose, et la question sera alors discutée à un point de vue purement judiciaire. Mais nous discutons la chose à un point de vue parlementaire, et je ne vois pas pourquoi, comme parlement, discutant les droits et privilèges de collègues dans cette Chambre, et de nos commettants, notre interprétation de la loi et des circonstances, et du mérite de la cause ne serait pas une interprétation libérale tendant à mettre à exécution l'intention que la conduite de l'honorable député qui donne lieu à ce débat semble indiquer. Comme nous n'avons pas de précédent, nous devons nous laisser guider par le raisonnement et procéder par analogie. La teneur du statut parle de l'intention du député de remettre son mandat. Il y a d'abord le désir et l'intention de remettre son mandat, et ce désir et cette intention doivent rester les mêmes jusqu'à ce que, par suite de l'application de la loi, le siège soit devenu vacant. Suivons le désir et l'intention jusqu'au point de la controverse. Nous admettons que la déclaration de l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) est vraie, que la démission a été écrite, et qu'il y avait le désir et l'intention formels, alors de l'honorable député d'abandonner son mandat ; que la lettre a été mise à la poste et dûment reçue, non par la personne à qui elle était destinée, mais au bureau de l'Orateur, à un certain endroit où elle pouvait être transmise à l'Orateur. Cette lettre n'a pas été remise à M. l'Orateur et l'intention expresse, l'intention d'abandonner son mandat a été révoquée par l'honorable député. Voilà ce que démontrent les faits tels qu'exposés par M. l'Orateur ; et l'on doit supposer que l'application repose sur ces faits. M. l'Orateur nous a dit qu'avant d'avoir reçu cette lettre, l'honorable député lui a demandé s'il l'avait reçue. Il a répondu : " Je n'ai reçu aucune lettre de vous." Il apprit alors que l'honorable député voulait reprendre une lettre qu'il lui avait écrite. De ce moment l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau) révoquait le désir et l'intention de démissionner ; de ce moment son siège ne pouvait être déclaré vacant par la loi. En étudiant la question dans tous ses détails, il me semble que c'est là le point de controverse que doivent discuter les honorables députés de la gauche s'ils désirent priver l'honorable député de Richelieu de son siège dans cette Chambre. La Chambre, je crois, est justifiable de bien interpréter l'acte de l'honorable député désirant alors abandonner une position qu'il avait reçue de ses électeurs. Ces derniers sauront aussi interpréter avec générosité sa conduite qui, si j'ai bien compris, était dictée par un sentiment de libéralité envers ceux, dont il aura voulu cesser d'être le représentant, dans un moment de colère ou de passion.

L'honorable député qui m'a précédé, a parlé du rôle de la poste dans cette affaire et dit que la lettre une fois mise à la poste était, d'après la loi, entre les mains de l'Orateur. Cette prétention ne saurait prévaloir, car bien que les autorités postales se trouvent liées par la loi, cette loi ne change pas la propriété de l'enveloppe ni son contenu. Ainsi, bien que l'honorable député n'eut pas le droit de réclamer cette lettre du directeur général des Postes, il avait le droit et le privilège de la prendre, avec le consentement du destinataire, une fois cette lettre sortie du contrôle du département des Postes. Il ne reste donc rien dans la plainte qui puisse justifier la nomination d'un comité d'enquête. La Chambre doit baser sa décision sur cette plainte, or cette plainte, ou du moins la partie essentielle, et la déclaration de l'Orateur établissent que le désir et l'intention de l'honorable député de Richelieu ont été révoqués avant que la lettre fut entre les mains de l'Orateur.

Sir ADOLPHE CARON : L'honorable premier ministre m'a reproché d'avoir voulu obtenir l'honneur d'appuyer cette motion. Mon très honorable ami sait que d'habitude des honneurs de ce genre ne me tentent pas : si je suis intervenu c'est que l'on m'avait demandé d'appuyer cette motion, et vous, M. l'Orateur,—je ne veux nullement accuser l'Orateur,—avez mis le nom de mon honorable ami à ma droite.

A cette phase du débat, je ne veux soumettre que quelques observations sur des points qui n'ont pas encore été signalés à l'attention. Cette question, à mon avis, est très importante. Elle est importante, non pas parce qu'il s'agit d'un adversaire mais parce que je considère que la loi n'a pas été respectée. Je veux discuter la chose sans esprit de parti, mais simplement au point de vue de la loi. Nul ne prétendra qu'après avoir mis une lettre à la poste, l'auteur en conserve le contrôle ; nous savons que telle lettre est alors la propriété du destinataire. Autrement, à quoi servirait-il au gouvernement de passer des lois sévères pour la protection des lettres confiées à la poste ?

M. l'Orateur dit qu'une lettre a été mise sur son pupitre, et il ajoute : à l'heure où je dépouille généralement ma correspondance, l'honorable député est venu à mon bureau et m'a dit qu'il m'avait écrit une lettre qu'il voulait reprendre. Or, l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) déclare à la Chambre que cette même lettre contenait la démission de l'honorable député de Richelieu dument signée devant deux membres de cette Chambre. J'attirerai l'attention sur le point suivant : Une lettre adressée à l'Orateur de la Chambre des Communes, en sa qualité d'Orateur, de premier membre de la Chambre des Communes, n'est plus une propriété privée, mais devient la propriété de la Chambre des Communes et du peuple canadien.

Prenons un exemple. Prenons le cas du directeur général des Postes, position que j'ai eu l'honneur d'occuper. Supposons une lettre adressée au directeur général des Postes et

contenant des soumissions pour le transport des malles. Prétendrez-vous, M. l'Orateur, que le directeur général des Postes ne serait pas sujet à une action en dommages s'il remettait à son auteur, sur sa demande, une lettre contenant la plus basse soumission ? Ne serait-il pas sujet à une action en dommages s'il n'ouvrait pas cette lettre ? Je prétends qu'en sa qualité officielle, le directeur général des Postes est tenu d'ouvrir telle lettre, et je crois que le cas est absolument identique dans les circonstances. Si l'Orateur eût ouvert cette lettre et en eût pris communication il n'aurait pu la remettre à l'honorable député, et croit-on que les électeurs de Richelieu pourraient encore reconnaître l'honorable député (M. Bruneau) comme représentant leurs vues et leurs idées après avoir écrit sa démission devant deux de ses collègues comme témoins et l'avoir envoyée à l'Orateur ? Le public en général ne pensera-t-il pas qu'il faut étudier à fond toutes les circonstances qui ont déterminé l'envoi de cette démission ? Je prétends que cette lettre n'a pas été adressée à l'Orateur personnellement, mais en sa qualité de fonctionnaire de la Chambre, de premier membre de la Chambre des Communes, du représentant de ce parlement et du gardien de nos droits parlementaires. Je dis donc que l'Orateur ne pouvait pas remettre cette lettre. M. l'Orateur, vous êtes responsable au parlement, et c'est au parlement que vous deviez remettre la lettre ou en faire connaître le contenu. C'est le devoir qui vous est dicté par la loi.

Maintenant, que va-t-il résulter du refus de l'honorable premier ministre, de soumettre la question au comité ? Qui empêchera tout Canadien soucieux des droits de nos institutions parlementaires, de poursuivre l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau) et réclamer les dommages élevés imposés à tout homme occupant, sans posséder les qualités requises, un siège dans ce parlement ? Tout ce que l'honorable député ne veut pas voir dévoiler devant un comité du parlement, le sera devant une cour de justice. M. l'Orateur, vous pouvez être assigné comme témoin devant le tribunal—vous l'avez déjà été une fois—et les deux honorables députés qui ont attesté la démission de l'honorable député de Richelieu, seront également appelés comme témoins. L'enquête que pourrait faire un comité sera faite par une cour de justice au Canada, et qu'en résultera-t-il, si ce n'est de savoir que l'on a violé les institutions parlementaires. Je conseillerais à l'honorable premier ministre—je crains fort qu'il n'accepte pas mon avis—de soumettre la question à un comité parlementaire plutôt que de laisser faire une enquête devant une cour de justice.

D'après la loi qui réglemente l'envoi des lettres par la poste, l'Orateur n'avait pas le droit de remettre cette lettre à l'honorable député de Richelieu qui, après avoir choisi deux de ses collègues comme témoins de sa démission, vient trouver l'Orateur et dit : j'ai commis une erreur ; je le regrette ; je désire que vous me remettiez la lettre que je vous ai écrite dans un moment de précipitation. Je signale à l'attention de l'Orateur, le fait que cette lettre lui était adressée en sa qualité d'Orateur de la Chambre des Communes. A moins de n'envisager la question à ce point de vue, je crois qu'il sera presque toujours impossible de contrôler les rapports qui existent entre l'Orateur, non pas personnellement, mais comme représentant des Communes, et les députés.

Sir ADOLPHE CARON.

M. MONK : Je veux simplement ajouter à ce qui a été dit, que, à mon avis, nous discutons là une question qui pourrait très bien être renvoyée au comité des privilèges et élections. J'ai écouté attentivement le discours de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davis) qui m'a paru s'attacher tout spécialement à exonérer votre conduite, M. l'Orateur. Mais il faut faire ressortir le fait que rien dans cette motion ne s'attaque à votre conduite. En acceptant le raisonnement de l'honorable premier ministre, nous consacrons le principe qu'un membre de cette Chambre désirant donner sa démission doit compter, jusqu'à un certain point, sur l'attitude que prendra l'Orateur à ce sujet—c'est-à-dire que le pouvoir de donner sa démission dépend de votre action, M. l'Orateur ; et je ne crois pas que ce soit là l'esprit de la loi. Si nous adoptons la recommandation de l'honorable premier ministre, je le répète, nous consacrons le principe qu'un député, après s'être conformé aux exigences du statut, a encore le droit de retirer sa démission, à moins que vous n'ayez pris quelque décision à ce sujet, et je crois que c'est là un bien faux principe. Il me semble de plus que nous consacrons un principe très dangereux, celui-ci : qu'un député peut ainsi invoquer le statut, dans le but d'exercer une certaine pression pour satisfaire ses propres désirs. On peut aisément supposer le cas d'un député envoyant sa démission, comme dans le cas actuel, puis faisant savoir qu'il a fait cette importante démarche, exerçant ainsi une pression sur le gouvernement pour obtenir quelque chose d'injuste, et mettant le gouvernement dans l'obligation de satisfaire des désirs qu'il n'aurait pas satisfaits dans des circonstances ordinaires. Et voilà, M. l'Orateur, ce qui, d'après la rumeur, serait arrivé dans le cas actuel.

Le soir que l'honorable député envoyait sa démission, la chose était connue de tous dans cette Chambre, et le lendemain la presse répandait la nouvelle dans le pays et disait que l'honorable député avait agi ainsi, non parce qu'il désirait se retirer pour raison de mauvaise santé, ou autre raison semblable, mais parce qu'il était mécontent du gouvernement, parce qu'il différait d'opinion avec le gouvernement sur certaines questions, parce que le gouvernement avait refusé de se rendre à ses désires légitimes. Eh bien ! M. l'Orateur, si nous laissons passer l'occasion, il me semble que nous consacrons un principe dangereux, un principe non seulement prévu par les termes de la loi, mais contraire aux principes fondamentaux du régime parlementaire. Il existe un dicton dans ma province que les avocats sont invariablement en désaccord parce qu'ils ne puisent pas leurs renseignements à la même source. Dans ce cas-ci nous voyons des avocats en désaccord lorsqu'ils possèdent les mêmes renseignements, et la loi à ce sujet me paraît très claire. Elle semble laisser le député entièrement libre de donner sa démission sans coopération aucune de la part de l'Orateur. Je laisserai de côté l'aspect légal déjà discuté ; mais tout ce que semble exiger la loi, c'est une démission par écrit et attestée par deux autres députés, et l'envoi de telle démission à l'Orateur. Je ne partage pas l'opinion que l'Orateur, soit tenu même à cette simple formalité de prendre connaissance du document, parce que cela exigerait sa coopération, et il me semble que l'idée de la loi est qu'un député peut se démettre de son mandat sans la moindre intervention de la part de l'Orateur. Il n'y a aucun

doute que la démission a été remise à l'Orateur, et cette *formalité ayant été accomplie, que dit la loi?* Elle dit :

Le député qui aura ainsi offert sa démission sera censé avoir rendu son siège vacant et cessera d'être membre de la Chambre.

Dans ces circonstances, il me semble qu'un député qui a ainsi donné sa démissiou dans la forme prescrite et l'a fait remettre à l'Orateur est parfaitement libre d'accepter sur-le-champ, et sans la moindre intervention de la part de l'Orateur, toute position incompatible avec son mandat—telle, par exemple, l'acceptation d'une entreprise du gouvernement, ce qu'il ne pourrait pas faire à titre de membre de cette Chambre. De plus, comme on l'a déjà fait remarquer, si l'Orateur égare un document on n'en prend pas connaissance sur-le-champ, cela ne fait rien à la chose ; le siège devient vaçant par le fait même que la démission lui a été remise. Quoi qu'il en soit, de tout ce qui a été dit dans ce débat, il ressort que la question demande à être discutée, une question sur laquelle le comité des privilèges et élections devrait, je crois, faire un rapport à la Chambre. Je me serais abstenu de prendre part à cette discussion, si mon ami, l'honorable député de Champlain (M. Marcotte), n'avait pas été en butte à des attaques injustes au sujet de l'attitude qu'il a prise dans cette affaire. L'organe du ministre des Travaux publics (M. Tarte) a prétendu que dans cette affaire l'honorable député n'avait pas agi de son propre mouvement, mais avait cédé à la pression de certains députés de la gauche—l'article donne les noms—dont toute l'ambition dans la vie est d'humilier la race canadienne-française ; ce même article adresse à l'honorable député les épithètes les plus insultantes, les plus fausses, les plus ridicules et les plus grotesques.

Les députés de la gauche comme ceux de la droite ont des devoirs à remplir. Nous agissons et parlons au grand jour de la publicité et nous devons nous résigner à une certaine somme de critique, et même dans certaines circonstances à être accusés d'agir par esprit de parti. Mais quand on porte les choses au point d'accuser un honorable député de s'abaisser jusqu'à trahir sa propre nationalité, je crois que nous avons droit à la protection de la Chambre. Dans tous les cas, c'est ce qui m'a porté à prendre la parole, parce que j'ai la conviction que l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) dont le patriotisme n'a jamais été *mis en doute*, a pris une attitude *loyale et logique* qui s'impose à l'attention de la Chambre et du pays.

M. RUSSELL : M. l'Orateur, nous sommes ici en présence d'une de ces questions qu'il convient d'aborder plutôt avec l'impartialité du magistrat qu'avec la passion d'un partisan politique, et j'ai vu peu de cette impartialité dans ce qu'ont dit les honorables messieurs de la gauche sur ce sujet. De fait on nous a donné une idée alarmante des choses abominables que dévoilerait le comité, si cette question lui était soumise. Pour ma part, je préférerais de beaucoup renvoyer cette question au comité des privilèges et élections, s'il s'agissait simplement de savoir si l'honorable député a réellement offert sa démission et s'il est ou non membre de la Chambre, et je serais heureux si c'était là un moyen de jeter la lumière sur les secrets du parti libéral, secrets que ces honorables messieurs nous disent être si hideux, si révoltants. Ce qui me ferait désaprouver le renvoi de la question à un comité c'est la crainte qu'une enquête de ce genre, instituée pour une fin spéciale peut avoir un effet contraire et dévoiler plutôt l'histoire intime des machinations du parti libéral-conservateur, comme c'est le cas devant le comité d'enquête actuel et au sujet duquel nos honorables amis ne montrent pas autant de zèle qu'il y a quelques temps.

Mais pour parler sérieusement, il me semble que la première question que nous avons à étudier, est celle de savoir s'il reste encore des faits à connaître, si la Chambre a besoin de nouveaux renseignements avant d'en venir à une décision. Il me semble que les faits sont parfaitement exposés dans la résolution soumise à la Chambre et dans l'énoncé fait l'autre jour par l'Orateur. Si cet énoncé est vrai, et je le crois vrai—je regretterais de donner à entendre, par mon vote ou par toute attitude de ma part, qu'il y a quelque chose qui ne soit pas absolument vrai dans toute déclaration de son honneur l'Orateur, le président de cette Chambre—si, dis-je, nous devons accepter les déclarations de l'Orateur comme contenant la vérité, toute la vérité, il ne nous reste plus rien à apprendre pour nous prononcer sur cette question.

S'il en est ainsi, qu'est-ce qui est demandé? Si je comprends bien les propositions faites par les honorables membres de la gauche, l'on demande à ce comité d'entreprendre la tâche disgracieuse d'examiner de nouveau l'Orateur de la Chambre ralativement à la déclaration qu'il a faite. Pour ma part, je ne suis pas disposé, par un vote que je pourrais donner dans cette Chambre, à laisser supposer au peuple canadien que l'Orateur est capable de faire une déclaration qui pourrait être modifiée sur examen contradictoire. Les faits étant admis, les seules questions qui restent sont des questions de droit qu'aucun comité ne pourrait nous aider à discuter. Nous avons le même avantage que n'importe quel comité pourrait avoir de nous assurer de ce que dit la loi à ce sujet et d'en faire l'application à des questions de faits. Et en tant qu'il s'agit d'une question de droit que la chose ne soit pas aussi simple qu'elle semble l'être de prime abord, je suis bien prêt à déclarer après mûre réflexion qu'il n'existe pas dans le cas actuel une démission complète de la part de l'honorable député de Richelieu, et cela même en admettant qu'il ait eu l'intention à un certain moment d'abandonner son mandat de député du peuple.

Le véritable moyen de savoir à quoi s'en tenir sur cette question est le suivant : Supposons pour un instant que ce statut, au lieu de déclarer qu'un député pourra remettre son mandat au moyen d'une déclaration écrite, signée par deux témoins et adressée à l'Orateur, dise simplement qu'un député pourra remettre son mandat en allant personnellement trouver l'Orateur et en lui déclarant son intention de remettre son mandat.

Supposons maintenant que le député se soit rendu auprès de l'Orateur et lui a déclaré qu'il avait l'intention de remettre son mandat, et que l'Orateur se soit trouvé dans l'impossibilité de l'écouter et n'ait pas entendu la déclaration, mais qu'il ait su qu'une déclaration avait été faite et qu'il demande à l'honorable député de répéter ce qu'il a dit. Mais supposons que avant que l'honorable député ait le temps de répéter cette déclaration un de ses amis le prend amicalement par le bras et lui persuade de ne pas agir ainsi, mais plutôt de retirer ce qu'il

a dit autant que la chose est possible ; et supposons que dans une semblable circonstance, au lieu de répéter la déclaration qu'il a faite, il ait dit à l'Orateur que bien qu'il soit venu là avec l'intention de remettre son mandat, certaines choses sont survenues depuis qui l'ont fait changer d'idée, et qu'il n'a plus cette intention. Croit-on que dans de semblables circonstances, et la loi étant telle que je viens de le supposer, que ce siège se trouverait vacant. Personne ne voudrait prétendre pour un instant que cette démission donnée dans de semblables circonstances serait complète. Si cette supposition est exacte, une déclaration écrite n'est-elle rien autre chose que la transmission à une autre personne de la substance d'une déclaration verbale? Qu'est-ce que c'est qu'une déclaration écrite ? " C'est," comme l'a si bien dit un écrivain distingué en fait de jurisprudence, " rien autre chose qu'un agent muet chargé de porter une déclaration verbale." Cette question n'est pas nouvelle. Elle a peut-être été plus discutée dans les cours de justice que n'importe quelle autre question paraissant aussi simple. Cette question s'est présentée devant un tribunal français distingué, et je trouve dans un livre qui fait autorité sur la question de communications par lettre, l'extrait suivant :—

Bartolus, que tous les auteurs ont copié sur ce point, a établi dans la loi 4 " de donationabus," un principe qui jette la plus grande lumière sur la question. Une lettre dit à un absent à qui elle est écrite les paroles qui lui seraient adressées si elle était présente, et celui qui envoie une lettre à une autre personne est considérée comme lui parlant à elle-même.

Il cite ensuite certaines phrases latines que je ne lirai pas de crainte que l'on me demande de les traduire. Il continue :

Il est bien certain que les paroles adressées à une personne présente ne peuvent lier que celui qui les prononce, autant que celles à qui elles étaient adressées les entend avant qu'elles aient été désavouées. Il en est de même, par conséquent, d'une lettre écrite à une personne absente à qui elle est écrite la reçoit et en prend connaissance, les conditions nécessaires étant alors complètes.

Ceci est la conséquence naturelle de la définition même que le demandeur donne d'une lettre missive. Une lettre missive n'est rien autre chose qu'une suite de mots placés sur le papier; mais ces mots sont adressés à une personne absente. Il est donc nécessaire, par conséquent, pour qu'ils aient l'effet voulu, que la personne absente puisse les comprendre. Et ils sont sans effets si la personne à qui ils ont été adressés ne les a pas compris, de même qu'ils seraient sans effet s'ils étaient adressés à une personne présente, mais qui serait empêché par une cause physique de pouvoir les comprendre. Maintenant, comment une personne absente peut-elle comprendre les mots qui lui sont adressés ? Elle n'a pour cela qu'un moyen à sa disposition, c'est de lire la lettre qui les contient.

La logique, la morale et le bon sens qui résultent de tout ceci c'est que, tant que ces mots communiqués par le moyen du bureau de poste, ou par un message spécial, n'atteignent pas la personne à qui ils sont adressés—non pas seulement lorsque le papier sur lequel ils sont écrits a été reçu, mais jusqu'à ce que le sens et la portée de ces mots aient été compris de l'absent—il n'existe pas de communication réelle. Par conséquent, la personne qui fait une semblable communication est exactement dans la même position, au point de vue du bon sens, que si, étant présente et voulant faire sa communication verbalement, n'a pas réussi, et avant d'essayer de pouvoir répéter ses paroles, retire ce qu'elle avait tenté de faire comprendre. Je crois que c'est à cela que se résume la présente cause.

M. RUSSELL.

Mais on dit : Vous n'êtes pas pour laisser le député soumis au bon vouloir de l'Orateur, ou à l'intention qu'il pourra avoir ou non de prendre connaissance des lettres qui lui sont adressées. Non, ce n'est pas là mon intention. Je crois pouvoir citer un précédent sur ce point dont la décision nous sera d'un grand secours. Il est évident qu'il est impossible d'établir aucune théorie sur cette question, que des personnes—je n'indiquerai pas le caractère de semblables personnes—ne trouveront pas d'objection, ou au sujet de laquelle elles ne poseront pas des questions ridicules. La question qu'il s'agit de décider est la suivante : Qu'adviendrait-il si l'Orateur refusait de lire la lettre ? Pourrait-il par ce moyen annuler l'effet de la communication qu'on veut lui faire ? Je crois que nous pourrions consulter avec beaucoup de profit sur ce point les principes bien connus du droit anglais relativement aux offres et acceptations. A mon avis, une personne qui envoie sa démission se trouve dans la position d'une personne qui accepte par lettre expédiée par la poste une offre qui lui a été faite.

Si mon honorable ami de la gauche, qui s'y entend parfaitement en fait de chevaux, m'offre de me vendre un cheval, et que je mette une lettre à la poste acceptant son offre, d'après la loi anglaise,—bien que ceux qui s'y connaissent me disent que cela ne serait pas un engagement d'après la loi française—du moment que je mets ma lettre à la poste et qu'elle contient l'acceptation de l'offre qui m'a été ainsi faite par lettre, de ce moment il existe entre nous une convention que je puis forcer la partie adverse d'exécuter. Tout ceci, bien entendu, en supposant qu'il n'a pas retiré l'offre immédiatement après l'avoir faite et avant que ma lettre dans laquelle j'accepte son offre soit expédiée.

Il est possible que j'aie reçu sa lettre contenant l'offre et que j'aie décidé de l'accepter, mais si je ne lui fais pas connaître cette acceptation, le seul fait d'avoir eu cette intention n'est pas suffisant pour le lier. Il me semble, qu'une personne qui comme dans le cas qui nous occupe remet son mandat, se trouve dans la même position qu'une personne qui accepte une offre. L'une a le droit d'accepter l'offre, l'autre a le droit d'offrir sa démission. Je ne puis comprendre qu'elle ne soit pas dans la même position. L'un est un droit accordé par le statut, et l'autre un droit résultant de l'offre de la partie adverse et de la loi du pays qui s'applique aux conventions de cette nature. Lorsque j'ai mis à la poste la lettre qui contient mon acceptation de l'offre la partie qui l'a faite se trouve engagée. Je crois qu'il a été décidé par des tribunaux anglais, que quand bien même il ne recevrait jamais la lettre, et que cette dernière serait perdue, les obligations du contrat n'en subsistent pas moins contre l'autre partie.

Mais cela veut-il dire que la personne qui envoie cette lettre d'acceptation ne peut pas la désavouer, si elle réussit à faire parvenir ce désaveu de son acceptation à l'autre partie avant que cette dernière ait reçue l'acceptation, et avant qu'elle en ait pris connaissance? Ce serait certainement contraire au bon sens de vouloir prétendre le contraire. Je sais que quelques écrivains ont prétendu le contraire. Je n'ignore pas que lorsque M. Benjamin se mourait d'une maladie de cœur, à un endroit quelconque en Europe, des éditeurs peu scrupuleux essayèrent de démontrer que telle était la loi ;

mais personne ne voudrait supposer aujourd'hui qu'il en est encore ainsi.

Pourquoi n'accepterions-nous pas cette analogie qui semble être en parfaite harmonie avec le cas actuel, et ne considérerions-nous pas la démission d'un député, comme étant obligatoire à l'égard de l'Orateur, de la Chambre et du pays? Et lorsque la partie qui remet son mandat le fait dans la forme voulue par le statut, elle peut insister pour qu'elle soit acceptée comme c'est son droit, et que le droit qu'elle a d'envoyer sa démission de cette manière ne doit pas être astreint aux délais que pourraient lui causer le jugement, le bon vouloir ou les délais apportés par l'Orateur. Mais d'un autre côté, s'il change d'idée et préfère retirer sa démission, pourquoi ne serait-il pas exactement dans la même position que celui qui accepte une offre qui lui est faite?

Il me semble de plus que les honorables membres de la gauche confondent deux questions bien distinctes dans la présente discussion. Il ne s'agit pas pour nous de savoir qui était en possession de la lettre. Cette lettre peut avoir été la propriété de l'Orateur ou la propriété du pays, cela ne change rien à l'affaire. Ce n'est pas le droit de propriété que nous discutons, mais nous nous demandons: Quel est l'effet de cette tentative de remettre un mandat, de cette tentative de faire une communication qui de fait n'a jamais eu lieu? Cette question est à mon avis bien différente de celle de la propriété de la lettre, laquelle est réglée, bien que je ne sache pas qu'elle soit absolument réglée par l'Acte des postes, qui au moins pour certaines fins déclare qu'une lettre une fois expédiée par la poste est la propriété de la personne à qui elle est adressée. Je vais citer à la Chambre une autorité relativement à cette distinction, bien que cette question soit si claire qu'elle n'aurait pas besoin d'être appuyée sur aucune autorité. Le même auteur que j'ai déjà cité, dit:

> Admettant que vous êtes le propriétaire de la matière sur laquelle est écrite ma lettre du moment que je la confie à votre messager ou à un messager public chargé de porter les lettres d'un chacun, à une heure déterminée. Cela n'enlève pas à ma lettre son caractère d'agent muet, et par conséquent, ne peut m'empêcher d'en reprendre la possession avant que vous l'ayez reçue.

Il ne discutait là que le cas d'une lettre qui n'aurait pas été reçue. Eut-elle été reçue et non lue, le résultat serait le même tel qu'établi dans une autre partie du jugement que je viens de citer.

Les autres parties de ce statut ont été si habilement discutées, que je ne me sens pas disposé à ajouter quoi que ce soit à ce qui a été dit sur ce point. "Le député qui aura ainsi offert sa démission sera censé avoir rendu son siège vacant." En prenant seulement le sens littéral de ces mots, vous pouvez établir un argument superficiel assez fort en faveur de la prétention émise par les honorables membres de la gauche. Mais du moment que vous appliquez les principes de la loi et de la jurisprudence à l'interprétation de ce statut, la prétention des honorables membres de l'opposition disparaît sans laisser la moindre trace. Supposons que l'honorable député que l'on prétend avoir envoyé sa démission aurait envoyé son loyer de la même manière et que le tout aurait été placé dans une enveloppe et expédié à l'Orateur, mais avant que ce dernier ait la lettre en sa possession, et lorsque elle est encore sur sa table, supposons que celui qui l'a envoyée soit parvenu à rentrer en possession de sa lettre et soit parti avec, quelqu'un voudrait-il prétendre que cette offre ainsi faite de son loyer est suffisante pour le libérer de sa créance? C'est par une comparaison de cette nature que des jurisconsultes comme lord Bramwell répondaient à une question du genre de celle que nous discutons ce soir. Je crois que nous pouvons nous servir avec profit d'exemples puisés dans les précédents anglais.

J'ai cité un précédent français dans la cause qui nous occupe, parce que, comme chacun le sait, les tribunaux anglais se sont quelque peu écartés de la véritable logique, et ils ont rendu des jugements sur cette question qui ne sont pas très sages, je ne veux pas admettre cependant qu'ils puissent par ce fait aider quelque peu la cause des honorables membres de la gauche. Je vais citer une autorité relativement à la question de signification d'une procédure par la poste. Cette autorité n'est peut-être pas d'un grand poids dans la présente question, mais je crois qu'il existe une grande analogie entre cette cause et celle que la Chambre discute ce soir. Il s'agissait dans cette cause d'une procédure judiciaire qui avait été envoyée par la poste à une personne avec qui on avait déjà correspondu, cette personne évita de recevoir cet avis qui lui était ainsi envoyé par la poste, mais le tribunal décida que le document devait être considéré comme signifié légalement et condamna la partie en défaut pour mépris de cour. Dans un cas semblable qui se présenta plus tard le tribunal ne tint pas compte dans son jugement qui précède que je viens de citer. Comme question de faits la règle posée dans ce précédent, qu'une signification faite par la poste n'était pas suffisante, bien que le défendeur évita la signification de propos délibéré et ait refusé de recevoir la lettre qui lui avait été offerte par le directeur de la poste.

Je ne vois pas quelle différence il peut exister entre le fait de refuser de recevoir une lettre ou la recevoir par l'entremise du bureau de poste et la remettre immédiatement. Je citerai encore une autorité et ce sera la dernière:

> La remise d'une procédure contenue dans une lettre en l'absence de la personne à qui elle est adressée, n'est pas une signification, et ne peut valoir que lorsque la lettre est ouverte.

Je crois que cette tentative de démission contenue dans une lettre, qui a été remise à l'Orateur et qui n'a pas été lue par ce dernier, dont il ignorait le contenu, qui a été retirée avant qu'il en ait pris connaissance, n'était pas une remise légale de son mandat par l'honorable député.

M. FOSTER: Je suppose qu'il est un peu téméraire de la part d'un homme qui ne fait pas partie du barreau de vouloir prendre part à ce débat qui a été fait en grande partie par de avocats. Mais lorsque des avocats disent des choses aussi insensées que quelques-uns d'entre eux l'ont fait sur cette question, cela permet au profane qui prétend avoir un peu de bon sens de se mêler au débat. Il existe plusieurs choses étranges et dignes de mention dans la conduite du gouvernement sur cette question. Vendredi dernier ce débat a été remis à aujourd'hui sur la demande du gouvernement, qui, sous prétexte de se renseigner, voulait soumettre la question aux jurisconsultes de la Couronne, et comme nous supposons que cela a été fait et que l'on a obtenu cette opinion des jurisconsultes de la Couronne, la Chambre attendait avec anxiété que cette opinion, fut rendue publique

et que nous puissions bénéficier tant de la science de ces jurisconsultes que de celles des membres du gouvernement. D'après les honorables membres de la droite nous avions tout autant besoin qu'eux d'être renseignés sur cette question. Cependant non seulement on ne nous a pas fait connaître l'opinion à laquelle en étaient arrivés les jurisconsultes de la Couronne sur cette question, mais ces messieurs n'ont pas même eu la courtoisie de venir dans cette Chambre nous faire connaître leur décision sur ce point et nous aider ainsi à nous former une opinion sur une question légale aussi importante.

Comment se fait-il que le seul *représentant du département de la Justice dans le gouvernement* qui siège dans cette Chambre et est payé par le pays, ne soit pas ici durant un débat comme celui qui nous occupe, prêt à faire bénéficier la Chambre de ses recherches et des *conclusions auxquelles il en est arrivé relativement à cette question ? Je* ne crois pas que cette *façon de traiter* la Chambre soit juste de la part du gouvernement et du Solliciteur général et tous deux en agissant ainsi sont loin de faire leur devoir. On peut dire, il est vrai, que celui qui du côté ministériel est censé représenter toute la sagesse du parti s'est levé et a brandi sa lance devant les rangs de l'opposition. *Mais il fait* ce jeu, *sans produire un grand effet.* Ses moulinets n'ont été *jusqu'ici que des moulinets et ses opinions* n'ont guère *plus* de valeur dans les rangs de la gauche que dans les rangs de la droite. Nous n'avons eu que les miettes qui sont tombées de la table ministérielle, lorsque nous voulions bénéficier de toute la science des jurisconsultes de la Couronne—*et pourquoi en aurions*-nous été privés ?

Où était l'honorable député de Richelieu durant tout ce débat ? Je voudrais bien qu'une question de cette nature se présentât relativement à mon propre siège pour voir si je ne serais pas ici pour défendre ma conduite ; où est l'honorable député de Richelieu ? Il est arrivé souvent dans cette Chambre que nous avons eu à traiter des questions de cette nature, et c'est la première fois que je vois attaquer un député, et le siège qu'il occupe dans cette Chambre, et ce dernier être absent lorsqu'il devrait être ici à son poste et que ses collègues sont désireux de lui conserver son nom et sa place, s'il en a le droit, et lorsque la Chambre aura entendu son témoignage, parce qu'il est le principal acteur et le promoteur de l'affaire et qu'il doit savoir à quoi s'en tenir sur la question.

Nous nous attendons aussi à *avoir des explications* de la part de *ceux qui lui ont servi de témoins* dans cette affaire, de la part de l'honorable député de Beauce (M. Godbout) qui siège du côté de la droite et de l'autre député que je ne vois pas en ce moment mais qui doit être présent. *Ont-ils signé* ou non la démission de l'honorable député de Richelieu ? Ils ne l'ont pas nié et je ne crois pas qu'ils le nient. Mais le point sur lequel *je veux* surtout insister, c'est le suivant : *Comment se fait-il* que dans une affaire comme celle-ci, lorsque le siège d'un honorable député est en jeu, ce dernier n'est pas *présent* dans cette Chambre *pour exposer* les faits se rapportant à cette affaire ? Il y *a* aussi autre chose qui est bien étrange dans tout ceci. Quelqu'un peut-il expliquer comment il se fait que le gouvernement ne veuille pas que cette question soit renvoyée au comité des privilèges et élections ; lorsque l'honorable préopinant quelque partisan qu'il soit et avocat *vient* de déclarer que cette question ne laisse pas de présenter certains doutes, pourquoi ne pas vouloir renvoyer la question à ce comité qui est le tribunal le plus élevé et le plus impartial que nous possédions, et dont la décision sera considérée comme étant l'expression du véritable sens légal de la question. Qu'a donc à perdre le gouvernement en laissant discuter cette question devant le comité des privilèges et élections ? Si le comité avait fait rapport que l'honorable député de Richelieu a droit de conserver son mandat cela aurait été une victoire pour le gouvernement et une défaite pour ses adversaires. S'il n'a pas le droit de siéger dans cette Chambre, l'*honorable chef de la droite* est-il tellement *tombé de ces hauteurs idéales* où il avait l'habitude de planer lorsqu'il dirigeait l'opposition de Sa Majesté, qu'il veuille maintenant garder comme député de cette Chambre quelqu'un qui n'en fait plus partie. *L'une de ces deux* propositions doit être exacte. *Ou nous avons tort et* le siège n'est pas vacant—ce qui devrait être décidé par le comité ; ou nous avons raison et le député a tort, et l'honorable député de Richelieu ne fait plus partie de cette Chambre ; et dans ce cas, nous voudrions tous que la justice suivît son cours, quand bien même il s'agirait d'un de nos propres amis.

Il y a une autre chose étrange *en cette affaire, il y a eu une tentative* de faite *pour discréditer l'effort* fait par mon honorable *ami qui a présenté cette motion* et par celui qui l'a *appuyée*, et *cela en se* basant sur deux raisons qui sont toutes deux à mon avis, sans le moindre mérite. L'une consiste à détourner l'attention du coup qui a été porté en accusant les honorables *membres de l'opposition* de douter de la parole de l'Orateur, ou de vouloir le traduire au banc des témoins, afin de pouvoir l'interroger de nouveau. Cette tentative est injustifiable, et c'est probablement cette raison qui a fait dire à l'honorable député de Halifax (M. Russell) au commencement de son discours, qu'il n'avait pas d'objection à ce que cette question soit renvoyée au comité, mais lorsqu'il s'est aperçu des actes malfaisants dont le gouvernement pourrait être accusés, il a modifié son opinion ; et *en faisant un effort* d'intelligence il a fini par comprendre que cela pourrait produire un état de choses funeste au parti, et c'est pour cela qu'*abandonnant le véritable* sentier de la justice sur cette question il a décidé de voter contre le renvoi de l'affaire devant le comité.

M. RUSSELL : *L'honorable député croit-il réellement qu'il est en frais d'exposer ce que j'ai dit, ou quelque chose de semblable ?*

M. FOSTER : Je sais que le discours prononcé par l'honorable député avait été préparé à l'avance, aussi je mets toutes mes facultés intellectuelles à contribution pour en saisir le sens, mais je constate que *ce n'est pas chose facile, et je ne fais qu'exposer du mieux* que je puis le comprendre ce qu'a *dit l'honorable* député.

M. RUSSELL : *J'ai cru remarquer que l'honorable* député paraissait souffrir.

M. FOSTER : Je crois que jusqu'à nouvel ordre il vaut mieux pour l'honorable député qu'il reste tranquille. Pour ma part, je suis forcé d'admettre et cela avec le plus grand plaisir, M. l'Orateur, que

vous n'avez rien dit autre chose que ce que vous croyiez être la vérité dans la déclaration que vous avez faite l'autre jour. Je ne crois pas qu'aucun des honorables membres de la gauche n'ait dit le contraire de cela ; mais j'ai tout autant le droit d'analyser la déclaration faite par l'Orateur, que celle qui pourrait être faite par n'importe quel autre député : nous sommes tous des représentants du peuple, et malgré toute la déférence due à la haute position officielle, nous sommes tous exposés à être critiqués et nous devons nous y soumettre. Mais si ce motif était indigne, que peut-on dire de celui qui a été allégué par l'honorable ministre des Travaux publics qui publie ce journal, ce journal si dispendieux mais en même temps si précieux—dont il a hérité de nous ne savons qui—mais en faveur de qui nous savons—dans lequel il a tenté de faire *comprendre indirectement à l'honorable député qui a présenté cette motion*, que c'était tout simplement une attaque que l'on voulait faire contre un député canadien-français par son entremise. Quelle différence y a-t-il entre un député canadien-français, un député irlandais ou un député anglais ? Tous sont ici par suite de certains droits conférés par la loi : et s'ils ne possèdent pas ces droits, qu'ils soient Anglais, Ecossais, Irlandais ou Canadiens-Français cela ne fait aucune différence, il est du devoir de la Chambre de s'enquérir de la chose, et de connaître la vérité.

Je ne suis pas avocat, mais je puis examiner cette question d'après le sens commun.

Que se proposait le parlement lorsqu'il a adopté cette loi ? Son but était évidemment de trouver un moyen par lequel un député pourrait donner sa démission et cesser de faire partie du parlement. Ce que nous discutons est une des manières par lesquelles il pourrait donner sa démission : Envoyer sa démission par écrit, faire attester régulièrement cet écrit et le remettre ou l'envoyer à M. l'Orateur. Il me semble que c'est là un acte, complet en soi. Mais l'acte en son entier n'est pas complet tant que la circonscription n'est pas mise dans l'état où elle peut remplacer le député qui a donné sa démission. En vertu de quel mode cela peut s'accomplir ? En vertu de la loi, c'est par M. l'Orateur. Le député lui-même peut donner sa démission sans la coopération de M. l'Orateur, et c'est ce qu'il fait. L'Orateur lui-même, cependant, est le seul par lequel la circonscription puisse obtenir le pouvoir de remplir la vacance et de remplacer par un autre député celui qui a donné sa démission. N'est-il pas conforme au simple bon sens que ce que l'on voulait, c'était ceci : que puisque l'honorable député de Richelieu désirait donner sa démission, il devait être en état de le faire sans complication ni embarras de la part de ses amis, ou de la part de son chef. Et ainsi, sa démission était complète du moment qu'il avait fait connaître son intention par écrit, qu'il avait fait attester la chose, ainsi que l'exige la loi et l'avait envoyée à l'Orateur ; il n'avait rien de plus à faire, et son siège est devenu vacant lorsque cela a été fait. Mais avant que les électeurs de la division puissent être avertis de cela, ou avant qu'ils aient l'occasion de remplacer ce député, M. l'Orateur doit prendre connaissance de ces faits, émettre son mandat et rendre l'élection possible. Il me semble que chaque acte est complet en soi, et que les actes sont tout à fait indépendants les uns des autres, en tant qu'ils affectent chaque partie particulière de l'acte qui doit être complété.

Or, M. l'Orateur, si cela est vrai, demandons ce que serait la proposition contraire, et si l'honorable député de Richelieu ne pouvait pas donner sa démission avant d'en avoir conféré avec l'Orateur. Cela ne saurait être admis un seul instant. L'Orateur et lui n'ont rien qui leur soit commun, l'Orateur et lui ne doivent avoir aucune coopération, l'Orateur et lui sont deux personnes distinctes, comme ils doivent l'être pour l'indépendance du parlement ; et, quand le député démissionnaire a rempli son devoir, l'Orateur doit aussi remplir le sien, et permettre à la division électorale d'élire son représentant.

Je ne suis pas avocat, mais j'envisage cette question au point de vue du sens commun, et c'est, je crois, le point de vue où se placera le pays.

Mon honorable ami (M. Russell) qui a apporté des arguments étonnants au point de vue du droit, a dit qu'une lettre n'était ni plus ni moins qu'une personne parlant pour ainsi dire à un ami dans un langage muet. Nous savions cela ; je suppose que, pour la plupart, nous savions cela depuis quelque temps.

Je m'assieds et j'écris une lettre ; je m'imagine que mon ami est devant moi—ou peut-être mon ennemi—et je laisse mes pensées courir au bout de ma plume. Il y a, M. l'Orateur, entre la langue et la plume, cette différence que, lorsque la plume a pris mes pensées, elles sont posées et fixées, et il faut qu'elles restent ; la langue, à mesure que l'on parle à quelqu'un, peut faire autant de tours que bon lui semble, et changer les pensées qui peuvent être exprimées comme il lui plaît. Mais la loi n'a jamais voulu dire qu'un député qui désirait donner sa démission devait aller parler à M. l'Orateur, où il aurait l'occasion de discuter les choses et d'y réfléchir ; mais la loi a stipulé qu'il devait donner sa démission par écrit, écrire ce à quoi il pensait alors—quelles que soient ses pensées cinq minutes plus tard. Supposons que nous examinions la question au point de vue de la prétention de mon honorable ami (M. Russell). Supposons que le député ait écrit cette lettre, et dès qu'elle est venue en la possession de M. l'Orateur, c'était une communication verbale faite dans le langage muet d'une lettre, mais l'interprétation que cette plume a donnée lorsque la pensée était dans l'esprit du député de Richelieu, était l'idée qui a été envoyée à M. l'Orateur ; et, d'après la prétention des honorables membres de la droite, si M. l'Orateur avait ouvert cette lettre et en avait lu le contenu, même une seule minute après qu'elle eût été écrite, et puis, si l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau) était entré au bureau de M. l'Orateur, il ne lui aurait pas été possible de défaire ce qu'il avait fait. L'opinion exprimée est ce que renferme la lettre, et la démission donnée et dûment attestée demeure, et après qu'elle a été expédiée à M. l'Orateur, il n'est plus possible de la retirer.

Je prendrai un autre point, M. l'Orateur. Ce n'était pas simplement J.-D. Edgar qui était dans son bureau ce matin-là, lorsque ces lettres se trouvaient là et ont été lues. C'était M. l'Orateur de la Chambre des Communes qui était là, et je déclare que si M. l'Orateur de la Chambre des Communes, sachant que c'était une lettre contenant la démission de l'honorable député de Richelieu, la lui avait remise cinq mille fois sans l'avoir lue, et sans en avoir pris communication, cela ne changerait pas la question le moins du monde, et l'honorable député de Richelieu ne serait pas dans une meil-

leure condition que si M. l'Orateur avait émis son mandat. Je prétends que la position de M. Bruneau ne serait pas du tout meilleure, parce qu'il est stipulé dans la loi qu'une certaine procédure rend la démission parfaite, et l'autre procédure, qui est faite par M. l'Orateur, est ce qui la complète, en ce qui concerne la division électorale. M. l'Orateur n'agissait pas personnellement ; ses opinions politiques, ne devaient y être pour rien, comme elles n'y ont été pour rien, ainsi qu'il le déclare et ainsi que je le crois. Quand bien même M. l'Orateur aurait eu une grande amitié pour l'honorable député de Richelieu ; quand bien même il aurait été son propre frère ; quand bien même il aurait aimé son parti beaucoup plus qu'un frère, il devait oublier ses opinions personnelles et ses attaches de parti ; M. l'Orateur était alors le mandataire du comté de Richelieu et représentait la population de ce pays.

Et cette lettre de démission, une fois en la possession de M. l'Orateur, le député de Richelieu ne pouvait plus légalement la reprendre, et M. l'Orateur, comme mandataire de ce comté et de la population du Canada, aurait dû songer à dire, comme, à mon avis—et c'est là seulement mon opinion—il aurait dû le faire à cette époque, même à cette heure : " Si je puis découvrir que cette lettre que j'ai remise à M. Bruneau contenait sa démission, et qu'elle a été déposée sur mon pupitre dans mon bureau, sa démission est complète." Et c'est ce que je crois, M. l'Orateur. En conséquence, il serait bon que le comité examinât cette question, car elle renferme plusieurs choses qui ne sont pas bien connues.

La partie la plus faible de la thèse soutenue par mon très honorable ami et son ami le ministre de la Marine et des Pêcheries est cette tentative évidente de dire qu'une chose existe, quand il est clair qu'elle n'existe pas. Ils ont déclaré qu'ils n'accepteraient pas cette motion. Pourquoi ? parce que le principal fait allégué a été réglé par la propre assertion de M. l'Orateur. Les honorables députés veulent-ils s'arrêter un instant pendant que je vais lire cette déclaration sur laquelle l'honorable député (M. Marcotte) base sa motion ? D'abord, il dit :

François-Arthur Marcotte, député du comté de Champlain à la Chambre des Communes, ayant déclaré de son siège qu'il est informé d'une manière digne de foi et qu'il croit pouvoir établir que M. Arthur-Aimé Bruneau, alors député du district électoral de Richelieu en cette Chambre a, pendant la présente session du parlement, signifié son intention de résigner son mandat, conformément aux prescriptions du statut à cette fin.

C'est son premier énoncé, et que dit-il ? Il croit, dit-il, qu'il peut établir que Arthur-Aimé Bruneau a donné sa démission. Mon très honorable ami, le chef de la Chambre, refuse de lui donner l'occasion d'établir ce fait. L'honorable député (M. Marcotte) dit qu'il est informé d'une manière digne de foi, que l'honorable député de Richelieu (M. Bruneau) a mis sa démission entre les mains de l'Orateur et qu'il pourrait l'établir. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), avec ce sentiment de la justice qui est peut-être évident pour lui, mais qui ne l'est pas pour nous, membres de ce côté-ci de la Chambre, et qui ne le sera pas, je suppose, pour le peuple du pays, refuse de fournir à l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) l'occasion de prouver son allégation.

M. FOSTER.

L'honorable député (M. Marcotte) dit en outre :

Que M. Joseph Godbout, député du district électoral de Beauce, et M. John McMillan, député du district électoral de Huron-sud ont été témoins de la déclaration à cette fin.

Cela n'exige aucune preuve ; cela est généralement accepté comme étant le cas. Or, c'est ici qu'est insérée la déclaration de M. l'Orateur, et les paroles de l'Orateur sont simplement des superfluités mises dans cette résolution, et cette dernière serait tout aussi forte si elles ne s'y trouvaient pas. Pourquoi ces paroles sont-elles là ? Simplement pour dire que dans cette déclaration de l'Orateur se trouve mentionné un document qu'il croit être la démission du député de Richelieu :—

Qu'il croit pouvoir établir que la dite déclaration est le document mentionné dans la déclaration suivante faite à cette Chambre par Son Honneur l'Orateur de la Chambre des Communes.

Cela aurait été tout aussi fort s'il avait dit : " Que la dite déclaration est—il croit pouvoir l'établir—le document mentionné dans une déclaration faite par Son Honneur l'Orateur de la Chambre des Communes le 14 mars 1898." Que s'ensuit-il ? Que les paroles de l'Orateur ne sont point du tout essentielles à cette résolution. La seule chose affirmée est que le document que l'Orateur a mentionné aux membres de la Chambre des Communes est le document en question, la déclaration de l'honorable député de Richelieu.

Quelle est l'affirmation suivante de la motion ? Que cette déclaration a été faite suivant l'intention de l'acte ; puis il y a la résolution portant que cette déclaration, y compris celle de l'Orateur, soit envoyée au comité des privilèges et élections.

Je crois en avoir dit assez, M. l'Orateur, pour faire voir que si les honorables membres de la droite refusent ce comité sous le prétexte que c'est la principale allégation—de fait, ainsi qu'ils l'ont dit, la seule allégation—ils adoptent une raison bien frivole, une raison qui ne s'adressera pas au bon sentiment de la Chambre ou du pays. Mais allons plus loin. On dit que l'Orateur a déclaré qu'il n'avait reçu aucune démission du député de Richelieu, autant qu'il le savait. L'Orateur a dit :

Si j'avais reçu sa démission, j'aurais émis mon mandat pour une nouvelle élection avant aujourd'hui.

J'admets que cela est la vérité ; toute la question est de savoir ce que l'Orateur a voulu dire par la réception d'une démission d'un membre de cette Chambre. Il est possible que l'Orateur ait envisagé la question au même point de vue que l'ont envisagé les honorables membres de la droite, c'est-à-dire que l'on ne peut pas dire qu'il a reçu une démission tant qu'il ne l'a pas vue de ses yeux sur le papier sur lequel elle a été écrite. Les honorables membres de la droite ont pris cette attitude. L'Orateur lui-même aurait pu prendre cette attitude. En se plaçant à ce point de vue, il aurait parfaitement raison de dire qu'il n'a pas reçu de démission en ce sens. De sorte que la déclaration de l'Orateur ne prouve rien contre le fait que la démission est entre les mains de l'Orateur jusqu'à ce que vous sachiez quelle est l'opinion de l'Orateur relativement à ce qui constitue une réception régulière de la démission d'un député. Voilà pour ce qui concerne ce point.

Je ne veux pas passer plus de temps sur cette question. Je me suis levé simplement pour expo-

ser mon opinion personnelle et c'est l'opinion d'un homme qui n'appartient pas au barreau—relativement à cette question. C'est une matière qui intéresse toute la Chambre. Ce n'est pas une question de parti. Personne ne croit qu'il soit particulièrement agréable pour un membre de cette Chambre de se lever pour attaquer un autre député au sujet de son droit de siéger. Non, et nous, membres de la gauche de la Chambre, serions bien aises, de fait, de savoir que l'honorable député de Richelieu n'a pas envoyé sa démission et que la loi du pays lui permet d'occuper son siège. Mais c'est un devoir qui incombe à un membre de l'opposition, car l'on ne verra jamais un député ministériel attaquer un collègue, ami du cabinet, au sujet de son droit d'occuper un siège. Il est du devoir de la gauche de surveiller ces choses, et il est du devoir de la gauche de voir à ce que ces choses soient maintenues conformément à la loi. Or, nous, membres de la gauche, croyons que l'honorable député de Richelieu, ayant envoyé sa démission, n'est plus membre de cette Chambre, et nous demandons que l'on nous fournisse l'occasion de faire résoudre cette question par le comité des privilèges et élections, qui est le comité le plus élevé et le meilleur en cette Chambre en ce qui se rapporte aux questions de droit. Pourquoi n'accorderait-on pas cela? Il n'y a aucune difficulté relativement à la question de parti dont a parlé mon honorable ami de Halifax (M. Russell), car les honorables membres de la droite, étant la majorité, ont la haute-main sur le comité en ce qui concerne les votes de parti, si, toutefois, il y a des votes de parti dans ce comité. Leur parti ne court donc aucun risque sous ce rapport. Lorsqu'une requête comme celle-ci est présentée, lorsque l'on prend une *position* comme celle-ci, lorsqu'il existe un doute grave, même parmi les meilleurs avocats du côté de la droite, relativement à la question de savoir si, oui ou non, cette démission est valide, pourquoi ne nous est-il pas donné de résoudre cette question? Car il est très important qu'elle soit résolue.

Cette question a été soulevée, et à dater de ce moment il y aura en cette Chambre et par tout le pays deux opinions sur ce qui constitue réellement une démission, et il vaut mieux pour la vie politique en ce pays, sous tous les rapports, que ce point soit réglé, et réglé le plus tôt possible. Cela vaut mieux pour la vie politique dans un autre sens ; car si des députés appuyant un gouvernement peuvent regimber et demander des concessions, et s'ils ne les obtiennent pas, de regimber encore, jusqu'à déposer au bureau de poste leur lettre de démission adressée à l'Orateur, puis, alors, d'informer le chef du parti que si ces concessions ne sont pas faites, la lettre ne sera pas retirée, songeant en même temps que si le très honorable chef d'un gouvernement se rend à temps, cette lettre sera reprise au bureau de l'Orateur. Je voudrais savoir quelle sera la vie politique si cela devient une idée dominante et si cela passe dans la pratique. Assurément, cela ne sera pas à l'avantage de la vie politique de ce pays. Les honorables membres de la droite peuvent rire et se moquer de la chose ; mais il existe en dehors de la Chambre un autre tribunal, et c'est le grand corps des électeurs, qui surveillent ces choses, et qui poseront deux questions. La première sera : le député de Richelieu a-t-il réellement donné sa démission? C'est-à-dire, a t-il conçu l'idée et l'a-t-il réalisée au point de croire qu'il avait donné sa démission? Tout ce que les électeurs auront à faire sera de demander à l'honorable député de Montmagny (M. Choquette) si l'honorable député de Richelieu a cru, ou non, avoir donné sa démission. Tout ce qu'ils auront à faire sera de demander cela aux honorables députés qui étaient ses témoins, et qui connaissaient sa démission et l'ont attestée. Tout ce qu'ils auront à faire sera de poser la question, et il n'y a pas un homme de ce côté-là de la Chambre, ou de n'importe quel côté, qui ne dira : " M. Bruneau a envoyé sa démission, et est arrivé à la conclusion qu'il n'était plus membre de cette Chambre." La population de l'extérieur, sachant que c'est là l'opinion, dira : Quel droit, alors, a-t-il de reprendre son siège sans se représenter devant ses électeurs? " Les rapports qui doivent exister entre l'Orateur et les députés sont-ils tellement relâchés qu'un homme peut se démettre dans un accès de mauvaise humeur et se vanter dans les corridors qu'il a donné sa démission, puis reprendre sa lettre de démission et se réélire lui-même?

La population du pays dans son bon sens répondra simplement à cette question. Elle dira : "Oui, il est indubitable que l'honorable député de Richelieu a donné sa démission et n'est plus membre de cette Chambre." Alors on demandera par quel tour de passe-passe un député peut se réélire lui-même, par quel tour de passe-passe il peut se démettre vingt fois dans une session, si cela lui plaît, et revenir vingt fois reprendre son siège. Et quand le peuple se pose ses deux questions et peut y répondre, cela n'aide pas au personnel, à la dignité et à l'honneur d'une institution représentative comme celle-ci, mais les résultats qui suivront sont des plus propres à faire tort à cette institution. Les honorables membres de cette Chambre ont un devoir à remplir envers l'honorable député de Richelieu. Ce dernier, je suppose, viendra siéger en cette Chambre ; mais s'il le fait, vu le doute exprimé ce soir sur son droit de siéger ici, doute exprimé par l'honorable député de Halifax (M. Russell) il siégera dans la crainte et la conscience qu'il peut en n'importe quel moment être passible des amendes imposées à celui qui siège illégalement en cette Chambre. Et si, plus tard, il arrivait que les amendes seraient imposées à l'honorable député de Richelieu, quel serait la responsabilité de mon très honorable ami et du parti dont il est le chef? N'est-il pas de beaucoup préférable, à tous les points de vue, que la question soit examinée par le comité des privilèges et élections, afin que si ce comité décide que M. Bruneau peut conserver son siège, la Chambre et le pays auront une réponse d'une source autorisée. Sans cela, vous aurez des doutes et des soupçons, et, ce qui est pire, vous serez sous l'impressions que les choses ne sont pas ce qu'elles doivent être au parlement du Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : La question soumise à la Chambre a tellement trait à l'interprétation d'un statut, qu'il est très naturel que les avocats s'y intéressent particulièrement, et il existe peut-être une bonne raison pour que ceux qui n'appartiennent pas au barreau ne la traitent pas longuement. Mais quand l'honorable préopinant (M. Foster) a exprimé le désir d'abandonner l'aspect légal de la question et de traiter cette dernière au point de vue du sens commun, je l'ai tout à fait approuvé, bien que je regrette de dire que l'opinion que je me suis formée de la question du sens commun ne s'accorde pas exactement avec la sienne. Je crois qu'à propos d'une question comme

celle-ci nous pouvons bien demander : " Qu'en pensera le grand corps des électeurs ? "

Et bien que l'on puisse répondre que dans des matières de ce genre nous sommes ordinairement guidés par les règlements et les précédents parlementaires et par le statut, après tout, les électeurs ont l'habitude d'envisager ces choses à un point de vue plus large, lequel peut probablement ne pas toujours reposer sur la loi statutaire ou les précédents ; et dans ce cas, vu l'immense divergence d'opinions qui existe parmi les avocats, nous pouvons excuser les électeurs s'ils appliquent un peu de sens commun à la question. Mon honorable ami qui m'a précédé a dit qu'il désirait ne discuter la question qu'au point de vue du sens commun, mais, cependant, il en a discuté un peu longuement l'aspect légal. Je ne désire pas le suivre sur ce terrain, car je suis sûr que chaque point qu'il a établi a déjà été traité, mais prenons simplement les faits qui se rattachent à la question comme ils se présenteront au grand corps des électeurs—non seulement les faits développés devant la Chambre, mais le point de vue le plus large des prétendus faits exposés dans les colonnes des journaux qui ont été lus ici aujourd'hui. Prenant les faits tels qu'ils sont allégués,—je ne parle pas de ce que je connais personnellement, mais je parle de ce que j'ai appris durant ce débat—nous voyons qu'un membre de cette Chambre, quelque peu mécontent, a décidé de donner sa démission. Il agit à la hâte, dans un moment d'excitation—je dirais presque dans un moment de faiblesse, mais cela ne conviendrait guère à l'état de choses. Le lendemain, il constate qu'il a agi à la hâte, et désire ne pas accomplir le dessein qu'il avait formé la nuit précédente. Assurément, l'honorable député a le droit de se poser la question s'il a réalisé le projet qu'il a formé hier soir, mais auquel il ne songe plus ce matin. Il sait qu'en faisant certaines choses, il est possible que cette intention soit portée au delà du but ; mais il peut revenir sur sa décision. S'il n'en est pas ainsi, alors, on peut prétendre que si j'écrivais dans ma chambre, une lettre contenant ma démission, et si je la déposais sur la table, le simple fait de l'écrire et son attestation par deux témoins constitueraient une démission, quand bien même je la déchirerais immédiatement. Aucune prétention aussi absurde ne s'imposera au sens commun des électeurs. Ces derniers ne concluraient jamais que l'idée a été réalisée.

M. SPROULE : Mais la lettre est arrivée jusqu'à l'Orateur.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne trouvera pas d'auteur qui dise qu'il suffit que l'enveloppe arrive jusqu'à l'Orateur. Il me semble que l'Orateur doit recevoir non seulement la lettre qui contient la démission, mais il doit avoir dans son esprit des preuves qu'elle a été donnée. Il doit en avoir une connaissance qui lui permette de faire quelque chose basée sur cette connaissance, qui lui permette d'en faire un exposé —un exposé comme en exigerait un Orateur lorsque l'intention d'un membre de la Chambre a été exprimée de manière à ce qu'elle puisse être enregistrée par le greffier de la Chambre—et en l'absence de toute intention exprimée de façon à atteindre la connaissance de l'Orateur et à lui permettre de l'enregistrer, ou d'y baser quelque procédure, il ne peut y avoir de démission complète.

M. FIELDING.

Je ne désire pas discuter au point de vue du droit, mais me borner à ce que mon honorable ami a dit être l'opinion basée sur le sens commun des électeurs. Je suis disposé à aller un peu plus loin sur ce point que mes honorables amis qui siègent en arrière de moi. On a prétendu que si le député avait déposé au bureau de poste cette lettre adressée à l'Orateur, et si l'Orateur avait quelque raison de supposer ce qu'elle contenait, il aurait commis une grande erreur en permettant au député de la retirer. Je ne suis pas prêt à adopter cette opinion. Je ne suis pas disposé à adopter l'idée que l'Orateur, dans ses rapports avec les députés, ses collègues, doit appliquer la loi contre eux d'une façon rigoureuse. S'il existait un doute, l'Orateur n'aurait pas le droit d'interpréter rigoureusement la loi dans le but de chasser un membre du parlement. S'il y a un précédent, il est de son devoir de le suivre, mais il n'y en a aucun dans le présent cas.

Si la loi statutaire est claire, il est également de son devoir de l'appliquer, mais comme il est facile de s'en convaincre par le débat qui vient d'avoir lieu la loi statutaire n'est pas claire sur ce point, les honorables membres de la gauche ne peuvent pas même s'entendre entre eux, et leurs prétentions ont été contredites par les honorables membres de la droite. Quand bien même l'Orateur aurait reçu la démission cela n'est pas suffisant. Il doit en avoir pris connaissance personnellement et non pas savoir qu'elle pourra lui être remise par un tiers, en un mot il ne peut pas se fier à ce que dit la rumeur sur ce point ou une tierce personne, mais il faut qu'il ait lu lui-même la lettre qui lui annonce la démission.

Comme les électeurs de ce pays ne connaissent pas tous la loi et que malheureusement il en sera ainsi encore longtemps par suite des opinions différentes qui ont été émises sur cette question—je crois que cette question va être envisagée de la façon suivante par les électeurs de ce pays : Qu'adviendrait-il entre des citoyens ordinaires dans un cas comme celui-ci ? On nous a dit qu'une fois qu'une lettre est déposée à la poste elle cesse d'appartenir à son auteur et devient la propriété de la personne à qui elle est adressée. Nous admettons que la lettre n'est plus la propriété de celui qui l'a écrite et que ce dernier ne pourrait pas aller la retirer au bureau de poste, mais tel n'est pas le cas qui se présente ici. La lettre a passée par le bureau de poste, cependant elle n'est plus sous son contrôle, elle est entre les mains de la personne à qui elle est adressée, mais cette dernière n'en a pas encore pris connaissance. Je prétends qu'elle a le droit incontestable de remettre cette lettre si elle le juge à propos, à la personne qui l'a écrite. Par conséquent, le droit qui n'existe pas entre la personne qui a écrit la lettre et l'employé du département des Postes, peut exister entre la personne qui a écrit la lettre et celle à qui elle était adressée, mais qui ne l'a pas reçue dans le sens légal du mot. Maintenant, s'il survenait entre moi et l'honorable député d'York une difficulté et que je lui écrive une lettre que le lendemain matin je regretterais d'avoir écrite, je pourrais me rendre auprès de mon honorable ami dans le cours de la matinée et lui dire : Je vous ai écrit une lettre hier soir, l'avez vous reçue ? Non. Avez-vous pris connaissance de votre courrier du matin ? Non. J'ai eu tort d'écrire cette lettre et je voudrais la reprendre. Je crois qu'il est tout probable qu'il me remettrait la lettre. Je suis convaincu qu'il croirait que si la

lettre contient quelque chose qu'après réflexion, je ne veux pas qu'il lise il vaudrait mieux pour lui de me la remettre sans l'ouvrir.

M. FOSTER : L'honorable ministre (M. Fielding) prétend-il que l'exemple qu'il vient de citer pourrait s'appliquer à une lettre qui est remise à l'Orateur de la Chambre des Communes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Trois-Rivières (sir Adolphe Caron) a traité ce point de vue de la question et il a prétendu que chaque lettre adressée à l'Orateur appartient à la Chambre. Nous n'avons pas de preuve devant nous pour nous démontrer que cette lettre était adressée à l'honorable J.-D. Edgar, personnellement, ou à l'Orateur de la Chambre des Communes en sa qualité officielle.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Voilà ce que nous voudrions mettre au jour avec le secours d'un comité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans aucun de ces cas cela ne changerait pas mon opinion. Je prends la question telle qu'elle se présente. Il n'y a pas de doute que l'Orateur reçoit un grand nombre de lettres, mais même avec le désir le plus sincère de se conformer à la volonté de la Chambre je crois qu'il hésiterait à se soumettre à la règle qui déclarerait que toute lettre portant son nom qui se rend jusqu'à lui est la propriété de la Chambre des Communes. Ce n'est qu'une fois qu'il en a pris connaissance qu'il peut constater si elle se rapporte à ces affaires personnelles ou bien si elle lui est adressée et sa qualité officielle. Ainsi donc, toute l'affaire repose sur le fait de savoir s'il a ouvert la lettre et s'il a pris connaissance de son contenu. Donc la prétention allant à dire que la lettre appartient nécessairement à la Chambre des Communes ne peut être soutenue. Maintenant, pour en revenir à l'argument que je voulais établir, je crois que dans un cas comme celui-ci, lorsqu'il n'existe pas de précédents comme cela semble être le cas ici, lorsque la loi statutaire n'est pas claire et prête à discussion, les électeurs appliqueront les mêmes règles qui existeraient entre deux citoyens ordinaires. Si un homme écrit une lettre le soir et désire la reprendre avant que celui à qui elle est adressée en prenne connaissance, entre gentilshommes la lettre lui sera remise sans être ouverte. C'est ce qui a eu lieu dans le cas actuel. Le bon sens le veut ainsi, et ce principe doit être sage. C'est ce qui aurait lieu entre deux gentilshommes, et en l'absence de loi formelle ou de précédents établis au contraire, la même règle doit s'appliquer dans le cas qui nous occupe.

M. BELL (Pictou) : Je crois devoir dire quelques mots relativement aux moyens de défense extraordinaires adoptés par le gouvernement et ses partisans. Le très honorable premier ministre a traité la question d'une façon bien différente de celle suivie par l'honorable préopinant (M. Fielding). Le premier ministre a prétendu que la Chambre n'avait pas de raisons suffisantes pour renvoyer cette question au comité, qu'il n'y avait rien à régler, qu'il n'existait aucune question de faits ou de droit pouvant être renvoyée au comité avec profit. Cette prétention a été combattue avec avantage par les honorables membres de l'opposition et en particulier par l'ex-ministre des Finances (M. Foster). Mais la meilleure réponse est certainement venue des honorables membres de la droite. Je suis bien persuadé que s'il y avait encore besoin d'un argument pour faire disparaître la dernière raison invoquée par le gouvernement pour défendre sa prétention, elle vient d'être fournie par l'honorable ministre des Finances. Il a donné une foule de raisons, dans la déclaration qu'il a faite—lesquelles peuvent être acceptées par son parti mais ne font pas autorité de ce côté-ci de la Chambre,—qui pourront aider le comité à prendre une décision sur cette question. Je dis donc que l'argument offert par l'honorable premier ministre a été complètement démoli par ses propres partisans, non seulement par l'honorable ministre des Finances, mais aussi par l'honorable député de Halifax (M. Russell) dans les remarques qu'il a faites, et nous n'avons plus besoin de nous en occuper. Il conviendrait peut-être de faire remarquer cette prétention de l'honorable premier ministre que relativement à la démission de ses membres, la Chambre est complètement limitée dans son action par la connaissance plus ou moins complète que l'Orateur pourra acquérir des lettres contenant des démissions qui lui seront remises. Je dis que cette prétention ne peut être admise par cette opposition ou par toute autre. Quel est le but de ce mode de démission aussi brièvement défini et limité placé dans nos statuts ? Il est bien évident qu'il est ainsi fait pour permettre à un membre de cette Chambre de résigner son mandat, et de se débarrasser de la responsabilité qui pèse sur ses épaules en sa qualité de mandataire et de représentant d'une division électorale. Il est absolument libre de faire ce que bon lui semble ; et il est important, il est absolument nécessaire à toute opposition qui veut s'acquitter du rôle qu'elle est appelée à jouer dans ce parlement avec efficacité, qu'il ne soit pas permis au gouvernement de faire ce qu'il lui plaît relativement à la démission de quelque-uns de ses partisans, tandis que celles qui peuvent venir d'honorables membres de la gauche soient traitées d'après la lettre stricte des statuts.

Prenez le cas actuel. Il était bien connu que l'honorable député de Richelieu avait envoyé sa démission la veille du vote sur le bill du Yukon. C'était là la rumeur courante et il est absolument impossible que la chose ne soit pas parvenue à l'oreille des ministres : que le gouvernement ait ignoré que l'honorable député de Richelieu avait résigné son mandat et s'était pour cela abstenu de voter. Je soutiens donc qu'aux yeux du pays et de cette Chambre le fait que ce monsieur a pu se rendre au bureau de l'Orateur et obtenir de ce dernier qu'il lui remette l'enveloppe contenant incontestablement sa démission, est une conduite bien étrange et de nature à laisser soupçonner quelque chose de mal ; dans tous les cas l'opposition se trouve en face d'un enchaînement de circonstances qu'elle ne peut laisser passer sans s'en occuper. Non seulement dans l'intérêt de l'opposition elle-même, mais dans l'intérêt du parlement en général, il est du devoir de l'opposition d'insister pour que de semblables choses ne se répètent pas à l'avenir. Comment peuvent-ils en empêcher la répétition ? Nous n'avons pour cela qu'un moyen, c'est d'insister pour que cette affaire soit renvoyée au comité chargé de s'occuper de ces choses. Et dans quel but ? Dans le but de connaître toutes les circonstances qui ont entouré cette affaire, et savoir jusqu'à quel point l'Orateur a agi dans la limite de

ses attributions. Nous ne voulons pas mettre en doute la parole de M. l'Orateur, mais nous ne pouvons approuver sa conduite. Nous avons le privilège, c'est notre droit, c'est notre devoir dans certaines circonstances, de discuter la conduite de l'orateur et même en certains cas de la condamner. Quelqu'un peut-il prétendre que M. l'Orateur ne peut commettre une erreur de jugement dans l'accomplissement des devoirs de sa charge ? Voilà ce dont nous l'accusons. Et l'on veut prétendre qu'il serait dans l'intérêt du parlement que s'il a commis une erreur elle ne soit pas condamnée ?

Il existe une autre question de principe. Cette démission a été écrite et signée en présence de témoins et placée entre les mains de l'Orateur. Il ne peut y avoir de doute que l'enveloppe remise par l'Orateur à l'honorable député de Richelieu était la véritable enveloppe contenant la démission.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Non.

M. BELL (Pictou) : Je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics sur mon argument. Prenez la déclaration de M. l'Orateur. Par qui ces lettres ont-elles été retournées ? Par qui ont-elles été maniées dans le bureau de M. l'Orateur ? Ce dernier dit :

Je lui montrai les lettres et il m'en indiqua une affranchie par lui.

M. l'Orateur était alors en possession de cette lettre, il la tenait dans ses mains, et elle ne se trouvait pas dans les mains de l'honorable député de Richelieu. De plus, il est évident, bien que la chose n'ait pas été déclarée formellement par l'Orateur, que c'était là la seule lettre provenant de l'honorable député de Richelieu qui se trouvait dans son courrier.

Une VOIX : Il n'a pas dit cela.

M. BELL (Pictou) : Il n'a pas dit cela, mais la manière dont il s'est exprimé ne pouvait laisser subsister de doute sur ce point. L'Orateur déclare qu'il y avait une lettre, il ne dit pas qu'il y en avait plusieurs, adressée et affranchie par l'honorable député de Richelieu, cette lettre fut réclamée par l'honorable député de Richelieu et lui fut remise par l'Orateur non ouverte, et il ne peut y avoir de doute que cette lettre contenait la démission. Il est bien évident que c'était là la seule lettre venant de l'honorable député de Richelieu, celle dont il était si désireux de recouvrer la possession et qu'il prit la peine d'aller chercher chez l'Orateur. Sur sa demande l'Orateur lui remit la lettre sans l'ouvrir. Maintenant, au point de vue du pays, pour ne pas parler de la manière dont les honorables membres de la droite envisagent la question, y a-t-il un homme raisonnable qui pourrait douter un instant que les membres du gouvernement ne savaient pas que l'honorable député de Richelieu avait envoyé sa démission par écrit à l'Orateur, et que lorsque le député de Richelieu s'est rendu auprès de l'Orateur pour rentrer en possession de sa lettre, il l'a fait à la parfaite connaissance du gouvernement ?

Il est impossible de croire pour un instant, que M. l'Orateur pousserait la courtoisie jusqu'à permettre à un honorable membre de cette Chambre de rentrer en possession d'une lettre aussi importante, sans avoir reçu un avis quelconque, de quelqu'endroit qu'il vienne, qu'il était de la plus grande importance que cette lettre fut remise à l'honorable député de Richelieu ? Comme je l'ai déjà dit, nous ne voulons pas prétendre que M. l'Orateur a commis une faute, nous ne voulons pas le condamner ; nous voulons simplement savoir si en agissant comme il le fait dans cette affaire, il a commis une erreur de jugement, s'il a fait quelque chose qu'un Orateur n'aurait pas dû faire, soit maintenant ou en toute autre circonstance de cette nature à l'avenir.

Il y a encore une autre question qui est certainement la plus importante de toutes. Cette question se rapporte aux droits et privilèges que possède ce parlement de déclarer quels sont ceux qui doivent siéger dans cette Chambre. Supposons qu'en renvoyant cette question au comité des privilèges et élections, il pourait être prouvé, comme je suis persuadé que cela le serait par le témoignage de celui qui a écrit cette démission et l'a signée, et qui plus tard a réussi à en recouvrer la possession des mains de l'Orateur, que la démission était conforme sous tous les rapports aux conditions exigées par la loi, qu'elle fut remise à l'Orateur, puis reprise dans des circonstances que nous connaissons, je prétends, que dans le cas actuel, le siège de l'honorable député de Richelieu est vacant, et que ce dernier n'a plus le droit de siéger dans cette Chambre. Cette question est importante pour l'honorable député de Richelieu et pour la Chambre ; mais il est encore d'une plus grande importance que cette question soit réglée pour l'avenir. A mon avis, il est important que nous réglions les deux points suivants : d'abord savoir si l'honorable député de Richelieu s'est conformé à toutes les exigences de la loi, et a par conséquent rendu son siège vacant : et en deuxième lieu, si l'Orateur a commis une erreur de jugement en permettant à l'honorable député de Richelieu de faire ce qu'il a fait. Voilà deux questions qu'il serait important de faire régler par le comité nommé pour s'occuper des affaires de cette nature.

Je vais maintenant dire quelques mots relativement à la prétention émise par le ministre des Finances, qui a voulu comparer cette cause à celle des citoyens ordinaires dont l'un écrit une lettre à l'autre qui la lui remet par simple courtoisie. Je comprends très bien que si quelqu'un m'avait écrit une lettre dans laquelle il se serait servi d'expressions peu flatteuses à mon adresse, et que je serais de bonne humeur, comme la chose pourrait arriver le matin, je préférerais lui remettre sa lettre sans l'ouvrir plutôt que de briser ouvertement avec quelqu'un qui aurait pu être un ami. Mais ici ce n'est pas du tout la même chose. Dans cette affaire la correspondance est transmise à M. l'Orateur en sa qualité officielle. Cette lettre ne lui appartient pas, elle est la propriété de la Chambre des Communes, il ne peut y avoir de discussion sur ce point. Dans cette affaire, il ne sagissait pas pour ce monsieur de régler ses affaires personnelles, mais il devait agir en sa qualité de mandataire de la Chambre, transigeant les affaires de cette dernière. Supposons maintenant que le ministre des Finances, aurait demandé des soumissions pour des travaux quelconques se rapportant à son département, si ces soumissions avaient été adressées à son sous-ministre, l'honorable ministre des Finances approuverait-il la conduite de ce fonctionnaire, si après avoir reçu ces soumissions et les

avoir gardées dans son bureau un certain temps, il avait renvoyé une de ces soumissions non ouverte à l'un des entrepreneurs et sans prendre connaissance de son contenu ? L'honorable ministre approuverait-il un tel acte de la part de son sous-ministre ? Dans tous les cas—si ce fonctionnaire avait le malheur de différer d'opinions politiques avec lui—ne se sentirait-il pas disposé à renvoyer du service le sous-ministre qui se serait rendu coupable d'un pareil acte ? Je crois qu'il ne resterait pas longtemps sous-ministre. Le pays aurait à souffrir considérablement si un département était administré de cette manière.

Je suis d'avis que des arguments aussi subtilesque ceux dont s'est servi l'honorable député de Halifax (M. Russell) en traitant le côté légal de cette question, bien qu'étant agréables à entendre à cause de leur tournure ingénieuse, ne seront d'aucune utilité au peuple de ce pays pour lui aider à discerner quels sont les bons et les mauvais côtés de cette affaire. Tous les précédents qu'il a cités sont susceptibles de la même objection, c'est qu'ils se rapportent à des transactions ordinaires entre deux particuliers et qu'il ne s'agit pas comme dans le cas actuel d'un citoyen d'un côté et d'un employé de la Chambre de l'autre, d'un mandataire chargé de représenter le parlement du Canada. Cette différence existe toujours et l'on ne peut établir de comparaison entre ces précédents et le cas actuel. Il n'aurait pu être question dans le cas actuel de cette transaction relativement à un cheval à laquelle fait allusion l'honorable député de Halifax. Il s'agit ici de l'honorable député de Richelieu qui propose à M. l'Orateur de lui rendre le cheval connu sous le nom du comté de Richelieu ; il croyait disposer de ce qui était sa propriété, mais il se trouve qu'un tiers de la Chambre des Communes possède certains droits sur ce cheval. Lorsque ces honorables membres de la droite soutiennent avec vigueur que ce n'est pas là une question qui se trouve complètement décidée par le fait que l'Orateur a reçu une lettre, un agent muet, comme l'a dit l'honorable député de Halifax, mais par la plus ou moins grande connaissance que l'Orateur obtient du contenu de cette lettre, je prétends qu'alors, les arguments apportés par ces honorables députés sont tellement en faveur d'un comité, que ce dernier n'a plus besoin d'être demandé avec autant d'instance par les honorables membres de la gauche. La question actuelle devrait être renvoyée à un comité.

Je ne crois pas aller au delà des faits prouvés ou de la substance du débat qui a eu lieu en disant que les honorables membres de la droite qui ont parlé ce soir ont prouvé par leur discours qu'il était nécessaire qu'un comité fut nommé pour faire une enquête complète et décider les deux questions suivantes : d'abord, pour savoir si l'Orateur a agi dans la limite de ses pouvoirs, ou a commis une erreur de jugement en agissant comme il l'a fait, et aussi pour s'assurer jusqu'à quel point il peut être prouvé que la lettre qui a été en la possession de l'Orateur et a été remise par lui, était réellement la même lettre contenant la démission de l'honorable député de Richelieu, et si dans ce cas le siège de ce député est vacant. Il existe deux questions importantes sur lesquelles les opinions diffèrent considérablement dans cette Chambre. Chaque parti soutient ses prétentions avec énergie, les points en litige sont nombreux et le comité devra les décider.

M. SPROULE : Je désirerais faire quelques reinarques avant que le vote soit pris, car cette question est de la plus grande importance en ce sens qu'elle a trait aux devoirs de ce parlement et aux droits des membres de cette Chambre élus par le peuple. La loi indique clairement comment doit se faire la démission d'un député. Il peut remettre son mandat de deux manières. La première, en donnant publiquement de son siège dans la Chambre avis de son intention de se démettre, et l'Orateur enregistrera cet avis dans les journaux de la Chambre. Le deuxième moyen de donner sa démission consiste en un avis de son intention d'abandonner son mandat rédigé par écrit, signé par deux témoins et transmis à l'Orateur.

Lorsque la démission est ainsi faite, signée et remise à l'Orateur, alors je considère que le député a rempli les obligations nécessaires à l'égard du parlement et du pays pour se libérer de la responsabilité de siéger plus longtemps en sa qualité de membre de cette Chambre. La seule question qui pourrait maintenant se soulever serait relativement au mode employé pour faire parvenir cet avis à qui de droit. Il y a deux modes : au moyen d'un messager, ou par la poste. Dans le cas actuel la lettre n'a pas été envoyée par un messager, car dans ce cas il existerait un témoin qui aurait eu connaissance de ce qui s'est passé, et les faits pourraient être connus en faisant une enquête sous serment. L'autre mode consiste à l'envoyer par la poste. Une lettre pour être expédiée par la poste durant la session et par un membre du parlement, n'a besoin que d'être affranchie par ce dernier, et il appert dans la présente cause que cela a été fait parce que M. l'Orateur dit :

Je lui montrai les lettres qui n'étaient pas encore ouvertes et il m'en indiqua une qu'il avait affranchie lui-même. Je lui demandai si l'adresse et les initiales qui l'affranchissaient étaient de son écriture et il m'assura que oui.

Cette preuve aurait dû paraître satisfaisante. Cette lettre fut expédiée par la voie ordinaire à M. l'Orateur, et ce dernier agissait en sa qualité de mandataire du parlement accomplissant les devoirs de sa charge et non en son nom personnel et étant libre d'agir à son désir et suivant sa volonté. Il n'y a donc pas de discussion possible quant au mode de remise, parce que la lettre a été transmise par la poste, et parce qu'elle est venue par la poste cela n'était pas une raison suffisante pour la remettre.

Si M. l'Orateur avait pu savoir que cette lettre avait trait à ses affaires personnelles, alors nous n'aurions rien eu à y voir, car cette lettre aurait été sa propriété. Mais comme il l'a reçu au nom du parlement, en sa qualité de mandataire chargé par ce dernier de le représenter et d'agir en son nom, il n'avait donc pas le droit de prendre une décision de cette nature à l'égard de cette lettre, et cela tout particulièrement lorsque cette lettre lui était envoyée par le mode de transport officiel, c'est-à-dire par la poste, et qu'elle lui était adressée en sa qualité d'Orateur du parlement. M. l'Orateur dit ne pas avoir reçu la lettre :

Je lui ai dit d'attendre que j'allais regarder dans mon courrier, car je n'avais pas encore ouvert mes lettres.

L'Orateur dit qu'il a pris son courrier. Par conséquent, son courrier lui a été remis par une personne qui l'a apporté à son bureau, cette lettre était

affranchie par le député, et M. l'Orateur admet qu'il l'a reçue quel qu'ait pu être son contenu. La seule question maintenant est de savoir si M. l'Orateur connaissait le contenu de la lettre ou non. Je ne tenterai pas de prouver qu'il le connaissait. Cependant M. l'Orateur dit lui-même :

Il ne m'a rien dit du contenu et je ne lui ai rien demandé, mais je lui ai remis la lettre cachetée et il l'emporta avec lui.

M. l'Orateur, n'a pas dit, cependant, que le renseignement n'aurait pas pu lui être fourni par d'autres moyens.

M. l'Orateur reconnut l'écriture et les initiales affranchissant la lettre, cette dernière lui fut apportée du bureau de poste, et il l'a remit ensuite à l'honorable député. Je prétends que l'Orateur n'avait pas le droit de remettre cette lettre à l'honorable député, car il ne servait que d'intermédiaire destiné à aider au fonctionnement de nos lois parlementaires.

M. LISTER : De qui était l'affranchissement indiqué sur la lettre ?

M. SPROULE : L'affranchissement était celle de l'honorable député (M. Bruneau). M. l'Orateur dit que l'honorable député (M. Bruneau) s'est rendu auprès de lui et a demandé la lettre. Nous avons donc là le témoignage de M. l'Orateur lui-même, qui nous dit que cette lettre a été expédiée par la voie ordinaire et que ce n'était pas sa propriété personnelle.

Je maintiens que l'Orateur n'avait pas le droit de remettre cette lettre parce qu'elle était la propriété du parlement et non sa propriété personnelle. Il n'avait pas le droit de traiter comme sa propriété privée un document qui était adressé au parlement par son entremise. L'Orateur est le seul intermédiaire pour communiquer avec le parlement et il n'a pas le droit d'agir à sa guise au sujet d'une démission qui lui est adressée. Son seul droit était de s'acquitter des fonctions constitutionnelles de sa position. Quant au contenu de la lettre, il est admis que si l'Orateur l'avait connu, la lettre de démission aurait été publiée dans les journaux de la Chambre et qu'on aurait émis un bref pour une nouvelle élection.

L'honorable député s'est abstenu de voter sur une question qui est venu devant la Chambre, sachant qu'il avait démissionné en présence de deux de ses collègues, comme le veut la loi et qu'il aurait pu être poursuivi ou puni pour avoir voté après avoir démissionné régulièrement. A ce point de vue, il est du devoir de la Chambre d'ordonner une enquête afin de se renseigner plus exactement.

Nous avons des exemples de députés qui ont remis leur mandat et sont revenus prendre leur siège. Dans la législature de l'Ontario le député d'Algoma, M. Conmee démissionna et confia sa démission à un collègue pour la remettre à l'Orateur. Dans ce cas l'Orateur prétendit ne l'avoir jamais reçue et le député en question avoua avoir oublié de la lui remettre. Mais M. Conmee avait virtuellement démissionné ; plus tard il subit une nouvelle élection et fut défait ; plus tard encore il revint siéger de nouveau.

Je ne crois pas qu'on aurait dû lui permettre d'agir ainsi, mais quoi qu'il en soit, ce n'est certainement pas une raison pour autoriser cette Chambre à approuver la conduite d'un député qui donne sa démission et vient ensuite reprendre son siège. Quel que fut l'objet que l'Orateur avait en vue lorsqu'il a agi aussi, qu'il ait agi inconsciemment, ou autrement, je considère, pour ma part qu'il a mal agi envers le parlement et qu'il ne s'est pas acquitté fidèlement des fonctions que le parlement lui avait confiées en l'appelant au poste d'orateur de la Chambre des Communes.

La loi décrète que lorsque cette lettre lui fut remise—et il est admis qu'elle lui a été remise—le siège devenait vacant et qu'une nouvelle élection devait avoir lieu.

M. CLANCY : Je reconnais qu'il est assez difficile de discuter une question de cette nature sans s'exposer à voir ses paroles mal interprétées, mais je la considère tellement importante, qu'un député n'a pas besoin de s'excuser pour exprimer sa manière de voir. J'ai été surpris de la nature des arguments dont se servent les orateurs ministériels. Le ministre de la Marine et des Pêcheries prétend qu'il n'y a rien dans cette affaire et qu'elle ne doit pas aller devant le comité des privilèges et élections.

Pour ma part, je n'ai aucun doute que l'honorable député de Richelieu a adressé sa démission absolue à l'Orateur, non pas son intention de démissionner, mais sa démission absolue et sans condition ; il est aussi virtuellement admis que cette démission est parvenue à l'Orateur. Personne ne prétendra que si cette démission, écrite devant témoins, est arrivée entre les mains de l'Orateur, le député de Richelieu avait droit de la reprendre ou que l'Orateur avait celui de la lui remettre. Loin de moi l'idée de supposer à l'Orateur des motifs inavouables dans cette affaire ; mais même en supposant qu'il a remis ce document avec les meilleures intentions, il n'en reste pas moins acquis qu'il en était le dépositaire non pour être agréable à l'honorable député de Richelieu, non pour céder à un mouvement de courtoisie, ni pour en faire, comme l'a prétendu l'honorable ministre des Finances, une affaire privée entre gentilshommes ; mais la loi le fait le gardien de ce document pour qu'il protège les droits et privilèges de la Chambre. Il est indifférent que l'Orateur ait refusé d'agir, qu'il ait perdu le document, qu'on le lui ait volé, ou qu'il l'ait remis volontairement. Le seul fait que l'Orateur l'a reçu, rend le siège vacant.

La seule question qu'il reste à étudier est de savoir si l'enveloppe qui a été remise à l'Orateur et que M. Bruneau lui a redemandée contenait sa démission. M. Bruneau a déclaré que c'était sa lettre et si l'affaire va devant le comité des privilèges et élections nous pourrons établir que cette démission est venue entre les mains de l'Orateur et que ce dernier l'a remise, mais cela ne change pas la question, car du moment qu'elle lui est parvenue, aucun acte du député de Richelieu ne pouvait l'empêcher de prendre effet. Le gouvernement n'améliore pas la position en refusant une enquête.

Je n'ai aucun désire d'entendre dévoiler des scandales qui pourraient être désagréables pour les honorables députés de la droite ; j'ignore s'il en existe, et je n'ai aucune envie de les connaître, mais, à titre de membres de cette Chambre nous sommes tenus de défendre ses droits et nous avons raison de demander qu'ils soient protégés et maintenus.

Si nous adoptions la doctrine émise par l'honorable ministre des Finances qu'en résulterait-il ? Il déclare, sans faire la moindre réserve que si un député, pour une raison quelconque juge à propos de

remettre sa démission entre les mains de l'Orateur et que malgré que l'Orateur soit informé qu'il a entre les mains une lettre contenant la démission de ce député, ce dernier a parfaitement le droit de demander à l'Orateur de la lui remettre et que l'Orateur ne doit pas se retrancher derriére des subtilités légales pour la lui refuser. Si cette doctrine prévalait l'Orateur ne pourrait plus être regardé comme le dépositaire des droits de la Chambre; avec une pareille doctrine un député pourrait démissionner une douzaine de fois pendant la session et reprendre sa démission, puisque l'honorable ministre des Finances prétend que c'est une *simple question* d'honneur entre deux gentilshommes.

Un pareil système serait impraticable. Personne n'osera prétendre que l'intention du législateur était de permettre à un député qui avait donné sa démission de la reprendre. On ne prétendra pas non plus que l'Orateur ayant ce document entre les mains et en connaissant la nature avait le droit de le remettre. S'il n'avait pas le droit de remettre le document, sachant ce qu'il contenait, il n'avait pas le droit non plus de le remettre, ne sachant pas ce qu'il contenait, car tout ce qui est adressé à l'Orateur de la Chambre des Communes n'est pas la propriété privée de l'Orateur, mais la propriété de la Chambre des Communes et du peuple canadien. Je ne veux pas lui imputer autre chose que les intentions les plus pures, mais je maintiens qu'il n'avait pas le droit de rendre la lettre. M. Bruneau n'avait pas le droit de la demander, et le fait de s'être rendu à cette demande rend toute l'affaire irrégulière et nécessite une enquête. Si la majorité de la Chambre déclare que toute l'affaire est régulière, il ne nous restera plus un seul moyen de déterminer nos droits et privilèges.

Il y a ici deux questions qu'il ne faut pas confondre. La première c'est que la loi indique clairement la procédure à suivre lorsqu'un député veut remettre son mandat. Il y a ensuite la règle à suivre dans ces sortes de questions, règle qui est devenue loi par l'usage, pour régler ces différents. Il n'y a pas de statut pour indiquer à la Chambre la procédure à suivre dans ce cas. Le statut dit ce que le député devra faire, et aussi ce que devra faire l'Orateur, mais il est muet sur la procédure que la Chambre devra adopter.

La droite n'a rien à perdre en consentant à renvoyer cette affaire devant le comité; je considère même que tous y gagneront, parce que par ce moyen on évitera de prendre une décision qui laisserait toujours des doutes dans les esprits.

Le fait de s'opposer à une demande aussi raisonnable, semblerait indiquer que ce refus repose sur des raisons que nous ne connaissons pas. Et comme on ne nous a encore donné aucune bonne raison pour motiver ce refus, c'est probablement ce que penseront tous les lecteurs intelligents du pays.

L'honorable député de Halifax (M. Russell) aurait-il, par hasard fait connaître la vraie raison de ce refus? Je ne dis pas que cela existe, mais il restera toujours un doute dans l'esprit du public; il croira qu'au dessous de cette affaire il y a de graves questions concernant les affaires du parti libéral, et on ne pourra faire disparaître ce soupçon qu'en renvoyant l'affaire devant le comité, où tous ceux qui sont soupçonnés pourront se disculper, comme c'est leur droit de le faire.

M. McNEILL: Je n'ai pas l'intention de prendre part à ce débat, dont je regrette quelques-uns des incidents. Mais le très honorable premier ministre nous a fait part de l'intention du gouvernement, de demander l'opinion des jurisconsultes de la Couronne et je crois qu'il ne serait que juste, pour nous mieux renseigner, avant d'être appelé à voter, d'être mis en possession de cette opinion des jurisconsultes de la Couronne.

Le PREMIER MINISTRE (*sir Wilfrid Laurier*): Je n'ai aucune objection, je suis, au contraire heureux de pouvoir annoncer à l'honorable député que le ministre de la Justice est d'opinion que dans toute cette affaire, il n'y a rien à soumettre à un comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je comprends que la Chambre doit être fatiguée de ce long débat, mais je réclamerai quelques instants d'indulgence pour faire ressortir un ou deux arguments qui ont été laissés dans l'*ombre*.

J'admets que la question est importante pour l'honorable député de Richelieu, et qu'il a un grand intérêt à ce qu'elle soit réglée tout de suite et une fois pour toutes. Mais je n'admets pas qu'elle ait une grande importance, ni au point de vue parlementaire, ni au point de vue des intérêts généraux du pays. Je la crois plus importante au point de vue personnel de l'honorable député dont le siège est en jeu. Si en renvoyant l'affaire devant un comité, il était possible d'élucider certains faits qui nous aideraient à former une opinion, l'argument des honorables députés de la gauche aurait beaucoup de valeur. Mais la Chambre est en possession de tous les faits importants. Il n'y a aucun doute que l'honorable député a signé une déclaration de son intention de remettre son mandat; nous admettons aussi qu'il a fait signer cette déclaration par deux témoins comme le veut la loi, et l'a fait parvenir à l'Orateur. Je suis prêt à admettre qu'elle est parvenue à l'Orateur et que ce dernier aurait pu l'ouvrir et la lire. Si ces faits sont admis et prouvés, on renverrait l'affaire dix mille fois devant un comité qu'on ne prouverait rien de plus.

Pourquoi un comité composé d'une partie de la Chambre serait-il plus en état de juger la question quand tous les faits qui s'y rapportent sont en la possession de la Chambre.

J'ai écouté les arguments des députés des deux côtés, qui sont avocats. Ils ne s'accordent pas. On ne peut pas dire qu'ils n'ont pas eu le temps de se renseigner, et cependant, ils se sont prononcés catégoriquement dans un sens opposé, avec une égale confiance dans la rectitude de leurs jugements et ils ne sont pas d'accord.

Ils ne s'accorderaient pas plus devant le comité. Parce que si huit ou dix de ceux qui ont pris la parole aujourd'hui étaient désignés pour former un comité, ils ne s'accorderaient pas plus qu'ils ne s'accordent ici.

L'honorable député d'York (M. Foster) nous a demandé, comme il en a l'habitude, pourquoi n'allez-vous pas jusqu'au fond de cette affaire? Pourquoi ne faites-vous pas faire une enquête complète par ce comité qui est le plus éminent et le moins partisan de toute la Chambre? Et il s'est ensuite exprimé de manière à laisser entendre qu'une fois que la majorité de ce comité aura fait connaître son opinion il l'acceptera comme la véritable interprétation de la loi, et que le pays et les tribunaux s'inclineraient devant cette décision. La vérité est qu'après le rapport du comité la

question ne serait pas plus avancée qu'aujourd'hui. Les membres de ce comité qui ne partagent pas l'opinion exprimée par le premier ministre se prononceraient dans ce sens et feraient un rapport en conséquence. D'après ce que j'ai pu voir dans le cours de ce débat, je crois que la majorité du comité se prononcerait en faveur de l'attitude prise par le premier ministre.

L'honorable député d'York (M. Foster), avec cet air de plausibilité qui le caractése, lorsqu'il prend l'attitude convaincu d'un homme qui tourne les crêpes, et entasse proposition sur proposition, va-t-il prétendre que lui et ses amis accepteraient avec soumission la décision que rendrait la majorité de ce comité ?

En renvoyant l'affaire devant un comité, nous ne serions pas avancé d'un pas de plus qu'aujourd'hui ; et puisqu'il n'y a pas de faits nouveaux à élucider, puisque nous admettons franchement et carrément tout ce qu'on allègue contre l'honorable député de Richelieu, pourquoi la Chambre ne pourrait-elle pas régler la question tout aussi bien que si elle avait été soumise à un comité et que si ce comité avait un rapport, et nous épargner en plus la peine et le temps que prendrait une autre discussion sur ce rapport. On a parlé de l'effet qu'aurait ce rapport sur l'opinion publique en général ; il n'aurait pas plus d'effet sur le public que sur la Chambre.

L'honorable député d'York (M. Foster) n'a pas eu la sagesse de s'en tenir à sa première déclaration, qui était qu'il ne toucherait pas aux points légaux de la question, vu qu'il n'est pas avocat. Il aurait mieux fait de s'en tenir à la règle qu'il s'était tracée, car du moment qu'il s'en est écarté, il a perdu pied et s'est complètement perdu.

Il nous a parlé de la terrible position dans laquelle se trouvait l'honorable député de Richelieu dont le siège est contesté, qui est menacé d'un procès, et passible d'une forte punition. Quel remède nous indique-t-il pour retirer l'honorable député de cette effrayante position ? Il propose d'obtenir un rapport de ce comité. Cela mettrait l'honorable député à l'abri des terribles conséquences auxquelles il s'expose en voulant garder son mandat.

Il est évident que mon honorable ami ne connaît rien à la loi—et il fallait s'y attendre—puisqu'il propose cela comme un remède. Cela ne l'empêche cependant pas de se prononcer *ex cathedra* sur une question qu'il ignore. S'il y a quelque doute sur la question de droit—il n'y en a pas sur la question de faits, puisqu'ils sont tous admis, un rapport ne serait d'aucun secours à l'honorable député de Richelieu. Après le rapport du comité sa position ne serait pas meilleure qu'aujourd'hui. Il serait exposé aux mêmes poursuites après qu'avant. La décision du comité et celle de la Chambre ne changerait rien à sa position aux yeux de la loi. La seule différence entre nous, c'est que nous prétendons qu'un comité est inutile parce que tous les faits sont connus, et ce que nous voulons c'est la décision de la Chambre sur les faits qui sont en sa possession.

Un mot maintenant sur un point de la question qui—j'ai la présomption de le croire—n'a pas été soulevé dans cette discussion. L'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) et les orateurs de la gauche qui ont parlé après lui, me semblent envisager la question à un point de vue faux. Ils ont tous semblé considérer cet article du statut comme un article qui prive un député de ses qualités, un article pénal, et ils ont tous raisonné comme s'il se fut agi d'un homme qui aurait violé l'acte de

l'indépendance du parlement, ou aurait commis quelque faute affectant son intégrité comme membre de cette Chambre ou aurait péché contre le bien public.

Je prétends que tous, ils ont mal compris la question et l'ont discutée en partant d'un point de vue erroné. Pour discuter cette question il faut partir du principe que la loi que nous discutons est une loi qui donne des pouvoirs et non une loi qui en ôte. Elle permet à un homme de faire des actes que sans elle, il ne pourrait pas accomplir. C'est à lui qu'elle confère un privilège et non au parlement, elle opère à son bénéfice et non à celui du public ; elle a été faite pour sa protection et non pour celle du parlement ; elle a été votée pour permettre à un membre du parlement, de faire ce qu'il ne pourrait pas faire sans elle.

Alors, comment convient-il d'interpréter cette loi ? Va-t-on l'interpréter à la gueule du canon ? Va-t-on l'interpréter en tout d'une manière défavorable à celui qui demande à en avoir le bénéfice ? Pas du tout. Ce n'est pas ainsi qu'elle doit être interprétée, mais à un point de vue tout opposé.

Je partage tout à fait l'opinion exprimée par mon honorable collègue le ministre des Finances qui bien que n'étant pas avocat, a trouvé la véritable clef de la situation lorsqu'il a prétendu que ce statut devait être interprété dans son sens le plus large, afin de permettre, à un membre du parlement, qui revient sur son intention de démissionner, de pouvoir reprendre sa démission ; et je prétends que ce statut ne peut être raisonnablement interprété dans l'esprit dans lequel il a été conçu, ni de manière à lui faire atteindre le but pour lequel il a été voté, si l'on n'accorde pas à un membre du parlement le moindre petit délai pour reprendre la démission qu'il a donnée. N'oublions pas que l'honorable député n'a violé aucune loi, n'a enfreint aucun privilège du parlement, n'a rien fait de contraire à l'acte de l'indépendance du parlement, qu'il n'a rien fait de répréhensible, qu'il n'a encouru aucune peine —seulement, dans un moment d'irréflexions, peut-être, il a décidé de remettre son mandat et a voulu se prévaloir du privilège que lui accorde cette loi, pour donner sa démission.

Ce serait une vilaine manière d'interpréter cette loi que de refuser à un membre du parlement, le privilège de revenir sur une première décision prise à la hâte. C'est l'attitude que je prends sur cette question et quand les honorables députés de la gauche nous parle de l'opinion publique, ils ne savent pas combien sont larges l'opinion publique et le sentiment populaire ; ils ne savent pas combien ces choses sont éloignées du point de vue étroit où ils se placent. Le sentiment populaire dira que le parlement a agi sagement. Qui désire voir les élections se multiplier ? Qui désire voir les sièges des députés déclarés vacants ? Il est du devoir des députés de conserver leur siège tant que dure le parlement et si dans un moment d'irréflexion, un député se laisse aller à une démarche imprudente, on doit lui fournir l'occasion de reconsidérer son action.

Je n'ai qu'un mot à ajouter et c'est en réponse à une prétention de l'honorable député d'York. Il a trouvé à redire à l'interprétation que l'honorable ministre des Finances a donné à la résolution de l'honorable député de Champlain.

Il prétend qu'on peut éliminer de cette résolution toute la citation qui comprend la déclaration faite par l'Orateur, et que si on élimine cette citation,

l'argument de l'honorable ministre des Finances n'a plus aucune valeur. Peu m'importe que cette citation fasse corps avec la résolution ou non. Quand bien même elle ne serait pas dans la résolution elle n'en serait pas moins la propriété de la Chambre puisqu'elle est enregistrée dans ses archives. Qu'on l'enlève de la résolution si l'on veut. Pour démontrer qu'il n'est pas besoin d'une enquête du comité pour tirer au clair des choses sur lesquelles nous n'avons aucun doute, pour prouver des faits qui sont en notre possession, nous n'aurons qu'à proposer en amendement à la résolution que la déclaration de l'Orateur y soit ajoutée comme preuve des faits qu'elle relate. Tous les faits ne seraient-ils pas alors en la possession de la Chambre ? N'aurions-nous pas encore raison ? C'est à la Chambre à dire si elle accepte la déclaration de son premier fonctionnaire. Si la Chambre veut accepter cette déclaration solennelle comme preuve des circonstances dans lesquelles cette lettre est venue entre ses mains et en est ensuite sortie ; si la Chambre juge à propos d'accepter cela comme preuve, nous n'en avons besoin d'autres pour disposer de la question et décider qu'il n'y a rien à gagner en renvoyant devant un comité une affaire dont tous les faits sont connus. Il n'y a donc pas de raison pour que la résolution de l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) soit adoptée.

M. POWELL : Je ne serai pas long. L'honorable député de Halifax (M. Russell) et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) semblent avoir chacun leur manière de discuter cette question. L'un voudrait une discussion judiciaire et l'autre a recours à toutes les ressources de l'avocat. Ma prétention est bien simple. Je rappellerai au ministre des Chemins de fer et Canaux qu'il s'aventure sur un terrain dangereux quand il fait un reproche à ceux qui ne sont pas avocats de discuter des questions de droit. Il n'y a pas bien longtemps, il était engagé dans un procès très important devant une cour du Nouveau-Brunswick. La défense était conduite par un homme qui n'avait jamais lu un livre de droit, un journaliste, qu'il l'a fait débouter de sa plainte avec dépens. L'honorable ministre porte la cause en appel mais là encore l'intrépide journaliste le fit débouter de son action, encore avec dépens.

Si l'honorable ministre des Finances avait autant de succès devant cette Chambre que ce journaliste devant les tribunaux, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, y perdrait sa réputation.

Je n'ai pas grand'chose à dire en réponse à l'honorable député de Halifax. Tout son raisonnement est basé sur une supposition fausse, sur une conception erronée de la question. Il a discuté comme s'il se fut agi de deux particuliers et non d'un particulier d'un côté et d'un fonctionnaire public de l'autre. Un particulier peut se désister des droits que la loi lui confère—c'est un axiome de droit bien connu ; mais un homme public qui occupe une position officielle et qui agit au nom du peuple ne peut pas se désister d'aucun droit public, comme un simple particulier.

A mon sens, la vraie manière de discuter cette question, c'est d'éliminer entièrement l'Orateur comme facteur, en tant que son pouvoir d'agir dans la question est concerné. L'Orateur est entièrement passif. Quand l'honorable député de Halifax prétend qu'il peut garder ou remettre cette démission, il lui donne un pouvir que le parlement n'a jamais songé à lui confier. Si cela était vrai, l'Orateur en refusant de remettre le document pourrait priver un député de son siège, tandis que lorsqu'il s'agirait d'un autre, en le remettant, il pourrait lui conserver son mandat. La loi n'a jamais eu cela en vue, et c'est pour cela qu'elle doit être étudiée, abstraction faite de l'Orateur. Pour moi sa surdité, son mutisme, son aveuglement, son idiotisme, sa mauvaise conduite ne sont pas des facteurs dans le problème que nous avons à résoudre. Je considère que lorsque la lettre a été remise à l'Orateur, la démission est complète ; mais la question pour moi, est de savoir si en envoyant la lettre par la poste on s'est conformé aux dispositions de la loi. J'ai des doutes sur ce point, et il serait bon de soumettre l'affaire à un comité spécial chargé de s'enquérir des précédents sur ce cas, pour nous guider.

Il y a dans cette affaire d'autres points dont le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas parlé, entre autres, la nécessité de rechercher ces précédents. Je ne crois pas que parce qu'un député doit voter d'une manière ou d'une autre, son intelligence en est obscurcie au point de l'empêcher de rechercher s'il y a des précédents pour le guider dans cette affaire.

Je voterai donc pour que la question soit renvoyée devant un comité, pour que nous ayons plus de renseignements.

Une chose dont je suis certain c'est que si la loi reconnaît cette manière de placer sa démission entre les mains de l'Orateur, et si la langue anglaise signifie quelque chose, cette démission a été remise à l'Orateur, en la manière voulue par la loi. Mais si on étudie les autorités au sujet de la signification des avis et de la remise des documents en matière d'élection, et autres procédures publiques, je doute que l'on puisse dire que l'honorable député de Richelieu s'est conformé à la loi, en envoyant sa démission par la poste. La meilleure procédure à suivre, serait de remettre la démission à l'Orateur personnellement, ou de la faire remettre par un agent. La démission ayant été envoyée par la poste, l'Orateur ne connaissant pas le contenu de l'enveloppe, on peut se demander si la démission lui a été remise. J'ai mes doutes sur ce point, et c'est pour cela que je voudrais que l'affaire fût renvoyée devant un comité qui recherchât des précédents.

M. CASGRAIN : J'éprouve une certaine répugnance à prendre part à cette discussion, mais la presse du pays a tellement parlé de cette affaire qu'il vaut mieux la tirer au clair. Non seulement les journaux conservateurs, mais aussi les journaux indépendants ont traité la question au long, et quelques-uns se sont permis à l'adresse de l'Orateur des remarques que la Chambre doit considérer comme une injure. N'y aurait-il d'autres raisons pour renvoyer cette affaire devant le comité, que de prouver que les accusations lancées par la presse contre le premier fonctionnaire de la Chambre, l'Orateur de la Chambre des Communes, sont fausses, que cela serait une raison suffisante.

Le comité des privilèges et élections a été institué spécialement pour s'enquérir de questions de cette nature, et je prétends que lorsqu'une d'elles est soumise à ce comité composé presqu'exclusivement d'avocats, ces derniers, après avoir entendu les arguments et la preuve, après avoir consulté avec soin tous les précédents des deux côtés, n'ose-

raient pas signer un rapport et risquer leur réputation sans être bien convaincus que ce rapport est conforme à la raison et à la loi.

Je me suis souvent demandé pourquoi le gouvernement refuse avec tant d'instance de renvoyer cette question devant le comité. Ce n'est certes pas parce qu'il n'a pas confiance dans le comité, puisqu'il s'y est ménagé une majorité de huit voix. S'il craignait que le comité ne rendit pas justice, il pourrait s'en rapporter sans crainte à la majorité.

Après que la démission eut été signée en présence de deux témoins et envoyée à l'Orateur, on prétend —je n'ai aucun moyen de constater si la chose est vraie—mais on prétend dans tout le pays, que l'Orateur savait que cette lettre qui lui était adressée contenait la démission de l'honorable député de Richelieu. On dit aussi—je n'en crois rien, mais la rumeur en est répandue et on devrait la nier si elle est fausse—on dit aussi que l'Orateur, bien disposé comme il était, à rendre service au gouvernement, aurait exercé une certaine pression sur l'honorable député de Richelieu et qu'à la suite de cette pression ce dernier aurait consenti à reprendre sa démission des mains de l'Orateur.

Voilà autant de faits que pour l'honneur de la Chambre et l'honneur de l'Orateur, il faudrait tirer au clair. La Chambre n'a donc pas à décider qu'une question de droit, mais aussi des questions de faits qui impliquent l'honneur de la Chambre. Il s'agit aussi d'établir un grave précédent. D'après les recherches qui ont été faites, je crois pouvoir dire que c'est la première fois qu'un cas semblable se présente, soit ici, soit en Angleterre. Il n'existe aucune décision antérieure pour nous guider dans un cas comme celui-là. Pour moi, la lettre même du statut rend le cas bien clair, et si les honorables députés de la droite ont des doutes, c'est devant le comité qu'ils devraient chercher à les dissiper.

Dans le discours vigoureux qu'il vient de prononcer, le ministre des Chemins de fer et Canaux demande quels autres faits que ceux que nous connaissons déjà le comité pourrait bien découvrir. Nous savons tous que les comités ont été institués parce que les questions de faits et souvent les questions de droit sont mieux élucidées par un comité composé de quelques membres que par toute la Chambre. De plus, il y a une chose que peut faire un comité et que nous ne pouvons pas faire ici, c'est la preuve. Nous devons à l'Orateur de faire la preuve complète des faits dont j'ai parlé il y a un instant. Quant à la question de droit, elle se résume à ceci: Un fonctionnaire public, un membre du parlement, parce que je prétends qu'un membre du parlement est un fonctionnaire public aux termes de la loi, peut donner sa démission de différentes manières. Il peut démissionner de vive voix ou par écrit. Dans certains cas, la loi indique la procédure à suivre. Des fois, il est suffisant de dire à quelqu'un qu'il donne sa démission; le plus souvent la démission n'est complète que lorsqu'elle est acceptée par le pouvoir qui l'a nommé. Dans cas actuel, nous avons un statut qui est très clair.

Le point sur lequel nous différons est celui-ci: Quand cette démission est-elle devenue complète? Est-elle devenue complète après que l'honorable député de Richelieu l'eut signée en présence de deux témoins et l'eut adressée à l'Orateur? Ou bien, ne l'est-elle devenue qu'après que l'Orateur l'eut reçue, lue et pour ainsi dire acceptée? Le statut me paraît très clair et, pour moi, il n'y a pas le moindre doute qu'une fois la démission signée en présence de deux témoins et adressée à l'Orateur, elle n'appartenait plus à l'honorable député; de ce moment, elle est devenue la propriété du parlement et personne n'avait le droit de la rendre. Dès qu'il s'en s'est séparé, dès qu'il l'eut confié à la poste de Sa Majesté ou à un messager pour la remettre à l'Orateur, la démission de l'honorable député était complète. Que dit le statut? Après avoir indiqué la procédure à suivre, le paragraphe 3 dit:

Le député qui aura ainsi donné sa démission, sera censé avoir rendu son siège vacant.

Que signifie le mot "donné" employé dans ce sens? Donner sa démission, signifie l'écrire et la signer en présence de deux témoins. Dès qu'elle est écrite et signée en présence de deux témoins, c'est une démission donnée aux termes du paragraphe 3 de l'article 5, et de ce moment le siège devient vacant. L'honorable député de Halifax, cette après-midi, nous a cité un auteur français, mais il s'agissait, je crois, non de démission de fonctionnaires, mais de contrats, si j'ai bien compris, je n'ai pas bien saisi le passage qu'il a cité. Mais d'après ce que j'ai entendu, cette citation se rapportait aux contrats et non à des démissions de fonctionnaires. J'ai ici un volume de droit que tous les députés connaissent, l'*American and English Encyclopedia of Law*. Il fait autorité en tant que les conclusions de l'auteur sont appuyées sur des précédents et des décisions judiciaires. Voici ce qu'il dit au chapitre des démissions:

La démission est l'acte d'un fonctionnaire par lequel il renonce à sa position et au droit de s'en servir à l'avenir. Pour constituer une démission complète et valable, il faut qu'il y ait une intention d'abondonner une partie de la durée de la charge, accompagner de l'acte d'abandon.

Qu'est-ce qui a été fait dans le cas actuel? Il y a certainement eu intention d'abandonner une partie de la durée de la charge, comme le prouve la lettre écrite en présence de deux témoins, et cette intention a été accompagnée d'un acte d'abandon, quand l'honorable député a envoyé sa lettre à l'Orateur.

Mais ce n'est pas tout. En droit commun l'emploi ne devient vacant, en règle générale, que lorsque la démission est acceptée par l'autorité compétente, c'est-à-dire le pouvoir qui a nommé le démissionnaire. Mais le même auteur ajoute:

En Amérique, cette coutume anglaise qui, en principe, paraît être la meilleure doctrine, a été suivie dans, peut-être la majorité des cas; mais il y a aussi des autorités pour invoquer la doctrine contraire, c'est-à-dire qu'un fonctionnaire peut démissionner, selon son bon plaisir sans l'assentiment du pouvoir qui l'a nommé....

Ici le pouvoir qui l'a nommé, n'est certainement pas l'Orateur, et on ne prétendra pas que l'honorable député devait aller devant ses électeurs pour leur demander la permission de démissionner.

....et qu'en l'absence de tout statut contraire, une démission absolue et sans réserve rend l'emploi vacant du moment que la démission parvient à l'autorité compétente, sans acceptation expresse ou tacite de la part de cette dernière.

Quelle était l'autorité compétente dans le cas actuel? D'après le statut c'était l'Orateur, et dès que la démission lui est parvenue elle était complète d'après l'auteur que je viens de citer. Comme je l'ai dit, cet auteur fait autorité en tant qu'il cite des précédents pour appuyer son opinion, et le passage que je cite en ce moment est appuyé sur de nombreux précédents indiqués au bas de la page.

M. CASGRAIN.

Si la question était renvoyée devant le comité, nous pourrions consulter ces autorités et ces précédents, pour voir si cette doctrine est bien celle qui devrait être adoptée par la Chambre.

Le même auteur dit encore :

Une démission qui a été acceptée ne peut pas être reprise, non plus qu'une démission qui doit prendre effet immédiatement et qui a été remise dans ce but à la personne autorisée à la recevoir.

Les précédents ne manquent pas pour appuyer cette prétention, qu'une démission acceptée ne peut pas être reprise, et il y en a encore plus en faveur de la doctrine que lorsqu'une démission a été remise au fonctionnaire autorisé à la recevoir, elle ne peut pas être reprise. Voici ce qui a été décidé par la cour Suprême des Etats-Unis à Washington dans la cause des Etats-Unis *vs* Wright :

Il n'y a pas de doute qu'un fonctionnaire public peut se démettre de son emploi, selon son bon plaisir, et l'exécutif n'a pas le pouvoir de le forcer à garder son emploi.

J'ignore si le ministre des Chemins de fer et Canaux désire garder l'honorable député dans cette Chambre et veut encore avoir des ennuis à propos du canal sur lequel l'honorable député veut faire nommer quelques-uns de ses amis ou de ses parents. Je ne vois pas pourquoi il tient si fort à garder l'honorable député ici. La cour Suprême dit encore :

Il suffit que la démission soit reçue pour prendre effet, et cela ne dépend pas de l'acceptation ou du refus du président.

Si la rumeur dit vrai—ce que j'ignore—l'Orateur avait été averti que cette lettre contenait la démission de l'honorable député de Richelieu. La Chambre tient à savoir si l'Orateur doit être l'intermédiaire entre le gouvernement et les honorables députés de la droite pour la distribution du picotin.

Est-il vrai que la démission a été reçue et que l'Orateur savait que la lettre contenait cette démission ? Une autre autorité appuyée sur cinq ou six des meilleurs précédents anglais dit la même chose :

Quand une démission sans condition est transmise au fonctionnaire compétent avec l'intention qu'elle prenne effet, cela équivaut à une démission complète, prenant effet du jour ou elle a été transmise.

A l'appui de cette décision, voir : Mechem's Public Officers, 417, Reg. *vs* Wigan, 14 Q.B.D. 908 ; 54 L.J.Q.B. 338 ; Eng. Rep. 68 ; State *vs* Hause 43 Ind. 105 : 13 Am. Rep. 384.

Pourquoi le gouvernement refuse-t-il à l'opposition et à l'honorable député de Champlain le privilège d'amener cette affaire devant le comité des privilèges et élections, pour que nous puissions examiner ces précédents qui méritent de l'être, surtout quand en nous refusant ce privilège le gouvernement crée lui-même un précédent dangereux qui, plus tard, pourra être invoqué au détriment des intérêts de l'Etat.

M. l'ORATEUR : Vu la conversation qui a eu lieu dans cette Chambre au commencement de ce débat, je demanderai à l'honorable député de Trois-Rivières (sir Adolphe Caron) s'il était à son siège lorsque l'honorable député de Champlain (M. Marcotte) m'a remis sa motion.

Sir ADOLPHE CARON : Certainement, j'étais à mon siège.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas fait connaître son intention d'appuyer la motion. Je ne veux pas qu'il y ait un malentendu.

Sir ADOLPHE CARON : Il n'y en a pas. J'étais à mon siège. Lorsque la motion a été présentée, c'est vous, M. l'Orateur, qui avez choisi mon voisin de droite (M. Wallace) pour l'appuyer.

M. l'ORATEUR : J'ai demandé quelqu'un pour l'appuyer.

Sir ADOLPHE CARON : J'étais à mon siège et j'étais sous l'impression que mon nom était au bas de la motion.

M. l'ORATEUR : J'ai demandé à l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) s'il appuyait la motion et il a fait signe que oui de la tête. Je vais maintenant mettre la motion aux voix sous cette forme.

M. WALLACE : C'est ainsi que je l'ai appuyée.

M. l'ORATEUR : Les journaux de la Chambre font voir, je crois, que la motion a été appuyée par l'honorable député d'York-ouest. Je ne sais pas si je puis corriger les journaux de la Chambre et je crois qu'il vaut mieux laisser la motion telle qu'elle est.

Le vote est pris :

POUR :

Messieurs

Bell (Addington),	LaRivière,
Bell (Pictou),	Macdonald (King),
Bennett,	McCleary,
Bergeron,	McCormick,
Broder,	McDougall,
Cargill,	McInerney,
Caron (sir Adolphe),	McNeill,
Casgrain,	Marcotte,
Chauvin,	Mills,
Clancy,	Monk,
Earle,	Morin,
Foster,	Powell,
Ganong,	Roche,
Gillies,	Sproule,
Guillet,	Taylor,
Hale,	Tupper (sir Charles Hibbert),
Hodgins,	Tyrwhitt,
Hughes,	Wallace, et
Kaulbach,	Wood (Brockville).—39.
Kloepfer,	

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Landerkin,
Bazinet,	Lang,
Beith,	Laurier (sir Wilfrid),
Belcourt,	Lavergne,
Bernier,	Leduc,
Blair,	Legris,
Borden (King),	Lewis,
Bostock,	Lister,
Brodeur,	Logan,
Brown,	Macdonald (Huron),
Burnett,	Mackie,
Calvert,	McClure,
Carroll,	McGregor,
Casey,	McIsaac,
Champagne,	McLennan (Inverness),
Choquette,	McMillan,
Christie,	McMullen,
Copp,	Malouin,
Davies (sir Louis),	Meigs,
Davis,	Migneault,
Dechêne,	Oliver,

Douglas,
Dyment,
Edwards,
Ellis,
Ethier,
Fielding,
Fisher,
Flint,
Fortin,
Gauvreau,
Godbout,
Guay,
Guité,
Haley,
Harwood,
Heyd,
Hurley,
Jameson,
Joly de Lotbinière (sir Henri),
Paterson,
Pettet,
Proulx,
Ratz,
Rinfret,
Rogers,
Ross,
Scriver,
Semple,
Sifton,
Snetsinger,
Somerville,
Stenson,
Sutherland,
Talbot,
Tarte,
Tolmie, et
Tucker.—79.

La motion est rejetée.

M. TAYLOR : L'honorable député de Middlesex-est (M. Gilmour) n'a pas voté.

M. GILMOUR : J'ai pairé avec l'honorable député de Hamilton (M. Wood), sans cela j'aurais voté en faveur de la motion.

M. SUTHERLAND : L'honorable député de Kent (M. Campbell) n'a pas voté.

M. CAMPBELL : J'ai pairé avec l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Kendry). J'aurais voté contre la motion.

DEUXIÈME LECTURE.

Bill n° 98 (du Sénat) pour ériger en corporation la compagnie de prêt et d'épargnes du Canada-central. —(M. Casey.)

Bill (n° 86) concernant la compagnie du pont de Brockville et Saint-Laurent.—(M. Wood, Brockville.)

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que la séance soit levée.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

M. FOSTER : Avant que la séance soit levée l'honorable ministre peut-il nous dire quelles seront les questions devant la Chambre demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous prendrons l'Acte du cens électoral.

SIEGE VACANT DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. FOSTER : Le premier ministre voudrait-il me dire si le bref pour l'élection de Prince-ouest, a été émis, et si le président a été nommé ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je réponds avec plaisir à la question de l'honorable député, le bref a été émis et le président d'élection nommé. C'est M. Gallant qui sera président d'élection.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.15 a.m. (mardi.)

M. L'ORATEUR.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 22 mars 1898.

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

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 90) concernant les corporations secrètes et les agences mercantiles.—(M. Sproule).

SUPPRESSION DES MONOPOLES.

M. SPROULE : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 89) modifiant le code criminel de 1892, concernant les coalitions pour restreindre le commerce et à l'appui de cette proposition je désire donner quelques explications. D'après la loi actuellement en vigueur, avant que la loi pût être mise en vigueur, il fallait prouver que le commerce était injustement restreint ou sans raisons. Cet amendement est destiné à faire disparaître les mots " injustement et sans raisons " que se trouvent dans la loi actuelle.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

LE KERMÈS DE SAN-JOSÉ.

M. CHARLTON : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire faire allusion brièvement à une question dont l'importance est suffisante pour occuper durant quelques instants l'attention de la Chambre et du gouvernement. Je terminerai mes remarques en proposant une motion. Je veux parler de la mesure récemment adoptée par cette Chambre prohibant l'importation des plants de pépinière. Ce bill fut proposé et adopté en un seul jour, et par suite de la rapidité avec laquelle cette mesure fut adoptée, les objections qui pouvaient y être faites n'ont pas été entendues, et j'ai cru qu'il était bon que ces objections fussent connues de l'honorable ministre de l'Agriculture qui était le proposeur de ce bill, du gouvernement, et de la Chambre tout entière.

J'ai regretté dans le temps la hâte que l'on apportait à faire adopter ce bill, et je suis convaincu que le résultat de tout cela suffira pour convaincre la Chambre qu'il aurait mieux valu accorder à cette affaire une plus sérieuse attention. On constate en étudiant cette question et en prenant connaissance des faits qui ont été énoncés ici, qu'un grand nombre de pépinéristes du Canada importent des quantités considérables de plants de pépinière des Etats-Unis ; que ces gens ont conclu les arrangements nécessaires pour la prochaine saison ; qu'un grand nombre d'entre eux ont payé le coût de ces plants ; qu'ils étaient sur le point de faire les démarches nécessaires pour l'importation de ces plants ; et que le bill a jeté le désarroi dans leurs affaires, et va certainement causer des difficultés et faire encourir des pertes sérieuses à des gens qui font des affaires prospères depuis des années, et qui se trouvent tout à coup aux prises avec cette nouvelle loi relativement à l'importation des plants de pépinières, sans qu'on leur ait donné l'occasion de conclure d'autres arrangements.

En étudiant cette question des " plants de pépinière " en particulier dans les Etats de New-

York et du Michigan, on constate qu'ils sont expédiés avec un certificat de l'entomologiste de l'Etat, déclarant que ces plants sont exempts du kermès de San-José ou autres insectes nuisibles ou ennemis des arbres fruitiers. Je tiens dans ma main un certificat de cette nature délivré dans l'Etat de New-York qui se lit comme suit :

Ceci est pour certifier que j'ai, ce huitième jour de mars, examiné les "plants de pépinière" de Hammond et Willard, cultivés à Geneva, comté d'Ontario, Etat de New-York, et que je n'ai trouvé aucune trace de la présence du kermès de San-José, ou autres insectes dangereux ou *maladies des plants de nature à se communiquer par le moyen des plants de pépinière*, de la pépinière au verger.

V.-H. LOWE,
Entomologiste.

New-York Agr. Exp. Station,
GENEVA, N.-Y., 10 mars 1897.

On dirait que les plus grandes précautions sont prises en vertu de la loi de cet Etat pour protéger les produits des pépinières ; nous n'avons pas de loi supérieure à celle-là, et notre système d'inspection sous ce rapport est loin d'égaler en efficacité celui qui est en vigueur dans cet Etat. Je crois que la loi est en partie la même dans le Michigan que dans l'Etat de New-York. Nos pépiniéristes les plus considérables, et ceux qui, je suppose, ont demandé l'adoption de ce bill, importent eux-mêmes des quantités considérables de plants de pépinière des Etats-Unis, et la majorité d'entre eux importent les plants dont ils ont besoin l'automne, les conservent dans des caves fraîches, et lorsqu'ils ont peu d'ouvrage durant l'hiver, alors que la main-d'œuvre est à bon marché, ils préparent leurs plants pour l'expédition. Tous ces plants ont été introduits dans le pays sans avoir obtenu le certificat de l'entomologiste, et cette garantie, quelle que soit sa valeur, manque à ces plants de pépinière qui ont été importées l'automne dernier. Voilà quels sont les renseignements que j'ai reçus. Un grand nombre des pépiniéristes qui ont demandé cette nouvelle loi sont maintenant prêts à remplir les commandes qu'ils ont reçues pour ces plants de pépinière.

En une seule fois Brown Bros. ont importé deux wagons chargés de plants de pépinière venant des Etats-Unis, et cela à la veille de l'adoption de cette nouvelle loi, et immédiatement après ils se sont déclarés en faveur de ce bill qui prohibe l'importation des plants de pépinières américaines. Les pépiniéristes de moindre importance ont des agents qui parcourent le pays et prennent des commandes, maintenant qu'ils ont ces commandes, ils se voient placés dans une position critique par ce bill ; et il n'y aurait que des raisons de la plus haute nécessité qui pourraient excuser le tort considérable que l'adoption de ce bill va causer à ces commerçants. Cela va avoir pour résultat de donner, tout naturellement, de la valeur aux produits qui sont actuellement rendues dans le pays et augmenter les profits du commerçant canadien ; ceux qui sont aujourd'hui en possession d'une quantité considérable de plants de pépinière importés des Etats-Unis vont pouvoir contrôler le marché, vendre leurs plants de bonne et de mauvaise qualité et réaliser des profits considérables.

Ce bill va avoir pour effet de limiter les approvisionnements au détriment de ceux qui voudront planter ces arbres, et tandis que les profits des pépiniéristes augmenteront, tous les cultivateurs et les producteurs de fruits paieront plus cher pour obtenir des plants de pépinières de qualité inférieure, ou bien ne pourront pas se procurer les plants dont ils auront besoin.

Le ministre de l'Agriculture a dû recevoir une communication à ce sujet, car j'ai reçu un télégramme à cette fin d'une des plus grandes maisons dans ce genre d'affaires, de Rochester, MM. Chase Bros. & Co., lequel se lisait comme suit :

ROCHESTER, N.-Y., le 18 mars 1898.

Pouvez-vous obtenir que l'adoption du bill relatif au kermès de San-José soit retardée et nous ménager une entrevue, relativement à l'entrée des plants de pépinière du printemps, lesquels ont été fumigés sous la direction d'un inspecteur canadien, les rendant ainsi absolument inoffensifs. Télégraphiez réponse.

CHASE BROS. Co.

Ces gens demandaient simplement à ce qu'on leur fournisse l'occasion d'exposer leurs vues au gouvernement pour lui démontrer que l'importation de leurs produits peut se faire sans danger, et que les précautions prises les exemptent absolument de l'atteinte de l'insecte le kermès de San-José et autres maladies. Il me semble que l'on aurait dû entendre les raisons que pouvaient donner ces gens. Pour faire voir tout l'intérêt que les pépiniéristes canadiens portent à cette question, j'ai ici quelques lettres qui le prouvent. M. J.-W. Johnston, de Campbellford, Ontario, télégraphie :

L'adoption du bill relatif au kermès de San-José va ruiner les pépiniéristes canadiens qui importent des Etas-Unis. Mes commandes du printemps sont payées. Va-t-on me permettre de les importer?

J'ai reçu une lettre de M. G.-H. Caughell, d'Aylmer, qui se lit comme suit :

Je vous écris pour vous féliciter sur le courage dont vous avez fait preuve en condamnant cette mesure prohibitive, draconaienne, tout particulièrement injuste à cette époque de l'année. Maintenant que les pépiniéristes canadiens et américains ont payé à leurs agents canadiens de milliers de dollars de salaires et de commission pour les commandes prises durant l'année qui vient de finir, et maintenant que nous sommes sur le point d'expédier nos produits, ceux qui ont été élus comme partisans du libre-échange, adoptent en un seul jour un bill qui ressemble de bien près à un vol puisque nous ne pouvons pas nous faire expédier nos produits.

Ce bill ne fait pas tort seulement aux pépiniéristes, mais aussi à des centaines d'agents qui ne pourront pas toucher la balance de commission qui leur revient si les plants ne sont pas livrés, conformément au contrat. Et des milliers de personnes vont être désappointées en ne recevant pas les plants qu'elles devaient planter. J'ai acheté mes arbres à Geneva, N.Y., j'ai ordonné de les expédier hier, et je ne sais que faire, car nos journaux quotidiens ne publient pas le bill en entier et disent simplement que le bill relatif à l'insecte appelé kermès de San-José a été adopté, et que l'entrée du Canada est fermé aux plants américains. Le bill ne contient-il pas quelques restrictions ou concessions, ou bien ceux de ces plants qui ont été examinés par un entomologiste de l'Etat et déclaré exempts de toutes maladies, et dont le certificat accompagne la facture et la boite, seront-ils admis, ou rejetés sans merci? Je ne crains pas de dire que des gens capables de faire de semblables choses ne méritent pas d'être appelés nos représentants, et je suis heureux de constater qu'il y en a au moins deux parmi eux qui ont eu assez d'intelligence pour élever la voix même contre leurs propres collègues et faire leur devoir. Si les choses sont telles que les journaux l'annoncent, ce bill est encore plus mauvais que cette loi barbare des loups-marins adoptée par les sauvages américains. Veuillez donc me donner les renseignements dont vous voyez que j'ai besoin par la présente, et comme je suis dans un grand embarras une prompte réponse de votre part me donnant votre avis sur la question obligera.

J'ai une autre lettre de M. R. Dickinson, de la Strathroy Nurserv Company (à responsabilité limitée). Voici ce que dit ce monsieur :

STRATHROY, le 18 mars 1898.

JOHN CHARLTON, M.P., Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai remarqué l'effort que vous avez fait durant le cours du débat pour faire rendre justice aux gens qui ont agi de bonne foi en achetant des arbres fruitiers américains.

Voici dans quelle position nous nous trouvons : L'automne dernier nous avons acheté et payé pour 16,000 plants d'arbres fruitiers destinés à être plantés, lesquels devaient être importés de France, par l'entremise de la maison Grening Frères, de Monroe, Michigan, ainsi que 500 arbres fruitiers. Ces arbres sont maintenant rendus à Monroe, Michigan, et à moins que nous ne puissions les rendre ici, nous allons perdre des centaines de dollars, directement, et une bien plus forte somme indirectement, car nous ne pourrons pas faire venir ces arbres de France pour une autre année. Si nous eussions connu l'intention du gouvernement à cet égard, nous aurions pris d'autres mesures, et fait venir ces arbres directement de France. Nous ne demandons que simple justice, MM. Grening et Frères sont consentants à laisser inspecter les plants. Ils sont porteur d'un certificat de l'inspecteur de l'Etat déclarant que les arbres sont exempts de maladies, nous ne demandons pas au gouvernement d'abroger l'acte, mais de permettre l'accomplissement de contrats faits de bonne foi, et sujets à inspection si la chose est requise.

Espérant que vous ne cesserez pas de combattre tant que justice ne sera pas rendue à ceux qui ont eu jusqu'ici confiance dans l'intégrité du gouvernement, je demeure,

Votre obéissant serviteur,

R. DICKINSON,
Secrétaire.

The Strathroy Nursery Co. (Limited).

J'ai aussi reçu une lettre de M. E. Grigg, des pépinières d'Harriston, qui dit :

HARRISTON, 19 mars 1898.

M. JOHN CHARLTON M.P.,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'apprends avec regret que le bill relatif aux plants de pépinière est sur le point d'être adopté; j'ai payé vingt hommes, travaillant pour moi à commission, toute la saison, tout mon argent est placé dans ce genre d'affaires, j'y ai travaillé toute ma vie, et je constate que ce bill me ruine entièrement. Je vous transmets sous pli copie d'une de mes formules de commandes, laquelle démontre que tous mes contrats disent : " *Marchandises provenant de Geneva, N.-Y.*"

Si le bill avait été adopté il y a six mois, il m'aurait épargné en ma qualité d'importateur, un montant considérable: mais tel qu'il est, ce bill a été adopté à la hâte, deux semaines à peine avant la date de la livraison des marchandises, tous les contrats jusqu'à cette date étant entièrement perdus.

J'ai aussi reçu des certificats de Geneva, N.-Y., qui disent que l'entomologiste du gouvernement est en position de prouver que rien de semblable à l'insecte connu sous le nom de kermès de San-José n'existe dans les environs de Geneva, N.-Y.

Je vous félicite de l'attitude que vous avez prise relativement à ce bill.

Votre tout dévoué,

E. GRIGG.

J'ai aussi reçu une lettre de MM. Bowlby Frères et compagnie, de Waterford, Ont. Voici ce qu'ils me disent :

WATERFORD, ONT., 17 mars 1898.

MON CHER M. CHARLTON,—J'ai remarqué l'opposition que vous avez faite à l'adoption immédiate du bill de M. Fisher relativement à l'insecte connu sous le nom de kermès de San-José, nous craignons que les producteurs de fruits ne soulèvent les mêmes objections lorsqu'il s'agira de l'importation des pêches, des poires et des prunes. Vous n'ignorez pas qu'ils ont toujours fait cela, même bien avant qu'il fût mention de cet insecte. Que vont-ils faire maintenant? Il reste un moyen, même s'ils prohibent l'importation des fruits, c'est que les fabricants de conserves de fruits reçoivent la permission d'importer ces fruits, car cela pourrait se faire sans danger que l'insecte connu sous le nom de kermès de San-José puisse se répandre, quand bien même il s'en trouverait parmi les fruits, les fruits ne seraient pas vendus, mais tous seraient transformés en conserves et les rebuts brûlés, j'espère que vous allez pouvoir vous assurer si tout le commerce de fruits doit être arrêté et nous en avertir.

Votre, etc.,

DR ALFRED BOWLBY.

Il est évident que ce monsieur craint que la prochaine législation que l'on va adopter à ce sujet n'ait pour but de le priver de son approvionnement de fruits, M. J.-W. Johnston, des pépinières de Campbellford, Ontario, écrit :

CAMPBELLFORD, ONT.

M. CHARLTON, M.P.

CHER MONSIEUR,—Voici pourquoi j'ai à me plaindre du bill relatif à l'insecte connu sous le nom de kermès de San-José. C'est que j'ai acheté et payé tous les plants de pépinières dont j'avais besoin dans le mois de février dernier, et je les ai fait conserver dans des entrepôts frigorifiques à Rochester et Saint-Louis en attendant que je donne l'ordre de me les expédier. Ils furent payés et expédiés plusieurs jours avant qu'il fut mention du bill relatif au kermès de San-José. Ces deux commandes ont été préparés et expédiées de Saint-Louis et Rochester le 15 février 1898.

Votre tout dévoué,

J.-W. JOHNSTON.

M. Johnston me transmet en même temps les quelques remarques suivantes qui termineront la liste des lettres et autres communications que j'ai reçu relativement à cette affaire. Il dit :

Je désire appeler l'attention de la Chambre sur le fait que ce bill relatif au kermès de San-José a été présenté à cette date avancée et adopté à la hâte ostensiblement dans l'intérêt des producteurs de fruits, mais virtuellement dans les intérêts des propriétaires de deux ou trois des pépinières les plus considérables de l'ouest canadien, qui cultivent plus de plants de certaines espèces qu'ils n'en peuvent vendre, vu la concurrence que leur font les pépinières de moindre importance, qui importent une grande partie des plants qu'ils vendent et peuvent les vendre à des prix moins élevés aux endroits où il se trouve que les grandes pépinières peuvent le faire par l'entremise de leurs agents. Un avis de la présentation de ce bill aurait dû être donné à ses adversaires, afin que le gouvernement eût pu entendre les arguments des deux parties intéressées.

Le plus grand nombre de ceux qui importent avaient donné leurs commandes il y a déjà quelque temps, dans certains cas le prix en avait été même payé et les plants empaquetés et expédiés. Quelques-uns, ceux qui possèdent les capitaux nécessaires font leurs importations l'automne, et durant l'hiver ils placent ces plants dans des caves et préparent leurs commandes alors que la main-d'œuvre est à bon marché, puis dès le commencement du printemps ils expédient leurs commandes à leurs acheteurs. Ces grandes pépinières ont fait leur importation l'automne dernier, (car elles achètent leurs plants des mêmes pépinières que moi et d'autres personnes, tel que j'ai pu m'en convaincre par moi-même).

Les plants de pépinière importées l'automne dernier ne sont pas plus exempts de maladies que celles qui sont importées ce printemps, et je prétends même qu'elles le sont moins, car toutes les principales pépinières des Etats-Unis ont fait inspecter et certifier leurs plants et des certificats d'eux ont été accordés lesquels déclarent que leurs produits qu'ils ont en mains depuis l'automne dernier son exempts du kermès de San-José. J'ai vu quelque part que les pépinières américaines fournissent quatre-vingt par cent de tous les plants de pépinières plantés annuellement au Canada. Faites disparaître ces quatre-vingt par cent et ces quelques pépinières considérables vont faire de si bonnes affaires ce printemps qu'ils vont pouvoir se débarrasser de tous les arbres qu'ils ont en main, sans s'occuper de la qualité ou de la variété, et cela au plus grand détriment du planteur, qui, lorsque ses arbres commenceront à produire, s'apercevra qu'il a planté toutes espèces d'arbres à part l'espèce qu'il voulait avoir, parce que s'il n'y a pas d'importation la demande sera plus forte et l'on vendra tous les arbres sans distinction.

La mise en vigueur de ce bill va ruiner les pépinières de moindre importance et les vendeurs qui importent la plus grande partie de ce qu'ils vendent, parce que, comme

je viens de le dire, leurs commandes sont déjà accordées et payées. Allons-nous être ruinés pour le bénéfice de quelques concurrents plus riches que nous? Le kermès de San-José peut être aisément et absolument détruit sur les plants d'arbres fruitiers en les plongeant absolument dans une émulsion de kérosine. Il n'y a pas un seul kermès de San-José qui puisse résister à ce traitement et je suis prêt à en fournir la preuve. Le gouvernement pourrait nommer un agent compétent à chaque poste d'entrée, lequel serait chargé de plonger dans une émulsion de cette nature tous les plants de pépinières qui seraient importés, quand bien même la chose devrait se faire aux frais de l'importateur, en agissant ainsi le gouvernement ne lèserait les intérêts de personne, prenant pour base de la prétention que je vais émettre la moyenne de mes propres importations, je dis qu'il n'en coûterait pas trois par cent des droits perçus sur les plants de pépinières importées pour détruire parfaitement le kermès de San-José et autres insectes dangereux qui pourraient y être attachés. La demande pour les arbres fruitiers est très forte parmi les cultivateurs ce printemps, et les importations seraient très considérables. Mais maintenant, ils ne peuvent plus obtenir les arbres qu'ils ont commandés pour les planter. Les droits qui auraient été perçus sur toutes ces importations vont être aussi une perte considérable pour le trésor public. Les pépiniéristes américains comprennent toute l'importance qu'il y a pour eux de ne pas laisser s'introduire le kermès de San-José dans leurs pépinières. Cela ruinerait immédiatement leur réputation. Tous les commerçants de plants de pépinières se ligueraient pour les exclure du marché et les boycotter comme la chose existe actuellement pour les pépinières du New-Jersey, qui ont répandu le kermès de San-José dans la partie ouest du Canada et dans d'autres endroits il y a deux ou trois ans. Ce ne fut pas une pépinière de l'Etat de New-York qui propagea le kermès de San-José dans l'ouest du Canada telle que la chose a été dite lors de la présentation de ce bill. En retardant la mise en vigueur de ce bill jusqu'au mois de juin, cela aurait pour effet de placer les arbres qui seront importés ce printemps sur le même pied que ceux qui ont été importés l'automne dernier, parce qu'ils sont tous des produits de 1897. Mais si le bill ne devenait en vigueur qu'au mois de juin prochain, il atteindrait tous les arbres qui ont été récoltés depuis l'année dernière, etc.

Ces pépiniéristes qui emploient un grand nombre d'agents et possèdent des intérêts considérables dans cette industrie, déclarent que cette loi va les ruiner. Ces représentations démontrent qu'ils ont été pris par surprise, que ce bill a été adopté par la Chambre sans qu'on leur permette de faire valoir les objections qu'ils pouvaient opposer à son adoption, ou les arguments qui auraient certainement été considérés comme étant suffisants pour amener le gouvernement à adopter d'autres mesures que la prohibition absolue de l'importation de ces produits. Je maintiens encore aujourd'hui comme je l'ai fait lorsque ce bill a été discuté, que des précautions convenables prises relativement aux importations auraient atteint le but désiré tout aussi bien que la prohibition complète. Si ce bill n'est pas modifié dans sa mise en vigueur, par un arrêté du conseil, dans ce cas ces pépiniéristes ont droit à des dommages, parce que cette loi est rétroactive dans son effet, et qu'elle atteint ces gens alors qu'ils ont conclu des marchés, et que ces derniers sont sur le point de se compléter par la livraison des marchandises qu'ils ont achetées, alors qu'ils en ont payé le prix à ceux de qui ils les ont achetées ; et lorsque d'un seul coup le gouvernement anéantit leur commerce, cette mesure est ni plus ni moins que draconienne, je doute qu'elle soit bien à propos, et si la Chambre est d'opinion qu'il est nécessaire que cette loi devienne en vigueur, je crois que ces gens ont droit à des dommages. J'ai cru qu'il était de mon devoir de faire connaître ces faits à la Chambre. Naturellement, la position que j'ai prise lors de la discussion de ce bill m'a exposé à recevoir des communications de quelques-uns de ces pépiniéristes, et je suis parfaitement convaincu que les raisons que j'ai fait valoir pour obtenir du délai et le temps nécessaire pour étudier cette question plus convenablement, avaient leur raison d'être.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne doit pas faire allusion à un débat antérieur.

M. CHARLTON : J'ai fait cette remarque sans faire allusion à un débat antérieur, bien que j'aie été nécessairement obligé de mentionner ce bill, j'ai fait connaître ces faits à la Chambre afin qu'elle soit en possession de ces renseignements qui auraient dû lui être fournis avant que le bill reçoive la sanction de la Chambre. Je propose que la séance soit levée.

M. McCLEARY : M. l'Orateur, avant de prendre le vote sur la motion je voudrais dire quelques mots sur cette question. J'ai l'espoir que l'honorable ministre de l'Agriculture n'écoutera pas la voix du charmeur qui vient de parler par la bouche de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Depuis que ce bill est devenu loi, j'ai passé deux ou trois jours dans le jardin du Canada, le district de Niagara, et je dois dire que jamais mesure plus populaire ne fut adoptée par ce parlement. Ses résultats bienfaisants se sont déjà fait sentir pour les producteurs de fruits et pour les pépiniéristes du Canada. Sur le train, hier matin, j'ai rencontré un homme qui s'en allait à Grimsby pour acheter 3,000 plants de pêchers, bien qu'il ait toujours acheté jusqu'ici tous les plants dont il avait besoin des pépinières de Rochester. L'honorable député de Norfolk-nord a certainement démontré qu'il y a des gens dans le pays qui s'intéressent à la position qu'il a prise sur cette question dans cette Chambre, parce qu'il nous a lu des lettres de recommandation de ses amis qui font des affaires avec les pépiniéristes américains ; et il est tout naturel de s'attendre à ce que ces gens soient vexés de voir un bill de cette nature adopté par le parlement. Nous nous attendions à cela ; mais si le gouvernement avait suivi l'avis que lui a donné l'autre jour l'honorable député et retardé l'adoption de ce bill durant deux ou trois semaines, le pays aurait été inondé de plants de pépinière, comme le démontre le télégramme reçu l'autre jour par le ministre des Douanes du poste des Chutes Niagara, lui demandant de permettre l'entrée de certains wagons chargés de plants de pépinière. L'honorable député a cité le cas de MM. Brown et Frères. Cette maison, comme il le sait très bien, n'est qu'une succursale de la maison Brown et Frères, de Rochester, dont les pépinières sont situées à Fonthill.

L'honorable député ne parle pas de l'industrie canadienne telle que représentée par la pépinière de Morris, Stone et Wellington, l'un des établissements les plus considérables du genre au Canada, qui est obligé de faire concurrence aux producteurs de plants de qualités inférieures établis de l'autre côté de la rivière. Mettant de côté la question de protection, il n'est que juste que nos producteurs de fruits soient protégés de la manière efficace dont ce bill y pourvoit. J'ignore quelle ligne de conduite l'honorable député voudrait faire adopter au gouvernement, relativement à cette question ; mais dans tous les cas il ne peut revenir sur sa décision, du moins je l'espère. L'honorable député nous dit qu'il est en possession d'un certificat d'inspection

de la part de l'entomologiste de Rochester qui déclare que les plants des pépinières de cet endroit ne sont pas atteints par le kermès de San-José. Le seul endroit du Canada où cet insecte se trouve dans quelque mesure, est dans le district de Niagara, et les plants qui y ont été importés venaient de ces mêmes pépinières américaines. C'est là une preuve évidente que si cet acte ne devait pas s'appliquer à d'autres districts des Etats-Unis, il devrait s'appliquer à celui-là, et empêcher toute importation ultérieure de ces plants de pépinière, qui causent du dommage aux producteurs de fruits de notre pays. J'ai confiance que le gouvernement va rester ferme dans l'attitude qu'il a prise sur cette question, et faire comprendre au peuple, que non seulement comme question de protection à accorder à nos producteurs de fruits pour le travail et l'argent qu'ils ont placés dans cette industrie, mais aussi pour bien faire comprendre à ceux qui ne sont pas des producteurs de fruits que cette Chambre a cru devoir rencontrer de cette manière la législation adoptée par nos voisins qui habitent de l'autre côté de la rivière.

M. CASEY : Je regrette d'apprendre de mon honorable ami (M. McCleary) qu'à son avis la maladie règne jusqu'à un certain point dans la péninsule de Niagara ; je ne pensais pas qu'elle eût pris pied au Canada. Mais la question soulevée par mon honorable ami de Norfolk-nord (*M. Charlton*) est certainement sérieuse, bien que je ne m'accorde pas sur la position qu'il a prise lorsque le bill a été soumis à la Chambre. L'unique objet de cette mesure est naturellement de protéger nos arbres fruitiers et nos producteurs de fruits contre la maladie, et on ne peut en aucune façon la considérer comme une mesure protectionniste. Lorsque l'honorable ministre de l'Agriculture prit la responsabilité d'adopter la ligne de conduite qu'il a suivie, je n'ai aucun doute qu'il s'est parfaitement rendu compte des conséquences et n'a obéi qu'à une conviction intime des besoins de la situation. Mes connaissances sur ce point étant limitées, je suis tout disposé à accepter toutes les assertions à cet égard. Cependant, il reste toujours ce fait que bien des gens ont signé des contrats comme l'a montré le député de Norfolk-nord et que bien des cultivateurs et producteurs de fruits s'attendent à recevoir pour les plantations de cette année des arbres qu'ils ne pourront pas recevoir. Je crois qu'il est parfaitement juste de demander au ministre s'il s'est parfaitement informé de l'impossibilité de désinfecter les arbres soupçonnés d'être atteints de la maladie et de façon à venir en aide à ceux qui ont leurs achats de cette année et qui attendent maintenant leurs arbres, achats et attentes qui ne doivent pas être déçus par cet acte. Je suis absolument en faveur de toute mesure destinée à protéger nos producteurs de fruits contre toute invasion étrangère de fléaux, mais j'espère que le ministre pourra nous donner quelques indications au sujet de la possibilité de donner quelque soulagement aux intéressés, vu la particularité du cas, ne serait-ce que pour cette année seulement.

M. HUGHES : Je n'entends pas prendre part à cette discussion. J'approuve entièrement la mesure proposée, mais j'ai reçu de mes électeurs des lettres me demandant si l'accacia employé pour les haies tombe sous l'application de ce bill. Il serait fort à propos pour le ministre de l'Agriculture de faire connaître son opinion à cet égard.

M. McMULLEN : Je désire ajouter quelques mots à ce qui s'est dit sur cette question. Je dois exprimer mes regrets pour tous ceux qui sont habitués d'année en année à donner des commandes pour toutes sortes d'arbres fruitiers du côté américain. Indubitablement l'adoption subite de cette mesure les a pris par surprise. Je ne discute certainement pas la sagesse de l'action du ministre de l'Agriculture. Si nous pouvons maintenir notre pays à l'abri du fléau, toute mesure prise dans ce but est louable, mais, d'un autre côté, il y a bien des gens qui depuis nombre d'années font ce commerce et qui subitement trouvent leurs affaires arrêtées net sans la plus mince indication de la part du parlement ou de l'exécutif. Bien des gens vont conséquemment subir des pertes considérables. Nous savons que lorsque certaine maladie frappe notre bétail—lorsque le choléra des porcs par exemple se présente dans certaine place—le gouvernement ordonne un abattage général mais les personnes qui sont atteintes dans leurs intérêts reçoivent compensation. Voici un cas où le gouvernement a jugé à propos de protéger tout le pays contre le fléau. Tout en admettant qu'il est sage de prendre toutes les précautions possibles, je crois aussi que l'on devrait faire attention aux hommes qui ont placé tout cet argent dans ce commerce, qui ont passé des contrats et qui vont être virtuellement ruinés par cette mesure. Je ne crois pas que le pays se plaigne si on les assiste d'une façon quelconque. Supposons qu'on accorde une certaine proportion pour cent pour leurs pertes à ceux qui pourront prouver avoir fait de bonne foi des commandes et avoir, pour cela, dépensé de l'argent. Je ne crois pas que ceux qui désirent protéger le Canada contre le fléau soient assez sévères pour dire que ces gens-là devraient être appelés à perdre jusqu'au dernier dollar de leur argent engagé par suite de cette loi destinée à protéger notre pays contre le fléau. Si le gouvernement tient à sa mesure et je n'en nierai pas un seul instant l'opportunité, je crois que l'on devrait avoir quelque considération pour les gens engagés dans ce commerce et qu'on devrait leur accorder une compensation quelconque pour qu'ils ne soient pas ruinés par l'adoption de cet acte.

M. MACLEAN : J'aimerais à faire remarquer que ces personnes sont dans les affaires et ne courent pas plus de risques que dans les changements de tarif. Si l'on ouvre une fois la porte aux compensations, qu'arrivera-t-il ?

M. CASEY : Le tarif n'empêche pas l'importation.

M. BERGERON : Vous avez tous voté pour le bill, à quoi bon parler maintenant.

M. SEMPLE : Je comprends difficilement l'effet que produirait cette mesure pour la prohibition de l'introduction dans ce pays des plants de pépinières, lorsqu'elle a passé si rapidement, mais après avoir étudié la question, j'en ai conclu que les personnes s'occupant de ce commerce depuis quelques années méritent certainement de la sympathie. Je ne doute pas que le gouvernement accomplirait un acte de justice admissible pour tous, s'il trouvait le moyen d'arriver à suppléer dans une certaine mesure à la difficulté. Le bill laisse une certaine

discrétion au gouvernement et je pense qu'il devrait en faire usage pour imposer une inspection rigoureuse des produits afin qu'on pût laisser passer ce qui est nécessaire pour remplir les ordres donnés et pour permettre à ceux qui ont de l'argent dans ce commerce de distribuer leurs plants. Je connais très bien les marchands qui ont vendu des plants depuis quinze ans dans le comté de Wellington. De fait, dans cette région, les plants provenant des pépinières de Geneva sont plus prisés que ceux qui viennent des pépinières canadiennes, ils poussent bien, sont conformes au nom. Ce sont de jolis arbres qui donnent entière satisfaction. Ces pépiniéristes ont dépensé beaucoup d'argent à payer des agents qui circulent dans tout le pays et ces cas se présentent dans beaucoup de comtés de la province, ainsi, je crois, que si le gouvernement voulait exercer sa discrétion pour veiller que les arbres apportés des Etats-Unis sur commande ne soient pas atteints de la maladie, il rendrait grandement service à une foule de personnes méritantes.

M. McNEILL : J'espère que quoi que fasse le gouvernement à cet égard, il ne se décidera pas à laisser pénétrer ce plant dans le pays. Je préférerais voir le gouvernement payer jusqu'au dernier sous la valeur de ce plant plutôt que de le laisser pénétrer, même sous le couvert de l'inspection. Le ministre de l'Agriculture nous a déjà exposé que, l'inspection des arbres importés ne donne pour le moins aucune satisfaction pour la protection des producteurs de fruits, et j'espère que pour aucune considération le gouvernement ne cherchera à affaiblir sa politique à cet égard. J'avoue qu'à première vue mon instinct de justice a été touché profondément de la recommandation faite de dédommager ceux qui se trouvent soudainement placés dans cette position ; mais, d'autre côté, quand nous songeons combien il est facile d'introduire un principe de ce genre, puis combien il est difficile d'en arrêter ensuite l'application, la question se pose immédiatement d'une façon sérieuse de savoir s'il faut ouvrir la porte à un principe dont l'application est difficile ensuite à maintenir dans des limites convenables. J'espère, en tout cas que le gouvernement ne songe même pas à faire entrer ce plant dans le pays. Il a agi sagement en l'excluant et je lui rend justice pour ce qu'il a fait.

M. SPROULE : Ce qui s'est passé montre parfaitement que j'avais raison de demander dans le temps au ministre de l'Agriculture pourquoi le bill n'avait pas été présenté plus tôt. Il me semble très étrange qu'on ait attendu jusqu'au moment de la saison où se fait l'importation des arbres fruitiers, plutôt que le présenter un mois auparavant. Si le bill eut été présenté plus tôt durant cette session cela aurait sûrement réduit la difficulté dont se plaignent ces messieurs. La loi est conçue dans la saine direction et le parlement doit l'appuyer comme je n'ai aucun doute qu'il le fera. L'honorable député de Norfolk-nord a parlé plusieurs fois d'arbres venant de l'autre côté avec des certificats d'entomologistes qu'ils ne sont pas atteints de la maladie. D'après ce que je sais des certificats, j'en fais peu de cas ; il me semble facile quand on le désire, d'obtenir un certificat de ce genre-là et si le ministre de l'Agriculture avait la faiblesse de les prendre comme garantie de l'état du fruit, la mesure serait de peu d'utilité pour les producteurs de fruits du pays.

M. HENDERSON : Je puis assurer au ministre de l'Agriculture que d'après mes constatations depuis l'adoption du bill, il n'a pas à redouter un soulèvement d'opinion publique contre lui. D'après ce que je sais le peuple l'approuve entièrement. La seule objection que j'aie entendu soulever c'est que les fruits, comme les pommes, les poires et les pêches ne soient pas exclus également.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois de mon devoir, M. l'Orateur de répondre à quelques-unes des remarques faites cette après-midi sur la question, car j'en apprécie beaucoup l'importance. Je comprends aussi et je regrette les pertes que l'application de cet acte vont faire subir à certaines personnes. Il est certainement bien regrettable de constater qu'une législation quelconque ayant trait au bien-être général du pays doit forcément causer du tort à quelqu'un. Je me fais une idée, et je crois avoir dit, il y a quelques jours, que le bill lorsqu'il sera devenu loi affectera certaines personnes qui représentent des maisons américaines et vendent des produits américains, lesquelles seront atteintes et perdront peut-être de l'argent.

Je croyais alors et je crois encore dans l'intérêt général du pays qu'on fasse même le sacrifice de ces intérêts particuliers. Je n'ai pas encore appris directement quel effet le bill a produit dans le pays. Je n'ai pas quitté Ottawa et j'ai été plongé dans mon travail depuis que le bill a pris force de loi. Je suis donc particulièrement heureux d'entendre de la bouche de ces messieurs que le sentiment populaire dans leur voisinage respectif est tel qu'ils le représentent. C'est un sentiment auquel je m'attendais et qui répond bien à l'opinion exprimée dans un grand nombre de résolutions et de lettres que j'ai entre les mains et dont je vais vous lire quelques-unes avant de me rasseoir. On verra que ces personnes m'ont montré le danger que courrait l'industrie de production des fruits dans notre pays si l'on ne passait pas un Bill de ce genre. Ainsi je comprends le sentiment de satisfaction qui se produit maintenant que le bill est adopté. J'ai, dans une autre circonstance, exprimé la conviction qu'il fallait adopter rapidement ce bill sans crier gare, afin de ne pas donner à ceux qui s'occupent de ce commerce le temps de rendre futile l'application de l'acte. A quoi servirait au parlement d'adopter un acte et de s'arranger ensuite pour que ses prescriptions soient impuissantes. Si nous avions prévenu les personnes qui voulaient importer des plants des Etats-Unis qu'elles en seraient empêché dans quelques semaines, nous leur eussions offert une prime pour les pousser à se garantir contre les empêchements qui allaient survenir. Il me semble que les protestations soulevées et dont mon ami de Norfolk-nord s'est fait l'écho,—cri, qui, je n'hésite pas à le dire, n'est pas très étendu—justifie l'acte du parlement. J'ai eu l'occasion de lire une lettre envoyée à un membre de cette Chambre dans laquelle l'auteur se plaint de n'avoir pas été prévenu pour se prémunir contre les dispositions de l'acte, en d'autres termes, il se plaignait de n'avoir pas eu la chance d'introduire ses plants dans le pays, avant que la loi l'en empêchât, je comprends ses sentiments à son point de vue, au point de vue des affaires, je ne le blâme pas, c'est conforme à la nature humaine. Mais l'intérêt public aurait été sacrifié si l'on eût permis à ce sentiment de s'imposer au gouvernement et au parlement dans l'adoption de cet acte. Quant aux

dangers du fléau, je profite de l'occasion pour lire une ou deux résolutions qui m'ont été envoyées et je les prends au hasard parmi un grand nombre. En voici une adoptée le 22 novembre 1897, par les producteurs de fruits des cantons de Pelham et de Thorold réunis à Fonthill.

Que nous apprécions les efforts de l'honorable Sidney Fisher, ministre de l'Agriculture, pour arrêter la propagation du kermès de San-José; mais vu l'augmentation du nombre de localités où il s'est répandu, et vu que l'origine de l'infection provient des pépinières des Etats-Unis:

Nous appelons aussi votre attention sur le fait que la question est devenue aux Etats-Unis assez sérieuse pour motiver dans presque tous les Etats des législations intérieures prohibant presque l'expédition d'un Etat à l'autre de produit des pépinières.

Considérant ces faits, nous prions humblement le gouvernement du Canada de prohiber par un acte législatif l'importation de fruits et de plants au Canada, pensant que cette mesure est le seul moyen pratique de protéger les intérêts des producteurs de fruits de l'Ontario.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Quand l'honorable ministre a-t-il reçu cela?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Je ne pourrais pas dire, mais c'était au commencement de l'hiver. Cette résolution a été adoptée dans un district où se trouvait les plus grands pépiniéristes du pays, le district de Niagara. J'ai déjà expliqué, mais je suis encore heureux de l'interruption qui me donne l'occasion d'expliquer que tant qu'il a paru possible de croire que cette agitation était l'œuvre des pépiniéristes ou des hommes que l'on pouvait supposer influencés par eux, tant qu'il a paru possible de supposer que les motifs de l'agitation étaient l'intérêt personnel de quelques-uns, j'ai hésité à demander l'adoption d'une mesure aussi draconienne. Mais lorsque j'ai vu, comme je l'ai vu, il y a un mois ou six semaines, les résolutions venir de districts absolument fruitiers, adoptées par des producteurs de fruits et non par des pépiniéristes, par des organisations, dont l'intérêt mercantile était plutôt adverse que favorable à l'adoption d'une loi de ce genre, j'ai décidé que l'intérêt du pays imposait l'adoption de cette loi. La raison pour laquelle je ne l'ai pas demandée aux premiers jours de la session, c'est parce que je n'ai reçu les résolutions provenant de ces associations composées exclusivement de producteurs de fruits que depuis l'ouverture du parlement, par exemple pour la Nouvelle-Ecosse et la province de Québec où il n'y a pas assez de pépinières pour répondre aux besoins des producteurs de fruits et qui doivent faire venir leurs plants des pépinières de l'Ontario dont les propriétaires demandaient cette législation.

J'ai compris par la suite que l'idée de l'influence de l'intérêt personnel chez les pépiniéristes désireux plutôt d'être protégés dans un intérêt mercantile que contre l'invasion de l'insecte pernicieux devant être éliminé et j'ai vu qu'il y avait de bonnes raisons pour demander la prohibition de l'importion de ces plants. Ce n'est qu'à ce moment-là, tant qu'il m'a paru possible de considérer cette agitation comme l'œuvre de personnes intéressées au côté commercial de cette prohibition, j'ai senti que je devais recevoir leurs résolutions avec le *grano salis* du proverbe, et j'ai vu qu'il fallait attendre prudemment avant d'agir, d'être fortifié par les représentations d'autres personnes que le côté commercial de la question mettait en antagonisme contre la prohibition. Ceci acquis, je me

suis considéré justifié d'adopter la ligne de conduite que j'ai prise et que le parlement, je suis heureux de le dire, a approuvée. Je vais maintenant lire un ou deux énoncés à ce sujet. Je lirai d'abord une ou deux remarques que m'a adressées l'honorable John Dryden, ministre de l'Agriculture, qui, comme le savent sans doute tous les députés de l'Ontario de cette Chambre, a fait passer à la dernière session de la législature de l'Ontario un acte pour l'inspection des pépinières et des vergers de la province de l'Ontario pour essayer d'arrêter le fléau dans les districts où il avait fait une légère apparition. M. Dryden dit:

Je remarque ce que vous dites au sujet de l'inspection par les entomologistes officiels. Je me suis enquis avec diligence de la façon dont se faisait cette inspection et j'en ai conclu qu'elle ne fournissait aucune protection. Il semble que les marchands d'arbres fruitiers de l'autre côté ont l'habitude d'encombrer le Canada des arbres qu'ils ne pourraient pas facilement vendre dans leur pays. Ils les vendent à plus bas prix et l'on m'a dit que certaines gens ont envoyé par ici des arbres fruitiers qu'ils savaient être atteints et qu'ils ont profité de notre négligence pour les faire passer. Il est impossible dans une simple lettre de vous en dire beaucoup, mais je crois devoir vous dire après un examen attentif de la nature et des effets du fléau que j'en suis venu à la conclusion que les mesures de précaution nécessaires doivent être prises immédiatement. Je me propose d'ailleurs d'arrêter des dispositions pour faire déraciner sans retard les arbres qui sont actuellement atteints.

Nos producteurs de fruits s'inquiètent beaucoup de cette difficulté et dans la Chambre d'assemblée aujourd'hui et il a été déclaré qu'il était inutile de chercher à prévenir le mal ici tant que les arbres et les fruits atteints pourraient continuer à pénétrer librement.

Voilà le rapport qu'on m'a fait.

M. McCLEARY: Cela a-t-il été écrit avant l'adoption du bill de Dryden dans la législature locale?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Je crois, à en juger par la date que c'était juste après l'adoption et pendant la discussion du bill dans la législature locale. Il parle de déclarations faites en Chambre ce jour-là. La lettre est datée du 30 décembre. J'ai reçu une autre lettre de M. Dryden dont je vais vous lire un passage. Il parle d'autres questions.

Je ne sais si vous serez de mon avis, mais je pense qu'il serait avantageux, pour quelques années au moins, d'empêcher absolument l'importation d'arbres fruitiers et d'arbustes d'ornement des Etats-Unis, jusqu'à ce que nous voyions où nous en sommes. La situation est trop sérieuse pour être prise légèrement.

Cette lettre est datée du 20 décembre, avant l'autre. Maintenant voici un exposé de la question fait par le professeur Alwood de la Virginie, qui est le président de la Société d'Entomologie des Etats-Unis, et qui traite de ce qu'il appelle l'entomologie pratique et économique.

Je suppose que vous avez remarqué une disposition de la part de certaines personnes à amoindrir le danger de ce fléau, mais d'après mon expérience, c'est un sentiment que je ne puis pas partager. Nous allons essayer de faire passer le plus tôt possible le bill d'inspection fédérale, je vous informerai plus tard de nos progrès à cet égard.

C'était l'automne dernier. Maintenant voici un autre exposé provenant primitivement du professeur Alwood, mais sur lequel je n'ai pu mettre la main que l'automne dernier. C'est le rapport d'un discours prononcé par le professeur Alwood à une assemblée de l'Association des pépiniéristes améri-

cains en juin dernier, mais je ne l'ai eu que l'automne dernier.

Pour le moment, d'après mes propres informations, je *sais que dix-neuf Etats* de l'Atlantique *et Etats intérieurs* adjacents sont atteints par le kermès de San-José. Il est inutile d'examiner maintenant comment ce fléau a pénétré ainsi dans l'est des Etats-Unis, il suffit de dire qu'il a été introduit par les produits des pépinières de Californie et que pendant cinq ou six ans, il s'est répandu sur la portion orientale de ce continent dans les pépinières et les vergers avant que nous eussions, sauf dans nos bureaux, le moindre *soupçon que* le kermès de San-José régnait de ce côté-ci de la Californie. Voilà quatre ans que le premier cas a été découvert et c'est dans ces dix-huit derniers mois seulement que nous nous sommes aperçus complètement de l'étendue du progrès du kermès dans l'Est. Je *dois ajouter qu'il n'y a que quelques semaines* que l'on nous a signalé certains cas de kermès alarmants qui existaient depuis des années sous le nez des spécialistes sans qu'ils s'en fussent aperçus. Ces cas, que je vous citerai, sont la preuve du besoin de lois pour l'inspection complète, pour que nous puissions avec les données que fournira l'inspection prendre les mesures quelles qu'elles soient capables d'arrêter le progrès et la dissémination du fléau dans les proportions qu'il atteint aujourd'hui.

L'orateur a dit que l'Etat de Virginie avait adopté une loi prescrivant la nomination d'inspecteurs et leur donnant des pouvoirs presqu'absolus pour le traitement des lieux infestés et il a déclaré que les deux premières journées de travail de cet inspecteur après sa nomination avaient révélé dix cas de kermès absolument ignorés jusqu'alors.

Il continue à parler de l'inspection, puis il dit :

Je ne crois pas à l'utilité de traiter les arbres des pépinières pour le kermès; je crois à sa destruction par le feu.

Ceci était la condamnation directe de l'inspection et la possibilité d'une inspection réelle. Puis, il continue :

On a découvert un cas de kermès a deux pas de la porte du batiment d'horticulture de l'Université Cornell et qui existait depuis trois ans sans avoir été découvert. C'est un homme de la station d'expérience qui s'en aperçut l'autre jour. Le kermès s'adapte aux diverses conditions climatériques, on l'a trouvé dans les régions montagneuses de la Virginie à 2,000 pieds d'altitude, dans l'ouest de New-York et au nord jusqu'au Canada. Il infeste les arbres à feuilles caduques appartenant aux rosacées; parmi les arbres il infeste le noyer noir, le chataignier américain, les tilleuls américains et européens, les catalpas, les bouleaux à feuille découpée, etc.

Le vais lire la partie du rapport qui a trait aux fruits. Le professeur Alwood dit ceci :

On n'a pas encore encore moment constaté de cas où la dissémination se soit faite par les fruits, il se répand généralement de branche en branche lorsque les arbres sont resserrés et dans un cas au moins, la maladie a été transportée de place en place par les cueilleurs de pêches qui qui avaient emporté du kermès par le frottement de leurs vêtements.

Ceci est une bonne preuve de l'invraisemblance de la propagation du kermès par les fruits, et c'est une des raisons graves qui m'ont amené à croire, en discutant la question qu'il n'était pas nécessaire d'exclure les fruits pour protéger les vergers de notre pays. Je vais maintenant vous donner la liste des places où l'on a trouvé cet insecte. Je vais vous lire une liste qui comprend presque tous les Etats frontières et beaucoup d'autres : Alabama, Connecticut, Georgie, Indiana, Maryland, Mississippi, New-Jersey, Orégon, Rhode-Island, Texas, Washington, Arizona, Deleware, Idaho, Kentucky, Michigan, Massachusetts, Nouveau-Mexique, Ohio, Caroline du Sud, Virginie, Californie, Floride, Illinois, Louisiane, Missouri, New-York, Caroline du Nord, Pennsylvanie, Tennessee, Virginie Occidentale. Cela était l'année dernière. Depuis, on a ajouté à la liste plusieurs Etats. Les pépinières des Etats suivants sont rapportées comme dangereusement infestées : Massachusetts, Georgie, Mississippi, New-York, Floride, Louisiane, Alabama, Missouri.

Vous voyez, le fléau s'est propagé aux Etats-Unis et quand je vous aurai dit que cet insecte a été découvert, il n'y a pas plus de vingt ans dans le petit village perdu de San-José, dans la Californie du sud, puisque l'année dernière on l'a trouvé dans presque tous les Etats de l'Union, même dans les Etats du nord où l'on ne pensait pas qu'il pût jamais pénétrer, que même on l'a trouvé dans quelques cas dans notre pays, vous comprendrez les dangers que fait courir son introduction, danger qui nécessite les mesures les plus draconniennes pour notre protection. Maintenant, je vais parler un peu des objections qui ont été soulevées. Je crois avoir suffisamment répondu à ceux qui demandaient pourquoi la mesure n'avait pas été proposée plus tôt dans la session. N'eût été le bill du Yukon qui occupait la Chambre, je l'aurais présenté, il y a deux ou trois semaines. Je n'ai pas eu l'occasion de le présenter avant l'achèvement de ce débat, bien que je fusse prêt à le faire il y a une semaine ou deux, sans ce bill. Les personnes qui se plaignent disent qu'elles n'ont pas été prévenues. Maintenant, en fait tout l'hiver et tout l'automne derniers chaque réunion d'horticulteurs et même d'agriculteurs dans tout le Canada ont discuté cette question. Toutes les conventions provinciales de producteurs de fruits du pays l'ont discutée et ont passé des résolutions demandant au parlement d'interdire son introduction et d'adopter une loi comme celle qui a été adoptée. L'institut de la province de l'Ontario à souvent discuté le fléau. J'ai en ma possession une foule de résolutions passées à ces réunions dans lesquelles on me demande d'adopter une loi pour empêcher l'introduction du fléau au Canada. En présence de ces faits il me semble oiseux de prétendre que ces gens-là n'ont pas été prévenus et ne pouvaient pas prévoir que nous allions agir de cette façon. Depuis plus d'un an on discute la question. Comme je l'ai fait remarquer l'autre jour, à la fin de la dernière session du parlement, les cultivateurs et producteurs de fruits du pays sont venus me faire des représentations, demandant que la Chambre qui en était alors à ses derniers jours de session, passât une loi prohibitive et la question a été discutée dans la presse agricole et *dans la presse du pays en général.*

L'Horticulturist, organe de l'Association provinciale des producteurs de fruits de l'Ontario, une publication que doivent suivre tous ceux qui s'intéressent au travail des pépinières et qu'ils doivent lire s'ils veulent suivre le mouvement et connaître les discussions qui ont eu lieu à ce sujet, a publié un article et des résolutions demandant l'adoption de cette législation. Je crois donc oiseux de supposer que ces gens-là n'ont pas été aussi prévenus que l'est le public en général, lorsque surgit une loi affectant quelqu'industrie. On ma demandé, M. l'Orateur, de parler de l'inspection pour savoir s'il n'y aura pas moyen d'introduire dans le bill quelque modification au sujet de l'importation des produits des pépinières moyennant l'inspection ici; j'ai suivi attentivement la discussion et les arguments apportés à cet égard aux Etats-Unis et au Canada. J'en suis venu à la conclusion bien arrêtée que toute inspection serait futile, que si nous laissions arriver de pleins chargements de plants et si nous esseyions de les inspecter à la frontière, nous ne serions aucunement sûrs d'être protégés contre la maladie.

M. FOSTER : Que dites-vous de la fumigation et de l'inspection?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'y arrive dans un moment. Mardi, le jour même où le bill étant sanctionné par le Gouverneur général deux wagons de plants de pépinières étaient importés par Brown, Frères. Le chargement est arrivé à la frontière et est entré le vendredi et il a par conséquent pu pénétrer, les ordres pour la mise en vigueur de l'acte n'étant partis d'ici que le vendredi soir. Supposons qu'il faille inspecter ce chargement. Supposons qu'on veuille inspecter les deux wagons, il n'y a pas moins de 50,000, 60,000 ou 100,000 plants. C'est très possible, car quelques-uns des plants sont très petits. Il y a quelques années, j'ai importé un millier de plants et ils tenaient tous dans une petite boîte. Un wagon tiendrait généralement 100,000 plants de ce genre et même plus s'il s'agissait de petits branchages pour greffes ou boutures. L'inspecteur devrait être un expert pour que l'inspection serve à quelque chose. Il lui faudrait examiner à la loupe chaque plant. Ceci représenterait bien des journées de travail. Il faudrait dépaqueter le plant à l'air, le laisser sécher un peu, puis le rempaqueter et l'expédier à destination. Je prétends qu'en fait, cela équivaudrait à la prohibition absolue tout autant que peut le faire le bill passé l'autre jour. Il serait en pratique impossible de faire cette inspection. Bien plus, dans l'expédition de plant de pépinière de cette espèce, une grande proportion meurt. Tous ceux qui connaissent un peu le transport de ces plants savent que beaucoup meurent en voyage. Si le gouvernement essayait de faire l'inspection, on le tiendrait responsable de toutes les pertes qui surviendraient quand bien même il appliquerait le système le mieux et avec tout le soin possible.

M. McNEILL : Quelle est la valeur des plants?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je pourrais avoir une évaluation pour l'honorable député.

M. McNEILL : L'honorable ministre a-t-il songé à l'opportunité de détruire ces plants et de les payer?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La valeur du chargement dépendrait de la nature des arbres ; les plants de pépinière diffère de qualité et de taille. Je suis informé par un de mes employés qu'une personne a fait venir un lot de plants des Etats-Unis qui lui a été livré à un prix aussi bas que 2 à 3 cents le plant. Je serais disposé à croire que ce plant est celui que M. Dryden disait qu'on ne devrait pas laisser importer. Si une personne aux Etats-Unis achète des plants pour 2 ou 3 cents pièce, elle a les rebuts des pépinières des Etats-Unis, ce qu'elles ne peuvent pas vendre là-bas et qui est probablement atteint de kermès ou de quelqu'autre maladie. Si des acheteurs se procurent des plants à ce prix, connaissant comme nous le connaissons le prix des plants de pépinières aux Etats-Unis et ici, il serait bien extraordinaire qu'ils en eussent à ce prix, à moins qu'ils ne soient atteints de quelque maladie.

M. McNEILL : L'honorable ministre veut-il examiner s'il n'est pas désirable, en face du grand danger que courrent les intérêts des producteurs de fruits du Canada de détruire tous les plants qui pénètrent dans ce pays quand bien même il faudra dédommager les personnes qui les ont payés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Lorsque j'ai appris l'arrivée de ces deux chargements, j'ai écrit au gouvernement de l'Ontario d'envoyer un inspecteur et de faire de son mieux.

M. McNEILL : Je ne crois pas à l'efficacité de l'inspection.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Moi non plus, mais j'ai télégraphié à l'inspecteur de faire le mieux possible.

M. McNEILL : Je brûlerais tout et je paierais au besoin.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le gouvernement de l'Ontario a ce pouvoir, mais je ne crois pas qu'il y ait au Canada de loi qui autorise cela. Je traite comme je l'ai dit les importations de plants. Et comme nous savions que les provinces d'Ontario de la Nouvelle-Ecosse et de la Colombie anglaise avaient déjà passé des lois dans ce but, je n'ai pas cru nécessaire pour le parlement d'intervenir à cet égard.

Je parlais d'inspection et j'énumérais les raisons qui me faisaient penser que l'on ne pourrait adopter ou pratiquer aucun système d'inspection efficace sans dépenser des sommes énormes. Je ne crains pas de dire aujourd'hui, que si nous avions laissé venir des plans et essayé de les inspecter efficacement, il eût été difficile de trouver au Canada des hommes compétents et disposés à entreprendre l'ouvrage, à moins de recevoir une rémunération énorme ; un salaire raisonnable n'eût pas suffi. Pour cette raison, je dis franchement à la Chambre, que le remède le plus draconnien, étant le plus sûr et le seul possible, et qu'il était de l'intérêt du pays que cette loi passât.

La question de compensation a surgi. Je ne suis pas prêt à la discuter maintenant, car elle est très sérieuse. L'honorable député d'York-est (M. Maclean) a montré combien il était facile de dépenser des sommes énormes pour obtenir des résultats très douteux. Je suis prêt à examiner toute recommandation ou détail qu'on voudra me soumettre. Je ne puis pas en ce moment prévoir ni dire davantage à cet égard. Mais je dois déclarer que des réclamations pour compensation de ce genre devraient indiquer avec la plus grande clarté et avec une parfaite certitude qu'elles sont bien fondées. Un monsieur qui criait bien haut que cette loi allait le ruiner disait hier à l'un de mes amis qu'il perdait en tout $62. Je ne doute pas qu'il ne soit relativement pauvre et qu'une perte de de $62 ne soit lourde pour lui, je m'en rends parfaitement compte, mais de là à dire que la perte de $62 est la ruine pour lui ce sont deux termes dont je ne puis admettre le rapprochement dans ce cas. Lorsque nous nous informerons des faits, je crois que nous verrons que le cri d'alarme lancé à propos des pertes monétaires devant resulter du bill sont exagérées et que lorsque l'excitation momentanée sera éteinte on s'apercevra que bien peu de monde ont été atteints et que bien peu l'ont été sérieusement. Je suis en même temps convaincu qu'un grand pas aura été fait pour la protection nécessaire d'une des grandes industries du pays,

grand pas que le parlement devait nécessairement faire.

M. FOSTER : N'oubliez pas la fumigation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a tenté des expériences pour la fumigation de ces plants de pépinière par l'acide hydrocyanique. Des expériences ont été tentées en Californie avec certain succès, et je crois que si les plants pouvaient être suffisamment fumigées pour que chaque tige fût atteinte par les vapeurs de l'acide, la fumigation réussirait. L'emploi de l'acide hydrocyanique est assez coûteux, difficile et même dangereux, c'est un poison violent d'un mouvement dangereux. J'ai discuté la question avec des producteurs de fruits et des entomologistes qui m'ont recommandé de veiller à cela en préparant la loi. Il est possible que l'on puisse construire en certaines places des lieux de fumigation ou les plants pourraient être parfaitement fumigés, mais je ne crois pas pratiquement possiole de fumiger tous les plants qui viennent dans le pays et de les laisser passer librement. Voilà la conclusion à laquelle j'en suis venu à l'égard de la fumigation.

M. CHARLTON : Que dites-vous de l'émulsion de kérosène ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Fletcher rapporte qu'il est douteux que l'émulsion de kérosène tue le kermès.

M. CHARLTON : Les expériences de Cornell semblent indiquer qu'elle a été efficace.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, mais il y a des discussions et des divergences d'opinions au sujet des expériences. M. Fletcher recommande que là ou existe le kermès il y ait arrosage et lavage avec une solution de savon d'huile de baleine. Je comprends que l'émulsion de kérosène n'est pas du tout efficace et que tout en pouvant faire du tort au kermès, on ne peut pas la considérer comme un remède absolument efficace. Je puis dire en réponse à l'honorable député de Victoria (M. Hughes) qui a parlé de l'accacia que cet insecte infeste tous les arbres à feuilles caduques. Le nom de l'accacia n'est pas dans la liste que j'ai, mais il rentre dans la catégorie des arbres que l'on m'indique comme infestés par ce fléau. Je dois dire que l'arrêté ministériel basé sur cet acte l'applique aux Etats-Unis, à Hawaï, l'Australie et le Japon, les trois places où l'on connaît actuellement l'existence du kermès. Conformément à la clause de l'acte qui permet d'exempter certaines catégories de plants, nous avons adopté un arrêté exemptant ce qui est connu communément comme plants de serres, qui, à l'exception des roses ne sont apparemment pas affectés par le kermès. Cette exemption comprend les plantes herbacées vivaces qui ne sont pas de nature ligneuse, tous les conifères auxquels ne s'attaque pas le kermès et les bulbes. Je suis informé par le professeur Saunders et le professeur Fletcher que ces plantes sont réfractaires au kermès et nous les avons exemptées. Je crois, M. l'Orateur, avoir expliqué la question de façon à satisfaire la Chambre de l'action que nous avons prise et j'espère qu'avec le temps on s'apercevra que l'alarme causée par les perspectives de tort possible à certains intérêts n'est pas aussi sérieux qu'on a voulu le faire croire à la Chambre des Communes.

M. ELLIS : M. l'Orateur, je suis heureux de voir que l'honorable ministre de l'Agriculture n'enlève pas absolument tout espoir à ceux sur lesquels la loi va s'appesantir si lourdement. J'ai reçu des communications et j'ai entendu parler des gens qui seront gravement atteints par l'application de cette loi. On doit naturellement sympathiser jusqu'à un certain point avec le gouvernement et les autorités de partout dans leurs efforts pour arrêter le mal et empêcher un désastre, mais l'honorable ministre a admis l'autre jour au sujet de ce fléau qu'il existait des difficultés insurmontables par la simple force de la législation. Il a indiqué les différentes façons dont le fléau se propageait, en s'attachant à des objets mobiles comme les pattes des oiseaux et par une foule d'autres moyens qui défient les officiers de douanes, les employés de l'agriculture et la ligne frontière. Le principal inconvénient à l'égard de cet insecte semble être qu'il est si menu qu'on ne l'a découvert qu'après qu'il eût fait des ravages considérables et comme tous les hommes maintenant grossissent leurs œuvres, les producteurs de fruits et les pépiniéristes ont tiré le plus grand parti possible de la difficulté.

J'espère que le ministre va considérer le fait que le département de l'Agriculture et le parlement en agissant ainsi oppriment sévèrement des commerçants respectables du pays. Le ministre dit maintenant que les dépenses seraient tellement considérables qu'il ne peut s'engager aujourd'hui à dire que ces personnes seront dédommagées, bien qu'il ne dise pas qu'elles ne le seront pas et ceux qui subissent des pertes peuvent alors conserver un espoir. Prenez le cas de personnes qui ayant tout préparé pour faire leur commerce cette année se trouvent complètement bloquées par l'application de cet acte. Il ne faut pas oublier que les documents publiés par le département de l'Agriculture et lus par les personnes qui s'occupent de ce genre d'affaires laissaient croire qu'il n'y aurait pas cette année de législation effective à l'égard du kermès de San-José et ils ont été ainsi induits à continuer à placer leurs commandes d'avance et à mener leurs affaires de la façon ordinaire. Ces personnes ont encouru des dépenses considérables et supporteront naturellement de fortes pertes.

Je voudrais un instant appeler l'attention de la Chambre sur la preuve donnée l'année dernière par M. James Fletcher devant le comité d'agriculture et de colonisation que dirige l'honorable député de Wentworth. M. Fletcher a comparu devant le comité et a dit à l'égard de ce fléau :

Il règne dans l'ouest quelqu'agitation pour obtenir du parlement une législation prohibitive pour empêcher d'introduire dans ce pays les plants de pépinières par lesquels s'introduit le kermès. Après avoir examiné la question avec soin aux Etats-Unis, et la façon dont elle se développe ici, je n'ai pas cru à propos de conseiller au ministre de recommander cette législation. Tout ce que je puis dire, c'est qu'avant de venir ici j'ai tout soigneusement examiné, et je crois connaître les vrais circonstances dans lesquelles le fléau a été introduit au Canada, pour voir s'il était possible de trouver un remède sans entraver les producteurs de fruits et les pépiniéristes. Si nos producteurs de fruits et nos pépiniéristes pouvaient produire tous leurs plants et les produisaient, on pourrait examiner plus attentivement une législation de cette espèce. Nous savons que nos pépiniéristes canadiens n'ont pas cet insecte, mais nous savons qu'ils ne peuvent pas fournir suffisamment à leurs clients. Ils sont obligés de s'adresser aux pépinières des Etats-Unis, et si nous lançons une législation prohibitive avant qu'il soit possible de se passer de l'importation, nous allons déranger les deux commerces à la fois, et je ne vois pas l'à-propos de conseiller au ministre de proposer cette législation.

Le ministre a lu une liste des Etats ou apparaît l'insecte, mais ce sont les plus riches Etats producteurs de fruits de l'Union. Après tout, c'est simplement la vieille lutte de l'agriculteur contre l'insecte qui dévore sa récolte. Je désire signaler à cet effet l'opinion de M. Craig, horticulteur de la ferme :

Il me semble qu'il ne serait pas difficile pour nous de faire arrêter par l'officier de douanes, tous les paquets d'arbres fruitiers, entrant dans le pays sans un certificat de l'entomologiste de l'Etat, indiquant que la pépinière dont ils proviennent est indemne de kermès de San-José.

Voilà un employé de ce département qui croit que le danger peut être entravé ou au moins restreint de cette façon. Un honorable ami me demande où je veux en venir. J'essaye de démontrer à sa large intelligence que les gens qui s'occupe de culture des fruits pouvaient parfaitement conclure des rapports du gouvernement qu'il n'y aurait pas de législation restrictive, et que en face de cette législation ils ont droit que le ministre examine leurs titres à un dédommagement. Le ministre lui-même a soumis au parlement cette année un rapport où il dit :

Parmi les nouveaux fléaux insectiformes recemment introduits, le kermès de San-José a grandement appelé l'attention. C'est sans doute l'insecte le plus nuisible pour les arbres fruitiers que l'on connaisse. Les écailles sont petites et difficiles à apercevoir, surtout dans la période première, et c'est un insecte difficile à détruire. Beaucoup d'informations opportunes ont été répandues au sujet de l'insecte ennemi et les producteurs de fruits ont été prévenus partant du danger de l'importation insouciante d'arbres provenant de districts infestés et qui peuvent introduire ce formidable ennemi dans leurs vergers. L'entomologiste a fait plusieurs visites et a assisté à plusieurs réunions de producteurs de fruits dans les districts où l'insecte a été découvert et des conseils ont été donnés pour la destruction de l'envahisseur.

En face de ces rapports je prétends que ceux qui ont fait des arrangements pour l'importation de leurs plants étaient parfaitement justifiables de le faire et que le pays est dans une certaine limite responsable des pertes que va leur causer cette législation. Il est bien connu que tous les parasites qui s'attaquent aux plants peuvent être détruits par quelques produits et appareils chimiques. Le tout est de le prendre à temps. Je regrette que le ministre semble croire inutile d'essayer de désinfester et de détruire les insectes à la frontière. Je crois que l'autorité de l'Université Cornell vaut quelque chose. Si nous voulons faire des affaires en arrêtant à la frontière tout ce qui peut contenir un germe de maladie, c'est aussi bien de supprimer complètement l'importation et l'immigration, aussi bien cesser les affaires tout de suite. La meilleure façon d'agir dans ces circonstances, c'est d'attaquer en face la difficulté quand elle se présente comme cela se fait en toute chose. Je ne me suis d'ailleurs pas levé pour discuter la question mais pour faire entendre au ministre que quelque chose est dû aux personnes dont j'ai parlé et qui ont encouru des dépenses considérables pour les affaires de cette année.

M. McGREGOR : Je crois que dans cette question le ministre de l'Agriculture a agi équitablement et bien. J'appartiens au comté d'Essex où nous avons 5 ou 6,000 acres en pêchers, 5 ou 6,000 acres en vignes, et peut-être deux fois autant en pommes. Si le ministre n'avait pas agi et agi promptement, le tort fait à mon comté eût été considérable. Mais comme il a agi si promptement,

nous sommes sûrs que les pépinières du sud ne nous enverront pas leurs arbres, et que nos vergers ne seront pas atteints. Mon honorable ami de Norfolk-nord (M. Charlton) a dit que le ministre aurait dû prévenir plus tôt et plus complètement. Mais il y a à l'égard du fléau une grande différence entre cette année-ci et l'année dernière. L'année dernière il était inconnu dans mon comté, et cette année-ci, il est connu, et il est impossible de savoir ce que ce serait l'année prochaine si nous laissions les pépinières au sud de la frontière nous envoyer leurs produits. Je suis convaincu que la région sud du Canada va devenir un district fruitier considérable qui aura pour consommateur tout le nord du Canada, et je crois que le devoir du ministre de l'Agriculture est de faire tout en son pouvoir pour sauver les fruits et pour permettre aux Canadiens d'en tirer le plus de profit possible. J'étais présent au comité l'année dernière quand le professeur Fletcher a rendu son témoignage.

Il n'y a que trois localités, nous a-t-il dit, qui aient souffert des ravages de cet insecte, à la connaissance du département : l'une de ces localités se trouve dans la Colombie anglaise, l'autre dans le comté de Kent et la troisième dans le district de Niagara. L'honorable député pourrait en nommer une foule d'autres, aujourd'hui. Je vois avec plaisir que les gouvernements d'Ottawa et de l'Ontario ont déployé tous leurs efforts pour arrêter les ravages de ce fléau. Il vaudrait beaucoup mieux payer le coût des arbustes et des arbres importés et les détruire, plutôt que de les laisser planter au détriment du pays. Dans mon comté, il y a des vergers de pêchers de quarante, cinquante et même cent acres d'étendue, outre de grands vignobles, et si le kermès de San-José s'introduisait dans nos vergers et dans nos vignobles, nos producteurs de fruits éprouveraient des pertes fort sérieuses, et nous serions convaincus que les ministres de l'Agriculture d'Ottawa et de l'Ontario ont négligé leur devoir en laissant ce fléau étendre ses ravages. J'espère donc que le gouvernement continuera à déployer toute la fermeté dont il fait preuve en ce moment, et j'ai la conviction que le Canada bénéficiera grandement des mesures qu'il est en voie d'adopter aujourd'hui.

M. McMILLAN : M. l'Orateur, les progrès de cet insecte ravageur ont été si rapides que les témoignages recueillis à ce sujet l'année dernière ne sont presque d'aucune actualité en ce moment. Il suffit de citer, à l'appui de ma thèse, la correspondance qui a été déposée devant le ministre de l'Agriculture, depuis la dernière session, et depuis que MM. Fletcher et Craig ont rendu leur témoignage. Les ravages de cet insecte sont trois fois plus étendus aujourd'hui qu'ils ne l'étaient à cette époque.

L'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) prétend que, chaque fois que ces insectes ont ravagé nos arbres fruitiers, nous avons toujours trouvé les moyens de les combattre. Eh bien ! que l'honorable député me permette de le lui dire : dans l'ouest de l'Ontario, il s'est déposé sur nos pruniers et sur nos poiriers un germe qui a produit le rousin, et par suite de cette maladie, ces arbres fruitiers ont presque tous péri, en dépit de tout ce que nous avons pu faire pour en arrêter le progrès, du moment qu'on lui permet de se propager. Au lieu que si ce germe avait été détruit dans son enfance, dès qu'il fit son apparition, nous aurions pu en

arrêter les ravages. Nous avons, toutefois, attendu trop longtemps, et actuellement l'unique remède est d'abattre les arbres infestés et de les brûler.

Le ministre de l'Agriculture a droit à tous nos éloges pour la somme de travail et de temps qu'il a consacré à l'étude de cette importante question, et j'ajoute, qu'à mon avis, nous sommes loin de connaître, dans toute leur étendue, les ravages commis par cet insecte. On a suggéré, comme remède préventif, de faire l'inspection des arbres. Certes, ce n'est pas chose facile d'inspecter un arbre infesté d'une multitude de petits insectes microscopiques. Si la chose est possible, il faudrait prendre les moyens d'empêcher la propagation des insectes qui peuvent se trouver parmi ces deux chargements d'arbres fruitiers qui ont été importés au pays. Il serait bien préférable de les brûler, et je consentirais volontiers à voter un crédit dans ce but, plutôt que de les voir distribués par tout le pays. L'honorable ministre aurait certainement forfait à ses devoirs envers les producteurs de fruits et les agriculteurs canadiens, s'il eût négligé d'adopter la mesure draconienne qu'il a prise.

A mon avis, les pertes subies par les pépiniéristes seront insignifiantes, comparativement aux dommages qu'infligeraient au pays l'importation et la distribution du grand nombre d'arbres fruitiers commandés, si le gouvernement les eût laissés entrer au pays. Cette loi aura pour effet de stimuler les pépiniéristes de l'Ontario et des autres provinces à subvenir aux besoins que va créer l'interdiction de ces arbres importés de l'étranger, et à mon avis, le Canada est parfaitement capable de fournir à la demande du marché des arbres fruitiers. Je suis donc d'avis qu'il faut prendre les moyens d'arrêter la propagation des produits de l'étranger, dont l'importation est de nature à faire tort à nos propres plantes, par des hausses quelconques dans les prix.

M. FOSTER : Dans les discours prononcés depuis quelques minutes, l'opposition trouve l'ample justification de ses dis-sept à dix-huit années de propagande en faveur de la protection de nos industries. J'ai presque bondi sur mon siège, en entendant l'honorable préopinant déclarer carrément qu'en fait de plants de pépinière il est partisan de l'interdiction des arbres venant de l'étranger ; que dis-je ? Non seulement il veut exclure les plants de pépinière, mais il va bien plus loin et déclare qu'il désire interdire l'entrée du pays à tous les produits de l'étranger qui pourraient concurrencer les nôtres. Comment ! M. l'Orateur, mais c'est là de la protection toute pure.

M. McMILLAN : Je n'ai pas dit, tous les produits de l'étranger, mais seulement ceux qui pourraient nuire aux produits indigènes du Canada.

M. FOSTER : Assurément, il serait impossible au protectionniste le plus ardent d'avancer rien de plus fort ou d'exiger rien de mieux. Oui, gardons notre marché pour les articles que le Canada est en mesure de produire lui-même, en élevant une forte barrière fiscale contre les marchés étrangers, et c'est ainsi qu'il nous sera donné de développer notre production domestique dans les limites de notre propre territoire. Voici mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), qui, depuis dix-huit ans, s'est fait l'apôtre du libre-échange. Heureusement qu'il ne pratique pas ce qu'il prêche ; aussi voyez comme ce jeune député de la droite, s'est laissé convertir à l'évangile du protectionnisme le plus avancé, au point qu'aujourd'hui nous le voyons, tout saturé de cette doctrine, se déclarer protectionniste à tous crins. Certes, j'ai bien droit de me demander ce que les honorables députés du Manitoba et du Nord-Ouest vont penser de la prochaine évolution du parti, lorsqu'un des membres les plus en vue de leur parti vient, par la profession de foi que nous avons tous entendue, abjurer le libre-échange et passer armes et bagages dans les rangs des protectionnistes. Les voilà qui viennent les uns après les autres grossir nos rangs ; et il ne reste plus que deux soldats de la vieille garde, et même l'un d'eux, est chancelant à l'heure qu'il est. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) vient de trahir, l'autre soir, un article de son *credo* politique, son culte pour le marché américain, en nous déclarant que nous nous portons à merveille sans ce marché. Il n'en reste donc plus qu'un seul, dans l'autre camp, mais celui-là sera fidèle jusqu'à la mort au culte ardent qu'il a voué au libre-échange, et à la passion que lui inspire la libre invasion de notre marché par les produits de l'étranger, surtout quand ils nous viennent du marché des Etats-Unis.

Pour en venir à la question débattue, je dois l'avouer, la mesure est tout à fait draconienne et, à mon avis, il ne fallait rien moins qu'une mesure draconienne pour enrayer le mal.

Il est, toutefois, d'autres considérations dont l'honorable ministre aurait dû tenir compte. Il existe une grande différence entre la revision du tarif et cette prohibition subite, faite au milieu même de la saison d'affaires, attaquant les négociants au moment où ils ont effectué toutes les dépenses préliminaires et fait leurs ventes pour la saison au Canada, les attaquant, dis-je au moment même où ils approvisionnent notre marché et font venir leurs marchandises des Etats-Unis. Cette prohibition est tout à fait singulière, en ce qu'elles s'applique à des denrées qui n'ont jamais été prohibées jusqu'ici et que l'on considère comme des articles utiles. Bien qu'il fût nécessaire de recourir à une mesure draconienne et à une interdiction subite, la question est de savoir s'il est juste que le pays retire tout le bénéfice de cette loi, aux dépens de quelques individus qui subissent toutes les pertes découlant de la loi. Voilà une considération dont l'honorable ministre aurait dû tenir compte. Il est toujours dangereux de préconiser la doctrine de la compensation résultant de modifications apportées au tarif, mais il faut bien distinguer entre les diverses modifications du tarif, à mon avis, dans les circonstances actuelles, le pays a droit de se demander s'il convient que le pays retire tout le bénéfice de cette loi, aux dépens de quelques individus qui sont pris pour ainsi dire, entre l'eau et le feu.

Il est une considération dont l'honorable ministre doit tenir compte : c'est que sa mesure ne sera peut-être pas efficace. Le kermès de San-José existe aux Etats-Unis et cela depuis longtemps, ou témoignage de l'honorable ministre, et il y a, aujourd'hui, au Canada, des centaines de mille plants des Etats-Unis qui ont été importés des contrées infestées et sont maintenant emmagasinés dans les caves et dans les maisons des importateurs canadiens ; et après que ce bill aura été adopté, ces plants seront distribués par tout le pays et cela sans subir d'inspection, et peut-être aussi avec

toute une masse de germes de maladie. Ainsi donc, mon honorable ami, grâce à la mesure qu'il présente, a bien réussi à arrêter l'importation au pays d'une certaine quantité de plants infestés, mais il a été incapable d'atteindre au moyen d'un simple article, cette masse de plants infestés qui ont réussi à traverser la frontière, avant l'adoption de cette loi, et qui se trouvent entassés dans les entrepôts et dans les caves de ces distributeurs et seront bientôt distribués par toute l'étendue du pays. Donc, s'il existait un moyen d'arrêter à peu de frais, cette distribution, il faudrait l'adopter. Le coût n'est jamais excessif, car des centaines de mille plants de ce genre se vendant à des prix extrêmement bas. Mon honorable ami estime que payer deux ou trois cents pour un plant est bien bon marché, mais s'il tient compte de l'immense échelle sur laquelle les pépiniéristes aux Etats-Unis font leur exploitation, et par conséquent, de l'économie de leur production il comprendra qu'ils peuvent vendre d excellents plants à de très bas prix et que, par le fait qu'un plant ne coûte que deux, trois ou quatre cents, il ne s'en suit pas qu'il soit mauvais ou qu'il soit infesté. Ainsi, pour atteindre effectivement son but, l'honorable ministre doit suivre ces plants infestés qui ont été importés au Canada dans le cours du mois dernier et qui sont prêts à être distribués aux cultivateurs et aux pépiniéristes canadiens. J'ignore si la chose est possible, mais si le ministre peut arrêter cette distribution, maintenant qu'il a pris l'initiative, il devrait rendre la loi aussi efficace que possible, et s'il peut empêcher la distribution de ces plants importés au pays, il devrait le faire.

Je désire faire une autre observation. Voici deux pépiniéristes, qui ont envoyé leurs agents en campagne. Ces agents ont été à l'œuvre pendant six ou huit semaines, et ont passé des contrats pour la vente de leurs plants. Ces pépiniéristes canadiens ont acheté des plants des pépinières d s Etats-Unis et en ont acquitté le prix. L'un de ces pépiniéristes a réussi à importer ses plants au Canada, et nulle entrave n'a été apportée à son négoce. Ses ventes se sont réalisées et il en recueile le bénéfice. L'autre pépiniériste, au contraire, s'y est pris trop tard ; il n'a pas réussi à importer ses plants à temps : il perd tout, et tout son travail de la saison est perdu.

Le pays en retire les bénéfices, mais, je le demande : pourquoi le pays bénéficierait-il d'une loi exceptionnelle, adoptée dans un but exceptionnel, tandisque l'individu qui a eu le malheur d'être de quelques heures en retard, subit toutes les pertes occasionnées par la loi ? Voilà, il me semble, une considération dont l'honorable ministre devrait tenir compte, afin de voir à ce que justice soit faite dans ce cas spécial.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Que mon honorable ami (M. Foster) propose donc la compensation.

M. FOSTER : Ce que je propose au ministre est l'étude sérieuse de la question, non pas parce que je suis partisan de la compensation en principe en raison de modifications apportées au tarif, mais bien à cause de la nature exceptionnelle du fait. Voila en effet, un cas qui pourrait bien être exceptionnel, et qui, à tout événement, veut être mûrement pesé. Voici un autre fait qui me paraît évident. Abstraction faite de tout le bien qu'on peut dire de cette législation, et l'on ne saurait en trop dire, il est évident, toutefois que la législation de mon honorable ami est un peu en retard. En homme d'affaires pratique qu'il est, il aurait dû se renseigner sur l'époque de l'année pendant laquelle ces pépiniéristes envoient leurs agents, et c'est dans le cours des quatre ou cinq dernières semaines. Il était abondamment renseigné sur la nature insidieuse de ce ravageur et sur le fait qu'il menaçait le pays. A mon avis, il ne s'est pas assez hâté de saisir la Chambre de sa législation. Il aurait fallut élaborer cette mesure, en saisir la Chambre au début même de la session. Si le ministre eût agi ainsi, il aurait devancé ces agents dans leur campagne, il aurait intercepté tous les plants infestés, dont il n'avait été importé qu'une fort minime quantité pour être distribuée dans le pays. J'ai foi en cette législation : car à mon avis, il est impossible de suivre cet insidieux kermès de San-José qui échappe à toute méthode d'inspection et que serait même réfractaire à la désinfection et à la fumigation. L'interdiction est le véritable remède et cependant c'est un remède fort héroïque, quand on l'applique à des articles de consommation ordinaire. Il y a d'autres considérations dont le gouvernement pourrait tenir compte, touchant la compensation des individus qui sont lésés par la loi. Après tout, ce n'est pas grand'chose que $62 pour mon honorable ami ou pour les gens du Klondike, mais pour un pauvre homme, c'est plus que $62,000 pour un homme riche, et c'est une perte qui lui est fort sensible.

La motion de M. Charlton est écartée.

PERMIS DE VENTE DE SPIRITUEUX POUR LE DISTRICT DU YUKON.

M. DAVIN : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire poser une simple question. M. A.-W. Owen, écrivant au *Citizen*, dit :

> Les seules choses qu'on trouve en abondance à Dawson sont les cigares et l'eau-de-vie. Sur la rue principale de la ville, neuf sur dix de ces hangars sont des buvettes et des tripots. Quelques-uns de ces tripots ont comme annexe des salles de danse, et c'est là que se fait le gros des affaires. La ville est remplie de femmes, et elles font plus d'argent qu'elles ne le devraient, en exploitant les mineurs qui sont assez fous ou plutôt assez ivres pour le leur jeter.

Je désire savoir du ministre de l'Intérieur quelle est son attitude à ce sujet. Nous avons interpellé le gouvernement au sujet de permis de vente de spiritueux dans ce territoire, et j'apprends d'hommes dignes de foi, dans les territoires du Nord-Ouest, qu'il a été délivré de ces permis à Ottawa.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Quand ?

M. DAVIN : Tout récemment. Je désire savoir quelles mesures le gouvernement entend prendre à cet égard.

Le PREMIER MINISTRE : Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) n'est pas ici, mais je suis en mesure d'affirmer qu'il n'a pas été délivré de permis, récemment. Je ne crois pas qu'il ait été délivré de permis, mais je suis sûr que récemment, il n'en a pas été délivré.

COMMERCE DES BESTIAUX.

M. HUGHES : Parmi ceux qui connaissent familièrement le havre de Montréal en été, ce que

je vais dire ne causera guère d'émoi. Mais, j'en suis convaincu, les faits que je vais exposer à la Chambre, auront, pour plusieurs députés, le mérite de la nouveauté. Tous les jours, des vaisseaux chargés de bestiaux et d'autres marchandises du Canada, quittent le port de Montréal à destination de Liverpool, de Glasgow, de Bristol, de Southampton, d'Aberdeen et nombre d'autres ports en Ecosse et en Angleterre. Or, bien qu'il parte chaque semaine de Montréal nombre de gros steamers à destination d'Irlande, pas un seul de ces vaisseaux n'a la permission de transporter une seule tête de bétail.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je ne vois pas comment la question soulevée par l'honorable député se rattache à une question de privilège.

M. HUGHES : Je soulève cette question, avant l'appel de l'ordre du jour.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Il y a déjà eu une motion demandant que la séance soit levée ; or, à mon avis, il n'est pas dans l'ordre de faire une motion similaire en ce moment, et il me semble que la question soulevée par l'honorable député ne saurait être portée devant la Chambre, sans motion.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Si mon honorable ami (M. Hughes) désire faire une interpellation...

M. HUGHES : Je veux donner lecture d'un extrait de lettre et porter certains faits à la connaissance de la Chambre.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. HUGHES : Très bien ; Je remets mon interpellation à un autre moment.

LOI DU CENS ÉLECTORAL.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Je propose la seconde lecture du bill (n° 16) abrogeant la loi du cens électoral et amendant de nouveau la loi des élections fédérales. Le bill que je présente a pour objectif l'abrogation de la loi du cens électoral adoptée en 1885 et elle a aussi pour but de revenir, relativement aux arrondissements de votation et aux listes électorales, au régime existant à l'époque en question. Le bill à l'étude est assez court. Il est d'abord statué sur l'abrogation de la loi du cens électoral ; puis il est décrété que, pour chaque province, le cens d'éligibilité sera celui stipulé par la loi provinciale pour fins de l'élection provinciale,—le terme " Election provinciale," étant défini par le bill,—puis il est prescrit que la liste des votants sera celle en vigueur dans la province. Plus loin, le bill décrète que les arrondissements de votation et les listes d'électeurs seront celles-là même qui existent dans la province. Telles sont en substance, les principales prescriptions du bill.

Le bill renferme d'autres prescriptions tendant à abroger ou à modifier certaines dispositions de la loi des élections fédérales, de façon à faire concorder les dispositions de cette loi avec le régime créé par le nouveau bill.

Je n'ai pas besoin de faire l'historique du régime antérieur à 1885, ni de rappeler à la Chambre qu'à cette époque il s'opéra une réforme radicale, et que nous nous écartâmes alors du système de cens électoral en vogue dans le pays, non seulement depuis l'époque de la Confédération, mais de temps presque immémorial. La réforme effectuée en 1885 n'a certainement pas produit de bons résultats, et la législation adoptée à cette époque n'a pas mérité l'approbation du peuple canadien. A l'appui de ce que j'avance, il suffira de rappeler qu'en 1890 et en 1891, la Chambre fut saisie d'une législation tendant à l'abrogation de la loi en question, et l'hostilité soulevée par cette loi avait pris de telles proportions qu'en 1894, le gouvernement, dirigé par le chef de ce grand parti politique qui avait effectué la réforme législative de 1885, jugea nécessaire de présenter un bill proposant le retour au régime existant avant 1885. En présentant le bill en question, sir John Thompson prononça les paroles que voici :

> Nous nous proposons d'apporter d'importantes modifications à la loi du cens électoral, et sans prétendre faire de discours en règle ni donner de raisons à l'appui de ces modifications, je vais dire en peu de mots que nous nous proposons d'adopter comme base du cens électoral, le cens d'éligibilité des différentes provinces du Canada.

Puis, lorsque l'adoption du bill en deuxième délibération fut proposée à la Chambre, voici comment s'exprima sir John Thompson :

> Il est une autre réforme que cette législation se propose d'apporter et que j'ai signalée il y a quelques jours ; c'est le règlement des questions qui ont donné lieu, par le passé, à tant de divergence d'opinions, relativement à la base du cens électoral, par l'adoption du cens électoral des diverses provinces. Tout en admettant que c'est là une déviation de la ligne de conduite suivie jusqu'ici, je nie que cela implique dans une mesure importante ou appréciable, l'abandon d'un principe quelconque soutenu par le gouvernement dans le passé. Les différences existant entre le cens électoral des provinces et le sens d'éligibilité fédéral, tel qu'établi par notre propre loi, sont si peu nombreuses qu'elles ne valent pas les luttes et les sacrifices pécuniaires qu'entraîne leur maintien ; en outre, l'adoption d'un système, d'une application générale aux législatures soit fédérale, soit locales, se recommande par sa simplicité et par les économies qu'il permet de réaliser, choses que ne saurait nous procurer la dualité du système pratiqué depuis quelques années.

Ainsi donc, comme on le voit, après dix ans de ce régime inauguré en 1885, et en présence des résultats qui avaient découlé de son application, le chef du cabinet à l'époque en question, jugea nécessaire de déclarer que la loi avait complètement avorté et qu'il fallait de toute nécessité revenir au régime en vogue avant la réforme de 1885. En étudiant le bill (n° 143) présenté à la Chambre en 1894 par sir John Thompson, j'ai constaté, et ceux qui voudront se donner la peine de le lire constateront comme moi, que l'intention de l'auteur de cette législation était de revenir purement et simplement au cens électoral provincial, c'est-à-dire au système consistant à laisser au peuple même des provinces l'élaboration de ce cens d'éligibilité. Toutefois, bien que ce fut là clairement l'intention de l'auteur de ce bill, au moment où il le présenta à la Chambre, nous constatons qu'après avoir adopté ce principe, cédant à quelque influence du dehors qu'il est impossible d'expliquer aujourd'hui, il greffa sur ce principe l'avocat reviseur.

Il adopte le principe du cens électoral des provinces ; il déclare que, pour les élections fédérales, il faudra se servir des listes d'électeurs des différentes provinces, puis il s'empare de l'avocat reviseur et l'introduit au bill et dans quel but, je le demande ? Il est impossible de dire.

M. BERGERON : Pour le principe de l'uniformité.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Le principe de l'uniformité ! Certes, il est difficile de s'imaginer que le principe de l'uniformité puisse exister, si l'on tient compte de la diversité des systèmes de cens électoral dans les provinces.

La seule intention probable est que l'auteur de cette législation a voulu stipuler que dans le cas où une province priverait certains individus de leur droit de suffrage l'avocat reviseur remédierait à ce grief, s'il en existait réellement. C'était dans le but d'assurer dans une certaine mesure au gouvernement fédéral la haute-main sur le système du cens d'éligibilité, et nullement dans un but d'uniformité. Voilà donc l'historique de ce qui s'est passé en 1894. Le bill ne fut pas adopté et ne fut pas même étudié en comité, si je ne me trompe. Or, en 1895, la Chambre fut saisie d'un nouveau bill basé, dans une certaine mesure, sur celui qui est maintenant soumis à l'étude de la députation, et ce bill fut présenté par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), ce bill fut accueilli avec faveur par nombre de députés ; mais, à cette époque l'attention des honorables députés qui siégeaient à la droite, était évidemment absorbée par d'autres questions, et ils décidèrent qu'en raison des élections alors prochaines, il ne serait pas sage de modifier le système du cens électoral. Toutefois, dès 1894 il a été reconnu et établi en principe par la Chambre, si je ne me trompe, qu'il faudrait revenir au système antérieur à 1885 et adopter le principe du cens d'éligibilité provincial. Au point de vue économique, qu'est-il résulté de l'adoption du régime établi en 1885 ? Pendant dix ans, à dater de 1885 et à venir à 1895, ce système a coûté au pays $1,154,000.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Pour trois revisions.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Pour quatre revisions, plutôt ; mais, à tout évènement, voilà ce que ce système a coûté au pays. Et si l'on tient compte des dépenses qu'il a dû entraîner pour les individus, pour les députés, pour ceux qui prennent part à l'administration des affaires publiques, il faudrait, à coup sûr, ajouter à cette somme un autre demi-million de dollars. Cette estimation, au moins, n'est pas exagérée et ceux qui ont plus d'expérience à cet égard que je n'en ai moi-même seraient peut-être d'avis que c'est rester en-dessous de la vérité des faits que de placer à $1,500,000 la totalité des dépenses effectuées pendant le cours de ces dix années. En pareilles circonstances, nous pouvons donc conclure qu'il est légitime de retourner au régime en vogue avant 1885.

Le régime établi en 1885 n'a donc pas produit les résultats espérés, tandis que son application a entraîné des dépenses tout à fait disproportionnées au bénéfice qu'en a retiré le pays. En outre, la prétendue uniformité établie, assure-t-on, par la loi de 1885, n'est pas un principe de nature à nous justifier de mettre au rancart le système qui, à notre avis, doit dominer dans le pays, système tendant à placer le sens électoral, non pas sous la direction de la Chambre, mais sous celle des électeurs, de ceux-là mêmes qui nous ont chargés de la mission que nous remplissons ici, et ce sens électoral il faut leur en donner la maîtrise aussi directe que possible en le plaçant entre les mains des conseils municipaux. L'uniformité, disons-nous, n'est pas désirable, dans un pays où il existe tant de diversité de conditions sociales. Pour mon compte, parlant en ce moment, à titre de représentant de la province de Québec, j'affirme qu'il serait injuste à l'endroit du peuple de cette province, d'essayer à lui imposer, entre autres choses, le suffrage universel. Les citoyens de la province de Québec sont les meilleurs juges de leur propre besoin, du mode qui doit présider au choix de leurs députés, des principes qu'ils veulent voir appliquer, de la catégorie d'électeurs appelés à choisir ceux qui ont mission de les représenter en parlement. Il est possible que, dans certaines provinces, il existe un certain désir de donner au cens d'éligibilité une application aussi large que possible, de façon à ce que tout citoyen ait droit de prendre part aux élections ; il est possible, encore, dis-je, qu'on désire étendre le droit de voter à ceux-là même qui n'auraient d'autre actif au monde que ce droit dont ils disposeraient comme d'une marchandise vénale sur le marché électoral, et qu'on veuille les élever au pays. Dans la province de Québec, à tout événement, au moins en ce qui touche au cens électoral provincial, nous savons tenir compte de la propriété, des droits que donne l'éducation, des devoirs de l'artisan qui contribue sa quote-part au soutien de l'Etat ; et nous ne voyons pas pourquoi ces droits seraient mis au rancart et pourquoi nous céderions à la tentative manifestée quelque part, de vouloir imposer à notre province ce qu'elle a toujours refusé d'accepter, le suffrage universel. Pour ces différentes raisons, je propose l'adoption du bill en deuxième délibération.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, je suis bien aise que l'honorable Solliciteur général ait été si sobre de commentaires en présentant son bill, car cela m'épargnera la nécessité de donner aux observations que je désire offrir à la Chambre un développement trop étendu. L'honorable député a appuyé dans une large mesure, son projet de loi, sur les opinions d'un homme qui a occupé une charge très élevée en parlement, sir John Thompson ; mais, à mon avis, il s'est mépris du tout au tout sur le sens de l'attitude prise par l'ancien premier ministre et sur l'opinion mûrement délibérée qu'il s'était formée. Je conviens, il est vrai, que de l'aveu général, le mécanisme du bill du cens électoral adopté par le parlement en 1885, était quelque peu dispendieux, et la chose a été constatée, les dépenses qu'entraînait l'application de ce système étaient si fortes qu'elles ont empêché d'effectuer la revision des listes d'électeurs aussi souvent qu'il eut été convenable de le faire. Mais, l'honorable Solliciteur n'a pas droit de dire que l'intention de sir John Thompson était de revenir au système appliqué pendant nombre d'années, on, de fait, depuis la Confédération jusqu'à l'époque en question, car il sait parfaitement qu'il fallait nécessairement adopter, au préalable, le système du cens électoral en vogue dans les provinces. Il était impossible de créer un cens d'éligibilité, avant l'élection et la convocation du parlement, et, par conséquent, il fallait nécessairement recourir au cens électoral des différentes provinces. L'adoption de ce système s'imposait donc nécessairement, et il n'y avait nullement matière à option. Or, après mûre délibération, et en raison de l'épreuve donnée par le parlement au système du cens élec-

toral des provinces, à titre de cens d'éligibilité pour les élections fédérales, la Chambre jugea que l'indépendance et la dignité du Parlement lui faisaient un devoir de mettre au rancart ce système, pour en revenir à un système de cens d'éligibilité qui lui fût propre.

Je n'ai pas besoin de refaire l'historique de ce régime pour établir un fait bien connu ; c'est que le droit et le pouvoir qu'ont les législatures locales de choisir leur cens électoral, droit dont se servit plus tard le parlement fédéral, a donné lieu dans certaines circonstances, à de graves abus ; et ces abus allèrent au point que, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, la législature décréta, après les élections générales, une loi de cens électoral qui devait affecter les élections fédérales, bien qu'elle n'eût pas l'intention de l'appliquer et qu'elle ne l'ait jamais appliquée à ses propres élections ; et elle abrogea cette loi avant l'époque des élections locales, ce qui prouve qu'elle avait une maîtrise absolue sur la représentation du parlement fédéral, en adoptant un système qu'elle n'a jamais appliqué elle-même ni eu l'intention d'appliquer ; ce fait là seul prouve l'absolue nécessité où se trouvait le parlement d'adopter un système de cens électoral qui lui fût propre, s'il tenait à conserver, aux yeux du Canada et du monde entier, l'attitude indépendante qui lui convient. Voilà ce qui a provoqué l'adoption du régime législatif de 1885, et l'expérience du passé étant là pour attester les dépenses considérables qu'entraîna son application, il se manifesta un désir bien naturel,—désir que partagent sans doute les honorables députés, celui de modifier cette loi de façon à s'implifier le mécanisme si dispendieux, dont l'une des plus fâcheuses conséquences a été d'empêcher la revision des listes d'électeurs aussi souvent qu'il eut été convenable de le faire. L'honorable Solliciteur dit que le système auquel il veut revenir date d'une époque bien antérieure à celui de la Confédération. J'ignore ce qu'il entend par là, car, avant l'époque de la Confédération, il n'y avait pas d'analogie possible entre l'adoption du cens électoral des provinces et l'élection des députés au parlement fédéral et la question actuellement soumise à nos délibérations.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : L'analogie porte sur ce point : l'élaboration des listes par les municipalités.

Sir CHARLES TUPPER : Cette question ne se présente pas nécessairement.

Est-ce que le parlement se propose de bénéficier des dépenses faites par les municipalités et par les provinces et d'utiliser leurs listes ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Certainement.

Sir CHARLES TUPPER : Alors, je dois déclarer qu'à mon avis l'honorable député veut utiliser les dépenses effectuées par les provinces pour fins d'utilité provinciale, dans une mesure que le parlement ne s'estimerait pas justifiable de faire. Je vois, d'après la teneur du bill, que l'honorable Solliciteur décrète la création d'un cens électoral séparé pour les fins des élections fédérales, et il est obligé, en prévision de certaines circonstances qui peuvent surgir, de stipuler cette précaution nécessaire, car si ce pouvoir n'était pas stipulé, il pourrait arriver qu'il n'y eût pas de cens électoral dans une province, au moment opportun, ou que ce cens électoral fut trop ancien pour pouvoir être utilisé. Voilà donc, où j'en veux venir : si, ainsi que le titre le présume, le parlement a le droit d'utiliser les fonctionnaires nommés par les provinces dans le but de créer un cens électoral, si, dis-je, nous avons ce droit, que je m'abstiens de contester, sauf pour raison de simple justice, alors, je ne vois pas pourquoi, tout en utilisant ces fonctionnaires provinciaux et leurs listes d'électeurs, nous abandonnerions notre droit et nous nous mettrions en position d'être dépouillés du pouvoir de décréter la législation sous l'empire de laquelle les représentants fédéraux sont élus au parlement et détiennent leurs mandats.

Dans cette éventualité, sans revenir nécessairement au cens électoral des provinces pour fins fédérales, nous aurions le pouvoir d'utiliser les listes provinciales. A mon avis donc, et si je ne me trompe, de l'avis de la députation, le point important est que le parlement ait le moyen de légiférer et conserve la maîtrise et la haute-main sur le cens électoral, d'après lequel les députés fédéraux détiennent leurs mandats. Dans cette éventualité, en outre, il faudrait tâcher de faire disparaître le grand inconvénient déjà signalé, touchant les dépenses effectuées par le passé ; or, d'après la teneur du bill à l'étude, il serait possible de parer à cet inconvénient, sans céder la maîtrise absolue du sens électoral sous l'empire duquel les députés fédéraux sont élus. Le bill stipule donc, à mon avis, le moyen de faire face au seul inconvénient sérieux qui ait jamais surgi, dans l'application de la loi de 1885. Sir John Thompson, sans doute, avait mûrement étudié cette question ; mais, si l'on tient compte de l'ensemble de ses déclarations au parlement, il est facile de se convaincre que, tout en ne se proposant pas d'appliquer le cens électoral des diverses provinces à l'élection des députés fédéraux, il voulait, toutefois, que ce cens électoral servit de base au cens électoral élaboré par les fonctionnaires du parlement, pour les élections fédérales.

En étudiant attentivement la question, il est facile de constater que sir John Thompson n'avait pas l'intention d'aller plus loin dans ce sens.

J'ai parlé tantôt de la position humiliante où se trouverait le parlement, s'il se dépouillait de sa maîtrise sur le cens électoral en vertu duquel les députés fédéraux détiennent leurs mandats. Au cours du débat sur cette question, la session dernière, il nous a été donné de constater, par des faits irrécusables, l'application déplorable de la loi du cens électoral dans la province du Manitoba.

Osera-t-on nier l'existence des fraudes monstrueuses perpétrées au cours des élections dans la province du Manitoba ? Et ces faits honteux qu'on nous a signalés en pleine Chambre, l'année dernière, se sont passés sous l'œil des fonctionnaires nommés par le gouvernement du Manitoba, sous le régime législatif établi dans cette province, et voilà le régime dont le cabinet nous invite à faire l'application à l'élection des députés au parlement fédéral ! Les faits qui se sont passés alors dans cette province peuvent encore se répéter demain, s'il survenait une élection, et ils se répèteront certainement, à moins que la loi ne soit modifiée. La loi du Manitoba stipulait la revision des listes, et il a été prouvé en présence des fonctionnaires préposés par le gouvernement provincial à la revision des listes que dans les comtés où les partis étaient de force égale, on avait porté sur les listes une foule de noms d'électeurs apocryphes, inconnus à la population de la province et d'ailleurs. Ceux qui s'op-

posaient à l'inscription de ces noms prouvèrent clairement la chose aux avocats reviseurs qui agissaient en leur qualité de juges, et leur demandèrent de rayer ces noms des listes, mais l'un de ces reviseurs s'écria : "Non, je ne rayerai pas ces noms à moins que vous ne puissiez prouver que vous avez notifié à chacun d'eux un avis." Il est évident, M. l'Orateur, qu'il était impossible de signifier l'avis de rigueur à ces individus, puisqu'ils n'existaient point, et cependant, ces noms apocryphes restèrent inscrits sur les listes d'électeurs, de façon à ce que, le jour de la votation venu, d'autres pûssent voter en leur nom et ainsi modifier le résultat dans les comtés où la majorité était fort petite. La preuve de ces faits a été apportée à la Chambre ; les affidavits ont été lus publiquement ici, et ils étaient irrécusables. Songez donc, M. l'Orateur, à l'humiliation de notre position en Chambre, quand de semblables faits seront possibles en parlement.

Je l'ai prouvé, non seulement la chose est possible, mais elle a eu lieu par le passé et elle se répètera encore demain, si nous adoptons la loi du cens électoral du Manitoba et nous l'adopterons, si le bill à l'étude est adopté. Est-il parmi nous un seul député, qui ne se sente profondément humilié, à la pensée qu'il siège en parlement à côté d'un collègue de cette province, détenant un mandat, obtenu par la fraude la plus palpable, et la plus patente ? Le parlement occupe une position très élevée aujourd'hui dans l'opinion publique, mais aussi quelle déchéance il éprouvera, du moment que l'on pourra montrer du doigt avec mépris un député quelconque et qu'il pourra être établi qu'il doit son mandat aux fraudes les plus grossières, les plus révoltantes.

L'honorable Solliciteur (M. Fitzpatrick) nous dit qu'il est hostile à l'uniformité, et pourquoi ? Il sait qu aujourd'hui il existe une grande uniformité dans le cens électoral des provinces canadiennes. La province de la Colombie anglaise jouit du suffrage universel ; les territoires du Nord-Ouest ont également le suffrage universel ; la province du Manitoba est sous le régime du suffrage universel ; la grande province de l'Ontario a aussi décreté le suffrage universel ; la province du Nouveau-Brunswick a établi le suffrage universel et enfin l'Ile du Prince-Edouard, a adopté le suffrage universel. Toute la question d'uniformité se trouve donc ainsi réduite à deux provinces, celles de Québec et de la Nouvelle-Ecosse. Je me contenterai de le faire observer à la Chambre pour le moment, qu'il est possible à toutes les provinces d'arriver à l'uniformité, si elles le veulent, et d'après la teneur des procédures établies par ce bill, il nous est facile d'obtenir des autorités municipales des différents comtés des listes d'électeurs, de façon à éviter toute dépense considérable.

Le bill de l'honorable Soliciteur général (M. Fitzpatrick) établit, en prévision de certaines éventualités qui pourraient surgir, un mécanisme nous assurant un cens électoral propre, un cens dont la maitrise nous serait dévolue, et qui serait appliqué par l'autorité des fonctionnaires préposés à cette fin par le gouvernement fédéral. Jamais, j'en ai la certitude, lorsqu'il s'agira de choisir les fonctionnaires préposés à cette loi, aucune administration fédérale ne nous exposera à l'humiliation de voir se perpétrer, en matière de cens électoral, des abus semblables à ceux commis par le gouvernement et par la législature de la province du Manitoba.

Sir CHARLES TUPPER.

L'honorable député (M. Fitzpatrick), prétend que l'établissement du suffrage universel serait une grande injustice pour la province de Québec. Je ne vois pas pourquoi cela serait. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), parlant tout récemment de cette grande province, la plus puissante du Canada,—je parle de l'Ontario, et non pas de Québec—lui a décerné l'éloge qu'elle était son bras droit.

M. BERGERON : Oui, mais un bras droit paralysé.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas à m'occuper pour le moment de la vigueur plus ou moins grande de ce bras droit ; mais, je répète, tous nous reconnaissons la place élevée que l'Ontario occupe dans la Confédération, et si après une longue expérience, cette grande province est d'avis que le suffrage universel est le meilleur système à établir, ni la province de la Nouvelle-Ecosse, où le cens basé sur la propriété est peu élevé, ni la province de Québec, où il est encore moins élevé, ne regretteront de voir leur cens placée sur la même base que celui de l'Ontario.

Je l'espère donc, mon honorable ami voudra bien trouver quelque raison plus valable que celle-là, pour se justifier d'éluder ce qui est, à mes yeux, une question de haute importance pour la Chambre, pour sa dignité, son honneur, sa réputation aux yeux des députés et aux yeux du monde ; je veux dire la maitrise de son propre cens électoral, à l'instar des grands parlements d'Angleterre, de France, d'Allemagne et d'autres pays. Il n'est pas encore trop tard, je l'espère, pour que le cabinet redélibère cette question, tant à la lumière des paroles tombées des lèvres de l'honorable Solliciteur général, qu'à la lumière de mes propres observations, en prévision des mesures que tous nous désirons prendre, afin d'éviter toute dépense considérable dans l'application du cens électoral du pays. Le Canada est, certes, bien en mesure de s'imposer certaines dépenses dans un but d'une aussi haute importance, et remettant la question à l'étude, il nous sera peut-être possible de nous rencontrer sur un commun terrain, où nous pourrions conserver comme il convient la haute direction de notre cens électoral en le basant sur le système le plus sage, le plus judicieux, de façon à ne jamais nous trouver dans l'humiliante position de devoir le mandat dont nous sommes porteurs ici à des systèmes de cens électoral, exposés à être modifiés d'un jour à l'autre par les législatures provinciales, et souvent par de minuscules législatures, sur lesquelles nous n'avons, à cet égard, aucune autorité.

Je tiens à répéter en terminant ce que j'ai déjà dit : il n'est pas trop tard, j'espère, pour que le gouvernement remette son projet de loi à l'étude, en l'envisageant au point de vue que j'ai dit, dans le but d'arriver à une solution satisfaisante du problème, en adoptant un système qui sera accueilli avec faveur, non seulement par un côté de la Chambre, mais par tous les députés de la droite et de la gauche, système, dis-je, qui nous aidera à maintenir le parlement canadien dans cette attitude d'indépendance qui lui est absolument nécessaire, s'il veut jouir du respect tant du Canada que des autres pays qui peuvent se préoccuper de notre situation.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, c'est une vérité banale de dire que la

question soulevée en Chambre par mon honorable ami, le Solliciteur général, dans son bill, est une des plus importantes sur lesquelles le parlement puisse être appelé à délibérer. Parmi toutes les questions qui peuvent être soumises à nos délibérations, il n'en est pas, avouons-le, qui demande à être débattue par les deux côtés de la Chambre avec plus de calme et de modération que celle-ci. Cette question repose à la base même de nos institutions parlementaires, ces institutions dont nous sommes orgueilleux à bon droit ; et je félicite la Chambre de ce que le débat a été entamé avec tant de calme, de modération, tant par l'honorable promoteur du bill que par l'honorable chef de l'opposition. Il est un fait dont nous convenons tous, et je suis heureux de l'aveu sorti de la bouche de mon honorable ami lui-même, à ce sujet : la réforme de la loi fédérale du cens électoral s'impose. A mon avis, la seule réforme qui s'impose est celle qui abrogerait complètement cette loi. Ceux d'entre nous qui se trouvaient en Chambre en 1885, lorsque le parlement fut saisi de cette mesure, se rappellent parfaitement avec quelle répugnance le cabinet de cette époque lui donna son appui.

Nous avons tous pu constater qu'elle a été accueillie avec plus ou moins de cordialité par le pays. Le passé prouve qu'elle n'a jamais été appliquée dans son intégrité, soit par le gouvernement qui l'a fait décréter soit par les cabinets subséquents. L'un des principes fondamentaux de cette loi est qu'il doit y avoir une revision annuelle des listes. La raison en est évidente. Les listes doivent toujours se trouver dans un état tel, qu'advenant un appel au peuple, tout individu auquel la loi donne le droit de voter, puisse exercer le doit de suffrage. Or, qu'arrive-t-il aujourd'hui ? Voici des élections partielles qui se présentent, il y en a d'autres qui peuvent se produire à une date assez rapprochée, et ces élections vont se faire d'après des listes datant déjà de quatre ans ! La loi en question est en vigueur depuis 1886, et d'après sa teneur, il nous aurait fallu faire douze revisions.

Or, si je ne me trompe, il n'y en a eu que trois et tout au plus quatre. La première revision a eu lieu en 1886, la deuxième en 1891, puis une autre en 1894. La loi est un objet d'épouvante aux députés de la droite et de la gauche, c'est un véritable cauchemar même pour ceux qui sont responsables de son existence. Mon honorable ami, le Solliciteur général nous a dit que les trois revisions effectuées jusqu'ici avaient coûté au pays un million et un quart de dollars. Je ne crains pas d'affirmer qu'outre la dépense subie par le pays, les députés et les candidats ont dû dépenser au moins une somme égale à celle-là. Nous sommes donc tous d'accord à dire qu'il faut réformer de quelque façon le régime actuel. Mais j'irai encore plus loin. J'ai été heureux d'entendre l'honorable chef de l'opposition avouer qu'il n'est pas satisfait de ce régime. En 1894, sir John Thompson, le premier ministre de l'époque, saisit le parlement d'un projet de loi tendant à établir un autre système. Je m'abstiendrai pour le moment, d'aborder l'étude de ce système ; j'y reviendrai plus tard. Qu'il me suffise de constater que de l'aveu général, le régime actuellement en vigueur est non satisfaisant aux yeux des deux partis politiques du pays, et qu'une réforme est d'urgence. Jusqu'ici nous sommes parfaitement d'accord.

C'est sur le caractère de cette réforme, c'est sur la nature du système de cens électoral applicable aux élections fédérales que la divergence d'opinion commence à se manifester. C'est ici que je m'inscris en faux contre la proposition de mon honorable ami le chef de l'opposition. Le système que nous préconisons de ce côté-ci de la Chambre est celui qui applique à l'élection des députés fédéraux le cens électoral d'après lequel les députés des législatures locales sont élus. Voilà l'attitude bien tranchée que nous avons adoptée dès le début, et voilà l'attitude que nous entendons maintenir en ce moment. Mon honorable ami révoque en doute la sagesse de ce système, mais je suis en mesure de lui prouver que c'est le seul système applicable à une forme de gouvernement comme le nôtre. Mon honorable ami nous a dit, il y a un instant, que la Chambre devrait avoir une maîtrise absolue sur son cens électoral, à l'instar des parlements de la Grande-Bretagne, de la France et des autres grandes nations. Mon honorable ami oublie que la Grande-Bretagne n'est pas une confédération, pas plus que la France. Je le demande à mon honorable ami : dans un pays comme le nôtre, dans une confédération où il existe une division de pouvoirs législatifs entre l'autorité fédérale et les législatures provinciales, le système que nous préconisons n'est-il pas le plus sage qu'il soit possible de proposer ? Mon honorable ami, toutefois, est hostile à ce système, et son système à lui, si j'ai bien saisi sa pensée, est qu'il nous faudrait un cens électoral à nous en propre, décrété par le parlement. A l'appui de sa thèse, mon honorable ami n'a avancé qu'un seul argument qui, à mon avis, mérite considération. Mon honorable ami nous a dit, il y a un instant, que le parlement devrait garder en ses propres mains la maîtrise du cens électoral d'après lequel les députés fédéraux sont élus.

Je ne veux pas discuter ici cette proposition, bien qu'il me fût facile de la réfuter victorieusement en invoquant les précédents. D'après la teneur de la constitution des Etats-Unis qui, en ce qui touche au principe de la fédération, est, dans une large mesure, un prototype de la nôtre, la réglementation du cens électoral pour l'élection des députés au Congrès n'est pas dévolue au Congrès, mais elle est inscrite à la constitution elle-même et forme l'une de ses prescriptions fixes qui est entièrement soustraite à l'initiative des pouvoirs législatifs du Congrès. La proposition que j'établis en ce moment est celle-ci : il est tout à fait dans l'ordre et dans l'intérêt de la bonne administration de la chose publique d'établir l'uniformité du cens électoral.

Avant d'aller plus loin, toutefois, sans vouloir révoquer en doute le principe que le gouvernement doit réglementer son propre cens électoral, et admettant qu'il est préférable que notre constitution soit ce qu'elle est à cet égard plutôt qu'une copie de la constitution des Etats-Unis, admettant, en outre, que c'est notre devoir de conserver la réglementation et la maîtrise de notre propre cens électoral, je désire dire ceci à mon honorable ami : quand le parlement déclare, dans la plénitude de ses pouvoirs, qu'il adopte le cens électoral des provinces, il garde la direction de son propre cens électoral tout aussi effectivement que s'il établissait législativement un système qui lui fût propre.

Quelques VOIX : Non.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, je le répète, le parlement exerce tout aussi efficacement son

souverain pouvoir dans toute sa plénitude. Le parlement peut, dans la plénitude de ses pouvoirs, établir un système de cens électoral qui lui est propre, ou bien encore, il peut dans la plénitude de sa puissance, décider d'adopter le système de cens électoral en vogue dans chaque province, et dans les deux cas, il fait exercice de la souveraineté dont il est revêtu. L'honorable chef et les députés de la gauche prétendent-ils que pour avoir la haute-main sur son propre cens électoral, le parlement est obligé d'établir un système de cens électoral qui lui soit propre, quand bien même il serait satisfait de celui des provinces? Dans l'hypothèse où le système de cens électoral en vigueur dans les différentes provinces donnerait satisfaction au parlement fédéral, et bien que ces différents systèmes ne soient pas aussi parfaits et satisfaisants que possible, je le demande, est-il logique de prétendre, comme certains orateurs l'ont fait cette après-midi, qu'il faudrait adopter un système de cens électoral différent des leurs, rien que pour prouver que nous sommes les maîtres absolus de notre propre cens électoral? M. l'Orateur, cette prétention n'est ni logique ni raisonnable ; aussi je l'affirme sans crainte, le parlement exerce un empire aussi absolu sur son cens électoral en adoptant les systèmes en vogue dans les provinces que s'il créait un système à lui en propre. Pour en revenir à la proposition que j'ai établie comme principe de bonne administration, j'affirme qu'avec un gouvernement fédératif comme le nôtre, il est préférable d'établir un système de cens électoral uniforme s'appliquant aux élections provinciales et fédérales, de façon à ce que le même système soit utilisé pour l'élection des députés fédéraux et des députés aux législatures locales.

La raison en est que notre régime politique repose sur la division des pouvoirs législatifs Si je rappelle des principes parfaitement connus de tous les députés, c'est que les besoins de mon argumentation l'exigent. Notre régime politique, ai-je dit, est basé sur la division des pouvoirs législatifs, répartis entre le gouvernement central et les législatures provinciales, mais qu'il s'agisse de la Chambre fédérale des Communes ou d'une législature provinciale, c'est toujours le même peuple qui se trouve représenté dans l'une et l'autre. C'est le peuple de la province de Québec qui est représenté au parlement fédéral d'Ottawa, et c'est encore le même peuple qui est représenté dans la législature de Québec. C'est encore le peuple de la province de l'Ontario qui est représenté et au parlement fédéral et à la législature locale à Toronto. Ainsi en est-il de toutes les autres provinces ; or, la Chambre le sait fort bien, les pouvoirs qui sont confiés par le peuple à ses mandataires, qu'ils siègent à Toronto, à Québec ou à Ottawa, sont bien différents. Les pouvoirs que le peuple délègue à ses représentants au parlement d'Ottawa sont d'une catégorie distincte et embrassent les sujets qui touchent aux intérêts de la nation dans son ensemble ; tandis que ceux qu'il confie à ses représentants aux législatures locales sont d'une autre nature, et n'embrassent que les intérêts locaux ou purement domestiques. Voilà des principes bien connus, et cependant si nous avons soin de ne pas les perdre de vue, ils nous apporteront la solution du problème qui s'impose à notre étude en ce moment. Cela établi, j'avance une autre proposition : c'est que la réglementation du cens électoral est avant tout une question domestique qui intéresse les législatures locales et

Sir WILFRID LAURIER.

doit être réglementée par elle et non pas par le parlement fédéral. S'il est vrai que toutes les provinces sont représentées ici, s'il est vrai que c'est le même peuple qui est représenté, tant au parlement fédéral qu'aux législatures locales, j'avance cette proposition qui est tout à fait irréfutable : que la règlementation du cens électoral est une de ces questions qui en n'étant pas expressément déléguée aux représentants aux législatures locales, doit, cependant, par la force même des choses, être réglée par les législatures locales et non pas par le parlement fédéral. Et pourquoi ? C'est que l'expérience de tous les pays régis par des institutions parlementaires comme les nôtres, atteste que l'extension ou la restriction des différents systèmes de cens électoral sont subordonnés dans une large mesure, à la situation des différentes provinces auxquelles ce cens électoral s'applique, c'est affaire d'éducation, de coutumes, de circonstances ; et c'est à peine s'il se trouve deux provinces auxquelles le même système de cens électoral puisse s'appliquer. Voilà une proposition qu'il est facile de démontrer, tant à la lumière de la raison qu'à celle des précédents. Comme premier exemple, citons celui de la confédération canadienne. Il y a sept provinces dans la confédération canadienne, et il ne s'en trouve pas deux où le système de cens électoral soit uniforme. Dans toutes les provinces existe le même principe ; partout le principe de la souveraineté y est dans une large mesure, démocratique, le principe du suffrage populaire y est presque universel, et cependant il n'y est pas universel. Ce principe comporte certaines restrictions basées sur l'instruction, sur la quotité de propriété, sur la résidence, sur le paiement des taxes et le reste. Dans la province de l'Ontario le suffrage universel existe, et pour être apte à voter, il faut une résidence de neuf mois. Dans la province de la Colombie anglaise, le suffrage universel est en vigueur, et pour être apte à voter il faut une résidence de douze mois. Dans la province de Québec, le principe du suffrage est démocratique, dans une large mesure comme dans l'Ontario, mais cependant ce n'est pas absolument le suffrage universel. Il y existe certaines restrictions touchant le droit de propriété. Ainsi en est-il de la Nouvelle-Ecosse et des autres provinces.

Si l'on envisage la question sous son aspect philosophique,—que l'on me passe cette expression, tant soit peu prétentieuse—la Chambre admettra, je suppose, que tous ceux qui contribuent au revenu de l'Etat, les contribuables qui acquittent l'impôt ont droit de suffrage. Voilà, sans doute, un principe sage, mais il n'est pas même appliqué dans les pays les plus démocratiques. Ainsi, aux Etats-Unis, si l'on appliquait le principe comportant que tout contribuable qui acquitte l'impôt a droit de suffrage, la femme qui gagne son pain quotidien, la vieille fille qui peine, comme il y en a tant, devraient avoir droit de suffrage. Le jeune homme, qui n'ayant pas encore atteint l'âge de majorité, qui s'enfonce dans la forêt et gagne sa vie, contribuant par là au revenu de l'Etat, devrait aussi avoir droit de suffrage. Et cependant, il n'existe pas un seul pays où le jeune homme, qui n'a pas atteint sa majorité, soit déclaré apte à exercer le droit de suffrage : Qu'est-ce que cela prouve ? Cela vient à l'appui de la thèse que je soutiens, savoir, que la réglementation du cens électoral est, dans une large mesure, affaire de coutume, d'éducation, ou de sentiment, si vous voulez, et même de

préjugé ; car, après tout, c'est une question dont il est préférable d'abandonner la décision aux différentes provinces représentées dans les législatures locales. L'exemple de notre propre pays vient donc à l'appui de ma thèse. Allons plus loin, j'ai cité, il y a un instant, la constitution des Etats-Unis. Il y a là un précédent, extrême si vous voulez, mais enfin un précédent qui vient parfaitement à l'appui de ma thèse. Il est du domaine de l'histoire que l'une des questions débattues avec le plus de chaleur au congrès continental, quand ils s'est réuni pour adopter la constitution des Etats-Unis fut cette question même du cens électoral, celle de savoir quel système de cens électoral il faudrait adopter pour l'élection des membres du Congrès. Après des débats prolongés, la question fut décidée dans le sens de la thèse que je soutiens, et il fut résolu que le suffrage par lequel les membres de la Chambre des représentants devaient être élus serait celui-là même appliqué aux élections des Etats. Citons à cet égard le texte même de la constitution. Voici ce que statue l'article 2 :

La Chambre des représentants se composera de députés choisis tous les deux ans par le peuple des différents Etats ; et les électeurs dans chaque Etat auront le cens exigé des électeurs de la branche la plus nombreuse de la législature de l'Etat.

Mon honorable ami nous a parlé de l'humiliation qui nous serait infligée si les députés fédéraux étaient élus d'après un système de cens électoral sur lequel le parlement n'exercerait aucun empire. Certes, M. l'Orateur, s'il y a là humiliation, avouons que c'est une humiliation qui a été inscrite au code de lois des Etats-Unis depuis le début même de leur gouvernement, et je ne sache pas que la sagesse de ce principe ait jamais été révoquée en doute dans l'union américaine. Au contraire, je ferai voir dans l'instant que tous les différends et toutes les difficultés qui ont surgi à ce sujet sont dus aux tentatives faites à une certaine époque pour éluder cette prescription de la constitution.

A six heures, la séance est levée.

Séance du soir.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, en débattant la question actuellement soumise à nos délibérations, j'ai cité la constitution des Etats-Unis. Et en citant ce précédent, je n'entends pas qu'il faille le copier servilement, mais, plutôt l'étudier avec toute l'attention qu'il mérite. J'ai affirmé que la réglementation du système décrété par la constitution des Etats-Unis pour l'élection des députés à la Chambre des représentants n'est pas laissé à l'initiative du Congrès, mais qu'elle rentre dans les attributions des législatures des différents Etats.

Voilà plus de cent ans que ce système est en vigueur. Pendant cette période de temps, on le sait, la constitution des Etats-Unis a dû subir nombre d'assauts, mais le système décrété par l'article que j'ai cité a été maintenu, à une exception près, et cette exception se justifie et s'explique parfaitement, si l'on tient compte du fait qu'elle est issue des circonstances qui ont suivi la guerre américaine. A la fin de la guerre civile, les chefs du parti victorieux, le parti républicain, estimèrent que leur œuvre serait incomplète si la race africaine, qu'ils venaient d'émanciper et d'admettre à la jouissance des droits civils n'obtenait en même temps la jouissance de leurs droits civils dans toute leur plénitude et c'est pour assurer d'une façon absolument certaine la réalisation de ce projet que le 15ème amendement à la constitution des Etats-Unis fut adopté quelques années après la fin de la guerre, cet amendement est ainsi conçu :

Le droit de suffrage des citoyens des Etats-Unis ne sera ni refusé ni restreint par les Etats-Unis ou par un Etat quelconque en raison de la race, de la couleur, ou d'un Etat antérieur de servitude.

Le but de cet amendement était, en effet, fort évident. Il ne fut adopté qu'à la suite d'interminables débats et son objectif était de conférer à la race nègre, qui venait d'être émancipée, les mêmes droits de suffrage qu'à la race blanche.

Le but de l'amendement était que dans chaque Etat, et surtout dans les Etats du Sud, où les blancs avaient droit de suffrage, le nègre, qui se trouvait dans une situation identique, eût le même privilège que ceux-là. Tout le monde conviendra que c'était là une noble pensée, une fort généreuse inspiration. Mais l'histoire et l'expérience attestent que, toute noble que fût cette pensée, toute généreuse que fût cette inspiration, au lieu de produire les bons résultats qu'on en espérait, cet amendement a été fertile en conséquences désastreuses.

Cette initiative avait été prise sans doute, en raison du fait que quelques individus, ou quelques représentants de la race émancipée, étaient, à plusieurs égards, les égaux de leurs voisins blancs. Nous possédons aussi au sein du Canada quelques citoyens appartenant à la race nègre. Ils s'y trouvent en petit nombre, mais partout où il s'en rencontre, l'on peut dire d'eux, avec vérité, qu'il se montrent à tous égards, les égaux des autres citoyens du pays. Il n'en était pas ainsi, toutefois, dans les Etats du Sud. L'expérience atteste que ce fut une erreur de la part des blancs de conférer à ces millions d'hommes qu'ils avaient retirés de la dégradation, de l'esclavage et de la servitude, les droits civiques dans toute leur plénitude.

L'expérience est là pour attester que les milliers de nègres que le Congrès voulait amener aux bureaux de votation n'étaient pas aptes, après de longues années de servitude, à exercer les importants pouvoirs qu'on leur avait conférés, relativement aux cens électoral. Ils furent menés aux bureaux de votation par des hommes méchants, artificieux et corrompus. Ils n'avaient nulle conception des droits et des prérogatives qu'on leur avait conférés. Nombre de faits ont été cités et sont là pour attester toute leur ignorance de leurs devoirs et de leur responsabilité. Nous savons que sous le régime établi et sous l'empire de l'amendement de la constitution, il arriva qu'en raison des privilèges et des prérogatives conférés à la race émancipée, le pouvoir du gouvernement passa aux mains d'hommes méchants et corrompus, qui réduisirent la population africaine des Etats du Sud à la plus déplorable condition. En pareilles circonstances, la population blanche des Etats du Sud, tant du parti démocratique que du parti républicain, arriva par différents moyens à enlever à la race africaine le cens électoral qui leur avait été conféré par le Congrès. Ainsi, dans un Etat de l'Union, la législature décréta que nul ne pouvait être électeur s'il n'était propriétaire d'immeubles. Dans un autre Etat, il fut statué que nul ne pouvait être électeur sans avoir payé ses taxes ; dans un autre Etat, la législature décréta que nul ne pourrait exercer le droit de suffrage sans avoir payé ses taxes et apporté

sa quittance au bureau de votation : dans un autre Etat, il fut statué que nul ne serait admis à voter à moins de savoir lire et écrire. Bien que ces prescriptions, d'après la teneur même de la loi, s'appliquassent à toutes les races, de fait, elles furent surtout appliquées à la race africaine, et c'est ainsi qu'on enleva à cette race le droit de suffrage que lui avait accordé le Congrès.

Quelle est donc la conclusion qu'il faut tirer de cet état de choses ? Pourquoi ai-je signalé ces faits à l'attention du parlement ? Tout simplement pour prouver la thèse que je soutiens : que le droit de suffrage est, avant tout, un droit domestique, qui doit être établi d'après certaines conditions, entre autres d'après le degré d'instruction du peuple et autres circonstances particulières propres aux différentes populations. Voilà pourquoi j'ai apporté cet argument au débat, et c'est une nouvelle raison à l'appui de ma thèse. C'est un cas extrême, sans doute, mais il atteste éloquemment la légitimité de l'attitude que le parti libéral a toujours maintenue sur cette question, en proclamant que dans un pays comme le nôtre, sous un régime de fédération politique, la seule solution favorable à donner à ce problème du cens électoral, est de le confier aux mains des législatures locales. Fait digne de remarque, M. l'Orateur, pendant les dix-neuf premières années de la Confédération, de 1867 à 1886, période de temps où le régime en question demeura en vigueur, dans toutes les élections qui eurent lieu au pays, ce n'est pas le système fédéral du cens électoral qui leur fut appliqué, mais bien le système provincial. Tel est le système du cens électoral sous l'empire duquel se firent les élections de 1867, de 1872, de 1874, de 1878 et de 1882. A coup sûr, s'il faut en juger d'après le résultat de ces élections, les honorables députés de la gauche n'ont nullement raison de se plaindre du système de cens électoral alors en vigueur. En outre, j'affirme sans hésitation que, dans le cours des dix-neuf années où fut appliqué ce système, jamais il n'a été formulé une seule plainte à cet égard. Il a donné pleine et entière satisfaction. Toutefois, si ce régime a donné pleine et entière satisfaction, il est également vrai que, dans tout le cours de cette période de temps, bien que, sauf pendant cinq années, le parti conservateur soit toujours resté au pouvoir, les chefs conservateurs ont constamment nourri l'espoir d'obtenir du parlement l'établissement d'un système fédéral de cens électoral

On ignore ou plutôt on semble oublier, à l'heure qu'il est, que la loi du cens électoral adoptée en 1885, avait été présentée au parlement, au moins sept fois, sous le régime conservateur. Oui, cette loi fut présentée sept fois et échoua six fois, et elle ne fut adoptée à la septième tentative, qu'après une lutte formidable livrée contre elle par le parti libéral ; et l'on sait aussi que le parti conservateur fut loin de manifester sa joie à l'occasion de cette victoire. Les événements subséquents, attestent que, dans cette circonstance, le parti conservateur a fait preuve d'un bon sens bien supérieur à celui de ses chefs ; les événements qui se sont déroulés dans le cours des douze années dernières attestent, en effet, que dans les rangs de ce parti il existait une sagesse, une intuition politique bien supérieures à celles de ses chefs ; et si le bon sens du gros du parti l'eut emporté, la loi fédérale du cens électoral n'eût jamais été adoptée. Le peuple était donc satisfait du cens électoral provincial, et c'est à ce système que nous voulons revenir.

Sir WILFRID LAURIER.

J'aborde maintenant une des raisons les plus convaincantes à l'appui de ma thèse. J'ai apporté jusqu'ici à la Chambre les arguments théoriques en faveur du retour au système du cens électoral des provinces ; abordons maintenant les arguments pratiques. De l'aveu des députés des deux côtés de la Chambre, l'argument le plus pratique qu'on puisse apporter en faveur du rétablissement du cens électoral des provinces, est la simplicité même et la nature peu dispendieuse du mécanisme de ce système. Dans les provinces de l'Ontario et de Québec et de fait, dans la plupart des provinces, les listes d'électeurs sont préparées par les conseils municipaux. Ainsi en est-il de la province de Québec, de celle de l'Ontario et peut être aussi, de la Nouvelle-Ecosse. S'il est un système économique, juste et équitable, c'est bien celui qui confie l'élaboration de ces listes d'électeurs aux conseils locaux. Ces conseils locaux représentent de petits corps, des villages, des paroisses, des cantons. Ils se composent d'ordinaire de six ou sept individus.

Ces individus se connaissent mutuellement, et les deux partis sont représentés au conseil. Chaque membre du conseil est au fait de la situation de chaque famille dans son comté. Il connaît le nombre d'enfants dans chaque famille, et les moyens pécuniaires du chef de la famille. Il connaît les membres de chaque famille qui sont aptes à devenir électeurs ; il sait le nombre de fils de famille chez chaque cultivateur et il est au fait de la fortune des différentes familles. Il a donc la compétence voulue pour décider quels sont ceux qui ont ou n'ont pas les aptitudes voulues pour exercer le droit de suffrage. En tant qu'il m'a été donné d'en juger dans la province de Québec, et je crois pouvoir dire la même chose de la province de l'Ontario, il n'y a guère de plaintes au sujet des décisions rendues par les conseils municipaux en pareilles circonstances.

M. MORIN : Non.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, nous nous proposons de revenir à l'ancien système. Le chef de l'opposition....

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Je remarque que l'opposition a un nouveau chef, et il voudra bien me permettre, je l'espère, de lui offrir mes félicitations. L'ancien chef de l'opposition, celui de cette après-midi, a déclaré en réponse à mon honorable ami, le Solliciteur général, que sir John Thompson n'était pas revenu au système du cens électoral des provinces. Le Solliciteur général s'est inscrit en faux contre la proposition du chef de l'opposition et son assertion est amplement corroborée par les faits. J'ai sous les yeux le projet de loi présenté à la Chambre par sir John Thompson peu avant sa mort déplorable, à la session de 1894. Je prie les honorables députés de la gauche de relire l'article 4 de ce bill et ils pourront se convaincre que le principe pour lequel nous avons combattu et que nous affirmons encore est explicitement admis, et je leur indiquerai dans l'instant le point sur lequel nous différons. Voici le principe établi par l'article 4 :

Sauf lorsqu'il en est autrement par le présent prescrit, le cens exigé des électeurs à une élection fédérale sera dans toute province du Canada, celui qui sera établi par les lois en vigueur dans cette province, le premier jour

de juin de l'année durant laquelle auront été dressées les listes devant servir à cette élection comme cens des électeurs à une élection provinciale.

L'article est d'une clarté parfaite. Ce système n'établit nullement l'uniformité que demandent les honorables députés de la gauche. Plus tard, sir John Thompson apporta à son projet de loi quelques modifications, étendant ou restreignant le cens tel qu'établi dans cet article, mais cela est de peu d'importance. Le défaut de la loi présentée par sir John Thompson, défaut, à mon avis, absolument impardonnable est que, tout en adoptant le cens électoral des provinces, il conserve le reviseur et lui confie la préparation des listes d'électeurs. Voilà, à mon avis, le défaut du projet de loi.

Voici l'article 5 :

Le Gouverneur en conseil pourra nommer en tout temps une personne compétente qui sera appelée le "reviseur."

J'appelle l'attention sur l'article 10, qui décrète :

Le ou aussitôt que possible après le premier jour de juin de chaque année, le reviseur se procurera copie des listes d'électeurs provinciales alors en vigueur et des deniers rôles de cotisation, et à l'aide de tous renseignements qu'il pourra se procurer de cette source, et des dernières listes dressées pour une élection fédérale, et à l'aide des listes, archives et procès-verbaux officiels provinciaux, municipaux et autres, et de tous autres renseignements qu'il aura raison de croire dignes de foi, et au moyen de déclarations solennelles faites ainsi que ci-après prescrit en conformité de *l'Acte de la preuve en Canada*, 1893, il dressera une liste d'électeurs.

Voilà les dispositions répréhensibles du projet de loi de sir John Thompson, contre lesquelles nous avons protesté à cette époque. Il eût été bien plus logique, à notre avis, après avoir adopté le principe du cens électoral provincial, d'accepter également les listes d'électeurs élaborées de par l'autorité de la législature provinciale. Dans les rangs de la droite, il existe une hostilité très prononcée contre le reviseur et contre les listes d'électeurs qu'il est chargé de préparer. Nous avons trop eu à souffrir depuis vingt ans passés, de la part des reviseurs, la préparation des listes nous a trop coûté de temps et d'argent pour tolérer plus longtemps un système condamnable et nous nous proposons de revenir à la coutume d'autrefois et d'utiliser les listes élaborées par les conseils municipaux dans les provinces de l'Ontario et de Québec. Je n'apprendrai rien à la Chambre en lui disant que les listes ainsi préparées dans l'Ontario, sauf celles des villes, ne coûtent pas un cent au trésor provincial ; celles de Québec ne coûte aussi rien du tout à la province ; et les listes, tant de l'Ontario que de Québec ne coûtent pas un sou aux députés. Elles sont préparées par les conseils municipaux sans aucun frais.

Je propose que nous retournions à ce système. Si nous appliquons le principe du cens provincial, pourquoi ne pas adopter en même temps les méthodes au moyen desquelles le principe est appliqué ? Toutefois, le chef de l'opposition a soulevé cette après-midi une objection qui a quelque importance. L'honorable député a déclaré qu'il ne peut pas accepter les listes provinciales parce que la législature d'une province peut abuser de ses pouvoirs législatifs. Il a cité la Nouvelle-Ecosse, où la législature, dit-il, a adopté une loi très nuisible. Cette assertion a perdu de sa valeur un peu plus tard quand il a déclaré que la législature de cette province avait abrogé cette loi.

L'honorable député a ensuite cité le cas du Manitoba. Je connais peu le système suivi au Manitoba. Je l'ai entendu blâmer, mais je ne sais pas si le blâme était mérité. Mais supposons pour un instant que le système suivi par la législature du Manitoba est injuste, ainsi que l'a dit l'honorable député. Dans ce cas, on peut y remédier comme on l'a fait à l'égard de la loi de la Nouvelle-Ecosse. Mais j'avoue que cette raison a de l'importance. Je sais qu'il y a de la valeur dans l'assertion qu'une législature peut abuser de ses pouvoirs. Nous, membres du parti libéral, avons appris à nos dépens que la majorité peut abuser de ses pouvoirs législatifs.

Il y a eu un abus criant du pouvoir législatif dans l'adoption de cette loi infâme relative à la redistribution des divisions électorales, au moyen de laquelle la province de l'Ontario a été taillée, coupée et subdivisée de façon à donner au parti au pouvoir une majorité de vingt comtés sur ses adversaires. Ce même acte du cens électoral a été un abus de pouvoir, au moyen duquel la revision des listes a été confié aux partisans du gouvernement. Franchement, il y a eu une certaine justice distributive, parce que les honorables chefs de la gauche ont été leurs propres dupes, et dans leurs efforts pour en faire une loi efficace pour servir leurs propres fins, ils en ont fait une loi embrouillée et dispendieuse pour leurs propres amis.

En présence de toutes ces assertions, en présence des faits allégués nous reconnaissons tous que nous devons modifier la loi qui existe aujourd'hui, et la seule modification à faire, c'est de supprimer l'acte odieux appelé l'Acte du cens électoral. Je demande à tous les députés de mettre de côté tout esprit de parti et d'abroger une loi dont l'exécution a été difficile, dispendieuse, injuste et inique, et je les prie d'essayer un système qui a été en vigueur pendant dix-neuf ans, et dont l'application a été avantageuse, facile et peu coûteuse.

M. ROSS-ROBERTSON : A cette phase du débat j'aimerais faire quelques observations. Il ne doit pas y avoir divergence d'opinion sur une question comme celle-ci. Les partis n'ont rien à perdre par un système qui accordera un suffrage à tout homme qui doit voter et retranchera de la liste ceux qui ne doivent pas voter. J'ai des opinions bien arrêtés au sujet du présent acte du cens électoral, et le premier ministre, en le décrivant comme étant un objet d'effroi a exprimé ce que j'ai toujours ressenti au sujet de cette loi. Je crois que les conservateurs de Toronto qui ont eu à faire une élection partielle avec une liste faite depuis quatre ans, en sont venus à penser comme moi. Il est certainement de l'intérêt des deux partis politiques de trouver le moyen de préparer les listes électorales avec le moins de frais possibles. Il n'est pas de l'intérêt du pays que la préparation des listes électorales coûte cher au point d'empêcher l'homme sage d'arriver au parlement, ou de le forcer d'avoir recours à ses amis riches, qui fournissent des fonds pour protéger ses intérêts dans la revision des listes.

Je me lève pour faire observer que c'est pénible de voir une lutte de parti sur cette question, et à ce sujet j'approuve absolument les paroles du très honorable premier ministre. Il n'y a acune cause importante de diverger ce entre les conservateurs et les libéraux sur ce sujet, et s'il y en a, elle ne peut pas être assez grande pour nous empêcher de nous entendre.

L'intérêt du pay et [illegible] deux partis politiques exige que la présente [illegible] t abrogée e. que le revi-

seur disparaisse. Je suis sûr que le très honorable premier ministre et les députés de la droite n'ont pas plus d'aversion à l'égard du reviseur que moi et plusieurs députés de la gauche. Nous devons regretter que le parlement soit retenu ici de semaine en semaine pour discuter cette loi à un point de vue de parti, quand il est facile que les chefs de la droite et les chefs de la gauche se réunissent et s'entendent dans une conférence d'une demi-journée sur l'adoption d'une loi qui rendrait justice à tout le monde, y compris nos concitoyens qui sont priver du droit de suffrage dans chaque comté où il se fait une élection partielle avec une liste électorale préparée depuis quatre ans.

M. WOOD (Brockville): J'ai écouté avec ce plaisir que tous les députés de la gauche éprouvent quand le très honorable premier ministre nous adresse la parole sur un sujet qu'il a reconnu être dans le présent cas de la plus haute importance pour le parlement et pour la population du Canada. Je sens le besoin de féliciter ceux qui ont pris part au débat jusqu'à ce moment du ton modéré de langage qu'ils ont employé pour faire connaître leurs opinions sur la question actuellement devant la Chambre.

Ordinairement, et autrefois, le nom seul de l'Acte du cens électoral produisait une explosion de colère, mais, heureusement, nous pouvons discuter aujourd'hui avec des dispositions différentes, parce que, ainsi que l'ont dit les députés des deux côtés de la Chambre, le grand objet en vue dans toute législation que le parlement pourra adopter est le plus grand bien du plus grand nombre ; et cet objet peut être accompli par l'adoption d'une loi de cens électoral qui, tout en coûtant peu cher, sera étendue dans son application, et qui fournira toutes les facilités possibles à tout électeur honnête pour faire inscrire son nom sur la liste.

Si la Chambre veut me le permettre, je ferai en peu de mots l'historique de cette loi du cens électoral, et en le faisant je ferai, en premier lieu, allusion à la mention historique que le premier ministre a faite, dans la comparaison qu'il a établie entre le système suivi aux Etats-Unis et celui qui est en vigueur dans notre pays.

Pour commencer, je dois dire que les députés qui font cette comparaison entre le cens électoral des deux pays, commettent l'erreur grave d'oublier que dans les Etats-Unis, particulièrement durant la période de temps mentionnée par le très honorable premier ministre, après la guerre de la révolution et jusqu'à la séance de la convention constitutionnelle en 1787—les droits d'Etat existant dans ce pays étaient l'objet de la sollicitude la plus jalouse de la part du peuple. Conséquemment, dans cette convention constitutionnelle de 1787, dont le résultat a été la présente constitution des Etats-Unis telle que modifiée par les amendements (et ils ne sont pas nombreux) qui ont été faits depuis cette époque, le cens électoral de l'Etat, qu'il fut alors convenu d'appliquer à l'élection des membres de la Chambre des représentants, fut en quelque sorte le résultat d'un compromis.

La question débattue pendant des semaines avait trait au mode particulier de représentation qui devait être alloué dans la Chambre des représentants. Pinkney prétendait avec d'autres membres éminents de cette convention, que le système de délégation d'Etat qui prévaut aujourd'hui au Sénat américain, et qui prévalait alors dans ce qu'on appelait le Congrès continental, devait être le mode de représentation à la Chambre des représentants. C'est-à-dire, que chaque Etat devait envoyer un certain nombre de députés à la Chambre fédérale. Une espèce de compromis, autant que j'ai pu en juger en lisant les délibérations de cette convention, amena l'adoption du cens électoral d'Etat pour la Chambre des représentants, et des délégations d'Etat ou représentants d'Etat pour le Sénat de ce pays.

Or, M. l'Orateur, pendant que les auteurs de la confédération délibéraient sur cette partie écrite de notre constitution, ils insérèrent, de propos délibéré et avec l'exemple des Etats-Unis sous les yeux, dans l'article 41 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, la disposition : que jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement, le cens électoral provincial sera celui de la Chambre fédérale.

Pourquoi ont-ils agi de la sorte ? Le motif qui avait engagé les membres de la convention constitutionnelle des Etats-Unis à légiférer comme ils l'avaient fait au sujet du cens était de conserver à tout hasard les droits d'Etat, qui étaient alors de la plus haute importance, et la manière jalouse avec laquelle ils les sauvegardèrent, amena un état de choses qui, au dire même des plus grands penseurs des Etats-Unis, était pire que celui qui existait avant la révolution.

On comprit alors qu'à cause de cette disposition, et de l'énergie avec laquelle le peuple américain tenait aux droits d'Etat, et des difficultés qui s'en suivirent, et qui ne prirent fin qu'après la guerre civile, on comprit, dis-je, en rédigeant l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, que nous devions éviter les erreurs dans lesquelles ils étaient tombés et que nous devions raffermir plutôt qu'affaiblir l'autorité centrale. Et à cette fin, et avec cet objet en vue, les pères de la confédération insérèrent dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord une disposition prescrivant que ce parlement établirait un cens qui devait être le cens national du Canada.

Il ne peut pas exister de doute sur ce point. Si vous me permettez, M. l'Orateur, de remonter à cette époque mentionnée par le très honorable premier ministre, quand il signala le fait que le bill du cens électoral avait été présenté plusieurs années de suite avant d'être finalement adopté, je dirai que le langage de sir John-A. Macdonald, alors premier ministre du Canada, est très explicite, et d'après ses paroles nous constatons qu'il a été présenté plusieurs fois dans le but de bien faire connaître le principe du bill au peuple du Canada, et le peuple le comprenait fort bien quand la discussion se termina en 1885.

Le très honorable premier ministre a aussi signalé le fait que sir John Thompson, quand il était premier ministre du Canada, avait présenté une loi de cens électoral. Or, quelle qu'ait été la teneur stricte de l'article 6, dont on a parlé, je prétends, avec tout le respect possible, que l'intention de sir John Thompson, en présentant cette loi, était de maintenir ce principe, lequel, prétendait-on avant la confédération devait être adopté par cette Chambre, que sir John Macdonald a adopté dans sa loi du cens électoral de 1885, et que, dans mon humble opinion, ce parlement aurait tort d'abandonner. Au cours de la discussion qui eut lieu en 1894—

discussion très courte car ce bill n'arriva point à sa deuxième lecture—sir John Thompson a dit :

Nous maintenons le principe que je considère comme le grand trait caractéristique de l'Acte du cens électoral de 1885, savoir, que la revision sera faite par des officiers placés sous le contrôle du parlement et du gouvernement fédéral. Le grand principe sur lequel est appuyé cet acte du cens électoral de 1885, est le contrôle de ce parlement sur ce qui a trait au cens électoral. On a prétendu que le contrôle devait exister sur deux points, la détermination du cens lui-même, et l'administration de la loi au moyen de laquelle le cens est appliqué. Nous sommes arrivés, après une expérience de huit ou neuf ans, à la conclusion que j'ai mentionnée, qu'il ne vaut pas la peine de maintenir les divergences qui existent entre les deux espèces de cens.

Je lis la dernière phrase pour ne pas être accusé de ne pas lire quelque chose qui est contre ma prétention. Je ne pense pas que la différence qui existe entre le cens des provinces et le cens fédéral soit d'une grande importance, parce que nous avons virtuellement aujourd'hui le suffrage universel au Canada. Il existe dans la grande province de l'Ontario. Il existe presque dans la province du Nouveau-Brunswick, et nous l'avons virtuellement dans la province de la Nouvelle-Ecosse, car le chiffre du cens établi sur la propriété foncière est si peu élevé que presque tout le monde peut se faire inscrire sur les listes. S'il n'a pas un revenu de $300 ou $400, ou ne possède pas une propriété d'une valeur de $150 à $200, chacun est certain de payer $20 par année pour le loyer d'une maison, et cela lui donne le droit de voter. Au Manitoba et au Nord-Ouest nous avons le suffrage universel. Dans la province de l'Ile du Prince-Edouard nous avons un cens très curieux, de fait, il n'en existe pas pour la législature, car toute personne qui prête serment au bureau de votation peut voter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Oh ! non. Le cens est très clair. C'est le suffrage universel si l'on réside et que l'on paie des taxes.

M. WOOD (Brockville) : Avez-vous une liste électorale ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET ET PÊCHERIERS : Non, il n'y a pas de liste

M. WOOD (Brockville) : Alors, je ne fais pas erreur. Toute personne qui prête serment au bureau de votation peut voter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Elle doit payer ses taxes.

M. WOOD (Brockville) : Maintenant, je désire revenir un instant aux lois du cens électoral aux Etats-Unis, car il n'y a jamais eu une discussion dans cette Chambre sur le sujet sans qu'il fût établi une comparaison à leur égard ; et je n'en suis pas étonné, car à première vue elles fournissent un bon sujet de comparaison. Il y a un essai instructif dans certains Etats, mais il n'y a pas de cens appuyé sur la propriété foncière dans aucun des Etats de l'Union. Dans le Massachusetts, si une personne possède un immeuble pendant un an cela remplace la résidence pendant deux ans. C'est ce qui approche le plus du cens établi sur la propriété foncière, mais ce n'est pas encore celui-là. Quand le cens électoral d'Etat est uniforme dans tout le pays, il est beaucoup plus facile à être adopté comme cens national que le serait le cens provincial dans un pays où les deux cens diffèrent. Je sais qu'il y a des députés de la droite qui sont opposés à ce qu'on appelle, le cumul de suffrages. L'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron), qui s'est toujours intéressé aux lois relatives au cens électoral, a prononcé les paroles suivantes quand le Solliciteur général a présenté le présent bill durant la dernière session :

Je n'ai fait que parcourir à la hâte le bill de mon honorable ami (M. Fitzpatrick) et je n'y vois aucun article qui énonce le principe d'un suffrage par tête. Si un tel article n'est pas dans le projet de loi, il faut l'y insérer. *Faites voter l'homme et non la propriété qu'il détient.* Ce vote sera l'expression du jugement de l'homme et non de la chose.

Or, je ferai observer à cet honorable député et aux autres députés de la droite, dont le parti dans chaque province est en faveur du principe d'un suffrage par tête, à l'appui duquel on peut dire bien des choses, que par ce bill vous adoptez, le cumul de suffrage dans la grande province de Québec. Par exemple, dans la ville de Montréal, un homme peut avoir le droit de voter dans plusieurs divisions électorales. Il en était de même à Toronto où l'on voyait des centaines d'électeurs qui avaient le droitde voter dans York-est, York-nord, Peel et d'autres comtés voisins. Vous retranchez tous ces suffrages, en ce qui concerne la représentation à cette Chambre, vous supprimez entièrement le cumul de suffrages qui existait à Toronto, et vous le laissez continuer dans la province de Québec et dans d'autres provinces où il existe. Je ne prétends pas que par cela vous augmentez la représentation d'une province, mais je veux dire que vous augmentez son influence dans le comté où il réside, et vous augmentez le pouvoir de voter dans une province où le cens électoral est basé sur la propriété foncière, quand dans une autre province le principe d'un suffrage par tête existe.

Un autre fait important que le chef de l'opposition a signalé, et auquel on ne peut pas attacher trop d'importance, est celui-ci. Nous avons fait l'expérience du cens électoral des provinces pour la représentation à la Chambre fédérale, et malgré tout le bien qu'on en a dit, je prétends que nous avons des cas rapportés par l'histoire dans lesquels l'hostilité des législatures envers le parti au pouvoir n'a pas été de nature à nous justifier de vouloir abandonner les pouvoirs que le parlement s'est conféré. Nous savons que dans la Nouvelle-Ecosse un membre de la législature provinciale a été assez puissant pour faire adopter avant des élections générales fédérales une loi privant du droit de suffrage un grand nombre d'employés du gouvernement fédéral, et une fois les élections terminées leur conférer de nouveau ce droit. Sur ce point nous avons le témoignage d'un membre de cette Chambre.

Nous savons que, il y a quelques années, le gouvernement de l'Ontario a été assez puissant et assez attaché à ses amis du parti fédéral, pour faire adopter une loi restreignant le chiffre de la population des comtés, et en même temps le pouvoir du gouvernement conservateur de l'époque de nommer des juges puisnés. Nous savons qu'immédiatement après l'arrivée au pouvoir des honorables chefs de la droite, le même gouvernement provincial a abrogé cette loi, de façon à permettre au présent gouvernement de nommer des juges puînés à leur gré.

Je prétends que ces exemples nous justifient de supposer qu'une législature sera tentée de manipuler le cens électoral à l'avantage de ses amis. C'est aussi mal pour une législature de légiférer avec un esprit d'hostilité qu'avec un esprit de favoritisme. Pour toutes ces raisons, je conclus que ce parlement, possédant le pouvoir d'établir un cens électoral pour lui-même, nous serions peu sages si nous retournions sur nos pas. Nous ne pouvons pas revenir sur ce que nous avons fait et retourner à l'état de choses qui existait avant cette loi, quand nous n'avions pas de cens électoral et qu'il nous fallait nécessairement nous servir du cens provincial.

En terminant ces observations, je signalerai au gouvernement la nécessité qu'il y a de tâcher par quelques moyens de conserver la fixation du cens électoral entre nos mains, et en même temps d'en diminuer les frais autant que possible. Je reconnais que le coût de l'administration de la loi du cens électoral a été sans aucun doute trop élevé, et je sais que l'ex-gouvernement avait l'intention de le diminuer. Je sais que c'est l'objet que sir John Thompson avait en vue en présentant son bill en 1894, et je prétends que si le gouvernement a le pouvoir, qu'il se donne par le présent bill, d'imposer des devoirs aux officiers municipaux du pays, il a celui de leur imposer des devoirs supplémentaires et de leur enjoindre de préparer d'après les listes provinciales une liste qui sera nationale de sa nature et uniforme dans tout le Canada.

Assurément le gouvernement a assez de ressources pour amener ce résultat, de façon à ce que le parlement ne renonce pas au droit de faire des lois relatives à un sujet qu'on a toujours prétendu devoir rester sous son contrôle. Je sais que nous discutons tous cette question avec calme et sans passion, et pour cette raison je soumets ces observations à l'attention de la Chambre avec l'espoir qu'elles pourront être de quelque utilité et peut-être aider le gouvernement à modifier le bill quand il sera discuté en comité.

M. SPROULE : Je ne dirai que quelques mots avant la seconde lecture du bill, si jamais elle a lieu, et mes observations seront principalement une réponse à celle que l'honorable premier ministre a faite en faveur du bill. Je suis de son opinion quand il dit que ce bill est un projet de loi des plus importants qui aient occupé l'attention de la Chambre depuis longtemps, et c'est à cause de son importance et de ses graves conséquences que nous devons l'examiner avec calme et avec soin.

C'est une question qui se rattache au droit du peuple d'envoyer ses représentants ici, et nous avons toujours cru qu'il était convenable que les représentants du peuple envoyés ici par les différentes provinces fussent élus en vertu de la même loi et du même cens électoral quelles que pussent être les conditions imposées au votant.

Le très honorable premier ministre dit que le fait que chaque province a un cens différent en propre n'est pas une objection à ce bill. J'ai toujours considéré cela comme une des plus graves objections que nous pouvions faire valoir contre l'adoption du cens provincial. Les pères de la Confédération n'ont jamais pensé que les listes provinciales seraient employées pendant un temps quelconque pour élire les députés à cette Chambre. Dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, ils ont seulement stipulé que ces listes seraient employées jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonnât autrement, cette disposition fut insérée pour permettre d'élire les membres du premier parlement, et une fois ces députés élus et le parlement constitué, celui-ci pouvait ensuite traiter la question à son gré et passer une loi relative au cens électoral, pourvoyant à l'élection des députés à cette Chambre.

L'article 41 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord dit :

Jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement toutes les lois en vigueur dans les diverses provinces à l'époque de l'union, concernant les questions suivantes ou aucune d'elles, savoir : l'éligibilité ou l'inéligibilité des candidats ou des membres de la Chambre d'Assemblée ou Assemblée législative dans les diverses provinces,—les votants aux élections de ces membres,—les serments exigés des votants, les officiers-rapporteurs, leurs pouvoirs et leurs devoirs, le mode de procéder aux élections, le temps que celle-ci peuvent durer,—la décision des élections contestées et les procédures y incidentes,—les vacations des sièges en parlement, et l'exécution de nouveaux brefs dans le cas de vacations occasionnées par d'autres causes que la dissolution,—s'appliqueront respectivement aux élections des membres envoyés à la Chambre de Communes par ces diverses provinces.

Si vous examinez les différents sujets qui sont énumérés dans cet article, vous verrez que presque chacun d'eux a été traité par la Chambre des Communes après qu'elle eût été organisée. Nous avons légiféré sur chacun de ces sujets, et la dernière loi a été celle du cens électoral.

Nous en avons agi ainsi, parce que nous étions convaincus que le principe que l'on avait eu l'intention d'incorporer dans l'Acte de la Confédération, c'est que ce parlement doit contrôler lui-même ce cens d'éligibilité de ses membres et le cens électoral des votants. Et au sujet de cette question, comme sur bien d'autres, nous avons adopté les lois provinciales jusqu'au temps où nous avons légiféré nous-mêmes sur la matière.

L'honorable premier ministre, nous a dit que nous devrions adopter les lois des provinces concernant le droit de suffrage et pour donner plus de force à son argument, il nous a cité l'exemple de l'Union américaine où le cens électoral diffère suivant les Etats. S'il y a une raison qui milite plus qu'une autre contre le principe de ce bill, c'est bien celle que l'honorable premier ministre nous a donnée. Dans quelques Etats, on applique ce que l'honorable premier ministre a appelé, je crois, le " suffrage artificiel," imaginé afin de priver le pauvre nègre du droit de voter ; et si j'ai compris son explication, il a fait entendre que ces Etats commettaient une grande injustice envers une certaine classe du peuple. S'il en est ainsi, n'est-ce pas là une raison qui devrait nous empêcher d'adopter ce système. De fait, nous avons quelque chose qui ressemble à cela dans nos différentes provinces. Nous avons vu des législatures provinciales adopter un cens électoral fantaisiste au détriment de certaines classes de la société ayant autant droit que toutes autres de participer à l'élection des membres de cette Chambre. C'est justement parce que nous ne pouvions plus souffrir cet état de choses qui allait toujours s'aggravant, que le parlement du Canada a légiféré sur cette question en 1886.

Les cas que l'honorable premier ministre a cités sont le plus fort argument que l'on puisse donner en faveur d'un cens électoral uniforme dans toutes les provinces et tous les territoires du Canada, pour l'élection des membres de cette Chambre.

De 1867 à 1886, le premier ministre nous a dit que les élections se faisaient avec les listes provin-

ciales, et que jamais personne ne s'est plaint. S'il en était ainsi, ce serait un fort argument en faveur de sa thèse, mais assurément l'honorable premier ministre ne peut manquer de mémoire au point d'oublier les grandes objections qu'on a soulevées contre l'ancien système. Assurément, il n'a pas oublié les abus qui se commettaient, tantôt dans une province, tantôt dans une autre. Assurément, il n'a pas oublié que les législatures provinciales, afin de diminuer le vote de leurs adversaires dans les élections fédérales, ont privé de leur droit de suffrages certaines classes de citoyens. Par exemple, pourquoi a-t-on privé de leur droit de vote les pauvres journaliers de l'Intercolonial ? Parce qu'on les supposait favorables au gouvernement qui tenait alors les rênes du pouvoir à Ottawa, et parce qu'on croyait qu'ils voteraient suivant leurs sympathies. Pourquoi, dans la province de l'Ontario, a-t-on privé de leur droit de suffrage de nombreuses classes de citoyens ? Pour la même raison, et dans le même but. Et nous avons vu les provinces, les unes après les autres, verser dans de pareils abus ; et alors nous avons été obligés de nous prévaloir du droit que nous donnait l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord d'adopter un cens électoral uniforme et d'accorder à tous les citoyens des droits égaux dans l'élection des membres de cette Chambre. Loin d'entendre des cris de mécontentements de partout, de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, non, pas du Nouveau-Brunswick.

M. SPROULE : Je puis dire à mon honorable ami qu'il se trompe. Qu'il lise les *Débats*, et il verra que le fait a été mentionné à maintes reprises, et qu'on a cité plusieurs cas. Je connais la chose tout aussi bien que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, car j'ai participé moi-même aux discussions qui se sont engagées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelle était l'objection ?

M. SPROULE : Il y a si longtemps de cela que je ne puis dire au juste dans le moment quelle était l'objection, mais je sais quelle a été faite et qu'elle est enregistrée dans les *Débats*. Je suis aussi certain de cela que je le suis de tout ce que je dis ce soir.

La même objection a été soulevée dans l'Ontario, non seulement une fois, mais plusieurs fois. Cette loi était donc d'urgente nécessité. Lorsque nous étions sous l'empire des lois provinciales de 1867 à 1885, les abus étaient tels qu'un changement est devenu nécessaire. Si les amis de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) qui étaient maîtres des législatures provinciales, avaient rendu justice au peuple, l'Acte du cens électoral n'aurait pas été nécessaire.

L'honorable premier ministre dit que la grande raison de ce bill, c'est que les listes provinciales ne coûtent pas un sou au trésor provincial. J'admets cela, ce n'est pas le gouvernement provincial qui paie pour la confection de ces listes. Mais je suppose que le premier ministre ne veut pas dire que ces listes ne coûtent rien ? On aurait dit, en suivant hier l'argument du premier ministre, que celui-ci voulait faire entendre au public que nous avions quelque chose sans rien payer. Mais parce que l'argent n'est pas puisé dans le trésor provincial, il ne faut pas en conclure que ces listes ne coûtent rien. Ce sont les municipalités qui paient, et au fond c'est le peuple qui rembourse la somme au percepteur des taxes et des cotisations. Toute proportion gardée, il est aussi coûteux de préparer les listes provinciales que les listes fédérales ; car, parce que l'argent ne vient pas du trésor provincial, il ne faut pas croire qu'il n'en coûte rien.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les listes provinciales ne coûtent pas au pays un cinquième du coût des listes fédérales.

M. SPROULE : Le ministre des Chemins de fer et Canaux peut parler en connaissance de cause quant à sa province, mais je puis l'assurer que je connais mieux que lui ce qui se passe dans ma province. J'ai fait des calculs, et il m'est permis de dire que les listes provinciales—et j'ai ici une de ces listes—coûtent virtuellement autant, si ce n'est plus, que les listes fédérales, et c'est le peuple qui paie au moyen de taxes directes.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Est-ce qu'il en coûterait moins si nous avions nos propres listes pour les élections fédérales ?

M. SPROULE : Je ne dis pas cela. Je réponds à l'argument de l'honorable premier ministre qui nous a dit que nous devrions adopter les listes provinciales, vu qu'elles ne coûtent rien. Le chef du gouvernement dit que le trésor provincial ne débourse rien pour la confection de ces listes. Mais je déclare que l'argent vient directement du peuple. Il faut payer la confection des listes fédérales à même le revenu consolidé qui se compose, en grande partie, des droits de douanes perçus sur les marchandises importées et sur les droits du revenu de l'intérieur. Par conséquent, les raisons données à la Chambre par l'honorable premier ministre, manquent de force.

J'avoue que je ne suis pas entiché de certaines parties de l'Acte du cens électoral. Sans doute cet acte cause bien des ennuis. Mais il y a bien des choses coûteuses et embarrassantes, et cependant nous les acceptons ; et nous pouvons croire qu'il en est ainsi dans le cas actuel. Si les parlements provinciaux, libéraux ou conservateurs, ne rendent pas justice à tous les partis politiques, ce parlement doit avoir son propre cens électoral.

Le chef du gouvernement a parlé de "l'acte infâme de la redistribution des districts électoraux" si cordialement détesté de ses amis. En entendant l'honorable premier ministre, je me suis dit : Assurément, il n'a jamais vécu dans l'Ontario. S'il y a dans les annales du Canada, une loi infâme et détestable, c'est bien celle que la législature d'Ontario a votée en adoptant les deux actes de la redistribution des districts électoraux. Allez dans mon comté, et vous verrez que là on a fait deux redistributions, afin de pouvoir écraser un homme. En dépit de cela, la grande majorité des électeurs du comté est conservatrice, et cependant, dans l'élection provinciale de 1894, le comté n'a pas élu un député conservateur. Il est vrai que l'indignation contre le gouvernement provincial fut si grande dans les dernières élections provinciales, que ces circonscriptions ont élu trois députés conservateurs. L'élément le plus honorable du parti libéral sait que ses amis n'ont pas agi avec justice envers ce comté en y faisant deux redistributions pour se

débarrasser d'un seul homme. On a tellement morcelé un comté qu'une personne n'y résidant pas, n'aurait pu le reconnaitre.

Ce district électoral a droit à trois députés, et on l'a changé deux fois afin d'écraser un homme et envoyer à la législature de Ontario deux représentants libéraux, quoique la majorité soit conservatrice. Les honorables membres de la droite ne devraient pas, sans rougir, parler de redistribution des collèges électoraux, car dans l'Ontario nous avons été témoins à ce sujet d'un acte honteux pour un parti.

Quant à moi, j'ai toujours pensé qu'une redistribution des collèges électoraux devait être confiée à des juges ou à quelque corps indépendant, autre que le parlement. Je n'ai jamais été entiché de l'acte de redistribution des collèges électoraux préparée par nos propres amis. J'ai toujours prétendu que nous devions rendre justice au peuple et faire une redistribution équitable. Je verrais volontiers demain une reconstruction topographique de l'électorat faite par les juges du Canada, et c'est mon avis qu'une telle reconstruction se ferait avec justice et impartialité. Du moins, telle redistribution devrait se faire sous la direction d'un tribunal indépendant des parties politiques. Il serait probablement aussi bien d'adopter, pour de bon, au sujet du cens électoral une loi qui donnerait justice à tous et tiendrait la balance égale entre les parties politiques. C'est ce qu'on devrait faire, je crois. Mais je dis que l'histoire du passé nous autorise à prétendre que, jusqu'ici les gouvernements provinciaux n'ont pas donné justice aux deux partis. De temps à autre, ils ont modifié le cens électoral dans le but exprès d'empêcher la majorité du peuple d'exprimer sa volonté ; il n'y a pas de doute sur ce point. Et lorsque le but désiré était atteint, on abrogeait de nouveau la loi du cens électoral.

Lorsque l'on étudie les actes du gouvernement de l'Ontario avant la défaite des conservateurs dans l'arène fédéral, que constatons-nous au sujet des districts judiciaires et de la nomination des juges? Le gouvernement a adopté une loi que des comtés dont la population n'excédait pas 80,000 âmes n'auraient droit qu'à un juge de juridiction inférieure (*junior*). L'administration de la justice, disait-il, n'en exige pas davantage et c'est imposer à la province ou au pays, une dépense que nous pouvons éviter. Quelques personnes ont poussé la malice jusqu'à dire que l'on adoptait cette loi parce que ces juges étaient conservateurs et étaient nommés par le gouvernement conservateur qui tenait à Ottawa les rênes du pouvoir. Alors qu'avons-nous vu ? Après la défaite des conservateurs dans l'arène fédérale, à la session suivante de la législature, le gouvernement a abrogé cette loi, et a de nouveau statué sur la nomination des juges de juridiction inférieure (*junior*).

Personne ne prétendra, je crois, que c'est là agir avec justice. Mais l'on a adopté cette loi simplement pour contrecarrer la volonté du peuple et favoriser un parti politique. Lorsqu'un gouvernement se rend coupable d'un tel acte, il nous est permis de croire qu'il irait plus loin et qu'il commettrait une injustice au sujet du cens électoral, afin d'aider ses propres amis. Par conséquent, bien que l'application de l'ancienne loi soit contraire, je dis donc que ce n'est pas là une raison suffisante pour la mettre de côté. Au contraire nous devrions nous efforcer d'en conserver le principe, tout en en rendant le fonctionnement moins coûteux, tout en gardant la haute main sur notre cens électoral.

M. MACDONALD (Huron) : Je désire exprimer encore une fois mon opinion sur le sujet qui nous occupe. J'ai déjà donné mon avis deux ou trois fois sur cet acte du cens électoral que ce parlement a adopté en 1885. J'ai toujours appelé cet acte,—et je ne vois encore aujourd'hui aucune raison pourquoi je le qualifierais autrement,—l'acte le plus inique qui ait jamais été enregistré dans les statuts du Canada. C'est avec intention que je me sers du mot " inique ", car nous l'avons vu appliquer depuis dix ou douze ans, et l'expérience m'autorise à le qualifier ainsi. Je suis moralement certain que le parlement a voté cette loi en 1885, non pas parce que le besoin d'un acte du cens électoral se faisait sentir, mais parce que l'astucieux chef qui dans le temps, dirigeait le parti conservateur, a cru qu'il fallait se servir des lois pour assurer l'élection d'un bon nombre de ses partisans. Je regrette que le parti libéral se soit opposé à l'adoption de cet acte dans sa forme primitive, car cet acte aurait tellement dégoûté le peuple de ce pays, que cette loi aurait été abrogée depuis longtemps. Mais nos amis ont cherché à rendre cet acte le moins nuisible possible, et, durant six semaines, ils ont lutté contre le gouvernement qui voulait imposer cet acte du cens électoral ; et en fin de compte, ils ont réussi à améliorer cette mesure et à la rendre plus acceptable qu'elle ne l'était dans sa forme première.

Cet acte est, à mon avis, et de l'avis, je crois de plusieurs honorables membres de la gauche,—injuste, embarrassant, et n'a jamais été bien compris, même par les reviseurs qui l'ont appliqué pendant dix ou douze ans. Le mode de préparer les listes était si coûteux qu'il occasionnait des dépenses extraordinaires, non seulement au candidat et à ses amis, mais encore au parti opposé. Je crois, M. l'Orateur, que si les honorables membres de la gauche voulaient être parfaitement sincères, ils se plaindraient avec nous du fardeau et des dépenses que leur impose cet " Acte du cens électoral."

Je sais très bien qu'il nous fallait nous heurter aux préjugés des reviseurs qui, dans dix-neuf cas sur vingt, étaient les amis du parti au pouvoir et cherchaient toujours, dans l'exercice de leurs fonctions, à donner le bénéfice du doute à leur propre parti.

La dépense occasionnée par les quatre revisions qui ont eu lieu a été vraiement extraordinaire, et je suis prêt à vous donner des chiffres qui vous démontreront qu'il est grandement temps d'abroger cet acte, et de soulager le pays des frais énormes qu'entraîne l'application de cette loi.

La première revision, sous l'empire de cet acte a eu lieu en 1886 et n'a pas coûté au pays moins de $416,000, tout cela dans le but de permettre au parti conservateur, dans l'élection qui a suivie, d'envoyer ici des hommes qui n'y seraient jamais venus si les listes eussent été franchement et justement préparées.

En 1887, on a voulu reviser de nouveau les listes électorales, et à cette fin, l'on a dépensé $2,000. Mais les honorables membres de la gauche sont revenus à de meilleurs sentiments, et les listes n'ont été préparées qu'en 1889. Nous constatons qu'en 1889, la revision des listes n'a pas coûté moins de $238,426, et que dans le temps, ces listes

n'étaient pas du tout nécessaires. C'est donc une dépense de $238,426 sans excuse raisonnable. Aucune élection n'a eu lieu sur ces listes, et l'on a donc gaspillé un quart de million de dollars, tout comme si l'argent était aussi commun que l'eau, dans le but de faire une liste qui n'a été d'aucune utilité pour le pays.

La revision suivante eut lieu en 1891, et n'a pas coûté moins de $226,749 au pays, presque un autre quart de million. En 1891, une élection s'est faite sur cette liste.

En 1894-95, nouvelle revision de liste qui n'a pas coûté moins de $243,554, et cette liste était déjà vieille de deux ans, lorsque les élections générales ont eu lieu. Cette liste étaient tellement imparfaite que des centaines et des milliers d'hommes qui n'avaient pas droit de voter, étaient inscrits, tandis que des centaines et des milliers de jeunes gens âgés de dix-huit ans seulement, lors de la préparation de la liste, mais qui auraient été majeurs lors de l'élection, n'ont pas eu le droit de voter sous l'empire de cet acte du cens électoral.

Par conséquent, sous l'empire de cet acte un grand nombre de citoyens ont été privés de leur droit de suffrages, et un grand nombre qui n'avaient aucun droit de voter, ont concouru à l'élection des membres de cette Chambre.

De plus, on peut ajouter au coût de ces quatre revisions, $30,000 pour autres menues dépenses, de sorte que le coût total n'est pas moins de $1,156,000 pour ces quatre revisions. On dirait presque que nous avions tant d'argent que nous ne savions quel usage en faire, lorsque nous consentions ainsi à dépenser un million et un quart de dollars pour faire une liste destinée à en remplacer une autre qui pendant dix-sept ou dix-huit ans avait donné satisfaction et que le pays avait toujours considérée comme parfaitement satisfaisante. Ce n'est pas le pays qui a demandé un changement, mais ce sont les honorables membres de la gauche, afin d'atteindre l'objet qu'ils avaient en vue.

Les item que je viens de donner forment une dépense moyenne de $285,000 pour chaque revision. Mais ce n'est là que la moitié des dépenses. Les deputés qui ont passé par là peuvent témoigner de ce qu'il en coûte réellement au candidat et à ses amis. Qu'est-ce qui arrive. Le reviseur ou son greffier prépare ce qu'on appelle la liste préliminaire, il examine le rôle des cotisations et la dernière liste revisée, et le candidat doit nommer un représentant, et la conséquence c'est que l'examen des rôles de côtisations, la recherche de ceux qui ont droit de voter, la préparation des déclarations et le reste, coûte au moins $10 pour chaque arrondissement. Cela représente une somme de $75,000 environ. Mais ce n'est pas tout. Nous avons maintenant la liste préliminaire. Il faut ensuite procéder à la préparation de la liste définitive. Qu'est-ce qu'il faut faire? Il faut faire imprimer des déclarations et des assignations, employer des huissiers pour les signifier. Il faut envoyer des avis aux parties, payer les frais de port, les frais de lettres recommandées, et tout cela s'élève à $10 pour chaque arrondissement de votation. Voilà une nouvelle somme de $75,000, et mon estimation est très basse, je crois. Il faut ajouter de plus les frais occasionnés par les plaidoiries avant la clôture définitive de la liste. Et en moyenne, il y a une audience pour sept ou huit arrondissements de votation. Ainsi il se tient au Canada 1,500 audiences pour discuter devant les reviseurs les objections qui ont été faites ou les contestations qui se sont élevées.

Les dépenses sont extraordinaires. D'abord, il nous faut retenir les services d'un avocat, afin de discuter les matières en litige avec le reviseur qui souvent donne à l'Acte une interprétation erronée; et il nous faut surveiller et redresser ce fonctionnaire, si nous voulons préserver nos intérêts. Il nous faut assigner les témoins, payer leurs dépenses à tant par jour, louer des chevaux pour amener des parties devant le tribunal, de sorte que chaque audience du reviseur ne coûte pas moins de $20. Et s'il en est ainsi, voilà donc $30,000 de dépenses supplémentaires. En additionnant ces différents item, les honorables députés de la gauche constateront que la revision des listes coûte à chaque parti $180,000 et en multipliant cette somme par deux nous arrivons à un total de $360,000 que coûte réellement la préparation soignée des listes électorales.

Ces dépenses pour quatre revisions s'élèvent à $1,444,000 dépensés par les partis politiques et les candidats, surtout par les candidats. Afin de démontrer que mon estimation est beaucoup plus basse qu'elle ne devrait être, je puis dire qu'en 1894-95, il m'en a coûté $13 pour faire rayer de la liste le nom d'un homme qui savait parfaitement qu'il n'avait pas le droit de voter. Cet homme avait quitté le comté et ainsi je fus obligé de lui donner avis, de l'assigner, de payer son voyage par chemin de fer, depuis sa residence jusqu'à l'endroit ou se tenait l'audience, et ces mêmes frais se sont élevés à $13, quoique cet homme n'eut aucun droit à être inscrit sur la liste, chose que le reviseur ou son greffier aurait dû savoir. Voilà un exemple des dépenses extraordinaires que la préparation des listes imposées au candidat et à ses amis. Nous étions obligés de surveiller la préparation de la liste à travers toutes ses phases et de combattre pour nos droits. Les amis de l'ancien gouvernement préparait les listes à leur guise et obtenaient toujours le bénéfice du doute pour leurs amis; et si nous n'avions pas défendu notre terrain pouce à pouce et surveillé la préparation des listes du commencement à la fin, nous n'aurions pas été représentés en Chambre.

En additionnant ces sommes de $1,444,000 et de $1,156,000, nous avons un montant total de $2,600,000 pour les quatre revisions.

Il y a un autre item sur lequel je désire attirer l'attention de la Chambre, c'est au sujet de la session de 1885, pendant laquelle on a présenté l'acte du cens électoral. La discussion de cet acte a prolongé la session de quate ou six semaines. Et quel a été le résultat? Je crois qu'on a signé une pétition en rond (*round robin*), ou que l'on a fait quelque chose, afin d'obtenir pour chaque député et chaque sénateur, une indemnité supplémentaire de $500, ce qui représente une dépense de $150,000 occasionnée par la présentation de cet acte. Ainsi les dépenses de quatre revisions se sont élevées à au moins $2,750,000, ou a une moyenne annuelle, en comptant ce que le gouvernement, les candidats et leurs amis ont déboursé, de $687,000, au bas mot, pour chaque revision.

Assurément, devant ces faits qui sont incontestables, pas un député ne dira qu'une modification de la loi n'était pas nécessaire. Il est bien facile aux membres de la gauche de dire que l'on devrait prendre quelque moyen, afin de rendre l'application de la loi moins coûteuse. Sir John Thompson a, je

crois, consulté ses amis sur la meilleure chose à faire à ce sujet, et après consultation, lui et ses amis n'ont pu en arriver à la conclusion que l'on pouvait réduire les dépenses, et sir John Thompson a abandonné son projet avec l'intention probablement de ramener plus tard le sujet sur le tapis, lorsque ses partisans seraient plus sages et plus éclairés sur cette question.

Le seul moyen, suivant moi, de réduire les dépenses, c'est de revenir au système qui a bien fonctionné dans le passé et a donné satisfaction à tous ceux qui se sont servis des listes provinciales avant la présentation de l'Acte du cens électoral actuellement en vigueur. Quels profits allons-nous tirer de l'adoption du cens électoral des différentes provinces ? D'abord nous allons supprimer les grandes dépenses que je viens de mentionner. L'honorable préopinant (M. Sproule) nous a dit que la préparation des listes provinciales coûtait tout aussi cher que la préparation des listes fédérales. L'honorable député sait mieux que cela, car c'est un homme intelligent et assez bien au courant des affaires provinciales, municipales et autres. Il sait que le système provincial pour la préparation des listes est relativement peu coûteux.

Comment ces listes sont-elles préparées? Le greffier de la municipalité prend communication du rôle d'évaluation et prépare la liste de ceux qui ont droit de vote, puis cette liste est imprimée. Elle l'est, il est vrai, aux frais de la municipalité, mais le greffier ne reçoit pas d'honoraire supplémentaire pour ce travail. De cette façon on obtient une liste qui ne coûte rien de plus que les frais d'impression ; et en comparant ces frais à ceux dont je parle, l'honorable député (M. Sproule) verra qu'il se trompe quand il dit que les listes électorales provinciales sont tout aussi coûteuses que les listes fédérales.

M. SPROULE : L'honorable député ne comprend-il pas dans les frais de préparation des listes provinciales le travail de l'estimateur qui a parcouru toute la campagne pour prendre note de tous les noms ? Voilà qui doit être inclus si vous voulez faire une juste estimation du coût de ces listes.

M. MACDONALD (Huron) : L'honorable député (M. Sproule) sait que les listes provinciales sont préparées pour diverses fins, et qu'elles doivent l'être, que nous en fassions usage ou non.

M. SPROULE : Leur coût est là tout de même.

M. MACDONALD (Huron) : Mais ne voyez-vous pas que ce coût n'est pas augmenté par le fait que nous les adaptons à notre usage ?

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

M. MACDONALD (Huron) : Par conséquent, tous ces frais qu'entraîne la préparation actuelle des listes fédérales sont ainsi épargnés au Canada, sans que les dépenses des municipalités se trouvent accrues d'un cent.

L'honorable député doit encore savoir qu'il nous est plus facile d'obtenir des autorités municipales une liste exempte de partialité, vu qu'elles sont, dans une très grande mesure, étrangères aux partis politiques. Ces listes servent à l'élection des conseillers et à l'élection des syndics ; elles servent à prendre le vote au sujet des règlements financiers, ainsi qu'au sujet des subventions ou bonus destiné à encourager l'établissement d'industries dans la ville. La population indépendamment de ses liens politiques, a donc intérêt à voir porter sur la liste tous ceux qui ont droit de vote. L'œuvre de revision opérée ordinairement par trois conseillers sur cinq, n'a pas l'habitude d'être empreinte d'esprit de parti. Ces messieurs conviennent que toute personne résidant dans la municipalité aura l'avantage d'exprimer son avis sur les différentes questions, et je prétends qu'on n'apporte aucun esprit de parti particulier, sous aucun rapport, dans la préparation de ces listes municipales.

Nous possédons alors le système bienfaisant du suffrage universel, lequel à mon sens, est fondé sur le seul vrai principe.

Tous les membres de cette Chambre savent que l'une des exigences électorales les plus coûteuses, bien que peut-être contraires à la loi, a consisté à payer ceux qui viennent du dehors voter pour lui. On peut leur représenter qu'ils devraient se rendre dans le comté pour voter dans l'intérêt du pays et du parti ; mais pendant des mois et des mois après son élection, le député reçoit de leur part des comptes relatifs à leurs frais de voyage. Je ne suis pas pour me livrer moi-même, mais je puis demander à tout homme qui ait jamais fait une élection en ce pays, s'il n'a pas reçu de comptes relatifs aux frais de ceux qui avaient fait un certain trajet pour aller voter pour lui ? Eh bien ! ces frais vont se trouver épargnés aux députés.

Un autre avantage découle du système du suffrage universel, c'est que seuls ceux qui résident dans l'endroit peuvent y voter. Par le passé les compagnies de chemins de fer se sont prononcées, soit pour l'un soit pour l'autre des partis politiques. Je me rappelle qu'à l'élection de 1891, le chemin de fer canadien du Pacifique a fortement favorisé l'ancien gouvernement, tandis que, d'un autre côté, la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, dans une très grande mesure, s'est prononcée en faveur du parti libéral. Il est à ma propre connaissance que la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, a transporté de Toronto à la ville où je demeure, pour voter contre moi, treize électeurs qui en guise de billets de passage, devaient simplement jeter leurs chapeaux en l'air et crier hourra pour le parti conservateur. Il est encore à ma propre connaissance que des jeunes gens absents à la Colombie anglaise, dans les territoires du Nord-Ouest et au Manitoba, se prirent à songer, à l'époque de l'élection, qu'ils seraient heureux de retourner au pays revoir leurs mères, mais durant leur visite ils ne perdent pas l'occasion de voter contre les candidats libéraux, ce qui leur valut d'avoir leur passage gratuitement.

Eh bien ! par le bill proposé nous aurons le suffrage universel, et pourront voter ceux-là seuls qui résideront dans les limites de l'arrondissement, ce qui nous procurera le grand avantage de nous débarrasser désormais de tous ces inconvénients-là.

Je suis certain qu'en préconisant ce bill j'exprime les sentiments des membres de la gauche, eux qui, à une certaine époque, considéraient comme un modèle de perfection la loi concernant le cens électoral. Par suite de leur expérience et des frais que l'application de cette loi leur a coûtés, ces messieurs se sont assagis, ils sont devenus moins forcenés qu'ils avaient l'habitude de l'être, et ils consentent à ce qu'on se donne un meilleur système concernant le cens électoral.

Voici un autre avantage qui découlera de l'abrogation de cette loi, avantage auquel j'attache beaucoup d'importance. Les jeunes gens de la grande province de l'Ontario, de cette province de progrès renfermant deux millions et quart de gens de progrès ; ces jeunes gens auront dorénavant le droit de voter pour des membres de cette Chambre. Je suis d'avis qu'un homme qui a atteint sa majorité devrait avoir le droit de voter, qu'il soit propriétaire ou non ; je suis d'avis que c'est l'homme, et non la propriété, qui devrait voter.

Mais on nous dit que voilà qui donnerait trop de puissance à la populace. Eh bien ! M. l'Orateur, dans mon expérience de la vie, et elle a été considérable, j'ai constaté que la populace ne se trouve pas toujours parmi les pauvres gens. J'ai constaté qu'il y en avait autant parmi les riches. Je crois pouvoir même dire que j'en ai trouvé plus parmi les riches que parmi les pauvres. Un homme pauvre doit travailler pour gagner son pain quotidien. Il lui faut se lever à sept heures du matin. Il n'a donc pas autant de temps à consacrer à la mauvaise conduite qu'un grand nombre de jeunes gens riches, qui ne savent pas à leur lever comment tuer le temps le reste du jour. Par conséquent, vous trouvez, d'après moi, beaucoup plus de la prétendue canaille parmi les propriétaires que parmi ceux qui doivent travailler pour vivre.

Je prétends encore que les jeunes gens devraient posséder le droit de vote, parce qu'ils contribuent pour une large part au revenu public, et que quiconque contribue au revenu public devrait avoir voix au chapitre pour donner son avis sur la manière de le dépenser.

On sait que beaucoup de jeunes gens à la mode achètent probablement plus d'articles importés et sujets aux droits que des cultivateurs et des ouvriers, ainsi que d'autres chargés de famille, et que par suite ils paient plus de taxes. Je suis d'avis qu'ils devraient, conséquemment, avoir le droit de voter à l'élection des membres de cette Chambre envoyés ici pour dépenser ses taxes dans l'intérêt du peuple. Je prétends ensuite que les jeunes gens ont droit d'être portés sur les listes électorales à cause du riche héritage que nous possédons en ce pays. Car, M. l'Orateur, c'est là un riche héritage. Nous avons de vastes coupes de bois et d'immenses sources de richesse dissimulées sous le sol et dans un certain sens, toute cette richesse appartient plus à la jeunesse du pays qu'à nous, les vieux. Nous sortons de la vie comme ils y entrent ; et si vous les revêtez de tous les attributs du citoyen, vous développez par là leurs sentiments et leurs aspirations politiques, et vous les induirez à plus s'intéresser au pays qu'ils ne le feront si vous leur refusez le droit de donner leur avis sur les affaires de la nation.

Et puis, je suis d'avis que le suffrage universel attirerait en ce pays des gens de progrès. Dans tous les pays, il y a deux classes de gens, savoir : les gens de progrès et les gens qui ne le sont pas. Les gens de progrès sont ceux qui regardent avec les yeux du progrès s'il y a lieu d'engager ses intérêts dans un pays ; et en voyant que le Canada confère le droit de vote à tout jeune homme qui a atteint sa majorité, il y a plus raison de supposer qu'ils viendront s'établir en ce pays et qu'ils en assumeront les responsabilités du citoyen. Et lorsqu'un homme prend une responsabilité, son honneur est en jeu, et il s'emploie à remplir le mieux possible les devoirs en découlant.

En vue d'obtenir tous ces avantages, je salue avec plaisir le retour de la loi de progrès du cens électoral dont le gouvernement provincial a fait don à l'Ontario.

Dans d'autres provinces du Canada, il est vrai, la population n'a pas foi dans le suffrage universel ; mais sous l'autorité de cette loi, on y peut suivre ses propres principes, tandis que nous, dans la province de l'Ontario, où les deux partis politiques s'accordent à favoriser le suffrage universel, nous pouvons remplir nos devoirs de citoyen par ce système, sans porter atteinte à la représentation des autres provinces en cette Chambre.

On dit qu'en étendant trop le cens électoral, nous obtiendrons une sécurité publique moins grande qu'en le restreignant. L'histoire du monde nous donne un autre enseignement. Quiconque lit l'histoire de Rome, de Grèce, d'Angleterre et des Etats-Unis, voire même du Canada, voit que plus le cens devient étendu, plus grande est la sécurité des biens et de la vie des citoyens, et plus le pays progresse. Il y a moins d'un siècle, en Angleterre, les deux tiers des membres de la Chambre des Communes étaient choisis par l'aristocratie ; cependant, personne ne voudrait prétendre un instant que les biens ou la vie étaient plus en sûreté, ou le progrès de l'Angleterre plus grand à cette époque qu'ils ne le sont aujourd'hui. Il y a quatre-vingt-dix ans, trois pairs d'Angleterre ne nommaient pas moins de 26 membres de la Chambre des Communes ; 300 membres de cette Chambre étaient élus par le vote de 160 électeurs, en moyenne. Le nombre des votes dans les campagnes de l'Ecosse, à cette époque, était seulement de 2,000, tandis que 100,000 habitants de la ville d'Edimbourg étaient assujettis à la volonté de cinquante électeurs. Mais à mesure qu'on en a agrandi les fondements, l'édifice est devenu plus solide. Ainsi en est-il en ce pays-ci.

Si nous nous fions au peuple, nous ne serions pas déçus. Si nous étendons le suffrage, ceux qui en profiteront sauront le faire d'une manière intelligente. L'élément progressif de tout pays est fort proportionné à l'étendue de son cens électoral. De grandes réformes ont accompagné l'extension du cens en Angleterre. C'est après cette extension qu'a été passé la loi de 1828 concernant l'émancipation des catholiques. Lorsqu'on s'est fié au peuple, en étendant son pouvoir, le peuple a vu que les incapacités dont on frappait une partie de la nation étaient injustes, et il a montré plus de justice dans la conduite des affaires publiques que le petit nombre de ceux qui avaient été les dépositaires du pouvoir auparavant. Ce fut d'un peuple admis à exercer les droits de citoyen que vint la demande d'une loi concernant l'admission du blé en franchise ; et en 1846, sir Robert Peel, tout tory qu'il était, devait écouter cette demande, abandonner ses penchants de tory, et décréter l'admission en franchise des céréales. C'est de l'esprit de justice d'un peuple admis à exercer ses droits de citoyen qu'est venue la demande du désétablissement de l'Eglise d'Angleterre en Irlande, où le peuple trouvait injuste d'être taxé pour le soutien d'une église à laquelle il n'appartenait pas, et dans les dogmes de laquelle il n'avait pas foi.

Ainsi, nous voyons coïncider ces grandes réformes avec l'extension du cens électoral et la manifestation de la confiance au peuple. Et, qui ne se rappelle que lorsque le peuple réclama encore l'extension du cens électoral, M. Disraéli, tout tory parmi les torys qu'il était, dut se rendre à la demande du

peuple. Le cens électoral dut être étendu, et une plus grande somme de pouvoir conférée au peuple. C'est ainsi qu'en 1885 il accrut le nombre des électeurs d'Angleterre d'environ un million.

Pour ces motifs, je crois que le gouvernement actuel doit être félicité de ce qu'il s'est hâté de voir à faire abroger l'Acte concernant le cens électoral du Canada, et à lui substituer une méthode par laquelle nous pouvons obtenir beaucoup plus, et d'une manière plus honnête et moins coûteuse, qu'auparavant ; et j'espère que les membres de la gauche nous aideront à faire adopter et préserveront de toute opposition factieuse cette mesure qui sera plus propre à promouvoir l'objet que nous nous proposons.

Je serai donc heureux de contribuer à l'adoption de la mesure.

M. CRAIG : M. l'Orateur, en écoutant le discours de l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald), je me suis rappelé Rip Van Winkle. L'honorable député a commencé par nous faire l'historique de l'acte actuel concernant le cens électoral et à signaler ses grandes iniquités, puis il a continué en nous faisant certain historique de l'extension du suffrage en Angleterre. Eh bien ! je ne pense pas qu'il y eût aucune nécessité de faire l'un ou l'autre de ces historiques. Personne à la gauche, jusqu'à présent, n'a tenté de défendre l'acte actuel concernant le cens électoral. Au contraire, ceux qui ont déja parlé ont exprimé le désir de voir modifier ou abroger cet acte, pour lui en voir substituer un meilleur. Je regrette de constater que l'honorable préopinant n'ait pas pu s'empêcher de se livrer à des remarques imbues d'esprit de parti, quoiqu'il approuve ceux d'entre nous à la gauche qui désirent envisager cette question sous un aspect étranger aux partis politiques.

Je suis chagrin d'avoir à dire qu'il a imputé des motifs de partisan aux officiers-reviseurs. Les conservateurs, dit-il, ont toujours possédé l'amitié des officiers-reviseurs et les libéraux ont eu à lutter contre les préjugés et les inclinations politiques de ces officiers, de sorte qu'il fallait beaucoup plus de travail de la part de ceux-ci que des conservateurs pour avoir des listes convenablement faites.

Aucun autre membre de la droite, j'en suis convaincu, n'énoncera cette prétention. Pour ce qui me concerne, l'officier-reviseur de mon comté, bien que conservateur avant d'être nommé à sa charge, ne l'a aucunement manifesté dans sa conduite officielle. Au contraire, il penchait toujours du côté de mes adversaires. Il s'efforçait d'être impartial au point qu'il inclinait quelque peu en faveur des libéraux dans presque chaque cas. Je ne l'en blâme point, en présence des remarques tombées des lèvres de l'honorable préopinant, car il était convaincu, sans aucun doute, que lors même qu'il agirait honnêtement, on lui reprocherait de commettre des injustices s'il ne favorisait pas les libéraux.

L'honorable député a dit qu'il saluait ce nouveau bill avec beaucoup de plaisir et l'une des raisons qu'il en a données fut que la confection des listes serait affranchie de tout esprit de parti. Je voudrais pouvoir partager son opinion, mais je ne le puis. D'après mon expérience, je ne puis pas dire que les listes préparées par les conseils municipaux et estimateurs ne sont pas jamais entachées de l'esprit de parti. Au contraire, je trouve qu'il nous faut les surveiller avec tout autant de soins

que les autres. Non seulement les deux partis doivent assister à la revision de ces listes, mais il nous faut bien examiner si elles ne sont pas empreintes d'esprit de parti.

Une autre raison apportée par le préopinant fut que les jeunes gens auraient droit de vote. Or, à la gauche nous désirons leur voir exercer ce droit, et si les jeunes gens de l'Ontario votent aujourd'hui, c'est au parti conservateur qu'ils le doivent. Il y a quelques années le chef de l'opposition de la législature de l'Ontario a présenté une motion dans ce sens, laquelle n'a pas été adoptée alors, mais a été combattue par le gouvernement. Cependant, le gouvernement de cette province, a depuis donné suite à la proposition, de même qu'il a donné suite à beaucoup d'autres choses que le chef de l'opposition avait proposées et que lui, le gouvernement, avait combattue.

Je suis heureux qu'en cette matière nous soyons d'accord sur plusieurs points avec les membres de la gauche. Sur un grand nombre de questions nous ne pouvons nullement nous entendre avec ces membres, mais en ce cas-ci nous le pouvons sur certains points. Par exemple, nous avons le sentiment commun de la grande importance du bill proposé, et à la gauche nous sommes d'avis que, par suite, il doit faire l'objet d'une discussion complète. Je ne suis pas certain que les membres de la droite entretiennent la même opinion, car jusqu'à présent leur conduite ne l'a pas démontré. En réalité, j'ai eu peur il y a un instant qu'ils n'eussent formé la conspiration du silence, et j'ai cru qu'on avait probablement fait circuler l'ordre de ne pas discuter la question. Je suis heureux, toutefois, que mon honorable ami le député de Huron (M. Macdonald) ait dissipé cette crainte en prenant part au débat. Si la mesure est importante, elle doit être discutée d'une façon suffisante. Il est bien bon de voir ces membres venir dire : "Nous en sommes arrivés à une détermination, et nous allons vous soumettre une mesure parfaite," mais ils s'apercevront, je crois, qu'elle n'est pas aussi parfaite que pourrait la rendre la discussion, et j'espère que les membres des deux côtés de la Chambre lui accorderont l'avantage d'une complète discussion Pour ma part, je me propose de la discuter en me dépouillant entièrement de tout préjugé politique. Je ne pense pas que cette Chambre ait jamais été saisie, à aucune session, d'une question de plus d'importance.

Quel objet voulons-nous atteindre?

D'abord, rendre si simple la loi concernant le cens électoral du Canada, que tout le monde puisse la comprendre. J'ignore si c'est parce que je ne suis pas avocat, mais j'ai constaté que nombre de bills adoptés en cette Chambre sont si compliqués, que les avocats eux-mêmes ne peuvent les comprendre. Je sais que je me suis adressé souvent aux avocats pour connaître leur avis quant à la signification de certains articles de lois adoptées par cette Chambre, et qu'on n'a pu me dire ce qu'elle était. La Chambre sait également qu'il nous faut souvent renvoyer ces matières aux tribunaux pour en fixer l'interprétation, et que les juges appelés à le faire ne s'accordent pas toujours entre eux. J'espère donc que nous tâcherons de rendre cette loi si simple, que tout le monde saura ce qu'elle signifie.

Il doit se trouver dans une loi concernant le cens électoral deux choses essentielles que nous devons tous admettre, savoir : la simplicité et l'économie.

L'honorable préopinant a fait ressortir les frais considérables de la loi actuelle. Il a parlé des centaines de mille dollars, même des millions, que cette loi a coûté au pays et aux députés. Sans aucun doute, elle était coûteuse et, tout en prétendant impossible la loi qui fonctionnerait sans frais, car même celle qu'on propose n'épargnera pas aux députés les frais de surveiller la revision des listes et de voir à ce que les noms voulues y soient ajoutés ou en soient retranchés, et ainsi de suite, je veux que cette loi soit rendue aussi peu coûteuse qu'elle puisse l'être sans nuire à son efficacité.

Cependant, ce qu'il y a de plus important, c'est que la loi soit efficace, c'est-à-dire qu'elle fasse porter sur la liste tout homme ayant droit de vote. C'est là chose difficile à atteindre. Je ne doute pas que dans la discussion du bill nous ne nous trouvions en face de plusieurs graves difficultés, mais j'espère que nous pourrons les surmonter. Il devrait être possible, en envisageant cette mesure au point de vue du seul intérêt public, que le gouvernement et l'opposition réussissent à créer une loi concernant le cens électoral possédant les qualités que j'ai mentionnées, c'est-à-dire une loi simple et peu coûteuse, et surtout efficace, de façon que tous ceux qui ont droit de vote puissent aisément se faire porter sur la liste.

Je vais maintenant considérer une partie de la matière, comprenant les points sur lesquels nous différons.

En quoi différons-nous? Je prétends que nous différons sur deux points. Le premier de ces points consiste dans le contrôle du cens électoral. Nous voyons que les membres de la droite veulent abandonner le contrôle des listes aux législatures, ou plutôt aux gouvernements provinciaux, car la chose virtuellement équivaut à cela. J'ai été un peu surpris d'entendre le très honorable premier ministre dire qu'en adoptant le cens électoral des provinces, ce parlement contrôle en réalité son propre cens électoral. Il a prétendu qu'en adoptant le bill proposé, nous n'abandonnerions pas notre contrôle du cens électoral du Canada, et à l'appui de cette prétention il a dit que lorsque ce parlement déclare adopter le cens électoral provincial il contrôle ce cens. Voilà un bien pauvre argument. Je dis qu'en adoptant le cens électoral des provinces, nous abandonnons le contrôle du nôtre. Nous ne le gardons pas, et je vais démontrer pourquoi.

Supposons que nous remettions aux provinces le soin de réglementer notre cens électoral, nous n'en gardons pas le contrôle, mais nous le perdons et voici pourquoi. Lors même que le cens électoral des différentes provinces serait acceptable par tous les membres de cette Chambre, combien de temps ce cens restera-t-il ce qu'il est? Pouvons-nous le contrôler? Non, les provinces peuvent changer leur cens électoral tous les six mois. Un gouvernement provincial peut proposer un nouveau cens et changer l'ancien entièrement, et si c'est ce que nous ne pourrions pas empêcher, adopterions-nous le bill? Par ce bill nous ne disons pas que nous continuons notre contrôle, mais nous déclarons que notre cens électoral sera celui des différentes provinces.

On peut dire: " Pourquoi objectez-vous à l'abandon du droit de réglementer notre cens électoral? "

En termes généraux, je crois qu'il y a lieu d'objecter, parce que le parlement fédéral devrait garder la possession de ce contrôle. C'est là un principe auquel devrait acquiescer presque tous ceux qui envisagent la question à un point de vue indépendant. Il me semble fort étrange qu'un parlement veuille abandonner tout à fait le contrôle de son cens électoral à un certain nombre d'autres parlements. L'énonciation même de cette proposition me semble la combattre. Elle me paraît une absurdité. Pour ma part, je suis hostile, et j'espère qu'après l'avoir énuméré avec impartialité, les membres de la droite y seront opposés également.

Indépendamment du principe fondamental, il est d'autres raisons pour lesquelles je combats le bill.

D'abord, on constate que les législatures provinciales sont parfois animés de beaucoup d'esprit de parti. Il est très difficile de trouver un gouvernement qui ne considère pas son intérêt et celui de son parti. Et à une époque où les législatures des différentes provinces sont en communion de sentiments avec le parti ministériel en ce parlement, il n'y aurait pas lieu d'être surpris de voir ces législatures essayer d'aider leurs amis au moyen du cens électoral qu'elles établiraient. Ou bien, dans le cas où le parti dominant dans les législatures provinciales serait hostile au gouvernement fédéral, on pourrait voir le contraire se produire. Je pense qu'il serait regrettable d'exposer ces législatures à de semblables tentations, car je suis d'avis que ce serait le faire.

On peut dire que c'est envisager la matière à un point de vue peu élevé, et qu'il n'y a pas à craindre qu'une législature descende jusqu'à faire servir le cens électoral à des fins de parti. Je serais heureux de le croire, mais je ne le puis pas.

Je comprends que dans la province de l'Ontario, la législature provinciale a privé de leur droit de vote un grand nombre d'employés du gouvernement fédéral, afin de les empêcher de voter en faveur des candidats conservateurs dans leurs comtés respectifs. On m'a dit que dans la Nouvelle-Ecosse, les employés du gouvernement fédéral travaillant sur le chemin de fer Intercolonial ont été privés de leur droit de vote pour la même raison.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): J'espère que l'honorable député (M. Craig) me permettra de l'interrompre. Je suis persuadé qu'il ne veut pas dire des choses qui ne sont pas exactes. Je dois lui dire que la déclaration qu'il a faite relativement aux lois électorales adoptées dans la Nouvelle-Ecosse pour priver les employés fédéraux de leur droit de vote est absolument inexacte. Je regrette d'avoir interrompu l'honorable député, mais je sais qu'il ne veut pas présenter la question sous un faux jour.

M. CRAIG: En effet, je ne le veux pas. Je laisse à d'autre le soin de répondre à l'honorable ministre des Finances (M. Fielding). Mais je dois ajouter que j'ai entendu dire et répéter la chose dans cette chambre. Il me ferait plaisir d'apprendre que ce n'est pas exact. Je maintiens quand même que les législatures provinciales vont être tentées de se servir du cens électoral pour des fins de parti, et je ne veux pas les exposer à la tentation. Une autre raison qui me porte à être contre cette partie du bill, c'est que je veux, et je crois que le parti conservateur veut aussi qu'il existe un cens électoral uniforme pour tout le Canada. Que voulons-nous dire par là? Nous voulons dire que les électeurs ayant le droit de voter aux élections fédérales, dans quelques parties du

pays qu'ils habitent, doivent être sur le même pied et posséder le même cens électoral.

A part cela, le cens électoral dans chaque province n'est pas uniforme. J'ai été quelque peu surpris d'entendre l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald) déclarer que la raison pour laquelle il était en faveur de ce bill, c'est qu'il accorde le suffrage par tête. Je m'imagine qu'il ne savait pas—ou qu'il savait mais n'a pas songé—que dans la province de Québec, la loi n'est pas basée sur le principe du suffrage par tête.

M. MACDONALD (Huron): Je parlais de ce qui se passe dans la province que j'habite.

M. CRAIG: Je ne me sers de cela que comme d'un argument en faveur du cens électoral uniforme, je n'ai aucune objection au principe du suffrage par tête. Mais on me dit que ce principe n'est pas reconnu dans la province de Québec ou dans le Nouveau-Brunswick. Dans l'Ontario un homme n'a le droit de voter qu'une fois mais dans la province de Québec, il peut voter deux ou trois fois. Je ne crois pas que le peuple de ce pays serait satisfait d'avoir une telle différence.

Le très honorable premier ministre prétend qu'il vaut mieux qu'il n'existe qu'un seul cens électoral pour l'élection des députés locaux et fédéraux. Je ne poserai que cette question: Croyez-vous que les gouvernements provinciaux et les législatures consentiraient à laisser établir leur cens électoral par le parlement fédéral? Je ne le crois pas. S'ils le voulaient, je crois qu'il serait bien préférable que nous puissions établir un cens électoral pour les législatures provinciales, que de permettre à ces législatures de dire quel sera le cens électoral pour le parlement fédéral. Si la législature provinciale disait: Nous ne permettons pas au parlement fédéral de réglementer notre cens électoral; je crois que nous avons également le droit de refuser de lui permettre de nous imposer un cens électoral. Je crois que tous les membres de cette Chambre doivent être sur le même pied et pour en arriver à ce but, il faut qu'ils soient élus d'après le même cens électoral. Je suis bien convaincu que si les honorables membres de la droite veulent dire ce qu'ils en pensent sans s'occuper des attaches de partis, ils seront d'accord avec moi pour dire que nous devons conserver le contrôle de notre cens électoral fédéral, et le rendre uniforme dans tout le pays. Je crois que cela peut se faire. Bien entendu la chose ne sera pas possible si le gouvernement continue de s'en tenir à ce bill et refuse de le modifier ou d'accepter les modifications qui pourront lui être indiquées, en laissant à ses adversaires la simple alternative de voter contre son adoption, ce que je serai obligé de faire s'il prend cette position.

Je n'ai pas parlé au point de vue du parti et je n'ai consulté personne sur ce que je viens de dire. Je crois que les idées que j'ai exprimées sur ce point sont de telle nature qu'elles se recommandent aux hommes bien pensants et raisonnables de ce pays. Je suis en faveur du suffrage par tête; mais si nous devons appliquer ce principe dans l'Ontario, je veux qu'il soit aussi appliqué dans la province de Québec et dans le Nouveau-Brunswick. J'espère qu'avant la fin de cette discussion—qui devra être aussi complète que possible—nous serons en mesure de rédiger un bill qui sera à l'avantage général de la population du pays.

M. CRAIG.

M. McMULLEN: Je désire dire quelques mots en réponse au discours qui vient d'être prononcé par l'honorable préopinant. Il a d'abord déclaré que l'acte devait être soit modifié ou abrogé. Il a franchement avoué que l'application de la loi qui est en vigueur au Canada depuis un certain nombre d'années, n'est pas du tout satisfaisante, et il est prêt à admettre que cet acte doit être ou abrogé ou modifié de manière qu'il puisse être considéré comme étant satisfaisant. Il a dit aussi que les reviseurs s'acquittaient de leurs devoirs avec impartialité.

Or, j'ai entendu dire que des reviseurs faisaient signe à leurs amis de placer sur la liste les noms de tous ceux qu'ils voulaient y faire entrer, et je sais que dans certaines circonstances où des libéraux ont demandé d'être inscrits sur la liste, ils durent faire bien attention que toutes les déclarations fussent rédigées conformément aux stipulations de la loi; mais lorsque les conservateurs commencèrent à faire inscrire leurs noms, aucune déclaration ne fut exigée. Je sais que dans une circonstance un reviseur a dit à ses amis: Envoyez-moi tous les noms que vous voulez faire enregistrer, ne me donnez qu'une liste des noms et qualités de chacun, et je les entrerai sur la liste—et dans chaque cas leurs noms furent inscrits sur la liste. Dans un grand nombre de cas les listes furent surchargées. Des jeunes gens de dix-sept, dix-huit ou dix-neuf ans étaient inscrits sur la liste, et pour faire enlever tous ces noms les candidats libéraux devaient encourir de fortes dépenses; ils étaient obligés de payer un homme pour l'envoyer signifier des *subpœnas* aux témoins afin qu'ils fussent présents, et ils étaient obligés de dépenser beaucoup d'argent pour faire disparaître de la liste les noms des gens qui n'auraient jamais dû y être placés, et tout cela n'aurait pas eu lieu si le reviseur se fût acquitté consciencieusement de son devoir et eût traité les deux partis également.

Je n'ai pas à me plaindre personnellement du reviseur dans mon propre comté; il s'est assez bien acquitté de son devoir. Mais je sais que dans certains comtés ils ont suivi la ligne de conduite que je viens d'indiquer, et cela au grand inconvénient de ceux qui étaient obligés de prendre à grands frais les mesures nécessaires pour faire enlever ces noms de la liste.

L'honorable député a dit que cette liste allait être préparée avec partialité et j'ai été quelque peu surpris de l'entendre dire que la législature locale allait préparer les listes. Mon honorable ami doit certainement connaître mieux que cela. S'il avait réfléchi seulement un instant avant de parler il n'aurait pas dit cela. Tout ce que la législature locale peut faire, consiste à établir le cens électoral.

Les membres du conseil municipal, y compris le reeve, nomment un estimateur qui visite la municipalité et prépare son rôle d'évaluation. Une fois cela fait, le rôle est revisé, en présence du conseil, le reeve et les autres officiers présents. Tout électeur de l'endroit a le droit de se présenter devant le conseil et d'objecter à tout nom qui se trouve sur la liste et de demander à ce que d'autres noms y soient ajoutés, afin de la rendre aussi parfaite que possible. Si toutefois le reeve et le conseil s'acquittent de leurs devoirs avec partialité, s'ils écartent de la liste les noms de ceux qui devraient y figurer où y mettent les noms de ceux qui ne devraient pas y être, il peut y avoir appel de leur décision au juge de comté de la même ma-

nière que la chose se fait actuellement devant le reviseur. Le reviseur prend la place du juge du comté. D'après la loi actuelle, il existe un appel. Je parle plus particulièrement de l'Ontario où l'on peut en appeler au juge de comté. La cour d'Appel en dernier ressort est virtuellement la création des honorables membres de la gauche ; ce sont eux qui l'ont fondée et le juge qui y siège a été nommé par eux. Je ne vois pas dans ce cas, pourquoi ils trouveraient à redire à ce tribunal. De la manière que mon honorable ami a parlé, vous pourriez croire que c'est le gouvernement qui, dans la province de l'Ontario prépare les listes électorales, avec le secours de ses employés, et qu'il a tous les avantages possibles pour préparer des listes qui lui sont favorables. L'honorable député ne doit pas avoir eu cette intention en parlant ainsi, car tel n'est pas le cas du tout.

Il a dit aussi que les jeunes gens devaient de la reconnaissance au parti conservateur qui leur avait obtenu le droit de vote dans ce pays. Or, je contredis formellement cette déclaration. C'est sir Oliver Mowat, alors qu'il était chef du gouvernement de l'Ontario, qui a fait adopter la loi accordant aux jeunes gens de ce pays et aux fils de cultivateurs, âgés de vingt-un ans, le droit de voter. S'il veut consulter les statuts, il pourra constater que ce que je dis là est exact. L'honorable député fait ensuite allusion au prétendu silence que les honorables membres de la droite garderaient relativement à la discussion de ce bill. Eh bien ! M. l'Orateur, je siégeais dans cette Chambre en 1885, lors de la discussion de l'Acte du cens électoral, que nous sommes aujourd'hui sur le point d'abroger. Je me rappelle parfaitement qu'à cette époque les honorables membres de l'opposition qui siégeaient alors de ce côté-ci de la Chambre devaient avoir reçu ordre de garder le silence ; car nous discutâmes cet article du bill toute la nuit du mercredi, toute la journée du jeudi, toute la nuit du même jour, toute la journée du vendredi et toute la nuit, toute la journée du samedi et une partie de la nuit jusqu'à minuit. L'Orateur ou l'Orateur-suppléant occupaient alternativement le fauteuil, et durant tout ce temps l'opposition de cette époque, parla sans désemparer sur un seul article du bill, tandis que les honorables membres de la gauche, qui étaient alors au pouvoir, ne prononcèrent pas une seule parole. Pourquoi luttions-nous avec tant d'énergie ? Le chef du gouvernement de cette époque voulait que le gouvernement se réservât le droit de nommer les reviseurs.

En Angleterre, le reviseur fait l'ouvrage mais dans des conditions bien différentes. C'est la cour, en Angleterre, qui nomme les reviseurs et non le gouvernement. Mais le gouvernement voulait ici se réserver le droit de nommer les reviseurs. Le chef du gouvernement de l'époque refusa d'accepter tout amendement de ce genre au bill, et afin d'obtenir cette mesure de justice que nous croyions pouvoir obtenir si nous réussissions à faire adopter l'appel devant le juge de comté, nous nous accrochâmes à cette dernière espérance qui nous restait d'avoir un semblant de justice, et nous combattîmes en faveur de cet amendement durant trois jours et trois nuits. Le résultat de tout cela fut, que le lundi, alors que nous étions reposés et prêt à recommencer le combat, le chef du gouvernement comprit que la semaine allait encore se passer sans profit pour le bill et il consentit à accepter les juges de comtés quand ils seraient disposés à agir. Mais malgré cela, je dois avouer que nous fûmes quelque peu joués par le chef du gouvernement de cette époque, parce que ce dernier nomma immédiatement toute une fournée d'avocats comme juges puînés, de sorte que nous n'étions pas plus avancés qu'auparavant, mais nous eûmes l'avantage de plaider devant des juges puînés au lieu et place de reviseurs qui avaient été virtuellement nommés pour faire l'ouvrage. Depuis que cet acte du cens électoral a été adopté, il serait impossible de décrire les misères de tous genres et les dépenses que sa mise à exécution a coûté, en particulier au parti de la réforme. A chaque revision nous avons dû nous battre pour faire entrer les noms de nos amis sur la liste et faire retrancher ceux de nos adversaires, et je crois que certains honorables membres de la gauche ont eu eux aussi à en souffrir.

J'ose dire que lorsque les honorables membres de l'opposition s'aperçurent que nous payions des avocats pour parcourir les comtés et comparaître devant les juges dans le but d'améliorer les listes, ils furent obligés de faire comme nous, et le résultat fut si coûteux que les honorables députés de la gauche ont insisté session après session, auprès de leurs amis pour les inciter à modifier cette mesure. La préparation des listes électorales dans l'Ontario ne pourrait pas se faire d'une façon plus équitable que celle qui y est actuellement en vigueur. Les membres du conseil d'une municipalité ne sont pas tous grits ou tories. Des conservateurs sont élus comme reeves et reeves-suppléants, même dans des townships où les libéraux sont en majorité et *vice-versa*, la raison de cela se trouvant dans le fait que ces hommes se sont acquittés de leurs devoirs fidèlement. Le résultat de tout cela, c'est que lorsqu'il s'agit de préparer la liste des votants ils ont à cœur de placer les noms de tous leurs amis, qu'ils soient conservateurs ou libéraux, qui ont droit de vote, et les conseils municipaux ne s'occupent guère de ce que pourra être le résultat des élections locales ou fédérales dans la préparation de ces listes. Ils s'occupent de leurs intérêts personnels, et ils voient à ce que les noms de tous ceux qui ont droit de voter soient inscrits sur la liste.

Je voudrais bien savoir pourquoi les reeves et les membres des conseils municipaux ne seraient pas en meilleure position de juger quels sont ceux qui doivent et qui ne doivent pas être inscrits sur la liste revisée, que n'importe quel reviseur ou juge. Vous ne pouvez trouver de tribunal qui soit plus en état de préparer honnêtement et équitablement la liste des électeurs d'une municipalité que le conseil municipal lui-même.

Ils prépareront cette liste honnêtement et rempliront leur devoir dans l'intérêt de la municipalité sans s'occuper des tories ou des grits. Sous ce rapport on constatera que dans la majorité des cas ils s'acquittent des devoirs qui leur incombent à la satisfaction générale.

Les honorables membres de la gauche ont prétendu qu'un cens électoral uniforme est une chose désirable et qu'il devrait exister dans tout le Canada. Si l'honorable député qui a énoncé cette prétention avait siégé dans cette Chambre lorsque l'Acte du cens électoral, qui est sur le point d'être abrogé, fut présenté, il se rappellerait que le chef de la Chambre allégua, comme une des raisons de la présentation, qu'il voulait établir un cens électoral uniforme ; mais après plusieurs jours de discussion nous en arrivâmes à l'article ayant trait aux quali-

tés requises pour être électeur, alors le chef du gouvernement se lève et propose que l'Ile du Prince-Edouard et la Colombie anglaise soient dotées du suffrage universel, un cens électoral différent de celui qui était en vigueur dans toutes les autres provinces. La raison alléguée en premier lieu pour rendre le cens électoral uniforme, c'est qu'il devait s'appliquer partout également, mais lorsque le bill vint devant le comité, comme je l'ai dit, il fut modifié et l'on accorda le suffrage universel à l'Ile du Prince-Edouard et à la Colombie anglaise, laissant aux autres provinces leur cens électoral ordinaire. La mise en vigueur de cette loi a été excessivement dispendieuse. Je n'ai pas l'intention de répéter ce qui a été dit par l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald), ou de citer une masse de chiffres pour faire voir le prix extravagant qu'a coûté cet acte, mais tous les honorables députés qui ont été obligés de s'occuper des quatres revisions, en sont arrivés à la conclusion que la mise à exécution de cet acte est excessivement dispendieuse, et qu'un effort devrait être fait pour réduire le coût des dépenses qu'il entraîne.

Je crois qu'il a été déclaré par le Solliciteur général que cet acte n'avait pas atteint le but désiré. Je suis d'avis cependant qu'il a atteint en grande partie l'objet auquel il était destiné. Il avait pour but principal de nuire aux intérêts du parti de la réforme, c'était dans ce but que le bill avait été présenté et adopté. Dans ce sens, il a remporté un véritable succès : il nous a entraîné à faire des dépenses considérables, nous a causé beaucoup de misères, et a empêché un grand nombre de noms d'être inscrits sur les listes, qui autrement y auraient été placés.

Il y a un autre amendement que l'on propose de faire subir à cet acte qui sera d'un grand avantage. Sous l'empire du nouveau bill, le gouvernement établit les mêmes arrondissements de votations que ceux qui ont été établis par les lois de la province. Je me souviens parfaitement que dans certains townships les gens ignoraient dans quel arrondissement ils avaient droit de vote. Les élections municipales avaient lieu dans une certaine division ; les élections provinciales se faisaient autrement, et lorsque arrivaient les élections fédérales les arrondissements de votation étaient encore changés, et il arrivait souvent que les votants se trompaient de bureau de votation et perdaient ainsi leur droit de vote. J'ai eu connaissance de cas de ce genre. Le bill actuel déclare que les arrondissements de votation pour les élections fédérales seront les mêmes que pour les élections locales. Les votants qui se sont rendus au bureau de votation à la dernière élection locale sauront à la prochaine élection qu'ils doivent aller voter au même endroit. L'honorable député de Brockville (M. Wood) a pour ainsi dire répété ce soir le discours qu'il a prononcé il y a un an lorsque l'on proposa de faire subir une modification à l'acte électoral. Il a essayé ce soir de faire une montagne de bien peu de chose. Il a dit que dans la province de Québec un homme a droit de voter plus d'une fois ; et qu'un homme résidant à Montréal et qui posséderait des propriétés dans différents quartiers pourrait voter plusieurs fois, tandis qu'à Toronto un homme n'a droit qu'à un seul vote.

Si tel est le cas, la chose est de peu d'importance pour la population de l'Ontario, parceque la province de Québec n'a droit qu'à soixante-cinq représentants, et si cette province juge à propos d'accorder

à un homme le droit de voter dans différents districts, sous prétexte qu'il possède des propriétés, elle a le droit d'en agir ainsi que la province de l'Ontario veuille ou non adopter ce système. Ce bill ne viendra pas en conflit avec la loi d'aucune des provinces. J'espère, toutefois, que l'on établira le principe du vote par tête, parce que, dans le passé, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Huron (M. Macdonald), des dépenses considérables ont été faites par les deux partis pour faire venir des électeurs de distances éloignées, afin d'augmenter le nombre des votes. On a beaucoup parlé de l'action prise sous ce rapport par la Nouvelle-Ecosse, et j'ai vu avec plaisir l'honorable ministre des Finances, faire disparaître une fausse impression existant chez un certain nombre d'honorables membres de cette Chambre, relativement à ce qu'ils se plaisaient à appeler la privation du droit de vote pour un certain nombre des électeurs de cette province.

M. MILLS : Malgré la dénégation, je persiste à dire qu'ils ont été privés de leur droit de vote.

M. McMULLEN : En vertu de quelle loi ?

M. MILLS : Je dis que des masses d'électeurs ont été privés de leur droit de vote aux élections provinciales.

M. McMULLEN : L'honorable député (M. Mills) ne devrait pas oublier que j'ai la parole. Bien qu'il soit censé connaître la loi de la Nouvellle-Ecosse, je vais lui donner un renseignement dont je le mettrai au défi de contester l'exactitude. Aucun homme n'a été privé de son droit de voter aux élections fédérales par une loi adoptée par le parlement provincial de la Nouvelle-Ecosse. Cela est-il vrai oui ou non ?

M. MILLS : Personne n'a jamais prétendu le contraire.

M. McMULLEN : Nous ne nous occupons pas du cens électoral provincial mais du cens électoral fédéral.

M. MILLS : Vous voulez essayer actuellement de remplacer le cens électoral fédéral par le cens électoral provincial.

M. McMULLEN : Mon honorable ami (M. Mills) a cru que je n'étais pas au courant de ce qui se passe dans sa province, mais il aurait mieux fait de garder le silence et de ne pas m'avoir interrompu, car j'ai eu l'honneur de le mettre à sa place. Je dis qu'il n'existe aucune loi dans la Nouvelle-Ecosse qui ait privé un électeur de cette province de voter dans une élection fédérale.

M. MILLS : Cela serait si le bill actuel était adopté.

M. McMULLEN : Ce bill n'est pas fait avec l'intention de priver cette Chambre du droit qu'elle peut exercer en tout temps sur le cens électoral. Nous adoptons le cens électoral des provinces, et si en n'importe quel temps ces dernières venaient à le modifier, ou à essayer d'entraver le vote populaire relativement aux élections fédérales, il n'existe rien qui puisse nous empêcher de remédier à toute injustice de cette nature. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) n'a pu s'empêcher de faire allusion

au prétendu remaniement des comtés faits dans la province de l'Ontario par le gouvernement de cette province.

M. SPROULE : Oui, certainement, et je continuerai d'en agir ainsi.

M. McMULLEN : S'il y a un homme dans cette Chambre qui devrait être satisfait de ces remaniements de comtés, c'est bien pourtant l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

M. SPROULE : De quelle manière ?

M. McMULLEN : Si ce n'eut été de ces remaniements de comtés faits par le parlement fédéral, il ne siégerait pas aujourd'hui dans cette Chambre.

M. SPROULE : *L'honorable député veut-il me* permettre de dire....

M. McMULLEN : Si mon honorable ami (M. Sproule) veut bien reprendre son siège, je vais lui expliquer la chose.

M. SPROULE : L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question ?

M. M. McMULLEN : En 1882....

M. SPROULE : Il ne veut même pas me permettre de lui poser une question, parce qu'il sait....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. McMULLEN : Si l'honorable député (M. Sproule) veut garder son sang froid, je vais lui *expliquer toute l'affaire. En* 1882, il remania son propre comté de façon que, il put occuper un siége dans cette Chambre sa vie durant, il y avait dans son comté un township dont les majorités lui étaient défavorables, il le fit réunir à une autre division électorale, et se créa pour lui une véritable petite ruche. C'est grâce à cela qu'il occupe aujourd'hui un siége dans cette Chambre, et il devrait avoir de la reconnaissance pour ces remaniements de comtés.

M. SPROULE : De quel township voulez-vous parler ?

M. McMULLEN : Les honorables membres de la gauche peuvent dire tout ce qui leur plaira du gouvernement de l'Ontario. Mais ce dernier n'a jamais détruit les véritables divisions des comtés comme l'on faitles conservateurs, alors qu'ils étaient au pouvoir dans cette Chambre. J'ai l'honneur de représenter une portion de trois comtés par suite des morcellements dont ils se sont rendus coupables. Dans ma division électorale se trouve compris une partie du comté de Dufferin, une partie du comté de Wellington, et une partie du comté de Perth, et bien que je n'aie jamais songé à demander trois indemnités. Je crois réellement y avoir droit. Je ne crois pas que le trait lancé à l'adresse du gouvernement de l'Ontario par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) ait eu beaucoup d'effet.

M. SPROULE : M. l'Orateur, je voudrais demander à l'honorable député (M. McMullen) de vouloir bien me dire quel township a été retranché de mon comté. Ont-ils pris un township qui donnait une majorité pour ou contre moi ?

M. McMULLEN : Je n'ai pas présent à l'esprit les noms de tous les townships qui se trouvent dans le comté que représente l'honorable député, mais je dis que l'on a remanié le comté qu'il représente, de façon qu'il puisse occuper à perpétuité un siége dans cette Chambre.

M. FOSTER : Vous n'avez pas répondu à ma question.

M. McMULLEN : Il n'y a pas de doute à ce sujet. La division de Grey-sud a été modifié en y ajoutant une partie de la division de mon honorable ami (M. Landerkin), de manière à mettre son élection en danger. Ce changement a été fait dans l'espérance de le faire battre, et un autre canton qui était sans doute favorable à l'honorable député (M. Sproule) a été ajouté à Grey-sud. On a donné au docteur de Grey-sud toute une cargaison de tories appartenant au docteur de Grey-est.

Quelques VOIX : Oh !

M. McMULLEN : Ne riez pas avant que j'aie fini. Des paroisses tories furent ajoutées a la division de l'honorable député (M. Sproule) pour assurer son élection.

M. SPROULE : On n'a rien ajouté à ma division ; au contraire, on en a retranché un canton qui me donnait 190 de majorité ; cela était loin d'assurer mon élection. L'honorable député devrait s'excuser.

M. McMULLEN : Je réglerai cette question lorsque viendra le bill pour abolir ce gerrymander. L'honorable député aura une lutte à mort à soutenir quand le gerrymander sera aboli.

M. MILLS : Elevez le niveau moral.

M. McMULLEN : Je félicite la Chambre et le pays sur l'abolition de la loi du cens électoral, cette loi encombrante et dispendieuse qui privait du droit de suffrage un grand nombre d'électeurs. J'espère que le bill qui est maintenant présenté sera juste et honnête, et qu'il donnera à tous les électeurs du pays une chance d'aller déposer leur bulletin. Je ne doute pas que l'ex-ministre des Finances n'y trouve quelque objection, mais il manquerait à son devoir de membre de l'opposition s'il ne le faisait pas. Il était temps d'abolir la loi du cens électoral, et c'est ce que ce bill va faire.

M. FOSTER : L'honorable député (M. McMullen) peut-il maintenant nous donner le nom de ce canton ?

M. BENNETT : Il y a huit ou dix jours, lorsque l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) est sorti e sa tente où il boudait depuis assez longtemps, on disait qu'il allait être nommé lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest. Ensuite il a été encore quelque temps sans rompre le silence, et il est évident que, vu la triste extrémité où en est le gouvernement au Sénat, l'honorable député va être élevé à ce poste qu'il ambitionne depuis si longtemps. En arrivant au Sénat, il aura un devoir à remplir : celui de s'excuser de toutes les vilaines choses qu'il a dites sur le compte de ceux qui ont l'honneur d'en faire partie. L'autre jour, j'ai eu le plaisir de rencontrer le digne et vaillant député à une assemblée du

comté de Russell. L'assemblée avait été convoquée par les conservateurs, et j'ai commencé par un discours d'environ une heure. On permit à l'honorable député de répondre. Il parla pendant une heure et trois quarts d'heure, puis s'excusa et partit sous prétexte qu'il avait un engagement pressant ailleurs.

Je n'ai qu'une chose à dire, c'est que les déclarations de ce soir ne sont rien comparées aux histoires qu'il nous a racontées à cette occasion. Les livres saints ne lui sont pas familiers, et il ne doit pas connaître le sort d'Ananie ; je lui recommande ce chapitre de la bible, car il n'est pas impossible que le même châtiment frappe aujourd'hui un mortel aussi distingué que lui.

La question qui nous occupe ce soir est de savoir si nous devons ou non toucher aux privilèges que nous donne cette loi fédérale du cens électoral. Cette question doit être considérée à trois points de vue différents : premièrement, au point de vue des principes ; deuxièmement, au point de vue d'une liste électorale honnête et juste, et troisièmement, le moins important, au point de vue des dépenses que cela entraîne.

Sur la question de principe, je prétends qu'il est de l'intérêt du pays tout entier d'avoir un cens électoral uniforme et de ne pas déléguer aux provinces le droit de fixer de temps à autre et en tout temps, le cens électoral pour les élections fédérales. Prenons d'abord le cas de l'Ile du Prince-Edouard. S'il y a dans tout le Canada une province ou le parti conservateur peut s'attendre à être traité injustement et malhonnêtement, c'est bien dans celle-là. Hier, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) m'a reproché de n'avoir pas agi loyalement dans cette Chambre. Tout ce que je puis dire, c'est que j'espère que le ministre de la Marine et des Pêcheries n'aura rien à faire avec la préparation des listes électorales dans l'Ile du Prince-Edouard, car je tremble à la seule pensée de ce que sera le sort des conservateurs de cette province s'il s'en mêle. Je n'ai pas le moindre doute que c'est lui qui a été l'instigateur de l'opération qui s'y est accompli, il y a quelque temps.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Il y a quinze ans que je ne siège plus dans cette législature.

M. BENNETT : Je le sais, mais il était en contact intime avec celui qui tient les rênes là-bas ; je n'en ai pas le moindre doute.

M. FOSTER : Il a mis la main à la pâte.

M. BENNETT : Peut-être les deux. C'était de la bien mesquine politique et je suis convaincu qu'il était au fond de l'affaire. Qu'a-t-on fait dans l'Ile du Prince-Edouard ? La législature découvrit une ancienne loi qui privait les employés fédéraux du droit de voter et la remit en vigueur, mais dès que le parti libéral fut au pouvoir on s'empressa de donner aux employés libéraux du gouvernement fédéral le droit de voter, après les en avoir privé quelque temps auparavant. C'est sans doute un des plus beaux triomphes de l'honorable ministre, et je suis certain qu'il s'en glorifie.

Il y a ensuite la province du Manitoba. Durant la dernière session nous avons entendu parler des irrégularités et des fraudes qui se pratiquent dans cette province, et je suis obligé de dire que les représentants de cette province dans cette Chambre sont

digne de marcher de pair avec qui que ce soit lorsqu'il s'agit de commettre des iniquités. C'est une honte pour le Canada de voir ses élections être mises à la merci de ces législatures provinciales.

Je suis surpris d'entendre l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) et l'honorable député de Huron-est (M. McDonald) prendre un ton doucereux et des airs de petits saints pour se plaindre des effets du gerrymander dans l'Ontario. S'il y a un homme dans cette Chambre qui devrait avoir honte de parler de gerrymander, c'est bien l'honorable député de Huron-est. Il vient d'une division que non seulement le gouvernement d'Ontario a torturé et morcelé, mais dans lequel il a même coupé des paroisses en deux, et envoyé les électeurs de la même localité voter d'un côté et les autres de l'autre, pour tâcher d'y gagner quelqu'avantage de parti.

Mais ce gouvernement a été enfin puni de ses méfaits et nous avons aujourd'hui la satisfaction de savoir que les conservateurs ont réussi à reprendre deux des divisions qu'on avait ainsi coupées et déchiquetées.

L'honorable député de Wellington-nord dit que le présent bill va nous donner un cens électoral honorable, mais avant de reprendre son siège, il a promis à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) un gerrymander qui devra le faire disparaître de cette Chambre. Je regretterais de voir l'honneur de cette Chambre confié à l'honorable député de Wellington-nord.

M. McMULLEN : L'honorable député dit une chose fausse. Je n'ai rien dit de tel.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je crois que l'honorable député va retirer ces paroles.

M. McMULLEN : Je les retire, mais je dois ajouter que l'honorable député en supposant que j'ai prononcé ces paroles, me fait dire ce que je n'ai pas dit et ce qui n'est pas vrai.

M. BENNETT : L'honorable député s'en rapporte à moi pour dire si c'est vrai ou non : il ferait mieux de s'adresser ailleurs, car je l'avertis que si je me prononce ce sera contre lui.

Quoi qu'il en soit, les actes parlent plus haut que les paroles, et s'il n'a pas été transféré au Sénat, d'ici là, j'espère qu'il nous donnera un bill équitable, mais je redoute ses actes.

Un autre argument, c'est que ce bill va nous donner le suffrage par tête. Ceci est une illusion et une erreur. Dans l'Ile du Prince-Edouard, un électeur peut voter dans quatre ou cinq divisions différentes, de sorte que ce principe ne sera pas appliqué dans cette province. Il en est de même dans le Nouveau-Brunswick. Mais c'est dans cette charmante province de la Nouvelle-Ecosse que nous pouvons nous attendre à voir à l'œuvre les motifs les plus purs, aidés de la plus stricte impartialité. Le ministre des Finances s'est indigné à la seule supposition qu'il avait pu y avoir quelque chose de mal dans cette province. Il sait pourtant que la législature de la Nouvelle-Ecosse a voté une loi pour empêcher les employés du gouvernement fédéral de voter aux élections provinciales. Est-ce vrai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas le point que nous sommes à discuter. Ce n'est

pas non plus ce qui a été souvent répété ici. On a prétendu que nous les avions empêchés de voter aux élections fédérales, ce qui n'est pas le cas.

M. BENNETT : L'honorable ministre s'excuse en disant qu'il n'a coupé la gorge à ses adversaires politiques que pour la législature provinciale seulement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que la Chambre ne tient pas à ce que nous discutions ici les affaires de la Nouvelle-Ecosse. Mais si c'était nécessaire, je pourrais facilement établir que la plupart des attaques qu'on se permet à cet égard sont fausses.

M. BENNETT : Il est évident que l'honorable député ne s'enorgueuillit pas de ce qu'il a fait là-bas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, j'en suis fier.

M. BENNETT : Si l'honorable ministre est fier d'avoir privé des centaines de citoyens de leur droit de suffrage, tout ce que je puis dire c'est que lui et moi n'avons pas les mêmes notions sur l'honneur et la loyauté.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député me permettra-t-il de lui dire que jamais l'idée ne me viendra de le prendre comme juge de ce qui est loyal et honorable ?

M. BENNETT : Que veut-on faire par le bill qui nous est soumis ? L'honorable ministre des Finances dit qu'après avoir retranché de la liste des centaines de citoyens dans la Nouvelle-Ecosse, qu'après les avoir empêchés de voter aux élections provinciales..

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai rien dit de tel.

M. BENNETT : L'honorable ministre admet que des centaines d'électeurs ont été retranchés des listes dans sa province.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député dit que je les ai retranchés. Cela a été fait des années avant que je fusse dans la politique et avec la coopération de certains honorables députés qui siégent aujourd'hui dans l'opposition.

M. BENNETT : Alors, la position de l'honorable ministre est celle-ci : en arrivant au pouvoir, il a constaté qu'une injustice avait été commise, et au lieu de la faire cesser il l'a continuée. Je ne sais pas si le voleur est plus coupable que le receleur, mais l'honorable ministre admet que non seulement le mal était fait....

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit que c'était mal ; j'ai dit qu'on avait bien fait, et je puis le prouver ; et s'il y avait la moindre nécessité de discuter ici les affaires de la Nouvelle-Ecosse, je démontrerais à la grande majorité de cette Chambre qu'on a bien fait.

M. BENNETT : L'honorable ministre et ceux qui siégeaient derrière lui approuvent-ils le fait de priver des ouvriers de leur droit de vote, parceque quelques-uns d'entre eux sont employés sur l'Intercolonial ?

M. CAMPBELL : Qu'en pense la population de la Nouvelle-Ecosse ?

M. BENNETT : Une des choses qu'elle pense, c'est qu'on aurait dû abolir le droit sur la farine, comme cela lui avait été promis par le gouvernement.

M. MILLS : La promesse a été faite à Annapolis par le ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député d'Annapolis a jugé à propos d'interrompre et dans cette interruption il prétend que dans un discours prononcé à Annapolis, j'aurais annoncé que le gouvernement devait abolir le droit sur la farine. Je dis à l'honorable député qu'il se trompe. Je n'ai jamais fait de pareille promesse.

M. MILLS : J'ai le rapport sténographié de son discours et je puis le produire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je répète que dans aucun rapport autorisé et fidèle de mon discours, il ne trouvera la promesse d'abolir le droit sur la farine, comme sur beaucoup d'autres choses, mais je n'ai jamais dit que nous pouvions abolir le droit sur la farine et le maintenir sur d'autres articles qui intéressent notre province.

M. BENNETT : Ce que vient de dire l'honorable ministre est une leçon pour l'honorable député d'Annapolis : à l'avenir quand il aura une promesse de l'honorable ministre des Finances, il se la fera donner par écrit, comme celle qu'un libéral éminent, a un jour exigé du premier ministre. Quand l'honorable député d'Annapolis se fera promettre quelque chose, qu'il se le fasse promettre par écrit.

M. FOSTER : Et la promesse ne sera pas tenue.

M. BENNETT : Et la promesse ne sera pas tenue à moins que les circonstances ou quelques exigences politiques ne le forcent à la tenir. Mais réellement, M. l'Orateur, je dois demander votre protection contre ces interruptions incessantes du ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous aurez cette protection en vous abstenant de faire des énoncés faux concernant le ministre des Finances.

M. BENNETT : Que nous disait le ministre des Finances ? Il nous disait que dans la province de la Nouvelle-Ecosse, ils avaient eu la satisfaction de priver du droit de suffrage des centaines d'électeurs parce qu'ils étaient employés par le gouvernement fédéral ; et maintenant il voudrait appliquer cette loi provinciale aux élections fédérales.

Quelques VOIX : Non.

M. BENNETT : Certains honorables députés qui siégent sur les derniers bancs disent " non." Ils disent rarement autre chose. Mais l'acte provincial de la Nouvelle-Ecosse ne deviendra-t-il pas une partie de cet acte fédéral ? Certainement.

M. McMULLEN : Vous ne comprenez pas le bill du tout.

M. BENNETT : L'honorable député de Wellington-nord dit que je ne comprends pas le bill. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il a consacré une demi-heure à nous expliquer que pour les élections fédérales nous aurions la belle et pure loi électorale

de l'Ontario. Dans ce cas, n'aurons-nous pas aussi la belle et pure loi électorale de la Nouvelle-Ecosse ? Certainement, nous l'aurons. Les honorables députés de la droite espèrent avec cette loi, pouvoir réduire leurs adversaires à l'impuissance, grâce à l'influence des législatures provinciales. Le bill qu'on nous propose en ce moment n'a pas d'autre but.

Lorsque l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) était dans l'opposition, chaque fois qu'il s'agissait d'un projet du gouvernement, disait : Laissez faire, ce bill va être adopté quand même, grâce à la majorité brutale du gouvernement. Je ne dirai pas que c'est une majorité brutale qui gouverne cette Chambre, mais je dirai que ce bill va être adopté et que partout où les honorables députés de la droite trouveront un cabinet provincial ami, ils feront tout en leur pouvoir pour rendre cette loi odieuse dans son application.

Dans la Nouvelle-Ecosse, la loi électorale est injuste ; dans le Manitoba, il existe un mode d'inscription tellement odieux et malhonnête qu'il n'y a pas de mots pour le flétrir comme il le mérite. Dans l'Ile du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick, on a mis de côté le principe du suffrage par tête.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'avez-vous à dire du Nouveau-Brunswick ?

M. BENNETT : Dans cette proviuce un homme vote dans tous les comtés où il est propriétaire, s'il a des propriétés dans 4 ou 5 comtés différents, il vote 4 ou 5 fois. On nous parle d'uniformité, quand il n'y en a pas même un semblant dans ce bill.

Pour en revenir à la question de principe, nos adversaires prétendent qu'à l'avenir les listes seront revisées par des juges impartiaux et non par des reviseurs, et l'honorable député de Wellington (M. McMullen) a stigmatisé la conduite infâme de certains reviseurs. Mais il n'a osé nommer personne et dans la crainte d'être injuste envers le reviseur de son propre comté il s'est empressé de dire qu'il ne parlait pas de lui. Je suis certain que si l'honorable député était poussé au pied du mur il ne pourrait pas nommer le reviseur dont il a parlé. Voilà les moyens malhonnêtes dont il se sert pour décrier la loi du cens électoral. Je le défie de donner à présent le nom du reviseur qu'il dit avoir agi avec une partialité odieuse. Il n'ose pas répondre, car la grande majorité de reviseurs dans l'Ontario est composée de juges de comté, les mêmes qui auront à reviser les listes d'après ce bill. Quand les orateurs de la droite jettent ainsi de la boue à la figure des reviseurs actuels, il font voir leur mauvaise foi, car ce sont les mêmes qui agiront comme reviseurs si ce bill devient loi.

On nous promet aussi un mode de listes simples qui ne coûtera rien au pays, puisque nous prendrons les listes provinciales. Les chiffres cités par l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald) m'ont amusé, mais je l'ai entendu si souvent jongler avec les chiffres, que j'aurais été étonné qu'il ne fit pas une erreur de quelques millions ou de quelques centaines de milliers de piastres.

Comment sont préparées les listes provinciales ? On s'imaginerait à entendre les honorables députés de la droite que la revision des listes dans l'Ontario est une des plus honnêtes opérations qu'on puisse voir. Ils nous disent avec un air d'innocence que le conseil de paroisse nomme un estimateur qui prépare la liste ; le greffier l'affiche ensuite et elle est acceptée, sauf de légères modifications faites par le juge. Mais quelle a été la conduite passée du parti libéral dans l'Ontario et surtout dans le comté de Simcoe ? Permettez-moi, M. l'Orateur, de citer un extrait du journal comme preuve que les libéraux ont eu recours à toutes sortes de moyens malhonnêtes pour bourrer les listes électorales de ce comté de noms fictifs et je sais, par expérience personnelle, que les choses ne sont pas mieux conduites ailleurs.

Le juge Ardagh a trouvé une jolie besogne toute taillée quand il est arrivé lundi dernier pour reviser la liste électoral d Orillia. Le résultat net de son travail et de celui des représentants des deux partis, c'est que les conservateurs ont fait ajouter 50 noms et en ont fait retrancher 41.

A la suite d'une enquête on a découvert qu'un certain nombre de ces électeurs dont les noms ont été retranchés, n'ont jamais existés. C'était des noms fictifs que les estimateurs avaient mis sur la liste. Je dois aussi dire à l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) que de ses proches parents étaient mêlés à cette affaire. Il en est résulté que nous avons dû en appeler au juge et les commentaires de ce journal nous feront connaître l'opinion du juge sur cette affaire :

A tout considérer, l'estimateur Regan et ses amis doivent trouver que le juge Ardagh a été plus que modéré, lundi dernier. Les efforts faits pour mettre sur la liste des votants des gens ne possédant pas les qualités requises pour être électeurs est la plus honteuse action qui mérite d'être sévèrement punie. Quand M. Gunn nous dit qu'il n'y a aucune preuve que la chose ait été faite dans l'intérêt de l'un ou l'autre parti, on reconnaît chez lui cette tendance à badiner même dans les occasions les plus sérieuses. Ce nommé Regan n'a pas seul trempé dans cette tentative de voler le droit de vote des conservateurs pour le conférer à des libéraux ne possédant pas les qualités d'électeurs. Il y a, dit-on, de nombreuses preuves, et la question ne doit pas en rester là. Les honnêtes libéraux désirent comme leurs adversaires voir rendre justice, et revendiquer le caractère sacré du bulletin secret. Cela semble de la plus grande nécessité vu que le township de Orillia n'est pas la seule municipalité où l'on ait vu semblables manœuvres.

Partout où est passé un estimateur libéral, dans le comté, nous trouvons les mêmes manœuvres disgracieuses. Les honorables messieurs de la droite veulent faire croire que c'est une chose de peu de conséquence, que les lois sont si bonnes et si bien administrées que la préparation des listes était facile. Je vous citerai quelques extraits de journaux au sujet de ces appels.

Le *Herald* de Penetanguishene, le 23 septembre 1897, disait :

Quand le juge viendra ici pour la revision des listes, il trouvera sa besogne toute prête. Les libéraux ont environ 90 appels et les conservateurs un peu plus de 100.

Le *Times* de Orillia, le 9 septembre 1897, disait :

Il y a plus de 300 appels dans le townshlp de Tay.

Voyons la liste de Midland. Le 23 septembre, le *Times* de Orillia disait :

Son Honneur le juge Ardagh a fait, mardi, la revision des listes de Midland. 40 noms libéraux ont été ajoutés et 11 retranchés. Il y a eu 60 noms conservateurs d'ajoutés, et aucun retranché.

Venant au township d'Orillia où l'on a constaté cette manœuvre dans plus d'une occasion, je lis :

La revision des listes d'Orillia va donner beaucoup à faire au juge de comté. Il est inscrit 288 appels pour cas d'omission ou d'inscriptions injustes. De ce nombre, 175 sont contre les conservateurs et 113 contre les libéraux.

Si vous allez dans d'autres parties de la province et examinez comment est faite la préparation des listes locales, vous trouverez le même état de choses que dans Simcoe-est. Au lieu d'avoir des listes parfaites, nous avons eu 1,400 appels dans cette seule division. Il est absurde de la part des honorables membres de la droite, de parler de la simplicité des listes locales. Ceux qui s'y connaissent savent que les plus grandes fraudes sont commises à ce sujet, et que la manière dont les listes sont préparées aide à l'accomplissement de ces manœuvres.

L'honorable député dit qu'il n'y a pas de frais, et j'ai entendu l'honorable premier ministre dire que cela ne coûtait rien à la province. Je lui dirai qu'il n'est pas renseigné sur le sujet, qu'il a été trompé par l'honorable député de Wellington-nord ou autre. Si vous consultez les comptes publics, vous pourrez voir qu'il est payé des centaines de milliers de piastres aux juges de comté pour la revision des listes.

M. SOMERVILLE : Combien a-t-il été payé ?

M. BENNETT : Je vais donner le renseignement à l'honorable député. Je compte un peu sur sa conversion un jour. Ce jour, cependant, peut être fort éloigné. Je me rappelle que l'honorable député, à la dernière session, a fortement condamné une subvention pour la construction d'un bureau de poste dans la province de Québec, mais cette année il a approuvé la concession de millions d'acres de terres dans le Nord-Ouest.

L'honorable député pourra voir, à la page 427 des comptes publics de l'Ontario, qu'il a été payé $7,668 aux juges de comté pour la revision des listes. Et cette dépense directe de la province pour les juges, n'est pas la seule. J'attirerai l'attention de l'honorable député sur les statuts refondus de l'Ontario.

Les honorables messieurs de la droite semblent vouloir faire croire qu'en vertu d'une entente, le greffier du canton fait cet ouvrage pour rien. Ou ils sont très ignorants, ou ils trompent sciemment la Chambre. Je suis porté à croire que tout dépend de leur ignorance. S'ils veulent consulter les statuts refondus de l'Ontario, ils y trouveront une disposition accordant un certain montant au greffier du comté pour ses appels d'après l'Acte du cens électoral. Il n'y a pas seulement que les honoraires du greffier de la cour, mais une disposition stipule que tous les avis—qui, d'après l'acte fédéral peuvent être délivrés à peu de frais, devront être distribués personnellement par un constable et aux frais du township.

Avant de sortir de la Chambre, j'espère que l'honorable député de Wellington-nord me permettra de lui dire qu'il en a coûté à la ville de Stratford seule $600 pour la revision des listes de la dernière élection. Et qu'avons-nous vu dans notre propre division ? Ces affreux appels que nous avons été forcés de faire contre les estimateurs libéraux, les conseils de comté et les greffiers libéraux refusant d'appliquer convenablement la loi, ont coûté $500 à la municipalité ordinaire, tandis qu'il en a coûté $100 à une autre pour réparer les méfaits de ces messieurs.

Si par la manipulation des listes ils occasionnent aux municipalités une immense dépense pour la revision, que sera-ce donc lorsqu'il s'agira d'élections fédérales ? On ne saurait s'imaginer ce qu'il en résultera pour les listes de chaque comté du Canada, lorsqu'il s'agira d'abandonner le pouvoir d'Ottawa. Dans les comtés ordinaires, la revision d'après l'acte fédéral coûtera environ $1,000. Prenez une moyenne de $50 par municipalité—et c'est une faible moyenne—la revision des listes provinciales coûtera à chaque comté $1,000. Reste ce que la province doit payer au juge.

En somme, la revision des listes locales coûtera aussi cher que celle des listes fédérales. La différence est que les frais devront être payés par les municipalités au lieu de l'être par le fédéral. Un journal d'Ottawa dit qu'à une de ces réunions le conseil de ville a critiqué la forte dépense encourue par la ville pour l'enregistrement.

Les honorables députés nous ont aussi parlé d'une liste nouvelle. Mais ils savent parfaitement—à moins qu'ils ne soient tout à fait ignorants sur cette question—qu'il n'y a pas d'inscription annuelle dans les villes, et que, par conséquent, s'il survient une élection dans un comté où il y a une ville, mon honorable ami de Toronto-est, par exemple, trouvera une liste beaucoup plus vieille qu'il n'en saurait trouver maintenant d'après l'acte fédéral, car il n'y aura pas eu de revision pour les élections locales et ainsi la liste, dans une ville, pourra être vieille de 3 ou 4 ans.

Nous voyons maintenant que l'idée de faire les élections sur le même cens électoral dans tout le pays est toute différente de l'idée d'adopter le cens provincial. Nous voyons aussi qu'il est au pouvoir des législatures locales de commettre toute injustice qu'elles veulent, pour ensuite, l'appliquer ici à l'acte fédéral ; et, à en juger par ce que ces messieurs ont fait dans le passé, si le ministre des Finances peut satisfaire ici, comme à la Nouvelle-Ecosse, son orgueil légitime, nous devons frémir à l'idée de l'espèce de listes sur lesquelles seront faites les prochaines élections fédérales, si ce bill est adopté.

Mais les honorables députés nous disent que nous allons avoir une liste honnête. Je vais vous montrer ce qui est une honnête liste d'après l'acte de l'Ontario. J'ai ici une liste locale de la division de Simcoe-est, et j'attirerai l'attention de mon honorable ami de Toronto sur le fait que cette liste locale a, sur une page, 37 noms écrits, non pas imprimés, parce que d'après l'acte local, la liste est d'abord imprimée puis ensuite revisée par le juge, ces noms y sont ajoutés par écrit, puis elle est déposée dans le bureau du greffier de la paix.

Que résulte-t-il de là ? Cette liste ainsi exposée, des changements y sont faits, et lors de la dernière élection, dans Simcoe-est et dans Simcoe-nord—je ne veux pas blâmer le greffier—nous avons trouvé sur la liste des noms que nous ne savions pas avoir été ajoutés par le juge, et nous avons aussi trouvé rayés à la plume les noms de cultivateurs importants. Est-ce là le genre de listes que nous allons avoir pour les prochaines élections fédérales ? Des listes imprimées et affichées dans le bureau du greffier de la paix, accessibles à toute personne entrant dans ce bureau, et sur lesquelles, par un trait de plume, le premier venu peut priver un électeur du cens électoral. L'honorable député ne saurait nier cela. Ce doit être là la conséquence de l'adoption de la liste de l'Ontario. Il nous faut des listes clairement imprimées indiquant les noms de tous ceux qui ont le droit de voter, et non une liste difforme, une liste mutilée, contenant une foule de noms écrits et d'autres raturés, exposant un homme à perdre son droit de voter par le fait d'un trait de

plume sur son nom. Voilà cependant le bill que les honorables messieurs veulent imposer au peuple, et ils ne sauraient lui en imposer un autre s'ils adoptent les dispositions actuelles de la liste.

La liste fédérale actuelle offre un autre point très recommandable. Cette liste une fois imprimée est finale. Si un électeur a son nom sur cette liste, rien ne saurait le priver de son droit de voter. Si votre nom n'est pas sur cette liste, alors vous ne pouvez pas voter. Mais l'adoption de la liste locale, ou plutôt l'adoption de ce bill, signifie qu'il faut introduire dans cet acte, comme il appert à l'article 18, la formule du serment appliquée dans les élections locales. Un bon point dans l'acte fédéral, c'est que dans le cas d'objection, l'on fait prêter à l'électeur un serment dont la formule exige qu'il ait 21 ans, qu'il soit sujet anglais, et qu'il n'ait été influencé par personne. La formule du serment au local est d'une toute autre nature, et j'espère qu'en comité cette formule sera éliminée, car elle ouvre la porte à toute espèce de fraudes.

Mais il est une autre chose qui milite fortement contre l'adoption des listes locales. Lorsque ces listes sont corrigées, après que ces 200 ou 300 corrections ont été faites dans un canton, comme c'est souvent le cas, après des milliers de corrections dans les diverses divisions, qu'avez-vous entre les mains ? Vous avez des listes tronquées imprimées dans le township, et il vous faut de toute nécessité vous adresser au bureau du greffier de la paix pour les faire corriger. Je devine l'objection que ferait tout honorable député ayant besoin de la liste des votants, si, au lieu d'avoir, comme aujourd'hui, une liste claire et parfaite, il était obligé d'aller chez le greffier du township et faire les corrections lui-même ou le payer pour les faire. D'après l'acte fédéral vous pouvez obtenir ici, à Ottawa, les listes que vous voulez, votre titre de membre de la Chambre vous donnant droit à un certain nombre, le reste moyennant paiement. Il n'y a rien de la sorte avec les listes locales. On prépare d'abord un nombre restreint de listes, et après qu'elles ont été distribuées, conformément au statut, vous ne pouvez en avoir qu'un nombre limité, ce qui fait que vous avez tous les ennuis et les frais que coûtent la préparation et la correction de ces listes.

Je suis, autant que tout député de la droite, en faveur de la réduction du coût des listes des votants ; mais je crois que l'on devrait garantir au public, d'abord, qu'il aura une liste honnête et que les électeurs du pays en général ne seront pas soumis au caprice de tous les politiciens répandus dans les diverses provinces, comme cela est arrivé dans le passé, et dont le seul but est de s'assurer des avantages de parti. Nous avons droit d'avoir ensuite, quand viennent les élections, une liste bien préparée, et non pas des listes ayant beaucoup de noms ajoutés et de noms rayés, car ce mode facilite trop la manipulation et la falsification des listes. J'ai connu dans la division de Simcoe-est un riche propriétaire qui votait depuis des années, dont le nom n'était pas sur la liste de la division où il devait voter.

Je ferai remarquer que les listes électorales provinciales que la droite veut adopter par ce bill ne seraient pas imprimées mais écrites à la main par le greffier ou son commis. Il a d'abord devant lui la liste imprimée qui coure de grands risques d'être falsifiée, comme cela est déjà arrivé, puis son commis, ou qui que ce soit qui la prépare, peut faire des erreurs en ne la copiant pas exactement et il en résulte que nous avons une liste mutilée. Je n'ai jamais vu une élection sans que quelques électeurs eussent à se plaindre que leurs noms n'étaient pas sur la liste. Un député m'a informé aujourd'hui que, par suite d'une erreur du greffier, un grand nombre d'électeurs avaient été omis dans son comté, et que ces électeurs avaient été privés de leur droit de suffrage. Cette Chambre va-t-elle adopter une liste électorale comme celle de l'Ontario ? Je ne connais pas celles des autres provinces ; — préparée en vertu d'un système si imparfait, si ouvert aux abus et qui rend possible les plus criantes injustices ? Si la Chambre adopte ce système, j'avertis mes honorables collègues qu'aux prochaines élections générales, ils auront bien peu de chance de faire une lutte loyale. Quand le bill sera discuté en comité, j'espère que le gouvernement mettra de côté tout esprit de parti pour rester fidèle à ses déclarations et nous donner une loi marquée du sceau de l'honnêteté. S'il fait cela il aura érigé un monument beaucoup plus durable que tous ceux qu'il a érigé jusqu'à présent. Je lui demanderai encore en comité de modifier ce bill de manière à ce qu'il ait au moins les apparences de l'impartialité et ne nous force pas d'adopter les listes iniques, injustes, odieuses que nous avons depuis des années dans l'Ontario.

M. FLINT : On ne peut pas s'attendre à ce que j'adopte l'étrange manière de raisonner de l'honorable député de de Simcoe (M. Bennett), ni à ce que je le suive dans tous les détails dont il s'est occupé. C'est le principe du bill qu'il s'agit maintenant de discuter. Si les représentants de chaque province entrent dans des détails minutieux, à propos de questions locales, de faits qui leurs sont personnels, que nous ne pouvons ni discuter ni contredire, le débat deviendra si prolongé, si encombré, que nous ne pourrons en tirer aucune conclusion saines touchant le principe du bill.

Beaucoup des points soulevés par l'honorable député auraient été plus appropriés à une discussion en comité, qui est l'endroit pour la discussion des détails. L'honorable député, et ceux qui l'ont précédé ont parlé de l'application de la loi dans les provinces et, à plusieurs reprises, il a été question de la Nouvelle-Ecosse et on s'est permis, à l'égard de cette province, une foule de choses de nature à donner une fausse idée de la réelle situation dans cette province. Parlant des électeurs de cette province auxquels on a refusé le droit de suffrage, il n'a pas trouvé de mots assez méprisants et assez sévères pour flétrir le crime, la lâcheté, la méchanceté de ceux qui privent un électeur de son droit de suffrage dans la Nouvelle-Ecosse ou ailleurs. Si cet argument vaut quelque chose, il s'applique non seulement à la Nouvelle-Ecosse et aux autres provinces, mais même au gouvernement fédéral, comme il s'applique à tous les pays où existe un cens électoral, car partout on trouve des gens en grand nombre qu'on pourrait raisonnablement considérer dignes d'être électeurs et auxquels le droit de suffrage est refusé. Une personne peut avoir ou ne pas avoir les qualités requises pour être électeur, et nul n'a le droit de se moquer d'une législature ni du gouvernement fédéral si, pour certaines raisons, ils jugent à propos, pour protéger leurs droits, de refuser le droit de suffrage à une certaine classe de la population. La loi fédérale que les orateurs de la gauche portent aux nues refuse ce droit à une

foule de personnes qui seraient dignes sous tous les rapports de l'exercer. Il n'y a rien d'inconstitutionnel ni d'injuste dans ces dispositions de la loi.

L'acte fédéral refuse le droit de suffrage à tous les juges et une foule d'autres personnes tout à fait compétentes, mais auxquelles, pour des raisons qui ont paru bonnes alors, on a refusé la qualité d'électeurs. De même, la loi électorale dans toutes les provinces refuse la qualité d'électeur à une foule de personnes pour des raisons particulières à ces provinces. Lorsque les représentants des autres provinces, imparfaitement renseignés, sur les circonstances de la cause et sur les motifs qui animaient la législature de la Nouvelle-Ecosse en privant certaines personnes du droit de suffrage dans les élections locales, soulevèrent cette question, ils s'éloignaient de la règle à suivre dans ce débat et abordaient des sujets qu'ils ne connaissaient qu'imparfaitement. Il est vrai que la province de la Nouvelle-Ecosse, depuis longtemps, depuis la Confédération, je pense, a privé du droit de suffrage un bon nombre d'électeurs. J'ai déjà prétendu et je prétends encore que les motifs qui animaient la législature étaient sains et basés sur des principes d'intérêt public, mais il ne convient pas de faire entrer ces raisons dans la discussion ici, car aucune ne s'applique à cet Acte du cens électoral. Que la Nouvelle-Ecosse eut eu raison ou non, qu'elle ait agi ou non avec prudence en agissant comme elle l'a fait, cela ne saurait donner sujet à discussion dans ce parlement, car nul a eu l'intention de priver cette classe du droit de suffrage aux élections fédérales. L'Acte de la Nouvelle-Ecosse prive du droit de suffrage les employés des douanes, des postes, du revenu de l'intérieur, des chemins de fer et travaux du gouvernement.

M. MILLS : Dans certains comtés, environ 250 personnes.

M. FLINT : Peu importe le nombre. La législature de la Nouvelle-Ecosse pour se protéger dans ses affaires provinciales, a jugé à propos d'agir ainsi et elle avait de bonnes raisons pour priver ces gens du droit de suffrage. Je ne ferai pas entrer ces raisons dans la discussion, mais si nous étions dans la législature provinciale, je serais prêt, comme tout membre de ce côté-ci de la Chambre venant de la Nouvelle-Ecosse, à discuter avec l'honorable député l'opportunité de la politique suivie alors. A mainte élection, à mainte reprise, le peuple a approuvé et consacré le principe de cette législation.

M. BERGERON : Que va-t-il arriver maintenant ?

M. FLINT : On ne prétend pas que cela doive s'appliquer aux élections fédérales ; les raisons ne sont pas les mêmes pour les élections fédérales que pour les élections provinciales, et s'il n'est pas déjà stipulé dans le bill que cela doit cesser d'exister, je suis prêt, lorsque le bill sera discuté en comité à donner à ces gens le droit de suffrage pour les élections fédérales ; mais, comme membre de la législature locale, ou comme citoyen de la Nouvelle-Ecosse je n'approuverais pas la chose pour les élections provinciales.

M. BERGERON : Cela n'a plus sa raison d'être, les libéraux sont au pouvoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Laissez à la Nouvelle-Ecosse le soin de régler cette affaire.

M. FLINT : Le raisonnement de l'honorable député au sujet de la politique de certaines provinces privant des électeurs du droit de suffrage ne doit pas nécessairement s'appliquer à l'application de l'Acte du cens électoral ici, au fédéral. A un juger par les arguments invoqués par les membres de la gauche, on croirait voir un principe essentiellement sacré dans l'uniformité absolue du cens électoral.

Sans doute qu'avec la loi actuelle on aurait plus d'uniformité qu'en adoptant le cens de chaque province, mais même le cens électoral fédéral n'a jamais été complètement uniforme, car certaines personnes qui pouvaient voter dans une province, ne le pouvaient pas dans une autre. Ce principe sacré de l'uniformité que la gauche invoque aujourd'hui n'existait pas pendant les 19 premières années de la Confédération, alors que les différences entre le cens des différentes provinces étaient beaucoup plus considérables qu'à présent.

Les conservateurs ont été au pouvoir pendant la plus grande partie de ces 19 années, et ils ne se lassaient pas de chanter la grandeur du pays, la sagesse des lois et la haute réputation du parlement qui était élu avec ces listes provinciales. Durant ces 19 années on a entendu très peu de plaintes provenant de ce manque d'uniformité.

Comme on l'a fait remarquer, ce n'est qu'avec la plus grande répugnance et sous la pression de leurs partisans que les ministres d'alors se décidèrent à faire voter cette loi du cens électoral. Jusqu'à présent les divergences d'opinions entre les partisans du bill actuel et les chefs de l'opposition ne sont pas considérables. Dans ses principaux traits il ressemble à un bill proposé par un ancien chef du gouvernement conservateur. Nous avons aussi entendu le chef de l'opposition et ses partisans condamner sévèrement la présente loi électorale. Les deux partis sont d'accord sur un grand nombre de points. Il est admis que la loi actuelle est inutilement onéreuse et bien qu'elle nous ait donné un certain degré d'uniformité elle n'a donné satisfaction nulle part. Son fonctionnement est si dispendieux que nous n'avons pas eu la moitié des revisions que nous aurions dû avoir. Nous ne devons pas garder dans nos statuts une loi qui ne permet pas une revision fréquente et régulière ; mais avec la loi actuelle les dépenses causées à l'Etat et aux candidats par la revision était si élevées que la revision était retardée d'année en année, de sorte que presque toutes les élections importantes se faisaient sur des listes qui ne représentaient pas les véritables électeurs du pays. Cette loi a été injuste pour un grand nombre d'électeurs qui n'étaient pas sur la liste, par suite du défaut de revision.

La première revision, sous l'Acte au cens électoral a coûté $493,644 ; la deuxième, $235,000 ; la troisième, $225,000 ; la quatrième, $240,000 soit $1,200,000 pour les quatre, et malgré cela les élections qui se font à présent se font sur des listes vieilles de quatre ans. Par suite des décès, des changements de résidence et le grand nombre d'électeurs nouveaux, pas plus de 60 ou 70 pour 100 des électeurs réels ne sont sur les listes.

Tout le monde admet qu'il faut abolir la loi actuelle si on veut avoir un parlement qui représente réellement les électeurs du pays. Comment peut-on y arriver ? Pas un seul orateur de la gauche n'a proposé un autre moyen de sortir de cette

difficulté, que celui que nous offre le gouvernement, c'est-à-dire, faire servir les listes provinciales aux élections fédérales. On a fait remarquer avec raison que les législatures provinciales connaissent mieux les habitudes et les affaires domestiques de la population que le parlement fédéral. Les membres de cette Chambre viennent de toutes les parties du pays, et il est bien difficile, sinon impossible pour les représentants d'une province, de comprendre les circonstances particulières de la population d'une autre province ; et bien que le cens puisse être théoriquement uniforme, il est possible qu'il n'opère pas partout de la même manière. Le grand argument en faveur des listes provinciales, c'est l'économie ; personne n'a osé contredire cela.

Nous pouvons épargner à l'Etat de $200,000 à $300,000 à chaque revision, et c'est une économie qui mérite d'être réalisée, si les intérêts du peuple n'en doivent pas souffrir. J'ai entendu un membre de la gauche prétendre qu'il n'y a pas d'économie à accepter les listes provinciales. Il a sans doute voulu dire que les municipalités n'y gagnaient rien, mais cela ne coûtera pas un sou ni au gouvernement fédéral, ni aux municipalités. Nous ne faisons qu'accepter, pour les élections fédérales, les listes provinciales comme nous les avons eu pendant 19 ans avant 1885.

Le genre de discussion adopté par certains orateurs de la gauche, ne pourra, s'il est suivi jusqu'au bout, donner lieu qu'à de violentes discusions sur la politique provinciale de certaines provinces, car desaccusations et des contre-accusations peuvent être portées contre les gouvernements de toutes les provinces, et contre toutes les oppositions ; nous nous trouverons alors en présence de toutes les petites misères de la politique provinciale, et engagés dans des discussions tout à fait étrangères au sujet qui nous occupe.

Nous avons déjà eu une discussion acrimonieuse sur ce qu'on a appelé l'acte du gerrymander dans l'Ontario. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) et quelques-uns de ses amis se sont servis d'expressions singulièrement violentes à ce propos. Il est impossible pour nous de les suivre sur ce terrain sans nous livrer à des recherches inutiles. Une chose cependant m'a frappé dans cette discussion : il vient d'y avoir dans l'Ontario une élection générale à laquelle nous avons tous, plus ou moins pris part, et dans toute la campagne, je n'ai pas vu qu'il ait été une seule fois question de ce prétendu gerrymander.

M. SPROULE : On voit bien que vous n'avez pas pris part à la lutte car vous ne parleriez pas ainsi.

M. FLINT : J'ai lu la brochure électorale des conservateurs et la question y est à peine mentionnée en passant. Quoi qu'il en soit, il y a deux côtés à la question, et lorsqu'il s'est agi de refaire la délimitation des divisions électorales, ceux qui étaient favorables au projet avaient beaucoup de choses à dire pour sa défense. Ce que je blâme c'est d'amener ces questions dans le débat actuel.

M. SPROULE : C'est votre chef qui les a amenées.

M. FLINT : Parce que ce n'est pas ici la place et parce que nous n'avons pas les matériaux nécessaires ; neuf dixièmes des députés, à l'exception de ceux de l'Ontario, ne pourraient comprendre la question qu'après des recherches qu'on ne devrait pas les obliger à faire.

Un autre argument de ceux qui ne veulent pas des listes provinciales, c'est que ce parlement ne devrait pas se départir de son droit de fixer le cens électoral, dans tout le pays. Je ne vois pas qu'en acceptant les listes provinciales pour ses élections, ce parlement se départe d'un seul de ses droits. Dans l'ensemble, et comme on peut s'en convaincre par l'étude des diverses lois électorales des provinces, le cens électoral dans chacune d'elles ne diffère pas de celui des autres autant que veulent bien le dire les honorables députés de la gauche. D'abord la différence entre le cens électoral fédéral et celui de la Nouvelle-Ecosse est si petite, qu'elle n'existe virtuellement pas. Et dans toutes les autres provinces, à l'exception de la Nouvelle-Ecosse, il est presque le même. Si après l'adoption de ce bill le parlement s'apercevait qu'une province a adopté, pour la préparation de ses listes, une loi qui ne nous donnerait pas satisfaction, nous pourrions y remédier par un simple amendement, aussi facilement que nous pouvons changer le cens électoral actuellement.

Cet obstacle étant disparu, nous n'avons plus qu'à considérer si l'économie, la simplicité et les avantages généraux du nouvel acte, ne sont pas préférables aux frais, aux désavantages et aux incertitudes de l'ancien. Je crois que tous les arguments sont en faveur du bill de l'honorable Solliciteur général.

Mais on a prétendu que dans certaines provinces il s'est passé des choses condamnables. Ces choses arriveront avec n'importe quelle loi. Il n'y a pas de doute que sous la loi actuelle, il s'est passé dans différentes parties du pays des choses qu'un observateur impartial ne pourrait pas approuver. Il n'y a pas de doute qu'ici et là on a cherché à mettre sur les listes des noms qui ne devait pas y être et à en faire retrancher qui devaient s'y trouver ; mais ces misères sont connues à toutes les lois ainsi qu'à la nature humaine ; lorsque le bill sera discuté en comité, si quelqu'un peut suggérer quelque moyen de réduire ces défauts à leur minimum, il n'y a pas de doute que le gouvernement acceptera avec plaisir la recommandation.

Les listes provinciales sont préparées par des personnes nommées par les différentes municipalités, et ces estimateurs sont plus également partagés, d'après leurs opinions politiques, que s'ils étaient nommés par le gouvernement. Tous ceux que nommerait le gouvernement, à l'exception des juges, appartiendraient au parti, tandis que les listes provinciales sont préparées par des personnes représentant toutes les opinions politiques du pays. Là où le conseil municipal est, en grande majorité, en faveur d'un parti, il n'y a pas de doute que les estimateurs appartiennent au même parti ; mais ils sont responsables de leurs actes à la population au milieu de laquelle ils vivent ; ils ont le soin de leur réputation à conserver ; ils sont au courant de toutes les circonstances et relèvent de l'opinion publique. Connaissant la nature humaine comme nous la connaissons, si l'on prend le caractère général des propriétaires et cultivateurs du pays, qui sont choisis pour faire ce travail, tout nous porte à croire qu'ils agiront avec toute l'impartialité qu'on est en droit d'attendre de la nature humaine.

Je prétends donc qu'avec ce système, nous aurons des listes qui représenteront honnêtement tous les

électeurs du pays. Ces estimateurs sont en contact journalier avec les gens au milieu desquels ils vivent, et ils s'inquiètent plus de l'opinion publique, et sont plus portés à agir avec impartialité que ceux à qui ce travail est confié par la loi actuelle. Je considère que le gouvernement a agi sagement en nous soumettant ce projet, et je n'ai pas de doute qu'il acceptera avec plaisir toutes les recommandations que la gauche pourra faire, sur les questions de détail, pour rendre la loi aussi applicable et aussi juste que possible.

Quand ce bill sera devenu loi, nous en aurons fini avec ces dépenses extravagantes pour l'Etat, pour les candidats et pour les députés. Ces dépenses contribuent à tenir en dehors de la politique des hommes de grande valeur mais de peu de fortune, qui, sans cela, brigueraient les suffrages de leurs concitoyens, elles éloignent surtout de l'arène politique une foule de jeunes gens capables et enthousiastes. Je crois que cette loi contribuera à purifier l'atmosphère politique plus que toutes celles qui ont été votées depuis l'adoption de l'Acte du cens électoral. Elle mettra fin à l'embarras du gouvernement qui est obligé de choisir des reviseurs parmi ses plus chauds partisans.

Je n'ai pas l'intention de porter des accusations contre ces reviseurs, mais nous savons qu'il y en a eu d'accusés de partialité et d'abus de pouvoir, et ces accusations paraissaient appuyées sur de fortes preuves. Il est toujours regrettable que des personnes nommées par le gouvernement pour remplir des fonctions presque judiciaires, de l'ordre le plus élevé soient exposées à être accusées de partialité et d'esprit de parti et à s'entendre dire que leur nomination n'est que le paiement de services politiques.

Nous savons quelle pression a été exercée sur le gouvernement lors de la nomination de ces reviseurs, et nous savons aussi que tous ces emplois ont été confiés à de chauds partisans. Tout cela va disparaître. Chaque conseil municipal nommera ses estimateurs qui auront à tenir compte de l'opinion publique et nous aurons, je l'espère, une atmosphère politique plus saine. J'espère aussi que ce bill deviendra bientôt loi et je suis convaincu qu'il s'écoulera bien du temps avant qu'un député demande de l'abroger et de ramener la loi actuelle qui ne semble pas avoir un seul partisan dans toute la Chambre.

M. MILLS : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et 5 minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 23 mars 1898.

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

PRIÈRE.

DESTITUTIONS SUR L'INTERCOLONIAL—A. STEWART.

M. POWELL :

1. A. Stewart a-t-il été destitué comme gardien du réservoir sur la ligne de l'Intercolonial à Springhill, N.-E.? Si oui, pourquoi et qui a porté plainte (s'il en est) contre lui? 2. Depuis combien de temps Stewart était-il employé sur l'Intercolonial lors de son renvoi? Qui a été nommé pour le remplacer?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Stewart a été destitué comme gardien du réservoir sur la ligne de l'Intercolonial à la jonction de Springhill, N.-E. Il a été destitué sur la recommandation de l'honorable député de Cumberland, pour avoir pris une part active et agressive aux élections. Il a été employé sur l'Intercolonial pendant 24 ou 25 ans. M. H.-A. Mackenzie a été nommé gardien du réservoir à Springhill, à la place de Stewart.

GARE DE L'INTERCOLONIAL À WESTVILLE, N.-E.

M. BELL :

Le ministre des Chemins de fer et Canaux se propose-t-il de donner au public plus de commodité à la station de l'Intercolonial à Westville, N.-E.?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Cette question a été étudiée, mais jusqu'à présent on considère que plus de commodité n'est pas nécessaire au trafic, à cet endroit.

REVISION DES STATUTS.

M. BRITTON :

1. Des personnes ont-elles été nommés pour reviser et refondre les Statuts fédéraux? 2. Si oui, qui sont-elles? 3. Si non, le gouvernement se propose-t-il, au cours de la présente session, de prendre des mesures en vue de cette revision et de cette refonte?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le gouvernement s'occupe actuellement de cette question. Je ne suis pas en état de dire si le gouvernement pourra prendre des mesures en vue de cette revision, durant cette session.

CHEVAUX EN PATURAGE.

M. McCLEARY :

1. Le gouvernement ou le département des Douanes a-t-il fait un règlement obligeant les cultivateurs canadiens qui font venir au Canada, temporairement, des chevaux pour les mettre au pâturage, à prendre une licence pour laquelle un honoraire est payé? 2. Si oui, quel est le chiffre de l'honoraire pour chaque licence? 3. Combien de ces licences ont été prises depuis le mois d'août 1897, et quel est le montant perçu pour ces licences? 4. Si un tel règlement a été fait, dans quel but a-t-il été fait?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : 1. Les chevaux importés au Canada pour être mis au pâturage, sont soumis aux droits, à moins que la propriété de l'importateur n'ait été approuvée comme étant un entrepôt de douane et qu'une garantie n'ait été donnée si c'est nécessaire, pour l'accomplissement des lois et règlements. 2. Les honoraires pour un entrepôt est de $10 pour six mois. 3. Dix de ces demandes ont été reçues et accordées, depuis le 1er août 1897. 4. Le but de ces règlements était de permettre l'entrée de ces chevaux pour être mis au pâturage, en vertu de règles générales, sous le paiement des droits. Ces règlements ont été fait le 24 juin 1894 ; il n'en existait pas auparavant.

DESTITUTION DE FRANÇOIS CORBEIL.

M. BERGERON :

1. François Corbeil, ci-devant gardien de quai sur le canal de Lachine, a-t-il été destitué? 2. Si oui, quand et pourquoi? 3. Une enquête a-t-elle été demandée par Corbeil ou quelqu'autre personne? 4. Si oui, a-t-elle été accordée? Si non, pourquoi? 5. Corbeil a-t-il été remplacé? 6. Combien le gouvernement a-t-il reçu de demandes pour remplacer Corbeil? 7. Quels sont les postulants et par qui ont-ils été recommandés?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): 1. M. François Corbeil, ancien gardien de quai sur le canal de Lachine a été destitué. 2. Il a été destitué en vertu d'un arrêté ministériel du 19 juin 1897, parce qu'il faisait un usage immodéré de liqueurs spiritueuses. 3 et 4. Aucune enquête n'a été demandée. 5. Quand M. Corbeil a été destitué, il n'a pas été remplacé, parce qu'on considérait qu'un gardien de quai était suffisant. 6 et 7. Il y avait une demande mais il n'y a eu rien de fait puisque la vacance ne devait pas être remplie.

M. BERGERON : A la recommandation de qui la destitution a-t-elle été faite ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans les circonstances je dois refuser de donner les noms de ceux qui ont fait la recommandation.

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR—REMISE DES AMENDES.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

1. A-t-on demandé l'opinion du ministre de la Justice sur le droit de la Couronne de faire remise des punitions imposées en vertu des dispositions de l'Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur? 2. Dans le cas affirmatif, quelle a été cette opinion et quand a-t-elle été donnée?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je ne sache pas que le ministre de la Justice ait été formellement consulté par mon ministère au sujet de la remise des amendes imposées pour infraction à la loi concernant l'inspection des bateaux à vapeur ; mais cette question a été soulevée par l'auditeur général en novembre dernier. Je conclus de la lettre qu'il m'a écrite qu'il condamnait cette coutume et avait soumis la question au ministère de la Justice, puisqu'il écrivait : " La récente opinion donnée par le ministère de la Justice affecte toute la question." D'après cette opinion toute infraction à une loi pénale peut être l'objet de la prérogative de pardon ; et le pardon de la Couronne entraîne la remise de la peine. M. Lash, que j'ai consulté, partage cette opinion. Dans ces circonstances, la commutation ou la remise d'une amende, recommandée par la commission du trésor, et approuvée et ordonnée par le Gouverneur en conseil, ne donnera plus lieu à des controverses sur sa légalité, dans les bureaux du ministère.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre voit-il des inconvénients à poser la question régulièrement au ministère de la Justice, et à obtenir une opinion directe ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'y vois aucune objection. Je l'ai déjà posée irrégulièrement, mais je vais la poser régulièrement.

M. PATERSON.

DRAGUEUR *PRINCE-EDWARD*.

M. MACDONALD (King) :

1. Combien de personnes sont employées sur le dragueur *Prince-Edward* à titre de gardiens ou autrement? Quels sont leurs noms et le chiffre du salaire de chacun? 2. Combien de personnes ont été employées pendant l'hiver 96-97? 3. Si plus de personnes sont employées à présent, quel en est le motif? 4. M. J.-R. Macdonald a-t-il été destitué de sa charge de capitaine pendant l'automne de 1896 pour la raison qu'une seule personne suffisait pour garder le bateau en hiver? 5. Combien de verges cubes ont été enlevées par le dragueur *Prince-Edward*, pendant les saisons de 1896 et 1897, respectivement, et quel a été le coût, chaque saison, de chaque verge cube enlevée? 6. Pendant combien de jours le dragueur *Prince-Edward* a-t-il été employé effectivement, chaque mois, pendant les saisons de 1896 et 1697, respectivement? 7. Combien ont coûté les réparations faites au *dragueur Prince-Edward*, pendant les années 1896 et 1897, respectivement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Je crois que l'honorable député devrait faire motion pour obtenir un état couvrant ces questions, autrement je ne pourrai pas fournir les renseignements.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. MACDONALD (King) :

La courbe récemment redressée à Wiltshire-nord, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, était-elle la courbe à plus petit rayons sur cette ligne? Quel montant le gouvernement a-t-il déposé jusqu'à date pour le redressement de la courbe à Wiltshire-nord, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et sera-t-il nécessaire de faire de nouvelles dépenses pour cet objet?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : La courbe récemment redressée à Wiltshire, sur le chemin de l'île du Prince-Edouard, est la courbe à plus petit rayon qui existe sur cette ligne entre les deux centres importants de Charlottetown et de Summerside, et sur lequel il se fait le plus de trafic. Le montant dépensé jusqu'au 21 mars 1898, pour redresser la courbe à Wiltshire-nord sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard est d'environ $8,000. Un autre montant est nécessaire pour terminer cet ouvrage.

PROLONGEMENT VERS L'EST DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. BELL (Picton) :

Le département des Chemins de fer se propose-t-il de mettre un wagon-buffet sur le prolongement vers l'est du chemin de fer Intercolonial entre Truro et Mulgrave?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Non.

ÉCOLE INDUSTRIELLE DES SAUVAGES AU LAC-AUX-CANARDS.

M. DAVIS (Saskatchewan) :

Combien a coûté l'entretien de l'école industrielle des Sauvages au Lac-aux-Canards, Saskatchewan, pendant le dernier exercice? Combien y a-t-il d'élèves dans l'école? Combien en coûte-il au gouvernement par tête et par année?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le coût de l'entretien de l'école industrielle des Sauvages au Lac-aux-Canards s'est élevé

pour le dernier exercice à $4,030.80. Le dernier rapport indique que le nombre des élèves de cette école est de soixante-douze, mais la moyenne de la présence de ces élèves durant le dernier exercice a été de cinquante-trois. Il en a coûté par tête et par année au gouvernement pour le dernier exercice la somme de $76.05.

GARE DE MONCTON—PLOMBERIE ET APPAREILS DE CHAUFFAGE.

M. POWELL:

1. La plomberie et les appareils de chauffage pour la nouvelle gare de Moncton étaient-ils inclus dans le contrat de MM. Rhodes, Curry et Cie pour cet édifice? Dans l'affirmative, ces deux item de travaux ont-ils été retranchés du contrat, et pourquoi? Quelle somme, s'il en est, a été déduite du montant qui devait leur être payé, par suite du retrait de ces deux item? 2. Si ces deux item ont été retirés du dit contrat, des soumissions ont-elles été demandées ensuite pour les dits item? Dans l'affirmative, à qui a-t-on demandé des soumissions, et quels étaient les différents montants stipulés dans les soumissions reçues? 3. T.-H. Doody, de Saint-Jean, était-il l'un des soumissionnaires pour les travaux de plomberie et de chauffage? Dans l'affirmative, quel était le montant de sa soumission et sa soumission a-t-elle été acceptée? Si sa soumission a été acceptée, a-t-il exécuté quelque partie des travaux mentionnés dans la soumission, et quelle somme lui a été payée ou doit lui être payée pour les travaux ainsi exécutés par lui? Pourquoi les travaux ont-ils été enlevés à M. Doody? 4. Après que l'entreprise eut été enlevée à M. Doody, des soumissions ont-elles été encore demandées pour les dits travaux de plomberie et de chauffage? Dans l'affirmative, à qui a-t-on demandé des soumissions, et quels étaient les montants respectifs des soumissionnaires? 5. MM. Arnoldi et Ewart, d'Ottawa, ont-ils fait un rapport sur la plomberie et les appareils de chauffage de la nouvelle gare de Moncton, compris dans les plans et devis primitifs pour la gare? Dans l'affirmative, quel était leur coût estimatif? 6. A-t-on demandé à MM. Estano et Fils, de Moncton, de soumissionner, ou leur a-t-on donné l'occasion de soumissionner pour les travaux de plomberie et de chauffage de la gare de Moncton? Dans la négative, pourquoi?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): La plomberie et les appareils de chauffage pour la nouvelle gare de Moncton, étaient inclus dans le contrat de MM. Rhodes, Curry et Cie, une somme de six mille soixante-dix dollars ($6,070) ayant été placée dans le dit contrat pour couvrir cet item. On constata plus tard que le devis était défectueux, et la plomberie, ainsi que les appareils de chauffage furent retranchés du contrat, et un devis plus parfait fut préparé, lequel augmentait la quantité et la qualité de la plomberie et le matériel en général, il comprenait aussi les appareils de chauffage et de protection contre le feu, de même que les gouttières, les tuyaux d'égouts, les appareils pour l'éclairage au gaz, etc., pour tout l'édifice, lesquels n'avaient pas été mentionnés dans le premier devis. 2. Oui, des soumissions furent demandées plus tard sur le devis tel que modifié pour la plomberie, les appareils de chauffage et de protection contre le feu, les gouttières, les tuyaux d'égouts, les appareils pour l'éclairage au gaz, etc., de la dite gare. On demanda à MM. Rhodes, Curry et Cie, d'Amherst, M. James Doody, de St-Jean, MM. Longard Frères, de Halifax, et Thomas Campbell, de Saint-Jean de faire des soumissions. Le montant de chaque soumission fut comme suit:

Rhodes, Curry et Cie, Amherst	$11,516
James-H. Doody, Saint-Jean	11,516
Longard Frères, Halifax	11,691
Thomas Campbell, Saint-Jean	11,375

3. M. James-H. Doody, de Saint-Jean, est un de ceux qui soumissionnèrent pour cette plomberie et ces apareils de chauffage. Sa soumission s'élevait à $11,516. Sa soumission fut acceptée et il fit une partie de l'ouvrage. Il a reçu $1,519.65. L'ouvrage fut enlevée des mains de M. Doody et le contrat annulé aussitôt que j'ai appris que des soumissions n'avaient été demandées qu'aux personnes ci-dessus mentionnées. 4. Une fois l'entreprise enlevé des mains de M. Doody, de nouvelles soumissions furent demandées, aux personnes suivantes:

MM. Longard Frères, R. Longeuil, J.-B. Naylor et Fils, A.-E. Craig, Halifax, N.-E., MM. John Ritchie et Cie, Dartmouth, N.-E., MM. J.-H. Doody, O'Brien et Brown, Jas. Boyle, J. McManus, W. Kiley, G. et E. Blake, J.-E. Fitzgerald, Doyle et Lambert, Saint-Jean, N.-B. MM. Lemerech et Cie, Kitchen et Shea, Frédéricton, N.-B., C.-O. Rowe et Wm. Watson, Moncton, N-B.

Le montant respectif de chaque soumission est comme suit;

Jas-H. Doody, Saint-Jean	.....	$ 9,550 00
Doyle et Lambert	do	8,293 00
P. Campbell et Cie	do	8,350 00
W. Kiley	do	10,500 00
Frs-E. McManus	do	8,277 00
Wm. Watson, Moncton	.....	10,400 00
Kitchen et Shea, Frédericton	.....	9,797 42
J.-E. Fitzgerald, Saint-Jean	.....	10,000 00

MM. Arnoldi et Ewart, d'Ottawa, ont fait un rapport au département sur la plomberie et les appareils de chauffage de la nouvelle gare de Moncton, tel que pourvu dans les plans et devis originaux de la dite gare. Ils en ont estimé le coût avec quelques modifications restant à faire à $8,108. On n'a pas demandé a MM. Estano et Fils, de Moncton, de faire une soumission pour la plomberie et les appareils de chauffage de la gare de Moncton. J'ai compris que leurs noms n'avaient pas été indiqués au département.

INCENDIE DE L'ÉDIFICE DE L'OUEST.

M. DAVIN:

1. A quelle date a eu lieu l'incendie qui a détruit une partie du toit de l'édifice de l'ouest et autrement endommagé cet édifice? 2. Quelle est l'estimation de la perte causée par le feu et l'eau, telle que faite par le département? 3. Quels travaux, s'il en est, ont été faits pour refaire la toiture? 4. Les travaux ont-ils été donnés à l'entreprise? Dans l'affirmative, les copies du contrat seront-elles déposées devant la Chambre? 5. A quelle date espère-t-on terminer la toiture? 6. Quels sont encore les travaux à faire pour restaurer complètement l'édifice? 7. Est-il vrai que la charpente en fer du toit a été achetée en Belgique? Dans l'affirmative, le gouvernement a-t-il permis l'entrée en franchise de ces matériaux? 8. A-t-on admis en franchise quelques matériaux destinés à la restauration de l'édifice? Dans l'affirmative, lesquels?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): 1. Le 11 février 1897. 2. $200,000. Ce montant couvre les réparations faites pour permettre aux départements de retourner dans l'édifice, les dépenses occasionnés par le feu lui-même de même que la reconstruction de la toiture et des bureaux. 3. Tous les plafonds du soubassement, ainsi que le plancher, et le plancher du premier étage ont été pourvus d'un revêtement en lattes métalliques ainsi que les boiseries de ces étages; les dommages causés par l'eau et le feu ont été réparés, les murs des bureaux, corridors, etc., ont été peints de nouveau et tous les bureaux ont été occupés. Un plancher à l'épreuve du feu a été construit dans tout l'étage supérieur avec des soliveaux en acier et de la terre-cuite poreuse. Tous

les dommages causés aux ouvrages en pierre et en brique des tours, des cheminés et des murs ont été enlevés et de nouvelles pierres taillées et mises à la place, à l'exception de quelques cheminés qu'il faudra environ quatre ou cinq semaines pour terminer. 4. La construction de la toiture en fer a été accordé par contrat, le reste de l'ouvrage s'est fait et se fait encore par des ouvriers employés à la journée sous la surveillance immédiate de l'architecte en chef actuel. On n'a aucune objection à *produire le contrat.* 5. Partie de la nouvelle toiture en fer a été livrée et l'on espère que tout l'ouvrage en fer sera posé et terminé dans deux mois. 6. Il reste encore la toiture en fer à poser, *et ce qui doit la rendre à l'épreuve du feu, la couverture en cuivre du toit ainsi que les plâtrages, et les bureaux à terminer.* 7. *Nous ignorons où les entrepreneurs ont acheté la charpente en fer du toit.* La réponse à la deuxième partie de la question est "non". 8. Oui. La pierre qui a été achetée directement, par le département, de l'Ohio a été admise en franchise. Aucune autre partie des matériaux n'a été exemptée des droits d'entrée.

REMÈDES FOURNIS À LA POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST.

M. DAVIN :

W.-J. Fleming et Cie ont-ils soumissionné l'an dernier pour fournir des remèdes à la police à cheval du Nord-Ouest à Prince-Albert et Battleford? Leur soumission n'était-elle pas de 100 ou 200 pour 100 plus élevée que celles de leurs compétiteurs? La fourniture des remèdes pour la dite police à Prince-Albert et Battleford a-t-elle été donnée cette année à W.-J. Fleming et Cie sans soumission?

Le PREMIER MINISTRE (*sir Wilfrid Laurier*): 1. W.-J. Fleming a *soumissionné, sans succès,* l'année dernière pour fournir les remèdes requis par la police à cheval du Nord-Ouest à Prince-Albert, non à Battleford. 2. Sa soumission n'était pas de 100 ou 200 pour 100 plus élevée que celles de ses compétiteurs. 3. Les remèdes requis par la police à Prince-Albert et à Battleford cette année n'ont pas été accordés sans soumission à W.-J. Fleming.

POLICE A CHEVAL—DR BAIN.

M. DAVIN :

M. Hugh-W. Bain, M.D., a-t-il agi pendant plusieurs années comme chirurgien de la police à cheval du Nord-Ouest à Prince-Albert? A-t-il été destitué? Dans l'affirmative, quand et pourquoi? S'il a été destitué lui a-t-on nommé un successeur? Dans l'affirmative, sur quelle recommandation?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Hugh M., non Hugh W. Bain, M.D., a été employé en sa qualité de médecin pour donner ses soins aux membres de la police à cheval du *Nord-Ouest* à Prince-Albert de 1885 au 31 janvier 1898, alors qu'il fut remercié de ses services, ces derniers n'étant plus requis. Un successeur lui a été nommé sur la recommandation du député qui représente ce comté dans la Chambre des Communes.

CHEMIN DE FER DU LAC TÉMISCAMINGUE

M. POUPORE (par M. TAYLOR) :

Le chemin de fer du lac Témiscamingue qui va de Mattawa à Gordon's-Creek et à Kippewa vient-il sous le coup de l'Acte des chemins de fer en ce qui concerne la fixation du tarif des voyageurs et des marchandises?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le chemin de fer mentionné ne tombe pas sous le coup de l'Acte des chemins de *fer.*

ELECTION DANS MACDONALD—COUT DES POURSUITES.

M. ROCHE :

Quel montant de frais ou dépenses, *s'il en est, a été* payé ou encouru par le gouvernement fédéral au sujet des poursuites résultant des élections *générales de 1896* dans le collège électoral de Macdonald?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Il est impossibble de donner à l'honorable député le renseignement qu'il demande. Les dépenses encourues par le gouvernement relativement à ces poursuites n'ont pas été reparties comté par comté.

EXPÉDITION À LA BAIE-D'HUDSON—M. JAMES FISHER.

M. ROCHE :

Quel montant a été alloué par le gouvernement à M. Jas Fisher, représentant du gouvernement du Manitoba, lors de la récente expédition à la Baie-d'Hudson? Quand *son rapport sera-t-il livré au public?*

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Le *montant* qui sera alloué à M. Fisher n'a pas *encore été soumis* ou approuvé par le Conseil. Son rapport n'a pas encore été transmis ; je l'attends prochainement.

IMPRIMERIE—M. H.-T. SMITH.

M. COPP :

H.-T. Smith est-il employé dans le Bureau d'Imprimerie? Dans l'affirmative, quand a-t-il été employé, quels sont ses fonctions et quel est son salaire?

Le PREMIER MINISTRE (*sir Wilfrid Laurier*) : H.-T. Smith est un employé de l'Imprimerie Nationale. Il a été nommé en 1889. Il s'occupe des listes électorales et aide au Dr Dawson, l'imprimeur de la reine. Son salaire est de $1,100.

WOOD-ISLANDS (I.P.-E.)—BRISE-LAMES.

M. MARTIN :

Le gouvernement a-t-il reçu quelque *pétition des habitants* de Wood-Islands, I.P.-E., ou une copie de quelque *résolution* passée à une assemblée publique de la population de Wood-Islands et des environs, dans la dite province, demandant *de draguer le havre de* Wood-Islands d'allonger la partie ouest de brise-lames de *Wood Islands?* 2. Dans l'affirmative, quelle décision le gouvernement *se* propose-t-il de *prendre dans l'espèce?* 3. Le gouvernement sait-il que l'entrée de ce *brise-lames se remplit* graduellement de sable, et que le prolongement de la partie ouest du brise-lames est absolument nécessaire?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (*M. Tarte*) : *Oui, une pétition a été* reçue. 2. La *question est à l'étude.* 3. Les renseignements que le département possède sont à l'effet que le prolongement de ce brise-lames ne peut se faire convenablement tant que le dragage près de la partie *ouest de* ce brise-lames ne sera pas fait, et il est possible qu'alors il ne soit pas jugé nécessaire.

ENCOURAGEMENT AU COMMERCE DE BEURRE.

M. REID: M. l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer la motion suivante :

Que la production du fromage au Canada a atteint un degré très élevé et des plus satisfaisants, et que toute dépense pour le développement ultérieur de ce produit pourrait nuire aux meilleurs intérêts de l'industrie laitière en général.

Que la Grande-Bretagne importe de pays étrangers d'énormes quantités de beurre de première qualité dont le Canada ne fournit qu'une faible partie, bien qu'il soit l'une de ses plus importantes colonies,

Que notre gouvernement nous promet maintenant des facilités convenables de transport à froid.

Que les gouvernements d'autres pays ont dépensé de fortes sommes d'argent sous forme de subventions pour encourager chez eux l'industrie beurrière, et que cet encouragement a eu pour résultat de faire prospérer cette industrie dans une large mesure comme l'attestent les relevés officiels du beurre importé par la Grande-Bretagne.

Que le Canada est spécialement propre à la production de la meilleure qualité de beurre et qu'il possède de grands avantages naturels à cet effet.

Qu'un fort commerce d'exportation de beurre serait non seulement à l'avantage des cultivateurs en général, mais que les millions qu'il rapporterait chaque année produiraient un bien incalculable dans tout le pays.

Que vu les faits ci-dessus, notre gouvernement devrait prendre *immédiatement des mesures pour assurer plus* complètement le développement de notre commerce de beurre, et que cette Chambre est d'opinion que le gouvernement devrait insérer dans le budget de la présente année un montant à être payé directement aux cultivateurs au moyen d'une subvention de un centin par livre pour une quantité donnée de notre meilleur beurre frais de crémerie destiné à être exporté en Grande-Bretagne à l'état frais et dans des conditions qui puissent lui donner une excellente réputation et assurer une demande constante de ce produit; que cette subvention soit accordée pendant trois années consécutives et qu'elle soit augmentée, à la discrétion du gouvernement, pour le beurre fabriqué pendant les mois d'hiver; le dit beurre devant être soumis à une inspection sévère par le gouvernement, et la subvention ne devant être payée qu'aux cultivateurs qui fourniront une quantité régulière pour l'exportation.

Et à l'appui de cette motion je désire faire quelques remarques. A la dernière session j'avais aussi inscrit cette motion à l'ordre du jour ; mais à la demande du chef du gouvernement, j'ai consenti à la retirer, et il m'a été impossible de connaître l'opinion de la Chambre sur cette question avant la fin de la session. Je la présente donc aujourd'hui dans le but de connaître l'opinion de la Chambre à ce sujet. Je ferai d'abord allusion au développement de l'industrie de la fabrication du fromage au Canada. Il y a un certain nombre d'années les cultivateurs de ce pays comptaient entièrement sur le foin, le grain et les autres produits de la terre pour subvenir à leur existence ; je veux parler plus particulièrement des cultivateurs des vieilles provinces, c'est-à-dire, Ontario, Québec et les provinces maritimes. Mais par suite du développement du Manitoba et du Nord-Ouest, les cultivateurs de ces nouvelles provinces se sont trouvés en mesure de produire du foin, du grain, et d'autres produits de la terre à si bon marché, qu'ils ont pour ainsi dire virtuellement enlevé aux cultivateurs des vieilles provinces toute chance de subsister au moyen de ces ressources ; et ces derniers ont dû chercher d'autres moyens de pourvoir à leur subsistance.

Le gouvernement qui était au pouvoir à cette époque envoya des gens en Angleterre pour étudier son commerce de fromage, car cette dernière importait des quantités considérables de fromage, et le gouvernement crut que nul autre pays ne pouvait mieux convenir que le Canada à la production du fromage. Le résultat de ces démarches fut que le gouvernement résolut d'aider au développement de cette industrie par tous les moyens possibles ; et grâce à cette aide notre industrie de la production du fromage prit un tel développement que je suis heureux de pouvoir dire qu'actuellement le Canada fournit au moins 60 pour 100 de la quantité totale de fromage importé en Angleterre.

Je prétends que cela est un progrès merveilleux pour nos cultivateurs canadiens, et je propose aujourd'hui la motion actuelle dans le but de faire un autre effort pour obtenir une part du grand marché qu'offre l'Angleterre pour le beurre. Si l'industrie de la fabrication du beurre était aussi considérablement développée dans notre pays, que l'est l'industrie de la production du fromage, je crois que nous pourrions maintenir notre réputation de producteurs de fromage, et procurer en *même temps de l'ouvrage à nos cultivateurs durant* les mois d'hiver. Je crois qu'en favorisant l'industrie de la production du fromage nous avons complètement perdu de vue celle de la production du beurre.

Actuellement les cultivateurs ne fabriquent du fromage que durant les mois d'été. A l'automne leurs vaches ne donnent plus de lait et ils les laissent ainsi durant tout l'hiver. Or, je soutiens que si les cultivateurs s'occupaient de l'industrie laitière durant l'hiver, et si les fromageries étaient construites de manière que l'on pourrait y fabriquer soit du beurre ou du fromage, ils seraient en mesure de fabriquer du fromage durant l'été, si ce dernier devait rapporter plus de profits que le beurre, et ils pourraient fabriquer du beurre durant l'hiver ; ou bien ils pourraient fabriquer du beurre *durant l'été s'ils constataient que cela les paierait* mieux que le fromage.

L'Angleterre importe annuellement 340,000,000 de livres de beurre ; et sur cette énorme quantité le Canada ne fournit pour sa part que 10,000,000 de livres. Je vais indiquer les autres pays de qui cette énorme quantité est importée. Les Etats-Unis dont le territoire ne prête pas aussi bien que notre pays à l'industrie laitière, par suite de leur climat beaucoup plus doux, fournit 15,000,000 de livres.

Nous désirons pouvoir enlever une bonne partie de ce commerce à ce pays. Le Danemark fournit l'énorme quantité de 137,000,000 de livres, la Hollande, 26,000,000 de livres, la France, 52,000,000 de livres, l'Allemagne, 12,000,000 de livres, la Suède, 36,000,000 de livres, l'Australie, 30,000,000 de livres, et d'autre pays y compris le Canada, 30,000,000 de livres. Je crois que tous les honorables membres de cette Chambre conviendront avec moi qu'aucun de ces pays n'est dans des conditions plus favorables que le Canada pour fabriquer ou alimenter le marché anglais du beurre dont il a besoin ; et si malgré cela ils réussissent à fournir de semblables quantités, pourquoi ne pourrions-nous pas au Canada en fournir plus que nous ne le faisons actuellement ? Je puis citer des précédents relativement à l'octroi d'une subvention aux cultivateurs. Dans la province de Québec, d'où vient l'honorable ministre de l'Agriculture, la législature locale accorde une subvention aux cultivateurs. L'honorable ministre de l'Agriculture n'ignore pas ce fait, bien qu'il ait, je crois, prétendu durant la dernière session, que cette subvention n'avait pas servi à augmenter la production du beurre. Cependant, en 1890, lorsque cette subvention fut accordée pour la première fois, il n'existait que 111

beurreries dans cette province, fabricant 2,779,000 livres de beurre, et quatre années après il y avait 400 beurreries qui fabriquaient 10,413,131 livres de beurre.

Je ne vois pas quelle meilleure preuve il nous faut de l'aide apportée par les primes aux cultivateurs de la province de Québec. On n'a pas donné de primes dans l'Ontario et cette province n'a exporté l'année dernière que 587,000 livres de beurre, bien que ce soit la plus riche province agricole du Canada. Je prétends que les cultivateurs de l'Ontario ont besoin de quelqu'encouragement et je fais un appel pressant en leur faveur comme en faveur de tous les cultivateurs du Canada. L'année dernière, le ministre de l'Agriculture en prétendant qu'une prime n'aidait pas les agriculteurs nous a lu une résolution passée par la chambre de commerce de Montréal, cette résolution était ainsi conçue :—

Sauf un cas unique, la prime n'a pas eu une seule circonstance fait fabriquer une livre de beurre dans cette province. Il semble que des personnes qui fabriquaient du beurre avec du lait et de la créme provenant de l'Ontario ont pris une bonne part de la prime et de cette façon ils se sont créé, prétend-on, un petit commerce aux frais de la législature.

Je désirerais demander à l'honorable ministre combien il y avait de cultivateurs à l'assemblée de la chambre de commerce. L'honorable ministre a cité aussi comme indice de l'échec de la prime une motion présentée par M. Hogdson, un grand acheteur de beurre et de fromage, de Montréal.

Qu'un comité soit nommé pour préparer une résolution conseillant fortement de cesser le système des primes aux beurreries et de consacrer l'argent voté dans ce but à augmenter et à améliorer les installations de réfrigérateurs sur terre et sur mer.

Ce M. Hogdson n'est pas un cultivateur. Il n'a pas à cœur les intérêts des cultivateurs : il songe à lui et il sait bien que si les primes continuent et si les cultivateurs sont obligés d'exporter directement, comme ils le seraient dans ce cas, ses affaires diminueront. Il n'est donc pas étonnant qu'il ait proposé cette motion. Et puis, M. Ayer en a proposé une autre en amendement :

Que cette association ayant appris que la province de Québec songe à ces-er les primes aux beurreries, approuve ce projet et recommande que les secours subséquents soient consacrés à l'augmentation des installations réfrigératrices.

M. Ayer est un exportateur, lui aussi. Le ministre n'a pas cité l'exemple d'un seul cultivateur qui s'opposât au système des primes. Il est vrai que la province de Québec a cessé de donner des primes au commerce du beurre, mais les preuves que j'ai données de l'accroissement de cette industrie indiquent que les primes ont beaucoup aidé les cultivateurs de cette province, et si l'honorable ministre voulait aider de la même façon les cultivateurs du Canada pour le même lapse de temps, il est probable que le gouvernement se trouverait aussi à l'expiration d'une période semblable à même de cesser parce que, dans l'intervalle, l'industrie aurait grandi au point de pouvoir se passer de l'appui du gouvernement.

Pour montrer encore combien le système des primes bénéficie au cultivateur, je vais vous lire un court exposé fait l'année dernière par le ministre de l'Agriculture dans ses remarques :

Je désire faire remarquer d'abord qu'une colonie australienne, Victoria, a pendant six ans payé une prime pour l'exportation du beurre. Pendant cette période, les

M. REID.

exportations de beurre augmentèrent considérablement comme je le constate par les chiffres que j'ai sous la main. Aussitôt que cessèrent les primes, l'exportation du beurre de cette colonie en Grande-Bretagne décrut considérablement, ce qui indique que ce stimulant ne suffisait pas à encourager et à créer un commerce convenable et légitime.

Dans la première partie, le ministre de l'Agriculture admet que la prime accrut énormément l'industrie du beurre à Victoria. Si la même chose se produisait ici pendant quelques années, cela n'aiderait-il pas bien les cultivateurs ? Dans la dernière partie, le ministre dit que l'industrie ne s'accrut pas, mais diminua. Il est vrai qu'elle peut avoir baissé un peu, mais le ministre admettra, je crois, qu'elle n'était pas descendu au point qu'elle occupait avant l'établissement de la prime. L'honorable ministre s'enorgueillit de l'installation du système des entrepôts frigorifiques pour l'Angleterre, mais du moment où il a réalisé ce progrès, très avantageux, je crois pour le cultivateur, je pense qu'il va prendre aussi en considération cette résolution afin d'obtenir des produits pour expédier dans ses entrepôt frigorifiques. Je demanderais aussi que cette prime fût payée directement au cultivateur, pour qu'elle ne reste pas à l'agent. Par exemple, lorsqu'une beurrerie est organisée, la prime devrait être payée directement aux cultivateurs ou au trésorier de la beurrerie, mais pas à l'agent pour que les cultivateurs en aient tout le profit.

S'il y a quelque chose au monde qui encouragerait les cultivateurs, ce serait une prime de ce genre, car ils sauraient alors que quel que soit le prix du beurre, ils pourront retirer suffisamment d'argent pour trouver avantageuse la fabrication du beurre et ils seront encouragés à pousser cette industrie. Depuis dix-huit ans le gouvernement promet aux cultivateurs de faire pour eux quelque chose. Depuis dix-huit ans, avant d'arriver au pouvoir, ces messieurs prêchaient que nos cultivateurs étaient soumis à la pauvreté et ils promettaient qu'aussitôt le pouvoir entre leurs mains, ils feraient pour eux quelque chose. Mais je n'ai pas réussi depuis que le gouvernement est monté au pouvoir à voir quelqu'amélioration dans le sort du cultivateur ni quelque chose d'avantageux pour lui. Si j'ai omis quelque chose que le gouvernement ait fait à cet égard, j'aimerais que l'honorable ministre me l'indiquât. Le gouvernement n'a cependant pas hésité à faire pour autre chose des dépenses considérables. Ces messieurs nous ont blâmés d'avoir dépensé beaucoup d'argent en chemin de fer, mais je crois que l'histoire de ce gouvernement, pour le peu de temps qu'il a été aux affaires surpasse celle de tout autre gouvernement depuis la confédération.

Le très honorable chef du gouvernement, parlant en 1897 à Montréal a dit à une assemblée de cultivateurs que le ministre de l'Agriculture était son meilleur ami. J'espère que dans cette question, l'honorable ministre va mettre à profit son influence sur le premier ministre pour obtenir cette petite faveur que je lui demande pour la classe agricole. Ce n'est pas une affaire de parti, c'est une question qui intéresse tous les agriculteurs du Canada et j'espère qu'on la traitera hors de la politique. C'est dans cet esprit que je présente cette motion et je crois que ces messieurs de l'autre côté l'accueilleront ainsi. Je puis ajouter que quelques députés ont demandé que cette résolution s'appliquât au beurre de laiterie. Je n'aurais pas d'objection à inclure cela dans cette résolution si j'étais sûr

que le gouvernement eût un inspecteur pour empêcher de passer tout beurre qui ne serait pas l'égal du beurre de beurrerie. Mais je conseille vivement au gouvernement d'inscrire au budget de cette session une somme si modeste qu'elle soit pour tenter un essai loyal à l'égard des cultivateurs et pour leur donner l'occasion de voir ce que ferait ce système.

M. MOORE : Je ne retiendrai la Chambre que quelques minutes pour discuter la motion si habilement présentée par l'honorable député de Grenville-sud (M. Reid). En terminant ses remarques il a fait allusion à ce que je crois être une omission importante que je voulais signaler en me décidant à parler sur ce sujet. Je crois qu'il serait injuste pour le gouvernement d'accorder une prime au beurre de beurrerie seulement et d'exclure le beurre de laiterie en vue surtout du fait qu'au Canada 80 pour 100 du beurre qui se fait est fait par le procédé de laiterie au lieu du procédé de beurrerie. La prime ne devrait pas être limitée au beurre de beurrerie du moins tant que les cultivateurs en général ont l'occasion d'envoyer leur lait aux beurreries. Je suis heureux de voir que les cultivateurs ont un avocat aussi habile que le député de Grenville-sud. Nous admettons tous l'importance pour le pays des intérêts agricoles. C'est l'industrie la plus importante du pays et elle a besoin des plus grands encouragements que peut donner le gouvernement. Quand on considère qu'un tiers de notre trafic par chemin de fer, un tiers de notre trafic par canaux et un tiers de notre trafic par vaisseaux consiste à transporter les produits agricoles, on ne peut pas ignorer leurs réclamations et l'on comprend vite qu'on ne peut pas les mépriser. Je crois que ceux qui ont suivi la filière des événements ayant trait à cette industrie dans le pays reconnaîtront que la prime accordée à la fabrication du fromage a grandement contribué à accroître sa production et même à améliorer sa qualité. Un ancien philosophe grec disait que l'espoir de la récompense était le mobile primordial des actions humaines. Je crois que si quelque chose dans ce pays doit prouver la sagesse de ce dicton, c'est bien les résultats de l'encouragement donné a la fabrication du fromage. Les rapports indiquent qu'en 1890, ce pays exportait de $3,000,000 à $4,000,000 de fromage. Dans les trois dernières années, ce chiffre a monté à $15,000,000. J'attribue l'augmentation de la production du fromage dans le pays aux encouragements des divers gouvernements, fédéral et provinciaux, sous forme de primes ou d'une autre façon.

La résolution proposée suggère l'importance d'examiner si nous n'avons pas été dans la fabrication du fromage aussi loin que la prudence le commande. Les cultivateurs des Etats-Unis s'occupent maintenant de la fabrication du fromage et le marché anglais est entièrement approvisionné. Je crois qu'il ne serait pas prudent pour les agriculteurs de ce pays d'accroître beaucoup la production du fromage. Ils devraient plutôt s'occuper d'augmenter la production du beurre. La proposition maintenant soumise à la Chambre—que le gouvernement s'occupe de la question et donne un léger encouragement aux cultivateurs pour la fabrication du beurre—me paraît sage. Nous voyons que l'Australie a envoyé en Grande-Bretagne, en 1896, $6,000,000 de beurre ; les Etats-Unis, $612,000 ; la Suède, $6,680,000 ; le Danemark, $28,000,000 ; l'Allemagne, $3,500,000 ; la Hollande, $4,045,000 ; la France, $11,000,000 : les autres pays, $3,000,000. En tout, $65,000,000 de beurre importé en Grande-Bretagne dans une seule année. Il nous faut une plus large part que cela dans ce commerce. Nous avons un pays bien adapté à la production du beurre ; nous avons dans ce pays d'aussi bonnes vaches, d'aussi bons pâturages, d'aussi bonne eau et, je crois, des hommes aussi intelligents qu'aucun autre pays au monde. Tout ce qu'il nous faut, c'est consacrer nos soins et notre énergie à faire un article de première classe et nous trouverons un marché en Angleterre et dans n'importe quel pays. Je me levais seulement pour appeler l'attention sur l'omission que mon honorable ami a signalé dans la résolution. Je serais heureux de voir adopter la recommandation que j'ai faite à mon honorable ami et, dans ce cas, la résolution serait ainsi constituée :

Qu'en vue de ce qui précède, notre gouvernement devrait immédiatement prendre des mesures pour aider davantage au développement du commerce du beurre et cette Chambre est d'avis que le gouvernement devrait introduire dans le budget pour la présente session un montant destiné à être payé directement aux cultivateurs sous forme de prime d'un cent par livre sur une quantité spécifiée du meilleur beurre de beurrerie et de laiterie destiné à l'exportation en Angleterre.

Le reste suit. Je ne vois pas pourquoi notre beurre de laiterie, après avoir subi une inspection rigide de la part des inspecteurs du gouvernement serait exclus des avantages de cette prime. Je crois que les fabricants de beurre de laiterie qui font 80 pour 100 de notre production totale de beurre n'apprécieraient guère la partialité du gouvernement s'il bornait absolument son aide au beurre de beurrerie. Je suggère d'ajouter cet appendice à la résolution et dans ce cas je me ferai un plaisir de voter pour elle lorsque le temps sera venu.

M. DAVIN : Je considère que la motion de mon honorable ami répond entièrement à l'esprit des pays du continent européen qui ont fait de l'exportation du beurre une partie réellement scientifique de leur politique commerciale. C'est grâce à l'encouragement du gouvernement du Danemark que l'exportation du beurre de ce pays en Grande-Bretagne a pris une telle vogue et a si bien réussi. Mon honorable ami qui a présenté la mesure l'a si complètement et si clairement exposée que je dirai seulement que j'appuie avec plaisir la motion.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Avant que la motion soit mise aux voix, je désire dire un mot ou deux. L'honorable député qui a présenté cette motion en a présenté, comme nous le savons, une semblable l'année dernière. Les remarques qu'il a faites aujourd'hui sont assez du même genre que l'année dernière. Je ne sais pas si j'aurai beaucoup à ajouter à ce que je lui ai dit alors. Cependant, comme il a dans une certaine mesure, repassé certains points, je vais en parler pour que les faits de la cause figurent aux *Débats* de cette session. D'abord, je dois dire que l'expérience acquise dans la province de Québec au sujet des primes pour l'encouragement de l'exportation du beurre n'est pas de nature à m'encourager à espérer des résultats satisfaisants d'une politique de ce genre de la part du gouvernement du Canada. Le gouvernement local, dans la province de Québec a essayé cela pendant un an et finalement ce sont certains expéditeurs de la cité de Montréal qui ont

empoché toute la prime. Je n'ai pas pu découvrir, bien qu'intimement lié avec l'industrie de la laiterie dans la province de Québec que les cultivateurs aient reçu pour leur beurre un sou de plus que lorsqu'ils ne l'exportaient pas. D'après ce qui ressort des statistiques provinciales, l'argent n'a virtuellement aidé que quelques expéditeurs de la cité de Montréal, mais n'a pas accru la quantité de beurre exporté et n'est pas entré dans la poche des cultivateurs qui faisaient le beurre. Je sais parfaitement que l'honorable député ne désire pas que sa motion produise ce résultat ; mais je puis lui assurer que l'effet serait le même si l'on mettait en pratique sa proposition de prime. Je lui ferai remarquer que l'état officiel des exportations du beurre, de l'Ontario, n'est pas absolument équitable pour cette province. Nos rapports du commerce d'exportation creditent le port de Montréal du beurre exporté de la province de l'Ontario.

Il y a réellement beaucoup plus de beurre exporté de l'Ontario qu'il n'en apparait aux chiffres donnés par mon honorable ami cette après-midi. De fait l'exportation du beurre dans l'Ontario et dans le Canada s'est accrue d'une façon considérable. L'augmentation de cette année, depuis que l'honorable député a fait sa motion à la session dernière est aussi satisfaisante que celle de la période précédente que j'ai signalée dans mes remarques au cours de cette session. J'étais alors à même d'indiquer que notre exportation du beurre avait doublé chaque année pendant trois années consécutives. Je ne puis pas en dire absolument autant pour l'année dernière, parce que l'augmentation n'a pas été aussi forte que l'année précédente, mais nous avons envoyé les deux tiers de plus que l'année antérieure. Je prétends que si l'on considère le volume acquis par cette branche du commerce, que c'est une augmentation réelle et qui ne diffère pas beaucoup des autres, considérant l'accroissement du commerce, elle est satisfaisante. Je crois devoir indiquer à l'honorable député et à ceux qui approuvent de prime abord sa manière de voir que nous faisons déjà beaucoup pour encourager le commerce d'exportation du beurre. Le système d'entrepôt frigorifique que j'ai pu, je crois, pendant la dernière session, établir sur une base satisfaisante, a beaucoup contribué à la sûreté et à l'avantage du commerce d'exportation du beurre. Notre beurre avait été reçu jusqu'à dernièrement en Angleterre avec certaine prévention à cause d'un certain goût de passé qu'il acquérait en arrivant là-bas. J'ai dans mon département des lettres de grands importateurs d'Angleterre, des lettres d'une foule de gens de ce pays qui s'occupent du commerce du beurre et les déclarations qui m'ont été faites personnellement par les employés que j'ai envoyés l'année dernière en Angleterre, tout indique que la réputation du beurre canadien en Angleterre s'est améliorée.

La saison dernière, le beurre qui était envoyé du Canada en Angleterre par entrepôt frigorifique est arrivé là-bas en état presque parfait et ceux qui l'ont vendu n'ont que des éloges à faire sur la qualité, la fine texture et le goût du beurre canadien. Ils disent que si nous pouvons envoyer du beurre de cette qualité, qui arrive dans cet état, ils peuvent nous garantir un marché illimité, tout ce que nous avons à faire c'est de fabriquer du beurre et de l'expédier. Dans ces conditions, il me semble que tout ce que nous avons à faire, c'est de nous procurer la machinerie pour la fabrication et pour

M. FISHER.

l'exportation et nous aurons un marché abondant pour tout ce que nous pourrons fabriquer. Nous n'avons pas besoin de faire comme les colonies australiennes qui, il y a quelques années, payaient une prime pour l'exportation du beurre en Angleterre, quand leur beurre n'avait pas de réputation là-bas et qu'il n'était pas même connu. Nous avons une position assurée sur le marché anglais ; nous avons un commerce considérable et sans cesse grandissant avec les consommateurs anglais et dans ce cas, sans que le gouvernement soit obligé d'agir, nous pouvons accroitre notre commerce jusqu'aux limites extrêmes du pouvoir productif actuel de ce pays. On a parlé de la position magnifique qu'occupe aujourd'hui notre fromage. Je n'ai pas besoin de revenir sur des chiffres familiers. Tout le monde connaît l'importance du Canada aujourd'hui dans le commerce du fromage ; s'il y a aujourd'hui une industrie où le Canada marche à la tête du monde, c'est la fabrication du fromage. Nous fabriquons le meilleur fromage du monde et nous en envoyons plus qu'aucun autre pays en Angleterre, si bien que nous contrôlons presque ce marché dans ce pays. Mais ce commerce s'est créé, sans primes, ce commerce s'est créé, grâce aux bonnes méthodes commerciales des gens qui le pratiquaient. Ils ont pu rapidement et heureusement obtenir pour le pays un résultat splendide. C'était peut-être plus facile pour le fromage que pour le beurre, car le fromage n'est pas exposé à se détériorer aussi rapidement dans le transport entre le Canada et la Grande-Bretagne et peut ainsi se transporter sans les appareils frigorifiques et les soins qu'exige le beurre. Mais les exportateurs de beurre ont maintenant tout cela à leur portée et je suis convaincu, connaissant le pays comme je le connais, que nous avons au Canada les meilleurs produits du monde entier pour faire le beurre, que nous avons les pâturages, l'eau, les races et les animaux nécessaires et par-dessus tout la population requise pour faire le meilleur beurre que l'on puisse faire partout ailleurs. Je suis donc sûr que notre population ayant maintenant les facilités de transport nécessaires, ayant acquis sur le marché anglais la position sûre qu'elle occupe aujourd'hui, sera capable d'accroître sa production et de vendre son beurre au fur et à mesure de la fabrication pour l'exportation. Dans ces conditions, je ne crois pas à propos d'accorder le stimulant artificiel qui est demandé.

Je ne puis pas l'appeler autrement—lorsque dans d'autres circonstances il s'est montré impuissant à produire aucun bon effet. Le commerce du fromage s'en est passé et les exportations ont augmenté, nos exportations de beurre progressent rapidement et je ne crois pas qu'il soit de bonne politique dans l'intérêt du commerce de beurre lui-même et de notre population agricole, dans l'intérêt de nos laitiers, de lui donner ce stimulant artificiel. On a parlé de ce que le Danemark a fait pour son commerce de beurre en Angleterre. Nous savons que le Danemark a subitement surgi au premier rang des exportateurs de beurre en Grande-Bretagne. Le Danemark n'a jamais accordé de prime pour l'exportation du beurre sur ce marché. Il a dépensé autrement son argent, en procurant des facilités d'exportation, en apprenant aux gens sur les lieux à faire du beurre—ce que nous faisons—en envoyant des officiers en Angleterre pour garder et surveiller le commerce. Je crois que nous avons quelque chose à faire dans ce sens si nous étudions actuelle-

ment le moyen de surveiller le commerce là-bas mieux que je ne l'ai fait l'année dernière relativement à mon travail de transport en entrepôt frigorifique.

Je veux qu'il soit bien compris que le Danemark n'a jamais donné de prime pour l'exportation du beurre en Grande-Bretagne. Les pays qui l'ont fait sont les colonies australiennes. Elles l'ont fait pendant peu de temps, ont constaté que cela n'avançait à rien et ont abandonné l'essai. J'apprends qu'aucune colonie australienne ne donne maintenant de prime et de fait, bien que pendant une année ou deux au cours de laquelle ces primes étaient distribuées, l'exportation a été un peu stimulée dans une seule de ces colonies, le gouvernement s'est aperçu qu'une grande quantité de beurre expédié n'était pas fabriqué dans le pays. Ils ont vu que l'arrangement fonctionnait mal et ils l'ont supprimé.

L'exportation du beurre descendit aussitôt, montrant ainsi que le succès apparent obtenu en raison de cette prime était artificiel et n'était ni avantageux, ni durable. Dans ces circonstances et avec mes connaissances, je ne crois pas opportun de passer une résolution comme celle qui est soumise à la Chambre. Personne, je pense, ne prétendra ou ne voudra prétendre un seul instant que je n'éprouve pas personnellement la plus grande sollicitude et le plus grand désir pour le succès de l'industrie laitière dans le pays et pour l'accroissement de ses exportations.

Je suis moi-même propriétaire laitier ; mes travaux agricoles ont toujours tendu vers cette spécialité et s'il y a dans l'agriculture une branche à laquelle je m'intéresse le plus, c'est la fabrication du beurre ; mais j'en suis convaincu, il nous est possible d'améliorer, de faire progresser, de stimuler l'industrie de la fabrication du beurre à l'aide de méthodes moins artificielles que celles des primes ; en outre, il n'est plus nécessaire aujourd'hui de stimuler cette industrie, car elle marche d'elle-même de la façon la plus merveilleuse et avec le plus grand succès ; or les succès obtenus jusqu'ici dans notre œuvre eussent certainement été moins marquants, si nous avions cherché à stimuler cette industrie par des méthodes artificielles ; il ne nous reste donc qu'à continuer dans la voie qui nous a permis d'obtenir des succès et des résultats si remarquables. Je m'oppose donc à l'adoption de la motion en discussion, afin d'épargner au gouvernement tous les embarras que pourrait lui créer l'initiative de la Chambre, si elle exprimait le vœu de voir adopter ce système de primes, pour encourager et développer l'industrie laitière du pays.

M. MONTAGUE : Je n'ai que quelques mots à dire au sujet de la motion proposée par l'honorable député de Grenville, et en réponse au ministre de l'Agriculture ou peut-être pour le féliciter de la déclaration qu'il nous a faite. Les cultivateurs canadiens, sans doute, seront reconnaissants envers l'honorable député de Grenville (M. Reid) de ce qu'il a saisi la Chambre de cette question et de ce qu'il en a fait un aussi habile exposé, cette après-midi ; et je regrette que l'honorable ministre de l'Agriculture n'ait pas prêté à l'appel des amis de l'industrie laitière du Canada une oreille plus bienveillante que ne semble l'indiquer son discours de cette après-midi. L'honorable ministre nous a déclaré que l'insuccès de la prime accordée par la province de Québec tient au fait que les cultivateurs n'ont bénéficié que d'une minime fraction de cet argent, sous forme de prix plus rémunérateurs.

A mon avis, le but de mon honorable ami, en demandant cette prime n'est pas précisément d'assurer aux cultivateurs une minime augmentation dans le prix de leurs beurres, mais l'objectif principal est de bien établir la réputation de nos beurres en Angleterre, de nous assurer des marchés aussi étendus et aussi libres que possible, et par là d'encourager davantage ces beurreries à fabriquer du beurre en hiver et à se convertir en fromageries pendant l'été. La même remarque s'applique dans une large mesure aux observations du ministre de l'Agriculture relativement à l'Australie. Mais, abstraction faite de ces deux aspects de la question, le ministre ne peut nier que tout insatisfaisants que soient les progrès réalisés, c'est aux tentatives faites, il y a quelques années, pour encourager l'exportation de nos beurres en Grande-Bretagne, au moyen de nos primes que sont dus, dans une certaine mesure, l'accroissement de la demande pour nos beurres canadiens en Grande-Bretagne et la meilleure réputation dont ils jouissent actuellement. Que l'honorable ministre se rende, oui ou non, à la demande de l'honorable député de Grenville, et son discours semble indiquer qu'il n'a pas l'intention de le faire, j'espère, ainsi qu'il nous l'a vaguement donné à entendre, qu'il prendra les mesures nécessaires pour assurer aux produits de notre industrie laitière dans la Grande-Bretagne une inspection plus soigneuse et une meilleure réglementation. Je m'explique. Jusqu'ici, il s'est vendu sur les marchés de la Grande-Bretagne une grande quantité de beurres et d'autres produits canadiens, sauf le fromage, sans que le mérite en ait été donné au Canada.

Nous sommes toujours heureux d'entendre vanter nos produits, d'abord comme Canadiens et ensuite parce que, tout en n'appartenant pas à la classe agricole, nous nous réjouissons de tout cœur de la prospérité de nos cultivateurs. Et je n'en doute pas, si l'honorable ministre (M. Fisher) se fut étendu plus longuement sur ce sujet, il aurait admis qu'il est arrivé même à ces commerçants de beurre qui vantent nos beurres canadiens, d'en placer sur le marché anglais sans accorder le mérite de sa production au Canada.

En d'autres termes, que bien souvent ils le vendent sous une fausse étiquette, pour des beurres de production française, anglaise ou danoise.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député me permettra-t-il de lui rappeler que nous avons adopté, la session dernière, une loi stipulant que sur tous les beurres et les fromages canadiens destinés à l'exportation à l'étranger le mot " canadien " serait étampé.

Sans doute, lorsqu'il est détaillé et extrait en morceaux de la tinette, il est impossible d'appliquer ce règlement, mais tout ce qui est destiné à l'exportation porte la marque " Canadien."

M. MONTAGUE : Je sais que tout est étampé, et pourvu que l'on agisse honnêtement sur les marchés de la Grande-Bretagne, nous sommes sans doute suffisamment protégés. Toutefois, voyons ce qui se passe. J'ai moi-même vu du fromage canadien étalé dans plusieurs magasins d'épiceries de Londres et vendu pour du fromage anglais et les fabricants de fromage de la Grande-Bretagne reçoivent des louanges pour la splendide qualité de

fromage produite par les fabriques canadiennes. La même chose s'applique au beurre, nonobstant la loi de la session dernière relativement à l'étampage de ce produit.

Voici à quoi j'en veux venir, et l'honorable ministre (M. Fisher) m'a presque devancé, quand il a suggéré à la Chambre une idée, sans toutefois soumettre de projet. Voici donc mon idée : puisque le gouvernement fait tant de dépenses et, de fait, dépense beaucoup plus que nous ne nous y attendions ; puisqu'il se montre si généreux, si prodigue, et qu'il jette avec tant de facilité les millions dans toutes sortes d'entreprises, il pourrait bien inscrire un crédit au budget pour établir dans quelques-unes des principales villes de la Grande-Bretagne des dépôts où nos produits seraient mis en vente, sous l'étiquette de produits canadiens.

L'établissement de ces dépôts nous permettrait non seulement d'assurer des prix plus rémunérateurs aux produits de notre agriculture et de notre industrie laitière, mais de nous créer en même temps une réputation aussi solide que possible, qui durerait aussi longtemps que la qualité de nos produits se maintiendrait sur le sol canadien. J'espère donc que mon honorable ami (M. Fisher) va mettre la question à l'étude, et qu'il élaborera quelque système pour la vente des produits canadiens sur les marchés de la Grande-Bretagne, ce qui nous assurera un double avantage : d'abord, celui de servir de réclame en faveur du pays, puis ensuite, celui d'assurer à nos produits l'augmentation de prix que justifie actuellement l'amélioration de leur qualité.

M. McMULLEN : Bien que les honorables députés de la gauche aient siégé dix-huit années durant, sur les bancs ministériels, il est singulier qu'ils n'aient jamais témoigné autant d'intérêt à la classe agricole qu'ils le font aujourd'hui.

Je suis disposé à encourager de tout mon pouvoir les cultivateurs canadiens ainsi que les industries pouvant contribuer au bien-être de la classe agricole. L'honorable député (M. Montague) vient de nous dire que, puisque le gouvernement dépense tant d'argent, il devrait aussi faire quelque chose dans le sens suggéré par la résolution à l'étude. L'honorable député (M. Montague) a été longtemps ministre de l'Agriculture, et cependant, il ne lui est jamais venu à la pensée, qu'il serait de l'avantage de la classe agricole d'inaugurer un semblable système. Je verrais avec plaisir le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) faire tout en son pouvoir, pour mettre à la portée des consommateurs de la Grande-Bretagne, nos beurres et nos fromages du Canada, et les démarches qu'il a déjà faites pour l'établissement des entrepôts frigorifiques, attestent clairement qu'il désire faire tout en son pouvoir pour assurer de meilleurs marchés aux produits de notre agriculture. Il est assez singulier que les honorables députés pendant leurs dix-huit années de règne politique, n'aient jamais songé à établir d'agences en Angleterre, comme vient de le suggérer l'honorable député (M. Montague.)

M. MONTAGUE : Certainement nous y avons songé.

M. McMULLEN : J'admets qu'à un moment donné, à la veille des élections générales, les honorables députés ont jugé utile de faire un pas dans ce sens, pensant que cette démarche de leur part leur assurerait les votes des cultivateurs canadiens. Ils achetèrent une certaine quantité de beurre, l'expédièrent en Angleterre, dépensèrent de fortes sommes d'argent en frais de transport, mais jusqu'aujourd'hui, nous n'avons jamais appris qu'il ait résulté grand bien de cette tentative commerciale.

Je suis heureux de voir que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), qui est lui-même un agriculteur pratique, parfaitement versé dans la question de l'industrie laitière, fait tout en son pouvoir dans le but d'encourager l'industrie du beurre et du fromage. Je suis fier de voir que notre fromage ait atteint une position aussi distinguée sur le marché anglais et je suis aussi heureux de voir que nos beurres y gagnent rapidement du terrain.

J'adhère entièrement à la déclaration de la résolution portant que le Canada est en mesure de produire la meilleure qualité de beurre. Notre pays possède tout ce qu'il faut pour la production d'un excellent beurre, et d'un excellent fromage, le climat, l'eau, les pâturages, et je suis convaincu que la prospérité future, surtout des anciennes provinces du Canada, repose, dans une large mesure, sur l'exploitation de l'industrie laitière par nos cultivateurs plutôt que sur les anciennes méthodes de culture. Il importe d'encourager nos cultivateurs à marcher dans cette voie, et à mon avis, si l'exploitation de l'industrie du beurre et du fromage continue à progresser comme elle l'a fait depuis l'avènement du gouvernement actuel, le Canada occupera une haute position sur les marchés de la Grande-Bretagne et ces deux produits, même sans subvention de l'Etat, figureront au premier rang. Si j'estimais cette prime nécessaire, j'appuierais volontiers la résolution. Les intérêts de la classe agricole ont été gravement négligés pendant dix-huit ans, mais aujourd'hui, le gouvernement va s'en préoccuper. Le gouvernement va faire tout en son pouvoir pour encourager les cultivateurs canadiens. Il y a, toutefois, dans cette résolution, une proposition à laquelle je ne saurais donner mon adhésion. Mon honorable ami (M. Reid) propose de réserver la prime en question uniquement à ceux qui seront en mesure de fournir du beurre pendant toute l'année. La prime ne sera pas accordée aux fabriques qui ne seront pas en mesure de fournir régulièrement du beurre à l'exportation. La chose est impossible, à moins que l'exploitation des fabriques ne se fasse hiver et été. La chose serait peut-être possible dans quelques parties du pays. Cela pourrait se pratiquer dans la section de Morrisburg où demeure mon honorable ami, mais dans d'autres parties du pays la chose serait impraticable. Je n'aurais nulle objection à la résolution en discussion, si elle permettait à toutes les fabriques de beurre de bénéficier de la prime dans la mesure où elles le pourraient faire, et si elle ne réservait pas la prime aux fabriques qui seraient en état de fournir une production hebdomadaire ou mensuelle, toute l'année.

Je n'ai nulle objection à ce que les honorables députés de l'opposition rappellent au gouvernement le devoir qu'il doit remplir envers la classe agricole, et le pressent de déployer tous ses efforts dans l'intérêt de notre agriculture. Que le gouvernement continue à encourager l'agriculture comme il l'a fait jusqu'ici, par l'établissement d'entrepôts frigorifiques, de wagons-glacières et de compartiments réfrigérants à bord des steamers ; qu'il aide, en outre, à placer avantageusement sur les marchés anglais les beurres, les fromages et les viandes,

produits du Canada, et cela sous la surveillance de nos propres agents, et j'en ai la confiance, le commerce et l'exportation de ces produits canadiens sur le marché anglais vont faire des progrès considérables.

M. CRAIG : M. l'Orateur, il est fâcheux, à mon avis, que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) soit incapable d'aborder une question quelconque sans nous faire de la politique de parti. Il veut de tout cœur, nous assure-t-il, encourager les cultivateurs, mais en même temps il se prononce contre la proposition soumise à nos délibérations. Il trouve singulier et même ridicule de voir un membre de la gauche faire une proposition tendant à venir en aide à la classe agricole. Je le demande à l'honorable député, à qui est donc due l'inauguration du système d'entrepôts frigorifiques, au bénéfice des cultivateurs canadiens ? Qui s'est assuré, le premier, les services du commissaire de l'industrie laitière et l'a chargé d'instruire les cultivateurs, et de travailler à élever notre industrie fromagère à la hauteur où elle est actuellement ? Je pourrais aussi lui demander qui a encouragé, le premier, la fabrication et l'exportation du beurre ? Il suffit de jeter un coup d'œil sur la question pour constater que ces différentes mesures ne sont pas dues à l'initiative du parti libéral, mais que c'est le parti conservateur qui a pris l'initiative de cette œuvre et l'a établie sur une base solide, tandis que le parti libéral s'est contenté de tourner ces projets en ridicule et de s'y opposer.

Je n'aurais pas fait ces remarques si l'honorable député de Wellington-nord ne les avait provoquées car, comme l'a fait observer l'auteur de la motion en discussion, la question débattue veut être abordée et traitée au point de vue des affaires, abstraction faite de tout esprit de parti, et si je ne me trompe, l'honorable député de Wellington-nord, est le seul qui se soit écarté de cette ligne de conduite, au cours du débat. Si je me suis permis ces observations, c'est uniquement en réplique à l'honorable député.

Tout le monde convient qu'il faut encourager de toute façon l'industrie agricole, et les deux partis sont d'accord ici à demander cette protection, sans que le parti conservateur prétende accaparer tout le mérite de ce système. Les deux partis sont fiers de la situation florissante de l'industrie et de l'exportation du fromage ; mais il n'y a pas de doute que l'industrie du beurre est loin d'avoir atteint une aussi belle situation. S'il est vrai que l'importation des beurres étrangers en Angleterre s'élève à 340,000,000 de livres et que sur cette énorme quantité, le Canada ne fournisse que 10,000,000 de livres, il faut convenir qu'il est grandement temps que le gouvernement se préoccupe de la situation, et il ne saurait trop soigneusement étudier les moyens à prendre pour encourager la fabrication et l'exportation des beurres de bonne qualité.

Je suis heureux d'entendre le ministre faire des allusions aussi flatteuses que celles contenues dans les observations préliminaires de sa résolution. Nous avons un système d'entrepôts frigorifiques, inauguré, je le répète, par le gouvernement conservateur. Grâce aux nombreux avantages dont l'a doté la nature, notre pays se prête parfaitement à la production des beurres de qualités supérieurs. Il importe actuellement d'attirer l'attention de la Chambre, celle du pays et même de la Grande-Bretagne, afin de bien mettre en relief le fait que le Canada est en mesure de fabriquer des beurres qui peuvent faire la concurrence à ceux des autres pays, sans en excepter le Danemark, si remarquable par la qualité des beurres qu'il produit. Il n'y a pas de doute que la prime proposée nécessiterait certaines dépenses, mais les profits que nous réaliserions nous rembourseraient au centuple. Les cultivateurs ne seraient pas les seuls à en bénéficier. L'argent qu'ils recevraient, ils le dépenseraient au pays. Ce n'est pas la prime seule qui serait dépensée au pays, mais, en outre, les profits tirés de l'exportation de beurre que cette prime encouragerait. Cette prime aurait pour résultat de faire affluer au pays des milliers de dollars de plus, au grand bénéfice non seulement des cultivateurs, mais de toutes les autres classes de la société. Cette prime d'un cent, après tout, n'atteindrait pas une totalité fort élevée, puisqu'elle ne doit pas être accordée à toutes les espèces de beurre, mais bien à une qualité déterminée de beurre frais, le meilleur que puissent produire les beurreries. Il est permis de se demander si la prime ne devrait pas s'étendre au beurre de fabrication domestique. Je ne suis pas assez versé dans le commerce du beurre pour pouvoir me prononcer à ce sujet. Même dans l'éventualité où l'on accorderait la prime à tout le beurre exporté, les dépenses ne s'élèveraient guère qu'à $100,000 ; or une forte quantité des beurres exportés n'atteindrait pas la qualité nécessaire pour obtenir la prime, car il sera soumis à un sévère examen de la part de l'inspecteur du gouvernement.

Je suis partisan prononcé de cette mesure, car j'approuve pleinement le but que le bill cherche à atteindre, l'amélioration de la qualité des beurres fabriqués au pays. On ne saurait se proposer un but plus important. Une forte quantité des beurres fabriquées au Canada est de qualité inférieure, et cela implique une perte considérable non seulement pour les cultivateurs, mais pour tout le pays. Il en résulte une perte importante, d'excellente matière première et de main-d'œuvre qu'il serait aussi facile d'appliquer à la fabrication de beurres de première qualité qu'à celle de qualités inférieures ; et si, en accordant cette minime prime, nous pouvions engager nos cultivateurs à faire de meilleur beurre, nous serions parfaitement justifiables de l'accorder. Les arguments avancés par le ministre de l'Agriculture, contre la proposition à l'étude, à mon avis, ne sont guère probants. Comme l'a fait observer l'honorable député de Haldimand (M. Montague), nous faisons actuellement de fortes dépenses, et je ne prétends pas qu'elles soient exagérées ; or le pays nous approuverait d'accorder une prime de ce genre, si nous pouvions atteindre le but désiré. Le ministre de l'Agriculture semble d'avis contraire, mais je diffère d'avis avec lui à ce sujet. Je serais heureux d'entendre les hommes pratiques de la droite, qui s'occupent de la fabrication du beurre et sont au fait de ce genre de négoce, nous exprimer leur opinion, sur la question de savoir si cette prime d'un cent la livre aurait pour conséquence d'élever la qualité du beurre fabriqué au pays. Le ministre de l'agriculture a fait une déclaration fort importante quand il nous a dit que le marché que la Grande-Bretagne offre aux beurres de première qualité est virtuellement illimité, de sorte que si nous pouvions engager nos cultivateurs à fabriquer cette qualité de beurre, ils seraient certains d'obtenir pour ces produits un marché et des prix de premier ordre. Le grand embarras est que nous expédions en

Angleterre des beurres de qualité inférieure, qui, non seulement ne commandent pas les prix élevés accordés aux bons beurres, mais nous empêchent d'obtenir des prix aussi rémunérateurs que nous le pourrions faire, si la qualité était améliorée par tout le pays.

Je n'en dirai pas davantage sur cette question, l'une des plus importantes qui puissent être soumise à nos délibérations. Il se fait en Angleterre une énorme consommation de beurre, comme l'atteste l'énorme importation annuelle de 340,000,000 de livres, dont 10,000,000 seulement sont de provenance canadienne. Il y a actuellement un concours de circonstances très favorables à l'expansion de ce commerce avec la mère-patrie. Il existe en Angleterre un sentiment de préférence très prononcé en faveur du Canada, la plus importante colonie britannique ; et toutes choses égales d'ailleurs, je suis d'avis que notre beurre obtiendrait la préférence sur le marché anglais.

M. SPROULE : Je laisserais volontiers adopter cette motion sans prendre la parole, si l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) dans les quelques observations qu'il a faites, ne nous avait encore donné une nouvelle preuve des sentiments qu'il affiche invariablement, tant en chambre qu'en public, chaque fois qu'un député conservateur présente quelque mesure dans l'intérêt des populations agricoles du pays. L'honorable député semble absolument incapable de se dépouiller de l'esprit de parti ; il envisage toutes les questions qui se présentent à travers ses lunettes politiques, qui ne lui permettent de voir rien que du mal chez ses adversaires politiques et rien que du bien chez ses propres amis. Chez ses amis, quoi qu'ils disent en passant, tout est bon, parfait.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Ecoutez ! écoutez.

M. SPROULE : Je loue la foi et la fidélité dont l'honorable député fait preuve envers le très honorable leader de la Chambre. Il faut certaines qualités non seulement pour faire un bon politicien, mais encore pour faire un membre loyal d'un parti. Il y a quelque temps l'honorable député n'était pas si loyal qu'aujourd'hui, mais il semble revenir à son élément naturel. Je le demande à l'honorable député : a-t-il la mémoire si courte qu'il ait déjà oublié ce qu'à fait le parti conservateur pour la classe agricole ? Il déclare que pendant leur dix-huit années de règne, les conservateurs n'ont jamais rien fait pour la classe agricole ? L'honorable député voudrait-il me dire qui a établi les fermes expérimentales ? Est-ce le parti libéral ? Non pas. Si j'ai bonne mémoire, c'est le parti conservateur, c'est le gouvernement conservateur qui les a établies, et sur ce point nul député n'a plus vertement censuré leur conduite que l'honorable député de Wellington-nord. A l'entendre dire, en établissant les fermes expérimentales les conservateurs n'avaient d'autre but que de se faire de la popularité auprès des cultivateurs, plutôt que de leur faire du bien. L'honorable député pourrait-il nous dire qui a inauguré la branche de l'industrie laitière, et qui a créé le commissaire de l'industrie laitière, puis l'a chargé d'établir un système permettant à nos cultivateurs de retirer de leurs produits des profits plus rémunérateurs qu'ils ne l'avaient fait jusque-là ? Qui a donné au commissaire mission d'aller étudier en Angleterre, en Allemagne et ailleurs les besoins des marchés de ces pays et de constater les meilleurs moyens de leur fournir les produits dont ils ont besoin ? C'est le parti conservateur, mais l'honorable député de Wellington-nord semble l'avoir oublié. Il a le don d'oublier avec une merveillense facilité certaines choses, tandis que, relativement à d'autres faits, sa mémoire est singulièrement tenace. Qui est-ce qui a établi le premier crédit budgétaire pour l'inauguration du commerce du beurre en Angleterre, sinon le parti conservateur ? Comment, M. l'Orateur, mais il y a quelques années à peine, le parti conservateur proposait un crédit budgétaire de $20,000 dans le but d'inaugurer le commerce du beurre dans la mère-patrie, en indemnisant ceux qui fourniraient régulièrement cet article, à des intervalles fixes, pendant la saison d'expédition en Angleterre ; afin que le consommateur anglais pût se convaincre d'une façon pratique que nous fabriquons ici un article répondant à ses besoins et dont la production est quasi illimitée.

Qui a fait cela ? Ce n'est pas le parti libéral, mais le parti conservateur. Et au moment même où le parti conservateur accomplisait cette œuvre, l'honorable député de Wellington le condamnait sans pitié, l'accusant de gaspillage insensé.

M. McMULLEN : L'honorable député fait erreur.

M. SPROULE : L'honorable député sort des gonds. En quoi fais-je erreur ?

M. McMULLEN : En disant que j'ai combattu la proposition en question. Je n'ai rien fait de semblable.

M. SPROULE : Je n'ai pas pu entendre l'honorable député ; aurait-il l'obligeance de répéter ce qu'il a dit ? L'honorable député ne veut pas se répéter ; évidemment il ne tient pas à ce que ce qu'il a dit soit entendu. Il arrive à l'honorable député, parfois, dans des moments d'excitation, de faire des déclarations qui ne sont pas justifiées par les faits. J'ai donné un exemple hier soir, d'une de ses déclarations absolument sans fondement. J'ai donc raison de dire qu'il ne s'en tient pas toujours strictement aux faits, et je ne lui vois aucun autre motif que celui de ménager les intérêts politiques de ses amis au détriment de ses adversaires et aussi de la vérité. C'est le parti conservateur, je le répète, qui a introduit le beurre canadien sur le marché anglais. Ce parti vota $20,000 pour cette fin, et c'est grâce à son travail que notre beurre occupe une meilleure position que jamais sur le marché anglais. C'est nous qui avons voté les premiers frais nécessaires à l'établissement de ce commerce, et à nous revient le mérite du succès obtenu. Qui a établi les entrepôts frigorifiques ? L'honorable député dit que ce sont ses amis ; mais nul ne saurait nier que tout avait été préparé par l'ancien gouvernement au moment de quitter le pouvoir.

L'honorable ministre de l'Agriculture qui, je le reconnais, fait tout ce qu'il peut dans l'intérêt des cultivateurs, admettra que, sous ce rapport, il n'a fait que suivre le programme tracé par ses prédécesseurs. Mais parce que cette politique a obtenu un grand succès, l'honorable député de Wellington-nord veut en donner tout le mérite à ses amis. Qui a proposé le premier l'établissement d'agences canadiennes en Angleterre, si ce n'est le parti conserva-

teur. Cette politique a été tracée par le parti conservateur, et si nous étions restés au pouvoir le ministre de l'Agriculture avait l'intention d'établir ces agences en Angleterre pour faire connaître nos produits aux consommateurs anglais. Nous voulions faire transporter nos marchandises en bon état au moyen de l'entrepôt frigorifique, puis établir nos agences là-bas pour empêcher que les produits canadiens fussent faussement représentés ou vendus sous de faux noms. Malgré tout ce travail du parti et du gouvernement conservateur, l'honorable député a l'audace de dire que nous n'avons rien fait. Il devrait avoir assez d'esprit de justice pour donner à ses prédécesseurs le mérite d'avoir établi ce commerce qui a eu un si grand succès. Ce commerce est susceptible, croyons-nous, d'un développement considérable encore, et nous pouvons assurer notre appui au ministre de l'Agriculture pour tout ce qu'il voudra entreprendre dans ce sens. Je ne suis pas prêt à dire si les moyens proposés par cette résolution sont les meilleurs. Elle renferme certaines choses que j'approuve et d'autre que je n'aime pas, mais les cultivateurs canadiens doivent assurément reconnaître à son auteur le mérite de s'être efforcé d'obtenir quelque chose propre à activer et développer le commerce d'un des principaux produits agricoles. Nous n'avons encore qu'une faible partie de ce commerce et nous devons, par tous les moyens possibles, aider à son développement. Sur les 300,000,000 de livres de beurre qu'importe l'Angleterre nous ne fournissons pas $\frac{1}{6}$ de ce commerce.

Nous exportons en Angleterre moins de 10,000,000 de livres de beurre, tandis que l'Allemagne en exporte 137,000,000 de livres. Rien n'empêche que le Canada fournisse autant que l'Allemagne. Notre beurre est aussi bon, et lorsque le consommateur anglais aura appris à en apprécier la qualité, il nous donnera la préférence. Nous savons tous que l'on est fort disposé en Angleterre à donner au Canada tous les avantages possibles, toute la préférence sur l'Allemagne. Ainsi, nous devons par tous les moyens activer ce commerce. Je puis dire que c'était le but du parti conservateur d'aider nos cultivateurs par tous les moyens en son pouvoir ; ce que nous avons fait pour l'agriculture en est une preuve ; et ce que nous avons fait a obtenu de bons résultats. Ce n'était là, cependant, que le début d'un travail qui demandait des années pour atteindre la perfection. Ce qu'a fait le parti conservateur nous a procuré de grands avantages et nous en ménage de plus grands encore pour l'avenir. En tant que le gouvernement actuel voudra appliquer la politique de ses prédécesseurs, je l'appuierai avec plaisir et je suis sûr qu'en cela je représente le sentiment des membres de ce côté-ci de la Chambre. En tous cas, nous ne ferons pas comme l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), nous reconnaîtrons les efforts que fera le gouvernement, au lieu de le condamner et dire qu'il n'a rien fait.

M. CAMPBELL : J'approuve beaucoup de choses qui ont été dites sur cette question, mais je ne saurais approuver la conclusion de la motion. Il n'est pas nécessaire, je crois, que le gouvernement accorde une prime pour l'exportation du beurre. Il est reconnu que le Canada est un pays spécialement propre à la production du beurre, et il est aussi admis que notre commerce de beurre avec l'Angleterre se développe rapidement et que les commerçants anglais font de grands éloges du beurre canadien. A mon avis, le gouvernement a agi sagement dans l'intérêt de ce commerce, en augmentant les facilités de transport. Je crois que le système d'entrepôt frigorifique a été d'un très grand avantage pour nos cultivateurs ; mais en nous assurant un moyen de transport, grâce auquel notre beurre peut être délivré dans la meilleure condition possible, je pense que le gouvernement a fait son devoir et qu'il lui reste maintenant peu à faire. Il peut être sage de sa part d'employer certains agents là-bas pour surveiller notre beurre mis sur le marché et donner au commerce en général un peu plus d'attention qu'il n'en a eu par le passé, mais, en ce qui concerne le commerce, je pense que le gouvernement eut mieux fait de laisser les négociants conduire leurs propres affaires. Avec les avantages que nous avons, la réputation que s'est faite notre beurre en Angleterre, notre commerce peut maintenant se passer de l'encouragement de cette Chambre.

Comme l'a dit l'honorable ministre de l'Agriculture—énoncé qui n'a pas été contredit—il n'y a que des colonies australasiennes qui aient adopté ce mode de subventionner l'exportation du beurre, et, après quelques années d'essai, voyant que la chose ne réussissait pas, elles ont renoncé à ce mode. Puisque nous avons si bien réussi jusqu'à présent, puisque notre commerce de beurre ne languit pas, mais qu'il fait des progrès rapides, il me semble que rien de plus n'est nécessaire. Si le gouvernement veut accorder des subventions, il existe au Canada cent industries qui auraient à cette aide autant de droit que l'industrie de la fabrication du beurre. Nous avons dans ce pays de grands avantages pour l'élevage des bestiaux, dont nous exportons en Europe un nombre énorme. Il serait possible d'accorder une subvention dans le but de faire abattre ces bestiaux de ce côté-ci de l'océan, de faire des conserves de viande ici, et de les exporter sous cette forme en Europe. Cette industrie donnerait du travail à un nombre considérable d'hommes, et serait d'un grand avantage pour la population en général. Alors, il y a l'industrie de la préparation des conserves, qui est d'une grande importance pour la population du Canada. Vous pourriez aussi bien demander qu'une subvention fût accordée pour l'encouragement et le développement de cette industrie.

Ainsi, il me serait possible de parcourir la liste, et de mentionner cent différentes industries que le gouvernement pourrait tout aussi bien subventionner que l'industrie de la fabrication du beurre.

Je ne crois donc pas que cette motion doive être adoptée. Mais, comme il n'y aurait aucun mal à étudier davantage la question, et, comme il serait bon, dans ce cas, que l'on nous fournît une autre occasion de la discuter, je proposerai que le débat soit ajourné.

M. HENDERSON : J'ai été un peu surpris, je l'avoue, de ce que les honorables membres de la droite ont dit relativement à la résolution proposée par mon honorable ami, le député de Grenville-sud (M. Reid). Bien que l'énoncé de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) m'ait surpris, ceux de l'honorable député de Kent (M. Campbell) et de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), qui représentent de riches districts agricoles dans ma propre province, districts grandement intéressés dans cette industrie du beurre et

auxquels serait d'un grand avantage une législation qui favoriserait l'exportation de notre beurre dans la Grande-Bretagne.

L'honorable député de Wellington-nord s'est efforcé de répondre aux arguments apportés de ce côté-ci de la Chambre en disant que, bien qu'il ait été au pouvoir pendant dix-huit ans, l'ancien gouvernement n'a fait aucune démarche dans ce sens. Les longues années qu'il a passées dans les froides régions de l'opposition semblent avoir quelque peu affecté la vue de l'honorable député, puisqu'il est incapable de voir où l'on peut faire quelque chose pour favoriser les cultivateurs qu'il représente en cette Chambre. Il nous a dit que l'ancien gouvernement n'avait rien fait pour l'établissement d'un système d'entrepôts frigorifiques.

La mémoire a dû lui faire défaut un instant, car je suis sûr qu'en réfléchissant, il se rappellera que, comme l'a si bien fait remarquer l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), le projet même des entrepôts frigorifiques adopté par le gouvernement actuel a été conçu par l'ancien gouvernement : et il en est de ce projet comme de la plus grande partie des projets des honorables membres de la droite, y compris la protection, qu'ils ont adoptée dans une si grande mesure.

On nous a dit aussi, en réponse à l'honorable député de Haldimand (M. Montague), qu'aucune démarche n'avait été faite par l'ancien gouvernement pour vendre cet article en Grande-Bretagne. Or, je me rappelle parfaitement bien que cela faisait partie du système de l'honorable député de Haldimand lorsqu'il était ministre de l'Agriculture. On nous a dit que d'autres industries ont été exploitées sans l'encouragement du gouvernement—en mentionnant spécialement les industries de la fabrication du fromage et de l'élevage des bestiaux. De tous les articles produits sur la ferme, le beurre est peut-être un des produits des plus difficiles à expédier sur un marché étranger sans en détruire la qualité : en conséquence, ceux qui se livrent à l'exportation de cet article ont besoin d'une plus grande protection. De fait, il est très étrange que les honorables membres de la droite, qui semblent s'unir dans le présent moment pour combattre un projet bien propre à favoriser les agriculteurs du pays, qui ont un programme sur cette question, quand bien même ils n'en auraient pas sur les autres, paraissent avoir pris une attitude contraire aux intérêts des cultivateurs dans cette affaire en particulier. Ils ont encouragé l'industrie du fer en accordant une subvention, ils ont encouragé l'industrie cotonnière en insérant dans les statuts un tarif très élevé en faveur des fabricants de cotonnades, ainsi qu'en donnant une protection assez considérable aux fabricants de lainages et à plusieurs autres industries. Partant, il me semble étrange que sur les crédits élevés que le gouvernement a à sa disposition, il ne soit pas disposé à accorder la petite subvention demandée pour encourager l'exportation du beurre du Canada. A mon avis, l'un des grands avantages que l'on retirera en appliquant la résolution proposée par l'honorable député de Grenville (M. Reid) sera, d'abord, qu'elle encouragera la production du beurre en ce pays. Or, cela signifie beaucoup. Cela ne signifie pas seulement qu'une quantité considérable de beurre sera fabriquée, mais que le produit du cultivateur sera amélioré et la quantité augmentée. Non seulement la quantité en sera augmentée et la qualité améliorée, mais la terre elle-même sera

M. HENDERSON.

améliorée en ce que le cultivateur gardera sur sa ferme des bestiaux plus nombreux et de meilleure race. Le commerce d'exportation sera encouragé, et ce sera le moyen de rapporter un revenu plus considérable au cultivateur. Son marché sera agrandi et son revenu augmenté par l'encouragement donné à cette industrie de la manière proposée.

Mais, d'après moi, il s'ensuivra un autre avantage, c'est que l'on soulagera le marché national. Ceux qui vivent dans les petites villes et les villages connaissent quelque chose des immenses quantités de beurre transportées aux magasins de la compagnie et vendues à des prix trop peu élevés pour être avantageux au cultivateur, et achetées par le marchand à des prix trop élevés pour lui permettre de réaliser des bénéfices. Ainsi, je dis que si nous pouvons par quelque moyen encourager l'exportation du beurre en quelque autre pays, et par là soulager le marché national d'une quantité considérable de beurre qui y est portée aujourd'hui, nous ferons beaucoup, non seulement pour procurer un marché plus profitable à un grand nombre de nos cultivateurs, mais pour empêcher qu'un grand nombre de ceux qui se livrent à cette industrie ne subissent des pertes, soit en fabriquant, soit en transportant leur beurre.

Je serai très heureux d'appuyer cette résolution. J'espère que le gouvernement en permettra l'adoption, et qu'il fera un effort dans le sens indiqué par cette résolution. J'espère aussi qu'en cette matière le beurre de laiterie sera compris avec le beurre de beurrerie et recevra, comme ce dernier, l'aide du gouvernement.

M. FROST : Nos amis de la gauche semblent s'intéresser très soudainement à la classe agricole, et surtout à l'industrie laitière en ce pays, et cela à une époque où les industries agricoles sont plus prospères qu'elles ne l'étaient plusieurs années auparavant sous un gouvernement conservateur.

En examinant avec soin la production du fromage et du beurre, nous voyons aujourd'hui, comme l'a dit mon honorable ami le député de Kent (M. Campbell), que l'industrie fromagère a fait de rapides progrès. J'aimerais demander aux honorables membres de la gauche dans quel état se trouvait l'industrie de la fabrication du beurre, lorsqu'ils ont perdu le pouvoir, après les efforts qu'ils prétendent avoir faits pour établir des entrepôts frigorifiques, après avoir nommé un commissaire de l'industrie laitière, créé des stations agronomiques et autres améliorations qu'ils prétendent avoir été dans les intérêts des cultivateurs.

Or, nous pouvons voir facilement que si l'industrie de la fabrication du beurre doit être subventionnée moyennant 1 cent par livre, l'on ne cessera pas de demander que l'on accorde des subventions de même nature à d'autres produits de la ferme.

Voyez l'arrangement pris relativement aux entrepôts frigorifiques, considérez les facilités de transport que le gouvernement a établis durant l'année dernière, tout cela contribuera plus à encourager l'industrie de la fabrication du beurre, à augmenter le prix du beurre en Angleterre et à mettre ce commerce sur une base permanente que toutes les subventions qu'il serait possible à ce gouvernement d'accorder à l'avenir.

On nous demande, par cette résolution, d'accorder une subvention de 1 cent par livre aux exportations de beurre dans le but d'encourager cette

industrie. Cela me semble un projet imprudent, et, partant en ce qui me concerne personnellement, je ne saurais me croire justifiable de l'appuyer. A mon avis, le moyen que prend le gouvernement pour augmenter les produits de l'industrie laitière ont eu d'excellents résultats par tout ce pays, et ont déjà fait beaucoup pour augmenter la prospérité du cultivateur. Si les prix ont augmenté fermement pour le beurre et le fromage, et pour tous les produits de la ferme, ces résultats, je crois, doivent être attribués à l'excellent système que ce gouvernement a appliqué en ce qui a trait à l'augmentation des facilités de transport et à l'établissement d'un marché en Angleterre, de telle sorte que nous avons là aujourd'hui un des plus grands marchés pour notre beurre. Notre beurre fait concurrence à ceux du Danemark, de l'Australie et de tout le beurre exporté par tout autre pays en Grande-Bretagne. Si nous voulons augmenter nos exportations de beurre, nous devons le faire en augmentant le nombre des bestiaux, nous devons le faire en accroissant le chiffre de notre population, en développant nos opérations agricoles, et, ainsi, en augmentant l'exportation du fromage, dont la fabrication est devenue une des industries les plus rémunératrices que nous ayons aujourd'hui au Canada. Vous ne sauriez produire plus de beurre qu'il ne s'en produit aujourd'hui, quand bien même vous subventionneriez cette industrie dans la mesure d'un cent par livre, pour la simple raison que cela ne peut se faire qu'en ayant une population plus nombreuse, en élevant plus de bestiaux, en ayant plus de cultivateurs que nous n'en avons aujourd'hui, et si nous produisons réellement tout ce qui peut être produit avec notre population actuelle, comment pouvez-vous augmenter au moyen d'une subvention l'industrie de la fabrication du beurre ?

Je dis que nous faisons déjà sur les produits de l'industrie laitière un commerce aussi considérable que n'importe quel autre pays, eu égard à notre population. En tenant compte de ces considérations, il n'y a donc pas d'utilité d'accorder une prime d'un cent par livre sur le beurre. L'honorable député dit aussi que ce beurre serait soumis à une rigoureuse inspection de la part du gouvernement. Il doit savoir que cette inspection rigoureuse existe déjà pour le beurre et le fromage dans tous les ports. Le gouvernement fait tout en son pouvoir pour augmenter ce commerce.

Le fait que des entrepôts froids ont été établis par tout le pays, et qu'on a surveillé l'installation de ces entrepôts dans toutes les beurreries et fromageries, est une preuve que le gouvernement s'occupe de cette industrie d'une manière pratique, qu'il a fait faire des progrès, et aujourd'hui les cultivateurs obtiennent pour leurs produits de meilleurs prix que depuis bien des années. L'idée de subventionner et protéger une industrie dans ces conditions me paraît de la folie et je ne puis pas appuyer la motion de l'honorable député de Grenville. Après avoir entendu les discours des honorables députés de l'opposition et surtout celui de l'ex-ministre de l'Agriculture, et sachant ce qu'il a fait lorsqu'il occupait ce poste, je suis convaincu, que lui non plus n'a pas confiance à ce mode de protection ; pour ma part quand la motion sera mise aux voix, je voterai contre.

M. TAYLOR : J'approuve de tout cœur la proposition de l'honorable député de Grenville (M. Reid). J'ai éprouvé plus d'une surprise au cours de ce débat. La première a été lorsque le ministre de l'Agriculture nous a annoncé que le gouvernement ne croyait pas pouvoir accepter cette motion et demanderait qu'elle fût rejetée : sans dire cela en propres termes, l'honorable ministre a fait proposer l'ajournement du débat par un ami, ce qui signifie qu'il n'y aura rien de fait cette année.

Je conseillerai cependant à l'honorable député de Grenville de demander le vote sur la motion d'ajournement, pour connaître le sentiment de la Chambre, puisque cet amendement équivaut au rejet de la motion. J'ai été surpris de l'attitude prise par l'honorable député de Leeds et Grenville, une division qui touche à celle que j'ai l'honneur de représenter, et aussi de l'attitude prise par l'honorable député qui représente une partie des comtés unis de Leeds et Grenville, un des plus grands comtés agricoles du pays, et un des plus importants au point de vue de l'industrie laitière.

Il me semble que le présent gouvernement qui est arrivé au pouvoir après les promesses les plus formelles de tout faire pour les cultivateurs, d'abolir les droits sur les instruments aratoires et sur tous les articles dont se sert la classe agricole, aurait dû saisir avec empressement cette occasion de lui venir en aide ; car les cultivateurs savent comme tout le monde que le gouvernement n'a aboli les droits sur aucun des articles qu'ils achètent, et ne les a abolis que sur un article qu'il produit, le maïs. Il a aboli le droit sur le maïs pour faire du tort aux cultivateurs ; et il aurait dû accorder cette prime aux producteurs de beurre pour compenser l'augmentation des droits sur le tabac que les cultivateurs consomment généralement. Le seul changement que le gouvernement ait réellement opéré dans le tarif, c'est sur le tabac. L'honorable député de Leeds prétend que les cultivateurs sont prospères.

M. SOMERVILLE : Que dites-vous du fil d'engerbage et du fil de fer barbelé ?

M. TAYLOR : L'ancien gouvernement avait virtuellement diminué les droits sur ces deux articles.

M. FROST : Non.

M. TAYLOR : L'honorable député de Leeds dit que les cultivateurs sont plus prospères qu'avant sous le régime du gouvernement dont il est un partisan aveugle. Je lui demande pourquoi ils sont plus prospères ? Qu'est-ce que le gouvernement a fait pour eux ?

M. FROST : Il a adopté une meilleure politique ; il a facilité le transport et établi des entrepôts froids ; sa politique générale a été plus favorable à la classe agricole.

M. TAYLOR : Qu'est-ce qu'il a fait concernant le transport ? A-t-il diminué les taux du fret pour le cultivateur ?

M. FROST : Certainement.

M. TAYLOR : Pas du tout. A-t-il abaissé le prix du fret sur les chemins de fer du gouvernement ? A-t-il établi une ligne de steamers rapides ? Il s'est contenté de s'emparer du projet de l'honorable député de Haldimand (M. Montague) lorsqu'il était ministre de l'Agriculture ; il a trouvé toute cette affaire des entrepôts froids prête à être mise

à exécution, et il s'en est emparée dans l'impossibilité où il était de trouver quelque chose de mieux. Le ministre de l'Agriculture actuel a vu que c'était ce qu'il y avait de mieux à faire et il a agi en conséquence.

Je le demande encore une fois qu'est-ce que le gouvernement actuel a fait pour la classe agricole ? A-t-il abaissé le tarif sur les instruments aratoires ? Ne taxe-t-il pas tout ce qu'elle consomme, articles de luxe et objets nécessaires? Il a adopté notre politique qui a fait la prospérité des cultivateurs, il a adopté la politique nationale.

Et c'est cette politique qui a permis aux cultivateurs canadiens, lorsque les affaires languissaient dans toutes les parties du monde, de garder leur terrain, parce qu'ils étaient en état de fabriquer pour eux-mêmes.

J'ai fait une comparaison des importations pour consommation intérieure, pendant toute l'année dernière, sous le gouvernement actuel avec les importations de la période correspondante, sous l'ancien gouvernement, et j'ai constaté que l'importation des instruments aratoires représente une valeur à peu près égale à ce qu'elle était autrefois. Nous aurions importé ces articles si le droit avait été plus bas. Les fabricants d'instruments aratoires ont aussi obtenu une réduction des droits sur la matière première.

M. DAVIN : Et le drawback en sus.

M. TAYLOR : Sans doute. Les agriculteurs pouvaient-ils acheter, l'an dernier, des instruments aratoires à meilleur marché qu'auparavant ?

M. FROST : Oui.

M. TAYLOR : Je sais les prix que paient les agriculteurs, mais je ne sais pas à quels prix les agents de l'honorable député (M. Frost) doivent vendre les instruments aratoires. Les prix d'achat pour les agriculteurs ont été les mêmes cette année, l'année dernière et il y a deux ans.

M. FROST : Avez-vous acheté quelques instruments aratoires ?

M. TAYLOR : J'ai pris des renseignements chez les agriculteurs, et je n'ai constaté aucune diminution de prix. J'espère que l'honorable député qui a proposé cette motion, demandera le vote de la Chambre sur la motion d'ajournement, car celle-ci me paraît simplement un truc pour éluder la question.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : A l'ordre !

M. TAYLOR : Oui, je crois que c'est un truc.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : A l'ordre !

M. TAYLOR : Si je ne suis pas dans l'ordre en disant que c'est un truc, je puis me corriger et dire que c'est un truc politique.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : C'est là une expression dont on ne doit pas se servir en parlement.

M. TAYLOR : Si tel est votre avis, M. l'Orateur-suppléant, je retire volontiers mes paroles.

Je recommande fortement à mon honorable ami de prendre le vote sur la motion d'ajournement,

car cela prouvera aux cultivateurs quels sont ceux qui veulent bien leur venir en aide et les soulager des droits excessifs que les honorables membres de la gauche leur ont imposés, en dépit des promesses faites par le parti libéral au peuple de ce pays.

M. McMILLAN : Je ne puis voir ce que les droits sur les instruments d'agriculture ont à faire avec la prime que l'on propose de donner aux fabricants de beurre.

Je félicite l'honorable député de Grenville (M. Reid) d'avoir amené la question devant la Chambre. Je suis convaincu que celui-ci est animé de bonnes intentions. Au sujet des grandes améliorations qui ont eu lieu, on a parlé de la fabrication du fromage. La province de l'Ontario est de toutes les provinces, la première qui ait fabriqué le fromage d'une façon convenable et ait fait la réputation de ce produit sur le marché anglais. L'un des moyens adoptés par le gouvernement de l'Ontario fut d'envoyer des hommes de l'art qui, allant de fabrique en fabrique, ont enseigné la fabrication du fromage ; et alors on a vu l'industrie du fromage faire chaque jour de grands progrès.

Le gouvernement de l'Ontario a envoyé le professeur Arnold dans toutes les parties de la province, afin d'instruire les cultivateurs dans la manière de fabriquer le fromage ; et le résultat c'est qu'en douze mois, le fromage canadien a acquis sur le marché anglais, une meilleure renommée que le fromage américain. Nous avons, dans la province de l'Ontario, trois écoles où nos jeunes gens et nos jeunes femmes, et où les femmes et les filles de nos cultivateurs, et nos agriculteurs eux-mêmes peuvent apprendre les meilleurs moyens de faire le beurre. Non seulement on y enseigne la manière de faire le beurre, mais les élèves doivent retrousser leurs manches et faire toute la besogne depuis l'écrémage du lait jusqu'à l'emballage du beurre, de sorte qu'ils sont parfaitement au courant de tous les procédés de fabrication.

L'argent que l'on dépense pour cette fin, n'est pas de l'argent perdu. Le gouvernement fédéral en envoyant des hommes de l'art, afin d'enseigner la manière de préparer les produits laitiers, marche aussi dans la bonne voie ; mais, au lieu de parler de la meilleure renommée dont jouit notre beurre sur le marché anglais, l'ancien ministre de l'Agriculture, vû les mesures qu'il a prises, il y a deux ans, ferait mieux de garder le silence. Laissez-moi vous relater les faits à ce sujet. Ce beurre se vendait 21 cents la livre et laissez-moi vous demander si les cultivateurs qui fabriquent le beurre et les produits laitiers du pays, en ont profité. Non, M. l'Orateur, tout le profit a été pour les commerçants de beurre. Mais il y a plus, l'inspection du beurre a été tellement négligée, que bien que l'essai ait été fait en janvier, le beurre fabriqué dans les mois de juin et de juillet précédents a été expédié en Angleterre comme étant du beurre frais, et ne va rapporter que 14.38 cents, lorsque le prix courant sur le marché anglais pour du bon beurre était dans ce temps-là de 17, 18 et 19 cents. Cette expérience a nui à la réputation de notre beurre sur le marché anglais au lieu de la réhausser. Aujourd'hui le beurre canadien a une grande renommée sur le marché anglais. Les cultivateurs canadiens améliorent rapidement la qualité de leur beurre, et rien n'a plus contribué à ce résultat que le système d'emmagasinage à froid inauguré par le ministre actuel de l'Agriculture (M. Fisher). Aujourd'hui

le département de l'Agriculture enseigne les moyens d'établir des réfrigérateurs dans leurs laiteries. Voilà autant de pas dans la bonne voie. Et s'il est nécessaire de faire davantage, je crois qu'il sera du devoir du ministre de l'Agriculture d'envoyer un agent en Europe, afin de prendre des mesures pour que les produits canadiens soient mis sur le marché anglais aussitôt que possible et vendus comme produits canadiens. Le Danemark n'a jamais donné de primes à ses exportateurs de beurre, mais ce pays a envoyé des agents en Angleterre, afin de voir à ce que tous les produits danois fussent vendus sous l'étiquette danoise et ne fussent pas attribués à une autre nation. Je crois que, à l'exemple du Danemark, le ministre de l'Agriculture devrait envoyer un ou deux commissaires experts en Angleterre, et la chose pourrait se faire à un prix relativement peu élevé.

En nous basant sur nos exportations de beurre de l'an dernier, pour donner une prime d'un cent par livre, il faudrait débourser $104,000, et si, durant les prochaines trois années nos exploitations augmentent dans la même proportion, il nous faudrait, pour payer cette prime, trois ou quatre cents mille dollars. Je prétends qu'un dixième de cette somme dépensé pour envoyer en Angleterre des commissaires experts, serait plus utile aux cultivateurs que l'octroi d'une prime.

L'ex-ministre des Finances dira peut-être que je suis un protectionniste. Et bien, je dirai que nous, cultivateurs, avons besoin de protection, mais que la protection que nous demandons, c'est que le gouvernement prenne des mesures afin que nos produits soient mis en vente sur le marché anglais, en bonne condition et comme produits canadiens, et que nous ne désirons aucune protection sous forme de prime. Je suis opposé à ce système de primes, excepté dans des circonstances spéciales, et aujourd'hui, les cultivateurs du Canada, pris dans leur ensemble, ne demandent pas de primes. Quant à moi, je veux que le gouvernement prenne des mesures, afin que nos produits soient mis sur le marché anglais en excellente condition et comme produits canadiens. Que le gouvernement agisse ainsi, et moi, en tant que cultivateur, je ne crains pas le résultat.

M. BRODER: S'il faut en juger par la discussion d'aujourd'hui, cette question a pris de l'importance aux yeux de la Chambre depuis la dernière session. Quant à moi, voici ma manière de voir. Je prétends qu'il nous faut envoyer notre beurre sur le marché anglais à l'état frais et d'une façon continue. Le cultivateur est, tout aussi bien que le spéculateur, le détenteur de son produit, et à moins que vous ne puissiez l'induire à expédier son beurre à l'état frais et d'une façon régulière, le beurre canadien n'occupera jamais le premier rang en Angleterre.

Je dis donc que le gouvernement doit faire quelque chose afin d'induire le cultivateur à vendre à l'expéditeur son beurre à l'état frais, afin que ce produit arrive à destination en bonne condition au moyen du système d'emmagasinage à froid. L'attitude prise par les honorables membres de la droite sur cette question me semble étrange. Ceux-ci paraissent supposer que tout ce qui est mis dans un entrepôt frigorifique se conserve en bonne condition. Or, d'après mon expérience et d'après l'expérience de tout le monde en général, je crois, que la gelée ne produit pas un heureux effet sur quoi que ce soit. L'article doit être frais, et alors à l'aide de ces moyens, il peut arriver sur le marché en bonne condition.

Plusieurs honorables membres de cette Chambre ont dit que le fromage canadien occupait le premier rang sur le marché anglais. C'est vrai, mais tout homme qui se donnera la peine d'étudier la question telle qu'elle est aujourd'hui admettra que l'industrie fromagère au Canada a commencé sous des auspices beaucoup plus favorables, pour s'emparer du marché anglais, que l'industrie beurrière à l'heure qu'il est. Les conditions sont très différentes. Nous constatons que tous les pays producteurs de beurre, expédient à l'heure qu'il est sur le marché anglais des produits d'une valeur de $65,000,000 chaque année, et qu'en général, c'est du beurre de bonne qualité, de sorte que, dans les conditions actuelles, le beurre canadien ne peut, en raison de sa seule qualité, détourner es importations à son profit. Par conséquent, vous devez prendre quelques moyens, afin de déplacer le beurre des autres pays sur le marché anglais, pour y installer le beurre canadien. Il n'y a pas encore bien des années, vous pouviez envoyer du beurre à Londres, à Liverpool, à Bristol, ou à d'autres grands centres, dans des conditions très différentes de celles qui existent aujourd'hui. Vous pouviez envoyer sur le marché de Liverpool du beurre beaucoup plus salé et beaucoup plus commun que sur le marché de Londres; et nous devions bien faire attention de n'expédier à Londres que notre beurre le plus frais. Les lignes de démarcation étaient telles qu'il y avait certaines parties de la ville de Londres où vous pouviez envoyer du beurre relativement plus commun et l'y vendre, tandis que dans d'autres parties vous ne pouviez vendre que le beurre le plus fin. Le peuple anglais devient de jour en jour plus difficile, et il est nécessaire de se conformer à son goût si nous voulons occuper le premier rang sur ses marchés.

Il y a un autre point important que l'on a négligé dans cette discussion, c'est que si vous étudiez attentivement la question du fromage, vous constaterez que nous fournissons une très grande proportion du fromage expédié aujourd'hui sur le marché anglais, et la question qui se présente aujourd'hui à l'industrie fromagère, c'est de savoir si nous avons atteint le plus haut prix que nous pouvons obtenir pour notre fromage sur le marché anglais. Voici ce que je veux dire: si nous augmentons nos importations de fromage, la question est de savoir si nous devons accepter ou non un prix moindre afin de vendre ce produit sur le marché anglais. Il est important pour nous de tenir la balance égale entre ces deux industries, afin d'obtenir à l'avenir pour nos cultivateurs un prix rémunérateur sur le marché anglais.

Nous expédions en Angleterre environ 10,000,000 de livres de beurre. A un cent par livre cela représente $100,000. Toute personne qui connait le marché anglais ou qui connait le commerce de beurre ou de fromage, surtout le commerce de beurre, c'est que la qualité influe beaucoup sur le prix—que vous pouvez peut-être obtenir de 3 à 4 cents de plus par livre pour du beurre d'une bonne qualité comparativement inférieure. Par conséquent, si nous pouvons induire nos gens à envoyer sur le marché anglais du beurre de bonne qualité, frais et en bonne condition, et si nous pouvous leur persuader que le gouvernement doit faire une inspection minutieuse,—si nous pouvons obtenir ce

résultat, en donnant un cent par livre, et que le beurre rapporte de 2 à 3 cents de plus par livre sur le marché anglais, c'est une bonne spéculation, et le cent par livre que nous paierons est peu de chose. Ce pays a perdu, je ne dirai pas des millions de dollars, mais des centaines de millions par ce que nous avons expédié en Angleterre du beurre de qualité inférieure. Nous n'avons pas seulement perdu de l'argent, mais nous avons perdu la haute main sur le marché anglais, et il serait difficile pour nous de déplacer les gens qui se sont emparés de ce marché.

Le peuple canadien doit lui faire comprendre que pour garder notre terrain sur le marché anglais, il faut non seulement expédier un article de première qualité, mais il faut de plus que l'expédition soit continuée. Un marchand détailleur, en Angleterre, qui se rend aux grands centres achète son approvisionnement hebdomadaire, peut trouver cette semaine du beurre canadien de bonne qualité. Il met ce produit sur son comptoir et il trouve des acheteurs. Mais ce marchand retourne sur le marché la semaine suivante, et s'il ne peut trouver un beurre canadien d'aussi bonne qualité que celui de la semaine précédente, il va ailleurs chercher quelque chose qui plaira au goût de ses clients, et le commerce de beurre canadien en souffre.

Nous avons une loi qui nous oblige d'étamper notre beurre et notre fromage ; mais cette loi sera lettre morte tant qu'il n'y aura pas en Angleterre une loi semblable obligeant le marchand détailleur à mettre nos produits en vente comme produits canadiens. A moins que cela ne soit fait, l'objet de notre loi est manqué, car le marchand anglais qui constate qu'un certain article plaît au goût de ses clients l'exposera sur son comptoir sous cette étiquette et le vendra de même.

Le gouvernement n'a fait que la moitié du chemin ; il devrait, si possible, obtenir une loi semblable en Angleterre, afin d'assurer la reconnaissance de nos produits, comme produits canadiens, sur le comptoir du marchand détailleur et du marchand de gros. Quelques personnes disent que nous devrions aller en Angleterre et vendre nos propres produits sur le marché. S'il est une chose que nous devons éviter, c'est de nous mêler des affaires commerciales de la mère patrie à ce sujet, car du moment que vous irez là-bas comme détaillant, chaque marchand détaillant fera tout en son pouvoir pour vous empêcher de vendre, et vous chassera bientôt du marché. Tout ce que nous avons à faire, c'est de nous soumettre aux conditions du marché anglais. Cette question ne doit pas être envisagée au point de vue des partis politiques, mais au point de vue des intérêts agricoles du pays. Et en favorisant les cultivateurs, vous travaillez dans les meilleurs intérêts du pays.

Le ministre de l'Agriculture a soulevé une objection et il nous a dit que ce n'était pas le cultivateur qui profitait de la prime accordée, dans la province de Québec. Je dis que le gouvernement peut arranger les choses de telle sorte que la prime soit donnée à la personne qui l'a méritée.

Mon honorable ami, le député de Huron (M. McMillan) a dit que ce serait la fabrique qui aurait la prime ; mais nous ne devons pas oublier que les propriétaires des fabriques obtiennent le produit des ventes, moins le coût de la fabrication, et qu'en fin de compte, c'est le cultivateur qui envoie son lait à la beurrerie qui en profite. Dans tous les cas, la chose vaut bien un essai ; la Chambre, et surtout les honorables membres de la droite qui ont témoigné tant d'amour au cultivateur durant les dix-huit dernières années, ne refuseront pas de tenter l'entreprise. Mais leur amour se refroidit maintenant, car cet homme n'est plus un facteur important dans leurs calculs politiques. L'honorable député de Huron n'est en faveur d'une prime que dans des circonstances particulières ; mais ces circonstances particulières sont toujours celles que ses amis font remarquer en cette Chambre. Les honorables membres de la droite devraient traiter cette question avec une grande largeur de vue, et comme représentants d'une grande partie du pays, et dans le but d'augmenter la valeur de nos produits et de favoriser les intérêts généraux du Canada.

M. BAIN: Je ne puis m'empêcher de penser que l'honorable député qui a rédigé cette proposition a dû sentir toutes les difficultés de sa situation. Il est évident que l'essai tenté par l'ancien gouvernement pour encourager les cultivateurs en offrant d'acheter leur beurre et de l'expédier en Angleterre, a été un échec éclatant. On a ajouté à la fin de la proposition que nous discutons, un petit article qui prouve que l'honorable député qui l'a rédigé, avait parfaitement mûri son sujet, car, lorsque les honorables membres de la gauche nous parlent des intérêts du cultivateur canadien, ce petit article n'accorde la prime qu'aux localités qui se livrent exclusivement à l'industrie laitière. Je ne veux pas laisser nos amis de la gauche s'endormir avec l'idée qu'une taxe sur le reste des cultivateurs, au profit de quelques localités favorisées, est un avantage pour la classe agricole en général.

Je suis en faveur de tout projet qui donnera au beurre canadien une meilleure réputation sur le marché anglais ; mais parlant dans l'intérêt général de l'industrie beurrière, fromagère et agricole dans l'Ontario, je déclare que si cette proposition était adoptée et mise en vigueur, elle ne s'appliquerait qu'à une très faible partie de la province. Je ne veux pas laisser personne sous l'impression que cette proposition comprend le mot "cultivateur," dans son sens le plus large.

Au sujet de l'industrie du beurre que nous avons essayé de développer, quelle est la vérité ? En ce qui concerne l'ouest de l'Ontario, la vérité c'est que notre industrie fromagère a prospéré et s'est développée, dans une large mesure, parce que nous avons mis sur le marché anglais un article qui était uniformément d'une bonne qualité et agréable au goût du consommateur anglais qui achetait cet article. Nous voulons faire la même chose au sujet de notre beurre. Mais un des grands obstacles au développement de l'industrie fromagère, c'était la tendance de nos cultivateurs à trop prolonger la saison de la fabrication du fromage, de sorte qu'au commencement et à la fin de l'année nous produisions du fromage qui n'était pas de première qualité. Voilà comment le développement de l'industrie du beurre combinée avec la fabrication du fromage était probablement un avantage pour les cultivateurs de l'Ontario ; et voilà aussi pourquoi la proposition de mon honorable ami (M. Reid), tout en paraissant parfaite, est réellement inutile, car elle déclare que la prime ne sera payée qu'aux cultivateurs qui fourniront régulièrement des produits pour l'exportation. Or, à mon sens, ce que nous

devons favoriser, surtout dans un canton fromager, c'est la continuation de la fabrication du beurre pendant l'hiver ; et je désire signaler un fait, c'est que dans l'ouest de l'Ontario, un ou deux hommes, grâce à leur énergie, ont heureusement atteint ce résultat sans l'aide du gouvernement et sans recevoir de primes de qui que ce soit. Ces hommes sont allés sur le marché anglais, et à la saison propice quand la fabrication du fromage était passée, ils ont fabriqué du beurre et ont fourni aux marchés locaux en Angleterre un produit satisfaisant. Nous devrions consacrer notre temps à développer nos ressources en ce sens et non pas à essayer de favoriser les uns au détriment des autres. tout en disant que nous voulons venir en aide aux cultivateurs en général.

Je crois que tout ministre de l'Agriculture qui a étudié cette question, avouera sans peine, s'il veut être sincère, que les difficultés à surmonter étaient plus grandes que les résultats à espérer ; et tout en donnant crédit à mon honorable ami du zèle qu'il déploie en faveur des cantons où le seul objet que l'on ait encore est la fabrication du beurre, je ne veux pas que la Chambre reste sous l'impression que cette proposition est dans l'intérêt des cultivateurs en général. Il est parfaitement vrai que l'industrie laitière, dans les endroits où les circonstances en font la seule affaire des habitants, mérite une grande considération de la part du gouvernement, tout comme l'industrie de la houille, du fer et toutes autres industries qui sont protégées par le gouvernement actuel, ainsi que l'a fait ironiquement remarquer mon honorable ami. Ce n'est pas de cette manière que nous devrions envisager ces questions. Je pense que nous pourrions considérer tous ces intérêts selon leurs mérites, sans railleries au sujet de ce qui aurait ou n'aurait pas dû être fait, et sans insinuer que dans certains actes, on s'est laissé guider par des motifs et non par des raisons.

Je dis que demander à cette Chambre d'approuver cette proposition en partant de l'idée qu'elle développera l'industrie agricole, c'est demander une chose que l'avenir ne justifiera pas ; et que, tout en reconnaissant à mon honorable ami, qui représente probablement une région ou l'industrie laitière est seule exploitée, le droit de considérer la question à ce point de vue, nous devrions, à mon avis, nous demander si nous ne devrions pas étudier cette question dans un esprit plus large, et si les efforts que fait aujourd'hui le gouvernement,—suivant en cela l'exemple de son prédécesseur, je l'avoue en toute franchise et toute justice,—ne sont pas tout ce que nous sommes en droit d'espérer.

De tous les produits de la ferme, le beurre est celui qui doit être transporté et mis sur le marché dans les meilleures conditions possibles, mais les avantages que nous offrons maintenant sont, à mon sens, tout ce que l'on devrait demander au gouvernement pour le moment, afin d'obtenir, sur le marché anglais, le prix le plus élevé pour le beurre canadien.

Je tombe d'accord avec l'honorable préopinant (M. Broder) quand il dit que vous aurez à réduire vos prix en proportion de la quantité de beurre de bonne qualité que vous offrirez en vente sur le marché anglais. C'est là une vérité dont il est aussi bien de nous persuader maintenant que plus tard, mais il est également vrai qu'il est tout à fait inutile de mettre en vente sur le marché anglais, du beurre, des fruits, du fromage, ou tout autre produit canadien qui n'est pas de première qualité et en excellente condition. Si je pouvais persuader nos gens d'une chose, ce serait de s'efforcer de produire un article de première qualité ; quant au beurre, le gouvernement fait tout son possible pour expédier cet article sur le marché anglais en excellente condition, afin que nous puissions y prendre la première place et faire une concurrence heureuse à nos rivaux. Je pense que c'est là tout ce qu'on peut demander au gouvernement.

M. POPE : C'est là un sujet de grande importance et que nous ne devons pas traiter à la légère, et il me fait peine de voir qu'on a proposé l'ajournement du débat. Il nous est bien permis de consacrer beaucoup de temps à l'une des plus grandes sources de la richesse nationale. L'honorable préopinant (M. Bain) a été assez franc—et j'ai été heureux de l'entendre,—pour reconnaître que c'est le gouvernement précédent qui a fait les premiers efforts afin d'assurer le développement et le progrès de cette industrie. L'honorable député a dit qu'il craignait que l'encouragement, au moyen de primes, pour la fabrication et l'exportation du beurre, ne se bornât à certains cantons.

Quiconque examine le chiffre des exportations du fromage canadien et celui de la consommation en Angleterre, comprendra certainement, je crois, que ces exportations s'élèvent aujourd'hui au chiffre à peu près le plus élevé qu'il leur soit possible d'atteindre, et que dorénavant l'augmentation de la production de l'industrie laitière au Canada doit se faire dans la fabrication du beurre, de sorte que toute aide accordée par cette Chambre pour encourager le développement de la fabrication du beurre, devra nécessairement constituer une aide à l'industrie du fromage, puisqu'elle créera une diversion de l'emploi du lait et conjurera ainsi l'encombrement du marché au fromage, lequel encombrement est inévitable si nous ne trouvons pas de nouveaux moyens d'utiliser l'augmentation de la production du lait en ce pays. Il est clair que nous n'avons pas encore atteint la limite de l'accroissement de la production du lait, et que le ministre de l'Agriculture est appelé à faire face à la situation.

Il a été admis par les membres de la droite dont les paroles n'ont pas été inspirées par les sentiments politiques, mais qui ont considéré cette question avec sincérité et conviction, que la qualité de l'article que nous produisons influe d'une manière très importante sur l'accroissement de son commerce. L'honorable préopinant a mentionné deux cas venus à sa connaissance de l'ouest de l'Ontario, où les propriétaires de beurreries auraient réussi à créer un commerce d'exportation rémunérateur de beurre en Angleterre. J'admets l'existence de cas extraordinaires de ce genre, mais tandis qu'on peut citer deux ou trois cas comme ceux-là, tout membre de cette Chambre au fait de ce qui se passe dans toute partie du pays où l'on fabrique les produits de la laiterie peut énumérer des douzaines de cas contraires.

Ce qu'il faut pour réussir à mener à bien l'exploitation de l'industrie laitière, c'est d'avoir une certaine quantité de lait assurée pour l'hiver, et pour cela il faut un grand nombre de vaches dont le soin soit concentré entre les mains de quelques cultivateurs disposés à accepter les exigences de la besogne. Je sais par moi-même qu'au lieu de manufacturer le beurre à 3½ ou 4 cents tout au plus par livre, au bénéfice de ceux qui nous apportent

le lait, la fabrication du beurre, dans mon comté, a coûté 5 et 6 cents à ma beurrerie pendant un certain nombre d'années, et ensuite la quantité de lait fournie est devenue si petite, qu'il a fallu élever ce coût à 7 cents pour pouvoir y établir une beurrerie durant l'hiver.

On ne peut trouver de gens disposés à perdre deux ou trois cents par livre sur leur beurre, et on ne peut établir de beurreries destinées à fonctionner durant l'hiver, si les cultivateurs doivent payer six ou même cinq cents par livre pour la fabrication du beurre. Cela ne leur laisse pas un bénéfice suffisant. Là où les bestiaux ne sont pas réunis ensemble dans de grandes étables, le coût de la fabrication est trop élevé, et je ne connais pas d'autre manière que celle-ci de placer l'industre sur un pied convenable dans les endroits où la population agricole est éparpillée, ou parmi les petits cultivateurs qui possèdent des fromageries depuis peu seulement, et qui n'ont pas de grands troupeaux de bestiaux. Les cultivateurs pauvres ou ceux qui demeurent dans les régions récemment établies, bien que moins heureux que d'autres, ont autant droit que ceux-ci à l'attention du gouvernement.

Je suis donc convaincu d'être dans mon droit et de remplir mon devoir en insistant sur ce point, et ne demandant à la Chambre et au gouvernement de considérer sérieusement la motion de mon honorable ami le député de Grenville. Dans les endroits où l'industrie laitière est encore peu avancée, on devrait accorder à la population un certain encouragement au début.

Nous fabriquons maintenant tout le fromage que nous pouvons exporter ; et en présence de l'augmentation constante de la production du lait chaque année, il nous faut trouver le moyen d'en disposer quelque part dans le monde. Or, dans les circonstances actuelles, je ne connais pas de meilleur moyen que celui proposé par mon honorable ami. Il y a toujours lieu d'objecter à accorder une prime à une industrie quelconque. Mais mon honorable ami, le député de Huron (M. McMillan), a admis qu'il existait certaines circonstances dans lesquelles il pourrait être sage d'adopter ce moyen, et nous constatons, je crois, ces circonstances spéciales dans ce cas-ci.

La chose pourrait ne pas s'appliquer au comté de l'honorable député, ni même au lieu où je demeure. Je sais, cependant, qu'il est certaines parties de mon comté et de tout comté favorable à l'industrie laitière, où, si l'on veut que l'accroissement de la production du lait se continue au profit du cultivateur, il faut encourager cette industrie durant l'hiver ; et je ne connais pas de meilleur moyen de le faire qu'en accordant cette subvention au nom du gouvernement.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

CHEMIN DE FER DE L'ONTARIO ET DE LA RIVIÈRE LA PLUIE.

M. HENDERSON (*pour* M. TISDALE) : Je propose que la Chambre siège de nouveau en comité pour la considération du bill (n° 32) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Ontario et de la Rivière La Pluie.

M. POPE.

M. MACLEAN : Au sujet de ce bill je désire proposer un amendement que je considère comme très important. Cette voie ferrée qu'on se propose d'établir entre Port-Arthur et Winnipeg constitue, à mon avis, le chemin de fer le plus important qui soit soumis à la considération du peuple canadien aujourd'hui. On a en vue d'obtenir par ce chemin l'établissement de cette partie de l'Ontario encore déserte, connue sous le nom de région de la rivière La Pluie, laquelle semble être l'une des régions minières les plus riches du pays. C'est là une région qu'il sera profitable d'établir pour le développement de ses ressources minières, ainsi qu'agricoles. Mais par-dessus tout la chose est importante parce que cette région offre une nouvelle voie de communication par chemin de fer entre la province de l'Ontario et l'est, d'un côté, et le Manitoba et le grand ouest, de l'autre.

Ce chemin de fer paraît si important aux yeux du public, qu'il a été très largement subventionné par diverses législatures canadiennes. Pour le moment la législature de l'Ontario l'a subventionné de $615,000 pour la construction de 205 milles de voie. La première division du chemin de fer de Port-Arthur à Duluth, qui doit correspondre avec le chemin de fer de l'Ontario et la Rivière La Pluie, a reçu une subvention de $28,000 de la même législature. Cette Chambre a déjà accordé une subvention de $512,000 pour la construction des premiers quatre-vingts milles de chemin. Il possède donc aujourd'hui des subventions pour un montant total de $1,155,000. Il doit être encore subventionné par l'Ontario, je n'ai aucun doute qu'il recevra une subvention beaucoup plus forte de ce parlement, et l'on sait qu'il doit recevoir une subvention du Manitoba. Le simple fait que ce chemin de fer doit recevoir toutes ces subventions du parlement fédéral et de ces deux législatures provinciales, est de nature à démontrer l'importance qu'on lui attache. On le considère comme important, non seulement à cause des ressources agricoles et minières du pays qu'il ouvrira à la civilisation et aux affaires, mais à cause du fait inappréciable qu'il servira d'anneau reliant l'est à l'ouest, concurremment avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique, comme nous le savons tous maintenant, est accusé de constituer un monopole, et d'imposer à la population de l'ouest et de l'est des taux de trafic exorbitants. La voix publique demande depuis des années et des années une voie ferrée qui soit rivale du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le chemin de fer de l'Ontario et la Rivière La Pluie, si ce parlement sait le traiter et le contrôler comme il faut, fournira cette voie rivale, apportera aux commerçants et aux manufacturiers de l'est un moyen de communication à bon marché avec l'ouest, et, par-dessus tout, procurera aux cultivateurs du Manitoba, des prairies de l'ouest et de la Colombie anglaise l'avantage de se soustraire au monopole que lui fait subir aujourd'hui le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Cette portion de territoire s'étendant de Port-Arthur à Winnipeg forme réellement la clef de toute la situation au sujet du transport. Le seul chemin qui franchisse cette distance, le chemin de fer Canadien du Pacifique, est accablé de trafic. Il peut à peine suffire à la tâche de transporter les produits de l'ouest à l'est, ou d'un endroit à l'autre de sa voie, et il y a lieu de bâtir un chemin de fer

rival, non seulement pour répondre au besoin du trafic, mais pour soustraire la population aux conditions onéreuses imposées par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Si nous n'agissions pas aujourd'hui que ce bill est en train d'être adopté par la Chambre, et que le Manitoba se propose de subventionner encore ce chemin de fer, ce serait laisser perdre l'occasion de le faire ; et ce qui probablement arriverait, c'est que ce chemin de fer, si libéralement subventionné par le parlement fédéral et par les législatures provinciales, passerait en la possession du chemin de fer Canadien du Pacifique, et qu'au lieu d'être le rival de ce dernier, il ajouterait encore à la puissance de son monopole.

Il incombe donc à ce parlement, ainsi qu'au gouvernement du jour, de voir à ce que ce bill contiennent une disposition de nature à garantir le public pour l'avenir, et c'est là, M. l'Orateur, ce qui constitue principalement l'esprit de l'amendement, que je propose aujourd'hui.

Je ne me lève pas pour favoriser une proposition générale tendant à placer les chemins de fer sous la dépendance immédiate de l'Etat, bien que je sois convaincu de voir la chose s'accomplir un jour ou l'autre, ce qui, je crois, est également l'avis d'un grand nombre de députés.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux, s'est en réalité exprimé, en cette Chambre, l'autre jour, en faveur de l'application de ce système en définitive. Mais, je ne propose rien d'aussi radical. Tout ce que je dis, c'est que, en présence des subventions considérables accordées par les gouvernements, comme je l'ai exposé déjà, le public a le droit de demander que le paiement de cet argent et la législation requise au sujet de ce chemin soient en rapport avec le degré de protection qu'on lui accordera relativement aux taux de trafic et aux droits de passage.

Je signalerai spécialement, maintenant, à mes honorables amis qui représentent le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, que le seul espoir de salut qu'ils peuvent avoir au sujet des taux de trafic, comme le seul que nous puissions avoir également dans l'est, réside dans le prolongement dans le Manitoba et, si nécessaire, encore plus à l'ouest, et du Grand-Tronc de chemin de fer et du réseau de chemins de fer du gouvernement canadien. A mon avis, la seule solution que nous puissions apporter à ces problèmes du transport se trouve à peu près là. Non seulement devons-nous fixer des taux de trafic, mais il nous faut stipuler certaines dispositions de nature à assurer le prolongement jusque dans l'ouest du Grand-Tronc de chemin de fer et du chemin de fer du gouvernement canadien.

Voilà qui n'est pas difficile. Le réseau de chemins de fer du gouvernement canadien a atteint Montréal aujourd'hui. En obtenant des droits de passage sur le Canada-Atlantique et sur les chemins de fer d'Ottawa à Parry-Sound, on pourrait aisément prolonger ce réseau jusqu'à Parry-Sound, où il correspondrait avec Port-Arthur par les vapeurs voyageant sur les lacs, puis on pourrait de là continuer le prolongement du Grand-Tronc de chemin de fer ou le réseau de chemins de fer du gouvernement canadien jusqu'à Winnipeg.

Eh bien ! aujourd'hui que nous accordons cette législation et tout cet argent, n'est-ce pas le temps de stipuler une disposition dans le bill, déclarant que les chemins de fer du gouvernement canadien et du Grand-Tronc possèderont des droits de passage sur le chemin projeté ?

Ce chemin est bâti presque entièrement avec l'argent du pays. Autant que je puis voir, s'il est subventionné en entier comme il l'a été jusqu'à présent, il recevra au delà de $9,000 par mille. Or, si le public a $9,000 par mille dans un chemin de 425 milles de long, assurément il doit avoir le droit de dicter les conditions auxquelles ce chemin sera administré, et de déterminer quels sont les chemins de fer qui seront autorisés à y circuler.

M. CAMPBELL : Quel est votre amendement ?

M. MACLEAN : En substance, mon amendement est que le Grand-Tronc, le réseau de chemins de fer du gouvernement canadien, et le chemin de fer Canadien du Pacifique, aient le droit de passer sur le chemin de fer projeté ; que les taux de trafic y soient sujets à la surveillance du gouvernement ; qu'on y puisse voyager à raison de deux cents par mille, et qu'un certain taux soit fixé pour un certain nombre déterminé d'articles mentionnés dans l'amendement. Je dois dire que cet amendement relativement aux droits de circulation et à la surveillance des taux de trafic de la part du gouvernement, a été tiré des dispositions introduites par ce gouvernement, dans son bill de l'an dernier concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Voici une autre raison pour laquelle j'objecte à l'adoption du bill aujourd'hui, avant que le gouvernement ait fait quelque déclaration, et pour laquelle j'insiste, afin que ce bill reste en suspens. Le Manitoba, comme je l'ai déjà dit, se propose de présenter une loi destinée à accorder de l'aide à ce chemin de fer, mais à des conditions spéciales. L'intention de M. Greenway, je crois, est de voter à ce chemin de fer-là, une subvention sujette à la condition expresse qu'on ne réclamera pas plus que certain taux spécifié pour le transport d'un certain nombre d'articles qu'il énumère.

Ainsi, le grand grief au Nord-Ouest aujourd'hui, en ce qui regarde le chemin de fer Canadien du Pacifique et son embranchement à Port-Arthur, se rapporte au blé. Le tarif pour le transport du blé de Winnipeg à Port-Arthur, aujourd'hui, est de 17½ cents. C'est l'intention de M. Greenway, je crois, de faire un arrangement avec le chemin de la rivière à la Pluie, arrêtant que ce tarif sera de 10 cents par 100 livres. Voilà une grande réduction, mais si l'on peut l'obtenir, M. Greenway se propose de le faire en l'insérant dans le bill. Si ce ministre peut l'insérer dans son bill, pourquoi ne pourrions-nous pas le faire dans notre bill ?

J'insiste auprès de cette Chambre aujourd'hui pour qu'elle ne permette pas l'adoption de ce bill concernant le chemin de fer de la Rivière La Pluie avant qu'on nous ait accordé les conditions qu'obtient le Manitoba, et nous devrions hésiter à agir avant d'être en possession du bill de cette province.

Pour démontrer davantage l'importance de ce chemin de fer, je dirai qu'il forme partie d'un réseau transcontinental. On n'aura pas grand peine maintenant à obtenir au Canada un autre réseau de chemins de fer transcontinental, qui sera le rival du chemin de fer Canadien du Pacifique, si nous demandons en temps opportun l'introduction de certaines dispositions dans tous les bills concernant ce sujet qu'il nous arrive de voir présenter à la Chambre. Nous savons que le gouvernement,

aujourd'hui, administre un chemin de fer qui s'étend de Halifax à Montréal, et que nous pouvons prolonger à peu de frais ce chemin jusqu'à Parry Sound, au bénéfice de la population du pays. Nous savons si nous pouvons parvenir à Winnipeg, comme la chose devrait se faire par ce chemin de fer de la Rivière La Pluie, qu'il est facile d'avoir une correspondance entre Winnipeg et Lethbridge, où commence le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Et par notre législation de l'an dernier, nous nous sommes réservés le contrôle des droits de circulation sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Si nous prenons maintenant nos précautions au sujet du chemin de fer de la rivière à la Pluie, le peuple possédéra dans quelques années un réseau de chemin de fer transcontinental rivalisant avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, et de cette façon, suivi par d'autre, nous contraindrons ce roi du monopole à réduire ses taux.

Je ne suis pas en faveur d'un plus grand agrandissement du chemin de fer canadien du Pacifique, si ce n'est aux conditions les plus restrictives et les plus sévères. Je dis donc que je n'aurais pas d'objection à voir tomber le chemin de fer de la Rivière La Pluie en la possession du premier de ces chemins, pourvu que ce soit à des conditions qui sauvegardent la population relativement aux taux du trafic et aux droits de circulation; mais tant que cette condition n'aura pas été garantie, j'objecterai à un plus grand agrandissement du chemin de fer canadien du Pacifique. Cette compagnie est à présent trop puissante, elle l'est presque plus que le parlement et le peuple du Canada, et nous devrions adopter quelque moyen d'y mettre un frein. Nous devrions asseoir notre position et essayer d'arracher des conditions à cette compagnie, sinon elle va tout assujettir en ce pays.

Si l'on me permet de considérer la proposition au point de vue de l'Ontario, et si l'on me demande pourquoi cette province s'intéresse tant à ce chemin, je répondrai simplement que les manufacturiers y ont un profond intérêt à voir le dit chemin transporter leurs marchandises au Nord-Ouest à des taux peu élevés. Les cultivateurs du sol et des arbres fruitiers y ont un égal intérêt. On nous a répété maintes fois que la population manitobaine consommerait beaucoup plus de fruits de l'Ontario si les taux du transport en étaient plus bas, et l'on sait que Chicago, St-Paul et toutes les villes situées à l'ouest des grands lacs jouissent, dans une large mesure, de ce commerce du Manitoba et des provinces de l'ouest, pour la simple raison qu'ils ont des taux de transport plus supportables.

Il est donc de l'intérêt des manufacturiers, des commerçants et des cultivateurs de l'Ontario et de Québec d'obtenir des taux de trafic moins élevés pour le transport de leurs produits et articles de commerce au Manitoba. Et la possibilité de réussir à les obtenir est établie par le fait que M. Greenway, dit-on, a conclu un arrangement—ce que je crois—par le quel le taux du blé sera réduit de 17½ cents qu'il est à 10 cents. S'il peut obtenir cela, assurément ce parlement-ci peut également le faire, et c'est le temps à présent d'y voir à l'occasion de ce bill.

Un autre changement que je propose de faire à ce bill, c'est d'y insérer la condition qu'on pourra voyager sur le chemin à raison de 2 cents par mille. Ce chemin de fer a 450 milles de long et va recevoir $5,000,000 de l'argent public. Il va donc virtuellement se trouver bâti presque entièrement aux dépens du trésor public. Or, voilà un fait qui fournit au parlement l'occasion d'imposer à ce chemin l'obligation de transporter les voyageurs à raison de 2 cents par mille. Tous les chemins de fer aujourd'hui transportent les voyageurs à raison de 1 cent par mille, et font des bénéfices. Jamais les compagnies de chemin de fer n'ont vu leurs wagons envahis comme ils le sont aujourd'hui, et il est question parmi elles de continuer le système actuel des taux réduits, vu le montant étonnant des recettes. A tout événement, dans ce cas-ci en particulier, où ce chemin a été bâti avec l'argent du pays, alors que les autres chemins de fer donnent pour raison de ne pas adopter le taux de 2 cents par mille le fait que les grands frais de construction qu'ils se sont imposés les en empêchent; dans ce cas-ci, au moins, nous avons le droit de dire: Vous ne réclamerez pas plus de 2 cents par mille aux voyageurs que vous transporterez. Le trafic entre Port-Arthur et Winnipeg promet de s'accroître. Le grand trafic des voyageurs traversant le continent devra passer par l'un de ces chemins, et le chemin de fer de la rivière la Pluie peut bien permettre de tenter de transporter les voyageurs moyennant 2 cents par mille.

On nous a même dit que si nous voulions accomplir une réforme comme celle-là, il faudrait adopter une loi générale qui imposerait ce taux, non seulement à une compagnie de chemin de fer, mais à toutes. Pas du tout. On doit tenter l'expérience sur un seul chemin, et ensuite tous les autres emboîteront le pas.

C'est ce qui est arrivé dans le cas du *New York Central et Hudson River Railway*, l'un des plus puissants chemins de fer des Etats-Unis. Le maximum du taux de ce chemin de fer est de 2 cents par mille. Comment en est-on arrivé là? Nullement par une déclaration radicale de la part de l'administration, ni par aucune loi de la part de l'Etat de New York; mais à une certaine époque de l'histoire du *New York Central*, la compagnie, qui l'exploitait voulut acquérir un chemin de fer de fort peu d'étendue sur lequel était établi le taux de 2 cents par mille, un chemin de fer dont la longueur n'excédait pas cinquante milles, et cette grande compagnie désirait tellement obtenir l'administration de ce tronçon, que lors de son obtention du consentement de la législature à ce qu'elle en devint propriétaire, elle convint de rendre ce taux de 2 cents uniforme sur tout son réseau.

On dira qu'il y a densité de population dans l'Etat de New-York; mais, répondrai-je, il s'y trouve des chemins de fer rivaux plus que proportionnellement, et la concurrence pour le transport des voyageurs est toujours aussi forte qu'ici, le nombre des voyageurs transporté par mille n'est pas plus grand qu'au Canada. Cependant, la population de cet Etat a obtenu ce taux de deux cents, et nous pouvons assurer le même taux à la population canadienne en insérant un article dans ce sens dans tous les bills concernant les chemins de fer soumis au parlement.

L'imposition de ce taux ne saurait être considérée comme déraisonnable par les compagnies de chemins de fer. Les taux de trafic relatifs au transport des marchandises sont constamment diminués de moitié, et en certain cas où on réclamait $4.00, on ne demande plus que 50 cents. Ces taux, je le répète, sont diminués maintes fois, et nous devrions faire quelque chose maintenant pour réduire les taux payés par les voyageurs, et soustraire notre

pays au fardeau excessif imposé par les chemins de fer à cet égard.

Je désire donner lecture de l'amendement que je veux présenter en comité, et le commenter quelque peu.

J'ai tiré les deux premiers articles de cet amendement du bill du gouvernement adopté à la dernière session concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Si le gouvernement a trouvé bon de faire cet amendement pour l'appliquer au chemin de fer que je viens de mentionner, lequel a été bâti presque entièrement aux frais du pays, il est du devoir de ce même gouvernement, ainsi que de la Chambre, d'insérer un amendement semblable dans le bill concernant le chemin de fer de la rivière la Pluie.

M. l'ORATEUR : L'honorable député, d'après ce que je comprends, ne propose pas cet amendement à présent, mais il indique l'amendement qu'il veut proposer en comité ?

M. MACLEAN : J'explique l'amendement que j'entends proposer en comité ?

M. l'ORATEUR : Je suppose que l'honorable député ne répétera pas alors ses explications.

M. MACLEAN : Je ne reviendrai pas alors sur mes explications en comité.

Le premier article de mon amendement est ainsi conçu :

3. Que des pouvoirs de circulation sur le dit chemin et tous ses embranchements et raccordements ou aucune partie d'iceux, et sur toutes lignes ferrées actuellement ou ci-après possédées ou affermées ou exploitées pour le compte de la compagnie entre le lac Supérieur et la cité de Winnipeg, et l'usage nécessaire de ses voies, gares et terrains de gares sont par les présentes conférés au Grand Tronc de chemin de fer, au réseau ferré de l'Etat, au chemin de fer du Pacifique Canadien ou à tout autre chemin désigné par le comité des chemins de fer du Conseil privé ou par le parlement du Canada, aux conditions qui pourront être fixées par le dit comité ou le parlement du Canada, et conformément aux dispositions de l'Acte des chemins de fer et de tous autres actes généraux concernant les chemins de fer qui pourront être de temps à autre passés par le parlement : mais rien dans les présentes ne sera interprété comme signifiant que ces pouvoirs de circulation ne pourraient être ainsi conférés sans la disposition spéciale contenue dans les présentes.

J'y ai inséré les mots "parlement du Canada."

Voici la partie suivante de l'amendement :

Qu'aussitôt que le dit chemin de fer ou aucune de ses parties sera ouvert au trafic, les taux et péages sur le chemin de fer ou sur aucun autre chemin de fer ou aucuns steamers en correspondance avec les dits chemins actuellement ou ci-après possédés ou affermés ou exploités pour le compte de la compagnie, seront d'abord approuvés par le Gouverneur en conseil ou par une commission des chemins de fer ; si une telle commi-sion est nommée, ou quand elle le sera, et ces taux et péages seront en tous temps à l'avenir et de temps à autre sujet à revision et contrôle comme il est dit ci-dessus.

Puis vient l'article relatif au taux de 2 cents par mille pour le transport des voyageurs, et je me propose également de spécifier le maximum du fret qu'on pourra réclamer pour le transport de certains articles.

M. l'Orateur, le ministre des Chemins de fer a fait plusieurs déclarations au nom du gouvernement en différentes occasions.

Je crois qu'il a dit que nous devions avoir quelque réforme en ce qui concerne les chemins de fer, et il nous a ajouté que dans son opinion au moins il fallait nationaliser les chemins de fer. Mais chaque fois que la question est venue devant nous le ministre s'est contenté de nous dire que plus tard il nommera une commission des chemins de fer et qu'il adoptera des mesures pour protéger le public contre le monopole de ces compagnies. Il est maintenant temps d'agir, il est temps de guérir le mal avant qu'il s'aggrave. Le devoir du gouvernement exige qu'il prenne ces mesures aujourd'hui pour protéger le public.

J'aperçois mon honorable ami le directeur général des Postes (M. Mulock). Il était plein d'ardeur il y a quelque temps pour favoriser cette réforme, j'espère qu'il l'est encore et qu'il presse ses collègues de régler la question. Je prierai le directeur général des Postes de m'aider à faire insérer dans ce bill une disposition à peu près semblable à celle que le gouvernement a fait insérer dans le bill relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

La population de la Colombie anglaise, du Nord-Ouest et de l'Ontario est en faveur d'une réforme. Vous ne pouvez pas faire tout d'un coup une réforme radicale, mais vous pouvez commencer par imposer vos conditions à mesure que les compagnies de chemins de fer viendront demander des faveurs au parlement.

Je reconnais que vous devez avoir une forte et puissante commission des chemins de fer, et j'espère qu'à la prochaine session un bill sera présenté aux fins d'en constituer une, mais en attendant nous devons mettre un frein à ces monopoles des chemins de fer. Faisons un essai dans l'intérêt public, et si cet essai réussit, nous continuerons sur une plus grande échelle.

Je ferai observer au gouvernement et à la Chambre que pour aucun motif nous devons adopter ce bill, excepté avec certaines conditions, et ces conditions ne doivent pas être déterminées avant que nous ayons devant nous le projet de loi de la législature du Manitoba. Je suis enclin à croire que le tarif des chemins de fer sera réglementé par cette législature et que le public sera protégé, mais je veux protéger le public de deux manières, et c'est la différence qu'il y a entre mon amendement et ce que le gouvernement du Manitoba a proposé ; je veux spécifier les péages qui seront exigés sur cette ligne de chemin de fer, et que la compagnie soit forcée de donner l'usage de sa voie à tous les chemins qui voudront y passer.

J'espère que cet amendement sera approuvé par le gouvernement et par la Chambre et que les honorables députés appuieront les efforts que je fais pour obtenir une réforme et pour donner au public quelque chose en échange des immenses sommes d'argent que chaque année, par le passé, il a payées à ces compagnies de chemin de fer sans compensation. Nous avons subventionné plusieurs doubles lignes de chemin de fer pour établir la concurrence, mais les puissantes compagnies les ont englobées, et il n'y a pas eu de concurrence ni de résultat avantageux.

Aujourd'hui, le Canada doit supporter les frais d'entretien de plusieurs milliers de mille de chemins de fer inutiles, et il n'a encore rien reçu en échange. Apprenons à ces compagnies qu'elles doivent donner le droit de circulation sur leurs voies. Sous ce rapport, je crois que le Grand-Tronc est plus avancé que les autres compagnies.

Il a donné au chemin de fer Canadien du Pacifique le droit de parcours entre Hamilton et Toronto ; il a donné le même droit sur sa *Air Line* au chemin de fer Wabash, un grand réseau trans-

continental aux Etats-Unis, et, les wagons du Wabash circulent aujourd'hui sur la voie du Grand-Tronc aussi librement que les wagons de ce dernier et les chemins de fer de l'Etat doivent avoir les mêmes privilèges sur le chemin de fer de la rivière la Pluie, afin que le public en retire quelques avantages. Si vous ne forcez pas la compagnie à agir ainsi, jamais elle ne le fera.

M. CASEY: Le Grand-Tronc de chemin de fer et l'Intercolonial doivent se rendre d'abord à Port-Arthur.

M. MACLEAN: Le Grand-Tronc côtoie aujourd'hui la baie Georgienne et le lac Huron, et il peut établir dès demain s'il le désire une ligne de steamers jusqu'à Port-Arthur.

Dans ce cas, le Grand-Tronc pourrait avoir ce privilège sur le chemin de fer de l'Ontario et la Rivière La Pluie, et à une autre phase de l'examen du présent bill, je présenterai une motion impliquant ce principe.

M. CASEY: Mon honorable ami (M. Maclean) désirant soulever la discussion de toute la question, il est opportun que le bill reste en suspens à cause de l'absence du promoteur du bill et du ministre des Chemins de fer et Canaux, et ils auront ainsi l'occasion de controverser l'argumentation présentée à la Chambre.

M. DAVIES (Saskatchewan): J'approuve une grande partie de ce que l'honorable député d'York-est (M. Maclean) a dit sur ce sujet. En ce qui concerne l'ouest, ce bill est le plus important que j'aie encore vu en fait de chemin de fer depuis que j'ai l'honneur d'être député. Il est important parce qu'il a trait à un chemin de fer entre Winnipeg et Port-Arthur, qui est la clef de tout le système de chemin de fer dans l'ouest.

Aujourd'hui le chemin de fer Canadien du Pacifique fait circuler ses trains entre Winnipeg et Port-Arthur et communique avec les grands lacs, et nous savons que là existent toutes les difficultés relatives au tarif du transport des marchandises. Nous accordons à une autre compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer au même endroit, et nul doute qu'elle demandera une subvention de $6,400 par mille, de sorte que le gouvernement doit faire quelque chose, non seulement dans l'intérêt de la population de l'ouest mais aussi de celle de l'est en même temps, pour que cette compagnie soit forcée de fixer des prix raisonnables pour transporter les marchandises.

On a fait observer que nous avons construit des milliers de milles de chemins de fer dans un but de concurrence, mais que nous avons été déçues dans nos espérances, et si nous ne faisons pas quelque chose pendant que ce bill est devant nous, nous aurons d'autres déceptions. Le parlement doit obliger cette compagnie à fixer un prix équitable pour le transport des grains et autres produits que nous exportons et des marchandises que nous importons.

L'honorable député d'York (M. Maclean) n'a pas mentionné les péages qu'il aimerait faire insérer dans cet amendement, mais on me dit que le gouvernement Greenway est à prendre des mesures pour fixer 10 cents par 100 livres de blé. C'est un prix raisonnable, et on peut le transporter pour ce prix, ainsi que le fait voir la réduction que le chemin de fer canadien du Pacifique a faite cette année entre Fort-William et Montréal, où le coût du transport est au-dessous de 10 cents.

Nous devrions insérer une échelle de péages pour le transport des bestiaux et du blé que nous exportons, et en même temps des produits que nous importons. La construction d'un chemin de fer dans cette partie du pays coûte très cher, et si nous construisons celui qui est projeté nous n'en aurons pas un autre de sitôt, de sorte que c'est le temps aujourd'hui de sauvegarder les intérêts du public. Le coût de construction des chemins de fer dans l'ouest est peu de chose. On peut en construire partout dans les prairies à raison de $8,000 par mille. Nous devons profiter de la présente occasion et retenir le chemin sous notre dépendance, autrement, en arrivant à Winnipeg, si ces péages ne sont pas fixés, nous serons à la merci des compagnies.

Nous espérons que si ce chemin est construit, il fera la concurrence, mais nous voulons en être sûrs.

J'aimerais à dire quelques mots au sujet de la dernière partie de l'article 1 du présent bill, laquelle stipule:

Et si le chemin de fer n'est pas alors terminé, les pouvoirs conférés à la compagnie seront périmés, nuls et de nul effet à l'égard de toute la partie qui en restera alors inachevée.

Je ne sais pas ce que cette disposition signifie. Quand une compagnie de chemin de fer s'adresse à la Chambre, et qu'elle obtient une charte pour construire un chemin entre tel et tel endroit, il doit exister des moyens pour la contraindre à compléter le chemin. Ainsi que je comprends cette disposition, une compagnie peut obtenir une charte aux fins de construire un chemin de fer d'un point à un autre, et pour cela elle obtient une subvention, et quand elle a construit la moitié du chemin, si elle trouve qu'il n'y a pas d'avantages pour elle à continuer, elle pourra arrêter les travaux, et tout ce que le gouvernement pourra faire sera d'annuler sa charte pour la partie inachevée.

Comme exemple, je mentionnerai le fait que la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest a obtenu une charte de cette Chambre l'autorisant à construire un chemin de fer entre Portage-la-Prairie et le bras nord de la rivière Saskatchewan et pour aider à la construction de ce chemin elle a obtenu une subvention par mille de 6,400 acres de terre la plus fertile du Nord-Ouest. Cette même disposition est dans sa charte; mais une fois arrivée à la frontière de la province du Manitoba, traversant une contrée bien colonisée et où le chemin donnera des bénéfices, elle n'a pas été plus loin. Elle a reçu sa subvention pour la longueur de chemin construit, mais elle a suspendu ses travaux. Le gouvernement peut annuler sa charte pour la partie inachevée, mais quel en sera l'avantage des colons?

Quand une compagnie passe un contrat avec le parlement s'engageant à construire un chemin de fer jusqu'à un certain endroit, et qu'elle reçoit des deniers publics pour l'aider dans son entreprise, nous devons prendre des mesures pour la contraindre à exécuter son contrat. Dans ce but, il serait opportun que le gouvernement se fît donner une hypothèque privilégiée sur le chemin de fer comme garantie des sommes payées par le public. Le gouvernement conserverait cette hypothèque, et il ne serait pas exigé d'intérêt, et aussitôt que la compagnie aurait exécuté son contrat, et construit le chemin, l'hypothèque serait radiée. Ce serait une

M. MACLEAN.

garantie pour le public que le chemin serait construit.

A mon avis, l'amendement présenté par l'honorable député d'York-est, est un pas dans la bonne voie. Le gouvernement a, lui aussi, agi de cette façon quand dans son contrat avec la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, relativement à la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau il a obtenu de la compagnie des réductions de peages, tant pour la population de l'ouest que de l'est, et réservé le droit de circulation sur cette ligne pour tout chemin de fer et a retenu pour lui le contrôle du tarif sur cette route.

Il devrait faire la même chose dans le présent cas. En premier lieu, le droit de circulation devrait être accordé. Je ne veux pas dire au Grand-Tronc de chemin de fer et au chemin de fer canadien du Pacifique seulement, mais à toute compagnie qui voudra utiliser ce chemin. Le gouvernement devrait de plus, se réserver le contrôle des péages et de l'émission des obligations par la compagnie. Le plus mauvais côté de la politique du gouvernement au sujet des chemins de fer a été le pouvoir accordé aux compagnies qui construisent ces lignes de les hypothéquer pour n'importe quelle somme. Je mentionnerai à l'appui de mon assertion le chemin de fer de Qu'Appelle, le lac Long et de la Saskatchewan allant jusqu'à Prince-Albert. La construction du chemin n'a pas coûté plus que $2,500,000, mais il a été hypothéqué jusqu'à concurrence de $3,800,000. C'est une différence de $1,300,000, et nous ne savons pas où cet argent est allé. J'ai entendu dire par un député que cet argent a été placé dans les chemins de fer électriques dans certaines parties de l'est du pays ; mais les colons ont aujourd'hui l'intérêt à payer sur ces $3,800,000—non seulement sur le coût du chemin mais sur ces $1,300,000, dont nous ignorons l'emploi. Je crois que nous devons mettre un terme à cet état de choses, le gouvernement doit s'en occuper immédiatement et y mettre ordre. Il doit adopter ces trois recommandations : réserver le privièlge de circulation sur le chemin, le contrôle des péages et du pouvoir d'aliénation que possède la compagnie. S'il fait cela, la question des chemins de fer ne suscitera plus de difficultés.

Je vais maintenant parler des péages exigés dans l'ouest par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Cette compagnie transporte le pétrole de Pétrolia à Winnipeg pour 64 cents par 100 livres ; la distance est de 1,500 milles à peu près. Elle exige 65 cents par 100 livres pour transporter l'huile de Winnipeg à Prince-Albert, où je réside, soit une distance de 600 milles. De sorte qu'elle nous fait payer dans l'ouest le double du prix qu'elle exige dans l'est. Une chose curieuse à signaler. Ajoutez les 64 cents exigés entre Pétrolia et Winnipeg aux 65 cents que nous payons entre Winnipeg et Prince-Albert et vous avez $1.29 ; mais si vous expédiez de Pétrolia directement à Prince-Albert elle exige $1.37. Il est temps que des mesures soient prises pour mettre fin à cet état de choses. Il me reste à ajouter que j'appuierai avec plaisir l'amendement présenté par l'honorable député d'York-est.

M. SPROULE : M. l'Orateur, il me semble que c'est le bon moment pour moi de présenter les observations que j'ai à faire au sujet de cet amendement. A mon avis, il est temps de renoncer au principe appliqué jusqu'ici en accordant des chartes aux compagnies de chemins de fer. Il y a longtemps que le parlement suit le principe d'accorder des chartes avec des pouvoirs très étendus, de donner des subventions pour aider à construire les chemins de fer, et d'exiger très peu de choses des compagnies en échange de tout cela.

Pendant que nous agissions de la sorte et que nous espérions retirer certains avantages de l'emploi des deniers publics, nous avons appris que nous recevons rien de ce que nous attendions quand nous avons accordé ces sommes d'argent et ces pouvoirs. Nous l'avons fait quelquefois dans le but de faire construire un chemin de fer dans une partie du pays où il n'y en avait point. C'est juste. Il est essentiel que nous ayons des chemins de fer dans l'ouest, et nous avons accordé des subventions considérables pour en construire, mais dès qu'ils sont construits nous constatons que les compagnies exigent des péages exorbitants—ce qui met le cultivateur ou le commerçant dans l'impossibilité d'avoir des bénéfices raisonnables en échange de leurs labeurs. Dans chaque cas le coût du transport est fixé au chiffre le plus élevé ; ainsi que nous l'avons vu, il y a quelques années, dans le cas d'un chemin de fer entre Calgary et Edmonton, distance de 75 milles, lequel exigeait 75 cents par 100 livres sur ce parcours. On disait dans le temps que l'expéditeur des produits s'était adressé aux rouliers de la baie d'Hudson—les métis de cette contrée—qui faisaient le roulage avant la construction du chemin de fer, et qu'ils avaient demandé 65 cents par 100 livres pour transporter ces produits.

Examinez la position du colon dans cette région. Nous avions donné des sommes d'argent considérables pour lui fournir des facilités de transport à bon marché, mais une fois ces subventions dépensées dans la construction du chemin de fer il n'était pas mieux qu'auparavant, si ce n'est que ses produits pouvaient être transportés plus rapidement par le chemin de fer. Cela nous fait comprendre la nécessité d'obtenir un certain contrôle sur les chemins de fer pour empêcher ces choses de se présenter à l'avenir.

Nous nous sommes efforcés de développer le pays, en premier lieu, au moyen de chemins de fer, et quand nous avons vu que le coût du transport était si exorbitant, que les gens n'avaient presque rien en échange des lourdes dépenses que le pays avait faites, nous avons tâché de créer la concurrence. Souvent on a demandé au parlement d'accorder des chartes à d'autres compagnies de chemins de fer, peut-être sur les mêmes lignes, et de donner des subventions pour établir cette concurrence. Mais dès qu'un chemin de fer était construit la première compagnie s'en emparait, ou les deux chemins étaient gérés par le même conseil d'administration, le coût du transport restait le même, et la population se trouvait privée des avantages qu'elle espérait recevoir en échange des dépenses que le pays avait faites. Nous en avons eu des exemples maintes et maintes fois, et cependant nous continuons à suivre le même usage.

Nous continuons à subventionner ces compagnies pour construire des chemins de fer sur des routes où il y en a déjà, dans le but de créer la concurrence, et après que le chemin de fer rival est construit, l'objet que nous avions en vue ne s'accomplit point. Cela nous fait voir la nécessité de changer nos méthodes, et ce changement est indiqué dans l'amendement présenté à ce bill. Par cet amendement nous disons à la compagnie qui nous demande

une charte : En échange de cette charte, en échange de la subvention que nous vous accordons, en échange des privilèges qui vous sont conférés, celui d'exproprier, de construire votre chemin dans une contrée déjà traversée par un autre chemin de fer, nous exigeons de vous, pour l'avantage du public, que vous laissiez les autres compagnies faire circuler leurs trains sur votre ligne, en vous payant une compensation raisonnable en échange. Nous l'exigeons pour obtenir dans l'intérêt du public, la concurrence que nous désirons établir en vous accordant une charte, et vous empêcher de suivre l'exemple d'autres compagnies.

Je ne vois pas pourquoi une compagnie de chemin de fer qui obtient une charte de ce parlement, et qui est subventionnée par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial s'opposerait à une condition de cette nature. Nous savons que jusqu'à présent le parlement n'a pas réussi à obtenir de ces compagnies les égards que le public est en droit d'exiger et de recevoir, et en conséquence nous devons prendre les mesures nécessaires pour arriver à ce résultat. Je ne vois pas d'autres moyens plus propres à accomplir l'objet que nous avons en vue que celui que nous offre le présent amendement.

Si cet amendement est adopté, il fera disparaître la nécessité de subventionner une autre compagnie de chemin de fer dans un avenir prochain pour construire un chemin rival. Mais si nous accordons une charte à cette compagnie, sans y ajouter une condition de nature à établir la concurrence que nous avons en vue en le construisant, et que le public attend de nous, nous aurons dans le présent cas le même résultat que dans les autres. Nous verrons se produire le même résultat qui a suivi la construction du chemin de fer du Pacifique Nord, subventionné et constitué par le gouvernement du Manitoba pour établir la concurrence avec le chemin de fer canadien du Pacifique, mais qui au lieu de cela a eu pour conséquence un arrangement entre les deux compagnies aux fins d'exploiter les deux routes ensemble et d'imposer les mêmes péages.

Il est vrai qu'il y a eu certaines réductions, mais il n'y a pas eu la concurrence que le public attendait comme résultat des sommes d'argent payées par la province.

Tenant compte de tous ces faits, il y a urgence pour nous d'adopter une nouvelle méthode qui assurera ce droit au public sans risque de le voir supprimer. Il me paraît particulièrement important d'agir de la sorte avec la Compagnie du chemin de fer de la Rivière La Pluie. Ce chemin de fer est destiné à relier les grandes routes fluviales de l'est du pays aux champs de blé de l'ouest. Pendant trois ou quatre cent milles il traversera une région qui lui fournira très peu de trafic local, de sorte qu'il devra compter en grande partie sur le commerce direct de l'est à l'ouest pour réaliser quelques bénéfices.

M. l'ORATEUR : Je ferai observer à l'honorable député que l'heure consacrée à l'examen des bills d'intérêt privé est expirée.

MEILLEURE OBSERVANCE DU JOUR DU SEIGNEUR.

M. CHARLTON : Je propose, appuyé par M. McMullen, que le bill (n° 2) à l'effet d'assurer la meilleure observance du jour du Seigneur, ordinairement appelé le dimanche, comme jour de repos, soit lu une troisième fois.

M. MACLEAN : Je propose, appuyé par M. LaRivière :

Que le dit bill ne soit pas maintenant lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général afin de retrancher le paragraphe (c) de l'article 1.

L'objet de ma motion est de discuter de nouveau le bill en comité et de perfectionner ses détails. Le paragraphe que je propose de retrancher ne se trouvait point dans le bill primitif. Il empiète sur la liberté de la presse, sur la liberté individuelle et sur des intérêts d'affaires dans le pays. Je ne pense pas que nous devions aujourd'hui, au Canada, établir une censure au sujet des journaux ou restreindre la liberté individuelle ou le droit d'avoir une opinion personnelle, ainsi que le ferait le présent bill.

J'ai reçu des lettres de la part de plusieurs marchands de journaux dans différentes parties du pays, et ils disent que si ce bill est adopté, ils ne pourront plus vendre l'édition du dimanche de la *Tribune*, de New-York, du *Herald* de New-York, du *Record*, de Chicago, de la *Tribune*, de Chicago et autres bons journaux du dimanche publiés aux Etats-Unis. Plus que cela, je crois que si les dispositions du bill sont strictement appliquées, la vente des éditions du lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi et samedi de tout journal des Etats-Unis ou d'ailleurs qui publie une édition du dimanche, sera prohibée. Attendu que le bill est imcomplet et qu'il crée une injustice, particulièrement en ce qui concerne ce paragraphe, je présente cette motion.

On prend le vote :

POUR :

Messieurs

Bazinet,	Ives,
Beattie,	LaRivière,
Bell (Addington),	Lavergne,
Bell (Pictou),	Legris,
Bernier,	Lemieux,
Bertram,	Macdonell (Selkirk),
Bostock,	Maclean,
Broder,	McHugh,
Brodeur,	McInnes,
Bruneau,	McIsaac,
Cargill,	McLennan (Inverness)
Caron (sir Adolphe),	Malouin,
Carroll,	Migneault,
Choquette,	Monk,
Clancy,	Morin,
Clarke,	Penny,
Corby,	Pope,
Costigan,	Préfontaine,
Davis,	Proulx,
Dechêne,	Quinn,
Dugas,	Ratz,
Dupré,	Reid,
Earle,	Rinfret,
Erb,	Robertson,
Ethier,	Ross,
Fitzpatrick,	Savard,
Fortin,	Snetsinger,
Gauvreau,	Somerville,
Geoffrion,	Stenson,
Guay,	Tarte,
Guité,	Taylor, et
Haley,	Wallace.—64.

CONTRE :

Messieurs

Bain,	Joly de Lotbinière
Beith,	(sir Henri),
Belcourt,	Lang,
Bennett,	Laurier (sir Wilfrid),
Borden (King),	Lister,
Britton,	Logan,
Brown,	Macdonald (Huron),
Burnett,	Mackie,
Calvert,	McGregor,
Cameron,	McGugan,
Campbell,	McMillan,
Charlton,	McMullen,
Christie,	Meigs,
Copp,	Montague,
Craig,	Mulock,
Davies (sir Louis),	Oliver,
Domville,	Parmalee,
Douglas,	Pettet,
Edwards,	Richardson,
Fielding,	Roche,
Flint,	Rogers,
Foster,	Rutherford,
Frost,	Semple,
Godbout,	Sifton,
Graham,	Sproule,
Guillet,	Sutherland,
Henderson,	Tucker,
Heyd,	Wilson, et
Hodgins,	Wood (Brockville).—58.
Hurley,	

La motion est adoptée et la Chambre se forme de nouveau en comité général.

(En comité.)

Article 1, paragraphe c.

M. MACLEAN : Maintenant que la Chambre est formée en comité, j'espère qu'elle va reprendre possession de son bon sens et traiter cette question comme elle le mérite. J'ai déclaré dans une circonstance précédente, que nous avions suffisamment de lois à l'heure actuelle pour régler cette question. Dans l'Ontario, nous possédons une loi qui prohibe toute vente le dimanche, et cette loi est en vigueur. J'ai appelé l'attention de la Chambre sur un jugement très élaboré rendu par un magistrat de Meriton, où une compagnie exploitant le carbure avait fait travailler quelques-uns de ses employés le dimanche. La cause dura dix ou douze jours. La société pour la meilleure observance du dimanche de l'Ontario envoya son avocat pour la représenter au procès, et il réussit à établir sa cause et à faire condamner la compagnie. Hier, près de Toronto, un des magistrats a entendu une cause se rapportant à une infraction à la loi du dimanche, et il a condamné l'accusé. Je suis persuadé que, si l'on prenait le vote ce soir parmi les députés de l'Ontario, ils déclareraient à l'unanimité que le loi de la province de l'Ontario est suffisante pour empêcher la vente d'articles de toutes natures le dimanche dans cette province. Nous avons le témoignage des députés de la province de Québec qui déclarent avoir dans cette province une loi qui a prohibé affectivement toutes les ventes le dimanche. Les députés des provinces maritimes déclarent qu'une loi de cette nature existe aussi dans leurs provinces respectives. Dans la province de la Colombie anglaise on respecte aussi l'observance du dimanche, car leurs journaux ne sont pas publiés le dimanche mais le samedi et leurs employés ont congé ce jour-là. Par conséquent d'un océan à l'autre la population observe les lois respectives de chaque province sur ce sujet, et le besoin de cette loi ne se fait pas sentir. On m'a dit de plus que dans l'opinion du ministre de la Justice cette loi est inconstitutionnelle.

En plus de tout cela, elle est inutile, et les provinces peuvent faire, et de fait, ont pris toutes les mesures nécessaires pour régler cette question. J'espère maintenant que la Chambre va traiter cette question telle qu'elle doit l'être. La loi est inutile, et comme quelqu'un l'a fait remarquer, elle est une attaque dirigée contre la presse de ce pays. Nous ne sommes certainement pas pour accorder à un magistrat de police le droit de punir ceux qui vendent un journal du dimanche. Il n'existe pas de législation de cette nature dans la jurisprudence anglaise, et il n'y a qu'au Canada qu'une loi de cette nature ait été proposée. Afin que nous puissions être en position de traiter cette question comme elle le mérite, je propose que le comité lève sa séance.

M. SOMERVILLE : Avant que cette motion soit mise aux voix, je désire dire quelques mots pour expliquer la position que j'ai prise relativement au vote que je viens de donner. Je suis en faveur de l'observance du jour du dimanche tout autant que n'importe lequel des honorables députés qui ont voté en faveur de ce bill, mais je ne crois qu'il soit nécessaire de prohiber la vente de journaux portant le titre de journaux du dimanche—et je parle tout particulièrement de la province de l'Ontario—afin d'obtenir une meilleure observance du dimanche. J'ai eu le plaisir de lire un grand nombre de journaux du dimanche publiés de l'autre côté de la frontière, et quelques-uns des journaux les mieux rédigés sous le rapport de la littérature, de la science et de l'histoire et publiés dans la cité de New-York ou dans d'autres villes des Etats-Unis, sont des journaux du dimanche ; ils sont irréprochables sous tous les rapports. Ils ne sont pas imprimés le dimanche, ils ne sont pas vendus le dimanche, ils sont expédiés dans ce pays et vendus à la fin de la semaine. Si ce bill est adopté il punira la personne qui vendra ces journaux qui sont imprimés un jour de la semaine et qui contiennent probablement la meilleure littérature que l'on puisse trouver dans aucune revue. Je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt du peuple de ce pays de le priver de cette littérature. Quelques-uns de ces journaux contiennent des renseignements précieux, et il ne devrait pas être défendu de les acheter au milieu de la semaine et de les lire n'importe quel jour de la semaine, ou le dimanche si les gens le préfèrent. Ils ne contiennent rien dont la lecture puisse être de nature à avilir ceux qui veulent les lire. Bien entendu, il y a des exceptions. Il existe des journaux du dimanche publiés aux Etats-Unis dont la lecture pourrait être dommageable à l'honnêteté du peuple de ce pays, et je crois que le directeur général des Postes a le pouvoir d'arrêter la circulation de cette catégorie de journaux. Je ne crois pas que ce bill soit de nature à répondre aux besoins du pays, et cela sous aucun rapport. Dans la province de la Colombie anglaise ils respectent l'observance du dimanche, car ils n'obligent pas leurs typographes à travailler le dimanche, afin de publier un journal le lundi ; mais ce bill aura pour effet d'empêcher les gens de la Colombie anglaise de publier le samedi un journal qui devra être vendu

ou lu le dimanche. A mon avis, ce bill, tel qu'il est rédigé, va faire plus de tort que de bien au peuple de ce pays, et c'est pour cela que je suis contre son adoption.

Je suis aussi bien disposé que n'importe quel homme à faire tout ce qui est en mon pouvoir pour aider à la meilleure observance du dimanche, et je ne crois pas que personne ait à redire de la manière dont ce jour est observé dans l'Ontario. Il n'y a virtuellement aucun journal du dimanche de vendu dans les rues des cités ou des villes de ce pays le dimanche. Si quelques journaux du dimanche sont vendus, ils le sont le samedi ou le lundi, de sorte qu'il ne se fait aucune vente de ces journaux le dimanche. Par conséquent, je ne vois pas la nécessité de ce bill. Bien que je sois, comme je l'ai dit, entièrement en faveur de l'observance du dimanche, je n'ai pas confiance en ce genre de hâblerie, et pour ma part je voterai contre le bill. J'ai déjà voté en faveur de projets de lois de cette nature mais cela ne m'arrivera plus.

M. WALACE: J'aimerais avoir certaines explications de la part de l'auteur de ce bill sur la véritable nature des faits. La plus grande partie du travail fait dans les journaux quotidiens qui sont publiés le lundi matin est faite par les employés le dimanche et principalement la nuit; et je voudrais savoir de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) s'il connaît ce fait. Dans l'affirmative, s'il est désireux d'empêcher que tout travail ne se fasse le dimanche, je crois qu'il devrait s'efforcer d'empêcher les journaux quotidiens de travailler le dimanche. La proposition contenue dans ce bill ne rencontre pas à mon avis le but auquel elle est destinée. Voici, par exemple, un journal publié le vendredi ou le samedi, il est vendu le dimanche ou le vendredi, et l'honorable député demande qu'une loi le déclare illégal. Le seul but qu'il puisse vouloir atteindre en agissant ainsi, c'est empêcher les gens de lire ce journal le dimanche, parce qu'il est appelé journal du dimanche, et que l'on peut être porté à le lire ce jour là. Or, M. l'Orateur, si le peuple juge à propos de lire n'importe quel livre le dimanche, je ne crois pas que l'honorable député de Norfolk-nord puisse présenter aucune loi dans cette Chambre qui puisse l'empêcher d'en agir ainsi, non plus qu'il peut l'empêcher de lire le journal qui lui plaira. Pour ma part, j'empêcherais l'importation de ces journaux du dimanche des Etats-Unis, ainsi qu'une grande partie de ceux qui sont publiés le lundi. Lorsque j'étais contrôleur des Douanes, j'ai eu occasion de prohiber certains journaux qui n'étaient pas convenables.

Je crois que nous pourrions très bien étendre les pouvoirs des employés du département des Postes et aussi ceux du département des Douanes, afin de leur permettre de prohiber l'entrée d'un certain nombre de ces journaux américains. Je suis d'avis que ces journaux à sensation contenant des gravures voyantes, et dont quelques-unes souvent sont immorales, devraient être exclus de ce pays. Mais telle n'est pas la nature de la proposition faite par l'honorable député de Norfolk-nord. L'effet de ce bill est—que ce soit là ou non l'intention avec lequel il a été proposé—que tout journal portant le mot dimanche à sa face même, ne doit pas être imprimé dans ce pays, ni offert en vente durant un jour quelconque de la semaine, alors qu'il est permis de vendre des marchandises ou des journaux. Une mesure de cette nature est par elle-même arbitraire. Si l'honorable député de Norfolk-nord constate que certain travail est fait le dimanche qui ne devrait pas l'être, j'étudirais avec soin toute proposition tendant à empêcher, lorsque la chose est possible sans nuire à l'intérêt public, tout tel travail fait le dimanche. Mais je ne puis être en faveur d'un bill qui déclare qu'un journal publié au Canada dans un jour légal de la semaine, et vendu au Canada un autre jour de la semaine, simplement parce qu'il porte le mot dimanche sur une de ses pages, ne devra pas être vendu, et que la vente et la publication d'un journal de cette nature soit une offense punissable de certaines amendes ou peines. C'est pour cette raison que j'ai voté en faveur de la motion demandant à ce que la Chambre se forme en comité pour étudier cette question. Si l'honorable député de Norfolk-nord veut bien substituer une proposition raisonnable à celle qu'il propose actuellement, je crois que la Chambre l'étudiera avec soin; mais ce bill par lui-même est inadmissible, et doit être rejeté par la Chambre.

M. McMULLEN: Je crois que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) est mû par les plus purs sentiments patriotiques, lorsqu'il veut essayer de faire donner force de loi au bill qui est actuellement soumis à la Chambre. Le mal qui s'est abattu sur les Etats-Unis et y a accompli son œuvre néfaste, a pris naissance à l'époque de la guerre civile. Jusqu'à cette date, il n'existait pas de journaux du dimanche dans ce pays; mais à l'époque de la guerre civile, le peuple était habitué à acheter à la porte de l'église l'édition d'un journal publié le dimanche. Durant la guerre, le peuple prit l'habitude d'acheter et de lire les journaux du dimanche donnant des nouvelles de la guerre, et depuis cette époque jusqu'à nos jours, ce fléau des journaux du dimanche a toujours continué d'exister et de fait il a augmenté au lieu de diminuer. Les différentes sectes religieuses des Etats-Unis se sont prononcées bien clairement sur cette question, et la plus grande partie des sectes religieuses de notre pays ont déclaré en termes bien claires leur oppotion à ce que les journaux de cette nature soient introduits au Canada et lus dans nos familles.

Je crois consciencieusement que c'est un mal, et je vote conformément à mes convictions. Un journal publié comme édition du dimanche est considéré de bonne foi dans les familles et par la majorité des gens comme étant un journal dont la lecture convient au dimanche, puisqu'il est publié ce jour-là. J'ai vu des journaux publiés tant aux Etats-Unis qu'au Canada, en qualité de journaux du dimanche, lesquels, d'après mes convictions intimes, ne contenaient pas des choses à être lues dans les familles et à la maison le dimanche, et je crois que le désir de mon honorable ami, le député de Norfolk-nord (M. Charlton), est de mettre une fin aux publications de cette nature. Il est possible qu'il demande à la Chambre d'adopter une loi qui existe déjà sous une autre forme dans d'autres provinces, cela je l'ignore; mais il est louable de sa part d'essayer de faire adopter ce qu'il croit en conscience être bien et que l'expérience a démontré être en conformité du sentiment public dans l'Ontario. Je partage ses convictions sous ce rapport, et par conséquent je suis en faveur du bill, et j'espère sincèrement que le comité ne permettra pas qu'il soit exécuté d'une manière aussi sommaire que l'a proposée l'honorable député d'Yorkes-

Cet honorable député n'a rien dit en faveur de la meilleure observance du dimanche. Comme nous le savons tous, il fut un des plus dévoués partisans de la circulation des tramways le dimanche, et l'un des défenseurs les plus bruyants des journaux du dimanche. Bientôt il va préconiser les jeux de balles le dimanche, et il n'y a pas de doute que si un bill était présenté favorisant les jeux de balles et les courses de chevaux le dimanche, qu'il l'appuirait.

M. MACLEAN : L'honorable député sait-il que l'argent porte intérêt le dimanche ?

M. McMULLEN : Je ne trouve pas à redire de la conduite de l'honorable député. Il a le droit de soutenir ses idées s'il le fait consciencieusement ; mais les faits démontrent que l'instruction religieuse qu'il a reçue dans sa jeunesse a été bien négligée.

M. BERTRAM : Je n'avais pas l'intention de dire un seul mot sur cette question. J'avais cru qu'il valait mieux permettre à tous les honorables membres de cette Chambre de voter sur une question de cette nature sans que je prenne part au débat ; mais je dois dire, après avoir écouté le débat qui dure depuis assez longtemps relativement à ce bill, qu'il m'a semblé que j'assistais de nouveau au débat qui a eu lieu à Toronto, lorsqu'il s'est agi de la circulation des tramways le dimanche. Je désire déclarer à l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) que personne ne désire plus vivement que moi qu'un jour par semaine soit consacré au repos, mais d'un autre côté, je suis bien convaincu que ce n'est pas avec des actes du parlement que nous parviendrons à rendre les hommes meilleurs, à en faire de meilleurs citoyens ou à élever le niveau de la morale publique. Tout cela ne peut s'obtenir que grâce à une éducation intelligente et bien comprise. Aucun argument offert jusqu'ici n'a pu suffire à me convaincre. On nous dit que si nous n'adoptons pas ce bill nous nous trouverons aux prises avec les mêmes difficultés que cette question a fait surgir aux Etats-Unis. Nous avons entendu faire la même prophétie lors de l'introduction des tramways le dimanche à Toronto. On nous a dit que si les tramways circulaient le dimanche la loi ne serait plus respectée et le jour du Seigneur profané ; tout cela, cependant, ne s'est pas produit.

M. MACLEAN : Les jardins où l'on vend ouvertement de la bière.

M. BERTRAM : Quelques-uns des citoyens les plus respectables de Toronto étaient en faveur de la circulation des tramways, non parce qu'ils croyaient que cela pouvait faire tort à la cité, mais parce qu'ils étaient convaincus que cela aurait pour effet de rapporter des bénéfices à la cité, tant matériellement que moralement. Le peuple canadien est capable de se conduire le dimanche ou les autres jours de la semaine sans s'occuper des agissements de la nation voisine, et je ne crains pas de voir s'implanter ici les vices qui règnent, dit-on, aux Etats-Unis, parce que j'ai foi dans le caractère du peuple canadien et je sais qu'il est capable de respecter le dimanche comme un jour de repos. Le projet de loi est inutile. Nous avons déjà dans l'Ontario une loi du dimanche et d'autres restrictions de cette nature, qui, au lieu d'avoir pour effets de rendre le peuple meilleur, ont actuellement l'effet contraire, et je n'y ai aucune confiance.

Je voterai toujours contre des législations restrictives de cette nature qui au lieu de relever la morale du peuple ont une tendance opposée. Je veux cependant qu'il soit bien compris que tout en exposant ainsi la position que je prends, je suis en même temps contre le travail du dimanche. Je serais heureux qu'il n'y aurait que cinq jours de travail par semaine au lieu de six, et je crois qu'il est nécessaire tant pour le corps et pour l'esprit que pour la morale de l'homme qu'il y ait abstention complète de tout travail un jour par semaine. Mais certaines choses sont absolument nécessaires avec la civilisation actuelle. L'honorable député pourrait tout aussi bien nous dire que les établissements pour la distribution de l'eau dans certaines cités ne devraient pas fonctionner le dimanche. Chacun dans ce cas serait obligé pour se procurer l'eau dont il aurait besoin d'aller en chercher au lac ou ailleurs avec un seau ; mais des hommes doivent être employés dans ces établissements dans le but de pourvoir aux besoins et aux nécessités de la civilisation dont nous jouissons. Ce projet de loi est de sa nature dommageable et sans profit. Je préfère avoir foi dans le peuple, et je suis certain que si nous faisons cela le peuple se conduira convenablement, et il est de notre devoir de nous assurer que l'on n'impose pas des amendes et des peines pour ce qui n'est pas une offense criminelle. Nous devons réfléchir bien sérieusement avant d'emprisonner quelqu'un qui se serait rendu coupable le dimanche d'une offense de la nature de celle qui est mentionnée dans ce bill. J'espère que le comité va rejeter le bill, simplement parce qu'il est inutile.

M. CASGRAIN : Il ne peut y avoir de doute que ce bill est opposé aux sentiments de la grande majorité de la population de la province de Québec. Nous avons notre manière à nous d'observer le repos du dimanche, et je crois que l'observance du dimanche se fait aussi bien dans cette province que dans toute autre partie de la Confédération. Les Statuts refondus de la province de Québec contiennent une loi qui prohibe la vente de tout objet le dimanche, et cet article se lit comme suit :

A l'exception de la vente, aux portes des églises dans les paroisses des campagnes le dimanche, des produits de quêtes publiques, pour le bénéfice des églises, ou de celles destinées à des œuvres de charité, aucun marchand, colporteur, porteballe, ou autre personne ne pourra vendre ou détailler aucunes marchandises, denrées, ou autres effets le dimanche sous peine d'une amende n'excédant pas $20 pour la première offense, et pas moins de $20 ni plus de $40 pour toute offense subséquente.

Dans la province de Québec nous avons toujours considéré cette loi comme étant amplement suffisante pour obtenir l'observance du dimanche. Il existe certains doutes relativement à la constitutionnalité du bill qui est actuellement soumis au comité. Je ne sais pas si je fais erreur, mais je crois que cette question est réglée par le sous-paragraphe 16 du paragraphe 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, qui déclare que toutes les questions d'intérêt local ou privé seront du ressort des législatures des provinces. Dans la province de Québec, nous avons adopté une loi à ce sujet. Sa constitutionnalité n'a jamais été mise en doute, et je ne vois pas pourquoi, par suite d'une législation générale sur un sujet de cette nature, la grande majorité du peuple de cette province serait astreinte à une loi qu'elle désapprouve, et ne tient

pas à voir adopter par ce parlement. Je remarque que le Solliciteur général est à son siège, et il va peut-être faire connaître au comité si cette question est du ressort du parlement fédéral ou non.

Une VOIX : Il l'a déjà dit.

M. CLARKE : Je désire dire quelques mots relativement à cette question. Je suis fortement en faveur de l'adoption d'une loi qui aura pour but d'interdire l'entrée de notre pays ces à journaux malhonnêtes et libres qui sont imprimés de l'autre côté de la frontière où ailleurs, ces journaux qui contiennent des gravures infâmes, lesquels ont une tendance à corrompre l'esprit du peuple et à dégrader et affaiblir les sentiments honnêtes. J'ai étudié le bill de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), et je n'ai pu y trouver une seule ligne qui fût de nature à atteindre le but que je viens de mentionner. S'il peut être amendé dans ce sens, je lui accorderai mon plus ferme appui. Toutefois, je ne suis pas en faveur de la prohibition de journaux aussi bien rédigés et aussi respectables que l'*Observer* de London, *The News of the World* et le *Weekly Times*. Ce sont là des journaux d'une grande valeur au point de vue littéraire; ils sont datés du dimanche ; ils sont lus par des centaines de lecteurs dans tout le Canada, et si le bill de l'honorable député (M. Charlton) devient loi, la vente de ces journaux sera défendue, et un grand nombre d'entre nous n'auraient pas l'avantage de les lire comme nous le faisons maintenant. Je ne connais qu'un seul journal imprimé dans la province de l'Ontario qui soit daté du dimanche, et cela est dû au fait de l'honorable député (M. Maclean) qui fait partie de cette Chambre, et qui est attaché à la rédaction ce journal—et je ne crains pas de dire sans peur d'être contredit—que ce journal peut trouver sa place dans n'importe quelle famille canadienne et y être lu avec profit n'importe quel jour de la semaine.

Il est daté du dimanche, mais il est imprimé le vendredi ou le samedi, de sorte qu'il n'est pas fait le dimanche. Ceux qui veulent avoir un résumé des nouvelles de la semaine peuvent les trouver dans ce journal sous une forme attrayante, de même que pour les nouvelles religieuses. Si l'honorable député (M. Charlton) voulait préparer un bill pour prohiber l'entrée du pays à ces nombreux journaux à sensation qui sont publiés aux Etats-Unis, un bill de cette nature recevrait mon appui. Le bill que l'on veut maintenant nous faire accepter en troisième lecture ne contient aucune stipulation de cette nature, mais au contraire il s'attaque à une classe de journaux, qui répandent actuellement une immense quantité de renseignements utiles dans tout le pays. Pour cette raison, je voterai pour que le comité lève sa séance, à moins que l'on ne nous assure qu'une législation que je crois nécessaire sera proposée par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton).

M. BOSTOCK : Ce bill, si je comprends bien, a pour but de prohiber le travail du dimanche. Lorsque je suis arrivé dans la province de la Colombie anglaise, nous avions des journaux qui étaient publiés le dimanche, mais non le lundi. La plus grande partie de l'ouvrage dans ces journaux du dimanche est faite durant la nuit du samedi et ils sont publiés tard dans la nuit du samedi ou durant les premières heures de la journée du dimanche. Si ce bill devient loi nous ne pourrons plus publier ces journaux le dimanche, et nous ne pourrons plus publier de journaux que cinq fois par semaine, car si nous voulions faire autrement, il nous faudrait les publier le lundi matin et obliger les rédacteurs, les typographes, et ceux qui ont charge de la presse à travailler toute la soirée du dimanche, ce qu'ils ne font pas actuellement.

Dans la Colombie-Anglaise cette loi aurait pour résultat de faire travailler les gens le dimanche et de les priver de leur repos dominical. Cette coutume de publier un journal le dimanche matin et de n'en pas publier le lundi est en vogue depuis des années et elle est très appréciée par la population de notre province. Nous sommes aussi soumis aux lois que qui que ce soit, et nous tenons à observer le repos du dimanche tout autant que les autres provinces. Nous trouvons cette coutume de publier le journal le dimanche matin très appropriée à nos mœurs, et nous aurons à nous en plaindre si cette loi nous oblige à y renoncer.

M. MONTAGUE : A titre d'auteur de l'amendement que nous discutons en ce moment, je désire dire quelques mots. Quand ce bill nous a été présenté, en plusieurs circonstances, comme beaucoup d'autres, j'ai constaté qu'il avait des côtés faibles. Quand il s'est agit de le discuter en comité, à cette session, j'ai signalé à son auteur (M. Charlton) ce que je considérais un grand défaut et je m'appuyais pour cela sur l'opinion du ministre actuel de la Justice, du temps qu'il était député de Bothwell. J'ai demandé au gouvernement de tenir compte de l'opinion de son propre ministre de la Justice, non seulement sous le rapport de la constitutionnalité de la loi, mais aussi au point de vue de l'opportunité qu'il y a d'approuver une loi qui, au dire du ministre de la Justice, empiète sur un terrain auquel nous n'avons pas le droit de toucher, puisque c'est une question purement civile et municipale.

A cela l'honorable premier ministre m'a répondu que feu sir John Thompson, ancien ministre de la Justice, avait appuyé la prétention de l'honorable député de Norfolk-nord, et que l'opinion de l'ex-ministre de la Justice lui suffisait. Sur le moment, la Chambre a perdu de vue la constitutionnalité ou l'inconstitutionnalité de l'acte, son opportunité ou son inopportunité pour se ranger du côté de l'honorable premier ministre, dans le sens de l'opinion exprimée par feu sir John Thompson.

Ensuite vint la discussion sur le principe même du bill, et on se rappelle que j'ai fortement insisté pour faire comprendre que cette loi n'aurait aucun effet pour empêcher la vente des journaux le dimanche. J'ai exprimé mon opinion qu'il est possible de publier un journal du dimanche qui ne ferait aucun tort à la moralité publique. J'ai aussi fait remarquer que ce bill ne contenait aucune disposition pour défendre l'importation dans le pays d'une catégorie de journaux qui sont censés être publiés le dimanche, et dont l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) atteste la responsabilité, parce que le dimanche, dit-il, est leur jour de publication. Ces journaux sont distribués en énormes quantités dans le pays, comme journaux du dimanche importés des Etats-Unis, et je le déclare ici, et je le répéterai n'importe où, ces journaux ne sont pas dignes d'entrer dans la maison d'un Canadien respectable.

Comme la Chambre paraît disposée à adopter le bill, j'ai cru avec beaucoup d'autres, que s'il doit

devenir loi, il faudrait le rendre efficace contre le plus grand mal, l'importation de cette littérature malsaine et malpropre. C'est dans ce but que j'ai proposé l'amendement que nous sommes à discuter. J'ai l'esprit trop large et j'apprécie trop les droits et les libertés populaires, j'ai une trop haute idée de son bon sens pour demander d'interdire l'entrée au pays à la meilleure classe de journaux, parce qu'ils sont datés du dimanche. L'honorable député de Toronto-ouest a parlé des journaux de Londres, et j'en ai mentionné un qui est publié tout près de chez moi. J'ai dit que l'*Express* de Buffalo est un journal qui fait honneur à ses éditeurs, qui contient d'excellente littérature et qui ne peut faire aucun tort aux Canadiens, du moment qu'il ne les attirera pas vers le républicanisme, et cette question n'a pas besoin d'être discutée ici, car nous connaissons trop l'attachement de notre population pour les institutions anglaises.

Mon intention n'est pas d'empêcher ces journaux de pénétrer au Canada. Mais mes amis et moi voulons éloigner cette littérature pernicieuse dont on a parlé et qu'il faudrait, à tout prix exclure. Ce bill est maintenant rendu à une phase où l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) devrait s'arrêter pour réfléchir sérieusement avant d'aller plus loin. Son bill sans cet amendement, n'aura aucun effet pour empêcher le mal réel, et avec cet amendement, il constitue un retour aux lois puritaines d'une autre époque, qui n'ont ni les sympathies, ni l'approbation de notre population. Je ne crois pas, par exemple, que la population approuverait qu'un homme fut condamné à l'amende pour avoir vendu, un jour de semaine, un numéro du *Times* de Londres, parce qu'il serait daté du dimanche. L'application d'une pareille loi serait impossible au Canada.

Bien que je sois l'auteur de cet amendement, je n'ai aucune hésitation à admettre qu'il se présente ici une difficulté que nous n'avons pas aperçu, sur le moment, et qui rendrait cet article du bill presqu'inutile. Quand je m'aperçois qu'un article que je demande à ajouter à un bill n'aura pas l'effet désiré, je n'hésite pas à revenir sur ma première décision. Il est vrai que certains journaux m'ont menacé de leur vengeance, si jamais je suis candidat dans une ville. Je repousse cette attaque comme une vile et basse insinuation et je dis à ceux qui l'ont publiée que lorsque je me représenterai dans mon propre comté ou ailleurs, je serai toujours prêt à défendre ma conduite dans cette Chambre sur ses propres mérites et sans faire appel à une classe de la population plutôt qu'à une autre ; jamais de lâches menaces ne me feront adopter une ligne de conduite que je considérerai incompatible avec les intérêts du pays.

Je répète que je désire voir ce genre de littérature exclu du pays. Je crois aussi que l'amendement que j'ai proposé irait plus loin et interdirait l'entrée du pays à des journaux que je n'avais pas l'intention d'atteindre.

C'est pour cela que je demande à l'honorable député de Norfolk-nord s'il ne devrait pas réfléchir et remanier son bill, peut-être en donnant au directeur général des Postes et au ministre des Douanes, de plus grands pouvoirs pour exclure ce genre de littérature dont il a parlé. Car il est certain que sans cet amendement son bill ne vaut rien, et qu'avec l'amendement, je dois avouer qu'il irait beaucoup plus loin que je ne pensais, et plus loin aussi que ne le croyait l'honorable député de Norfolk-nord, lui-même.

M. CHARLTON : J'ai écouté attentivement les remarques de tous les honorables députés qui ont pris la parole sur cette question. Je dois dire, tout d'abord, que l'honorable député d'York-est (M. MacLean) cherche à mettre devant le comité une motion que la Chambre ne l'a pas chargé de discuter. La Chambre a donné instruction au comité d'étudier la question de retrancher le paragraphe "c". Cela a été fait sur une motion de l'honorable député d'York-est, et dès que la Chambre a été formée en comité, il s'est levé et sans dire un mot de la question que la Chambre a chargé le comité de discuter, il cherche à tuer le bill en proposant de lever la séance.

Les discours qui ont été prononcés devant le comité ont roulé sur toute la question et non sur le point particulier que ce comité avait reçu instruction de discuter, et il est peut-être nécessaire de réfuter brièvement les différents arguments qu'on a présenté à propos des journaux du dimanche.

L'honorable député de Haldimand (M. Montague) qui a proposé l'amendement l'autre jour, nous déclare maintenant qu'il n'en avait pas saisi toute la portée et qu'il s'aperçoit qu'il va plus loin qu'il ne le voulait, et qu'en réalité cet amendement aurait des conséquences qu'il n'est pas prêt à approuver. Il dit de plus qu'il a des doutes sur la constitutionnalité du bill lui-même. Or cette question constitutionnelle a été si souvent discutée, ici, et ces objections ont été si souvent réfutées, les plus hautes autorités judiciaires du Canada ont si souvent décidé que cette question est du ressort de ce parlement que je ne comprends pas qu'on revienne sans cesse sur ce point, à moins que ce ne soit pour perdre le temps et détourner l'attention de la question principale. Ce bill a une portée générale et d'une grande étendue. Il est possible que nous ayons dans les différentes provinces, des lois qui enrayent, en tout ou en partie, le mal que nous voulons combattre. On prétend qu'une loi de ce genre existe dans la province de Québec, mais il faut croire qu'elle est insuffisante ou n'est pas appliquée, car il y a à Montréal un journal du dimanche qui paraît régulièrement, appelé le *Sundy Sun*.

M. CASGRAIN : Ce journal est imprimé le samedi et tout l'ouvrage se fait le samedi.

M. CHARLTON : Je ne suis pas en état de contredire l'honorable député, mais c'est ostensiblement un journal du dimanche, et en tant que son influence morale est concerné, il est ce qu'il a la prétention d'être, une violation du jour du Seigneur.

L'honorable député de Haldimand reconnaît que les journaux du dimanche des Etats-Unis sont délétères et que leur influence qui s'étend rapidement est malsaine, démoralisante et condamnable. Je suis de son avis sur ce point, mais il ajoute qu'il y en a d'autres contre lesquels il n'y a rien à dire. Il nous a parlé du *Times* de Londres. Or, si je suis bien renseigné, il n'y a pas de *Times* et d'autres journaux publiés le dimanche à Londres. Je sais que le *Herald* de New-York, a tenté d'y publier une édition le dimanche, mais l'entreprise a été un misérable fiasco. Je puis me tromper mais je suis

sous l'impression qu'il n'y a pas un seul journal publié le dimanche à Londres. Le courrier n'est pas distribué ce jour-là et il n'y a pas une ville où le dimanche soit aussi rigoureusement observé sous tous les rapports, que dans la métropole commerciale du monde. Je demande à la Chambre de porter remède à ce mal, car ses conséquences sont énormes. Ceux qui veulent le supprimer ne doivent pas se laisser détourner de leur but par les moyens spécieux adoptés par ceux qui prétendent discuter la question.

Ce bill a été présenté parce que nous avons sous les yeux un exemple pratique chez nos voisins, où il y a 35 ans le dimanche était aussi scrupuleusement observé qu'au Canada aujourd'hui. Cette nation a permis l'introduction des journaux du dimanche ; on y fit d'abord peu attention, car ils étaient tout aussi respectables que le journal infiniment respectable de l'honorable député d'York-est (M. Maclean), peut-être plus, car ils donnaient, au début, un petit article religieux.

M. MACLEAN : Je publierai volontiers un article religieux de l'honorable député dans mon journal.

M. CHARLTON : Je le ferai publier dans un autre. Le mal n'était pas grand d'abord, mais un an s'était à peine écoulé que presque tous les journeaux quotidiens des Etats-Unis étaient oubligés de s'incliner devant ce Baal et de publier une édition du dimanche. Nous sommes peut-être à la veille d'une répétition du même fait, car lorsqu'il survient un journal du dimanche, il possède des avantages qui forcent les autres journaux de la même ville à en faire autant, et il ne serait pas impossible de voir des journaux comme le *Globe*, le *Mail and Empire* et d'autres journaux respectables, être forcés de suivre l'exemple du *World* si ce journal parvenait à acquérir un peu plus d'influence qu'il n'en possède et continuait à publier ce qui est ostensiblement une édition du dimanche. Voyons l'influence démoralisante des journaux du dimanche aux Etats-Unis au point de vue social, politique, moral et religieux ; cette nation qui occupait une haute position morale et religieuse, qui était réputée entre toutes, comme fidèle observatrice du dimanche, qui en 1876 refusait d'ouvrir les portes de son exposition universelle, le jour du Seigneur, est descendue à la position qu'elle occupe aujourd'hui. Le sentiment moral et religieux de la nation s'est affaissé ; le goût littéraire s'est perverti, le journalisme à sensation a usurpé la place de la saine littérature, les goûts du peuple sont devenus triviaux, superficiels et immoraux, la vigueur morale si nécessaire à l'existence d'une nation, a complètement disparu des masses.

Quiconque prend en considération l'étendue, la tendence naturelle et les conséquences ultérieures de ces influences doit comprendre que nous aurons à faire face, au Canada, à un élément de désagrégation qui entraînera la nation dans l'abîme si nous ne savons pas y résister. C'est pour le bien du pays, pour l'avantage des générations futures, pour la stabilité de nos institutions religieuses et politiques, pour épargner à notre patrie les erreurs dans lesquelles nos voisions sont tombés, c'est pour faire du Canada un pays noble, grand et vertueux que ce bill est présenté.

Les adversaires du bill ne veulent pas envisager la question de ce point de vue élevé, et s'attaquent à tous les petits détails. Il est inutile, disent-ils, il empiète sur la liberté du sujet, c'est une intervention dans les privilèges du pays, c'est une atteinte à la liberté littéraire, un homme doit pouvoir lire ce qui lui plaît. Nous sommes une nation profondément chrétienne, nous reconnaissons la souveraineté de la loi divine. Nous admettons qu'il faut observer le décalogue, le décalogue qui défend le meurtre, l'adultère, le parjure, le vol. Toutes ces choses nous sont interdites par la loi divine et la loi civile lui vient en aide, pour en faire des crimes. Le même décalogue nous ordonne d'observer le dimanche et nous voulons une loi civile pour sanctionner ce commandement de Dieu, non en nous plaçant au point de vue religieux, non pour forcer les gens à devenir religieux, mais comme pour les autres offenses, afin d'asseoir la société sur des bases solides et durables. Nous punissons le meurtrier, nous punissons le voleur, nous punissons le séducteur, nous punissons le parjure, pour le bien de la société. Et c'est pour cette raison que la Chambre doit prendre les moyens de couper dans la racine ce qui promet de devenir un abus, ce qui est de nature à affaiblir l'Etat, diminuer la sécurité des sujets et rendre l'avenir plus sombre et plus incertain.

C'est sur cette raison que se base ce bill pour demander que ce mal criant qui existe chez nos voisins du sud soit exclu du Canada. Il peut y avoir de bons journaux du dimanche ; il y en a certainement beaucoup de mauvais. Il y a des journaux publiés certains jours de la semaine qu'il convient d'exclure du pays. La presse à sensation, cette engeance de journaux condamnables, sera ici si nous la laissons entrer, ce qu'elle est aux Etats-Unis, l'œuvre du journal du dimanche. Le journal du dimanche est une violation de la loi divine. L'homme qui le publie s'il est intelligent, sait la chose ; et si ce journal est publié en violation de cette loi, l'éditeur se fait l'ennemi de tout sentiment moral et religieux, l'ennemi de l'observance du dimanche. Cet homme approuvera la circulation des tramways le dimanche, l'ouverture des buvettes et toute influence dégradante qui alimente cette presse satanique.

Mon honorable ami de Toronto-centre (M. Bertram) dit que l'on ne peut inculquer la morale au peuple par la législation. Non ; mais vous pouvez avoir une législation salutaire, destinée à combattre l'immoralité, vous pouvez par législation adoucir et développer le sens moral du pays. Bien que l'on ne puisse décréter que tel homme sera bon, et le rendre tel par législation, l'on peut, au moyen de la loi l'entourer d'influences propre à le rendre meilleur ainsi que ses enfants.

En faisant disparaître ces influences législatives vous le laissez sans secours suivre une pente dangereuse de laquelle il pourrait être détourné par des lois sages.

Mon honorable ami de Toronto-centre (M. Bertram) dit qu'il ne craint pas de voir implanter sur le sol canadien les vices américains ; que nous sommes à l'épreuve de ces choses. Nous ne sommes pas nés marqués de la tache originelle, je suppose ; nous n'avons pas la tendance naturelle qui influence le cœur dépravé ; nous sommes, heureusement, exempts des influences de nature à abaisser les Américains ou toute autre nation. Les vices américains ne peuvent s'implanter au Canada, quand même les moyens par lesquels ils se sont propagés aux Etats-Unis existeraient ici. Je dis, au contraire, que les influences qui dégradent le sentiment popu-

laire aux Etats-Unis, fera de même ici ; et j'ajouterai qu'ayant sous les yeux, aux Etats-Unis, un exemple de l'influence d'une institution dégradante, la presse du dimanche ou toute autre chose, si nous établissons cette institution ici, les résultats en seront les mêmes. Mais mon honorable ami (M. Bertram) se félicite de ce que nous ne céderons probablement pas à la tentation ; que nous ne sommes pas soumis aux circonstances qui ont influencé nos voisins. Mais, cela est ridicule. Les circonstances sont les mêmes dans un pays que dans l'autre, et si la presse du dimanche, qui n'annonçait pas d'abord ce qu'elle devait être, mais qui est condamnée aujourd'hui par le clergé protestant et catholique, a produit les effets que nous savons, comment pouvons-nous, ici, éviter les mêmes résultats, si ce n'est en détruisant la cause ?

Ainsi, j'approuve et j'ai foi dans les principes de ce bill que je défends depuis des années. En demandant l'adoption de ce bill je ne veux pas restreindre la liberté religieuse ou littéraire ; j'agis sur des motifs plus élevés. Les journaux du dimanche sont inutiles. Une journée de repos sur sept, est nécessaire et le journal du dimanche nous tient dans le même mouvement séculier. C'est un moyen de séculariser le jour du Seigneur. Cela fait que nous ne sortons pas des soucis régulier de la vie.

Nous avons besoin de repos dans ce siècle agité, et plus même que l'on n'en avait besoin il y a trois mille ans, il y a mille ans. La vie même que nous menons, l'agitation dans laquelle nous vivons font de ce jour de repos sur sept une chose absolument nécessaire. Or le journal du dimanche nuit à ce repos, et c'est une chose de nature à dégrader le sentiment national et engendrer tous les maux dont souffre aujourd'hui une nation qui n'a pas eu la prudence de passer une loi comme celle que je propose. Au Congrès du Repos du Dimanche, à Chicago, j'ai occupé un des deux sièges de vice-président avec l'évêque Ireland. Il a été lu à ce congrès un écrit du cardinal McClaskey, et Monseigneur Ireland nous a fait, sur la question de l'observance du dimanche, le plus beau discours que j'aie entendu. Ces deux prélats ont été unanimes à dénoncer la presse du dimanche des Etats-Unis comme un agent de dégradation, de corruption et d'affaiblissement du sentiment national.

M. l'Orateur, je suis prêt à m'en rapporter à la décision de cette Chambre sur cette mesure. Mais j'ai constaté avec peine, ce soir, lorsque le vote a été pris, combien l'on a pu apprécier, pour ne pas dire plus, le caractère sérieux de la question. Ce n'est pas le moment de plaisanter ; il s'agit d'une question très sérieuse. Elle est ainsi considérée par une certaine classe de la population qui ne s'est pas très fortement prononcée sur le sujet, mais c'est une classe importante et qui ne veut pas voir introduire dans le pays ce vice américain. Ces gens ne voient pas d'un très bon œil ceux qui parmi les éditeurs veulent l'importer ici.

L'amendement que vous venez de lire, a été présenté par l'honorable député de Haldimand (M. Montague) et il dit :

> Vend ou emploie ou procure à une personne pour vendre un jour quelconque de la semaine tout journal publié au Canada ou ailleurs et paraissant ou devant paraître le dimanche.

Maintenant, quant à la publication réelle du journal le dimanche, la prohibition est parfaite. On peut cependant prétendre qu'un journal daté et paraissant nominalement le dimanche mais réellement publié un autre jour ne devrait pas tomber sous le coup de cette clause. Que l'éditeur fasse paraître son journal honnêtement. S'il est publié le samedi, qu'il le date du samedi et s'il est publié le dimanche, qu'il le dise.

On introduit ici, on introduit de Détroit à Windsor et dans toutes les villes le long de la frontière ; on introduit de Buffalo et l'on vend sur tous les chemins de fer des journaux américains du dimanche dont quelques-uns sont assez respectables et dont d'autres ne le sont pas du tout. Mais tous subissent le procédé de détérioration, d'évolution qui doit leur donner le cachet du journal à sensation. Ils y viennent tous, l'évolution les amène tout droit, le *World* de Toronto, comme les autres. Maintenant, nous voulons nous mettre en garde contre cela et cette proposition a cela en vue. Si le comité veut supprimer cet amendement, le paragraphe " c " est toujours une bonne chose. Le bill fournit toujours, à mon avis, un remède suffisant et efficace aux maux dont je me plains. Il a été préparé l'année dernière par le ministre de la justice et soumis au Solliciteur général de cette Chambre, tous les deux l'ont approuvé. Parler du bill comme insuffisant et faible, c'est avoir une arrière pensée. Le bill est suffisant à mon avis et il est fort, mais je m'inquiète peu qu'on élimine ou non le paragraphe "c" et s'il ne le fait pas, je demanderai à faire autre chose.

M. MACLEAN : Si l'honorable député avait besoin d'une preuve pour être convaincu de l'inutilité d'une loi pour nous protéger contre les institutions américaines, son expérience devrait lui suffire. Il a essayé d'introduire ici la politique américaine et il a échoué. Le bon sens du peuple a sauvé le pays et il n'y a pas eu besoin de loi pour cela. Si le bill qui nous est soumis maintenant signifie quelque chose, il signifie l'établissement d'une censure sur la presse de ce pays. Il propose d'établir une censure basée sur la date du journal et non sur ce qu'il contient. S'il ne tend pas à établir une censure qu'on le base donc sur des principes raisonnables et sains visant non pas la date mais le contenu du journal. C'est une absurdité de légiférer dans ce cens. L'honorable député dit que l'Amérique est telle et telle parce qu'elle a des journaux du dimanche ; un instant avant, il disait que l'Angleterre était telle et telle et pourtant elle n'a pas de journaux du dimanche, ni de loi comme celle qu'on veut introduire dans nos statuts—voilà qui répond à l'honorable député. Le peuple canadien et le peuple anglais diffèrent du peuple américain. Ils ont des lois du dimanche convenables et suffisantes pour protéger leur dimanche. Je ne veux pas de cette hypocrisie, de cette tentative de faire tomber tout le monde sous le coup du code criminel comme le propose cet homme qui se prétend libéral.

M. SOMERVILLE : Il me semble que l'honorable député qui a présenté ce bill perd de vue que dans la province d'Ontario et dans toutes les autres provinces nous avons déjà des lois pour l'observance du dimanche. Dans ce cas, je ne vois pas l'utilité d'avoir des lois de ce caractère. S'il pouvait nous montrer que les lois des provinces ne suffisent pas à maintenir le respect du dimanche, je dirais qu'il est bon pour cette Chambre d'adopter cette loi. Mais si nous avons des lois du dimanche rigoureuses, appliquées comme elles le sont à ma connais-

sance dans l'Ontario, je ne vois pas l'utilité de cette législation. De plus, il perd aujourd'hui de vue ce fait, comme il l'a fait la première fois, bien que j'aie alors voté pour son bill plutôt par raison personnelle qu'autrement, il perd de vue le fait qu'il n'atteint pas du tout le mal dans la racine. S'il veut empêcher de travailler le dimanche, il doit arrêter le travail des imprimeurs, des rédacteurs, des reporteurs, des pressiers, de tout le personnel d'un journal occupé à préparer le journal du lundi. Le *Globe*, le *Mail*, le *World*, le *Citizen* d'Ottawa et la *Gazette* de Montréal et tous les journaux qui paraissent le lundi font travailler tout leur personnel le dimanche pour préparer ces journaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : (M. Tarte) : Depuis 8 heures du soir.

M. SOMERVILLE : En tous cas il leur faut travailler le dimanche. Si le promoteur du bill désire être conséquent, il lui faut empêcher ce travail et pour conserver le dimanche pour les ouvriers, il lui faut adopter une loi qui empêche ces messieurs de travailler le dimanche pour publier le journal du lundi.

M. MACLEAN : Et il faut que ce soit une loi provinciale.

M. SOMERVILLE : Il me semble qu'il existe dans l'Ontario et dans les autres provinces suffisamment de lois pour maintenir le dimanche. Je ne vois pas la nécessité de cette législation. Comme je l'ai dit déjà, et, je désire insister sur ce point, quelques-uns des meilleurs journaux littéraires des Etats-Unis sont datés du dimanche. La *Tribune* et le *Sun* du dimanche de New-York sont imprimés le samedi. Ces journaux sont imprimés le samedi et, pas du tout le dimanche, ils ne sont pas vendus le dimanche, ils sont vendus dans la semaine et il n'y a aucune violation des lois du dimanche dans la publication, la circulation ou la vente de ces journaux du dimanche au Canada ou aux Etats-Unis, à ma connaissance du moins pour le Canada. Il n'y a pas de journaux du dimanche vendus au Canada le jour du Seigneur. Ils sont vendus au milieu ou vers la fin de la semaine et imprimés au milieu de la semaine, mais pas du tout le dimanche. Le tout est une question de sentiment et je ne crois pas que le sentiment devrait former le fond d'une loi surtout lorsqu'on sait qu'elle ne peut faire aucun bien. Je crois que dans Ontario et dans tout le Canada nous avons de bonnes lois adoptées pour l'observance du dimanche. Je ne crois pas que ce bill puisse avoir aucun effet utile si l'on n'y insère pas une clause pour empêcher les imprimeurs de travailler le dimanche. C'est le journal du lundi qui viole le dimanche et non le journal du dimanche.

M. OSLER : Personnellement et comme membre de cette Chambre je m'oppose à une pareille législation de grand'mère.

Sûrement, s'il faut apprendre au peuple du Canada ce qu'il doit lire et ne pas lire, il ne pourra pas s'élever jusqu'à un ton de haute moralité en étant privé de lire ce qui est mal. Je pense qu'il n'y a pas lieu d'apprendre au peuple du Canada ce qu'il doit lire et ne pas lire. Les journaux imprimés le dimanche n'instruisent pas ce peuple, pas plus que celui des Etats-Unis. Le peuple des Etats-Unis désire pour le dimanche le genre de journaux qui sont publiés là le dimanche, et c'est pourquoi on les publie. Au Canada il n'y a pas telle demande et c'est pourquoi on n'y publie pas des journaux comme ceux des Etats-Unis. A mon avis notre niveau moral est de beaucoup plus élevé que celui de la nation située au sud du Canada. Je ne crois pas qu'un journal du dimanche publié au Canada dans le genre de ceux qu'on nous indique de l'autre côté fasse en une année assez d'argent pour payer les gages d'une semaine. Je m'oppose absolument à voir le député de Norfolk-nord (M. Charlton) venir nous faire ici la leçon comme s'il avait une procuration du Tout-Puissant pour nous dire comment nous devons observer le dimanche ; je crois que nous pouvons observer le dimanche aussi bien que lui. Je ne veux m'en faire imposer par aucun membre de cette Chambre ni par personne sur ce que je dois lire et ne pas lire. Je veux que mes enfants et ceux dont je suis responsable lisent ce qui leur est utile et profitable et j'essaie de leur apprendre à fuir ce qui n'est pas profitable. Je crois que ceux au Canada qui ont charge de notre éducation morale sont parfaitement aptes à nous montrer la voie et à nous apprendre ce que nous devons lire. Avec des lois comme celle-ci, nous remontons aux lois puritaines et je crois que l'abaissement du niveau moral de la population située au sud du Canada provient du reflet de ces lois néfastes sous lesquelles elle est restée si longtemps courbée. Nous n'avons jamais eu de ces lois-là au Canada.

Je crois que l'enfant qui est sorti dans le monde, qui a rencontré hardiment le mal et l'a dompté fera toujours un homme meilleur et plus fort que l'enfant toujours tenu, autant que la chose peut se faire, à l'abri du mal. Va-t-on nous dire dans ce parlement qu'il y a des journaux que nous ne devrions pas lire parce que nous ne pouvons pas en soutenir le contenu ou parce qu'ils corrompraient notre morale ? Il faudrait qu'elle fut bien corrompue pour ne pas soutenir la lecture d'un de ces journaux à sensation. Une des raisons qui m'empêchent de rester à New-York le dimanche c'est que tous les hôtels et les rues, les tramways et le chemin de fer élevé sont encombrés de ces journaux du dimanche. Ceci n'existe pas ici et si cela existait un acte du parlement ne l'empêcherait pas. Je prends cette attitude sans réserve. Si vous défendez une chose vous donnez au petit garçon ou à la jeune fille le goût de la faire immédiatement et en adoptant une loi prohibitive vous donnerez aux gens l'envie immédiatement de lire les journaux du dimanche. Votre loi aura fait plus de mal que de les laisser circuler librement. Je suis opposé à toute tentative d'établir la moralité par acte du parlement et je refuse d'accepter l'avis d'un homme pour savoir ce que je dois faire ou pas faire et pour contrôler mes pensées et ma vie.

M. ERB : Je suis aussi désireux que l'honorable député de Norfolk-nord de voir le dimanche régulièrement observé et de ne pas voir notre peuple exposé à la littérature immorale dont on a parlé et qui est produite aux Etats-Unis. Mais je crois que l'article 1, chap. 24 des Statuts revisés de l'Ontario couvre le cas relatif à la vente et à l'achat des journaux dans cette province, le dimanche. Maintenant si nos règlements de poste et de douane ne suffisent pas pour empêcher cette littérature immorale de venir des Etats-Unis, je crois qu'il vaudrait mieux amender nos lois postales et doua-

nières pour exclure cette catégorie de littérature, qu'elle soit publiée le dimanche ou un jour de semaine, qu'elle s'appelle journaux du dimanche ou autre chose. Voilà mon avis sur la question et je crois le bill inutile.

M. CRAIG : Le but du bill de l'honorable député de Norfolk-nord est du moins d'empêcher la vente dans ce pays de journaux du dimanche et, par le terme journaux du dimanche, il entend, je crois, les journaux portant l'indication de la publication le dimanche, qu'ils soient publiés ce jour-là ou non. C'est sans aucun doute sa manière de voir, car dans toutes ses remarques il a dénoncé les journaux qu'on appelle journaux du dimanche publiés aux Etats-Unis. A cet égard, je suis en sympathie avec le député de Norfolk-nord. Je crois que ce serait une bonne chose de passer une loi pour empêcher de vendre dans ce pays, le dimanche ou même les autres jours, les journaux appelés journaux du dimanche. L'amendement du député de Haldimand (M. Montague) est la seule partie du bill qui atteigne ce but. L'autre partie n'aurait pas l'effet auquel vise le député de Norfolk-nord et que je veux aider à accomplir, c'est-à-dire la prohibition de la vente ici des journaux appelés journaux du dimanche. Il est vrai, sans doute, comme l'a dit le député de Brant-nord, que quelques-uns de ces journaux publiés aux Etats-Unis sont de bons journaux, mais il admettra que la majorité n'a pas de bonnes tendances et que beaucoup contiennent de la matière propre à abaisser le niveau moral. J'ai écouté avec attention les remarques du député de Toronto-centre (M. Bertram). Bien qu'il puisse y avoir du vrai dans l'assertion que vous ne pouvez pas rendre un homme moral par acte du parlement, un acte du parlement peut cependant, dans une certaine mesure, lui conserver sa moralité ; vous pouvez par législation écarter la tentation des jeunes gens et des jeunes femmes. Bien que nous disions tous qu'une loi ne peut pas rendre un homme moral, on passe souvent, cependant, des lois tendant à la moralisation. Je crois que ce bill aurait un bon effet s'il pouvait empêcher l'entrée des journaux américains du dimanche et empêcher de publier ici des journaux s'intitulant journaux du dimanche. J'ai été surpris d'entendre la largeur d'idées du député de Toronto-ouest quand il nous a dit qu'il ne croyait pas à la prohibition d'aucun journal. Je n'irai pas jusqu'à dire que si un homme ne peut pas affronter la lecture d'un journal à sensation il manque de sens moral. Je n'ai pas de tels sentiments. Ceci peut être vrai des gens d'âge mûr ; mais quand ces journaux tombent aux mains de jeunes garçons et de jeunes filles, ils ont une influence dégradante sur ceux qui les lisent.

Je ne parle pas de journaux comme le *Times* de Londres mais des journaux à sensation qui nous viennent des Etats-Unis. C'est bien beau de parler du *Times* de Londres et de journaux de cette catégorie, mais il faut prendre la généralité. Il peut y avoir de bons journaux mais tout le monde admettra que la majorité des journaux du dimanche qui nous viennent des Etats-Unis ne sont pas d'un niveau moral relevé et pour cette raison je suis prêt à appuyer le bill et l'amendement présenté l'autre jour par le député de Haldimand, car je crois que c'est un des points essentiels du bill. Je m'oppose à ce que l'on fasse former la Chambre en comité pour proposer immédiatement que le comité lève sa séance, parce que, comme l'a dit le député de Norfolk-nord, le comité a dû se former pour faire quelque chose.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): Tout le monde admet une grande partie de ce qu'a dit l'honorable député de Norfolk-nord. Nous sommes tous désireux certainement de voir le niveau moral du peuple s'élever au plus haut degré possible et tout le monde admet, je crois, la nécessité de préserver notre foyer contre l'introduction de la littérature immorale. Mais enfin que nous demande-t-on de faire ? Arrivons donc au bill. On nous demande de déclarer que la vente des journaux du dimanche est un crime. Pourquoi serait-ce un crime de vendre un journal le dimanche quand ce n'est pas un crime de vendre tout autre objet ? Si c'est un crime de vendre un journal le dimanche pourquoi faire une distinction entre ce que nous appellerons un journal ordinaire et un journal religieux ? Quel est l'objet de la vente ? C'est le journal. Si c'est le caractère du journal qu'il importe de mettre en cause, si ce caractère est l'élément essentiel, nous avons maintenant déjà le moyen de régler la question. Nous pouvons dès maintenant empêcher ces journaux importés de circuler et de pénétrer chez nous. Nous avons ce droit ; la loi nous met à même de le faire. Nous avons ce droit, la loi nous le permet. Tout ce que nous avons à faire c'est d'ouvrir le code criminel et nous y trouverons tout ce qu'il faut pour régler le cas dont on parle maintenant. Tout ce désir de fermer la porte au journal à sensation est satisfait et ces messieurs s'en apercevront en lisant le code criminel et les clauses qui se rattachent à la question. La clause 179 dit :

> Toute personne est coupable d'offense criminelle et passible de deux ans d'emprisonnement qui sciemment et sans justification légale, ni excuse d'intérêt public, vend ou met en vente, ou expose à la vue du public, des livres ou autres matières imprimées ou écrits obscènes, ou des peintures, photographies, modèles ou autres objets tendant à corrompre les mœurs.

Que veulent de plus ces messieurs ? Il me semble et je le dis avec toute la déférence et le respect possible pour l'opinion de feu sir John Thompson, que nous empiétons sur les droits des législatures locales qui seules ont le pouvoir de régler cette question quant à la vente, le dimanche, des journaux et autres objets de commerce.

Le PRÉSIDENT (M. Brodeur) : La question posée est que je quitte maintenant le fauteuil.

M. CHARLTON : Je soulève une question d'ordre ; ce n'est pas là la question que nous examinons.

Le PRÉSIDENT : Oui, l'honorable député d'York-est (M. Maclean) a proposé comme motion que je quitte maintenant le fauteuil.

M. CHARLTON : La Chambre a décidé que nous nous formions en comité pour étudier le paragraphe 2.

Le PRÉSIDENT : C'est vrai, mais après que nous avons formé le comité, il a été fait motion que je quitte le fauteuil et j'ai posé la question.

M. CHARLTON : Je regrette de dire que je considère ceci comme irrégulier et une violation de l'ordre de cette Chambre. Je me verrai obligé de proposer le plus tôt possible, si cette motion est

adoptée, que le bill soit remis sur l'ordre du jour. Nous aurons à faire cette lutte sur une autre base que l'assassinat.

M. FRASER (Guysborough) : Je crois que nous devrions envisager cette question courageusement et l'envisager maintenant. C'est un subterfuge de demander maintenant que le comité lève sa séance. La question reviendra encore devant nous.

Une VOIX : C'est bien.

M. FRASER : La façon de faire virile est de voter pour ou contre le bill et je m'oppose à la motion. Je n'approuve pas les lois faites pour rendre les hommes moraux.

M. MACLEAN : Oh !

M. FRASER : Je crois que la moralité ne se produit pas par acte du parlement, mais vous n'allez pas arrêter ce bill simplement en proposant que le comité lève sa séance et rapporte progrès.

M. MACLEAN : On ne parle pas de rapporter progrès là-dedans.

M. FRASER : Le bill ne sera pas tué non plus en insultant son auteur. La question à considérer c'est le bill et non celui qui le présente. Il n'y a rien à gagner à insulter l'honorable député. Ce n'est pas une façon digne de combattre un bill comme celui-ci que de lancer des sarcasmes au proposeur. Si des députés pensent que cette législation ne doit pas passer, qu'ils aient le courage de le dire, mais qu'ils n'essaient pas de le faire disparaître de la scène comme si c'était un cauchemar. Je suis prêt à voter maintenant.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Nous voulons tous voter.

M. FRASER : Je m'oppose à la motion pour lever la séance et rapporter progrès.

M. LARIVIÈRE : L'honorable député se trompe, il ne s'agit pas de lever la séance et de rapporter progrès.

M. FRASER : Quelle est la motion.

M. MACLEAN : C'est de lever la séance et de tuer le bill.

M. FRASER : Encore pis. Si nous voulons tuer le bill, tuons-le par un vote direct.

M. MACLEAN : Il y a bien des façons de tuer un chat.

M. FRASER : Quel que soit mon avis sur la question directe, je vais voter contre la motion.

M. SOMERVILLE : Je ne veux pas laisser passer sans contradiction l'assertion du député de Guysborough, que les députés qui ont parlé sur ce bill ont insulté l'honorable proposeur (M. Charlton).

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. SOMERVILLE : Je ne crois pas l'assertion exacte. L'honorable député de Guysborough n'était pas en Chambre, il est venu tard et il ne sait pas de quoi il parle.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. SOMERVILLE : Il n'y a pas eu de sarcasmes adressés à l'honorable député de Norfolk-nord.

M. CAMPBELL : Oui, il y en a eu.

M. SOMERVILLE : Je me suis tenu ici tout le temps et je n'en ai pas entendu. Pour ce qui me concerne je désire qu'il soit bien compris que j'ai le plus profond respect pour l'honorable député (M. Charlton), mais je crois sa législation erronée. Si l'honorable député de Guysborough se tenait à son siège en Chambre, il saurait ce qui se passe.

M. FRASER : Je suppose que si même un député n'est pas là tout le temps, quand il y est, il peut se former une opinion. Le député de Toronto (M. Osler) a raillé le député de Norfolk-nord et si le député de Brant (M. Somerville) est sourd, ce n'est pas ma faute. Le député de Toronto (M. Osler) a appelé cela une législation de grand mère.

M. SOMERVILLE : Cela s'est dit de l'autre côté.

M. FRASER : L'honorable député (M. Somerville) veut-il dire que ce qui vient de ce côté-là de la Chambre ne mérite pas l'attention ? Si l'honorable député de Brant (M. Somerville) n'a pas entendu, c'est qu'il dormait, comme c'est son habitude dans la Chambre. L'honorable député de Toronto (M. Osler) a été, pour le moins, par trop profane en disant que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) avait une mission du Tout-Puissant. L'honorable député (M. Somerville) ne semble pas avoir entendu cela.

M. McCLURE : Je suis de l'avis de l'honorable député de Guysborough (M. Fraser). Je n'approuve pas les journaux du dimanche, et je n'ai pas foi dans ce bill. Tout ce qui parle en faveur du bill, à mon avis, c'est certaine opposition qu'on y fait. Je ne crois pas non plus à l'assassinat, et je pense que ceux des députés qui sont opposés au bill devraient le dire carrément.

M. MACLEAN : C'est ce que nous faisons.

M. McCLURE : Quand viendra le moment, je suis prêt à voter contre le bill, mais je ne voterai pas pour le tuer de cette façon.

M. le PRÉSIDENT (M. Brodeur) : La motion est que je quitte maintenant le fauteuil.

La Chambre se divise comme suit :

Pour, 60 ; contre, 43.

La motion est adoptée et la séance du comité est levée.

RAPPORT.

Rapport annuel du ministère de la Milice et de la Défense.—(M. Borden).

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 24 mars 1898.

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

PRIÈRE.

RAPPORT.

Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1897.—(Sir Wilfrid Laurier).

OBSERVANCE DU DIMANCHE.

M. CHARLTON : M. l'Orateur, je demanderai que le bill n° 2 soit remis sur l'ordre du jour. J'ai fait part de cette intention hier soir, pour la raison que nous n'avons jamais eu sur cette mesure l'expression formelle et régulière de l'opinion de la Chambre. Si la Chambre se fut prononcée contre ce bill, je me soumettrais à la décision de mes pairs en parlement, mais il n'en a pas été ainsi. Hier soir, il a été fait une motion demandant à la Chambre de se former en comité pour etudier certaines dispositions du bill, mais l'auteur de cette motion au lieu de procéder régulièrement, une fois en comité, a proposé de lever la séance, dans le but de tuer le bill. Cette motion fut adoptée. Je suis prêt à me soumettre à la décision de la Chambre, je le répète, mais je désire que les honorables députés sortent de l'ombre et enregistrent leur vote, afin que nous sachions qui et où ils sont. Ce n'est pas la première fois que l'on a recours à cette tactique. Ce n'est pas la première fois que j'ai raison de me plaindre de la manière dont on ruine le bill, au lieu de le discuter carrément, de l'approuver ou de le condamner ouvertement. Je veux tenter encore une fois d'obtenir l'expression de l'opinion de la Chambre, afin que le pays sache qui est en faveur de cette mesure et qui est contre. Je crois avoir droit à ce degré d'impartialité, et je ne me rendrai jamais avant de l'avoir obtenu, si je vis assez longtemps pour mettre mon idée à exécution.

Je crois que cette mesure est parfaitement nécessaire pour le bien du pays. Plusieurs de mes amis ne la croient pas nécessaire. Je n'en veux pas à un député qui ne partage pas mon opinion, mais j'en veux à tout membre de cette Chambre qui n'a pas le courage d'enregistrer son vote et faire connaitre son attitude au pays. Tant que la question restera réglée comme elle l'a été hier soir, par un vote qui n'est pas portée dans les archives le pays ignorera la nature de l'opposition faite à ce bill en Chambre et les électeurs ne sauront sur qui retombe la responsabilité. Je dis que ce n'est pas une manière honorable de procéder dans le cas d'une grande mesure d'intérêt public, et c'est la principale raison qui me fait présenter à la Chambre la motion suivante appuyée par mon estimable ami (M. Scriver) :

Que lundi prochain cette Chambre se forme de nouveau en comité général pour prendre en considération ultérieure le bill (n° 2) à l'effet d'assurer la meilleure observance du jour du Seigneur, ordinairement appelé dimanche, comme jour de repos.

M. MACLEAN : Je veux simplement dire que c'est un des droits sacrés du parlement de procéder comme il a été fait hier soir au sujet de ce bill. Nombre de mesures ont été traitées de cette façon dans le parlement anglais, dans ce parlement et dans toute législature anglaise du monde. L'honorable député a attaqué et qualifié de malhonnête ce droit sacré du parlement, et, ne serait-ce que pour cette raison, je voterai pour revendiquer les droits parlementaires en cette matière.

M. SOMERVILLE : Je veux dire quelques mots sur l'idée de remettre ce bill sur l'ordre du jour. J'ai voté contre cette mesure hier soir, dans la Chambre et dans le comité. Je n'ai pas alors donné toutes les raisons qui motivaient mon vote. Nous avons l'assurance du Solliciteur général, et d'ailleurs nous pouvons voir par nous-mêmes, que la loi fédérale, le code criminel, pourvoit à toute infraction à l'observance du dimanche. Nous savons que la loi de la province de l'Ontario et celle de toutes les provinces du Canada pourvoient à l'observance du dimanche. Nous avons la loi fédérale et les lois provinciales tendant au même but que veut atteindre l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) par ce bill.

Je suis membre de cette Chambre depuis assez longtemps, et pendant 10 ou 12 ans j'ai appuyé l'honorable député de Norfolk-nord dans ses efforts pour faire adopter cette législation, mais je ne puis maintenant l'appuyer plus longtemps, pour diverses raisons. Le parti libéral est aujourd'hui au pouvoir. Nous avons promis, non seulement dans cette Chambre, mais dans le pays, de faire un grand nombre de choses quand nous serions au pouvoir. Une des principales promesses était de pratiquer l'économie. Je vois cependant que depuis 10 ou 12 ans nous avons dépensé de fortes sommes d'argent pour cette législation inutile, à mon sens, car nous lui avons, à chaque session, consacré deux jours d'étude.

Cette législation inutile a coûté au pays, $5,000 ou $6,000 chaque session, et il est temps, je pense, que cela finisse. Je ne suis par certain, mais je crois que depuis 10 ou 12 ans nous avons dépensé, au sujet de ce bill assez d'argent pour payer le traitement d'un an du Gouverneur général, $50,000. Nous avons dépensé assez, M. l'Orateur, pour payer votre traitement pendant 12 ou 14 ans ; et il n'y a pas lieu de continuer une semblable dépense pour une législation qui se trouve déjà dans nos statuts fédéraux et dans les statuts des diverses provinces. Voilà pourquoi je m'oppose à ce que l'on remette ce projet sur l'ordre du jour. Je crois que nous avons plaisanté assez longtemps à ce sujet. L'auteur du bill peut trouver inconvenant que son bill soit renvoyé sur une motion à l'effet de lever la séance du comité, mais quand des lois inutiles, et entraînant des dépenses sont proposées à la Chambre, je considère qu'il faut les arrêter par tous les moyens possibles.

M. FOSTER : Avant que le vote soit pris, je désire déclarer que je me propose de voter contre la motion. Ce bill a déjà été discuté durant cette session et durant plusieurs sessions précédentes. On lui a accordé 2 ou 3 jours de légitime discussion. Il y a d'autres choses tout aussi importantes que celle-là. La Chambre s'est déjà prononcée sur ce bill, et je suis d'avis qu'il devrait rester là où il est.

M. HENDERSON : J'ai appuyé ce bill cette année et les années précédentes, mais le sentiment de la Chambre m'a paru hier soir fortement défa-

vorable au bill, et, pour ma part, je suis décidé à ne plus consacrer de temps à cette question durant cette session. L'auteur du bill a eu tout le temps nécessaire, et quel que soit son but en voulant le remettre sur l'ordre du jour, je considère qu'il a obtenu plus qu'il n'espérait obtenir. Pour ces raisons je voterai contre la motion.

Le vote est pris sur la motion de M. Charlton.

POUR :

Messieurs

Bain,	Laurier (sir Wilfrid),
Beith,	Lister,
Bethune,	Logan,
Blair,	Macdonald (Huron),
Britton,	Mackie,
Brown,	McCleary,
Calvert,	McClure,
Campbell,	McGugan,
Cartwright (sir Rich'd),	McMillan,
Charlton,	McMullen,
Christie,	Meigs,
Copp,	Mulock,
Craig,	Oliver,
Davin,	Parmalee,
Douglas,	Pettet,
Dyment,	Richardson,
Featherston,	Roche,
Fisher,	Rogers,
Fraser (Guysborough),	Rutherford,
Ganong,	Scriver,
Gilmour,	Semple,
Graham,	Sifton,
Hale,	Tolmie,
Haley,	Wilson,
Hurley,	Wood (Brockville), et
Landerkin,	Wood (Hamilton).—52.

CONTRE :

Messieurs

Bazinet,	Hughes,
Beattie,	Joly de Lotbinière
Bell (Addington),	(sir Henri),
Bell (Pictou),	Kloepfer,
Bennett,	Lang,
Bergeron,	LaRivière,
Bernier,	Lavergne,
Bertram,	Leduc,
Blanchard,	Legris,
Borden (Halifax),	Lemieux,
Borden (King),	Lewis,
Bostock,	Macdonald (King),
Bourassa,	MacLaren,
Brodeur,	Maclean,
Burnett,	MacPherson,
Cameron,	McCormick,
Cargill,	McHugh,
Caron (sir Adolphe),	McInnes,
Carroll,	McIsaac,
Carscallen,	McLennan (Inverness),
Casgrain,	McNeill,
Choquette,	Martin,
Clancy,	Mignault,
Clarke,	Mills,
Cochrane,	Monk,
Corby,	Montague,
Costigan,	Moore,
Davies (Sir Louis),	Morin,
Davis,	Osler,
Dechêne,	Penny,
Dugas,	Préfontaine,
Earle,	Proulx,
Ellis,	Quinn,
Erb,	Ratz,
Ethier,	Reid,
Fitzpatrick,	Rinfret,
Fortin,	Robertson,
Foster,	Rosamond,
Frost,	Savard,
Gauvreau,	Snetsinger,
Gibson,	Somerville,
Godbout,	Stenson,
Guay,	Tarte,
Guité,	Tupper (sir Charles),
Harwood,	Tupper (sir Charles
Henderson,	Hibbert), et
Heyd,	Wallace.—93.
Hodgins,	

La motion est rejetée.

M. MILLS : L'honorable député de Leeds (M. Taylor) n'a pas voté.

M. TAYLOR : J'ai pairé avec le whip en chef du gouvernement qui n'est pas à son siège.

Sir CHARLES TUPPER : Est-il prématuré de demander à l'honorable premier ministre ce que le gouvernement a l'intention de faire après cette défaite ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je me propose de laisser le dimanche aux lois provinciales.

M. BERGERON : Ce n'est pas dans ce sens que vous avez voté.

Le PREMIER MINISTRE : Je m'incline devant la volonté de la majorité.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 91) constituant *en corporation* la Compagnie de mines, de terres et de transport du Klondike à la rivière la Paix (à responsabilité limitée). —(M. Davis.)

Bill (n° 92) constituant en corporation la Compagnie de transit Canada-Atlantique.—(M. Choquette.)

Bill (n° 93) concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien.—(M. Logan.)

Bill (n° 94) autorisant la Compagnie du chemin de fer Oriental du Canada à transférer son chemin à la Compagnie de chemin de fer et de manufacture Alexander Gibson.—(M. Fraser, Guysborough.)

Bill (n° 95) constituant en corporation la *Great Commonwealth Development and Mining Company, Limited Liability*, et changeant son nom en celui de Compagnie du chemin de fer d'Alberta au Yukon.—(M. Gibson.)

Bill (n° 96) constituant en corporation la Compagnie d'acier nikelé, du Canada.—(M. Wood, Hamilton.)

Bill (n° 97) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer électrique de la Rive Nord. —(M. Préfontaine.)

Bill (n° 98) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Edmonton à la rivière la Paix.—(M. Macpherson.)

Bill (n° 99) constituant en corporation la Compagnie du canal à navires du lac Champlain et du Saint-Laurent.—(M. Préfontaine.)

Bill (n° 100) concernant la Compagnie de force motrice de Hamilton et du lac Erié.—(M. Macpherson.)

Bill (n° 102) constituant en corporation la Compagnie des filatures de coton de Montmorency.—(M. Penny.)

HAVRE DE SAINT-JEAN.

M. ELLIS : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 101) concernant le havre de Saint-Jean.

M. FOSTER : L'honorable député veut-il donner quelques explications sur ce bill ?

M. ELLIS : C'est un bill d'intérêt privé. A la suite de la réunion de Portland à la ville de Saint-Jean, il est devenu nécessaire de réunir sous une même administration la partie du port de Portland appelée port d'Indian-Town et le port de Saint-Jean.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

COMMISSAIRES DES ÉGOUTS DE MISSAQUASH.

M. LOGAN : Je présente le bill (n° 103) à l'effet de ratifier certains actes de la législature de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick en tant qu'ils se rapportent aux commissaires des égouts de Missaquash. Ce bill concerne certains terrains marécageux situés partie dans la province de la Nouvelle-Ecosse et partie dans la province du Nouveau-Brunswick. Le chapitre 42 des Statuts de la Nouvelle-Ecosse, autorise la nomination de commissaires, et le chapitre 115 des Statuts refondus du Nouveau-Brunswick, confère les mêmes pouvoirs, et ces commissaires sont autorisés à dessécher ces terrains. Ce bill a pour but de leur donner le droit de faire certaines améliorations et de ratifier les lois des deux provinces concernant ces terrains marécageux.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

EXPOSITION DES TERRITOIRES.—COMPTE DE P. LAMONT.

M. DAVIN :

Le compte de P. Lamont pour $93 est-il compris dans les comptes de l'exposition des territoires, et formera-t-il partie de l'item du budget relatif à la dite exposition? Dans le contraire, pourquoi ?

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Le compte de M. P. Lamont s'élevait à $93.70 sur lequel il a reçu $10, laissant une balance de $83.70. Cette somme est parmi les comptes approuvés et lui sera payée dès que le crédit sera voté de nouveau, ce qui sera fait durant cette session, j'espère.

IMPRIMERIE DE L'ÉTAT.

M. COPP :

Quel est le surintendant de l'imprimerie? Quand a-t-il été nommé? Quelles étaient ses occupations avant sa nomination? Est-il un imprimeur pratique? Quelles sont ses fonctions et son salaire? Quel était, au 23 juin 1896, le nombre total de personnes employées dans l'imprimerie, tant dans le service intérieur que dans le service extérieur? Quels changements, s'il en est, ont été faits ou ont eu lieu depuis cette date? Quelle a été la dépense totale de l'imprimerie pour les années expirant le 30 juin 1895, 1896 et 1897 ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Il n'y a pas de surintendant de l'imprimerie. Le surintendant des impressions est M. William McMahon. Il a été nommé le 11 juillet 1888, lors de l'organisation du bureau. Pendant 17 ans avant sa nomination, il a occupé une position semblable auprès de ceux qui avaient l'entreprise des impressions du gouvernement. A l'époque où l'Imprimerie Nationale a été organisée, il agissait comme gérant de ces entrepreneurs. Il n'est pas typographe, mais il a eu la direction d'une imprimerie pendant 28 ans, pendant lesquels il a surveillé les impressions du gouvernement canadien, soit sous le régime des entrepreneurs, soit à l'imprimerie de l'Etat. Ses fonctions consistent à surveiller et diriger les ouvriers et le travail, tel que l'impression, la stéréotypie, la reliure, la fabrication des cahiers, livres de compte et de tout ce qui se fabrique dans cet édifice. Le 23 juin 1896, il y avait 416 employés dans l'imprimerie de l'Etat. Les seuls changements apportés ont été la suspension ordinaire des ouvriers à la fin des sessions et leur réengagement à l'époque de la préparation d'une nouvelle session. Le nombre des ouvriers varie avec la quantité d'ouvrage qu'il y a à faire. Un commis de 2e classe a donné sa démission l'an dernier. Cet emploi a été aboli et le travail a été distribué aux autres employés. Quatre vacances sont survenues parmi les emballeurs et les facteurs, soit par décès ou démission. Ces vacances ont été remplies et un nouvel emballeur a été ajouté. Les dépenses totales de l'imprimerie, y compris les achats de toutes sortes, pendant l'exercice expiré le 30 juin, 1895, se sont élevées à $675,607 ; en 1896, à $612,415 ; en 1897, à $618,070 ; on en trouve les détails dans le rapport annuel du secrétaire d'Etat.

RÉSERVES SCOLAIRES AU MANITOBA.

M. LARIVIERE : Quand des ventes de terres des écoles dans la province du Manitoba ont-elles été faites ? Quelle est l'étendue des terres vendues, le prix par acre et le montant total réalisé ? Quel intérêt a été alloué au montant ainsi réalisé ? Quels frais ou dépenses ont été portés au compte des terres des écoles? Quelles sommes provenant du fonds des terres des écoles ont été versées au gouvernement provincial du Manitoba, et quelles sont les dates de ces paiements.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): 1. Des terres scolaires ont été vendues à l'enchère publique au Manitoba, en 1882-83, 1883-84, 1886-87, 1887-88, 1888-89, 1891-92 et 1892-93. 2. 87,642·93 acres ont été ainsi vendues ; mais par suite d'annulation de vente, 3,195·77 acres nous sont revenues, donnant une superficie de 84,451·16 acres, dont il a été disposé jusqu'au 31 décembre dernier. Le prix moyen par acre a été de $7.68. 3. Ces ventes ont rapporté la somme exacte de $650,960·71. Les sommes reçues jusqu'au 31 décembre 1897, s'élevaient à $512,186.05. 4. Les intérêts calculés à 6 pour 100 et s'élevant à $76,355.81 sont compris dans cette somme. 5. Un emprunt de $30,000 contracté en 1879 et en 1884 a été porté au débit du fonds des terres scolaires ainsi que le coût de l'administration qui sont : les inspections, les commissions sur les ventes, les annonces dans les journaux, les écritures, les im-

pressions et la papeterie, ce qui forme en tout une somme de $28,940.73. 6. Les sommes suivantes ont été payées au gouvernement provincial du *Manitoba* à même le fonds des terres scolaires, à compte des intérêts :

Dates.	Sommes.
8 janvier 1892	$ 4,965 19
"	1,757 12
30 juin 1892	1,976 03
14 janvier 1893	1,156 15
30 juin 1893	3,637 00
28 mars 1893	23 17
31 août 1893	4,584 24
2 janvier 1894	5,044 24
15 août 1894	5,420 94
1er janvier 1895	5,725 03
30 juin 1895	6,383 00
1er janvier 1896	6,528 12
30 juin 1896	7,171 70
31 décembre 1896	7,500 00
30 juin 1897	7,500 00
1er septembre 1897	192 88
31 décembre 1897	6,800 00
Total	$76,364 84

M. l'ORATEUR : Je profite des deux dernières interpellations qui ont été posées pour faire une recommandation aux honorables députés : c'est que lorsqu'une interpellation est subdivisée en plusieurs paragraphes, il serait beaucoup plus commode de les numéroter ou de les marquer avec des lettres, de sorte que chaque paragraphe puisse correspondre à une désignation semblable dans la réponse.

PROMOTIONS MILITAIRES.

M. MONK :

(1.) Combien a-t-il été promu d'officiers supérieurs de la milice active au grade de commandants de corps, depuis le 1er de septembre 1897, sans qu'ils eussent obtenu de certificats d'équitation ? Ces promotions ont-elles été faites en conformité des ordres généraux de la milice ? (2.) Combien a-t-il a été promu d'officiers aux grades d'officiers supérieurs et combien a-t-il été nommé d'adjudants de corps de la milice active, depuis le 1er de septembre 1897, sans qu'ils fussent porteurs de certificats d'équitation ? Ces promotions et ces nominations ont-elles été faites en conformité des ordres généraux de la milice.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : J'ai reçu du colonel Aylmer, l'adjudant général, de la part du commandant général, la réponse qui suit :

1. Quatre. Deux promotions ont été faites en conformité des ordres généraux de la milice. Les deux autres, ont été faites par inadvertance, dans les deux premières semaines de la mise en vigueur des règlements. Ces deux officiers ont reçu ordre d'obtenir le certificat nécessaire. L'un d'eux l'a déjà obtenu ; l'autre, va le faire, sans délai ? 2. Six Deux promotions, ont été faites en conformité des ordres généraux de la milice. Deux officiers ont obtenu leur grade de major à brevet auquel ils avaient droits et qu'ils auraient reçu avant la mise en vigueur des règlements s'ils en avaient fait la demande. Un autre officier a reçu son grade de major à titre spécial. L'autre promotion est due à une erreur de copiste. Dans tous ces différents cas, les mesures nécessaires ont été prises pour faire exécuter les dispositions de l'ordre général.

PERMIS D'IMPORTION DE BOISSONS ALCOOLIQUES AU KLONDIKE.

M. DAVIN :

A-t-il été accordé un ou des permis pour l'importation des boissons alcooliques dans le district du Klondike, à William Chambers, greffier de la cour de comté, du Lac-des-Chênes ? Dans le cas affirmatif, pour quelle quantité ?

M. SIFTON.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Un permis pour l'importation de 1,000 gallons de spiritueux dans le district du Yukon a été accordé à William Chambers, du Lac-des-Chênes, Manitoba.

M. DAVIN : A quelle date ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député n'a pas demandé la date ; et je ne l'ai pas.

M. DAVIN :

A-t-il été accordé à une ou plusieurs personnes ayant jusqu'ici demeuré à Brandon, des permis pour l'importation de boissons alcooliques dans le district du Klondike. Dans l'affirmative, pour quelle quantité?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Nul permis pour l'importation de spiritueux dans le district du Yukon n'a été accordé à aucune personne ou à des personnes ayant demeuré jusqu'ici à Brandon, Manitoba.

M. CRAIG : Il y a quelques jours, j'ai fait une interpellation au sujet des permis pour l'importation de l'eau-de-vie dans le district du Yukon. L'honorable ministre est-il en mesure de me répondre aujourd'hui ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : (M. (Sifton): J'ai fait préparer cet état, ou liste des permis accordés par le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest pour l'importation de spiritueux dans le district du Yukon, depuis le 1er janvier 1897 ; et la voici :

Date du paiement de l'honoraire.	Nom du porteur.	Quantité et qualité des boissons.	
1897.		Gallons.	
5 mai ..	Alaska Commercial Company	4,137	Eau-de-vie et autres spirit.
		2,000	bière et port.
6 do ..	Binet frères.....	600	Eau de vie.
11 do ..	*T. M. O'Brien* . .	2,000	do
12 juin ..	*North-American Transportation & Trading Company.*	*	
7 août..	William Chambers..	1,000	do
20 do ..	Sullivan, McLeod et McPhee	500	do
30 do ..	D. Menzies.....	500	do
1898.			
24 fév...	Jas. H. Brown.....	15	do (pour usg. person).

* Quantité au sujet de laquelle le lieutenant-gouverneur n'a pas fait rapport.

LE PROJET DE LOI DU CENS ÉLECTORAL.

M. CASGRAIN : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire attirer l'attention de mon honorable ami le Solliciteur général (M. Fitzpatrick), sur le fait que l'appendice du projet de loi modifiant la législation relative au cens électoral, n'a pas encore été imprimé en français et distribué.

Cet appendice qui est un document très utile, a été distribué en anglais en même temps que le projet de loi. Nous demandons qu'il soit traduit en français et imprimé.

Un bon nombre de députés en ont absolument *besoin*. Cet *appendice contient non seulement* une énumération des statuts provinciaux, mais aussi un certain nombre des dispositions des lois en force dans les diverses provinces.

Il importe donc que ce document soit immédiatement traduit en français, imprimé et distribué. (Texte.)

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Je ne puis comprendre comment il se fait que cet appendice n'ait pas été imprimé en français, car il fait partie du projet de loi tel que soumis à cette Chambre. Or, le projet ayant été traduit en français, nécessairement l'appendice aurait dû l'être de même. (Texte.)

M. BERGERON : Il faudra y voir au plus tôt.

CHARGEMENTS DE BESTIAUX À DESTINATION DE LA GRANDE-BRETAGNE.

M. HUGHES : Je profite de cette occasion, la dernière peut-être qui me soit offerte, pour saisir la Chambre de la question que j'ai voulu lui soumettre l'autre jour, alors qu'elle a été déclarée hors d'ordre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député se propose sans doute de se conformer au règlement.

M. HUGHES : Oui, je proposerai une motion en terminant mes observations. Les règlements qui régissent l'importation des bestiaux en Angleterre interdisent leur débarquement à Dublin, Belfast ou à Cork, en Irlande ; or, cette restriction nuit surtout au commerce des bestiaux du Canada ; et voilà pourquoi je prends la liberté de porter cette question à la connaissance de la Chambre. Un certain nombre de navires partent de Montréal tous les jours de la semaine, avec des chargements de bestiaux, à destination des ports d'Ecosse et d'Angleterre. D'autres gros steamers partent tous les jours de Montréal à destination de l'Irlande ; mais ces vaisseaux ne sont pas autorisés à faire le transport des bestiaux et par conséquent, nous sommes dans une position désavantageuse à l'égard de ce commerce. Nos expéditeurs se plaignent du manque d'espace, pendant la saison d'exportation et de l'absence de facilités d'emmagasinage pendant l'été surtout, et de ce que le tarif de transport du bétail se trouve en conséquence, trop élevé.

S'il était possible d'obtenir que nos bestiaux fussent embarqués sur ces steamers à destination des ports d'Irlande, tels que Belfast, Dublin et Cork, tout comme ils sont transportés aux ports d'Angleterre et d'Ecosse, je suis convaincu que cela ferait une grande différence dans les tarifs que nos expéditeurs sont obligés de payer pour le transport des bestiaux aux pays d'outre-mer. Voici une lettre qui atteste l'importance du commerce entre les ports du Canada et ceux de l'Irlande, et je me permettrai d'en lire l'extrait suivant :

En prévision du commerce d'exportation des bestiaux du Canada en Irlande nous sommes actuellement à faire des négociations pour l'acquisition d'un steamer à fort tonnage qui transportera au delà de 9,000 tonnes, et si nous pouvions obtenir l'autorisation de transporter des bestiaux, ce steamer serait régulièrement attaché au commerce canadien.

Nous vous expédions sous ce pli, à titre de renseignement un état comparatif des importations faites en Irlande par nos lignes, en 1896-97. Nous exploitons actuellement une ligne d'hiver régulière partant de Saint-Jean sous le régime de la subvention et nous importons du Canada d'immenses quantités de produits, qui n'avaient pas encore été importés en Irlande. Cinq steamers ont déjà été chargés et ont fait voile cette année, et nous nous proposons d'arriver à une totalité de dix voyages avant la fin d'avril. L'importation de la farine canadienne se fait ici sur une large échelle, tandis qu'elle était à peine connue, il y a deux ans. De grandes quantités de seigle et d'autres grains sont en route et tandis que l'année dernière il nous a fallu compter presque entièrement sur le commerce de bois de Saint-Jean, cette année, au contraire, nous n'en tenons guère compte et nos vaisseaux sont presque entièrement remplis d'une cargaison générale de produits canadiens.

La ligne de steamships dont il est question ici est la Compagnie des steamships d'Ulster, dont les vaisseaux partent de Saint-Jean en hiver et de Montréal en été. A en juger d'après la capacité de transport de ces vaisseaux, je suis convaincu que si on leur permettait le transport de bestiaux en Irlande, les villes de Dublin, de Belfast et de Cork en bénéficieraient grandement, et nos cultivateurs canadiens y gagneraient aussi en raison de *l'abaissement que subirait le tarif du fret à* travers l'Atlantique. J'appelle l'attention du ministre de l'Agriculture sur ce sujet, et je propose la motion d'usage, en pareille circonstance.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Je désire dire quelques mots sur cette question, non pas que j'aie à redire aux observations de l'honorable député, qui sont plutôt de nature à obtenir l'adhésion de la Chambre et du pays. Toutefois, la situation actuelle, relativement à la question du débarquement de nos bestiaux canadiens à Belfast offre des difficultés presque insurmontables. Il s'est échangé une volumineuse correspondance avec le département en Angleterre, avant mon entrée en charge et subséquemment, touchant l'établissement d'abattoirs et de cours à bestiaux à Belfast, pour le débarquement des bestiaux canadiens. Il a été fait des représentations au gouvernement impérial qui après avoir mis à l'étude la question de l'établissement de ces cours à bestiaux a renvoyé la chose aux fonctionnaires du gouvernement en Irlande, lesquels ont fait rapport dans le sens négatif.

Ils se basent sur le danger imminent qu'il y aurait d'introduire en Irlande l'épizootie, car l'Irlande en semble aujourd'hui plus exempte que l'Angleterre ou l'Ecosse. En outre, ils allèguent que la question n'intéresse pas seulement le Canada, mais que si leurs règlements autorisaient l'admission des bestiaux de l'étranger, il ne saurait y avoir de distinction entre les bestiaux d'un pays et ceux d'un autre ; que, si le gouvernement établissait des cours à bestiaux pour le bétail importé de l'étranger, il ne pourrait pas admettre les bestiaux d'un pays quelconque à l'exclusion de ceux d'un autre pays. Tant que l'interdiction pèse sur ces pays, elle pèse également sur le nôtre. A l'heure qu'il est, parlant de mémoire, il n'existe dans tout le pays que quatre ports où les bestiaux de l'étranger seront autorisés à débarquer, à savoir : Deptford, pour le marché de Londres, Bristol, Liverpool, Manchester et Glasgow ; et les autorités impériales semblent s'opposer à augmenter le nombre de ces ports, et cela d'abord, au point de vue des principes en général, secondement, parce que si elles autorisaient le débarquement des bestiaux canadiens, il leur faudrait également accorder la même autori-

sation aux pays étrangers, et dans la circonstance en question, l'affaire a été soumise aux autorités impériales en Irlande, qui ont fait rapport dans un sens hostile à la proposition. La compagnie dont l'honorable député a la lettre possède une ligne de steamers naviguant entre Montréal et Liverpool, et elle a fait aux autorités impériales la généreuse offre de fournir toutes les facilités nécessaires et d'assurer la réclusion complète de ces animaux dans les cours à bestiaux en question, si elles sont établies, et j'en suis convaincu, si elles hésitent à accepter la proposition de cette maison, c'est uniquement en raison du système général du gouvernement impérial.

Je vais renouveler mes instances auprès du haut-commissaire en Angleterre, lord Strathcona, pour qu'il fasse des représentations au gouvernement impérial, et, j'ai droit d'espérer, en raisons de certains événements qui ont récemment eu lieu, que ce dernier sera mieux disposé à concéder un privilège qui tournerait à l'avantage du commerce canadien ; et si l'on tient compte des bienveillantes paroles prononcées par les ministres et surtout par le secrétaire des colonies, nous serons en mesure, et j'espère d'obtenir le privilège en question, chose qu'il nous a été impossible de faire, à l'époque où s'est échangée la correspondance que j'ai en mains.

M. MONTAGUE: Les deux honorables préopinants ont parfaitement fait saisir à la Chambre l'importance de la question débattue, et si je prends la parole, c'est uniquement pour confirmer la déclaration du ministre relativement aux embarras que nous avons toujours éprouvés, quand il s'est agi d'obtenir le privilège dont parle l'honorable député de Victoria (M. Hughes). Je prends la parole dans le but de poser une question au ministre de l'Agriculture : quels efforts le gouvernement a-t-il tentés dans le cours de l'année dernière, pour obtenir l'abrogation du règlement interdisant aux bestiaux canadiens destinés à l'engraissement, l'entrée de la Grande-Bretagne et de l'Irlande ? Lorsque l'honorable ministre (M. Fisher), nous a annoncé qu'il avait obtenu l'abrogation des règlements de quarantaine pesant sur l'importation des bestiaux des Etats-Unis, il a bien voulu dire à la Chambre qu'il n'abandonnait pas l'espoir d'obtenir la levée de l'interdiction dont est frappée l'entrée des bestiaux canadiens en Grande-Bretagne. L'honorable ministre, je l'espère, a dû mettre en œuvre toutes les influences dont il dispose pour réussir dans ses efforts, et je serais heureux d'apprendre de sa bouche même non seulement les tentatives qu'il a faites, mais encore le succès qui a pu couronner ses efforts dans ce sens.

Nulle question ne saurait intéresser davantage la classe agricole et l'industrie de l'élevage des bestiaux au Canada, et je l'espère le cabinet n'ira pas abandonner l'agitation poursuivie si longtemps par ses prédécesseurs, agitation menée avec tant de vigueur par le chef de l'opposition et qui intéresse tout le Canada.

Non, le gouvernement du jour, je l'espère, n'ira pas renoncer à la lutte et abandonner tout espoir d'obtenir pour le Canada les avantages que nous réclamons sur les marchés de la Grande-Bretagne. L'honorable ministre, j'en suis convaincu, conviendra que la prétention du conseil d'Agriculture en Angleterre, relativement à l'état de santé peu satisfaisant des bestiaux canadiens, étaient absolument dénuée de fondement, et si tel était le cas à

l'époque où le gouvernement conservateur soutenait une lutte sur ce point avec le conseil d'Agriculture de la Grande-Bretagne, cette allégation a encore moins de fondement aujourd'hui, puisqu'une couple d'années se sont déjà écoulées, et depuis l'époque en question la santé des troupeaux canadiens s'est continuellement maintenue et a été constatée avec succès dans l'intervalle. L'honorable ministre (M. Fisher) se trouve dans une situation tant soit peu meilleure que la nôtre, à l'époque en question, pour débattre ce point avec le conseil d'Agriculture de la Grande-Bretagne, et pour gagner la cause du Canada.

Je désire aussi savoir du ministre, si le conseil d'Agriculture de la Grande-Bretagne a reçu avis que la quarantaine de quatre-vingt-dix jours dont était frappée l'importation des bestiaux américains a été levée par le gouvernement, et si les autorités impériales ont fait connaître leur opinion à ce sujet ainsi qu'au sujet de sa portée sur la prétention que le Canada n'a cessé de faire valoir relativement à la levée de l'interdiction sur nos bestiaux.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Si la Chambre bien veut bien me le permettre, je serai heureux de répondre aux questions posées par l'honorable député (M. Montague). D'abord, je dois dire que la correspondance relative à Belfast, atteste que la prétention du gouvernement impérial à l'époque de l'interdiction de l'importation de nos bestiaux, a influé, dans une certaine mesure sur leur refus de permettre l'établissement des cours à bestiaux à Belfast.

M. MONTAGUE : Evidemment.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas la seule raison que le gouvernement anglais ait allégnée, loin de là, puisqu'il a surtout appuyé son refus sur la question de convenance et sur l'obligation où il se trouve d'admettre les bestiaux de l'étranger sur le même pied que ceux du Canada. Je puis assurer l'honorable député (M. Montague) que je ne me suis pas désintéressé de la situation faite en Angleterre au débarquement de nos bestiaux. Bien que je n'aie pas échangé de correspondance officielle avec les autorités impériales les priant de lever l'interdiction en question, je me suis toutefois, longuement entretenu de la chose avec lord Strathcona, notre haut commissaire, et il m'a informé qu'à son avis, l'été dernier n'a pas été l'époque favorable pour faire instance auprès des autorités impériales et pour leur demander de prendre une décision à cet égard. Je me suis laissé guider, dans une large mesure, par ses avis, comprenant qu'il est mieux renseigné que je ne suis sur les affaires politiques de la mère-patrie et qu'il connaît mieux le personnel du gouvernement, et n'ayant pas eu occasion de me rendre en Angleterre ni de discuter ces questions avec les autorités impériales, je le répète, je me suis laissé guider par les avis du haut commissaire. L'honorable député (M. Montague) et la Chambre elle-même conviendront que l'opinion de lord Strathcona mérite bien notre respect. J'ajouterai que le le chef de la quarantaine, le docteur McEachren, ayant été obligé de se rendre en Angleterre pour affaires personnelles, je lui ai demandé de prendre des renseignements au sujet de cette affaire. Le docteur McEachren a eu plusieurs communications, de nature purement officieuse, avec les autorités

vétérinaires en Angleterre, et il s'est mis en communication avec le très honorable Walter Long, président du conseil d'agriculture. Ce gentleman lui a dit qu'à son avis, il était tout à fait impossible que nous puissions espérer obtenir la levée de l'interdiction en question, pour le moment.

M. MONTAGUE: A-t-il fait connaître ses raisons ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non; il s'est contenté de dire d'une façon générale, que la chose lui paraissait impossible pour le moment. Le docteur McEachren a aussi eu des entrevues avec certaines personnes qui s'occupent d'art vétérinaire, et entre autres avec le professeur Brown, l'un des principaux médecins vétérinaires qui lui a dit, je cite ses paroles de mémoire, qu'à son avis il n'y a jamais eu de maladie infectieuse au Canada, mais que, malheureusement, nous l'avions importée des Etats-Unis, ce qui a forcé les autorités à établir ces règlements regrettables, interdisant l'entrée de nos bestiaux. Toutefois, cette déclaration et cette communication ne sont nullement officielles. Je regrette de le dire, à en juger d'après ce que j'ai appris, il n'y a guère d'espoir de voir lever, à brève échéance, l'interdiction qui pèse sur nos bestiaux. J'apprécie parfaitement le sentiment auquel obéit l'honorable député (M. Montagne), sentiment que je partage pleinement moi-même, et je suis d'avis qu'il importe grandement de voir lever cette interdiction. Cela nous donnerait non seulement l'avantage de pouvoir faire abattre nos bestiaux au port de débarquement mais en outre, cela nous permettrait, au besoin, de les expédier dans le cœur du pays et d'exporter une classe de bestiaux qu'il nous est impossible actuellement d'expédier en Angleterre.

En raison des arrangements que j'ai été en mesure de négocier l'année dernière, nous avons un marché ouvert à l'exportation de ce bétail aux Etats-Unis ; marché excessivement avantageux, comme le prouvent les chiffres que je vais citer de mémoire, mais dont je garantis à peu près l'exactitude. En octobre dernier, assistant à une assemblée d'agriculteurs dans l'ouest de l'Ontario, j'ai été en mesure de leur dire ceci : dans le cours de l'année où la quarantaine dont nous avaient frappés les Etats-Unis a été en vigueur, c'est à peine si nous avions pu y exporter 6,000 bestiaux ; tandis que dans le cours des huit mois écoulés depuis que la quarantaine a été abolie jusqu'aujourd'hui, il a été vendu aux Etats-Unis plus de 78,000 bêtes à cornes du Canada.

On voit par là quel avantage nos marchés retirent de l'exportation de nos bestianx, puisque non seulement nous avons été en mesure de vendre ces animaux, mais en outre, en raison de cette vente, notre marché a été débarrassé d'un excédent, et grâce à cela, le prix des animaux sur pied demeurés au pays a subi une hausse considérable. Si je ne me trompe, voilà l'une des principales raisons qui expliquent comment, l'été dernier, les animaux de boucherie du Canada dans l'ensemble, se sont bien vendus.

Dans ma conviction, toutefois, si nous pouvions réussir à obtenir accès dans la Grande-Bretagne pour notre bétail destiné à l'engraissement, nous aurions, du coup, deux cordes à notre arc, et notre situation s'améliorerait de beaucoup. Je puis en assurer l'honorable député (M. Montague), tout ce qu'il me sera possible de faire pour arriver à ce but je l'accomplirai de grand cœur.

Quant à la question de savoir si les autorités impériales auraient fait quelques observations tendant à faire croire que l'ouverture de notre marché aux bestiaux aux Etats-Unis militeraient contre la levée de l'interdiction qui pèse sur nos bestiaux en Angleterre, je dois dire que lord Strathcona et le docteur McEachren, dans les conversations qu'ils ont eues à ce sujet, ont constaté qu'il n'avait pas été soulevé d'objection de ce genre et que les autorités impériales n'avaient nullement trouvé dans ce fait un prétexte pour ne pas faire droit à notre demande.

M. MONTAGUE : Je désire poser une autre question au ministre de l'Agriculture. Si, comme je l'espère, M. l'Orateur, je n'abuse pas de votre générosité....

M. l'ORATEUR : Celle de la Chambre.

M. MONTAGUE : La générosité de la Chambre, exprimée par votre organe, M. l'Orateur. Je tiens à savoir du ministre de l'Agriculture si, à l'époque où le premier ministre discutait en Angleterre avec le secrétaire aux Colonies la question du tarif de préférence, il a, oui ou non, profité de la circonstance pour tâcher d'obtenir l'abrogation de cette législation vexatoire. A mon avis, le moment était des plus favorables, car s'il m'est permis de juger avec exactitude du sentiment qui règne en Angleterre, tant d'après mes observations personnelles que d'après l'opinion de personnages en haut-lieu, je suis convaincu, et la Chambre doit être également persuadée, que l'opinion de ceux qui se déclarent, en Angleterre, partisans de la loi interdisant l'entrée de la Grande-Bretagne à nos animaux de ferme, s'inspirent plutôt d'un motif de protection à l'endroit de l'industrie de l'élevage des bestiaux que du souci de la santé de leurs troupeaux ; de sorte, qu'à mon avis, jamais il ne s'est présenté de circonstance plus favorable pour demander la levée de l'interdiction en question que le moment où le gouvernement accordait à la Grande-Bretagne un traitement privilégié sur nos marchés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si la Chambre veut bien m'accorder son indulgence....

M. l'ORATEUR : J'espère que l'honorable ministre sera court, car la question est hors d'ordre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement. D'abord je dois déclarer que la correspondance et les négociations qui ont eu lieu entre le très honorable premier ministre et le secrétaire aux Colonies étaient d'un caractère tout à fait confidentiel et par conséquent, ne peuvent être publiées. Mais, j'ajouterai que, comme nous avons accordé les avantages du tarif différentiel à l'Angleterre sans poser aucune condition, je ne crois pas qu'aucun marché de ce genre aurait été opportun.

M. DAVIN : Eh bien ! je puis assurer à l'honorable ministre que la population du Nord-Ouest aurait été bien heureuse de voir le premier ministre conclure quelqu'arrangement qui aurait eu pour effet de faire lever l'embargo dont sont frappés nos bestiaux. Toutefois, il me fait plaisir d'ap-

prendre de la bouche de l'honorable ministre qu'il est bien décidé à continuer de travailler pour faire disparaître cette législation funeste, et la population du Nord-Ouest devra beaucoup de reconnaissance à mon honorable ami le député de Haldimand (M. Montague) qui a appelé l'attention du ministre sur cette question.

La motion est rejetée.

LE PLÉBISCITE RELATIF À LA PROHIBITION.

M. CRAIG : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire demander au premier ministre quand a-t-il l'intention de présenter à la Chambre le bill relatif au plébiscite sur la prohibition.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Le bill sera présenté aussitôt que nous aurons disposé de la législation qui est actuellement soumise à la Chambre.

IMMIGRATION JAPONAISE.

M. DAVIN : Je désire mentionner un fait d'une grande importance non seulement pour nous, mais aussi pour le gouvernement impérial, et dont j'ai donné avis au premier ministre. J'ai lu une lettre écrite par un haut fonctionnaire japonais, déclarant qu'un haut fonctionnaire diplomatique chinois avait télégraphié à son gouvernement que le gouvernement du Canada avait l'intention d'adopter un bill imposant une taxe de $500 pour chaque japonais qui voudrait entrer dans ce pays.

Dans l'état de choses actuel, au point de vue de la politique impériale et de l'intérêt que l'Angleterre a de rester en bons termes avec ses amis de la race jaune qui habitent les pays des mers de l'est, je crois qu'il serait important que le gouvernement japonais sût quelle est l'attitude du gouvernement du Canada relativement à cette rumeur mise en circulation par ce fonctionnaire.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je puis dire à mon honorable ami que j'ai reçu une communication du consul japonais à Vancouver, et j'espère qu'il va être satisfait de la réponse que je lui ai envoyée. L'honorable député peut être assuré que la réponse que j'ai donnée était satisfaisante. Quant à l'autre partie de cette question, je puis dire à l'honorable député que ce n'est pas l'intention du gouvernement de présenter de législation de cette nature.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—LISTE DES PRIX POUR TRANSPORT DU BOIS DE CONSTRUCTION.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je serais bien obligé aux collègues de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux s'ils voulaient lui suggérer de déposer sur le bureau de la Chambre la dernière liste des prix pour le transport du bois de construction sur le chemin de fer Intercolonial. Si j'ai bien compris, il y a plusieurs changements de faits dans le tarif cette année ; et comme de nombreuses demandes de renseignements ont été faites à ce sujet, il serait très utile que l'honorable ministre déposerait sur le bureau de la Chambre à la prochaine séance, la dernière liste de prix.

M. DAVIN.

ENCOURAGEMENT POUR LE COMMERCE D'EXPORTATION DU BEURRE.

La Chambre reprend en considération la motion proposée par M. Reid dans le but d'accorder une gratification destinée à encourager le commerce d'exportation du beurre.

M. POPE : Lorsque vous avez levé la séance, hier soir, j'étais à indiquer l'importance de la question qui est actuellement soumise à la Chambre. Je crains que ma manière d'envisager cette question ne soit pas partagée par les honorables membres de la droite, car je m'imagine que, lorsque la motion pour lever la séance a été proposée, ils ne se sont pas rendus compte parfaitement de la position que cette résolution occuperait sur l'ordre du jour de cette séance, car il est bien certain qu'elle n'occuperait pas une position aussi favorable.

Les honorables membres de la droite ont exprimé le profond intérêt qu'ils portent aux cultivateurs de notre pays. Dans le discours qu'il a prononcé hier soir, l'honorable député de Leeds-nord et Grenville (M. Frost) nous a assuré que toutes ses sympathies étaient pour les intérêts de la classe agricole ; mais il ne croit pas qu'il soit nécessaire d'accorder un bonus de un cent par livre, ou tout autre encouragement, à l'industrie beurrière de ce pays. Mais je suis convaincu que lorsque les honorables membres de cette Chambre connaîtront quelle position avantageuse occupe cet honorable député, grâce à notre tarif, lorsqu'ils comprendront que ses revenus n'ont pas cessé d'augmenter par suite du fait que les item du tarif, qui pouvaient produire un changement dans ses affaires en sa qualité de fabricants d'instruments aratoires, n'ont pas été modifiés, ses remarques perdront de leur valeur. Tant que les honorables membres de la droite furent dans l'opposition ils se proclamaient les véritables amis des cultivateurs de ce pays.

Ils mentionnaient la chose dans tous les discours qu'ils ont prononcés dans cette Chambre et dans le pays, et ils déclaraient que s'ils arrivaient au pouvoir la classe agricole recevrait de leur part la considération à laquelle elle avait droit et qui ne lui avait jamais été accordé jusque là ; que les droits sur les articles qui sont d'une nécessité absolue à la prospérité des cultivateurs canadiens seraient enlevés ; qu'ils n'auraient plus à souffrir du lourd fardeau que ferait peser sur leurs épaules un tarif élevé ; que le libre-échange règnerait d'une extrémité à l'autre du pays et prendrait la place du tarif corrompu et pernicieux du parti conservateur. Qu'avons-nous vu cependant? Les droits ont été quelque peu réduits sur le blé et sur la farine, mais ils ne l'ont pas été sur les instruments aratoires, laquelle industrie est tenue à flot par l'influence de l'honorable député de Leeds et Grenville (M. Frost). Ils est assez difficile pour les honorables membres de la gauche de comprendre quels bénéfices peuvent rapporter aux producteurs de blé et de farine canadiens la suppression des droits sur ces produits, mais nous sommes tenus, je m'imagine, de considérer comme étant une partie intégrante de la sage politique du gouvernement.

Ils ont cependant l'avantage sur nous de pouvoir dire que les déclarations qu'ils ont faites durant les dix-sept ou dix-huit dernières années, étaient alors dans l'intérêt du peuple de ce pays, mais depuis qu'ils sont au pouvoir et qu'ils ont traversé de l'autre côté de la Chambre et qu'un certain nombre d'entre

eux siègent sur les banquettes ministérielles et jouissent des traitements élevés qui y sont attachés, ces déclarations doivent être prises en sens contraire. Ce doit être les traitements élevés que reçoivent les ministres qui les ont portés à tracer pour leurs partisans dociles une politique qui n'est ni plus ni moins que l'approbation de cette politique qu'ils ont dénoncée durant les dix-sept années passées dans l'opposition.

L'honorable ministre de l'Agriculture n'a jamais été un grand ami des intérêts des fabricants de beurre de ce pays. Mais je dois lui rendre la justice de dire qu'il n'a pas agi en hypocrite et n'a pas tenté de tromper ses électeurs sur ce point. Sous ce rapport il a toujours agi honnêtement. Nous trouvons dans un discours prononcé par lui il y a quelques années certaines remarques qu'il a faites sur cette question. Il déclarait alors aux cultivateurs et à la population canadienne, qu'il comprenait les intérêts du Canada, et ne ferait rien qu'il aurait pour effet de développer l'industrie laitière d'une localité particulière du pays au détriment du Canada tout entier. Voici les paroles dont il s'est servi au cours de ce débat.

Mais désireux comme je suis, de voir protéger les intérêts agricoles, et surtout ceux de la laiterie. Je dis ceci en ma qualité de représentant de l'un des plus grands comtés qui s'occupe de l'industrie laitière du pays, du comté qui, d'après le dernier recensement, est venu en deuxième lieu pour la fabrication du beurre dans le Canada—cependant je ne veux pas que les intérêts de la laiterie soient protégés au détriment d'aucun autre dans le pays.

Nous trouvons dans ce passage de son discours la déclaration bien franche de sa part que les intérêts de l'industrie laitière du Canada n'auront jamais en lui un ami bien dévoué.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Donnez la date de ce discours.

M. POPE : Ce discours a été prononcé durant la session de 1886, *Débats* Vol. 1, pages 561-562.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ecoutez ! écoutez !

M. POPE : Un peu plus loin à la page 562 nous trouvons cette autre déclaration venant de la part de l'honorable ministre ?

Mais si ces produits portent une marque qui empêche toute méprise chez l'acheteur, et si l'oléomargarine ou la butyrine sont composés d'ingrédients aucunement nuisibles à la santé du consommateur, je ne vois pas pourquoi la fabrication de ce produit serait prohibée dans ce pays, si cela cause du dommage à ceux qui se livrent à l'industrie laitière, le vrai remède pour eux sera de fabriquer un beurre d'une qualité encore supérieure.

L'honorable ministre est allé jusqu'à se déclarer en faveur de la substitution de l'oléomargarine et de la butyrine au beurre dans notre pays. Par conséquent, s'il est resté fidèle à la politique qu'il préconisait à cette époque, nous ne pouvons pas nous attendre à ce qu'il s'efforce de développer et de protéger les intérêts de l'industrie laitière au Canada. Mais il est possible que sous ce rapport, l'honorable ministre ait changé d'idée, car ils ont ont changé sur tous les autres points, et qu'il soit disposé aujourd'hui à faire le contraire de ce qu'il déclarait à cette époque. Mais après avoir entendu les discours prononcés par l'honorable ministre dans son propre comté durant les élections, j'ai conclu de ses paroles qu'il n'avait pas changé d'avis. Nous étions à discuter la question des entrepôts frigorifiques et du service rapide, et l'honorable ministre se prononçait devant ces électeurs contre ces deux projets et essayait d'en amoindrir l'importance à leurs yeux. L'honorable ministre semble faire l'étonné. Lorsque vous leur rappelez leur conduite passée, ces messieurs semblent tout étonnés, c'est là leur seule réponse. L'autre soir, quelques-uns des honorables membres de la droite se sont opposés à ce que nous fassions allusion au passé et ont manifesté leur mécontentement par des " oh ! oh ! " prolongés. Ce fut là leur seule réponse lorsque les honorables membres de la gauche voulurent pour le simple plaisir d'établir une comparaison, leur demander de considérer sérieusement durant un moment la politique qu'ils avaient préconisée dans cette Chambre et soumis à l'appréciation et à la critique de la population.

Mais, malgré leurs protestations, nous sommes bien décidés a forcer ces honorables messieurs d'expliquer leur conduite, en comparent les promesses faites par eux dans le passé avec leur conduite présente. S'ils n'ont pas rempli ces promesses, ils devront en subir les conséquences et s'attendre à être critiqués sévèrement, comme doit l'être toute organisation politique, quel que soit le nom qu'elle porte, qui fait des promesses à la population et prend des engagements à son égard, et qui manque ensuite de les accomplir, lorsque la population lui a fourni l'occasion de le faire. Nous avons le droit d'exiger d'eux qu'ils soient bien tranquilles, jusqu'à ce que la population de ce pays ait eu le temps d'étudier leur dossier et de se prononcer sur leur conduite.

L'honorable ministre de l'Agriculture a voulu s'attribuer le mérite d'avoir établi le système des entrepôt frigorifiques dans ce pays, et un grand nombre de gens se sont aussi efforcés de lui en donner crédit, jusqu'ici, mais il est facile de se convaincre en étudiant les estimations budgétaires et les rapports de ce pays, que les honorables messieurs ne peuvent s'attribuer le mérite d'avoir établi ces entrepôts frigorifiques. Je suis obligé d'avouer que j'ai honte du peu de progrès accompli sous ce rapport depuis que les honorables membres de la droite sont au pouvoir. Lorsque j'ai su que l'administration du département de l'Agriculture devait être confié a l'honorable ministre, et que par conséquent, l'introduction de ce système devait être laissé entre ses mains, je savais que nous devrions attendre qu'il fut converti à ce projet, je savais qu'il lui faudrait un certain temps pour modifier la position qu'il avait prise sur cette question. Quels sont les faits ? Prenez n'importe lequel des pays qui exportent des produits agricoles en Angleterre, prenez l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Amérique du Sud, prenez n'importe quelle région de l'univers connue, et vous allez constater que nous sommes le seul pays exportant en Angleterre qui ne possède pas encore à l'heure actuelle un système parfait d'entrepôts frigorifiques. Le fait que nous, qui occupons une position aussi enviable sur le marché financier, qui sommes les plus forts exportateurs de produits agricoles de tous genres, et les plus grands producteurs de certaines classes de produits qui ne peuvent être expédiés sûrement et profitablement qu'avec un système d'entrepôts frigorifiques, soyons la seule partie de l'univers connu qui soit dans la condition que je viens d'énoncer, qui ne possède pas un système d'entrepôts frigorifiques perfectionnés entre ce pays et l'Angleterre, c'est un fait

qui ne parle pas en faveur de l'honorable ministre de l'Agriculture.

Voici bientôt trois ans qu'il perd en efforts inutiles. Il a fait des expériences dont le résultat le plus clair a été de gaspiller des sommes considérables de l'argent public, sans profits appréciables. S'il veut obtenir un système d'entrepôts frigorifiques par steamers entre le Canada et l'Angleterre pourquoi ne s'adresse-t-il pas à une de ces compagnies puissantes dont les steamers voyagent de tous les points du globe pour transporter des produits sur le marché anglais, à ces compagnies de steamers dont les équipages connaissent la manière d'utiliser ces systèmes d'entrepôts frigorifiques, et dont les propriétaires ont étudié cette question au point de vue scientifique et pratique? Pourquoi n'obtient-il pas quelques-uns de ces vaisseaux pour faire le service entre le Canada et l'Angleterre? Accordez-leur un encouragement suffisant et donnez-nous, non pas dans les années à venir mais cette année, comme nous aurions dû l'avoir l'année dernière, une ligne de steamers de première classe, bien équipés, qui feront le service entre le Canada et l'Angleterre. Au lieu de cela nous avons à peine quelques entrepôts frigorifiques ridicules. Nous sommes à faire des expériences sur une chose qui est déjà en usage depuis longtemps dans d'autres parties de l'univers. Mais, l'honorable ministre croit qu'il est nécessaire au développement de la plus grande colonie de la Grande-Bretagne, et de la plus grande région agricole de l'univers, que nous gaspillions notre temps et notre argent à faire des expériences avec des espèces de glacières, lorsque chacune des colonies possèdent déjà des lignes de steamers de première classe qui les relient à l'Angleterre. Voilà ce que l'honorable ministre considère comme du progrès. Cependant, il nous a encore donné d'autres preuves du peu de sympathie qu'il porte à l'industrie laitière de ce pays. Nous avions l'habitude d'avoir des quantités considérables de rapports qui étaient distribués parmi les cultivateurs, et qui leur faisait connaître toutes les expériences les plus nouvelles se rattachant à l'agriculture.

Mais depuis un certain temps on ne peut plus se procurer ces rapports qu'en quantités limitées.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: De quel rapport voulez-vous parler?

M. POPE: Du rapport annuel—si c'est ainsi que vous l'appelez—les rapports de la ferme expérimentale. Vous savez où cette ferme est située, ici un peu en dehors des limites de la ville. Il y a un rapport de publié relativement à cette ferme, nous avions l'habitude d'obtenir ces rapports en grandes quantités, de sorte que nous pouvions, si nous le voulions, en donner à chacun des cultivateurs de nos comtés. Depuis que l'honorable ministre est à la tête du département de l'Agriculture nous ne recevons plus qu'un nombre très restreint de ces livres, je crois même que chaque député n'en reçoit qu'une seule copie pour son usage personnel.

M. MONTAGUE: C'est Rose qui les imprime maintenant.

M. POPE: J'ignore si son nom est Rose ou Dennis, mais je dois déclarer que ces livres étaient généralement lus avec beaucoup d'attention, et il n'est que juste que les résultats du travail de ces fermes expérimentales, qui ont été établies dans tout le Canada, soient connues des agriculteurs de ce pays. Quand nous prenons en considération la lacune qui existe dans nos écoles relativement à l'éducation agricole—bien que je constate avec plaisir que les autorités provinciales font des progrès sous ce rapport—lorsque nous songeons qu'une grande partie de nos cultivateurs dans chaque province cultivent aujourd'hui la terre et se livrent à l'industrie laitière et autres industries agricoles sans posséder les notions élémentaires voulues pour cela, l'établissement de ces fermes expérimentales par le gouvernement qui a précédé l'administration actuelle est considéré comme étant une mesure excessivement sage.

Mais afin que les résultats de ces expériences soient connus de la population qui pourra les utiliser à son propre profit et à l'avantage du pays, afin que nous puissions retirer un certain bénéfice des sommes d'argent considérables que nous dépensons chaque année pour ces fermes, il est nécessaire que ces rapports soient distribués dans toutes les parties du Canada. J'espère donc que lorsque l'honorable ministre sera convaincu que ces rapports sont très appréciés et sont d'une grande utilité aux agriculteurs de ce pays, il en fera la distribution en quantites aussi considérables qu'auparavant. Je sais que ces rapports sont lus. Je sais que des centaines et des milliers de cultivateurs dans tout le Canada préparent leurs terres conformément aux instructions qui sont contenues dans ces rapports.

L'honorable ministre devrait savoir cela et en profiter. Mais je me souviens très bien que lors de l'établissement de ces fermes l'honorable ministre déclara qu'il n'était pas nécessaire d'avoir des fermes expérimentales dans les différentes provinces, et que tout l'ouvrage devrait se faire à une ferme centrale. Je sais, que sous ce rapport comme sous tant d'autres, il s'est aperçu qu'il avait fait erreur. Il a constaté que le Canada est un grand pays, et qu'il faut prendre en considération non seulement les différentes espèces de terres qu'il renferme mais encore les climats variés dont il jouit.

L'honorable ministre a aujourd'hui l'administration du département dont font partie les diverses fermes expérimentales établies dans les différentes provinces et qui ont été critiquées si sévèrement par lui lors de leur établissement, elles sont encore telles qu'elles étaient sous l'administration qui les a fondées, et qui a celle-ci—fait qui démontre bien clairement que l'honorable ministre comme un grand nombre de ses collègues faisaient erreur à cette époque, et que pour en arriver à un résultat pratique avec ces fermes expérimentales il faut prendre en considération les conditions particulières dans lesquelles se trouvent placés le Manitoba, la Colombie anglaise et autres parties du pays. Si l'établissement de ces fermes a été une bonne idée, il vaudrait encore mieux que les rapports faisant connaître les résultats des expériences qui y sont faites fussent distribués dans toutes les parties du pays à tous ceux qui sont intéressés dans l'agriculture et qui ont besoin de ces renseignements.

L'honorable ministre ne pouvait pas s'attendre à ce que j'en dise moins que cela sur cette question. Loin de moi l'idée de vouloir blesser en quelque manière que ce soit les sentiments de l'honorable ministre. Mais comme il occupe une position publique, il est obligé de répondre des actes qu'il fait en cette qualité, et s'il m'incombe d'indiquer à

l'honorable ministre les inconséquences qui existent dans ses actes, je m'acquitterai de ce devoir en homme public, et afin que le peuple puisse juger dans quelle position peu conforme à leurs discours de jadis, se trouvent placés les honorables membres de la droite.

Relativement à la question qui nous occupe actuellement je sais qu'un grand nombre de députés des deux côtés de la Chambre ne partagent pas mes opinions sur ce point. Mais je crois, M. l'Orateur, que le temps est arrivé de prendre en sérieuse considération la question de savoir ce que nous devons faire de la quantité de lait que nous n'utilisons pas dans ce pays. Il ne nous est plus possible de fermer les yeux sur le fait que nous produisons actuellement dans ce pays toute la quantité de fromage dont nous pouvons raisonnablement disposer sur les marchés.

Nous n'ignorons pas non plus que la quantité de lait produit au Canada va aller en augmentant chaque année, et il nous faut admettre que nous avons trop d'un seul produit sur les marchés de l'univers, et que nous devons avoir certains égards pour ceux qui fabriquent le beurre. L'honorable ministre de l'Agrieulture a à sa disposition une armée de savants possédant bien leur art, ainsi que des hommes pratiques, et il serait en meilleure position que n'importe quel membre de cette Chambre de nous dire ce qu'il y aurait à faire. Mais lorsqu'il refuse d'agir, lorsqu'il dit: je ne vois aucune possibilité de trouver un marché pour l'excédant du lait que les cultivateurs produisent actuellement et qui encombre sous une autre forme un marché déjà surchargé: je ne crois pas qu'il soit de mon devoir, en ma qualité d'administrateur du département de l'Agriculture, de marcher de l'avant et d'offrir une aide quelconque à ces cultivateurs, puisque telle est sa réponse, je dis, qu'il nous incombe à nous de trouver une solution à ces problèmes, et je crois que nous en avons une dans la résolution présentée par mon honorable ami (M. Reid) dans cette circonstance.

Il me semble que l'honorable ministre devrait au moins nous offrir un moyen de sortir de là—non pas l'oléomargarine ou autres substituts de cette nature—mais quelque projet digne d'être pris en considération, ce qu'il entend faire de cet excédant de lait, ce qu'il est dispose à faire pour ces régions du Canada qui, contrairement au Nord-Ouest ne peuvent pas produire des quantités considérables d'animaux pour l'exportation, et qui contrairement à la Nouvelle-Zélande et à l'Australasie, qui exportent leur viande sur le marché anglais d'où ils chassent nos propres produits.

Vu ces circonstances, je dis donc que cette population ne peut faire autre chose que de se ranger dans la classe de ceux qui s'occupent de l'industrie laitière. Mais ils manquent d'expérience dans cette branche de l'industrie; ils ne s'y entendent pas bien dans la production du lait, et ils ne se trouvent pas dans une position aussi favorable que la population de cette partie du pays qui se livrent depuis lontemps dans la fabrication du beurre et du fromage. Ces gens ont donc droit à la sollicitude de l'honorable ministre. Je ne connais pas d'autres moyens de leur venir en aide que celui qui consiste à leur accorder un certain bonus, lequel encouragera des hommes d'expérience à s'établir parmi eux et à y introduire un nouveau système, il faudra trois ou quatre ans pour produire un changement et habituer les cultivateurs à faire vêler leurs vaches l'automne au lieu du printemps, afin d'obtenir les meilleures résultats possibles de l'industrie laitière.

Dans tous les endroits où toutes ces choses sont encore à faire, vous ne devez pas vous attendre à ce qu'un bon fabricant de beurre aille établir une beurrerie dans de tels endroits avec quelques chances de succès. Il lui faudra au moins trois ans pour faire de cette paroisse une paroisse où l'industrie laitière sera florissante, et les cultivateurs auront aussi à souffrir par ce fait d'une perte temporaire. Mais il est absolument nécessaire que l'on s'occupe de ces gens. Je dois déclarer que j'apprécie à sa juste valeur le fait de la part du département d'avoir envoyé des conférenciers pour instruire ces personnes, mais ces conférenciers, cependant, n'ont pas établi de fabriques, ils n'ont pas laissé derrière eux d'établissements en exploitation. L'honorable ministre a ensuite établi des beurreries et des fromageries ici et là dans le Nord-Ouest. Plusieurs de ses partisans ont blâmé cette opération, parce qu'elle favorisait une partie du pays aux dépens des autres, et aujourd'hui il présente ce bill qu'il sait entaché du même vice. Je ne m'oppose pas à ce qu'il établisse des beurreries dans cette partie du pays, mais je dis qu'il y a des parties de la province de Québec et de la province de l'Ontario, ainsi que beaucoup d'endroits dans les provinces maritimes qui ont aussi besoin des avantages de cette loi que les territoires du Nord-Ouest. Alors, le gouvernement devrait employer une partie de cet argent dans l'est, dans les districts qui n'ont pas d'autres chances de succès que l'industrie laitière. Ces localités ne peuvent pas lutter avec l'ouest pour la production du blé, ni l'élevage, et d'année en année, elles doivent renoncer à leurs anciens modes de culture pour se livrer à l'industrie laitière. Ce sont ces anciennes paroisses, bien peuplées, où depuis des générations les cultivateurs tirent leur subsistance du sol, qui auraient dû, tout d'abord, être l'objet des soins de l'honorable ministre. Les terres vierges de l'ouest produisent le plus beau blé et la plus belle farine du monde et l'élevage s'y fait dans de meilleures conditions que partout ailleurs au Canada, et pendant quelque temps encore, elles auraient pu se passer de cet encouragement de l'Etat, en matière d'industrie laitière. Sous ce rapport l'honorable ministre n'est pas exempt de blâme, et je suis même à me demander si ce projet est réellement à l'avantage du Nord-Ouest.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Demandez-le à l'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin).

M. POPE: L'autre jour, l'honorable député d'Assiniboïa a fait des compliments à l'honorable ministre parce qu'il avait dépensé beaucoup d'argent dans cette partie du pays. L'honorable député n'est pas homme à dédaigner cette aubaine, et sous ce rapport il se montre très pratique. J'ai moi-même déclaré en commençant que je n'avais pas d'objections sérieuses à ce projet, mais je fais remarquer qu'il laisse de côté les anciennes provinces dont l'industrie laitière est la seule planche de salut, et il les livre à la concurrence de l'Ouest, non seulement pour le blé et les animaux qu'elles ne peuvent pas produire, mais aussi pour les produits de l'industrie laitière. Les anciennes provinces apprécieront très peu ces nouveaux crédits affectés

au Nord-Ouest, et l'honorable ministre rencontrera des critiques beaucoup plus sévères que moi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a déclaré en se levant qu'il y avait au moins une chose qu'on pouvait s'attendre à l'entendre dire. Je connais sa manière de discuter dans cette Chambre et ailleurs, car je l'ai suivi de près depuis son début dans la politique, il y a huit ou neuf ans....

M. FOSTER : L'honorable ministre n'a-t-il pas déjà parlé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pardon, une nouvelle question a surgi depuis.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable ministre a pris la parole sur la motion principale, mais depuis, il y a eu une motion d'ajournement et il a le droit de parler encore.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député ne peut pas espérer échapper à mes remarques ; je connais comme tous ceux qui l'ont suivi de près, sa manière de discuter, et non seulement je n'ai pas été surpris de l'entendre parler comme il l'a fait, mais j'ai été surpris de voir qu'il n'en disait pas plus.

Il est venu ici avec l'intention d'entrer dans les souliers de son père, mais ils sont trop grands pour lui. Il a repris les vieilles histoires de 1888 à propos de l'oléomargarine et a cité des extraits d'un discours prononcé par moi sur cette question qui a été discutée à fond dans le comté de Brome, en 1889, alors que tous ses amis des Cantons de l'Est sont venus me faire la guerre, parce que son père avait déclaré qu'après ce discours, je ne pourrais plus me faire réélire. En dépit de l'honorable député et de son parti, j'ai été réélu par 379 voix de majorité, la plus forte majorité qui ait jamais été donnée à un candidat dans Brome.

Cette question a été discutée à fond et l'honorable député et tout le pays savent quelle attitude j'ai pris sur cette question à cette époque. L'honorable député est revenu dans mon comté en 1896, et quel résultat a-t-il obtenu ? Il a tenu deux assemblées auxquelles j'assistais, et en dépit de tous les efforts du parti conservateur, et malgré que mon adversaire fut le candidat le plus redoutable qu'on put trouver dans tous les cantons de l'Est, j'ai obtenu cette fois-là ma plus forte majorité à l'exception de 1887.

L'honorable député peut porter toutes sortes d'accusations contre moi, mais ni lui, ni ses amis ne peuvent toucher à ma carrière passée, soit ici, soit dans le pays, soit dans mon propre comté.

Après avoir rappelée ces anciennes histoires qui sont plutôt des comptes en l'air, il a réussi à dire quelques mots de la question qui nous occupe. Il n'approuve pas le projet de donner une prime pour la fabrication du beurre à présent. Sans entrer dans les détails, il se demande où nous trouverons un marché pour notre beurre. Nous en avons déjà un excellent en Angleterre et il n'est pas besoin de prime pour faire apprécier notre beurre car le marché anglais où sa réputation est déjà faite, grâce en grande partie, aux facilités de transport qu'offre le système d'entrepôts froids que j'ai établi. Il dit que sous ce rapport j'ai adopté le plan conçu par mon prédécesseur. J'admets que mon prédécesseur a fait de timides essais dans ce sens, et qu'il avait

établi un système d'entrepôts froids qu'on croyait satisfaisant dans le temps. Mais le monde marche, et nous avons adopté un mode beaucoup plus parfait qui nous permet d'exporter notre beurre en Angleterre. Le système de mon prédécesseur consistait à conserver les produits au moyen de la glace. Ce système était loin d'être parfait et n'était d'ailleurs qu'une expérience. J'ai réussi à obtenir d'excellents résultats avec les entrepôts froids mécaniques, qui sont installés, non pas comme il le dit, dans de vieilles boîtes qui traversent l'Atlantique, mais dans les meilleurs paquebots qui fréquentent les ports du Canada. Il voulait sans doute parler des compartiments froids sur les steamers de la ligne rapide et il est revenu sur ce que j'avais dit au cours de ma campagne en faveur des entrepôts froids. Il n'a cependant pas prétendu que je m'étais opposé aux entrepôts froids, je ne m'y suis jamais opposé. Je considérais que l'idée de mon prédécesseur était bonne. Je comprenais son plan et je l'approuvais, et en arrivant au ministère de l'Agriculture j'ai résolu de faire plus, et aujourd'hui, au lieu d'expédier nos produits en Angleterre dans de vieilles boites, comme autrefois, nous les expédions à bord des meilleurs steamers de la ligne Elder Dempster, de la ligne Allan, de la ligne Dominion, de la ligne Reford, qui toutes ont installé des compartiments froids, grâce aux avantages que le gouvernement m'a permis de leur offrir.

Ce n'est pas encore la ligne rapide que nous espérons avoir bientôt, mais ce sont d'excellents navires à marchandises qui nous donne un magnifique service et la réputation de notre beurre fait tellement de progrès en Angleterre que sous ce rapport, la proposition qui est devant la Chambre est inutile.

L'honorable député a parlé de l'industrie laitière en général, et de ce que j'ai fait pour cette industrie dans les territoires du Nord-Ouest. Il a en quelque sorte approuvé la ligne de conduite que j'ai suivie. Tout ce qui a été fait a été expliqué au long, et ni lui, ni ses amis n'ont osé faire entendre un mot de protestation. Ils ont approuvé ce qui a été fait, bien que lorsque ils étaient au pouvoir, ils n'eussent pas eu le courage de l'entreprendre. A présent que la chose est faite, ils cherchent à m'enlever le mérite de l'avoir faite.

L'honorable député prétend que cette politique sera blâmée dans l'est, parce qu'elle soumet les produits de l'est à la concurrence de ceux de l'ouest. Il ne sait pas ce qu'il dit. Il ignore, ce que tout le monde sait, que tout le beurre fabriqué dans le Nord-Ouest, l'an dernier, est allé dans l'ouest, et que pas une livre n'est venue à l'est, où se rend celui des anciennes provinces.

Si l'honorable député (M. Pope) s'y entend quelque peu en agriculture et en industrie laitière, il sait que si du mauvais beurre est expédié du Canada en Angleterre, il nuira à la réputation de notre beurre ; il sait aussi que si nous établissions l'industrie laitière dans une partie quelconque du Canada, tout le pays en retirera des avantages.

Les conservateurs se sont vantés de ce qu'ils avaient fait pour l'industrie laitière dans l'Ile du Prince-Edouard, mais l'honorable député (M. Pope) a-t-il parcouru la province de Québec pour dire aux cultivateurs que le gouvernement causait du tort à l'industrie laitière en agissant ainsi ? Pas du tout. Ses amis sont allés dans l'Ile du Prince-Edouard se vanter de ce qu'ils avaient fait pour

les cultivateurs, et dans cette Chambre, nous n'avons pas entendu une seule voix s'élever contre le magnifique travail exécuté dans l'Ile du Prince-Edouard, par le professeur Robertson. Le résultat en a été qu'aujourd'hui cette province, sous le rapport de l'industrie laitière, se suffit à elle-même ; elle n'a pas besoin d'aide du gouvernement fédéral et n'en demande pas.

C'est parce que j'ai cru que le même travail pouvait être fait et que les mêmes résultats pouvaient être obtenus dans les territoires du Nord-Ouest, que j'ai soumis à la Chambre un projet qu'elle a adopté à l'unanimité. Il n'y a pas de doutes que l'industrie laitière, dans certaines parties des anciennes provinces, n'est pas aussi avancée qu'ailleurs, mais si l'honorable député avait étudié la question, il saurait que dans ces provinces, les gouvernements provinciaux se chargent de l'instruction de ces populations. S'il connaissait la constitution, il saurait que tout ce qui se rapporte à l'enseignement est du ressort des provinces et non du gouvernement fédéral ; et bien que nous ayons parfaitement le droit d'encourager une nouvelle industrie dans une partie quelconque du Canada nous sortirions de nos attributions en nous chargeant de l'enseignement dans les différentes provinces.

Nous occupons à l'égard des territoires du Nord-Ouest la position d'une législature à l'égard de sa province et nous devons faire pour eux beaucoup de ce que les législatures font pour les provinces. L'honorable député s'est ensuite écarté de la question pour parler des fermes expérimentales ; je sais qu'il a l'habitude de parler à la légère et de ne pas approfondir les sujets qu'il traite, mais je n'en ai pas moins été surpris de voir qu'il ignore que les rapports de la ferme expérimentale sont distribués de la ferme même, et que l'an dernier et l'année précédente, plus de 50,000 de ces rapports ont été distribués aux cultivateurs du pays.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : L'honorable ministre peut-il nous dire en vertu de quelle règle et par qui ils sont distribués ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui : on fait une liste de toutes les adresses qui sont envoyées ; cette liste est conservée, et tout ce qui est publié par la ferme est envoyé à ces adresses.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre veut-il répéter cette explication ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Chaque ferme possède une liste permanente qu'on appelle la liste d'expédition.

M. MONTAGUE : Qui fournit ces noms ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces noms se sont accumulés graduellement. On met sur cette liste les noms de tous ceux qui demandent quelque chose à la ferme. Tout ceux qui envoient leurs noms sont mis sur la liste.

M. MONTAGUE : A-t-on demandé aux députés de fournir des noms pour cette liste ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les députés peuvent envoyer des noms en tout temps. Ils ont été informés à plusieurs reprises que cette liste existe, qu'ils peuvent y faire mettre des noms, et n'importe qui se faire inscrire sur cette liste.

M. MONTAGUE : Je sais cela, mais pour ma part, je ne crois qu'on nous ait averti expressément que nous pouvions avoir un certain nombre d'exemplaires de ces rapports pour les distribuer nous-mêmes dans nos comtés ; on ne nous a pas dit que nous pouvions les faire distribuer par la ferme elle-même en envoyant seulement les noms.

M. McMULLEN : Quand j'étais dans l'opposition M. Saunders m'a écrit de lui envoyer les noms de tous ceux à qui je désirais que le rapport fût adressé.

M. CASGRAIN : Je n'ai jamais reçu cette invitation.

M. WALLACE : Les noms que le professeur Saunders demandaient c'était pour leur adresser les bulletins et pas du tout les rapports de la ferme expérimentale.

M. MONTAGUE : Parfaitement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député devrait savoir que le système que je viens d'expliquer est celui qui existait lorsqu'il était ministre, et même du temps de ses prédécesseurs. Je n'ai rien changé ; je n'ai pas cru que des changements étaient nécessaires. Je sais parfaitement que des centaines de listes ont été reçues des députés demandant que certains documents fussent envoyés à ces adresses. On se rend invariablement à ces demandes ; et chaque fois qu'on reçoit un de ces noms, on l'ajoute à la liste qui va grossissant d'année en année. Elle a pris de telles proportions que cette année, j'ai donné ordre de la repasser avec soin afin d'en retrancher les noms des morts, de ceux dont les documents nous sont renvoyés, de ceux qui ne prêtent aucune attention à ces rapports ou bulletins, soit en en accusant réception, soit en en demandant d'autres.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre veut-il me permettre une interruption, car cette question est très importante ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parfaitement, mais cela est tout à fait étranger au sujet qui nous occupe.

M. MONTAGUE : D'après les explications de l'honorable ministre, je comprends que les députés ne reçoivent pas un certain nombre d'exemplaires des rapports pour les distribuer eux-mêmes aux cultivateurs de leurs comtés, mais que ces rapports sont expédiés directement aux cultivateurs par les fonctionnaires de la ferme ; et si c'est bien ce que le ministre a dit—car j'avoue que je n'écoutais pas bien attentivement....

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le crois pas.

M. MONTAGUE : Alors ce n'est pas ce qu'a dit le ministre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas dans le sens que vous semblez y attacher.

M. MONTAGUE : Dans ce cas, voici ce que je voudrais savoir : La liste des cultivateurs auxquels ces rapports sont envoyés est la même que lorsque nous étions au pouvoir, à laquelle certains noms ont été ajoutés tous les ans. Alors je dirai au mi-

nistre, qu'en plus de cette liste, des milliers et des milliers de ces rapports ont été distribués par les députés....

M. TAYLOR : Des deux partis.

M. MONTAGUE : Des deux côtés de la Chambre. Si les honorables députés de la droite ont été avertis qu'au lieu de distribuer ces rapports eux-mêmes ils n'avaient qu'à soumettre une liste aux employés de la ferme, la même invitation n'a pas été faite aux députés de l'opposition.

M. SUTHERLAND : Nous n'avons pas reçu de tel avis.

M. MONTAGUE : Cela n'a certainement pas été fait à l'égard des députés de la gauche, et comme les honorables députés de la droite prétendent que cela n'a pas été fait pour eux non plus, il faut croire que cela n'a pas été fait du tout, et dans ce cas l'honorable député de Compton (M. Pope) a parfaitement le droit de se plaindre de l'explication fournie par l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Depuis mon arrivé au ministère de l'Agriculture, je n'ai rien changé à la distribution de ces rapports et de ces bulletins. Le professeur Saunders m'a informé qu'il avait une liste qui contenait plus de 57,000 noms l'an dernier.

M. MONTAGUE : Quelle liste est-ce ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La liste d'expédition de la ferme expérimentale. Si l'honorable député veut attendre que j'aie terminé mes explications, il va comprendre.

M. MONTAGUE : Quelles sont les publications qui sont distribuées ?

M. CAMPBELL : Asseyez-vous, et le ministre va vous le dire.

M. MONTAGUE : Personne ne s'adresse à l'honorable député de Kent (M. Campbell), il n'en connait rien.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député veut me laisser finir, il va comprendre ; s'il m'interrompt tout le temps, il continuera à ne rien comprendre. Tout ce qui est publié par la ferme est envoyé à ses adresses, excepté certains bulletins spéciaux, comme, par exemple, celle que l'honorable député m'a demandé l'autre jour de faire préparer sur le tabac. Ce document sera préparé, mais il ne sera pas adressé à tous les noms sur la liste, mais seulement à ceux à qui nous le croirons utile. Des bulletins spéciaux sont quelquefois publiés au sujet de certains genres de fruits et ne sont pas adressés à tout le monde ; mais les bulletins agricoles et les rapports des fermes sont adressés à tous les noms sur la liste qui en contient plus de 50,000. Ces listes ne sont pas préparées par le ministre, ni par ses employés : elles renferment les noms de tous ceux qui demandent des documents à la ferme. Chaque fois que quelqu'un demande quelque chose, son nom est mis sur la liste et les documents lui sont expédiés, qu'il ait été recommandé par un député ou non ; et les députés peuvent nous fournir autant de noms à présent que sous l'ancien gouvernement.

M. MONTAGUE : Alors, d'après ce que dit l'honorable ministre, je dois comprendre qu'il veut limiter la distribution aux noms sur la liste au lieu de la faire aux membres de la Chambre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. J'ai dit à l'honorable député que je n'avais rien changé au mode en vigueur lorsqu'il était à la tête du département ; c'est-à-dire que si un membre du parlement demande quelques rapports, il les recevra ; mais on n'envoie pas des centaines et des milliers de rapports aux députés pour en faire la distribution. Un tel système n'a jamais existé. Je demanderai à l'ex-ministre de l'Agriculture si, lorsqu'il était à la tête du département, il faisait adresser un certain nombre de rapports à chaque député pour distribution ? Je sais que, à titre de membre de la Chambre, je n'ai jamais reçu les rapports de la ferme par centaines. Çà n'a jamais été la pratique, autant que je sache.

M. WILSON : J'en ai moi-même envoyé des centaines.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Vous les avez demandés, je suppose.

M. SCRIVER : Il en avait été voté un grand nombre par le comité d'agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous arrivons maintenant à un point tout différent. Parfois le comité d'agriculture de cette Chambre a demandé des milliers de copies du rapport de la ferme, pour distribution. Les honorables membres de la gauche confondent peut-être deux choses. Il y a le rapport de la ferme et le témoignage des divers fonctionnaires de la ferme devant le comité d'agriculture qui a fait imprimer le rapport de ces témoignages pour la distribuer aux députés. Les honorables membres de la gauche constateront qu'ils se trompent lorsqu'ils croient que l'on a fait envoyer aux députés, pour distribution, un certain nombre déterminé de rapports ou de bulletins de la ferme.

Je puis me tromper toutefois, car je n'ai jamais fait de recherches spéciales à la ferme à ce sujet.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre constatera, je crois, qu'il a été envoyé à chacun des membres de la Chambre un certain nombre, non pas un grand nombre, de bulletins.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si telle était la pratique sous le régime de l'honorable député, je m'enquérerai de la chose. Mais je veux parler d'une autre question à laquelle l'ex-ministre de l'agriculture a fait allusion. Je désire déclarer carrément que je n'ai jamais fait de différenee entre les membres de la gauche et ceux de la droite. L'ex-ministre de l'agriculture comprendra et acceptera, je l'espère, cette déclaration.

M. MONTAGUE : Je suis très borné, mais je vais essayer de comprendre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'en suis fort aise, mais l'honorable député ne semble pas me prêter beaucoup d'attention, lorsque je m'efforce de lui répondre aussi poliment que possible.

L'honorable député de Compton (M. Pope), s'éloignant du sujet, a dit que je m'étais opposé à

certaines choses relativement à la ferme. S'il veut, ou tout autre député veut consulter les *Débats* de l'époque, il pourra voir que je faisais partie d'un comité nommé pour recueillir des renseignements sur l'industrie agricole, ayant comme président M. Gigault, et j'ai approuvé le rapport de ce comité en faveur de l'établissement de ces fermes.

Lorsque M. Carling, alors ministre de l'Agriculture, déclara qu'il allait établir ces fermes, je me levai en Chambre pour appuyer son attitude, et j'ai depuis toujours porté un grand intérêt au succès de ces institutions. Je crois que ces fermes font un travail efficace, et c'est par la distribution des rapports et des bulletins que nos cultivateurs recueillent le bénéfice de ce travail. Je n'ai plus rien à dire sur la question. J'ai parlé aussi clairement que possible sur la motion principale, et rien de ce qui a été dit n'a pu modifier mes idées. Je suis convaincu que l'industrie de la fabrication du beurre dans ce pays se développe rapidement et sûrement, et cela indépendamment de la méthode maintenant proposée, méthode plus ou moins appréciée dans d'autres pays et qui a été essayée, mais sans succès, dans la province de Québec. Je crois qu'il ne serait pas sage de la part de la Chambre d'adopter cette résolution, et de la part du pays d'avoir confiance dans un semblable encouragement artificiel à cette grande industrie de la fabrication du beurre.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.): Nous discutons l'opportunité d'accorder une prime pour la fabrication du plus beau beurre. Dans le cours de ses observations, l'honorable ministre de l'Agriculture nous a dit que l'industrie du beurre était dans un tel état de prospérité qu'elle n'avait besoin d'aucun encouragement de ce genre. Je répondrai que le gouvernement en accordant actuellement une prime à l'industrie du fromage dans le Nord-Ouest, bien que cette industrie soit dans un état florissant....

M. DAVIN: Le beurre, non pas le fromage.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.): De l'encouragement accordé à l'industrie du fromage dans l'Ile du Prince-Edouard, il est résulté que cette province a pris une des premières places dans cette industrie. On fabrique dans cette province un fromage de qualité supérieure, et je crois pouvoir dire que cette province, en proportion de son étendue et de sa population, fabrique plus de fromage que tout autre partie du Canada. Cela a été accompli par l'ancien gouvernement en venant en aide à l'industrie fromagère. Les mêmes résultats, je crois, pourraient être obtenus aujourd'hui par le gouvernement s'il accordait une subvention, conformément aux termes de cette résolution, à ceux qui se livrent à la fabrication du beurre, non seulement à la population de l'Ile du Prince-Edouard, mais à la population du Canada en général. Nous savons que cette dernière industrie est en arrière de l'industrie fromagère, qui peut aujourd'hui se maintenir. La population de l'Ile du Prince-Edouard commence maintenant à porter son attention vers la fabrication du beurre, et si le gouvernement était disposé à favoriser cette industrie sur une petite échelle, en accordant une subvention, telle que celle que recommande cette résolution, il donnerait à cette industrie, je crois, l'encouragement qu'il a autrefois donné aux fabricants de fromage. Notre population se livre aussi à l'industrie de l'élevage des cochons, qui est, je crois, même plus importante que l'industrie laitière, et dont le développement favorisera ces dernières industries.

Je profiterai de la circonstance, M. l'Orateur, pour parler de la distribution des rapports et des bulletins de la ferme expérimentale. On m'apprend, de ma province, qu'il y a là-bas certains personnages qui s'attribuent tout le mérite de la distribution de ces rapports. J'ai toujours compris, comme vient de nous le dire l'honorable ministre, qu'il existe à la ferme expérimentale une liste permanente des personnes auxquelles doivent être expédiés ces rapports et ces bulletins. C'était ce qui se faisait, et je suis heureux de voir que l'honorable ministre fait la même chose. Les membres du parlement avaient l'habitude de fournir les noms qui figurent sur cette liste, mais toute personne qui en faisait la demande pouvait aussi faire inscrire son nom. La liste n'était pas restreinte à un parti en particulier. En tout cas, les noms que j'ai fournis n'ont pas été restreints à l'un ou à l'autre parti. Ces rapports étaient distribués pour l'avantage général de la population, et, certainement, je suis heureux d'apprendre que l'honorable ministre continue cet excellent système et conserve la liste.

En ce qui se rattache à la fabrication du fromage et du beurre, il y a une autre question qui, à mon avis, est aussi importante qu'une subvention ; c'est l'établissement d'entrepôts frigorifiques pour l'expédition sur le marché anglais. J'espère que le gouvernement verra à ce que, durant les mois d'été, au moins, quelques-uns des steamers qui font aujourd'hui le service entre le Canada et l'Angleterre, fassent escale aux ports de l'île du Prince-Edouard, afin que la population de cette province ait une petite part des avantages du système d'entrepôts frigorifiques, lequel est si nécessaire pour transporter au delà de l'Atlantique notre beurre et notre fromage. J'espère que le gouvernement songera à cette question très importante pour la population de l'Ile du Prince-Edouard.

M. McNEILL: Il me sera peut-être permis de dire un mot sur ce sujet, car je crois avoir été le premier membre de cette Chambre à amener sur le tapis cette question de l'importance qu'il y a d'obtenir un marché pour notre beurre en Angleterre. Je me rappelle parfaitement qu'il y a un bon nombre d'années, j'ai soulevé cette question, mais la tentative que je fis alors pour attirer l'attention de la Chambre ne fut pas très heureuse, car il fut décidé que ma question n'était pas conforme aux règlements, et l'on n'en entendit plus parler à cette époque. Je désire dire à mon honorable ami que, pour ma part, je suis parfaitement convaincu que, depuis qu'il occupe le poste de ministre de l'Agriculture, il fait tout ce qui, à son avis, contribuera le plus à favoriser l'industrie laitière au Canada. Je crois qu'il a beaucoup fait dans ce sens, et je lui en donne le mérite. Cependant, je suis peiné qu'en cette circonstance, il ne soit pas disposé à adopter cette résolution en son entier. Il est très important, je crois, que l'on fasse quelque chose pour attirer l'attention de nos cultivateurs du Canada sur le fait qu'ils doivent aujourd'hui s'occuper de la fabrication du beurre plutôt que de celle du fromage. Aujourd'hui, je crois, nous fabriquons presque assez de fromage en ce pays pour que cela soit profitable, et il n'y a qu'un moyen pour nous de réussir à assurer le marché anglais pour notre beurre. Il nous faut lutter avec d'autres pays qui sont de grands produc-

teurs de beurre, surtout le Danemark, et le seul moyen que nous ayons de lutter avec succès, c'est d'adopter pour la production de notre beurre un *mode semblable à celui* que nous avons suivi pour la production de notre fromage, c'est à dire, produire notre beurre par des beurreries et en grandes quantités.

Le cultivateur ne peut jamais espérer produire du beurre pour lutter avec succès sur le marché anglais. Je ne dis pas qu'il ne peut pas y avoir d'exceptions à la règle, mais, en règle générale, nous pouvons nous attendre à ce que ce soit le beurre de beurrerie qui nous assurera le marché anglais, et, pour encourager la production du beurre de beurrerie, il serait avantageux, je crois, d'accorder *quelque légère subvention* comme celle dont il est question dans cette résolution.

J'ignore pourquoi mon honorable ami est si opposé à ce que l'on accorde une prime. Ce mode a certainement produit d'excellents effets dans les pays qui l'ont adopté, surtout au Danemark.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Le Danemark n'a jamais accordé de subvention.

M. McNEILL: Il en a accordé, à moins que je ne me trompe, au début de l'industrie, mais il n'en accorde pas maintenant, parce que ce n'est pas nécessaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Il n'a jamais accordé de subvention.

M. McNEILL: Je crois que mon honorable ami se trompe.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Lorsque cette question est venue sur le tapis, l'année dernière, *j'ai demandé* au professeur Robertson de *me donner un mémoire* de ce que les autres pays avait fait, et il me l'a donné. Dans ce mémoire, il a mentionné ce que le Danemark avait fait, et il n'était pas question de subvention.

M. McNEILL: Mon honorable ami constatera, je crois, que bien que le Danemark n'accorde pas de subvention aujourd'hui, il en a accordé au début, et mon honorable ami qui siège à mes côtés (M. Haggart) appuie ce je dis. Le Danemark a accordé une subvention au commencement, mais, comme il est maître du marché, il ne lui est plus nécessaire d'en accorder aujourd'hui. Mais supposons que le Danemark n'ait pas accordé de subvention au début, il n'avait pas sur le marché anglais, lorsqu'il a commencé à y exporter son beurre, de concurrents comme nous en avons aujourd'hui, car nous avons à lutter avec ce même Danemark et d'autres pays qui remplissent le marché anglais de beurre étranger. De sorte que, bien qu'une subvention n'eût pas été nécessaire dans le cas du Danemark—quoique je prétende qu'il a adopté ce moyen—il est possible qu'elle soit très nécessaire pour nous aujourd'hui. Tout ce que le gouvernement peut faire pour encourager la fabrication du beurre il devait le faire. Il est très important pour nos cultivateurs que nous nous emparions du marché anglais pour notre beurre, et, en accordant une légère subvention de ce genre, je dis que l'on fera progresser considérablement cette industrie au Canada. Je demanderai donc à mon honorable ami de reconsidérer sa décision, et, s'il est possible, d'arriver à la conclusion suggérée dans la résolution.

M. McNEILL.

M. FEATHERSTON: J'approuve tout ce que l'on fait pour améliorer cette industrie en ce pays, mais je ne veux pas approuver la proposition d'accorder des subventions à une branche spéciale de production; je crois que ce serait probablement là un mouvement dans la mauvaise direction. Mais je ne désire pas perdre une occasion de venir en aide à nos industries laitières. Je sais que notre industrie fromagère s'est considérablement développée pendant les dernières années. Cette année, il est vrai, le marché a été à la baisse. Mais quelle en a été la cause? C'est que nous avons eu une surproduction. Les pâturages ont été abondants; de sorte que nos vaches ont produit plus de lait, l'année dernière, qu'elles n'en n'ont produit dans n'importe qu'elle saison depuis que je m'occupe de l'élevage des bestiaux. C'est là la grande raison, j'en suis convaincu, qui a fait baisser notre industrie fromagère. Lorsqu'une industrie baisse, nous devrions tous être heureux de voir augmenter quelque autre branche de production. Si nous pouvons faire de la fabrication du beurre une industrie rémunératrice en ce pays, la chose serait très acceptable non seulement pour les cultivateurs et pour ceux qui se livrent au commerce, mais aussi pour nos institutions financières, car rien ne donne autant d'importance aux institutions financières que l'accroissement des richesses provenant de l'augmentation des exportations de nos propres produits.

Je ne veux pas prendre beaucoup de temps à discuter cette question maintenant soumise à la Chambre. On a dit ici que le gouvernement de la province de Québec avait accordé une subvention pour la fabrication du beurre en cette province. Mais l'on m'a dit que les cultivateurs n'avaient pas eu le bénéfice de cette subvention, mais qu'elle était allée aux marchands de Montréal. Je ne veux pas appuyer de projet qui ne rapportera pas d'avantages immédiats aux cultivateurs. A mon avis, il m'est impossible d'appuyer une motion de la nature de celle-ci, car je crois que cette industrie s'arrangera tout comme s'arrangent d'autres industries agricoles. Je considère l'industrie laitière comme ayant la plus grande valeur pour le pays, non seulement pour ce qu'elle rapporte directement au pays, mais parce qu'elle porte la population à produire du lard. Tous ceux qui se livrent à l'industrie laitière peuvent avec le lait qui reste lorsque le beurre et le fromage sont fabriqués, élever un certain nombre de cochons qui rapporteront des bénéfices outre les bénéfices provenant immédiatement de la fabrication de ces deux produits.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. FEATHERSTON: Lorsque la séance a été suspendue, M. l'Orateur, je signalais l'avantage qu'il y avait dans l'exploitation de l'industrie laitière, surtout en ce qu'elle encourageait l'élevage des cochons. Le commerce du lard est devenu l'une des plus grandes industries que nous ayons. Mais je suis peiné de dire que le commerce a souffert un peu récemment en raison de la conduite tenue par les membres de l'opposition à la dernière session de la législature provinciale, ainsi que durant la dernière lutte électorale. Ils ont beaucoup parlé des maladies qui existent parmi nos cochons, et tout cela a sans doute été rapporté par

nos rivaux des Etats-Unis aux acheteurs d'Angleterre, et nous voyons que ces derniers sont prévenus dans une certaine mesure contre notre lard. Cela a eu l'effet de réduire le prix de nos cochons de 50 à 75 centins par qt. vers le commencement de janvier. Nous nous attendons ordinairement à une hausse dans le prix, mais cette agitation a produit une baisse. Je regrette que la gauche ait manqué de prévoyance au point de faire de cela une partie de son programme.

L'honorable député de Compton (M. Pope) a dit que les grits étaient de grands défenseurs des industries agricoles et portaient beaucoup d'intérêt aux cultivateurs de ce pays. Je suis de son avis ; le gouvernement actuel s'est montré l'ami des agriculteurs. Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a surtout travaillé à favoriser leurs intérêts. Il s'est rendu à Washington et a réussi à obtenir l'abrogation des règlements de quarantaine nuisibles qui existaient alors entre le Canada et les Etats-Unis. Le résultat a été qu'un grand nombre de nos bestiaux ont été expédiés par les Etats-Unis. Ce commerce a toujours été très actif depuis l'abrogation de ces règlements de quarantaine. Cette saison, nous avons expédié en Grande-Bretagne, du port de Montréal, 106,000 têtes de bétail gras, et par les ports et les marchés américains environ 100,000 têtes. Outre cela, nous avons expédié par les ports de Saint-Jean, Halifax, Portland et Boston, depuis la clôture de la navigation fluviale, plus de 20,000 têtes de bétail. Ainsi, nous avons une exportation totale d'environ 226,000. C'est là le double, j'en suis convaincu, de la moyenne des exportations de bestiaux du Canada en d'autres pays pendant les cinq dernières années. La raison de l'augmentation de nos exportations, c'est que les prix ont été meilleurs.

Et comment ces prix ont-ils été augmentés ? Je vais vous donner les cotes du *Mail and Empire*—et je suppose qu'aucun membre de la gauche ne doute de leur exactitude—lesquelles donnent les prix de l'année dernière et ceux de cette année. Les prix ont été augmentés par la concurrence qu'a amenée dans ce pays l'ouverture des marchés américains. L'été dernier, j'ai été acheter des animaux dans l'ouest, et j'ai rencontré partout des acheteurs américains qui pouvaient acheter des bestiaux pour ¼ de cent à ½ cent la livre de plus que ce que nous pouvions donner en les expédiant par des ports canadiens. J'ai constaté que cela était dû au fait que les bestiaux pouvaient être expédiés à meilleur marché, par Boston. Alors, vu que nos bestiaux étaient expédiés sur le marché avec les bestiaux américains, les bouchers, en Angleterre, se trompaient, car ils croyaient acheter les meilleurs bestiaux américains engraissés au maïs, car les nôtres, engraissés à l'herbe, étaient inférieurs à ces derniers. Ainsi pour les bestiaux expédiés par les ports américains, nous avons obtenu de ¼ de d. à ⅝ de d. de plus que nous n'avons obtenu de ceux expédiés par les ports canadiens.

Je viens de dire que j'allais citer des chiffres empruntés au *Mail and Empire*. Je cite les chiffres indiquant le prix des bestiaux exportés de Toronto, qui est le Chicago du Canada pour le commerce du bétail, car je suppose qu'il est vendu plus de bestiaux en un seul jour à Toronto, qu'il en est vendu sur tous les autres marchés du Canada dans une semaine. Le 27 janvier 1897, le prix des bestiaux exportés pour la Grande-Bretagne était de 3½ à 3¾ cents la livre. Le 28 janvier, pendant la semaine correspondante de cette année, le prix était de 4, 4¼ et 4½ cents la livre. Or, la moyenne du poids des bestiaux exportés est d'un peu plus de 1,300 livres, c'est-à-dire au-dessous de la moyenne pour cette époque de l'année, de sorte que l'avantage sur les prix de l'année dernière, soit de 75 cents par cent, s'élèvera en chiffres ronds à environ $10 par tête de plus que ce que les cultivateurs ont obtenu de leurs bestiaux il y a un an.

Maintenant, nous prendrons les bestiaux destinés à la boucherie sur le même marché. Le 27 janvier 1897, ils rapportèrent 2½ à 3 cents et 3 cents et ¼ la livre. La cote du *Mail and Empire*, ce jour-là, dit qu'aucune cargaison n'a rapporté plus de 2 cents et ¾, c'est-à-dire 2 cents et ¾ pour de pleins chargements, les bestiaux de qualité supérieure rapportant en moyenne 3 cents et ¼. Je me souviens d'avoir vendu moi-même des bestiaux en janvier, l'an dernier, pour $3.15 le cent, ce que j'appelle des bestiaux de choix, des bestiaux de première qualité pour la boucherie.

Cette année, un homme se plaignait que le gouvernement libéral n'avait pas apporté la prospérité qu'il nous avait promise, car il n'avait obtenu sur le marché de Toronto, que 4 cents pour des génisses assez belles pendant la première semaine de janvier cette année. Je lui demandai s'il avait pu avoir 4 cents, et il repondit : " Oui, j'ai pu obtenir 4 cents, et c'est tout ". Je lui dis qu'il y a un an j'avais vendu d'aussi bon bœuf sur le même marché pour $3.15 le cent.

Le 28 janvier, 1898, les bestiaux destinés à la boucherie se vendaient, sur le marché de Toronto, 3¼ cents à 3¾ la livre. Or, les bestiaux destinés à la boucherie pèsent en moyenne 1,050 livres, ce qui est une bonne moyenne. Si nous gagnons 75 cents par cent livres, cela fait environ $7.50 à $7.80 par tête, ce qui représente le profit net réalisé par le cultivateur pour l'engraissement des bestiaux vendus cette année, par comparaison avec les prix de l'année dernière. J'ai dit que la moyenne du profit sur les bestiaux exportés est d'environ $10 par tête. Nous prendrons une moyenne moins élevée, $9 par tête. Or, nous avons exporté de Montréal, Saint-Jean, Halifax et des ports et des marchés américains 226,000 tête de bétail, à $9 par tête en moyenne. Cela est au-dessous des chiffres que j'ai cités il y a un instant, et dont je puis garantir l'exactitude. Cela fera une somme de $2,034,000, qui représente l'augmentation du prix que les cultivateurs ont eue pour leurs bestiaux, cette année, par comparaison avec l'année dernière.

Maintenant, voyons l'augmentation des profits réalisés sur les bestiaux destinés à la boucherie et qui ont été vendus au Canada. Il se vend, sur les différents marchés du Canada, au moins 250,000 têtes de bétail, pour ne rien dire des animaux abattus dans tout le pays par les particuliers. Prenons le chiffre de $7.50 par tête pour ces 250,000, et nous avons $1,875,000 de profit net pour le cultivateur. Ces deux sommes, réunies, forment un total, en chiffres ronds, de plus de quatre millions de dollars, lequel représente le profit réalisé par les cultivateurs de ce pays, grâce aux efforts faits par ce gouvernement pour obtenir l'abrogation des règlements de quarantaine entre le Canada et les Etats-Unis, abrogation qui a amené la prospérité dont nous jouissons sous le rapport du commerce de bestiaux.

La résolution présentée par l'honorable député de Grenville (M. Reid) est dans l'intérêt du fabri-

cant de beurre ou de ceux qui font le commerce des produits de la laiterie. Cette industrie existe dans l'ouest et nous y sommes intéressés dans une large mesure. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a dit l'autre jour que les laitiers des environs de Toronto avaient eu des griefs. Ils en ont eu qui ont existé longtemps. Ils fournissent du lait aux habitants de Toronto dans des bidons qui sont censés contenir 8 gallons et qui en contiennent 8½ et 9 et ils ont demandé le redressement de ce grief. L'honorable député désirait beaucoup que le ministre du Revenu de l'intérieur s'occupât de cette question.

L'automne dernier les cultivateurs ont tenu une assemblée à Toronto à laquelle assistaient l'honorable député d'York-ouest et l'honorable député d'York-est (M. Maclean). Ils adoptèrent une résolution priant ces deux messieurs et moi-même de demander au gouvernement de passer un règlement stipulant que les bidons à lait fussent mesurés et estampés de façon à contenir 8 gallons ou un peu plus pour que l'acheteur ne reçut pas moins de ses 8 gallons. Ils voulaient bien donner un chopine de plus mais pas 8½ ou 9 gallons pour 8.

En 1892-93 les cultivateurs tinrent une assemblée dans la même ville. Ils voulaient que la question fût réglée, et que le gouvernement fît inspecter leurs bidons et voulaient un bidon de 8 gallons et pas plus, attendu que c'était ainsi qu'ils vendaient le lait aux commerçants de lait de Toronto. En 1893, une députation vint ici pour voir le contrôleur du Revenu de l'intérieur de cette époque, et il promit aux délégués qu'il s'occuperait de la question et qu'ils auraient ce qu'ils demandaient. Ils n'ont rien eu et ils se sont plaints d'année en année.

Enfin le contrôleur du Revenu de l'intérieur du jour (M. Wood) et le contrôleur des Douanes de ce temps (M. Wallace) se rendirent à Toronto et ils eurent une entrevue avec ces cultivateurs. Je ne sais pas comment ils s'y prirent, mais d'une manière ou de l'autre leurs amis les tirèrent d'embarras en acceptant la proposition que chaque personne vendrait le lait au poids à tant par livre. Or, je n'ai jamais entendu parler d'une personne qui ait vendu un bidon de lait au poids et le présent abus a toujours continué à exister depuis, au détriment des cultivateurs de cette localité.

Mais je suis heureux de voir que le contrôleur du Revenu de l'intérieur va s'occuper de la question. J'espère qu'il fera les règlements nécessaires que ces gens demandent, et qu'ils ne seront plus obligés de livrer 8½ à 9 gallons de lait pour le prix de 8 gallons. En faisant cela il favorisera les cultivateurs de cette partie du pays. Je suis sûr que les cultivateurs sont satisfaits de ce que le gouvernement fait pour eux et pour les intérêts agricoles du pays.

M. STENSON : J'ai l'honneur de représenter un comté qui est largement intéressé dans l'industrie laitière, et je crois qu'il est de mon devoir de faire connaître mon opinion sur la question. Peu importe que l'auteur de la résolution appartienne à l'opposition ou qu'il soit partisan du gouvernement, tant que l'objet en vue est de favoriser la classe agricole et particulièrement la partie de cette classe qui exerce l'industrie laitière. Je donnerai le mérite de la sincérité à l'auteur de la résolution que nous discutons. Je n'ai pas le moindre doute que ses intentions sont bonnes. Je crois aussi que ceux qui partagent son opinion sont sincères et qu'ils agissent dans ce qu'ils croient être le meilleur intérêt des cultivateurs et de ceux en particulier qui exploitent l'industrie laitière.

Mais sur cet important sujet nous pouvons différer d'opinion, et je dois dire que sur cette résolution je ne suis pas d'accord avec son auteur, que je ne crois pas qu'elle ait pour résultat l'encouragement de l'industrie laitière. Si je le croyais, je l'appuierais de toutes mes forces, et je vais énumérer quelques-unes des raisons sur lesquelles j'appuie mon opinion.

Certaines raisons ont déjà été mentionnées, et je n'y reviendrai point, mais je les laisserai tout à fait en dehors des observations que je me propose de faire sur ce sujet, et ici je parle des observations qui sont plus d'une nature personnelle que d'une nature publique, qui ressemblent plus à une attaque contre certains membres du gouvernement et contre certains députés qui ne partagent pas la manière de voir de certains membres de l'opposition.

Adopter cette résolution serait accorder certains avantages à un bien petit nombre de cultivateurs du pays, à un bien petit nombre de ceux qui sont intéressés dans l'industrie laitière, et même ceux que nous supposons devoir en profiter, n'auraient pas le bénéfice direct de ce crédit.

En principe, je suis opposé aux subventions de toutes espèces. On a dit ici que l'industrie de la fabrication du fromage est aujourd'hui arrivée à son point culminant, et il serait peut-être peu sage pour nous d'augmenter la production du fromage. Jusqu'ici nous avons réussi à nous emparer du marché anglais pour la vente du fromage et nous en avons presque le contrôle absolu ; du moins nous occupons sur ce marché une position préférable à celle de tout exportateur de fromage. Mais est-on arrivé à cette position au moyen de primes d'encouragement ? Personne ne peut attribuer au système de subventions le fait que notre fromage est le plus recherché sur le marché anglais. C'est dû à ce que nos cultivateurs ont adopté les meilleures méthodes pour produire du fromage de première qualité, et celui que le marché anglais préfère.

Pourquoi notre beurre n'est-il pas aussi recherché que notre fromage ? La principale raison, je crois, est que nos fabricants n'ont pas les facilités nécessaires pour transporter leur beurre sur le marché anglais en bonne condition. Nous n'avions pas d'entrepôts munis d'appareils frigorifiques et nos cultivateurs n'avaient pas appris à fabriquer du beurre de qualité supérieure, bien que je prétends que nous en fabriquons aujourd'hui d'aussi bonne qualité que n'importe quel beurre d'autres pays ; mais sa qualité s'altère avant d'arriver sur le marché à cause du défaut de facilités pour le transporter.

De plus nos cultivateurs n'avaient pas appris à prendre soin du beurre dans le trajet de la fabrique au chemin de fer. De plus, encore, les wagons contenant le beurre n'avaient pas de glacières, et le beurre en souffrait. Quand on expédiait notre beurre, sans glacière, le beurre ne pouvait pas arriver sur le marché anglais dans la condition où il était en quittant la beurrerie. Pour cette raison notre beurre ne s'est pas vendu sur ce marché un prix assez élevé pour en encourager la fabrication.

Mais cet état de choses va disparaître, grâce à l'énergie du ministre de l'Agriculture. Je ne veux pas diminuer le mérite dû à ses prédécesseurs. Je crois qu'ils ont fait leur possible, autant que les

circonstances le permettaient, pour encourager l'industrie laitière ; mais cela n'enlève pas le mérite qui revient au ministre actuel et c'est avec plaisir que j'ai entendu des députés de la gauche le féliciter. Il fait tous les efforts possibles et il réussit bien, et c'est vraiment une chose regrettable d'entendre des députés non seulement trouver à redire et critiquer, mais insulter le ministre, qui fait tout ce qu'il peut pour protéger les intérêts des cultivateurs et qui y réussit.

Si l'argent qu'on demande à la Chambre devait accomplir l'objet que l'auteur de la résolution à en vue, j'appuierais certainement sa motion, mais non seulement j'ai des doutes mais je suis parfaitement convaincu que l'objet en vue ne sera pas accompli, parce que la plus grande partie de cet argent, sinon le tout, ira dans la poche des spéculateurs et non pas dans celle des cultivateurs.

D'un autre côté, que cet argent soit employé, non pas en subventions mais pour fournir les facilités nécessaires pour permettre à notre beurre d'arriver sur le marché anglais en bonne condition, et alors nous aurons fait plus pour obtenir un marché pour notre beurre et pour encourager l'industrie laitière que par les moyens mentionnés dans cette résolution.

Plus que cela. En m'adressant à nos cultivateurs durant la dernière saison je leur disais qu'il serait dans leur intérêt de nommer des agents sur le marché anglais pour recevoir nos produits de la laiterie et les vendre. Je prétends que si, au lieu de la subvention recommandée par la résolution, l'argent était dépensé pour fournir des facilités de transport, et pour employer des agents compétents pour recevoir et vendre notre beurre, ce serait une défense plus profitable qu'une subvention à une petite partie de notre production de beurre.

Lorsque les consommateurs anglais connaîtront notre beurre tel qu'il est en sortant de la beurrerie, alors, nous n'aurons pas besoin de subventions pour obtenir des prix élevés, et lorsque le prix de notre beurre sera élevé, nos cultivateurs n'auront pas besoin de ces subventions. Nos cultivateurs ne demandent ni subventions ni faveurs, ils demandent justice, et l'emploi de cet argent pour les mettre en mesure de faire la concurrence avec les producteurs étrangers et les mettre sur un pied d'égalité avec eux. Nous avons à lutter avec d'autres pays et nous sommes sur un pied d'infériorité, qui résulte de la grande distance qui nous sépare du marché anglais. Les Danois ont un avantage sous ce rapport, mais dès que nous aurons des entrepôts frigorifiques et que nous pourrons envoyer notre beurre en Angleterre en bonne condition, cette infériorité disparaîtra et nous serons sur un pied d'égalité avec eux. Il faura peut-être un peu d'enseignements et apprendre à nos cultivateurs à fabriquer du beurre d'une qualité encore supérieure à celle qu'ils produisent maintenant.

J'avoue que dans certains comtés, dans le mien par exemple, nos cultivateurs ont quelque chose à apprendre. Mais ils apprennent et ils s'instruisent chaque année, chaque mois et chaque jour. Ils perfectionnent leurs méthodes ; ils améliorent la fabrication de leur beurre, ils donnent plus de soins à leurs bêtes à cornes, en été et en hiver, et ils sont plus soigneux pour transporter leur beurre au chemin de fer. Lorsque nous aurons des wagons-glacières, alors nous serons sûrs que le beurre arrivera en Angleterre en bonne condition, et les consommateurs anglais constateront bientôt que les Canadiens peuvent fabriquer d'aussi bon beurre que les Danois ou n'importe quelle nation de l'univers, et ils achèteront le beurre canadien et le paieront plus cher.

Tout cela exige des dépenses de la part du gouvernement. Les cultivateurs ne peuvent pas, eux-mêmes, se donner des entrepôts à appareils frigorifiques, et le gouvernement agira sagement en les leur fournissant. Que le gouvernement ajoute à cette dépense le salaire des agents en Angleterre, des hommes compétents à s'occuper de nos produits agricoles, qui verront à ce qu'ils arrivent sur le marché en bon état, et à ce que nos cultivateurs reçoivent un bon prix sans être obligés d'employer des marchands à commission.

Notre exportation de produits agricoles a pris une assez grande importance pour que le gouvernement nomme des agents en Angleterre qui représenteront cette industrie, et j'espère qu'il décidera de nommer ces agents prochainement.

Maintenant, M. l'Orateur, le gouvernement peut dépenser autrement les deniers publics pour favoriser l'industrie laitière, et le crédit affecté aux fins agricoles peut être employé plus avantageusement qu'en accordant des subventions. Je suis d'avis que nous devons nous occuper de la condition sanitaire des vaches laitières, et si cela a lieu, nos cultivateurs en retireront de grands avantages. Que le gouvernement veille à la santé de nos bêtes à cornes, qu'il s'occupe de l'industrie laitière d'une manière utile, ayons les facilités de transport en glacières, ayons des agents qui surveilleront nos intérêts en Angleterre, et quand nous aurons tout cela, les subventions seront inutiles. Ainsi que je l'ai déjà dit, si l'argent qu'on demande à dépenser en subventions est employé dans le sens que j'ai indiqué, les cultivateurs en retireront de bien plus grands avantages.

M. MACLEAN : Je n'ai pas l'intention d'être sévère à l'égard du ministre de l'Agriculture, ni de la politique du gouvernement relativement à son département. C'est plus ou moins une politique de protection, c'est plus ou moins une politique d'encouragement accordée à nos industries nationales, surtout à nos produits agricoles. En adoptant cette politique de protection, le gouvernement croit suivre une politique conservatrice, et ainsi, dans un sens, ils en ont honte, et des députés, comme l'honorable député de Richmond (M. Stenson) se déclarent opposés aux subventions.

Mais qu'est-ce que l'établissement d'entrepôts munis d'appareils frigorifiques, sinon un encouragement donné par le gouvernement à une industrie nationale ? Qu'est-ce que la nomination d'agents en Angleterre, sinon quelque chose tendant au même but et qui signifierait la surveillance exercée par le gouvernement sur nos troupeaux, sinon l'encouragement et la protection de l'industrie laitière ? La concurrence dans les produits agricoles est tellement vive, que si nous voulons y prendre part, nous devons faire ce que d'autres pays font.

L'honorable député (M. Stenson) dit que nous contrôlons aujourd'hui le marché anglais en ce qui concerne notre fromage, mais il doit savoir que les Américains et les pays agricoles de l'Europe se préparent à adopter toute loi qui sera nécessaire pour qu'ils aient une part de ce marché. Ils voient qu'une fois la graine de semence donnée, tout le monde peut cultiver la plante, et ils ont l'intention de suivre notre exemple en faisant encourager par

l'État la fabrication du fromage. Les Antilles anglaises ont été ruinées par la subvention accordée à la fabrication du sucre par les nations européennes, et ainsi le gouvernement anglais, au moyen d'une espèce de protection ou de l'aide de l'État vient au secours des producteurs de sucre aux Antilles, et de cette manière il adopte le principe de la protection.

Le système de subventions ou de primes d'encouragement est, à mon avis, le mode de protection le plus direct et le plus efficace, et si nous voyons que d'autres pays l'adoptent, nous devons suivre leur exemple, si nous voulons commander le marché.

J'ai été frappé par la lecture d'un article publié dans la *North American Review*, et écrit par le très honorable Horace Plunkett, président du "Recess Committee" et président de la Société royale d'agriculture. Ce comité est l'un des plus importants qui aient siégé en Angleterre depuis plusieurs années. Il a été établi pour s'enquérir du défaut de progrès en Irlande, comparativement aux autres îles britanniques. Il s'est réuni un grand nombre de fois et il a envoyé ses représentants dans toutes les parties de l'Europe pour se renseigner et comparer. Voici ce qu'ils ont constaté entre autres choses :

La question irlandaise, ainsi qu'on le sait, est plutôt économique que politique, et c'est encore plus vrai aujourd'hui que jamais.

Cela, M. l'Orateur, est la grande difficulté qui existe en Irlande ; ce n'est pas un grief politique mais économique. Les industries agricole et manufacturière en Irlande sont languissantes à l'excès, et on a constaté que les griefs de l'Irlande sont économiques et non pas politiques.

Le très honorable M. Plunkett ajoute :

Nous avons recherché les moyens par lesquels le gouvernement pouvait le mieux encourager le développement de nos richesses agricoles et industrielles.

Ils ont envoyé des commissaires en France, en Belgique, en Hollande, au Danemark, au Wurtemburg, en Bavière, en Autriche, en Hongrie et en Suisse, et ils ont constaté que la raison pour laquelle les agriculteurs de tous ces pays pouvaient l'emporter sur les cultivateurs anglais sur leur propre marché, était que les gouvernements de ces pays, en établissant un certain mode de protection ou de subvention, avaient placé leurs cultivateurs dans une position telle qu'ils pouvaient faire concurrence aux agriculteurs anglais et irlandais sur leurs propres marchés. C'est ce que ce comité a constaté ; c'est ce qui a été constaté par ces membres du parlement anglais qui favorisaient le libre-échange. Voici une recommandation que ce comité a faite par la voix de M. Plunkett :

Nous recommandons qu'un département soit spécialement créé par le gouvernement, avec un ministre responsable directement au parlement à sa tête ; le département sera suffisamment doté par le trésor impérial, de manière à lui permettre d'administrer l'aide de l'État en faveur de l'agriculture et des industries en Irlande, d'après des méthodes qui ont été parfaitement expliquées. Je n'ai qu'à dire que le projet dans ses particularités essentielles vient des institutions des pays sur lesquels notre enquête a porté, et qu'il est modifié selon les besoins du présent cas.

Ce comité eut une entrevue avec le secrétaire en chef de l'Irlande, et en voici le rapport :

Le secrétaire en chef, après avoir décrit la réunion, comme une des plus importantes députations qui avaient jamais exposé leur cause devant le gouvernement irlandais, et connaissant le développement remarquable de l'opinion publique en faveur de la politique énoncée dans son bill présenté à la dernière session, exprima sa sympathie sincère à l'égard de la cause qui lui était présentée, et son désir ardent, et bien connu, d'adopter le plus tôt possible une politique de développement agricole et et industriel.

Voilà un secrétaire irlandais d'un gouvernement anglais libre-échangiste reconnaissant que le dépérissement de l'agriculture en Irlande et en Angleterre était dû à la concurrence de ces pays, et disant son intention d'établir dans l'Angleterre libre-échangiste un département pour l'encouragement des industries agricoles du pays. Si plusieurs industries anglaises sont ruinées par la concurrence des pays qui ont adopté le mode de subvention, nous devrons peut-être l'adopter ici pour conserver nos marchés. Il nous faudra peut-être faire ce que les autres pays font pour nous priver du marché anglais où se vend notre fromage. Nous ne conservons pas ce marché en raison seulement de la qualité de notre fromage, mais uniquement parce que jusqu'à ce jour nous avons pu nous y installer avant les autres ; mais, lorsqu'ils auront adopté nos méthodes, et suivi notre exemple, ils seront nos égaux et ils pourront nous enlever ce marché.

Il est arrivé une chose récemment au sujet de l'agriculture sur laquelle je désire attirer l'attention du ministre de l'Agriculture. Il s'agit de l'expédition des animaux sur pieds du Canada en Angleterre. Il est notoire aujourd'hui que les pays de l'Amérique du Sud menacent de nous expulser du marché des animaux sur pieds que nous avons en Angleterre. Ils peuvent élever et engraisser leurs bestiaux à meilleur marché que nous ne le pouvons, et des marchands d'animaux de Toronto m'ont dit que d'immenses capitaux s'en allaient dans l'Amérique du Sud pour développer le commerce d'exportation des animaux de la république Argentine.

De sorte qu'il est du devoir du gouvernement, surtout du devoir du ministre de l'Agriculture, s'il constate que d'autres pays nous battent sur les marchés européens, d'adopter des mesures pour conserver ces marchés, d'adopter si c'est nécessaire, une politique nationale. La politique nationale a été condamnée à maintes reprises comme une chose que le pays ne devait pas adopter. Mais l'Angleterre l'a adoptée pour certaines choses. Que sont les règlements de quarantaine de l'Angleterre sinon un système de protection adopté pour éloigner nos bêtes à cornes et nos viandes de boucherie ?

La même chose est arrivée en Allemagne. L'Allemagne est aujourd'hui un des grands pays qui progressent le plus, parce qu'il y existe un parti "agraire" puissant, ainsi qu'on l'appelle, dont le principe essentiel est la protection des produits indigènes contre les produits alimentaires des autres pays.

Or, si nous constatons que tous les autres pays adoptent une semblable politique, nous devons l'adopter dans notre pays. Quelques députés ont dit qu'ils n'ont aucune confiance dans les subventions ; je dis que toutes ces mesures sont des primes d'encouragement, soit directement ou indirectement ; et une fois que le principe sera adopté, vous ne devez pas hésiter à l'appliquer partout.

Je suis heureux de voir que des députés de la droite sont de plus en plus portés vers cette idée de protection. Quand mon honorable ami de Huron a fait l'autre jour sa nouvelle profession de foi, il nous a donné un crédo de protection que je n'avais

pas encore entendu, et si le discours de l'honorable député qui m'a précédé signifie quelque chose, c'est qu'il est maintenant d'opinion qu'il est temps que le parti libéral adopte la protection, sinon au moyen d'un système de subvention, du moins en établissant des entrepôts froids, en nommant des agents en Angleterre en faisant inspecter nos vaches laitières, et je ne sais quoi encore.

Mais, M. l'Orateur, c'est la protection et pas autre chose que la protection. C'est une déviation des anciennes croyances des honorables députés, et l'adoption de ce qui a toujours été la politique du parti conservateur ; et il vaudrait bien mieux que le gouvernement acceptât cette politique. Il a déjà adopté plusieurs parties de la politique des conservateurs, et il devrait maintenant adopter celle de la protection de l'agriculture. Je suis convaincu que le ministre de l'Agriculture sera forcé d'adopter avant longtemps cette mesure, même relativement au beurre. Je crois qu'il est ce soir dans une grande perplexité ; il n'aime pas le vote qu'on va prendre sur ce sujet, et je crois que nos honorables amis de la droite, qui représentent des comtés agricoles n'aiment pas à voter contre cette résolution qui est en faveur de la protection de l'agriculture. Je n'hésite pas à voter en faveur de la résolution. Je félicite le ministre de l'Agriculture d'avoir pris certaines mesures pour encourager l'agriculture, mais j'espère maintenant qu'il a commencé, qu'il se déclarera hardiment en faveur de ce qui assurera au gouvernement l'estime de la population du Canada, c'est-à-dire, l'inscription sur le drapeau de son parti de tout encouragement quelconque en faveur de l'industrie agricole du pays.

M. OLIVER : M. l'Orateur, je représente un comté agricole, et la question soumise à la Chambre se rattachant d'une façon particulière à l'agriculture, je désire faire quelques observations au sujet de cette résolution, qui paraît être fortement en faveur d'une division importante de l'industrie agricole. Je suis, M. l'Orateur, en faveur d'une politique nationale. Mais il ne s'en suit pas toujours qu'une politique nationale signifie une politique de tarif élevé ou de subvention, je suis favorable à tout ce qui peut être avantageux au peuple ou à quelque classe du peuple canadien, que ce soit sous une autre forme ou sous une autre, que ce soit, si vous l'aimez mieux, sous la forme d'un tarif élevé ou de primes. Si je crois qu'une mesure, quelque nom que vous lui donniez, est dans les intérêts du peuple canadien, elle aura mon appui.

Ainsi, je puis examiner cette motion sans parti pris. Il s'agit simplement de savoir quel est le meilleur moyen d'employer les deniers publics pour venir en aide à l'industrie laitière. Je ne discuterai pas la chose plus longuement qu'il ne faut et je me contenterai de marcher sur les traces d'un honorable membre de la gauche qui a très clairement établi que le gouvernement se servait des fonds publics afin de favoriser l'industrie laitière, et qui a déclaré que suivant lui, la méthode adoptée était plus avantageuse à cette industrie et au pays en général que les moyens que l'on propose dans la motion dont cette Chambre est saisie. Voilà l'attitude que je prends, et c'est pourquoi je voterai contre la présente motion, convaincu que les deniers publics sont mieux employés à l'usage qu'en a fait le ministre actuel de l'Agriculture qu'à l'usage auquel on veut les affecter par cette proposition. Après un tertain temps, s'il est constaté que les méthodes du ministre de l'Agriculture ne donnent pas satisfaction et qu'il faut faire quelque chose de nouveau, alors je serai prêt à appuyer cette proposition ou autre qui me semblera devoir assurer le succès. Mais à l'heure qu'il est, je ne puis condamner, en votant pour cette motion, les efforts que l'on a faits, afin de développer, d'un bout à l'autre du Canada, l'industrie laitière,—efforts qui, dans mon humble opinion, ont été bien dirigés, et ont donné, jusqu'ici, de très heureux résultats.

Je parle ainsi, avec l'espérance et la conviction que, si les circonstances l'exigent ou le permettent, on donnera à cette proposition un cadre plus vaste, dans l'intérêt général du peuple canadien.

Je désire ajouter un mot d'explication en réponse aux accusations de l'honorable député de Campton (M. Pope). Celui-ci a déclaré que le ministre de l'Agriculture était grandement blâmable pour avoir dépensé les deniers publics afin de favoriser l'industrie laitière dans le Nord-Ouest au lieu de travailler au développement de cette industrie dans les provinces de l'est. D'abord, si je ne me trompe, l'on a dépensé une grande partie de l'argent public affecté à cette fin, pour favoriser l'industrie laitière dans les provinces de l'est, c'est-à-dire dans les vieilles provinces, et particulièrement dans l'Ile du Prince-Edouard, avant de dépenser un sou pour cet objet dans les territoires du Nord-Ouest. Mais, l'honorable député qui a déclaré que les provinces de l'est, étant plus vieilles et plus peuplées que les territoires nouvellement colonisés du Nord-Ouest, méritaient une plus grande considération, je répondrai que les conditions sont tellement différentes, dans le Nord-Ouest, que la coopération ordinaire et essentielle au succès de l'entreprise, coopération qui est facile dans les provinces de l'est, est presque impossible là-bas, et que, par conséquent, le gouvernement était justifiable de venir au secours du colon de l'ouest. Toutes choses égales, je dirais certainement que les provinces de l'est ont un droit de priorité, mais ce que je veux faire remarquer, c'est que les conditions ne sont pas les mêmes ici que là-bas, et que c'est en compensation des avantages qui manquent aux territoires du Nord-Ouest et que possèdent les provinces de l'est, que le gouvernement est venu en aide à nos beurreries.

Laissez-moi faire remarquer de plus que dans les territoires, du moins le district que je représente, le gouvernement n'a pas travaillé à l'établissement de nouvelles beurreries. Le gouvernement n'a rien dépensé, dans mon district, pour suppléer à l'esprit d'entreprise des habitants. La population du district que je représente s'est engagée dans l'industrie laitière, et y a dépensé beaucoup de son propre argent afin d'établir des beurreries, et a lutté durant deux, trois ou quatre ans dans des conditions désavantageuses, conditions dues à la grande distance qui sépare les exploitations rurales, et à la politique suivie, dans les années passées, relativement à la concession des terres publiques. Vu surtout la distance qui sépare les exploitations rurales, l'industrie laitière n'a pas prospéré, de sorte que le gouvernement n'a pas entrepris de créer de nouveaux établissements dans cette région, mais est simplement venu au secours des cultivateurs luttant contre les difficultés dont ceux-ci n'étaient pas responsables et qu'ils n'avaient pas prévues lorsqu'ils se sont lancées dans ces entreprises.

Qu'il me soit permis d'ajouter que l'intervention du gouvernement dans les territoires, en tant que le district que je représente est concerné, a donné des résultats satisfaisants ; et envisageant la question au seul point de vue de la satisfaction et de la prospérité du colon, et par là même au point de vue du développement et de la colonisation des territoires, j'affirme que c'est de beaucoup la plus heureuse politique que le gouvernement actuel ait adoptée.

Si les conditions dans l'ouest eussent été les mêmes que dans l'est, où les exploitations rurales sont rapprochées et où les capitaux abondent ; et si la population des territoires eut manqué d'esprit d'entreprise au sujet de cette industrie, le gouvernement n'aurait peut-être pas été justifiable de suivre la ligne de conduite qu'il a adoptée ; mais les conditions, dans le Nord-Ouest, n'étaient pas favorables ; la population a fait preuve d'un grand esprit d'entreprise, et a placé son argent dans l'industrie laitière, et le gouvernement n'a fait que tendre la main aux habitants pour les sortir des difficultés dont ceux-ci n'étaient pas responsables, et contre lesquelles il fallait les protéger, afin d'assurer la prospérité de cette industrie. L'intervention du gouvernement a été un succès dans cette partie du pays, et le Nord-Ouest aura sa part de profits.

M. SEMPLE : Je désire faire quelques remarques sur cette motion. L'honorable député d'York-est (M. Maclean) a donné la note juste en disant qu'une prime était la meilleure protection. Je dois dire que les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral ont fait tout ce que l'on pouvait raisonnablement attendre d'eux. Ils ont cherché à instruire les cultivateurs dans la manière de fabriquer le meilleur beurre et le meilleur fromage. Cette campagne d'éducation s'est faite d'un bout à l'autre du Canada. Dans la province de l'Ontario il y des écoles où l'on enseigne la fabrication des produits laitiers, de sorte que tous ceux qui veulent en profiter peuvent s'initier aux secrets de cette industrie sans qu'il leur en coûte un sou. Cependant, le gouvernement n'a pas considéré que cela était suffisant, et il a de plus envoyé des laiteries ambulantes aux principales localités, dans les différents comtés, afin de donner des leçons de choses et d'enseigner les meilleurs procédés pour la fabrication du beurre. Je considère que depuis quelques années le gouvernement a été d'une grande libéralité envers la classe agricole. Il a établi des entrepôts frigorifiques afin que notre beurre et notre fromage arrivassent en excellente condition sur le marché anglais, et, ainsi que l'a dit un honorable député, il faudra nommer, en temps opportun, dans les centres commerciaux de la Grande-Bretagne, des agents qui verront à ce que nos produits soient mis sur le marché anglais en excellent état et obtiennent le plus haut prix possible.

Maintenant, laissez-moi vous lire, car je ne veux pas m'éloigner du texte, une partie de la motion de l'honorable député de Grenville (M. Reid). La partie de cette motion qui a trait au beurre se lit comme suit :

Qu'un fort commerce d'exportation de beurre serait non seulement à l'avantage des cultivateurs en général, mais que les millions qu'il rapporterait chaque année produiraient un bien incalculable dans tout le pays.

Que vu les faits ci-dessus, notre gouvernement devrait prendre immédiatement des mesures pour assurer plus complètement le développement de notre commerce de beurre, et que cette Chambre est d'avis que le gouvernement devrait insérer dans le budget de la présente année un montant à être payé directement aux cultivateurs au moyen d'une prime d'un centin par livre pour une quantité donnée de notre meilleur beurre frais de beurrerie destiné à être exporté en Grande-Bretagne à l'état frais et dans des conditions qui puissent lui donner une excellente réputation et assurer une demande constante de ce produit : que cette prime soit accordée pendant trois années consécutives et qu'elle soit augmentée, à la discrétion du gouvernement, pour le beurre fabriqué pendant les mois d'hiver ; le dit beurre devant être soumis à une inspection sévère par le gouvernement, et la prime ne devant être payée qu'aux cultivateurs qui fourniront une quantité régulière pour l'exportation.

M. OLIVER.

Ainsi, vous voyez, M. l'Orateur, que cette prime ne doit être donnée qu'à un certain nombre de cultivateurs. Si une classe de nos cultivateurs fabrique du beurre pour l'exportation, une autre en fabrique pour le marché national, une troisième élève des bestiaux pour l'exportation, une quatrième des chevaux, une cinquième des moutons, et une sixième des cochons. Je voudrais savoir pourquoi l'une des cinq dernières classes que je viens de nommer n'a pas droit à une prime au même titre que ceux qui produisent du beurre pour l'exportation. Je ne crois pas que, si cette prime était accordée, nos cultivateurs qui élèvent des bestiaux pour l'exportation se mettraient à fabriquer du beurre pour le marché anglais.

En vertu de cette proposition, la prime de 1 cent par livre, représenterait pour 1,000 livres de beurre, la somme de $10. Pensez-vous que pour cette légère somme, un cultivateur changerait son genre de culture afin de se livrer à la production du beurre pour le marché anglais ? Je ne le crois certainement pas. Et si le cultivateur fait ce changement et qu'il ne retire pas plus d'argent qu'aujourd'hui, à quoi bon ? Pour ma part, si l'on doit accorder des primes, je crois que ce serait à ceux qui élèvent d'excellents bestiaux pour le marché anglais, car nous savons tous que c'est là une industrie beaucoup plus importante que la fabrication du beurre. Le commerce des bestiaux donne au pays un revenu annuel d'environ $7,000,000.

Il me semble que ces primes ne sont pas nécessaires du tout. Cela me rappelle un commerçant de bestiaux que j'ai connu, lequel avait coutume de dire qu'il était toujours prêt à dépenser 25 ou 50 cents, si l'opération devait lui donner $4 ou $5. On prétendait, dans les années passées, que les cultivateurs étaient protégés, mais c'était là surtout un prétexte pour protéger d'autres industries, et enfin de compte, c'était les cultivateurs qui payaient.

M. COCHRANE : On a changé tout cela, maintenant.

M. SEMPLE : Laissez-moi lire, pour le profit de l'honorable député, des statistiques qui démontrent que nous retirions beaucoup de notre beurre, même avant l'inauguration de la politique nationale. Je trouve, dans l'annuaire, ce tableau qui contient les recettes provenant de la vente du beurre de 1874 à 1896.

En 1874, la somme perçue pour la vente du beurre fut de $2,620,305 ; en 1875, $2,337,124 ; en 1876, $2,540,894 ; en 1877, $3,073,409 ; en 1878, $2,382,237. Je ne veux pas vous citer tout le tableau. Qu'il me suffise de vous dire qu'en 1896, le montant total de la vente du beurre fut de $1,052,089. En 1897, le revenu provenant de cette source a été plus que doublé, à savoir : $2,283,481.

En 1891, la meilleure année de toutes, notre beurre a rapporté $3,573,034. Ainsi, vous le voyez,

le beurre n'est pas une industrie naissante. Ce commerce a prospéré sans aucune protection, et avec les avantages que présente l'emmagasinage à froid et les méthodes d'éducation que l'on a adoptées, il prospérera à l'avenir. Les cultivateurs, comme corps, sont satisfaits, je crois. Le gouvernement leur a réellement rendu justice en encourageant l'industrie laitière dans le Manitoba et le Nord-Ouest, et en faisant d'autres dépenses dans l'intérêt de l'agriculture. En faisant un bon usage des avantages qui sont à leur portée, je crois que les cultivateurs, occuperont à l'avenir, un meilleur rang sur le marché anglais, pour la production du beurre.

Je désire maintenant aborder une autre question que l'on a soulevée. Il est vrai que c'est là une question un peu étrangère au sujet que la Chambre examine, mais j'espère qu'on me permettra d'en dire quelques mots. Je veux parler des rapports publiés par la ferme expérimentale. Il n'y a eu aucun changement depuis l'entrée en fonctions du ministre actuel de l'Agriculture. Lorsqu'on l'a interrogé aujourd'hui, il n'a pas compris exactement l'état des choses. Pendant les quelques années dernières, l'honorable ministre n'a pas été membre de cette Chambre, et il n'a pas étudié de près l'administration du comité de l'agriculture et de la colonisation. Mais ce comité a fait de la bonne besogne. Des agriculteurs appartenant aux deux partis politiques se sont réunis et ont étudié assidûment et sérieusement les meilleurs intérêts des agriculteurs.

Je me rappelle que dans plusieurs occasions, sous la présidence de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) le comité a recommandé la publication de certains rapports, tandis que le président voulait en diminuer le nombre, parce qu'il croyait que le gouvernement ne consentirait pas à imprimer tous les rapports que le comité voulait obtenir. Et on a fait un compromis, et on a fourni tous les rapports considérés absolument nécessaires.

Je me rappelle avoir reçu de la ferme expérimentale une liste contenant les noms de ceux qui recevaient ces rapports et ces bulletins agricoles, et une invitation à biffer certains noms et à en ajouter d'autres. C'est ce que j'ai fait et j'ai renvoyé une liste contenant deux cents noms.

M. WILSON : Quand l'honorable député (M. Semple) a-t-il reçu cela ?

M. SEMPLE : Il y a environ quatre ans. Je dois déclarer que, soit dans l'opposition, soit appuyant le gouvernement, l'on m'a toujours bien traité au sujet de ces rapports de la ferme expérimentale. Le gouvernement n'a jamais, en aucun temps, que je sache, fait à ce sujet aucune distinction entre les deux partis politiques.

M. COCHRANE : Recevez-vous ces rapports aujourd'hui ?

M. SEMPLE : Je n'en ai pas reçu dernièrement. Nous allons avoir une réunion du comité de l'agriculture et nous allons savoir ce qui en est.

M. SNETSINGER : Il m'a fait plaisir d'entendre la discussion sur ce sujet, surtout les remarques de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Je suis porté à croire que cette proposition est moins dans l'intérêt des cultivateurs que pour capter des votes. Bien que représentant d'un comté agricole, je n'ai jamais entendu parler de ce projet. Le pays ne désire pas ces primes ; et je crois que les cultivateurs n'en ont pas besoin.

Dans la partie du pays que j'habite, nous fabriquions du fromage, mais nous portons maintenant nos efforts dans une autre direction, pour la raison bien simple que le fromage se vend à très bas prix, et le beurre à très haut prix. Je n'ai aucun doute que la province de l'Ontario s'engage de plus en plus dans la fabrication du beurre. Quant au ministre de l'Agriculture, j'espère qu'il sera en mesure d'établir un plus grand nombre d'écoles où l'on enseigne la fabrication des produits laitiers, surtout dans la province de l'Ontario. Je crois que nous devrions avoir une école, sur le Saint-Laurent, entre Montréal et Kingston. Ces écoles rendent de grands services au pays.

Nos cultivateurs n'ont pas demandé les primes qu'on veut leur donner par cette proposition, et je crois qu'ils n'en ont pas besoin. L'honorable député d'York nous a parlé du système des primes et il nous a dit que l'Angleterre allait elle-même l'inaugurer. Eh bien, la Grande-Bretagne n'en a rien fait encore.

Que l'honorable député lise les journaux, et il verra que les représentants de toutes les nations qui paient des primes sur le sucre, se sont récemment réunis en Belgique, afin d'abolir ce système. Il n'y a aucun doute, à mon avis, que l'on va cesser de donner une prime sur le beurre. A moins que ce ne soit pour en tirer un avantage politique, je ne puis voir quel est l'objet et l'utilité de cette motion. Il n'y a aucune raison de donner une prime d'exportation du beurre, à l'heure qu'il est. Le comté de Stormont que j'ai l'honneur de représenter, fabrique beaucoup de beurre, et je déclare ici que sur le marché anglais, notre beurre a une aussi bonne réputation que tout autre beurre au monde. Pas un pays ne peut fabriquer de meilleur beurre que celui qui se fait dans le comté de Stormont. Il n'est pas difficile de faire, au Canada, du beurre de première qualité qui obtiendra le plus haut prix sur le marché anglais.

L'honorable député de Compton (M. Pope) dit que les agriculteurs du Nord-Ouest, pouvant cultiver le blé avec avantage, n'ont pas besoin de se mettre à fabriquer du beurre. Cela n'a pas de sens commun. La vérité, c'est que le Nord-Ouest est une contrée très favorable à la production du beurre, et il n'y a pas de raisons pour que ces territoires ne se livrent pas à la fabrication du beurre et du fromage, aussi bien qu'à la culture du blé. Le ministre de l'Agriculture a fait preuve de sagesse, à mon avis, en établissant dans ces régions, des écoles ou l'on enseigne les meilleurs procédés de fabrication du beurre.

Je suis allé au Nord-Ouest l'été dernier, et j'ai constaté que les cultivateurs y faisaient du beurre et du fromage excellents, et je crois qu'il est de l'intérêt du pays tout entier d'établir des beurreries et des fromageries dans ces territoires. Bien que représentant un comté agricole, je ne veux pas de ces primes et je crois que mes commettants n'en désirent pas non plus. Le peuple ne demande pas ces primes et je n'ai aucun doute que si, demain, cette question était mise aux voix, les agriculteurs eux-mêmes se prononceraient contre la proposition qui nous est soumise. Cette question a été discutée à maintes reprise les années dernières, et on ne la soulève maintenant, je crois, plutôt pour capter des votes que dans l'intérêt de la classe agricole.

M. SPROULE: Je désire donner quelques mots d'explication au sujet de la distribution des rapports du comité d'agriculture, car, des deux côtés de la Chambre, il semble y avoir un malentendu sur ce point. Chaque année le comité de l'agriculture recommande à la Chambre, l'impression, pour distribution, d'un certain nombre de rapports de la ferme expérimentale.

Une année, nous avons recommandé à la Chambre de faire imprimer 150,000 exemplaires d'un certain rapport, et 50,000 exemplaires d'un autre rapport. Mais d'ordinaire nous éprouvons beaucoup de difficultés à obtenir l'assentiment de la Chambre à une aussi grande dépense pour cette fin. Pendant plusieurs années, nous avons demandé un nombre moins élevé, et ces rapports étaient distribués aux membres de la Chambre, des deux partis, pour expédition à leurs commettants. mais nous avons constaté que la ferme expérimentale en distribuait aussi, et nous avons constaté que quelques-uns de nos commettants, à qui nous adressions ces rapports en avaient déjà reçu de la ferme expérimentale, en d'autres termes qu'il y avait double distribution.

L'attention du comité fut attirée sur le sujet, et nous avons considéré que c'était une dépense inutile que d'envoyer deux rapports absolument semblables à la même personne. L'on m'a chargé de faire une enquête sur la manière dont on faisait la distribution de ces rapports à la ferme expérimentale. J'ai constaté qu'il y a quelques années, lors de la fondation des instituts agricoles, il y eût entente entre le département de l'Agriculture ici et le gouvernement de l'Ontario, en vertu de laquelle tous les membres des instituts agricoles devaient recevoir les rapports et tous les autres bulletins publiés par la ferme expérimentale. Cela fut fait dans le but d'induire les gens à former partie des instituts agricoles. Les instituts envoyèrent les noms de leurs membres au gouvernement provincial qui, à son tour, nous les transmit, et nous les inscrivîmes sur notre liste. Naturellement, notre liste prit d'énormes proportions, car nous recevions chaque année une foule de nouveaux noms, tandis que bien peu de noms étaient biffés. Nous constatâmes que la ferme expérimentale faisait une grande distribution, surtout des rapports de la ferme. Alors, on souleva dans le comité la question de savoir quel était le meilleur mode de distribution afin d'éviter d'envoyer deux fois le même rapport à la même personne, ainsi que la chose était déjà arrivée. L'avis d'un grand nombre de membres de ce comité était de faire faire la distribution par les députés, mais il y en eût d'autres qui s'opposèrent fortement à ce mode et qui crurent que c'était imposer aux députés un travail que pouvait tout aussi bien faire le gérant de la ferme par l'entremise de ses commis. L'on me demanda de fournir une liste des noms que nous avions, afin de faire faire la distribution d'une manière plus égale et d'éviter d'envoyer deux fois le même rapport aux mêmes personnes, comme la chose arrivait trop souvent.

Finalement, il fut décidé que le surintendant de la ferme expérimentale, M. Saunders, enverrait une liste des personnes auxquelles il adresserait les rapports à chaque député qui, lui, reviserait cette liste et bifferait le nom des morts, des absents ou de ceux qui, ayant abandonné la culture, n'avaient plus besoin de ces rapports. C'est ce qui fut fait, il y a trois ans, si je me rappelle bien.

M. SNETSINGER.

Je sais que le surintendant m'a envoyé une liste des personnes auxquelles il adressait ce rapport dans mon comté, et j'ai revisé cette liste et je la lui ai renvoyée. Je sais que plusieurs autres députés ont fait la même chose. On avait l'intention de répéter la même opération tous les trois ou quatre ans, afin que la liste fut toujours renouvelée et que la distribution, au lieu de se faire ici, se fit au bureau du surintendant de la ferme. Mais on crut à propos de distribuer un certain nombre de rapports du comité de l'agriculture aux députés qui pouvaient en envoyer aux personnes qui en feraient la demande. Cependant, en 1896, il y eut une telle désorganisation qu'un rapport envoyé par le comité d'agriculture n'a jamais été adopté par la Chambre. Par conséquent, le rapport n'a pas été imprimé.

L'an dernier, le comité n'a recommandé à la Chambre l'impression d'aucun rapport, c'est ce qui explique pourquoi nous n'en n'avons pas eu. Par conséquent il n'y a eu aucune distribution, pendeant les deux dernières années. Mais je n'ai aucun doute que, cette année, le comité va agir, et fera, comme à l'ordinaire, une recommandation à la Chambre à ce sujet.

Voilà le mode de distribution employé aujourd'hui, et telles sont les raisons qui expliquent pourquoi les députés n'ont pas reçu le nombre de rapports qu'ils recevaient il y a quelques années.

J'ai toujours pensé que la meilleure méthode à suivre serait d'envoyer les rapports aux députés qui, eux, étant en contact avec les électeurs, en feraient la distribution. Mais, en ma qualité de président du comité de l'agriculture, je sais qu'il y a eu de nombreuse plaintes parce que les rapports n'étaient pas distribués par la ferme expérimentale et parce qu'on imposait aux députés un travail que les commis de la ferme pouvaient tout aussi bien faire eux-mêmes. C'est pour cette raison que l'on a recommandé que la distribution fut faite par la ferme expérimentale, excepté quant à un certain nombre d'exemplaires supplémentaires publiés sur la recommandation du comité et que les députés devraient distribuer eux-mêmes.

M ROGERS: Comme nombre de députés des deux grands partis politiques se sont faits entendre en cette Chambre sur la question qui fait l'objet du débat, je crois juste que le troisième parti s'y fasse également entendre, je représente non seulement un comté agricole, mais une société censée tout à fait agricole. Eh bien! M. l'Orateur, je dois dire que dans toutes nos assemblées et réunions il n'a jamais été question de faire accorder de prime à aucun de nos produits de la ferme. Nous sommes opposés au principe de donner, au nom du gouvernement, de l'aide ou des primes à une industrie ou à une entreprise quelconque. L'an dernier, lorsque la Chambre fut saisie de cette matière, j'ai exprimé mon opposition au principe, et je suis encore du même avis. Nous combattons les primes sous quelque forme qu'on les présente, et pour être logiques il nous faut, naturellement, repousser une prime de la nature de celle que propose par sa motion l'honorable député de Grenville (M. Reid).

Tout ce que les cultivateurs veulent, c'est le champ libre indépendamment de toute faveur. Nous ne demandons pas qu'on paie des primes aux cultivateurs, lorsque ces mêmes cultivateurs paient les neuf dixièmes des impôts. Cette classe ne désire pas de faveurs spéciales. Elle a par le passé

marché de pair avec la classe agricole de tout autre pays. Cela est établi par le rang pris sur le marché par notre blé, notre fromage et nos produits de la laiterie, c'est-à-dire le premier. Ce serait tomber dans les lieux communs que de parler du succès de notre fromage en Angleterre. Les fabricants de ce produit n'ont pas obtenu d'aide ou de prime d'aucune sorte du gouvernement pour lui faire atteindre le rang qu'il occupe aujourd'hui.

L'honorable député de Perth-nord (M. McLaren), qui a contribué beaucoup à perfectionner au point où elle en est aujourd'hui la fabrication du fromage, n'a jamais reçu de prime, et ce qu'il a accompli assurément peut l'être par d'autres. Nos cultivateurs ne manquent pas d'intelligence; ils deviennent plus au fait des méthodes scientifiques des industries agricole et laitière, et ils les adoptent.

Si l'on devait jamais demander des primes au gouvernement, ces primes devraient s'étendre aux divers articles que nous importons. Notre industrie concernant les volailles et les œufs a plus besoin d'aide que notre industrie du beurre. Le marché anglais ouvre un vaste champ à la première de ces industries, et si le gouvernement veut accorder des faveurs, qu'il attache une prime à l'exportation des volailles et des œufs. L'effet de cette prime se ferait sentir partout où elle porterait ses faveurs, mais laissez-moi répéter que les cultivateurs n'ont pas foi dans le système des primes.

La dernière partie de cette motion déclare que la prime devra être payée seulement aux cultivateurs apportant leur contribution régulière à l'exportation. Il y a relativement très peu de cultivateurs en état de tenter d'apporter cette contribution-là, et il ne serait guère juste de faire taxer les neuf dixièmes des cultivateurs, alors que sur dix mille cultivateurs mille seulement produiraient du beurre pour l'exportation, et seraient en état de recevoir une part de cette prime. Ce serait à peu près comme de voler Pierre pour payer Paul.

Je le répète, les cultivateurs sont opposés en principe à l'octroi de primes. Ils sont d'avis que chaque industrie devrait se maintenir par la force qu'elle tire de sa propre valeur, comme est prête à le faire l'industrie agricole, et qu'on ne devrait pas faire d'exception pour une classe quelconque de la population.

Pour être conséquent, je dois voter contre cette résolution qui renferme le principe du système des primes.

M. CAMPBELL: Lorsque j'ai proposé l'ajournement de ce débat hier, je l'ai fait pour donner l'occasion à quelques députés de traiter la question. Maintenant, ce débat a absorbé la plus grande partie de la journée, et le sujet a été discuté si complètement sous tous ses aspects, que je ne vois pas la nécessité de prolonger ma demande d'ajournement. Je retire donc ma motion d'ajournement.

La motion demandant l'ajournement du débat est retirée.

M. REID: Avant que la Chambre soit appelée à voter sur cette résolution, j'aimerais faire quelques remarques en réponse à certaines assertions de membres de la droite.

Je suis réellement heureux que l'honorable député de Kent (M. Campbell) ait jugé à propos de retirer sa motion d'ajournement. J'étais désireux de voir prendre le vote sur la résolution principale, de manière à pouvoir obtenir de chaque député l'expression de son avis à son sujet.

Quant à l'assertion de l'honorable député de Cornwall (M. Snetzinger), que je ne vois pas à son siège dans le moment, alléguant que cette résolution a été faite dans le but de gagner des voix, je dirai à ce monsieur qu'avant d'inscrire cette motion à l'ordre du jour l'an dernier, j'ai consulté quelques-uns des principaux cultivateurs de mon comté—le fait est qu'ils sont venus me trouver pour me déclarer qu'on devait faire quelque chose sous ce rapport dans l'intérêt des cultivateurs;—j'ai consulté, dis-je, les principaux cultivateurs, et libéraux et conservateurs, de mon comté et des comtés où j'ai demandé des renseignements aux cultivateurs, et jamais je n'en ai rencontré un seul qui m'ait dit que le système consistant à accorder des primes à l'industrie du beurre du Canada fût un mauvais système. Fort de l'appui des cultivateurs de mon comté, j'ai considéré de mon devoir d'inscrire cette motion à l'ordre du jour, ce que j'ai fait en déclarant clairement que je ne voulais pas en faire une question de parti, et que j'espérais ne voir aucun député la traiter comme telle.

J'ai en réalité fort regretté de voir le ministre de l'Agriculture en faire une question de parti. Le gouvernement la traite comme une question de parti, et ainsi des membres de la droite que j'aurais cru voir appuyer cette résolution, se trouvent forcés dans les circonstances de la combattre.

L'honorable député de Huron (M. McMillan), cultivateur important et dont le jugement m'a inspiré la plus grande confiance, a émis des assertions quelque peu erronées. Il a dit que si notre commerce de beurre ne réussissait pas de l'autre côté de l'Atlantique, c'était principalement de la faute des inspecteurs. Tel n'est pas, cependant, le point principal que je veux soulever. Si l'honorable député observe les prix du marché des produits de la laiterie, il conviendra avec moi que le beurre fait à la maison n'obtient pas tout à fait un prix aussi élevé dans les villes du Canada que celui des beurreries. Je crois que cette Chambre sera unanimement d'avis que le beurre des beurreries obtiendra toujours un prix élevé, et par conséquent nos cultivateurs devraient s'engager le plus tôt possible dans cette industrie, et s'assurer ainsi le plus haut prix pour le beurre.

L'honorable député de Huron (M. McMillan) et l'honorable député de Frontenac (M. Rogers), tous deux cultivateurs importants, nous déclarent objecter à cette résolution parce qu'ils sont opposés au système des primes. Voilà qui ne devrait pas tourmenter ces membres, vu que tous deux ont voté pour accorder une prime à l'industrie du fer, à la dernière session. Ils ont un précédent pour les justifier d'appuyer cette résolution puisqu'ils n'étaient pas hostiles à l'octroi de cette prime l'an dernier. Et s'ils se sont trouvés disposés à accorder une prime à l'industrie du fer, pourquoi ne le sont-ils pas lorsqu'il s'agit d'accorder une prime à leurs compagnons de l'industrie agricole, qui peinent pour gagner leur vie?

L'honorable député de Wellington-centre (M. Semple) a fait un exposé pour démontrer que le commerce de beurre avait augmenté, et il nous a dit, si je ne me trompe, que la valeur du beurre exporté en Angleterre en 1874, avait été de $2,620,305, tandis qu'elle fut de $2,283,481, d'après ses chiffres, en 1897. Eh bien! d'après l'arithmétique que j'ai apprise à l'école, je ne puis voir qu'il

y ait eu là augmentation, car si les chiffres de l'honorable député sont bien rapportés, on constate que cet intervalle de 23 ans a été marqué d'une diminution de $400,000.

En 1874, comme on le sait, nous n'exportions du fromage qu'en petite quantité, tandis que, d'après les tableaux du commerce et de la navigation, nous en avons exporté en quantité énorme l'an dernier. L'Angleterre n'importe pas autant de livres de fromage que de livres de beurre, et cependant le Canada possède 60 pour 100 du commerce de fromage de cette nation et moins d'un quarantième de son commerce de beurre. J'ai vu dans le journal d'aujourd'hui que l'ensemble des exportations de fromage expédié de Montréal s'élevait à 19,867 boîtes la semaine dernière, tandis qu'il n'y avait d'exporté que 497 boîtes. Pourquoi, je vous le demande, ne devrait-il pas y avoir autant de beurre que de fromage d'exporté ?

J'ai cru, d'abord, que l'honorable député de Peel (M. Featherston) appuierait cette résolution, car il nous a dit que s'il croyait que cet argent irait directement aux cultivateurs, il favoriserait la chose. Eh bien ! s'il lit la résolution, l'honorable député verra que j'ai rendu ce point bien clair, et que la prime serait payée directement au cultivateur. Si le gouvernement portait un certain montant aux estimations à cette fin, il pourrait très aisément régler les détails relativement à la manière dont cette prime serait payée, et par suite l'honorable député (M. Featherston) a donné une excuse fort boiteuse pour se dispenser d'appuyer ma motion.

L'honorable député de Leeds-nord et Grenville (M. Frost) nous a dit que le gouvernement accorderait une prime à toutes nos beurreries et fromageries pour l'établissement d'entrepôts frigorifiques. Si cela est vrai, il est évident que le gouvernement s'occupe du sujet d'une manière très pratique. J'aimerais demander à l'honorable ministre si cette assertion de l'honorable député est exacte ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Suivant le projet que j'ai expliqué à la Chambre l'an dernier, nous accordons une petite prime à toute beurrerie établissant un compartiment frigorifique convenable et se conformant aux conditions posées par le ministère. Nous n'accordons pas cette prime aux fromageries, vu que l'industrie du fromage ne requiert pas comme celle du beurre, de compartiments frigorifiques.

M. REID : Quelle est cette prime ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette prime est de $50 pour la première année, lorsqu'il est démontré à l'inspecteur qu'un compartiment frigorifique convenable a été établi, et de $25 pour chacune des deux années suivantes, soit en tout $100, pourvu que ce compartiment soit entretenu durant trois ans.

M. REID : Je suis très obligé à l'honorable ministre de son explication, mais je dois faire remarquer que ce montant est comparativement de peu d'importance.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Un compartiment frigorifique comme celui que nous prévoyons pourrait être bâti pour $400, et nous donnons $100 sur ce coût

M. REID : Le gouvernement a donc déjà adopté le système des primes, bien que sur une petite échelle.

La majorité des électeurs de mon comté est composée de cultivateurs. Ceux-ci constituent la partie importante du comté, et je sens que je ferais également pour eux tout ce que je pourrais, quel que soit le côté de la Chambre où se trouvât mon siège. La Chambre peut se rappeler que lorsque mon parti était au pouvoir, je fus le premier à demander en cette Chambre l'adoption de la part du gouvernement de quelque moyen de marquer le fromage. Le gouvernement s'occupa de la chose et il adopta un plan. Cette idée avait pris naissance parmi les cultivateurs de mon comté qui m'avaient requis de faire cette demande, et c'est ainsi également qu'a été conçue la résolution actuellement soumise à la Chambre. Il n'est guère juste qu'à cause de ce que m n parti est aujourd'hui dans l'opposition, l'honorable député de Cornwall (M. Snetzinger) me reproche d'avoir été induit par des motifs politiques à inscrire cette motion à l'ordre du jour. Je puis l'assurer du fait que j'aurais fait la même chose lors même que mon parti eût encore été au timon des affaires.

L'honorable député de Frontenac (M. Rogers) nous a appris qu'il appartenait au tiers-parti. Je n'ai pas constaté que l'honorable député ait jamais voté, une seule petite fois, autrement qu'avec le gouvernement, bien qu'ennemi déclaré du tarif et des primes sous quelque forme qu'on les présente. Chaque fois qu'une question de cette nature a surgi, il s'est levé, docile, pour voter avec le parti au pouvoir. A la dernière élection provinciale, si je me rappelle bien, il a appuyé le candidat libéral dans Frontenac. Ce monsieur-ci était antérieurement un patron, mais à cette élection-là il a accepté la candidature de la part des libéraux, et il a été le candidat de l'honorable M. Hardy. Et l'on a vu l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) faire la lutte pour lui, et s'employer de tout son pouvoir à assurer le succès de son élection. L'honorable député ne peut donc pas proclamer devant le pays qu'il existe un tiers-parti en cette Chambre. Il lui faudra apporter d'autres preuves que celles qu'il a données depuis qu'il siège en cette enceinte, pour faire croire qu'il est indépendant des partis. A sa place, je manifesterais honnêtement et franchement ma position en ce parlement, et je ne craindrais pas de montrer mes couleurs, me gardant bien de m'appeler un membre du tiers-parti. Tout homme a le droit de prendre l'attitude qu'il préfère, et j'admire quiconque, lors même qu'il est libéral, qui lutte pour son parti. Je suis conservateur, et je resterai attaché à mon parti ; mais je n'admire pas celui qui, faisant parade d'appartenir à un tiers-parti, vote constamment avec le parti du gouvernement.

Quant à la distribution des rapports de la ferme expérimentale, à laquelle on a fait allusion dans ce débat, je dois dire au ministre de l'Agriculture que j'ai pris grand plaisir à faire cette distribution, ainsi que celle de son rapport à lui. Les membres de cette Chambre ont toujours obtenu un grand nombre de ces rapports, et je me suis appliqué, en les distribuant, à les faire parvenir, tant qu'il y en eût, à chaque électeur de mon comté s'occupant d'agriculture, sans m'occuper du parti politique auquel il appartenait. Si ces rapports devaient être distribués en la manière indiquée par le ministre, je ne pourrais en obtenir que très peu ;

du moins, il n'accepterait pas la liste des adresses que je lui présenterais. Il faudrait environ 2,000 ou 3,000 de ces rapports pour que tous les cultivateurs de mon comté en reçoivent, et il ne serait guère juste de choisir ça et là un rare privilégié à cet égard. Je puis dire que tous les cultivateurs à qui ont été adressés ces rapports étaient heureux de les recevoir, qu'ils fussent libéraux ou conservateurs. Je suis d'avis que le gouvernement devrait tâcher de donner à chaque député un nombre suffisant de ces rapports pour leur permettre de les procurer à tous les chefs de familles de cultivateurs résidant dans le comté qu'il représente. J'ai entendu des cultivateurs de mon comté s'exprimer eux-mêmes dans ce sens ; et j'espère sincèrement que le ministre trouvera moyen de continuer encore le système actuel sous ce rapport.

Je regrette, M. l'Orateur, d'avoir retenu la Chambre si longtemps à cette heure avancée ; mais je veux qu'il soit bien compris qu'en présentant cette matière, je ne l'ai pas fait dans un esprit de parti, et il me fait peine de la voir traiter comme une question de parti. Je l'ai présentée, comme je l'ai déjà dit, à la demande et des libéraux et des conservateurs de mon comté, et quelles qu'en soient les conséquences, j'aurai fait mon devoir.

M. SUTHERLAND : M. l'Orateur, mon honorable ami se plaint de la conduite du gouvernement, il donne une sévère leçon à l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) en raison de ses actes, et en général il semble se sentir blessé de la manière d'agir des membres de la Chambre. Je désire dire quelques mots au sujet de la distribution des rapports, car mon honorable ami doit admettre que lui et d'autres députés qui ont discuté la chose, se trompent absolument en essayant de blâmer le ministre de l'Agriculture ou le gouvernement en raison de la manière dont ces rapports ont été distribués.

M. REID : Je demande pardon à l'honorable député, je n'ai pas blâmé le ministre en raison de cela. Celui-ci nous a expliqué que le système consistant à distribuer ces rapports à chaque député, n'avait pas été appliqué, et je l'ai simplement prié de trouver le moyen de continuer ce système. Je ne lui reproche rien.

M. SUTHERLAND : Le seul point important de la discussion a eu trait à la prétention que le système de distribution des rapports a été changé, et l'on a insinué que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) s'était trompé, et que la déclaration de l'ex-ministre de l'Agriculture (M. Montague) était exacte. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Guey-est (M. Sproule), et comme tous les membres de cette Chambre devraient le savoir, surtout ceux qui font partie du comité de l'agriculture, la distribution de ces rapports aux députés n'est pas réglée par le gouvernement ni le ministère de l'Agriculture, ni la Ferme Expérimentale, mais elle l'est par la Chambre qui, suivant une résolution du comité qui lui est adressée et qu'elle adopte, vote un crédit destiné à faire face aux frais d'impression d'un certain nombre des dits rapports à être distribués aux députés. Depuis 1890, si je ne me trompe, le comité de l'agriculture n'a rien fait à cet égard. Il n'a pas été imprimé de rapports à ces fins de distribution, et partant il n'en a pas été distribué. Il est donc très injuste d'essayer de créer dans le pays l'impression que le ministre ou le ministère de l'Agriculture a fait des changements ou a mal agi sur ce point. L'explication du ministre de l'Agriculture était exacte, et l'ex-ministre de l'Agriculture, c'est évident, s'est mépris ou a été mal informé.

Mon honorable ami le député de Grenville-sud (M. Reid) a essayé de faire une longue et sévère leçon à l'honorable député de Frontenac, député des patrons en cette Chambre, en raison de l'attitude qu'il a prise sur cette question. Je suis convaincu que l'honorable député de Frontenac et les cultivateurs, surtout ceux qui appartiennent à la société qu'il représente, trouveront qu'il est plus justifiable de recevoir ses instructions des cultivateurs et de cette société, que de mon honorable ami (M. Reid) ; et il a franchement déclaré à la Chambre que dans aucune de ses assemblées au Canada la société des patrons, c'est-à-dire les cultivateurs, n'a adopté de résolution comme celle-ci, ni même défendu le principe qu'elle renferme.

Je suis certain qu'au lieu de forfaire à son devoir de représentant des cultivateurs, c'est tout le contraire qu'il fait en combattant la motion de mon honorable ami. Comme il l'a signalé, les cultivateurs sont opposés en principe à ce système d'accorder des primes aux entreprises de nature privée. Pour ma part, je dois dire que je suis pour l'adoption possible de toute méthode que je crois favorable à l'intérêt public, je ne suis pas d'avis qu'on doive épouser une méthode ou un système particulier, si en recourant à un autre nous favorisons davantage les intérêts agricoles du pays, et je ne vois pas pourquoi mon honorable ami le député de Frontenac dût être blâmé à cause de l'attitude qu'il a prise sur cette question. Au contraire, il représente le sentiment de toute la classe agricole ; et une des raisons pour lesquelles je combats cette motion est que je ne crois pas que les cultivateurs lui soient favorables. Ceux-ci n'ont certainement pas exprimé publiquement, autant que je sache, leur opinion en faveur de l'adoption d'une méthode semblable. Loin de là, je crois avec mon honorable ami, le député de Frontenac que nos cultivateurs ont constaté que dans les diverses branches de la culture qu'ils ont exploitées, ils ont su occuper un bon rang sans l'aide des primes du gouvernement.

Je dois contester particulièrement l'assertion de l'honorable député d'York-est (M. Maclean), prétendant que la situation du commerce de fromage au Canada est due à l'encouragement et à l'aide fourni par le gouvernement.

M. MACLEAN : Je n'ai pas dit cela.

M. SUTHERLAND : J'ai consulté les *Débats*, et ce sont les termes que mon honorable ami a employés.

M. MACLEAN : Ce que j'ai dit, c'est que nous sommes maîtres maintenant du marché anglais, mais que d'autres pays désireux d'y introduire leurs propres articles, adopteraient le même mode d'encouragement par l'Etat, et deviendraient ainsi nos rivaux, nous forçant probablement à partager ce marché avec eux.

M. SUTHERLAND : Je dois accepter la rectification de l'honorable député, mais j'avais cru le bien comprendre. S'il consulte les *Débats*, il constatera, je crois, qu'il se méprend un peu ; mais peut-être ne voulait-il pas dire ce que, il r.e semble,

ses paroles étaient de nature à faire entendre à la Chambre. L'honorable député représente un comté qu'on pourrait appeler le modèle des comtés producteurs de fromage au Canada, et les cultivateurs de ce comté n'ont jamais demandé, ni ne demandent aujourd'hui, que le gouvernement les aide comme on propose de le faire en ce moment.

A ce sujet, je suis de l'avis exprimé par un grand nombre d'autres, savoir : que le gouvernement a marché dans la bonne voie. Le gouvernement et le parlement peuvent plus aider au développement de cette industrie par le système éducateur que par d'autres moyens. Tel est le système qu'on a adopté ; et si l'honorable député de Grenville eût proposé quelque amélioration dans ce sens, je suis convaincu qu'il aurait reçu l'appui unanime de la Chambre.

Je n'ai pas besoin d'examiner cette question en détail, car tous les membres de la Chambre savent bien les efforts faits par l'ex-gouvernement et surtout par le gouvernement actuel, de ce côté. Si l'on affecte de l'argent à l'encouragement spécial de l'industrie du beurre, on devrait adopter alors un système éducateur comme celui que nous possédons à présent, et voir à l'amélioration de nos moyens de transport. L'adoption du système des compartiments frigorifiques et la réduction des taux de transport feraient plus pour favoriser l'industrie du beurre que toutes les primes que nous pouvons accorder.

Je partage encore l'avis de mon honorable ami le député de Frontenac, savoir : que l'adoption de ce système de primes, telle que proposée dans cette résolution, profiterait seulement à quelques-uns, et non à la grande masse des cultivateurs, même de ceux qui produisent du beurre.

Pour ces motifs, je suis opposé à cette résolution, et sans plus de remarques, je proposerai l'amendement que voici :

Que tous les mots après "que," à la première ligne de la dite motion, soient retranchés, et remplacés par les suivants, savoir :

Cette Chambre voit avec satisfaction les grands progrès réalisés dans la fabrication du beurre, comme le démontrent l'accroissement considérable et régulier de nos exportations de beurre et la grande réputation que ce produit canadien s'est acquise, surtout durant la saison dernière, depuis l'établissement du système de transport complet au moyen de compartiment frigorique, et croit que la mode suivi jusqu'à présent par le gouvernement, s'il est continué suivant les mêmes principes, produira encore de plus grands bénéfices pour les cultivateurs du Canada.

M. MARTIN : Sur cette question si importante pour une classe considérable de notre pays, je me sens forcé d'exprimer mon avis en ma qualité de représentant d'un comté de l'une des provinces situées le plus à l'est de ce pays.

Il est surprenant de voir un pays comme le notre, occupant un des premiers rangs dans l'exportation du fromage, faire aussi triste figure dans l'exportion du beurre. Je pense donc que tout ce que le parlement pourra faire pour favoriser le commerce d'exportation du beurre canadien sera très avantageux à la classe agricole. En adoptant cette ligne de conduite le Canada ne ferait que suivre l'exemple des autres pays.

Les honorables membres de la droite s'opposent à ce que nous donnions des primes, mais je suppose que cette proposition n'est qu'une mesure provisoire et que les primes ne seront accordées que pendant un certain temps. D'autre pays, le Danemark, par exemple, occupent un rang distingué sur le marché anglais, et si nous voulons avoir notre part, il faut faire quelque chose, et je crois que nous ne pouvons faire rien de mieux que d'agir en nous basant sur le principe contenu dans la motion de l'honorable député de Grenville (M. Reid).

Il me semble que le Canada, ayant fait des dépenses considérables pour établir des entrepôts frigorifiques, et se déclarant prêt à faire de grandes dépenses pour établir une ligne rapide de steamers devrait logiquement faire un pas de plus, afin de pouvoir tirer avantage de ces dépenses, c'est-à-dire, développer notre commerce d'exportation du beurre.

L'honorable ministre de l'Agriture a peut-être à bon droit, réclamé pour lui l'honneur de tout ce qui a été fait, mais si je puis en bien juger, il n'a fait rien de plus que d'exécuter le programme de son prédécesseur, et s'il veut obtenir l'honneur d'avoir pris quelque initiative, il est mieux de présenter quelques mesures dans le sens de cette motion, ou dans un autre sens.

L'honorable ministre a parlé des dépenses que l'on avait faites dans l'Ile du prince-Edouard pour établir des fromageries. Il nous a aussi parlé de la ferme expérimentale. Dans toutes les autres provinces, si je ne me trompe, il y a des fermes expérimentales. Mais l'Ile du Prince-Edouard fait exception à la règle générale. L'ancien gouvernement voyant que l'Ile du Prince-Edouard, n'avait pas, sous ce rapport, les mêmes avantages que les autres provinces, est venu en aide aux fromageries de l'Ile. Il me fait peine que le ministre actuel de l'Agriculture nous ait privés des avantages dont nous jouissions. Celui-ci nous a dit que l'industrie fromagère était sur un bon pied dans l'Ile du Prince-Edouard. Je dis moi que cette industrie n'est encore qu'au berceau, et qu'au moyen d'un encouragement judicieux, on pourrait doubler la production. Le ministre actuel de l'Agriculture a porté un coup sérieux à cette industrie en lui retirant l'appui que lui donnait l'ancien gouvernement.

Il y a encore un autre désavantage pour l'Ile du Prince-Edouard. Lorsque l'on a proposé l'établissement d'entrepôts frigorifiques, certaines personnes ayant au cœur la prospérité de leur province, ont souscrit de l'argent pour établir des entrepôts frigorifiques à Charlottetown, la capital de l'Ile, mais le ministre de l'Agriculture nous a retiré ce qu'il accordait aux autres provinces, de sorte que rien n'a été fait pour faciliter la navigation océanique à l'Ile du Prince-Edouard. J'espère que l'on va mettre ce projet à exécution cette session-ci. Il est probable que l'entreprise privée va retirer les sommes qu'elle a souscrite pour la construction d'entrepôts frigorifiques à Charlottetown, à moins que le ministre de l'Agriculture ne propose quelque moyen de faire aborder les steamers durant la saison de navigation. Autrement, l'Ile du Prince-Edouard ne jouira pas des avantages accordés aux autres provinces du Canada relativement à la fabrication du beurre ou du fromage. Bien qu'appuyant cette motion, je ne suis pas entiché du système des primes. L'honorable député (M. Reid) qui a fait cette proposition ne s'attend pas à voir ce système en vigueur pendant plusieurs années ; et je crois que les $100,000 ou $200,000 que l'on dépenserait pour cette fin, seraient bien employés. Les honorables membres de la droite nous disent que les cultivateurs paient les sept dixièmes des impôts, je ne crois pas que ces primes qui sont

données dans l'intérêt des cultivateurs, augmentent de beaucoup le fardeau de la classe agricole. Au lieu de cette prime de 1 cent par livre, j'aimerais mieux que le gouvernement établît, dans les principaux centres de la Grande-Bretagne, des entrepôts où notre beurre serait vendu comme beurre canadien. Mais comme je n'ai pas l'alternative, j'appuie cordialement cette motion, et si le résultat est de donner au Canada, sur le marché anglais, un rang aussi élevé pour notre beurre que celui que nous avons pour notre fromage, pas une personne intéressée dans la prospérité du Canada ne se plaindra de cette dépense.

M. ERB: Venant d'un comté qui se livre en grande partie dans la fabrication du beurre et du fromage, je veux dire quelques mots sur cette motion. Le comté de Perth-nord, que j'ai l'honneur de représenter, renferme un grand nombre de fromageries dont plusieurs sont en exploitation depuis plusieurs années et ont été une source de profits pour les cultivateurs de cette région. Dans les dernières années beaucoup de ces fabriques se sont livrées, durant les mois d'hiver, à la production du beurre, consacrant l'été à la fabrication du fromage. Les hommes engagés dans cette industrie sont actifs et entreprenants. Dans plusieurs cas, les cultivateurs eux-mêmes ont formé des compagnies à fonds social, ont construit des bâtiments et ont loué les services d'hommes connaissant bien tous les procédés de la fabrication du beurre et du fromage, et ont acheté, pour cette fin, l'outillage le plus moderne et le plus amélioré. Et un homme de notre district a l'habitude de traverser en Angleterre tous les ans, afin d'étudier les besoins du marché anglais, et les cultivateurs de nos cantons profitent des renseignements que cet homme puise ainsi dans ses voyages. Il est à peine besoin de dire que l'homme dont je parle est l'honorable Thomas Ballantyne; un homme auquel les cultivateurs de l'Ontario doivent, en grande partie, l'état satisfaisant de l'industrie fromagère au Canada.

Ces fabriques ont donné des résultats tellement heureux que l'an dernier on a construit à la ville de Sainte-Marie une grande fabrique de beurre, et dans les environs plusieurs établissements secondaires où l'on écrème le lait. Les cultivateurs transportent leur lait à ces établissements, et après l'écrémage le lait leur est renvoyé, tandis que la crème est expédiée à la fabrique centrale de Sainte-Marie, où elle est préparée et transformée en beurre. Les produits de cette fabrique ont été en grande partie expédiés aux marchés anglais.

Ainsi le commerce d'exportion du beurre que nous faisons avec la Grande-Bretagne, n'est plus dans une phase d'essai, et je ne puis voir pourquoi le gouvernement chercherait à l'encourager au moyen de primes. Je m'oppose à la proposition soumise, car si l'on appliquait un tel principe, bien peu de cultivateurs de l'Ontario en profiteraient. Les honorables membres de la gauche voudrait bien remarquer les dernières lignes de cette motion :

La prime ne devant être payée qu'aux cultivateurs qui fourniront une quantité régulière pour l'exportation.

Or, tout homme qui connaît la production du beurre ou du fromage, sait que bien peu de cultivateurs sont en état de s'engager à fournir, durant toute une année, une quantité régulière pour l'exportation. La production du lait dépend d'une foule de conditions qui échappent entièrement à la volonté du cultivateur. Par conséquent, peu de cultivateurs tireraient un avantage de cette proposition, parce qu'ils ne pourraient fournir une quantité régulière. Pour cette raison, je m'oppose à cette motion.

L'adoption de cette proposition voudrait dire qu'une grande partie du peuple canadien va se taxer indirectement pour l'avantage de quelques-uns. Voilà un principe que je ne puis approuver. Pour cette raison, je crois qu'il est de mon devoir de voter contre cette motion.

Sir CHARLES TUPPER: Je n'avais pas l'intention de parler sur ce sujet qui a déjà été pleinement discuté, mais je crois qu'il serait mal de garder le silence sur la ligne de conduite que les honorables membres de la droite ont adoptée.

Mon honorable ami le député de Grenville (M. Reid) a saisi cette Chambre d'une proposition invitant le gouvernement à prendre immédiatement des mesures pour l'encouragement et le développement de notre commerce de beurre. L'honorable député ne nie pas qu'on n'ait fait quelque chose, mais il propose de faire encore plus, et c'est là l'objet de la motion :

Que le gouvernement devrait insérer dans le budget de la présente année un montant à être payé directement aux cultivateurs au moyen d'une prime de un centin par livre pour une quantité donnée de notre meilleur beurre frais de beurrerie destiné à être exporté en Grande-Bretagne à l'état frais et dans des conditions qui puissent lui donner une excellente réputation et assurer une demande constante de ce produit; que cette prime soit accordée pendant trois années consécutives et qu'elle soit augmentée, à la discrétion du gouvernement, pour le beurre fabriqué pendant les mois d'hiver; le dit beurre devant être soumis à une inspection sévère par le gouvernement, et la prime ne devra être payée qu'aux cultivateurs qui fourniront une quantité régulière pour l'exportation.

Rien ne peut être plus clair, rien ne peut être plus simple que la déclaration que contient cette motion. Si les honorables membres de la droite sont opposés à cette proposition, pourquoi ont-ils peur de la rejeter? La ligne de conduite suivie par les honorables députés de la droite qui combattent cette proposition, prouve qu'ils sont convaincus que cette mesure recevra l'approbation indépendante des grands intérêts agricoles de ce pays. Nous savons tous ce qui a été fait en ce sens, nous savons tous ce que l'industrie fromagère a fait pour le Canada. Nous savons tous que de faible elle a grandi au point qu'elle est devenue une des plus importantes industries du pays, et que le fromage est aujourd'hui un des plus importants articles du commerce canadien. Nous savons tous que notre fromage occupe un rang très distingué sur le marché anglais. Et pourquoi ne chercherions-nous pas à donner à notre beurre, sur le marché anglais, la position incomparable qu'occupe note fromage? Il n'y a pas un pays au monde en état de concourrir avec nous pour le beurre de première qualité, de même qu'il a été clairement demontré qu'il n'y a pas un pays au monde qui peut faire une concurrence heureuse au fromage canadien. Nous savons tous les immenses développements qu'a pris la productiou du fromage, et de quelle vaste importance est cette industrie pour les grands intérêts agricoles du Canada.

Eh bien, M. l'Orateur, s'il en est ainsi pour notre fromage, pourquoi les honorables membres de la droite ont-ils peur de prendre des mesures, afin de placer notre beurre sur le même pied? Ce que nous avons pu faire au sujet du fromage, prouve

que nous avons le climat, le sol et que nous sommes dans les conditions voulues, pour nous permettre de placer notre beurre sur le même pied que notre fromage, et cela sans perdre un seul des avantages que nous retirons de l'industrie fromagère. Y a-t-il une raison pour que, voyant ce que nous avons fait dans une branche d'industrie, nous ne prendrions pas des mesures afin d'obtenir les mêmes résultats dans une autre branche d'industrie, vu surtout les immenses ressources que possède le Canada pour la production de la meilleure qualité de beurre ?

Quoique les honorables membres de la droite ne veuillent pas appuyer cette proposition de mon honorable ami, le député de Grenville, ils savent bien que celui-ci exprime les sentiments de la grande classe agricole du pays. Quoique le ministre de l'Agriculture ait fait de son mieux pour empêcher la Chambre d'appuyer cette motion, pour empêcher l'industrie du beurre d'atteindre le rang très élevé qu'occupe l'industrie du fromage, quoiqu'il ait résolu d'empêcher l'adoption de cette proposition, cependant il en a peur. Pourquoi a-t-il peur de cette proposition ? S'il a raison, si l'industrie du beurre n'a besoin d'aucune aide, si cette proposition n'est ni nécessaire, ni opportune, pourquoi l'honorable ministre de l'Agriculture n'a-t-il pas le courage de demander à ses amis politiques en cette Chambre de voter contre cette motion ? C'est simplement parce que l'honorable ministre sait que le sentiment exprimé en cette Chambre par l'honorable député de Grenville sera partagé par la très grande majorité des intérêts agricoles du Canada. Pourquoi recourir à un misérable subterfuge et essayer d'échapper par la tangente ? Au lieu d'envisager courageusement cette motion, en votant contre, pourquoi propose-t-on l'ajournement du débat, sachant bien que si l'on pouvait renvoyer cette motion au bas de l'ordre du jour, elle ne serait pas prise en considération durant cette session, et que cette Chambre n'aurait plus l'occasion de la discuter ?

Mais, M. l'Orateur, ce truc a été percé à jour. Alors que font les honorables membres de la droite ? Ils proposent une motion que tout membre de la gauche appuiera, une motion qui, présentée à la Chambre comme proposition indépendante recevrait l'appui de tous les membres de la gauche. Il n'y a pas, de ce côté-ci de la Chambre, un homme qui combat, aujourd'hui comme par le passé, pour les grands intérêts agricoles qui n'eût été enchanté de voter pour cette proposition, si le gouvernement l'eût présentée comme proposition indépendante. Mais quelle est la raison pourquoi l'on demande à cette Chambre de rejeter une proposition que tous les membres de la gauche approuvent ? C'est, M. l'Orateur, je le répète,—j'aime à croire que cette expression n'est pas contraire aux usages parlementaires,—parce que les honorables membres de la droite ont eu recours à un misérable subterfuge pour se débarrasser de cette proposition qui sera approuvée—et ils le savent bien—par la classe agricole, d'un bout à l'autre du pays. Il n'y a pas un membre de cette Chambre qui ne serait heureux de voter pour cette proposition, si ce n'était pas là un moyen de nous empêcher d'encourager davantage l'industrie du beurre. Il n'y a pas un membre de cette Chambre qui ne soit en faveur de cette grande industrie qui est d'une importance si vitale pour le progrès et la prospérité du Canada. Il n'y aurait pas un membre de cette Chambre prêt à voter contre cette motion, si elle était présentée dans d'autres circonstances. Y a-t-il, dans cette motion, un mot incompatible avec la proposition de l'honorable député de Grenville (*M. Reid*) ? Pas un seul.

Nous admettons tous que l'ancien gouvernement et le gouvernement actuel, ont fait beaucoup pour l'industrie du beurre. Je ne discute pas cela, car il a été répété à maintes reprises et admis par les deux côtés de la Chambre, que cette industrie avait reçu une certaine considération ; mais lorsque nous comparons les très minces succès que nous avons eus avec les immenses avantages que le Canada peut retirer de l'industrie du beurre, nous voyons tous que cet amendement n'est proposé que pour étouffer la proposition de mon honorable ami (*M. Reid*), et que cet amendement n'est qu'un misérable bouclier au moyen duquel les honorables membres de la droite veulent se protéger contre l'indignation des agriculteurs du Canada. Oui, tout cultivateur intelligent, de quelque province qu'il soit, se sentira indigné, car, connaissant les ressources que possède le Canada pour établir une industrie sans rivale, il verra à travers ce voile transparent et discernera ses amis parmi ceux qui déclarent approuver les bonnes et sages mesures prises par l'ancien gouvernement et le gouvernement actuel. Je donne à ce dernier le mérite de ce qu'il a fait ; je donne au ministre de l'Agriculture d'avoir marché sur les traces de ses prédécesseurs car, en agissant ainsi, il a fait de grands sacrifices personnels, parce que, marchant précisément sur les traces de son prédécesseur, il a dû renier les principes qu'il proclamait dans l'opposition et devenir un humble partisan des doctrines du parti conservateur qui est venu en aide à l'industrie du beurre. C'est là un fait démontré aujourd'hui hors de tout doute, et qui ne peut être discuté.

L'honorable ministre de l'Agriculture sait qu'une des plus fortes raisons en faveur d'une ligne transatlantique rapide, ce n'était pas seulement l'emmagasinage à froid, mais c'étaient les moyens de transport rapide qui nous permettraient d'expédier en excellente condition, sur le marché anglais, du beurre de la meilleure qualité. Cependant l'honorable ministre a fait tout son possible pour faire avorter ce projet, et empêcher l'établissement d'une ligne rapide si importante pour les agriculteurs. Il s'est engagé, devant le peuple, à combattre ce projet, et, aujourd'hui il est en faveur d'une ligne rapide et d'entrepôts frigorifiques, et, de fait, il profite sagement et judicieusement des services d'un homme que le parti conservateur a placé dans le département de l'Agriculture, et il agit sur les conseils de ce fonctionnaire. Ainsi, je donne crédit à l'honorable (*M. Fisher*) de ce qu'il a fait, et je déclare qu'il a bien rempli ses devoirs officiels. Sa manière de voir les choses était bien différente dans le passé ; quoi qu'il en soit, il a abordé ces grandes questions et il a humblement et fidèlement suivi les traces de ses prédécesseurs. Pourquoi l'honorable ministre ne ferait-il point un pas de plus ? Admettant, comme il le fait, qu'il doit beaucoup au parti conservateur et à la politique que celui-ci a exposée, admettant qu'il doit beaucoup aux conservateurs au sujet de l'industrie du beurre et de toutes les autres matières qui relèvent de son département, pourquoi l'honorable ministre a-t-il peur d'aller un peu plus avant dans cette voie et d'adopter la sage mesure que propose mon honorable ami (*M. Reid*), de façon à répondre aux désirs de la grande industrie agricole de ce pays ? Tout en admettant que l'ancien gouvernement et

Sir CHARLES TUPPER.

le gouvernement actuel ont fait beaucoup déjà. Je demande à celui-ci pourquoi on affecte une somme aussi insignifiante à l'encouragement d'une industrie qui procurerait d'immenses avantages, non seulement aux agriculteurs, mais à tous ceux qui sont intéressés dans le progrès et la prospérité du Canada.

L'amendement que l'on a proposé est un moyen indigne et démontre que les honorables membres de la droite ne sont pas capables d'aborder cette question loyalement et courageusement dans l'arène parlementaire, comme ils n'ont pas été capables de défendre leur position dans le débat qui a eu lieu. Ils ont été réduits *a quia*, et ils le savent. Plus que cela, en ce moment ils savent qu'ils s'exposent à l'indignation de la population agricole du Canada. Et comment essaient-ils de se protéger? En se cachant derrière un misérable voile que tout cultivateur un peu intelligent, quelque humble que soit sa position, percera à jour. Tous les agriculteurs dénonceront cette motion d'ajournement comme un moyen indigne de faire face à une proposition, longuement débattue et qui, dans l'esprit de la Chambre, doit recevoir l'approbation de la classe agricole; et cette condamnation par le pays de l'attitude hostile du gouvernement envers cette mesure sera parfaitement légitime.

Les honorables membres de la droite nous parlent des intérêts agricoles de ce pays. Mais qu'ont-ils fait pour favoriser ces intérêts, excepté dans les cas où la nécessité les a forcés de marcher sur les traces de leurs prédécesseurs? Ont-ils aboli le droit sur la farine dans l'intérêt des agriculteurs? La réduction du droit sur le blé, était-elle dans l'intérêt des agriculteurs? Y a-t-il au Canada, un agriculteur qui désirât l'une ou l'autre de ces deux choses? Est-ce que l'entrée en franchise du maïs américain était dans l'intérêt des cultivateurs? L'abolition des droits sur ce produit nous a inondés de maïs, et a frappé les agriculteurs qui cultivaient les grosses céréales sur les terres pauvres et les a rendus incapable de lutter avec succès contre la concurrence que leur fait le maïs admis en franchise. Aux yeux du pays, les honorables membres de la droite sont accusés à juste titre de n'avoir absolument rien fait pour favoriser les intérêts agricoles, si ce n'est dans le cas où le ministre de l'Agriculture a humblement suivi les traces de son prédécesseur et a tiré parti des services d'un homme que l'ancien gouvernement a placé dans les administrations publiques. A cette heure avancée, et la discussion qui a eu lieu ayant épuisé le sujet, je n'en dirai pas davantage. Je me contenterai d'exprimer l'espoir que tous les amis de la classe agricole appuieront cette proposition et voteront contre le frivole amendement dont les honorables membres de la gauche se servent pour couvrir leur retraite.

M. McLENNAN (Inverness): Représentant un comté agricole qui possède de grandes ressources au point de vue de la production laitière, je désire faire quelques remarques. Après la discussion qui a eu lieu, et vu la nature de la proposition dont la Chambre est saisie, si je votais sans donner aucune explication, on croirait peut-être que j'approuve la résolution qui nous est soumise. L'attitude prise par ceux qui appuient cette résolution semble faire croire que l'on expédie sur le marché anglais des tonnes et des tonnes de beurre de beurrerie à l'état frais, sans qu'il y ait aucune demande, car on veut que le gouvernement vienne au secours du fabricant de ce beurre de beurrerie, frais et fin et lui accorde une prime afin de l'aider à faire acheter au peuple anglais "ce beurre de beurrerie frais et fin."

Représentant un comté, qui au point de vue de l'industrie laitière, n'est pas aussi favorisé que ceux que représentent les honorables députés qui appuient cette proposition, je crois que nous ne devons pas consacrer notre argent à encourager le peuple anglais à acheter de l'excellent beurre de beurrerie. Si le gouvernement a de l'argent à consacrer au développement de cette branche d'industrie, il devrait le donner, suivant moi, pour encourager la fabrication du beurre qui convient au marché anglais. Le fait que la Grande-Bretagne a importé, l'an dernier, 340,000,000 de livres de beurre et que le Canada n'en a fourni que 10,000,000 me prouve clairement que l'attitude prise par ceux qui appuient cette proposition est entièrement fausse. A mon avis, le gouvernement devrait consacrer cet argent à aider les établissements dispersés dans tout le pays à fabriquer le beurre qui convient au marché anglais. Je répète ce qu'on a déjà dit, à savoir que quand nous aurons fabriqué du beurre de la qualité qu'il faut pour ce marché, le commerce n'aura pas besoin de primes.

L'honorable chef de l'opposition, qui vient de parler sur cette proposition, représente un comté voisin du mien et j'aime à croire qu'il consacrera ses grandes aptitudes et sa grande influence en cette Chambre à assurer à la population du Cap-Breton l'aide nécessaire à la fabrication du beurre de beurrerie. Il y a des tonnes et des tonnes de beurre ordinaire de laiterie, dans les magasins des villes minières du comté que l'honorable député (sir Charles Tupper) représente, et ce beurre doit céder la place au beurre de beurrerie pour lequel il a si éloquemment demandé un marché ce soir.

Les mineurs recherchent ce beurre dont la fabrication est meilleure, et ils sont aussi exigeants sous ce rapport que les autres consommateurs anglais de la mère-patrie, de sorte que le beurre ordinaire fait chez nos cultivateurs n'a pas de marché.

Je dis donc que je serais très heureux d'appuyer l'amendement, et je compterai naturellement sur l'aide du chef de l'opposition pour faire obtenir du ministre de l'Agriculture, à son comté et au mien, qui sont voisins, un certain crédit qui permette à la population du Cap-Breton de faire du beurre égalant en qualité ce beau beurre de beurrerie de l'Ontario qu'il trouve si fort de son goût aujourd'hui.

M. DAVIN: Tel est l'objet de la résolution de mon honorable ami (M. Reid.)

M. McLENNAN (Inverness): Il est évident que l'ancienne manière de faire le beurre n'a plus cours aujourd'hui. Il en est de même de l'industrie du fromage, car qui songerait à présent à mettre en vente sur le marché anglais le fromage fait à l'ancienne façon. Certes, personne ne l'achèterait. Cependant, notre fromage fabriqué suivant un système et au moyen d'appareils convenables a atteint le premier rang par son excellence, et il est digne de n'importe quel marché du monde. Jusqu'à ce que les cultivateurs canadiens puissent faire le beurre de la même manière systématique qu'ils fabriquent actuellement le fromage, l'industrie du beurre au Canada sera un fiasco.

Voilà un état de choses très anormal que celui où la population des comtés de l'île du Cap-Breton

sont tenus de contribuer à payer des millions pour des compartiments frigorifiques destinés à favoriser une industrie dans les bénéfices de laquelle elle ne participe pas. Il en est de même quant au paiement des $100,000 affectés l'an dernier et les années précédentes au développement de l'industrie laitière dans les territoires du Nord-Ouest.

Nous n'avons rien à redire, toutefois, à ce sujet, mais nous ne nous attendons pas à ce que ce système soit transporté d'un lieu à un autre par tout le pays jusqu'à ce que la fabrication du beurre de beurrerie soit devenue une industrie générale au Canada. Je dois dire que je regarde le système consistant à faire faire des conférences, appliqué soit par le gouvernement fédéral, soit par les gouvernements provinciaux, comme constituant une dépense plutôt inutile dans une grande mesure, surtout dans les cas où les circonstances ne sont pas favorables à la démonstration des procédés de la fabrication. Le gouvernement de l'Ontario fait circuler partout ce qu'on appelle une laiterie ambulante. Voilà, par exemple, ce que je considère comme une institution utile, vu qu'alors la conférence peut être démontrée sur le lieu même, et qu'il peut être donné aux cultivateurs des leçons pratiques au sujet de la fabrication du beurre de beurrerie. Mais faire faire des conférences à des cultivateurs qui n'ont jamais vu une beurrerie, c'est une pure perte de temps et d'argent.

Lorsque le gouvernement sera en état d'étendre l'application de son système de fabrication du beurre à cette belle partie du Canada où je demeure, et que l'honorable chef de l'opposition représente avec moi, j'espère que je pourrai compter sur l'aide précieuse de celui-ci pour obtenir du gouvernement un crédit permettant à cette importante industrie de se développer.

M. DAVIN : M. l'Orateur, je remarque que les membres de la droite applaudissent ce discours. Cependant, la dernière phrase semblerait indiquer que, s'il est conséquent, l'honorable préopinant va appuyer la motion de mon honorable ami le député de Grenville. En effet, il demande un crédit, et il s'adresse au chef de l'Opposition pour que celui-ci se fasse son auxiliaire dans l'œuvre d'obtenir de l'aide pour ses cultivateurs.

M. McLENNAN (Inverness) : Cette aide se rapporte à la fabrication du beurre, non pas à sa vente. La vente en saura suivre d'elle-même si l'article est convenablement fabriqué.

M. DAVIN : La distinction est splendide. Si vous aidez aux gens qui font le beurre à le vendre, il importe peu de savoir comment vous appelez cela. Vous aidez à celui qui fait le beurre.

Je trouve que le chef de l'opposition n'a pas qualifié trop sévèrement l'amendement proposé.

En réponse au discours de l'auteur de la résolution l'honorable ministre de l'Agriculture nous a fait un long discours, et quelle en était la nature ? Ce discours constitue la prétention raisonnée directement contraire à la motion de l'honorable député de Grenville.

L'honorable ministre a signalé qu'une prime de ce genre n'avait pas obtenu de résultat dans Québec, c'est-à-dire qu'elle n'était pas parvenue à ceux à qui elle était destinée, mais qu'elle avait été interceptée par les intermédiaires. Cependant, bien que le ministre se soit prononcé contre la résolution, le gouvernement a peur de voter contre. Voilà un exemple de lâcheté comme nous n'en avons jamais vu auparavant de la part d'un gouvernement au Canada.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : A l'ordre !

M. DAVIN : Est-ce hors d'ordre ? J'ignorais que le mot ne fût pas parlementaire. Je le retirerai alors, et je lui substituerai le mot " timidité ". J'entends un député dire " extrême timidité ", je devrais dire " timidité prudente " ou " timidité calculée ". Quoi qu'il en soit, la chose est tout à fait trop claire, et les cultivateurs du Canada le jugeront ainsi :

Mon honorable ami planait dans de trop hautes sphères d'éloquence pour que je pusse l'interrompre afin de lui poser une question. Je la lui ferai donc maintenant vu qu'il n'a pas quitté la Chambre.

Il a dit dans son discours que le beurre de beurrerie supplantait le beurre du cultivateur fait dans son comté.

M. McLENNAN (Inverness) : Voici ce que je prétends. Le beurre de beurrerie supplante maintenant le beurre ordinaire de laiterie, et conséquemment, le beurre de beurrerie n'a pas besoin qu'on lui accorde une prime pour en favoriser la vente.

M. DAVIN : Eh bien ! tout ce que je puis dire, c'est que, d'après notre expérience au Nord-Ouest, plus l'industrie du beurre de beurrerie et de laiterie a été développée, meilleur a été le marché du beurre fait chez le cultivateur. Je ne comprends pas comment il se fait que l'honorable député puisse constater le dérangement de commerce dont il parle.

M. McLENNAN (Inverness) : Avez-vous expédié du beurre de laiterie en Angleterre ?

M. DAVIN : En expédiez-vous ?

M. McLENNAN (Inverness) : Non, pour la raison bien simple que nous n'en avons pas. Nous n'exportons pas de beurre de laiterie, et nous regrettons de n'avoir pas de beurre de beurrerie.

M. DAVIN : Me voilà encore précisément en lieu de ne pouvoir comprendre davantage la prétention de l'honorable député.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Ce n'est pas sa faute.

M. DAVIN : J'ose dire que non, et que la faute en est à mon intelligence.

Cependant, on constate dans le Nord-Ouest, que plus nous avons développé le beurre de beurrerie et de laiterie plus nous avons perfectionné la fabrication du beurre destiné à l'exportation, meilleur a été le marché que nous possédons pour le beurre fait chez le cultivateur. Or, ce doit être la même chose ailleurs.

Si au moyen de beurreries ou de laiteries, ou de toute autre chose, on met le cultivateur en meilleur état de faire le beurre, non seulement on obtiendra un meilleur marché pour ce beurre, en dehors du marché local, mais on améliorera encore le marché du beurre ordinaire fait chez le cultivateur.

Mais ce n'est pas pour cela que je me suis levé. Je ne voulais pas parler sur cette motion, vu que, avant la proposition de l'amendement, j'avais exprimé

mon adhésion à la position prise par l'honorable député de Grenville. Mais durant mon absence de cette Chambre la motion de l'honorable député de la droite, (M. Campbell) demandant l'ajournement du débat a été retirée, d'après ce que je comprends. Pourquoi ? Parce que le gouvernement s'est aperçu qu'il avait mis les pieds dans les plats. Par cette motion, en effet, il s'était mis en antagonisme avec l'auteur de la résolution proposée, laquelle représente l'opinion des cultivateurs du Canada—non seulement ceux de l'Ontario, mais encore ceux du Cap-Breton. Le ministre de l'Agriculture avait combattu l'attitude que l'auteur de la résolution avait adoptée, lorsqu'un de ses partisans docile proposa l'ajournement du débat dans l'espoir qu'on se débarrasserait de cette résolution et qu'on empêcherait la Chambre de se prononcer à son sujet. Je regrette qu'on ait permis à l'auteur de cette motion d'ajournement de la retirer, et que le gouvernement n'ait pas été forcé de voter, pour manifester sa véritable attitude sur cette question.

Il ne faut pas s'étonner que le *Farmers' Sun* de Toronto crie à la trahison des cultivateurs, et qu'il indique les promesses brisées des membres de la droite, ajoutant ;

Voilà les hommes qui vous ont fait entendre des paroles mielleuses et qui ont fait briller de riantes perspectives à nos yeux, maintenant qu'ils sont au pouvoir ils oublient ces perspectives et ces paroles, et le cultivateur est trahi.

L'amendement proposé ne trompera pas la classe agricole. Je n'ai aucune hésitation à voter contre. Il n'y a pas un cultivateur en ce pays qui ignore ce que cet amendement signifie. Il signifie que le gouvernement, assez mesquin pour ne pas appuyer la motion de l'honorable député de Grenville, l'est encore devantage en essayant de dissimuler la position qu'il a prise. Çà ne trompera nullement les cultivateurs. Çà fera seulement ressortir cette vérité rendue de plus en plus claire pour les cultivateurs, savoir : que ceux-ci n'ont que de prétendus amis dans les hommes faux qui sont au pouvoir, et que le cœur du peuple n'est pas avec ces hommes-là.

M. SOMERVILLE : Comme je représente l'une des meilleurs régions agricoles de l'Ontario, je désire déclarer qu'on causerait une injustice aux cultivateurs que je représente si l'on adoptait la motion de l'honorable député de Grenville.

Voici quel est le dernier article de cette résolution :

Que cette prime soit payée seulement aux cultivateurs qui apporteront leur contribution régulière à l'exportation.

Je désire déclarer qu'il existe dans mon comté un certain nombre de fromageries qui commencent maintenant à fabriquer en automne, la saison de la fabrication du fromage terminée, du beurre pour l'exportation, et que si cette résolution était adoptée, ces fromageries-là bénéficieraient nullement de la prime offerte. Je viens justement de lire, dans l'*Expositor* de Brantford, en date du 23 mars, le rapport d'une assemblée tenue par les cultivateurs du village de Saint-Georges, situé au centre de mon comté et où une fromagerie considérable est en exploitation. On a transformé cette fromagerie en beurrerie durant la saison d'hiver. Je tiens donc à signaler qu'on causerait une injustice aux cultivateurs de mon comté en adoptant cette motion.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami n'oublie-t-il pas que la prime doit être augmentée à la discrétion du gouvernement pour le beurre fait durant la saison d'hiver, ce qui se rapporte justement à son cas.

M. SOMERVILLE : Le dernier article du bill dit "que la prime sera payée seulement aux cultivateurs qui apporteront leur contribution régulière à l'exportation."

Sir CHARLES TUPPER : Durant l'hiver ?

M. SOMERVILLE : L'article ne le dit point. Si cette motion était adoptée, la fabrique de beurre et de fromage de Saint-Georges, dans mon comté, n'obtiendrait pas le bénéfice d'un sou de cette prime, et partant je suis enclin à la combattre.

Une assemblée a eu lieu à Saint-Georges le 23 mars, que l'*Expositor* de Brantford rapporte ainsi :

Il y a eu vendredi dernier, dans la salle de la bibliothèque publique, une assemblée nombreuse des cultivateurs alimentant la fromagerie, lesquels désiraient vivement apprendre quel était le succès de l'année. Ce succès a été satisfaisant. La chose avait été mentionnée à l'automne, lors de la clôture de la campagne de la fabrication du fromage. La beurrerie qui fut mise alors en exploitation a été bien alimentée, et comme la demande dans le commerce de beurre se soutient encore à des prix élevés, on a décidé de continuer la fabrication du beurre jusque vers le premier mai. On constate que la fabrication du beurre de cette manière rapporte plus aux cultivateurs que la fabrication du fromage, ce qui a eu pour effet de rendre général le consentement des intéressés à ce qu'elle se prolonge de quelques semaines.

Il doit être parfaitement clair que les députés qui voteront pour cette résolution ne le feront pas dans l'intérêt des cultivateurs, du moins dans l'intérêt de ceux qui sont engagés dans la fabrication du beurre et du fromage. Je sais que l'adoption de cette résolution serait un outrage pour les cultivateurs de mon comté, et je suis convaincu qu'il y a dans l'Ontario et dans les autres provinces beaucoup d'autres comtés où la fabrication du beurre et du fromage est exploitée dans les mêmes fabriques à différentes saisons de l'année. Cette motion serait une injustice pour ces fabriques, et elle n'est pas, dans tous les cas, dans l'intérêt des cultivateurs de mon comté.

M. McMILLAN : L'honorable chef de l'opposition a fait une ou deux observations que je ne puis m'empêcher de relever. Elles prouvent jusqu'où peuvent aller ceux qui parlent de choses qu'ils ignorent complètement.

L'honorable monsieur nous a demandé s'il était avantageux pour les cultivateurs de réduire le droit qui frappe le blé. Voyez les prix du blé dans l'Ontario l'hiver dernier. Tous ceux qui ont pris connaissance de ces prix savent fort bien que le prix du blé dans cette province est de 10 ou 12 cents plus bas le boisseau que dans les villes américaines de la frontière. A Détroit et à Buffalo, par exemple, vous constaterez que le blé d'automne s'y vend 10 cents plus haut le boisseau qu'à Toronto. Serait-ce donc faire tort à nos cultivateurs que d'abolir ce droit et d'augmenter les prix ?

Il nous a dit encore que c'est nuire au cultivateur de laisser entrer le maïs en franchise. Allons donc ! à Toronto, aujourd'hui, on peut vendre l'avoine à 34 ou 35 cents le boisseau, et acheter le maïs américain à 32 cents. On peut se procurer 56 livres de la meilleure nourriture possible pour les animaux avec le produit de la vente de 34 livres d'avoine, et se trouver encore possesseur d'une balance. Si c'est ainsi qu'on doive nuire aux culti-

vateurs, je voudrais qu'on continuât toujours à le faire.

Je dirai à l'auteur de cette résolution qu'il ne s'est pas occupé sérieusement des cultivateurs de sa localité, car s'il l'avait fait il leur aurait dit qu'ils peuvent, en vertu de l'adoption d'un projet du ministre de l'Agriculture, obtenir de l'aide pour établir des compartiments frigorifiques dans leurs beurreries.

Je suis actionnaire aujourd'hui dans une beurrerie qui a bâti des compartiments frigorifiques l'an dernier, et le maître-fabricant, ainsi que l'agent des ventes, m'ont déclaré que grâce à ces compartiments on avait pu obtenir un ou deux cents de plus par livre, pour le beurre vendu, qu'on ne l'aurait pu sans cela. Si ces messieurs qui ont tant à cœur les intérêts de la classe agricole se fussent occupés aussi sérieusement des intérêts de celle-ci qu'ils l'auraient dû, ils auraient remarqué ce qui a été fait, et demandé aux cultivateurs de se prévaloir des avantages mis à leur portée par le gouvernement, avantages qui feront plus que tout ce qu'il serait d'ailleurs possible de faire, pour assurer l'établissement de notre commerce de beurre sur le marché anglais.

Il y a un an on a expédié du beurre d'Indian-Head où l'on n'avait pas de compartiments frigorifiques, et l'on en a expédié également de Prince-Albert, où il s'en trouvait. Toutes choses d'ailleurs étaient égales. Cependant, le beurre de Prince-Albert a produit neuf à dix schelins pour cent de plus que le beurre de l'autre endroit. Voilà qui démontre que le gouvernement a adopté le meilleur moyen possible de faire progresser cette industrie.

Permettez-moi de citer un exemple de ce qu'on peut faire pour établir le commerce de nos produits sur le marché anglais.

Un homme de ma connaissance avait tenté maintes fois de faire accepter à l'essai des œufs canadiens par quelques-unes des plus grandes maisons faisant le commerce des œufs à Londres, mais vainement. Après avoir passablement réfléchi à l'affaire, il fit préparer une jolie petite caisse d'œufs canadiens, puis il retourna à Londres pour s'adresser encore à ceux qui l'avaient rebuté. Il avait disposé les choses de façon à voir sa petite caisse d'œufs arriver en même temps que lui à l'une de ces maisons de commerce, et il en fit don au chef de l'établissement. Celui-ci ne voulait pas accepter mais définitivement il prit le présent, et une couple de jours après mon ami reçut une lettre lui demandant si ces œufs étaient un échantillon fidèle de ce qu'il pouvait offrir en vente sur le marché anglais.

Il ne nous est pas nécessaire de fonder des établissements pour vendre nos produits, mais il nous faut des agents qui les offrent obstinément aux meilleures maisons de commerce en Angleterre, et qui, à l'occasion, s'il est besoin, fassent un petit don à ces maisons, comme de leur présenter par exemple, quelques livres de beurre, afin de démontrer la qualité réelle du beurre canadien, et l'introduire ainsi sur le marché. On n'a rien fait qui ait plus bénéficié à l'industrie du beurre que l'établissement d'un système de compartiments frigorifiques.

Les membres de la gauche disent que notre commerce de fromage n'avait pas de concurrence lorsqu'il fut établi. Voilà une fausseté, M. l'Orateur. Les Etats-Unis eurent l'empire du marché anglais quant au fromage ; ils éclipsèrent longtemps le Canada sur ce marché, jusqu'à ce que nous eûmes adopté le système de doter d'un enseignement complet nos fabricants de fromage, ce qui finit par nous faire chasser les américains des marchés anglais et par nous faire obtenir 1½ à 2 cents par livre de plus qu'eux. Tel a été le résultat de la commission que nous avons envoyée en Angleterre, mais pas un sou de prime n'a été payé relativement à la fabrication du fromage.

Permettez-moi de dire au chef de l'opposition, que je connais la grande industrie agricole, au moins celle de l'Ontario, beaucoup mieux que lui. Dans le cours des cinq dernières années j'ai parcouru toute toute la province, à l'exception de Muskoka, visitant partout les cultivateurs. L'hiver dernier j'ai été neuf semaines en voyage, et à chaque endroit où je suis arrêté cette grande industrie du beurre a été discutée. Je n'ai pas entendu prononcer un seul mot au sujet d'obtention de primes de la part des cultivateurs, mais tous espéraient voir placer des compartiments frigorifiques à leur portée. Ces membres ont manqué gravement à leur devoir en n'informant pas leurs commettants que le gouvernement avait décrété l'encouragement d'un système de compartiments frigorifiques, et celui-ci, à mon avis, aurait grand tort d'aller encore plus loin avant que les cultivateurs n'aient manifesté qu'ils vont profiter de tous les avantages mis à leur disposition, ce qu'ils n'ont pas fait jusqu'à présent.

M. BELL (Pictou) : J'écoute toujours avec beaucoup d'intérêt mon honorable ami le député de Huron-sud (M. McMillan), parce que ses chiffres sont généralement exacts et qu'il parle en connaissance de cause. Mais je constate que les chiffres qu'il nous a cités aujourd'hui ne sont pas conformes à ceux que publie le *Mail and Empire* de ce jour. Je comprends qu'il a dit qu'il y avait dans le blé roux d'hiver une différence de 12 cents entre les marchés de Toronto et de Buffalo.

M. McMILLAN : J'ai dit qu'il y avait eu cette différenee pendant l'hiver.

M. BELL (Pictou) : Il n'y a pas de différence aujourd'hui ; le prix est de 83 cents aux deux endroits. Je comprends qu'il a dit qu'il pourrait acheter du maïs américain à 32 cents à Toronto.

M. McMILLAN : Permettez-moi de dire que nous avons acheté nous-mêmes pas moins de quatre wagons de maïs à 31½ c. et 32 cents. Nous en avons eu à ce prix même la semaine dernière.

M. BELL (Pictou) : Le maïs américain est coté aujourd'hui à 37 cents acheté au wagon, sur la voie. Cela ne constitue qu'une erreur de 17 pour cent de la part de l'honorable député. J'observe que les prix peuvent difficilement être attribués au changement du tarif, car ce journal, qui peut faire erreur mais qui est probablement exact, cote le maïs canadien à Chatham à 31 cents et le maïs américain à 37 cents.

M. SOMERVILLE : Quel est ce journal ?

M. BELL (Pictou) : Le *Mail and Empire*.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. BELL (Pictou) : Je suppose que les cotes du *Globe* sont les mêmes. Je serai aise de voir

quelques membres de la droite en prendre communication.

Comme je lai dit, j'écoute toujours avec beaucoup de plaisir mon honorable ami, le député de Huron-sud, parce qu'il parle toujours en parfaite connaissance de cause et qu'il est habituellement très exact. Je regrette d'avoir à dire que ses remarques en cette occasion ne sont pas aussi dignes de foi que d'ordinaire.

Je dirai quelques mots au sujet des points auxquels a touché mon honorable ami, le député d'Inverness (M. McLennan). Nous sommes très intéressés à la fabrication du beurre dans les provinces maritimes. Il y a lieu de croire que la plus grande partie des cultivateurs de ces provinces se livreront avant longtemps à l'exploitation de l'industrie laitière. Nous possédons un climat très approprié à cette industrie. Nous avons de la bonne herbe et de l'eau pure. Il est probable que nos cultivateurs se consacreront dans une grande mesure à l'exploitation des produits de la laiterie, particulièrement à la fabrication du beurre.

Je suis porté à croire que mon honorable ami le député d'Inverness n'a pas su reconnaître comme il l'aurait dû, peut-être, dans ses remarques, tout le mérite du chef de l'opposion dans l'aide qu'il apporte. D'après ce que j'ai compris, il est excessivement désireux de voir soustraire le beurre de laiterie de son comté à la concurrence du beurre de la province de l'Ontario. Autant que je peux saisir la teneur de la résolution proposée, son objet est d'accomplir cela même, c'est-à-dire de transporter le marché du beurre de beurrerie du Canada en Angleterre, si l'honorable député est vraiment désireux de soustraire le beurre de laiterie à la concurrence actuelle, il devrait, je crois, se joindre à nous pour appuyer la résolution de l'honorable député de Grenville (M. Reid.

M. McLENNAN (Inverness) : Ma prétention est qu'il existe déjà un marché pour le beurre de beurrerie en Angleterre, sans l'aide proposée dans cette résolution.

M. BELL (Pictou) : Je suppose que personne ne contestera cela. Le marché est là, mais la difficulté est que nous ne jouissons pas de ce marché. On nous dit, et je crois qu'il ne peut y avoir de doute à ce sujet, que l'Angleterre importe 400,000,000 de livres de beurre, dont 10,000,000 du Canada. Si nous étions en état de répondre aux besoins de ce marché, nous nous trouverions dans une situation enviable. Nous produisons beaucoup de beurre de beurrerie qui n'est pas expédié en Angleterre. Le but de l'honorable député de Grenville, d'après ce que je comprends, est d'améliorer la qualité du beurre produit dans tout le Canada, afin de le placer dans des conditions de concurrence si avantageuses qu'il s'empare du marché d'Angleterre. Voilà une bonne œuvre dans l'accomplissement de laquelle je ne puis comprendre que mon honorable ami le député d'Inverness ne soit pas heureux de se joindre à nous.

L'honorable député doit savoir que nous ne pouvons nous emparer de ce marché que graduellement. Nous vendons à l'Angleterre la quarantième partie seulement de tout le beurre qui s'y importe.

Nous admettons que le gouvernement a fait tous les efforts possibles pour établir le système des entrepôts frigoriques. La résolution ne met pas en doute les mérites du gouvernement actuel, elle demande simplement qu'il aille plus loin et qu'à part l'avantage des entrepôts froids il accorde une subvention de un cent par livre sur le beurre qui sera exporté en Angleterre, activant ainsi la production du beurre de qualité supérieure et encourageant les efforts des exportateurs chargés de le placer sur le marché anglais. Il peut exister d'autre moyen meilleur que celui-là d'atteindre ce but, mais celui-ci est le meilleur qui se soit présenté à l'esprit du proposeur de cette résolution. Il me semble que si l'honorable député de Brantnord (M. Somerville) était sincère en disant qu'il est en faveur du principe contenu dans la résolution, il ne la condamnerait pas parce qu'elle ne convient pas tout à fait à la localité dans laquelle résident ses partisans. Je crois qu'il aurait été plus conforme à son devoir et plus dans l'intérêt de ses électeurs s'il s'était joint à nous, et si tout en admettant le principe de la résolution, il avait essayé de la modifier de manière qu'elle pût convenir aux intérêts de la population de son comté. A son avis cette subvention de un cent par livre ne serait accordé qu'à ceux qui pourraient fournir du beurre durant toute l'année. Mais telle n'est pas l'interprétation que nous donnons à cette résolution. Le cultivateur doit s'engager à fournir du beurre durant tout l'hiver, mais il n'y a pas un mot dans la résolution qui dise qu'un arrangement ne pourra pas être fait avec tout cultivateur ou toute beurrerie qui ne pourra pas garantir qu'elle fabriquera du beurre durant tout l'hiver.

L'honorable député aurait pu présenter un amendement à l'effet que celui qui garantirait de fournir du beurre durant l'espace de six mois ou de quatre mois ait le droit de jouir du bénéfice. Je crois que les honorables membres de la gauche auraient accepté un amendement de cette nature et l'honorable député aurait pu se joindre à nous pour appuyer cette résolution. J'étais désireux de voir se produire quelque chose de cette nature. J'ignore si c'est là le meilleur moyen à prendre, mais dans tous les cas, c'est ce qui a été proposé de mieux, et ceux qui veulent aider à l'industrie laitière devraient se joindre à l'honorable député de Grenville sur la question principale et essayer ensuite d'apporter à cette résolution les changements qu'ils croiraient nécessaires pour en faire disparaître tous les défauts qui pourraient y exister.

C'est à l'industrie laitière que doivent se livrer les cultivateurs des provinces maritimes.

Il existe une foule de raisons pour cela, mais il serait trop long de les énumérer ce soir. Je suis persuadé, connaissant le comté que représente l'honorable député d'Inverness, la fertilité extraordinaire de son sol, ses magnifiques pâturages et ses nombreux cours d'eau, je suis persuadé, dis-je, qu'il doit être encore ce qu'il a toujours été dans le passé, l'un des comtés où l'industrie de la fabrication du beurre doit être très florissante. L'honorable député d'Inverness pourrait faire beaucoup pour ses amis dans ce comté en leur aidant à fabriquer du beurre de laiterie de qualité supérieur, ou bien de se livrer à la production du beurre de beurrerie. Mais en adoptant les vues exprimées dans la résolution de l'honorable député de Grenville, il pourrait probablement leur procurer les moyens nécessaires pour leur permettre de triompher des difficultés qu'ils devront certainement éprouver en passant d'un mode de production à l'autre, je suis heureux de pouvoir voter en faveur de cette résolution. Aucune objection ne peut être faite à ce

mode de venir en aide à cette industrie. Les honorables membres de la droite n'y peuvent trouver à redire, car ils se sont tous engagés à favoriser le système de primes. Avec beaucoup de bon sens, je crois, ils ont accordé leur sincère appui aux primes qui ont été données pour la production du fer.

Le fer est certainement de sa nature un des produits les plus importants de ce pays ou de tous les pays, mais relativement au développement extraordinaire que peut acquérir ce commerce, et le montant d'argent qu'il peut amener dans le pays, je ne crois pas que ce produit soit plus important que le beurre. Mais il existe un autre point important. Celui qui est quelque peu familier avec les questions agricoles, celui qui sait quels développements s'opèrent dans cette industrie, n'ignore pas que, si vous pouvez induire les cultivateurs d'un comté ou d'un pays à élever le niveau de leur profession, en produisant des articles d'une qualité supérieure et cela d'une manière plus économique, au lieu d'avoir des produits de qualité inférieure ou de les cultiver avec négligence, en agissant ainsi vous élevez la profession de cultivateur, vous ennoblissez leurs travaux, et vous améliorez leur condition sous tous les rapports. Chaque fois que vous amenez un cultivateur à améliorer ses modes de culture, et la qualité de ses produits, vous ennoblisez ce cultivateur, non seulement en cette qualité, mais aussi comme citoyen. Par conséquent le but à atteindre est recommandable, et le gouvernement devrait l'appuyer de toutes ses forces. Il ne nous appartient pas, à nous, membres de l'opposition, de dicter au gouvernement de quelle manière il devra dépenser les revenus du pays, car c'est à lui qu'incombe la tâche de trouver l'argent nécessaire pour couvrir ces crédits et il pourrait se défendre sur cette prétention pour refuser d'accepter nos conseils.

Mais je crois, avec le chef de l'opposition, qu'en essayant de faire mettre cette résolution de côté, comme ils ont essayé deux fois, d'abord au moyen de l'amendement présenté par l'honorable député de Kent (M. Campbell) et ensuite au moyen de l'amendement proposé par le whip du gouvernement, le gouvernement s'efforce d'éviter qu'un vote directe soit pris sur cette question qui ne peut être qu'une division au point de vue stricte des deux partis qui composent cette Chambre. Je ne puis comprendre le but d'une telle conduite. Une chose certaine cependant, c'est que leur conduite va se tourner contre eux. Il ne peut y avoir la moindre hésitation à dire que le vote qui sera donné en faveur de l'amendement qui a été présenté par un honorable député de la droite devra être considéré comme étant un vote contre la résolution tout à fait recommandable proposée par l'honorable député de Grenville.

M. CLANCY: Je me serais contenté de voter sans prendre part à la discussion si les honorables députés de la droite n'avaient pas porté un défi bien dire aux honorables députés de l'opposition. J'ai le regret de constater que l'honorable ministre de l'Agriculture et ses amis ne se sont pas cru assez forts dans la position qu'ils ont prise au cours de ce débat pour prendre le vote sur cette question sans avoir recours à un amendement qui, à mon avis est bien extraordinaire et parle peu en leur faveur. Le rôle qu'a joué en cette circonstance l'honorable député de Kent (M. Campbell) m'a bien étonné. J'ignore s'il est lui-même l'auteur de cet amendement ou s'il n'a été qu'un instrument entre les mains d'autres personnes en cette affaire, mais d'une façon ou d'une autre la position qu'il a prise dans cette affaire ne lui fait guère honneur dans les circonstances.

Il est maintenant reconnu que cet amendement a été proposé par l'honorable député dans le but d'amener l'ajournement du débat. Il s'est ensuite levé contrairement aux règlements et a demandé que sa motion fut retirée. Quel était le véritable but de cette demande? Evidemment, à mesure que ce débat avançait, les honorables membres de la droite s'apercevaient qu'ils allaient être placés dans une position qu'ils pourraient difficilement défendre devant le pays, alors ils résolurent de se mettre à l'abri derrière ce qui a été justement qualifié ce soir de misérable subterfuge.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: L'expression portant qu'un honorable député s'est servi d'un misérable subterfuge, n'est pas conforme aux règlements. Je trouve dans Blackmore " Speaker's decisions ", à la page 132, qu'il a été décidé par l'Orateur Brand, en Angleterre, qu'il n'est pas conforme aux règlements de la Chambre de dire qu'un député s'est abrité derrière un misérable subterfuge. L'expression n'est pas parlementaire.

M. CLANCY: Je retire immédiatement cette expression; mais je désire dire que je n'ai pas employé une telle expression. Je n'ai pas accusé l'honorable député d'avoir eu recours à un misérable subterfuge. J'ai dit que l'amendement était un subterfuge, et j'ai dit qu'il avait été caractérisé comme tel. De sorte qu'en me montrant prêt à retirer toute expression non conforme aux règlements, cela ne veut pas dire que je retire une expression portant que l'amendement est un subterfuge.

M. SOMERVILLE: Vous ne pouvez pas retirer la proposition.

M. CLANCY: Non, je ne puis pas retirer la résolution; mais je conclus de là que l'honorable député voudrait bien trouver moyen de retirer ce qu'il a dit il y un instant, et auquel je ferai allusion plus loin. Les honorables membres de la droite ont réussi à faire de cette question une question de parti. Tous sans exceptions, ils se sont levés dans cette chambre et ont déclaré qu'aucune subvention ne devrait être accordée à une classe particulière de personnes ou d'intérêt dans ce pays. Le représentant des patrons de l'industrie s'est même prononcé contre cette faveur que l'on voulait accorder aux cultivateur. Dans le passé, nous étions habitués à les entendre déclarer que les cultivateurs étaient la classe la la plus maltraitée de la société, et je ne sais même pas si l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) n'a pas versé des larmes amères sur sur le sort misérable des cultivateurs. Maintenant il dit qu'ils ne demandent que justice et n'ont pas besoin de faveurs. Il s'est aperçu tout à coup que les cultivateurs étaient devenus une classe indépendante. Je suis porté à croire que, si l'honarable député tenait un langage de cette nature dans son comté, il ne siégerait plus dans cette Chambre.

M. COCHRANE: Il ne reviendra plus.

M. CLANCY: Je crois qu'il en est bien convaincu lui-même. Il n'y avait aucune nécessité de

faire de cette question une question de parti. L'honorable député qui a proposé cette motion l'a fait dans un discours bien modéré ; il n'a rien dit qui fut de nature à obliger les honorables membres de la droite à se lever pour défendre leurs actes présents ou passés. Ce discours était modéré dans sa forme et basé sur des principes d'affaires, et la résolution proposée par l'honorable député aurait dû être adoptée sans soulever la moindre critique. Le ministre de l'Agriculture et ses amis, se sont opposés au projet sous prétexte que cette subvention n'atteignait qu'une classe particulière de la société et que par conséquent la masse de la population lui était opposée.

L'objet en vu en accordant un encouragement de cette nature à une industrie est d'augmenter sa prospérité, et la seule raison sur laquelle on puisse se baser pour en agir ainsi c'est qu'elle ne peut se tenir au niveau des autres. Sur les 400,000,000 de livres de beurre importé en Angleterre, le Canada n'en fournit que 10,000,000 livres. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire que l'industrie de la fabrication du beurre au Canada ne marche pas de pair avec les autres industries, qu'elle n'occupe pas sur le marché anglais la place qu'elle devrait occuper, et que par conséquent nous devons lui aider du moins durant un certain temps, jusqu'à ce qu'elle puisse prendre sur le marché anglais la place qui lui appartient. Voilà quel a toujours été le principe qui a guidé ceux qui ont accordé un encouragement quelconque à aucune industrie de ce pays.

Pourquoi ne pas suivre cet exemple, bien que la masse de la population ne doive pas en bénéficier directement? Je voudrais bien savoir de l'honorable député de Brant-nord si la masse de la population a retiré quelque bénéfice de la prime accordée dans le but d'encourager l'industrie du fer. Pourquoi s'est-il servi de cet argument qui est l'argument par excellence des honorables membres de la droite? Si l'on raisonnait ainsi il serait virtuellement impossible d'encourager la moindre industrie distincte.

Les honorables membres de la droite ont compris dans quelle position difficile ils étaient placés et ils ont essayé de se tirer de là en modifiant leur attitude telle que l'indique la motion qui a été proposée ce soir. S'ils avaient été sincères dans leurs discours, ces derniers n'auraient-ils pas suffi pour expliquer leur attitude au peuple, et pourquoi auraient-ils eu besoin de recourir à cette motion? Nous ne pouvons trouver une meilleure condamnation de leur conduite que celle qui existe dans le discours prononcé par l'honorable député d'Inverness (M. McLennan). Qu'a-t-il dit? Il a dit que rien n'était plus mauvais que d'encourager la fabrication d'un mauvais article pour prendre la place d'un article supérieur, et cependant il a dit au chef de l'opposition qu'il serait préférable d'accorder plus d'encouragement à la population de sa province. Dans quel but? Dans le but d'élever la qualité de cet article dans la Nouvelle-Ecosse, afin qu'il puisse faire concurrence au beurre de qualité supérieure fabriqué dans les autres parties du Canada. Argument plus absurde pourrait-il être apporté à l'appui de la prétention des honorables membres de la droite?

L'honorable député n'a-t-il pas là simplement proclamé, dans les termes les plus formels, le principe que nous devons améliorer la qualité de notre beurre afin de pouvoir faire concurrence avec le commerce étranger? La position prise par les honorables membres de la droite sur cette question est contraire aux principes admis et la meilleure preuve de cela se trouve dans l'amendement qu'ils ont présenté.

Je désire dire quelques mots en réponse à l'honorable député de Huron (M. McMillan). Lorsque l'honorable député parle il est toujours écouté avec beaucoup d'attention et d'intérêt. Personne ne met en doute son honnêteté, mais il n'en est pas ainsi quand il s'agit de son jugement et de sa sincérité. L'honorable député s'est levé avec apparemment une connaissance approfondie du sujet et de nombreuses assertions à faire. Il a déclaré que le prix du blé était plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis et que cela était dû au fait de la réduction opérée dans les droits. Il n'y a pas de doute que l'honorable député a dû parcourir son comté durant la dernière campagne électorale en disant que le prix du blé était moins élevé au Canada qu'aux Etats-Unis lorsque l'opposition était au pouvoir et que cela était dû à leur politique. Les honorables membres de la droite ont toujours déclaré que le prix du blé était plus élevé de l'autre côté de la frontière à cause de la politique de l'ancienne administration. Mais l'honorable député n'a pas été satisfait de cela et il a annoncé à la Chambre que la remise de l'impôt sur le maïs avait été un grand bienfait. Il sait portant parfaitement bien, que l'importation de quantités considérables de maïs dans la province de l'Ontario y a fait baisser le prix de son propre blé.

L'honorable député de Kent (M. Campbell) est un meunier d'expérience et que dit-il? Ils ont réduit ainsi la valeur des grosses céréales ainsi que celle du son qui est expédié à Toronto et dans les provinces maritimes et les prix sont baissés par suite du maïs américain qui a envahi notre marché. Rien n'a eu un effet aussi marquant pour faire baisser le prix du blé que le fait d'introduire dans le pays le maïs et les grains de qualités inférieures qui ne sont pas réduits en farine. Malgré cela l'honorable député a essayé de démontrer le peu de connaissance que possède sur cette questions l'honorable chef de l'opposition et tenté de faire valoir ses propres connaissances. Il a aussi parlé de l'avoine. L'honorable député sait bien que le prix élevé atteint par l'avoine n'est pas dû à la demande locale. Il est cultivateur trop intelligent pour s'en laisser imposer par des absurdités aussi évidentes que celle-là. Le prix élevé est dû au commerce d'exportation, sans ce commerce l'avoine ne vaudrait pas 20 cents le boisseau. Y a-t-il quelqu'un qui puisse s'imaginer que si nous n'avions que notre marché local au Canada le prix de l'avoine atteindrait 31 et 33 cents, lorsque sans le commerce d'exportation le prix en est descendu jusqu'à 20 cents et même 15 cents. Voilà ce que j'ai vu moi-même. L'honorable député devrait savoir que lorsque le commerce d'exportation de l'avoine a faibli l'année dernière le prix de ce grain est tombé jusqu'à 15 cents dans la province de l'Ontario. Il n'y avait que l'avoine blanche qui se vendît sur le marché local, et les prix variaient entre 15 et 18 cents, ce résultat ne se produisit pas par suite de l'importation du maïs américain, mais par suite de l'importation des classes de grains de qualités inférieures et de la faiblesse de la demande pour l'exportation.

J'espère que l'honorable député qui se prétend l'ami des cultivateurs va prendre ces faits en considération ; mais il ne peut parler au nom des culti-

vateurs parce que s'il en était ainsi je demanderais à la Providence d'aider les cultivateurs. Nous en sommes rendus au point qu'un honorable député peut se lever dans cette chambre et déclarer que telles et telles raisons qui sont fausses ont affecté le marché. Nous avons eu ce soir un superbe échantillon de l'inconséquence qui existe entre les paroles et les actes des honorables membres de la droite. Ce n'est pas la première fois cependant qu'ils se rendent coupables d'un péché de cette nature. Ce serait de notre part vouloir jouer à l'ingénu que d'essayer de prétendre que nous avons été quelque peu froissés de cette attitude. Elle est conforme à leur conduite passée, et telle que nous devons l'attendre à l'avenir. Mais qu'ils ne s'imaginent pas qu'ils vont pouvoir échapper aux conséquences qui devront naturellement résulter de la préparation d'un amendement comme celui qu'ils ont soumis, fait uniquement dans le but d'éviter de voter sur la proposition raisonnable contenue dans la résolution soumise par l'honorable député de Grenville. Les cultivateurs ne se laisseront pas aussi facilement duper ; et si les honorables députés de la droite se sentent portés à voter en faveur de cette fraude évidente, le peuple comprendra et sera en état de juger la ligne de conduite qu'ils auront suivie. Rien ne démontre mieux l'évidence de ce fait que les discours qui ont été prononcés par l'honorable député d'Inverness (M. McLennan) et par l'honorable député de Brant-nord (M. Somerville). J'ai toujours écouté l'honorable député (M. Somerville) avec plaisir, il est ordinairement bien clair et les arguments qu'il apporte sont logiques ; mais je ne puis le féliciter ce soir.

Il prétend que cette motion est de nature à faire tort aux cultivateurs de son comté, et la raison qu'il allègue pour expliquer cela c'est que, durant certains mois de l'année les cultivateurs s'occupent exclusivement de la fabrication du fromage, et durant d'autres saisons ils changent leurs fromageries en beurreries, et fabriquent du beurre lequel sans doute, serait d'une qualité supérieure et bénéficerait des avantages demandés dans cette proposition. Si ces cultivateurs réussissent avantageusement à faire du fromage durant une certaine période, n'est-ce pas un avantage extraordinaire à leur offrir qu'un cent par livre sur le beurre de qualité supérieure qui sera fabriqué dans ces beurreries pour l'exportation durant les mois d'hiver? La déclaration de l'honorable député n'est pas conforme à son attitude antérieure dans cette Chambre. La dernière partie de son argument est même une réponse complète à sa propre prétention. Nous sommes maintenant obligés de remettre la décision de cette question, non entre les mains de la Chambre, parce que l'amendement qui est soumis, et qui sera probablement adopté, est une supercherie ; mais je dis que nous sommes disposés à soumettre cette question à la population du Canada et la laisser libre de juger à leur juste valeur les arguments et la conduite des honorables membres de la droite sur cette question.

M. McMILLAN : Je voudrais établir ce que j'ai déclaré relativement au blé. Je me suis rendu à la salle de lecture et j'ai apporté le *Globe* d'aujourd'hui, qui dit que le blé blanc est coté à Toronto de 77 à 83½ cents ; le blé rouge, de 85 à 87 cents ; tandis qu'à Buffalo le blé rouge n° 2 vaut 99 cents ; n° 1 blanc 93½ cents ; n° 2 blanc, 95 cents ; ce qui démontre que les remarques que j'ai faites sont exactes.

M. SPROULE et M. TAYLOR se lèvent simultanément.

M. l'ORATEUR : L'honorable député de Grey (M. Sproule) a la parole.

M. CAMPBELL : Oh !

M. SPROULE : J'entends toujours grogner l'honorable député de Kent (M. Campbell) chaque fois qu'il se dit quelque chose dans cette Chambre en faveur des cultivateurs, pourtant s'il existe un homme qui devrait porter intérêt à cette classe de la société c'est bien l'honorable député de Kent (M. Campbell), parce qu'il vit au moyen de leurs produits d'un bout de l'année à l'autre. Personne dans cette Chambre n'est plus disposé que l'honorable député à décrier tout membre qui veut essayer de dire un mot en faveur des cultivateurs, et je crois qu'il y a mauvaise grâce de sa part à en agir ainsi. Je désire faire quelques remarques relativement à la conduite de l'honorable député de Kent (M. Campbell) et à celle de ses amis politiques, au sujet de cette résolution. Il a d'abord commencé par proposer l'ajournement du débat, afin d'empêcher cette motion de revenir de nouveau devant la Chambre durant la présente session, et empêcher la Chambre de déclarer :

Que le gouvernement devrait prendre immédiatement des mesures pour assurer plus complètement le développement du commerce de beurre.

Voilà à quoi se résume la motion. Nous admettons tous que le gouvernement a fait un effort raisonnable pour aider l'industrie laitière, mais y avait il mal à dire qu'il devait faire plus ? L'opposition est d'avis que cette industrie est d'une si grande importance que le gouvernement du Canada doit nécessairement s'en occuper, et prendre les moyens nécessaires pour lui venir en aide. Les honorables membres de la droite n'ont pas semblé trouver cette prétention de leur goût, et ils ont en conséquence chargé l'honorable député de Kent (M. Campbell) de proposer l'ajournement du débat, afin que cette question ne fut pas soumise au vote, et pour permettre au gouvernement de ne rien entreprendre dans l'intérêt des cultivateurs. Cette résolution devait être juste ou injuste dans l'opinion des honorables membres de la droite. Si elle avait sa raison d'être pourquoi ne l'ont-ils pas laissé passer, et si elle était mauvaise pourquoi n'ont-ils pas eu le courage de voter pour son renvoi.

Ils n'ont pas osé voter contre parce qu'ils savent bien qu'en agissant ainsi ils iraient contre les vues des cultivateurs de ce pays. Ils n'ont pas osé dire qu'elle était mauvaise, et ils ont essayé par un moyen détourné de s'en débarrasser en proposant l'ajournement du débat, afin de la faire placer la dernière sur l'ordre du jour, de sorte qu'elle n'aurait pas eu de chance d'être discutée de nouveau durant la présente session, ce qu'ils n'ignoraient pas ; et, lorsque nous les avons empêchés d'atteindre ce but, alors ils demandèrent à retirer la motion d'ajournement du débat. Les honorables membres de l'opposition consentirent unanimement à cette demande, dans l'espoir que le gouvernement avait changé d'avis et était consentent à laisser adop-

ter la motion. Toutefois, leur courage ne pouvait aller jusque-là, et nous constatons maintenant que les honorables membres de la droite ont retiré la motion d'ajournement dans le but de lui substituer un amendement destiné à tromper les cultivateurs canadiens. Cet amendement exprime la conviction des honorables membres de la droite et déclare que le gouvernement a fait tout ce qui était nécessaire de ce côté et que d'après eux il ne peut être rien fait de plus. Ils ont proposé comme amendement que les mots suivants de la motion principale fussent retranchés :

Que notre gouvernement devrait prendre les mesures nécessaires pour aider au développement de notre commerce de beurre.

et remplacés par les suivants :—

" Cette Chambre constate avec satisfaction le grand progrès qu'a fait l'industrie du beurre, comme le démontre l'augmentation considérable et continue de notre commerce d'exportation, et la grande réputation obtenue par le beurre du Canada, surtout pendant la dernière saison, depuis l'inauguration de l'emmagasinage à froid, et elle est convaincue que si le gouvernement continue à agir comme il l'a fait jusqu'ici il en résultera un plus grand bien encore pour les cultivateurs de la confédération."

Tout cultivateur qui lira cette résolution verra que les honorables membres de la droite croient qu'il peut encore être fait quelque chose en ce sens, ou bien qu'ils manquent de courage, s'ils ne sont pas disposés à faire plus pour favoriser l'industrie de la fabrication du beurre ; dans ce cas ils auraient dû le dire bravement aux cultivateurs, et donner des raisons pour justifier leur conduite.

Tous les faits qu'ils ont allégués pour établir l'exactitude de leur prétention que tout ce qui pouvait être fait, l'a été et que rien de plus n'était nécessaire—tous ces faits, ils le savent, ne donneront pas satisfaction aux cultivateurs, et ils ont recours à d'autres moyens pour empêcher un vote direct sur la motion. A quelle partie du dilemme les honorables députés vont-ils s'accrocher ?

Par exemple, quelles explications l'honorable député de Kent (M. Campbell), qui témoigne tant d'affection aux cultivateurs, pourra-t-il donner à ses électeurs pour justifier les deux discours qu'il a prononcés pour empêcher le parlement d'exprimer librement son opinion sur le sujet ? Un député en arrière de moi dit que l'honorable député (M. Campbell) ne se présentera plus devant ses électeurs. Je le crois d'après sa manière d'agir, car s'il avait l'intention de s'y présenter, il n'aurait pas adopté cette ligne de conduite.

Les cultivateurs de son comté sont trop intelligents pour ne pas comprendre son intention en présentant une motion d'ajournement et en la retirant ensuite—premièrement, dans le but d'étouffer l'expression de l'opinion de la Chambre, et, secondement, dans le dessein de l'éluder d'une autre manière qui ne peut être comprise par la population du pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A l'ordre.

M. SPROULE : Pourquoi ce rappel aux règlements ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce que l'honorable député parle d'étouffer la question.

M. SPROULE : Et je le dis avec intention, et si je comprends bien les règles de la discussion, je ne m'écarte pas du règlement. Je dis que c'est uniquement pour cette raison et pas pour d'autres. Je veux que les cultivateurs comprennent les moyens adoptés par le gouvernement pour empêcher la Chambre de déclarer que bien que le gouvernement ait fait beaucoup—et je lui en accorde le mérite—cependant la Chambre croit qu'il doit faire davantage pour favoriser le développement de l'exportation du beurre. Je veux que les cultivateurs sachent que le gouvernement a peur de décider cette question, et, en conséquence, il a recours à ces moyens injustes pour empêcher la Chambre de se prononcer sur cette importante question qui intéresse à un si haut degré la grande classe agricole du pays.

M. TAYLOR : Un mot seulement en réponse à une assertion faite par l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan). L'honorable député a déclaré que l'avoine se vendait aujourd'hui à Toronto 34 cents par boisseau de 34 livres et le maïs 32 cents par boisseau de 56 livres, et il a ajouté que c'était un grand avantage pour les cultivateurs. C'est peut-être un avantage pour l'honorable député, qui est éleveur et non pas cultivateur.

Je vois dans le rapport du ministère du Commerce que nous avons importé en 1896 3,017,630 boisseaux de maïs, et 4,163,069 boisseaux en 1897. A la dernière session le maïs a été mis sur la liste des articles admis en franchise, laquelle est entrée en vigueur en mars peut-être, et ce rapport va jusqu'au 30 juin, de sorte qu'en trois mois nous avons augmenté notre importation de maïs des Etats-Unis de 1,145,439 boisseaux. Lorsque nous aurons le rapport couvrant toute l'année, l'augmentation sera peut-être de quatre ou cinq millions de boisseaux.

Que signifie cela ? Cela veux dire que plus de deux millions de boisseaux d'avoine du Canada ont été remplacés par le maïs américain. Cette année nous avons reçu une demande pour l'avoine, et nous en aurions eu deux n'eût été cette importation en franchise du maïs américain. La production de l'avoine au Manitoba et au Nord-Ouest a manqué et à l'automne elle valait 40 ou 50 cents le boisseau ; mais on a bientôt constaté que le maïs pouvait être importé à bien meilleur marché que l'avoine de l'Ontario. Quelques-uns parmi nous qui sont dans le commerce de grains avaient commencé à expédier de l'avoine au Manitoba pour les prix qu'on y payait au début, mais l'importation du maïs mit fin à ce commerce. Sans cela les cultivateurs de l'Ontario auraient eu deux ou trois cents de plus par boisseau d'avoine.

Mon honorable ami dit qu'il a acheté quatre chargements de wagons de maïs américain pour des fins d'engraissement. Si le maïs n'avait pas été franc de droits, il se serait adressé aux cultivateurs canadiens et aurait acheté leur avoine. L'importation du maïs américain fait beaucoup de tort. Cette année nous avons eu un excédent d'avoine et la demande étrangère a été considérable. N'eût été cela, l'avoine ne se serait pas vendue cette année avec profit, à cause du maïs que nous avons en franchise.

Mon honorable ami a aussi déclaré qu'il avait été dans chaque comté de l'Ontario et qu'il avait donné des conférences dans les cercles agricoles, et qu'il n'avait pas entendu dire un mot en faveur d'une prime d'encouragement sur le beurre : la question n'avait pas été discutée. Le gouvernement de

l'Ontario se dit l'ami des cultivateurs, et l'année dernière il a voté $13,000 en faveur des cercles agricoles, mais je vois que dans l'emploi de cette somme $11,000 ont été données à des hommes comme l'honorable député de Huron-sud qui ont parcouru la province pour instruire les cultivateurs et les cercles agricoles n'ont eu que $2,000.

Je présume que mon honorable ami a reçu une partie considérable de ces $11,000 pour ses frais de voyage en allant ainsi faire connaître aux cultivateurs l'avantage de recevoir le maïs en franchise.

M. McMILLAN : L'honorable député veut-il savoir combien j'ai reçu ? J'ai eu $2.50 par jour.

M. TAYLOR : Et vos frais de voyage ?

M. McMILLAN : Oui, et mes frais de voyage.

M. TAYLOR : Et les cultivateurs en ont retiré bien peu d'avantages. Mon honorable ami a cité le *Globe* d'aujourd'hui comme spécifiant la cote du marché de Buffalo. J'ai le *Globe* et je n'y trouve pas ces chiffres. Les chiffres qu'il a cités sont les prix du marché de Détroit.

M. McMILLAN : J'ai cité les prix du marché de Buffalo, et ces chiffres sont dans le *Globe*.

M. TAYLOR : Si mon honorable ami avait cité le marché de Toronto, et non celui des cultivateurs

M. McMILLAN : J'ai cité le marché des cultivateurs.

M. TAYLOR : Si l'honorable député avait cité le marché de Toronto, il aurait lu les chiffres suivants :

Le marché est ferme à 84 cents pour le blé rouge d'hiver du nord et de l'ouest ; le blé du Manitoba se vend $1.10 pour le n° 1 dur, North-Bay, et $1.06 celui de Midland.

Ce sont les grains à comparer avec ceux cotés à Buffalo, Chicago et Toledo.

M. McMILLAN : Nous ne cultivons pas le blé dur n° 1 dans la province de l'Ontario. Nous ne cultivons que le blé d'hiver rouge et blanc. Le n° 1 est le blé du Nord-Ouest.

M. TAYLOR : Le blé du Nord-Ouest est celui qui est coté à Buffalo et à Chicago.

M. l'ORATEUR étant sur le point de prendre le vote.....

M. SPROULE : Je vous ferai observer M. l'Orateur, que le député qui a appuyé cette motion est absent.

On prend le vote sur l'amendement de M. Sutherland.

POUR :

Messieurs

Bain,
Bazinet,
Beausoleil,
Bernier,
Bertram,
Blair,
Bostock,
Bourassa,
Bourbonnais,
Britton,
Brodeur,
Brown,
Calvert,
Choquette,
Copp,
Davies (sir Louis),
Davis,
Dechêne,
Domville,
Ellis,
Erb,
Featherston,
Fisher,
Fitzpatrick,
Flint,
Frost,
Gauvreau,
Geoffrion,
Godbout,
Graham,
Guay,
Guité,
Haley,
Harwood,
Heyd,
Hurley,
Jameson,
Joly de Lotbinière (sir Henri),
Landerkin,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Lavergne,
Legris,
Lemieux,
Lewis,
Lister,
Macdonald (Huron),
Mackie,
McClure,
McGugan,
McHugh,
McIsaac,
McLennan (Inverness),
McMillan,
McMullen,
Madore,
Malouin,
Mignault,
Mulock,
Oliver,
Parmalee,
Paterson,
Préfontaine,
Ratz,
Richardson,
Rinfret,
Rogers,
Ross,
Rutherford,
Savard,
Scriver,
Semple,
Sifton,
Snetsinger,
Somerville,
Stenson,
Sutherland,
Tarte, et
Tolmie.—80.

M. TAYLOR.

CONTRE :

Messieurs

Beattie,
Bell (Pictou),
Bennett,
Broder,
Cargill,
Caron (sir Adolphe),
Carscallen,
Clancy,
Clarke,
Cochrane,
Dugas,
Guillet,
Haggart,
Hale,
Hodgins,
LaRivière,
McInerney,
McLennan (Glengarry),
McNeill,
Marcotte,
Martin,
Mills,
Monk,
Montague,
Morin,
Quinn,
Reid,
Rosamond,
Sproule,
Taylor,
Tupper (sir Charles Hibbert),
Wallace,
Wilson, et
Wood (Brockville).—34.

ABSTENTIONS SIMULTANÉES.

Côté ministériel.	Côté de l'opposition.
Messieurs	
Angers,	Casgrain,
Campbell,	Kendry,
Dyment,	McCormick,
Penny,	Ives,
Cartwright (sir Rich'd),	Tupper (sir Charles),
Wood (Hamilton),	Gilmour,
Gibson,	Corby,
Talbot,	Poupore,
Cowan,	Prior,
Turcot,	McDougall,
Macdonell (Selkirk),	Roche,
McGregor,	Tyrwhitt,
Fraser (Guysborough),	Bergeron,
Christie,	Davin,
MacPherson,	Osler,
Cameron,	McAlister,
Fortin,	Chauvin.

Amendement adopté, et la motion telle qu'amendée est adoptée.

M. TAYLOR: Les honorables députés d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), de Beauharnois (M. Bergeron), Terrebonne (M. Chauvin), Ristigouche (M. McAlister), n'ont pas voté.

M. DAVIN: J'ai pairé avec l'honorable député d'Argenteuil (M. Christie)

M. BERGERON: J'ai pairé avec l'honorable député de Guysborough, sans cela j'aurais voté contre l'amendement.

M. McALISTER: J'ai pairé avec l'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron), autrement j'aurais voté contre l'amendement,

M. CHAUVIN: J'ai pairé avec l'honorable député de Laval (M. Fortin).

M. PENNY: J'ai pairé avec l'honorable député de Sherbrooke (M. Ives), autrement j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. DOUGLAS: J'ai pairé avec l'honorable député de Marquette (M. Roche), sans quoi j'aurais voté en faveur de l'amendement.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose que la séance soit levée.

Sir ADOLPHE CARON: Quelles sont les questions que le très honorable premier ministre a l'intention d'amener devant la Chambre demain?

Le PREMIER MINISTRE: Une couple de bills d'intérêt secondaire et, dans tous les cas, le bill relatif au cens électoral.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.55.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 25 mars 1898.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

COMITÉ DES COMPTES PUBLICS.

M. FOSTER: Avant d'aborder l'ordre du jour, je désire poser une question à l'honorable premier ministre—malheureusement le ministre des Finances est absent—au sujet du comité des comptes publics. Je n'ai reçu aucun avis de convocation de ce comité depuis la séance d'organisation, et à mon avis il est nécessaire que nous ayons une séance le plus tôt possible.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Certainement. Le comité sera convoqué selon le désir de mon honorable ami, s'il veut dire quel jour lui convindra le mieux.

M. FOSTER: Il faudra que ce soit un jour où il n'y aura pas de séance d'un autre comité important.

TRANSPORT DES MALLES À PRINCE-ALBERT.

M. DAVIS (Saskatchewan): Je veux signaler à l'attention du gouvernement et de la Chambre un télégramme que j'ai reçu du maire de Saint-Albert, lequel est ainsi conçu:

La malle une fois seulement en deux semaines. Train à Régina. Demande qu'il marche. Temps est beau.
T.-C. BAKER.

Le même état de choses se présente chaque hiver et pendant longtemps au sujet du chemin de fer de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan. Cette compagnie reçoit $80,000 par année du gouvernement pour transporter les malles et les approvisionnements.

M. l'ORATEUR: L'honorable député commence un discours qu'il ne peut pas faire à moins qu'il ne présente une motion.

M. DAVIS (Saskatchewan): Je terminerai en présentant une motion. Je disais que la même chose arrive chaque hiver, et il n'est que juste à l'égard de la population de ce district que la compagnie du chemin de fer soit contrainte à exécuter son contrat. Nous ne nous plaignons pas qu'un train arrête quelquefois. Mais nous en sommes rendus au point que dès qu'il y a une petite tempête la compagnie arrête ses trains, ce qui lui coûte moins cher que de les faire circuler et lui permet de faire des économies. Les habitants de mon district n'ont pas l'intention de se laisser ainsi malmener plus longtemps. J'ai amené la question devant la Chambre durant la dernière session, et la Compagnie du chement de fer canadien du Pacifique en a été informé, et elle a eu tout l'été pour ériger des clôtures paraneige. Elle a des chasse-neige, et elle peut tenir la voie libre si elle le désire. C'est injuste de demander à une ville de 2,000 habitants et à un district de 15,000 âmes de se contenter d'un train en deux semaines. Je propose que la séance soit levée.

M. DAVIN: Il n'y a pas de doute que c'est un grand inconvénient pour une ville comme Prince-Albert de se voir privée de communications par chemin de fer avec le reste du pays; mais je suis sous l'impression—je peux me tromper—que le grief n'est pas aussi grave que le dit mon honorable ami, et il vaut mieux ne rien exagérer. Je sais qu'il y a des fois où le train de prince-Albert n'arrive pas à l'heure réglementaire, ou qu'il est arrêté en raison d'une forte tempête de neige. Mais cela arrive rarement. Toutefois, la déclaration de mon honorable ami est très intéressante, attendu qu'elle a trait à une question fort controversée, parce que c'est un chemin de fer à voie large, avec une locomotive capable de circuler sur la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique, et allant d'un point à un autre, et cependant quand il y a une tempête de neige la voie est obstruée. Ce qui arrive ordinairement c'est que le train est en retard.

Si, comme le dit le télégramme, le temps est beau, je suis sûr que le gouvernement n'aura pas à se donner beaucoup de peine pour faire partir le train, parce que je sais que lorsqu'un train a été arrêté de cette manière, du moment que le temps le permet, le train de Prince-Albert se met en marche.

Cependant, mon honorable ami a raison de demander au ministre de s'occuper immédiatement de cela, car si je suis sous une fausse impression et que ces choses arrivent fréquemment, le gouvernement doit immédiatement exiger de la compagnie l'exécution de ses engagements, surtout à cause du fait que nous lui payons une subvention élevée. Mais il me semble que cela n'est pas arrivé aussi souvent que le dit mon honorable ami, et je n'ai aucun intérêt à ce que les trains arrivent à l'heure fixée, et en conséquence je peux faire erreur.

M. GIBSON : Je ne m'attendais pas à entendre l'honorable député approuver le manque de livraison des malles de la part du chemin de fer canadien du Pacifique pendant onze longs jours. Il doit savoir que la population de Prince-Albert vit dans une partie très importante du pays, et que la livraison régulière des malles a autant d'importance pour elle que pour les habitants de Régina. J'ai voyagé sur cette ligne, et si la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique peut tenir sa voie libre de l'Atlantique au Pacifique jour par jour, à quelques exceptions près, quand il y a des tempêtes qui déjouent tous les efforts et l'habileté des compagnies avec toutes les facilités qu'elles ont, ce n'est pas à cause des tempêtes, mais bien de sa négligence que la compagnie ne tient pas toujours sa voie libre entre Prince-Albert et Régina. Si la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique accordait à cette ligne le quart de l'attention ou des soins qu'elle donne à sa ligne principale, l'honorable député de la Saskactchewan (M. Davis) n'aurait pas de plaintes à faire entendre.

Je suis heureux de voir l'honorable directeur général des Postes à son siège parce que cette question intéresse tout le pays. Ce n'est pas une question d'intérêt local. Nul doute que les habitants de Prince-Albert sont en communication avec toutes les parties de l'univers, et il est à propos que le parlement s'occupe de cette question, d'autant plus que nous accordons une subvention à la compagnie pour transporter les malles. Je suis sûr que ce ne serait pas trop exiger de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ou d'une autre compagnie, que de lui demander d'expédier les malles par un courrier plutôt que d'en retarder la livraison pendant onze jours.

M. MACLEAN : Je demanderai au directeur général des Postes si lorsque la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique interrompt le transport des malles pendant onze jours elle est toujours payée quand même. Si elle n'était pas payée ce serait le moyen de la forcer à faire attention à sa voie. Si elle ne fait pas le service régulièrement, déduisez une certaine somme, ou faites-lui donner des cautions et faites déduire tant de sa subvention si elle ne remplit pas ses obligations.

M. MONTAGUE : Avant que la motion soit décidée, je profiterai de l'occasion pour signaler à l'attention du gouvernement une question d'une grande importance pour une partie du comté que j'ai l'honneur de représenter, et je le fais maintenant afin que le ministre des Chemins de fer et Canaux puisse s'en occuper avant que les estimations budgétaires de son département pour le prochain exercice soient examinés.

M. DAVIN.

M. l'ORATEUR : La question devant la Chambre est le défaut par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de faire circuler ses trains sur cette voie ferrée au Nord-Ouest, et l'honorable député ne peut pas soulever une autre question sur cette motion. La discussion doit être restreinte à la question soulevée par le député qui a présenté la motion.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : J'entends parler pour la première fois de l'interruption du transport des malles à Prince-Albert. Mon honorable ami qui a présenté la motion, me dit qu'il n'y a que quelques instants qu'il a appris par ce télégramme que le service était interrompu, parce que, je crois, la voie est obstruée par la neige. Je vais exercer tout le pouvoir que le département possède pour faire rétablir le service le plus tôt possible.

Quant à la demande de l'honorable député d'York-est (M. Maclean) qui veut savoir si, quand le transport des malles est interrompue, il y a une déduction sur la subvention, cela dépend du contrat avec la compagnie au sujet de ce service particulier. Jusqu'à présent je n'ai pas encore eu à m'occuper d'un cas où un chemin de fer n'exécute pas son contrat pour le transport des malles, mais j'avoue que ce serait juste de retrancher une certaine partie de la subvention accordée à la compagnie. De fait, je crois qu'il serait utile que le contrat, ou l'arrêté ministériel déterminant le contrat, stipulât l'imposition d'une amende à la compagnie qui néglige, sans raison, cette partie si importante du service public. Tout ce que je peux dire à l'égard de ces griefs particuliers, c'est que je vais m'en occuper sans perdre de temps.

M. SPROULE : Je n'ai qu'un mot à dire en réponse aux observations de l'honorable député de Welland (M. Gibson) critiquant ce qu'a dit mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Davin). L'honorable député de Welland a certainement mal compris mon honorable ami, parce que l'honorable député d'Assiniboïa n'a certainement pas approuvé la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais il a simplement dit que, d'après ce qu'il connaissait de la manière dont la compagnie conduisait ses opérations, elle ferait circuler ses trains le plus tôt possible.

Il a dit aussi que c'était une chose grave de retarder le courrier pendant si longtemps, et qu'il regrettait le retard tout autant que son honorable ami, le député de la Saskatchewan, et il n'a pas du tout excusé la conduite du chemin de fer Canadien du Pacifique ni son administration du chemin.

M. FRASER (Guysborough) : Si j'ai bien compris, cela dure depuis des années, de sorte qu'une excuse n'est pas nécessaire. Ce n'est pas la première fois que la question est amenée sur le tapis, et je suis heureux qu'elle soit soulevée aujourd'hui, car, à mon avis, les compagnies de chemins de fer devraient être traitées sérieusement dans des cas de ce genre. Je sais qu'un courrier ordinaire, qui doit faire le service par les tempêtes de neige et porter une pelle avec lui, et se faire accompagner quelquefois d'un autre homme pour lui aider à passer les amoncellements de neige, doit être arrivé à l'heure, et, s'il n'est pas arrivé, il est promptement réprimandé.

Si cela est juste dans son cas, ainsi que cela arrive, il y a dix raisons pour une pour qu'une compagnie de chemin de fer qui reçoit une subvention considérable soit tenue tout aussi strictement de remplir ses obligations. Ce que mon honorable ami, le député de la Saskatchewan (M. Davis) désire, si je l'ai compris, c'est de soulever cette question à maintes reprises. Elle peut sans doute être résolue promptement par l'honorable ministre, et, ainsi, ce dernier empêchera qu'un retard de cette nature soit chaque année une cause de plainte.

M. LARIVIERE : L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) dit que cette question est soulevée à maintes reprises dans la Chambre, mais l'honorable directeur général des Postes nous a dit que c'était la première fois qu'il entendait parler d'une telle chose.

M. FRASER (Guysborough) : Cette année.

M. LARIVIÈRE : Il n'a pas dit cette année.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai dit que c'est la première fois que j'entends parler du défaut de ce service.

La motion est rejetée.

LÉGISLATION DU GOUVERNEMENT.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que d'aujourd'hui à la fin de la session, les mesures du gouvernement aient la priorité le jeudi après les interpellations.

M. FOSTER : Puis-je demander à l'honorable premier ministre quand sera fait l'exposé budgétaire ?

Le PREMIER MINISTRE : Sans engager absolument mon honorable collègue le ministre des Finances, je crois savoir de lui qu'il pourra soumettre les estimations lundi, et si cette motion est adoptée il se propose de faire l'exposé budgétaire jeudi prochain. Naturellement, il est possible que le cours des événements le fasse changer d'avis, mais c'est là aujourd'hui son intention.

Sir CHARLES TUPPER : La session est peu avancée pour enlever aux députés une si grande partie du temps de la Chambre. Jusqu'ici, les députés ont eu très peu de temps à leur disposition, vu les motions demandant de discuter certaines questions *de die in diem*. Il serait préférable, à mon avis, de demander que l'on commençât de jeudi en huit.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas qu'il me soit possible d'accepter l'énoncé de mon honorable ami portant qu'il n'a pas été donné aux députés de soulever les différentes questions dont ils ont donné avis. Jeudi dernier, nous avons repassé toute la partie de l'ordre du jour relative aux bills et aux ordres publics. Nous en avons réglé un petit nombre, je crois, mais la plupart des députés n'étaient pas prêts. Il leur a été donné de procéder à mesure que les différents articles de l'ordre du jour étaient appelés.

Relativement aux avis de motions, je crois que nous avons déjà repassé le feuilleton de la Chambre deux ou trois fois, et nous devons nous rappeler qu'il nous reste encore le lundi et le mercredi après-midi pour les avis de motions jusqu'à ce que le mercredi soit pris par le gouvernement. Dans ces circonstances, je crois devoir insister sur la motion, et j'espère que mon honorable ami (sir Charles Tupper) m'approuvera. Je rappellerai à l'honorable chef de la gauche que c'est aujourd'hui le 25 mars, et que nous siégeons depuis le 3 février.

M. CASEY : Lorsque le très honorable chef de la Chambre dit que nous avons parcouru, l'autre jour, la législation d'intérêt public, cela a une certaine importance, mais il ne faut pas oublier que quelques-uns de ces bills et de ces mesures restent sur l'ordre du jour, non pas parce que les députés qui en sont chargés ne sont pas prêts, mais parce que le gouvernement n'est pas prêt à laisser examiner les bills. C'est le cas en ce qui concerne le premier article de la liste, un bill très important, dont je suis chargé, dans les intérêts des employés des chemins de fer, et dont l'examen a été ajourné de temps à autre par égard pour l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Je ne me plains pas de ce qu'il n'a pas eu le temps de l'examiner avant aujourd'hui. Je crois que son temps a été entièrement consacré à d'autres questions. Mais, à mon avis, ce bill ou d'autres bills ne devraient pas être retardés parce que jusqu'ici le temps de la Chambre a été consacré à une grande question. J'insisterai énergiquement auprès du premier ministre pour qu'il accepte la recommandation du chef de la gauche, portant que les députés chargés de législation d'intérêt public devraient avoir au moins un autre jeudi. Il y a assez de temps pour nous occuper des avis de motions les lundis et les mercredis après-midi, mais les bills et mesures publics n'auront que le mercredi soir, et je suis d'avis que ce n'est pas assez de donner à cette législation, dont une grande partie est très importante dans l'intérêt public.

Il est possible que la discussion en soit suffisante pour faire connaître au cabinet la législation qu'il devrait présenter à l'avenir. La discussion de ces projets de loi est de la plus grande importance pour le public en ce qu'elle est le moyen de renseigner le gouvernement sur l'opinion publique qui existe au sujet de ces questions. Je crois qu'en décidant maintenant que nous n'aurons que le mercredi soir pour discuter ces item, nous irons un peu trop loin. Cela signifie virtuellement que, pendant toute la session, à l'exception d'un jeudi, nous n'aurons eu que le mercredi soir pour cet objet, car, jusqu'aujourd'hui, les jeudis ont été consacrés à l'examen de la grande question qui nous a été soumise ; et la soirée du mercredi et une bonne partie du jeudi ont été consacrées, jusqu'ici, à l'étude d'un projet de loi présenté par un député. De sorte que, à l'exception d'un seul, il n'aura pas été donné aux députés de discuter de bill, si ce n'est le mercredi soir.

J'insiste très fortement, dans l'intérêt des amis du cabinet, et autres, pour que la recommandation du chef de la gauche soit adoptée.

M. MACLEAN : Avant que le très honorable premier ministre nous demande d'adopter cette motion, il devrait dire à la Chambre s'il a l'intention de se charger, à titre de législation ministérielle, d'un bill très important maintenant inscrit parmi les bills publics, — le bill relatif à la faillite. Cette question devrait être résolue. Le public attend une législation quelconque au sujet des

faillites. Je crois qu'en somme, le bill qui a été présenté est une assez bonne législation, digne de l'attention de la Chambre. Cependant si le cabinet n'avait pas l'intention de faire de ce projet de loi une législation ministérielle, mais de le laisser sous les soins de la Chambre, il ne nous serait pas donné d'arriver à une conclusion en ce qui le concerne, ni d'adopter un bill sur la question durant cette session, si la Chambre adopte la motion de l'honorable premier ministre.

M. McMULLEN : Le chef du cabinet dit que l'on a repassé les bills jeudi dernier. Je dois avouer que je n'étais pas ici jeudi dernier, lorsque ces bills ont été appelés, et je crois qu'un grand nombre de députés des deux côtés étaient aussi absents. On m'avait donné presque l'assurance que les bills qui figurent sous mon nom ne seraient pas appelés avant dix heures et demie, mais, à mon retour, j'ai constaté qu'ils avaient été appelés. Il ne m'a jamais été donné de proposer la deuxième lecture de ces bills, et j'espère que le gouvernement consentira à accorder un temps raisonnable pour cette fin. Une très grande partie du temps —quatre semaines—a été consacrée au bill du Yukon, je suggérerais, si le gouvernement se décidait de prendre le jeudi, que le très honorable chef de la Chambre consentit à ce que les articles qui figurent à l'ordre du jour de mercredi soient portés à l'ordre du jour de jeudi. Cela donnerait le mercredi pour les bills d'intérêt publics.

M. FOSTER : Mon très honorable ami, je l'espère, n'insistera pas sur cette motion. A mon avis, elle n'est pas raisonnable à cette époque de la session, vu ce qui s'est déjà passé, et vu l'état actuel du feuilleton de la Chambre. Nous avons donné priorité à un projet de loi du gouvernement, et il a été discuté durant deux ou trois semaines à l'exclusion de toute autre question, et a retardé l'examen des bills d'intérêt public et des avis de motion inscrits au nom des simples députés. Dans quelques jours, paraît-il, nous aborderons la discussion du budget. J'ai toujours prétendu que ce n'était pas un bon mode de diviser le débat sur le budget, et bien que mon honorable ami, alors de ce côté-ci de la Chambre, n'ait pas voulu, en une ou deux circonstances, approuver cette idée, l'on a constaté, je crois, que la meilleure manière consistait à continuer le débat sur le budget de jour en jour jusqu'à ce qu'il soit terminé. Cela permet au gouvernement d'avoir la haute main sur le temps pendant lequel la discussion a lieu. Or, quel temps avons-nous eu, jusqu'à présent, pour la législation d'intérêt privé, les avis de motion, etc. ? Le très honorable premier ministre dit que nous avons parcouru deux fois les avis de motions. Mais il voudra bien se rappeler que toutes les motions, sauf un petit nombre, ont été suspendues, non pas très souvent à la demande des honorables membres du gouvernement, mais à la demande de simples députés ; voulaient-ils ne pas fournir les renseignements demandés, ou désiraient-ils discuter la question, je l'ignore. Mais il nous a été impossible d'obtenir des renseignements, et cela, naturellement, à cause de l'arrangement portant que l'on s'occuperait seulement des motions qui ne provoquaient pas de débat. Quelques-unes ont été suspendues à la demande du gouvernement. Nous n'avons pas trop insisté, durant les trois sessions que nous avons passées sous le régime des honorables ministres, pour obtenir des relevés et des renseignements. Mais il y a beaucoup de renseignements que nous désirons avoir cette année, et mon très honorable ami constatera qu'il est avantageux pour l'expédition rapide de la besogne de nous donner le temps nécessaire pour faire ces motions plutôt que plus tard. Car, si le temps ne nous est pas donné aujourd'hui, nous devrons insister pour l'avoir plus tard, et cela pourrait causer des torts, car il semble que cela prolongerait la duree de la session.

Le PREMIER MINISTRE : J'accepte volontiers la recommandation de mon honorable ami, le député d'York (M. Foster). Je consens très volontiers à ce que nous ne prenions pas jeudi, mais le jeudi suivant, si la Chambre veut consentir à ce que, après avoir entamé le débat sur le budget, nous continions ce débat de jour en jour jusqu'à ce qu'il soit fini. Si c'était là l'avis de la Chambre, je m'y rangerais volontiers.

Sir CHARLES TUPPER : Si je comprends bien, mon honorable ami nous laissera la journée de jeudi prochain à condition que nous continuions le débat sur le budget.

Le PREMIER MINISTRE : Nous continuerons le débat sur le budget de jour en jour jusqu'à ce qu'il soit terminé.

M FOSTER : Mais mon honorable ami ne proposera pas que le jeudi suivant soit pris ? Alors, nous retirerons la motion et nous nous consulterons.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'y ai aucune objection, parce que le jeudi suivant sera, je crois, le jeudi Saint. Virtuellement, cela veut dire que nous prenons le jeudi jusqu'à Pâques. Mais en attendant, nous aurons l'exposé budgétaire vendredi prochain, et nous le discuterons de jour en jour jusqu'à ce que le débat soit terminé.

M. FOSTER : Je serai satisfait.

M. SPROULE : Cela ne serait guère raisonnable, car les simples députés ont déjà sur le feuilleton de la Chambre trente-cinq articles qu'il faut examiner. Les premiers jours de la session ont été entièrement consacrés à la discussion d'une législation ministérielle, et il n'a pas du tout été donné aux simples députés de s'occuper de leurs projets de loi. Or, nous n'aurons plus qu'un seul jour pour discuter les bills qui figurent à l'ordre du jour, y compris le bill relatif à la faillite. Lorsque ce jour-là sera pris, le gouvernement voudra discuter ses affaires jusqu'à la fin de la session. A mon avis, ce n'est pas là donner en cette Chambre des privilèges aux simples députés en ce qui concerne la législation privée.

Le PREMIER MINISTRE : J'espère répondre aux désirs de mon honorable ami en retirant cette motion, et il sera entendu que lorsque nous prendrons la discussion de l'exposé budgétaire, nous la continuerons de jour en jour jusqu'à ce qu'elle soit terminée.

La motion est retirée.

RÉCLAMATION NON RÉGLÉE DU MANITOBA.

M. LARIVIÈRE: Avant d'aborder l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du gouvernement une motion que j'ai faite à la dernière session pour un état, laquelle motion a été adoptée, mais à laquelle on ne s'est pas conformé. Le 2 du courant, j'ai attiré l'attention du gouvernement sur ce même sujet, alors que le ministre du Commerce m'a dit qu'il ne savait pas si cet état avait été produit et qu'il examinerait la chose. Il en a pris note. Voici ce dont il s'agit:

Copie de tous mémoires, états, et autres documents du gouvernement de la province du Manitoba au sujet d'une réclamation non réglée résultant du fait que les frais de construction d'édifices publics ont été mis à la charge de cette province; et copie de toute correspondance à ce sujet.

Cette question est maintenant soumise à la législature du Manitoba, et j'apprends que l'on insérera à ce sujet un crédit dans le budget. En conséquence, nous devrions avoir, je crois, tous les documents qui se rattachent à cette affaire.

INONDATIONS SUR LA GRANDE RIVIÈRE.

M. MONTAGUE: Je désire appeler l'attention du gouvernement sur une certaine question, et j'allais le faire il y a quelque temps, lorsque l'on s'est aperçu que je n'étais pas dans l'ordre. Je le fais comme je l'ai dit alors, afin que la question soit connue du ministre des Chemins de fer et Canaux lorsqu'il préparera son budget pour l'année prochaine.

Le PREMIER MINISTRE: A l'ordre! Si l'honorable député désire obtenir des renseignements du ministre des Chemins de fer et Canaux au moyen d'une interpellation, il peut en faire une. Mais, si je comprends bien, l'honorable député désire soulever un débat.

M. MONTAGUE: J'allais expliquer ma question, et pour me conformer aux règlements il est peut-être nécessaire que je propose que la séance soit levée, ce que je puis faire, ainsi que le sait mon honorable ami. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a sans doute lu dans les journaux des comptes rendus des sérieuses inondations qui ont eu lieu ce printemps en différents endroits le long de la Grande-Rivière. Il est parfaitement vrai que, ce printemps, ces inondations ont eu lieu en des endroits où il n'existe pas de travaux du gouvernement, et où, en conséquence, l'on ne pourrait guère demander au ministère des Chemins de fer d'aider à les empêcher. Mais il y a un point sur lequel, vu l'augmentation annuelle des inondations du printemps et le grand danger qui en résultera probablement, toutes choses auxquelles, à mon avis, l'attention du ministre devrait être appelée le plus tôt possible et qu'il devrait chercher à empêcher. Je veux parler de l'endroit où la Grande-Rivière est fermée par un barrage dans le but d'alimenter les canaux d'alimentation du canal de Welland. En cet endroit, il est vrai, il n'y a eu aucune inondation ce printemps, mais cela s'explique par le fait que le conseil municipal et des particuliers ont construit, à des frais considérables, une levée temporaire pour retenir l'eau qui, sans cela, aurait inondé le voisinage et causé de grands dommages. Mais malgré cette levée que les citoyens et les employées de la ville ont faite en travaillant jour et nuit, le voisinage a été en grand danger d'être sérieusement inondé. Ce n'est pas à moi de suggérer les mesures que devrait prendre le ministre des Chemins de fer et Canaux, car il a les fonctionnaires de son ministère qui seront plus en état de faire la chose que je ne le pourrais. Que la berge soit exhaussée, ou que le déversoir soit amélioré, ou que les deux projets soient adoptés, il est certain que le ministère devrait faire quelque chose pour prévenir le danger qui a beaucoup augmenté durant les deux ou trois dernières saisons, fait que confirmeront ceux qui habitent le long de cette rivière. Sur les lieux mêmes, l'honorable ministre a un fonctionnaire très compétent, laborieux et intelligent, M. Scott, qui fait son possible pour empêcher que des dommages ne soient causés. Il a aussi sur le canal de Welland ses fonctionnaires auxquels il lui serait possible de soumettre la question. Je désire beaucoup qu'il se procure un rapport sur l'état de choses qui existe en cet endroit, de manière à ce qu'il puisse examiner la question, afin de répondre dans le budget de la présente session à toute recommandation que pourraient faire ces messieurs.

L'honorable ministre ne connaît pas cette partie du pays, mais je lui dirai qu'il y a quelques années, une inondation très sérieuse a eu lieu, et que des dommages considérables ont été causés aux propriétés privées ainsi qu'aux propriétés publiques. Le gouvernement de feu l'honorable Alexander Mackenzie et celui de sir John-A. Macdonald ont jugé à propos de payer des sommes considérables pour indemniser des pertes que l'on avait éprouvées. A cette époque, l'on a pris des mesures de précaution, mais ces mesures sont aujourd'hui absolument insuffisantes en raison des causes naturelles qu'il ne m'est pas nécessaire de discuter et que l'honorable ministre comprend parfaitement bien. J'insisterai maintenant auprès de lui pour qu'il demande à ses fonctionnaires d'examiner immédiatement cette question, afin qu'il puisse se procurer un rapport et qu'il agisse, comme il agira, je le crois, non-seulement dans les intérêts des environs, mais aussi dans l'intérêt du trésor fédéral.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Vu que l'honorable député a songé à la question, puis-je lui demander ce qu'il suggérerait d'une manière générale?

M. MONTAGUE: Ou que le déversoir soit amélioré, car le dommage est causé par les hautes eaux, ce qui provient du barrage, ou que les berges soient exhaussées. Les deux choses devraient peut-être être faites, mais quelque chose devrait certainement être fait si l'on veut éviter des dommages.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je dirai à l'honorable député que je vais me mettre immédiatement en communication à ce sujet avec le surintendant M. Scott.

La motion demandant que la séance soit levée est rejetée.

RAPPORT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES.

M. GILLIES: Je demanderai au directeur général des Postes quand nous pouvons espérer avoir son rapport.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): Il est à l'imprimerie. Je crois qu'il me sera possible de le déposer sur le bureau de la Chambre dans un jour ou deux.

COMITÉ DES COMPTES PUBLICS.

M. FOSTER: Avant que l'ordre du jour soit appelé, j'attirerai l'attention du ministre des Finances sur le fait que nous n'avons pas eu de réunion de cet important comité nommé le comité des comptes publics. En sa qualité de ministre des Finances, il devrait, je crois, conseiller au président de ce comité de convoquer une assemblée le plus tôt possible.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Mon honorable ami ayant signalé la chose à mon attention, une assemblée sera prochainement convoquée.

IMMIGRATION JAPONAISE.

M. McINNES: Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je demanderai au très honorable premier ministre, s'il aurait l'obligeance, aussitôt que possible, de déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée entre lui et le consul japonais à Vancouver, relativement au bill n° 70.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Certainement.

PONT D'EDMONTON.

M. DAVIN: Avant que l'on appelle l'ordre du jour, je demanderai au ministre des Travaux publics (M. Tarte) quand l'état que j'ai demandé relativement au pont d'Edmonton sera déposé sur le bureau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): Je serai heureux de le produire aussitôt que possible—dans un jour ou deux, j'espère.

ÉDIFICE DE L'OUEST.

M. FOSTER: Puis-je, moi aussi, poser une question au ministre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): Certainement.

M. FOSTER: En passant près de l'édifice de l'ouest, j'ai remarqué qu'un certain nombre d'ouvriers enlevaient la face de l'édifice et la construisaient de nouveau. C'est, à mon avis, une chose importante, et je désire demander au ministre s'il se propose de continuer cela pendant longtemps, et pourquoi il fait exécuter ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Une partie du mur avait été reconstruite il y a quelques années. Les plus anciens membres de la Chambre se rappellent qu'il y a environ quinze ou vingt ans, il y avait là une sorte de second mur; ce mur a été enlevé, et cela a fait écrouler le mur de l'édifice lui-même.

Sur le rapport de mon architecte en chef, j'ai été obligé de reconstruire la partie de l'édifice qui est actuellement en voie de construction. La partie qui se trouve en ce moment sans toiture est tout ce qui reste à finir.

M. GILLIES.

M. FOSTER: A ce sujet, le ministre a-t-il un rapport de son ingénieur qu'il puisse déposer sur le bureau de la Chambre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je n'aurais aucune objection à cela, mais je dois avouer que je n'ai pas de rapport écrit. L'architecte en chef est venu me voir et m'a dit qu'il avait découvert que la partie du mur en question menaçait ruine et qu'il fallait la rebâtir.

RAPPORT DE M. OGILVIE– TRADUCTION FRANÇAISE.

M. BERGERON: Le très honorable premier ministre pourrait-il nous dire quand la traduction française du guide officiel de M. Ogilvie sur le Klondike sera finie? L'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) a fait une interpellation à ce sujet il y a quelque temps, mais il n'y a encore rien de fait.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): J'ai déclaré, en réponse à l'interpellation de l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) que la traduction en question était fort avancée. Cette traduction se fait sous les ordres de Hunter, Rose et Cie. J'ai exigé qu'elle me fut soumise ainsi qu'à quelques autres personnes, afin de pouvoir juger si elle était bien exacte. Nous l'avons jugée exacte. Lorsque l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) m'a posé sa question, la traduction était aux trois quarts finie, de sorte qu'aujourd'hui, je suppose, elle se trouve sous presse et l'impression en sera bientôt terminée.

LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Le très honorable premier ministre pourrait-il me dire quel est actuellement le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Monsieur Mackintosh.

LA LANGUE FRANÇAISE DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. MONK: Avant l'appel de l'ordre du jour, M. l'Orateur, je désire attirer l'attention du gouvernement sur une matière d'intérêt public général. Il s'agit de la publication, en langue française, des ordonnances rendues par le gouvernement des territoires du Nord-Ouest. Constitutionnellement, ces ordonnances doivent être promulguées dans les deux langues. Voici l'état de choses que j'ai à signaler au gouvernement, il est indiqué dans un article de journal, l'*Ouest Canadien*, publié à Edmonton, le 17 mars courant. Ce journal m'a été envoyé afin que je porte à la connaissance du gouvernement le grief auquel je réfère. L'article est intitulé:

LA LANGUE FRANÇAISE EST-ELLE OFFICIELLE DANS LES TERRITOIRES?

Cette question de savoir si, oui ou non, la langue française doit disparaître à jamais de nos statuts nous paraît toute d'actualité et plus importante que jamais. Depuis 1892 le gouvernement qui a la direction des affaires dans les territoires, a jugé à propos de ne plus faire imprimer

en français les ordonnances de la législature, et ce à l'encontre et en violation de nos droits.

En effet, par l'Acte des territoires du Nord-Ouest, 43 Vict., ch. 50, sec. 110, il est statué que les langues "française et anglaise pourront être employées par toute personne dans les débats du conseil ou de l'Assemblée législative des territoires, et dans les procédures devant les tribunaux; et ces deux langues devront être employées dans les journaux et les rapports des dits Conseil et Assemblée, et toutes les ordonnances faites sous cet acte devront être imprimées dans ces deux langues."

Par l'Acte 54 et 55 Victoria, ch. 22, la section 110 de l'Acte des territoires du Nord-Ouest fut abrogée et remplacée par la suivante:

La langue anglaise ou la langue française pourra être employée par toute personne dans les débats de l'Assemblée législative et dans les procédures devant les tribunaux; et ces deux langues devront être employées dans les rapports et les journaux de telle assemblée. Et toutes les ordonnances passées sous cet acte devront être imprimées dans les deux langues: Pourvu toutefois qu'après la prochaine élection générale de l'Assemblée législative, telle Assemblée puisse par ordonnance ou autrement réglementer ses procédures et la manière de les rapporter et de les publier. Et les règlements ainsi faits seront compris dans une proclamation qui sera faite et publiée par le lieutenant-gouverneur en conformité de la loi et auront ensuite force de loi.

Nous avons donc le droit imprescriptible et indéniable à des ordonnances traduites en notre belle langue française, langue maternelle de ceux qui, les premiers, ont parcouru les prairies de l'ouest, et qui ont laissé, comme traces de leur passage, les sites de presque toutes les villes importantes de notre pays et de la république voisine. En effet, nos compatriotes ont été les découvreurs de ce pays et de tous les pays de l'ouest; ce sont nos coureurs de bois, nos traiteurs et nos missionnaires qui ont ouvert à la civilisation et au christianisme ces immenses prairies alors inexplorées et qui ont attiré l'attention de notre pays sur ces fertiles plaines destinées à devenir le grenier du Canada.

L'article continue sur le même ton ; mais je ne crois pas nécessaire d'en donner la lecture entière. Il me paraît suffisant d'indiquer au gouvernement le grief dont on se plaint. Je crois qu'il est de son devoir de nous dire s'il est au fait de l'existence de ce grief et s'il entend prendre quelque mesure pour y porter remède.

Je ne crois pas devoir offrir d'excuse pour avoir attiré l'attention du gouvernement sur cette matière-là. Cependant, je puis dire que ce grief a été porté à ma connaissance par des personnes intéressées, qui demeurent dans les territoires et qui, par conséquent, ont droit d'espérer le redressement demandé. (Texte.)

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): M. l'Orateur, comme l'honorable député l'a déclaré lui-même, l'abus qu'il a signalé à l'attention du gouvernement remonte à l'année 1892. C'est-à-dire, que les dispositions législatives relatives à la langue française, dans le Nord-Ouest, ont cessé d'être mises en pratique pendant les années 1892, 1893, 1894, 1895, 1896 et 1897.

Je dois dire à l'honorable député que c'est la première fois que ce grief est porté à notre connaissance. Comme il le sait, les territoires du Nord-Ouest ont le gouvernement responsable maintenant, gouvernement responsable au peuple des territoires du Nord-Ouest, et je ne sais pas jusqu'à quel point nous avons juridiction pour corriger cet abus, s'il existe. C'est une question sur laquelle je devrai attirer l'attention du ministre de la Justice. (Texte.)

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

A l'appel de l'ordre du jour au sujet de la troisième lecture du bill (n° 39) concernant l'inspection des bateaux à vapeur ainsi que l'examen et les commissions des mécaniciens employés sur ces bateaux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): L'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) a donné avis qu'à la troisième lecture du bill, il proposerait qu'il fût renvoyé en comité général afin qu'il mît à l'étude deux amendements: l'un d'eux, dans le but de supprimer le paragraphe 2 de l'article 4, et l'autre, dans le but d'amender l'article 14, de le faire concorder d'avantage, prétend-il, avec l'objectif du bill. Je n'ai nulle objection à l'un ou à l'autre de ses amendements, et quant au premier, la Chambre s'en souvient, il a trait à l'article défendant aux inspecteurs de chaudières à vapeur de se livrer à d'autres occupations. La restriction apportée à cet article comporte que, pour que les inspecteurs puissent exercer d'autres emplois il faudra l'assentiment du ministre. Mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) est d'avis qu'il est préférable de supprimer cet article, et de laisser subsister la loi dans sa teneur actuelle. Je n'y ai nulle objection. Le bill en question ne concernant que l'administration du département, il est facile d'en venir à une entente, de sorte que si mon honorable ami est d'avis qu'il est préférable de s'en tenir au texte de la loi actuelle, je me range volontiers à son avis. L'amendement qu'il désire apporter à l'article 14 est plus important. J'étais d'avis, de concert avec les jurisconsultes du ministère, que cet amendement répondrait aux désirs des honorables députés ; or, comme ils ne se rangent pas à mon avis, voici ce que je propose:

Que l'ordre relatif à la troisième lecture du bill (n° 39) soit biffé du cahier et que la Chambre se forme en comité général afin de mettre à l'étude ces deux amendements apportés au bill en question.

La motion est adoptée et la Chambre se forme de nouveau en comité.

(En comité.)

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je propose que le paragraphe 2, de l'article 4 soit biffé du bill.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Dans l'article 14 du bill après les mots: " selon le cas " dans la cinquième ligne, je propose d'insérer les mots: " chaque fois que la loi exigera des certificats de ces fonctionnaires."

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Pour rendre l'amendement complet, il faudrait répéter les mots " de tels propriétaire, capitaine, second ou ingénieur selon le cas."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Très bien.

M. BRITTON: Puis-je demander au ministre s'il a l'intention d'apporter quelque modification à l'inspection des bateaux à vapeur des Etats-Unis? Il faut remarquer que l'article 37 est relatif aux bateaux à vapeur canadiens, puis la dernière partie de l'article se rapporte à tout bateau à vapeur à passagers.

Est-ce l'intention du ministre de rendre obligatoire l'inspection des bateaux à vapeur des Etats-Unis, transportant des passagers au Canada ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, c'est là l'intention.

M. BRITTON : L'intention est-elle de forcer les vaisseaux des Etats-Unis à se faire inspecter ici et à acquitter l'honoraire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui.

M. BRITTON : C'est de la réciprocité législative : Est-ce que les choses se passent ainsi aux Etats-Unis ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, voici l'affaire : lorsque nos steamboats traversent les lacs et se rendent dans un port des Etats-Unis, les autorités n'acceptent point notre inspection et exigent que nos vaisseaux subissent l'inspection aux Etats-Unis. Les bateaux à vapeur des Etats-Unis ont l'habitude de venir au Canada avec leur propre certificat d'inspection, sans s'en faire délivrer de nouveaux.

Ils partent d'ordinaire en excursion des villes canadiennes sur les lacs, transportant quatre ou cinq cents passagers, sans se faire délivrer de certificats au Canada. Nos propriétaires de bateaux à vapeur nous ont représenté que cela constitue une injustice à leur égard, et j'ai simplement rendu la loi réciproque.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le bill est rapporté tel qu'amendé ; il subit sa troisième lecture et est adopté.

LOI DU CENS ELECTORAL.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Fitzpatrick, proposant la deuxième lecture du bill (n° 16), abrogeant la loi du cens électoral et amendant la loi des élections fédérales.

M. MILLS : M. l'Orateur, la dernière fois que ce bill a été discuté, il a surgi un incident au sujet duquel je désire définir mon attitude aux yeux de la Chambre et du pays. Cet incident a surgi relativement à une interruption dont l'auteur est l'honorable député de Kent (M. Campbell), elle s'est produite au cours de la harangue de l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) sur l'impôt de la farine. L'honorable député de Simcoe a affirmé que le gouvernement avait promis au pays de le débarrasser de cet impôt.

M. l'ORATEUR : L'honorable député se trompe sans doute, sur l'item en discussion ; nous en sommes à l'item touchant la reprise du débat ajourné sur le bill du cens électoral.

M. MILLS : Je ne me suis pas trompé, M. l'Orateur. Je désire définir mon attitude sur un incident qui a surgi au cours du débat.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Au sujet d'une interruption.

M. l'ORATEUR : Cette interruption péchait sans doute, gravement contre le règlement

M. BRITTON.

M. FOSTER : C'est sans doute le ministre des Finances qui en est l'auteur.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'interruption est venue de l'autre côté de la Chambre.

M. MILLS : Le ministre des Finances, en m'entendant dire qu'il avait lui-même fait la promesse en question à Annapolis, a pris la parole et a fait cette déclaration-ci :

L'honorable député d'Annapolis interrompt pour dire que j'avais déclaré à Annapolis que le gouvernement abolirait l'impôt de la farine. Je dois lui dire qu'il se trompe. Je n'ai jamais fait de semblable promesse.

A quoi j'ai répondu :

J'ai sous les yeux une copie écrite au clavigraphe du compte rendu sténographié du discours de l'honorable député et je puis la produire.

Il n'est que légitime de bien définir mon attitude à ce sujet et voici l'éclaircissement que je désire apporter : au cours de la première session du parlement en 1896, pendant que j'étais à remplir les devoirs de ma charge, le comté d'Annapolis fut, pour ainsi dire, envahi par le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse et par le procureur général. Ce premier ministre est aujourd'hui le ministre des Finances du Canada. Il se tint une série d'assemblées dans l'intérêt de la cause du procureur général de la Nouvelle-Ecosse, qui avait décidé de se porter candidat contre moi dans la prochaine lutte. Dès que je fus informé de la chose, je résolus d'apprendre ce que ces gens-là disaient dans le comté en mon absence ; j'adressai donc à un gentleman, qui m'entend parler en ce moment, une dépêche le priant de retenir pour moi les services d'un sténographe, qui suivrait ces messieurs partout où ils iraient et de sténographier leurs discours. Le résultat de cette dépêche est que j'ai en ce moment sous les yeux le compte rendu sténographié de ces discours, certifié par le sténographe Devine, de Saint-Jean, et signé par lui. Voilà les paroles prononcées par le ministre actuel des Finances à Bridgetown, comté d'Annapolis, le 26 février 1896 :

Supposons que j'aie le choix de deux barils de farine, l'un venant de l'Ontario, et l'autre des Etats-Unis. Les conservateurs diraient : achetez la farine de l'Ontario. Nous disons aussi la même chose. Nous disons : achetez la farine de l'Ontario, si vous le voulez, tandis que les conservateurs vous disent : achetez la farine de l'Ontario que vous le vouliez ou non. Nous convenons qu'il faut apporter certaines restrictions au commerce. S'il y a à vendre des produits qui donnent satisfaction, nous vous disons : achetez-les ici, et faites tout en votre pouvoir pour aider vos voisins ; mais faites-le de votre propre gré, parce que vous le voulez, et parce que vous êtes convaincu que vous obtenez un bon article en retour de votre argent. Si l'on vous oblige par une loi du parlement à acheter ces produits, alors j'affirme que vous agissez étrangement en le faisant. Voici un marchand de quincaillerie qui vend de la poudre et qui juge à propos d'en déposer un barif sur le trottoir ; or, voici venir un jeune homme, la cigarette à la bouche, qui laisse tomber une étincelle dans le baril, il est probable que la poudre ne resterait pas longtemps en place. La loi apporte donc des restrictions à la vente de certains articles, comme, par exemple, celle des boissons alcooliques, car il est admis que la vente libre, sans restriction des liqueurs alcooliques offre des dangers et, par conséquent, la loi dit qu'il ne vous sera pas permis d'en vendre qu'à certaines conditions. Tout cela est nécessaire pour le bien de la société. C'est un principe établi qu'il n'est permis de restreindre la liberté de l'individu que dans la société. Est-il nécessaire de porter atteinte à votre liberté, relativement à l'achat de cette farine de l'Ontario ? Assurément vous êtes capable de décider vous-mêmes lequel de ces deux barils vous voulez acheter. Si la farine de l'Ontario fait votre affaire, vous l'achèterez, et il n'est pas besoin d'une loi du parlement pour vous la faire acheter.

Nous, membres du parti libéral, nous avons confiance en vous et nous vous disons : vous avez assez de bon sens pour savoir quel baril de farine vous voulez acheter ; tandis que les conservateurs vous disent : vous n'êtes pas capables de juger par vous-mêmes, nous allons donc faire adopter une loi par ce parlement qui vous condamnera à 75 cents d'amende, si vous n'achetez pas cette farine.

Le libre-échange vous laisse faire ce que vous jugez être de votre propre intérêt en tout ce qui ne por e pas atteinte à la liberté de votre voisin, et la protection vous force d'acheter des articles que vous n'achèteriez pas, si la chose était laissée à votre libre arbitre.

Ces paroles, à mon avis,—et la Chambre, je crois, se rangera à cet avis, qui était celui du peuple à cet époque—ces paroles, dis-je, contiennent une promesse implicite de la part du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse et de M. Longley, et une intimation de leur intention. Ils ont mainte et mainte fois affirmé la chose, dans des discours que j'ai sous les yeux, lorsqu'ils prêchaient la bonne vieille doctrine du libre-échange. Le peuple l'a ainsi compris, et comme preuve de ce que j'avance, citons un fait qu'on m'a relaté au sujet d'un enfant d'Annapolis. Le père de cet enfant se trouvait à l'une des assemblées en question et occupait un siège sur la plateforme même où pérorait ces messieurs. Cet enfant était à réciter ses prières, un bon jour et disait : "Mon Dieu, bénissez papa, bénissez maman, bénissez sir Wilfrid et faites qu'il soit bon, car il est loin d'être aussi bon que l'espérait papa."

Pour en revenir au sujet débattu, le bill du cens électoral, le Solliciteur général, en nous le présentant, n'a donné que fort peu de raisons à l'appui de sa mesure. La principale raison est le fait que sir John Thompson a saisi la Chambre d'un projet de loi semblable. Le très honorable leader de la Chambre prétend qu'il faut aborder cette question avec calme, avec un esprit judicieux, abstraction faite de tout esprit de parti. Lorsque les chefs du parti libéral nous demandent d'aborder dans un semblable esprit les questions qu'ils soumettent au peuple, cela réveille toujours mes soupçons et me fait penser à la patte douce, caressante, veloutée sous laquelle se cache une griffe méchante et acérée ; comparaison qui s'applique assez bien au bill actuel. La loi du cens électoral en vigueur peut avoir ses imperfections mais elle a bien aussi ses bonnes qualités.

Quelques VOIX : Quelles sont-elles ?

M. MILLS : D'abord, elle a, entre autres qualités, celle de l'uniformité, et ensuite elle assure la justice et l'honnêteté.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MILLS : Cette loi nous assure une revision faite avec scrupule. L'honorable leader de la Chambre nous dit que cette loi est un objet de terreur pour ses partisans, qu'elle leur est hostile. Si tel est le cas, c'est que, la plupart du temps ces revisions sont faites par des juges et que ceux-ci sont toujours un objet de terreur pour les honorables députés de la droite. Que d'accusations n'a-t-on pas lancées contre les reviseurs des listes électorales ? Et cependant, personne n'a encore osé venir en plein parlement dénoncer un seul reviseur, et l'accuser d'avoir forfait à son devoir.

Ce que j'ai toujours le plus admiré dans le système actuel est chaque fois que nous nous sommes adressés aux cours de revision, nous avons obtenu justice. Je le demande au député de Yarmouth (M. Flint) et au député de Digby (M. Copp) : est-ce que justice n'a pas toujours été faite aux intéressés, dans les cours de revision de ces comtés ? Ils n'oseront pas le nier. La justice y a été rendue avec impartialité ; et je puis affirmer la même chose de toutes les cours de revision de la Nouvelle-Ecosse. Voilà les raisons qui me font le plus admirer l'ancien système ; son uniformité et sa pureté. Le Solliciteur général dit que la loi de 1885 n'a pas produit de bons résultats. Il est possible que ces résultats n'aient pas été bons, au point de vue des membres du cabinet, parce que les reviseurs faisaient leur œuvre carrément et sans se laisser intimider. Il est possible que ce système ait occasionné de fortes dépenses, je ne nie point la chose, et voilà même une des plus fortes objections que je formule contre cette loi. Le système étant nouveau, il a fallu faire de grandes dépenses pour en assurer la parfaite application. Le peuple commençait à comprendre la loi ; les reviseurs et les voteurs en saisissaient mieux l'application, et il aurait été facile de l'amender, de façon à réduire au minimum le coût de son administration et surtout de la revision. Une des objections soulevées contre cette loi est la dépense que son application occasionne aux partis politiques. Nous aurons précisément les mêmes dépenses à faire aujourd'hui et même d'avantage, si le bill à l'étude est adopté.

L'application des divers systèmes de cens électoral dans les différentes provinces occasionne plus de dépenses aux partis politiques que celle de la loi fédérale n'en entraîne.

M. SOMERVILLE : Au moins, il ne sera plus nécessaire de refaire deux fois le même travail.

M. MILLS : Ce travail veut être fait parfaitement, et pour cela, il faudra le refaire deux fois. L'honorable Solliciteur général nous dit aussi que, depuis 1894, il a été reconnu et établi en principe par la Chambre qu'il faut revenir au système en vigueur avant 1885. Je nie la chose absolument. Il n'a jamais été reconnu ni établi en Chambre ni ailleurs, qu'il faille revenir au système existant avant 1885. Sir John Thompson, il est vrai, avait bien saisi la Chambre de son projet de loi, mais il n'est pas devenu loi et avant de le devenir, il aurait suscité une foule d'objections et nombre d'amendements auraient été suggérés. A mon avis, toutefois, le système suggéré par sir John Thompson était excellent. Il ne proposait pas d'adopter les systèmes des différentes provinces : il voulait laisser à la Chambre la réglementation de son propre cens électoral, et adopter les listes provinciales comme base de l'élaboration de notre liste. Voilà, en résumé, la quintescence du bill de sir John Thompson. Le bill à l'étude diffère entièrement de ce dernier. Etablissons, pour un instant, la comparaison entre la loi de 1885 et le bill à l'étude. Je le répète, l'item le plus dispendieux dans la revision des listes décrétée par la loi de 1885 est celui des reviseurs. Il y a aussi l'item des dépenses effectuées par les différents partis politiques ; mais il faudra faire encore la même dépense, sous le nouveau régime, de sorte qu'il n'y a pas lieu de s'occuper de cette objection.

Le coût des listes provinciales retombera, en premier lieu, sur les municipalités. Or, c'est encore là une taxe imposée au pays. On prétend répondre à cette objection en disant que cette dépense doit s'effectuer quand même, et qu'ainsi ce n'est pas un nouveau fardeau imposé au peuple. Cette réponse,

je l'avoue, ne manque pas de force. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, il existe certains reviseurs, nommés par les conseils municipaux pour reviser les listes. Ce n'est pas à ces reviseurs qu'il convient de confier la préparation de nos listes. C'est là une question fort importante, qui veut être étudiée avec calme et judicieusement, peu importe que la Chambre l'aborde, oui ou non, dans cet esprit. Or, est-ce ainsi que sont élaborées les listes électorales dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et ce travail se fait-il avec calme, et avec l'impartialité voulue?

Je vais vous donner une idée de la manière dont la chose se fait. Par exemple dans le comté d'Annapolis, la majorité du conseil est libérale. Ils divisèrent le district électoral d'Annapolis en différents arrondissements de revision. Il existe sept arrondissements, il y a trois reviseurs. Comment sont nommés ces reviseurs? Donnent-il un semblant de chance au tories? Ils nomment un parfait honnête homme, tory en politique, mais qui n'est pas partisan et qui saura rendre justice à chacun. Les deux autres sont des meneurs électoraux. Le résultat de cela c'est que l'acte du cens électoral est observé à la lettre pour les tories, et les grits jouissent pour ainsi dire du suffrage universel. Voilà comment les choses se passent dans le comté d'Annapolis. Prenez chacun de ces sept districts, je connais bien ces hommes, et je suis convaincu que ce que je viens de dire peut s'appliquer presque à chacun d'eux, et quelques-unes de leurs actions sont entachées de la partialité la plus révoltante. A part cela il peut y avoir appel, à qui? Au shérif? Qui est shérif? Lorsque la nouvelle loi fut adoptée déclarant que le shérif devenait responsable de sa conduite non aux juges de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, mais au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, le procureur général de cette province disait en parlant de ces shérifs; nous allons avoir dix-huit bons hommes en qui nous pourrons avoir confiance. Et ce sont en effet, M. l'Orateur, dix-huit bons hommes, partisans dévoués—et quelques-uns d'entre eux sont même honnêtes. Le shérif Gates est certainement le plus honnête homme qui existe, mais c'est un partisan politique—un homme peu habitué aux subtilités de la loi que le reviseur est obligé de connaître d'après la loi du cens électoral. Il ne connait pas la loi et il est toujours dans le doute; et quand il est ainsi dans le doute ce qui arrive souvent, il en donne le bénéfice à son parti. Par conséquent les libéraux obtiennent par ce moyen un avantage injuste. Je n'ai pas d'objection à ce qu'ils obtiennent cet avantage par des moyens honnêtes, mais non par des moyens malhonnêtes, et ces appels qui ont lieu devant ces différents shérifs sont entendus, et jugés conformément aux injonctions exprimées par les meneurs politiques.

La chose est bien différente sous l'empire de l'acte du cens électoral fédéral, mais permettez-moi, avant d'en arriver là, de parler d'un autre point. Le shérif ne siège qu'à un endroit dans le comté, et tout appel qui lui est soumis de n'importe quelle partie du comté doit l'être devant ce tribunal qui siège au chef-lieu, alors que, comme dans le comté d'Annapolis, le reviseur siège à six ou sept endroits différents. Il va trouver le peuple. mais quand il s'agit du tribunal du shérif, la population doit se rendre où il siège, ce qui rend les dépenses que fait encourir un appel à son tribunal très élevées. A part cela, il y a la question d'honnêteté relativement à ces cours de revision. Quand c'est un juge qui préside, il y a justice pour tous. Personne n'ose soutenir le contraire, tandis que dans le cas de ces reviseurs, et dans le cas de ces shérifs devant qui des appels sont faits, il n'y a pas justice égale pour tous. Je n'accuse pas quelques-uns de ces reviseurs d'être des gens malhonnêtes, mais il arrive souvent que des hommes honnêtes en affaires sont absolu- malhonnêtes en politique. Je vais vous donner un exemple de la malhonnêteté de quelques-uns de ces reviseurs. Il s'agit d'une cause qui a eu lieu dans le comté d'Annapolis.

Je ne veux pas porter ici des accusations que je ne suis pas en état de prouver, et j'aimerais que les honorables membres du gouvernement et leurs partisans fissent de même. Ils portent à tort et à travers des accusations dans cette Chambre contre le reviseurs; mais je n'ai jamais entendu mentionner le nom d'un seul d'entre eux par les honorables membres de la droite. La cause à laquelle je veux faire allusion a été entendue devant le juge Savary, et j'établirai dans un instant la relation qui existe entre cette cause et la cour des reviseurs. Voici la cause.

FORMULE 5—FILS DE PROPRIÉTAIRE (PAR UN ÉLECTEUR EN FAVEUR D'UNE AUTRE PERSONNE).

CONFÉDÉRATION DU CANADA.
Comté d'Annapolis.

A ceux que les présentes peuvent concerner:

Relativement aux votants pour les fins des élections fédérales dans le district électoral d'Annapolis, et relativement à l'acte du cens électoral et aux amendements qui y ont été faits;

Je, E.-H. Armstrong, de l'arondissement de votation n° 6, dans le comté d'Annapolis, déclare solennellement, que je suis électeur dans le district électoral d'Annapolis, et que William Irvine de l'arrondissement de votation n° 6 de Granville, dans le comté d'Annapolis, dont le nom du bureau de poste est Granville-Ferry, a vingt et un ans révolus; et qu'il n'est pas par les actes susdits ou par aucune autre loi du Canada frappé d'incapacité légale ou incapable de voter à l'élection d'un député à la Chambre des Communes du Canada; qu'il est sujet britannique de naissance, et je déclare que le dit William Irvine a droit à ce que son nom soit placé sur la liste des électeurs de la municipalité d'Annapolis, dit district, conformément à l'acte du cens électoral et à ces amendements, et ses qualités pour être électeur sont les suivantes:

Que le dit William Irvine, marchand, est le fils de Hugh Irvine, de l'arrondissement de votation n° 6, Granville-Ferry, dans le comté d'Annapolis, qui est occupant et propriétaire d'une maison et d'une terre dans le dit district électoral, lesquelles valent $300, et qu'il a résidé et qu'il réside continuellement sur cette dite propriété dans le dit district électoral, avec son père, étant propriétaire depuis un an avant la date de la présente déclaration, à l'exception des mois .....de la dite année en tout,

La susdite énumération de faits est vraie à ma connaissance personnelle, et je fais cette déclaration solennelle croyant consciencieusement qu'elle est vraie et en vertu de l'Acte concernant les serments extrajudiciaires.

E.-H. ARMSTRONG.
(Signature de l'électeur.)

Déclaré devant moi à Granville, dans le comté d'Annapolis, ce 21ème jour de juillet 1891.

D.-J. RIORDAN,
(Juge de paix),
Comté d'Annapolis.

A Son Honneur le juge SAVARY,
Reviseur pour le district électoral d'Annapolis.

C'était là une déclaration solennelle, et un échantillon d'un grand nombre d'autres qui furent transmises à Son Honneur le juge Savary, au bureau des reviseurs, à Granville, dans le mois de juillet 1891.

Je ne crois pas pouvoir mieux expliquer l'affaire qu'en lisant ce que disait un journal à ce sujet :

La déclaration ci-dessus est un échantillon de plusieurs des "déclarations solennelles" qui portèrent Son Honneur le juge Savary à entrer des noms sur les listes préliminaires pour les arrondissements de votation nos 6 et 7. Si E.-H. Armstrong a réellement signé et déclaré solennellement que cette déclaration contenait la vérité devant un J. P. et que tous les faits essentiels qui y sont contenus soient faux, par exemple, que le votant proposé avait vingt et un ans, que par ce fait il est coupable de parjure, et peut-être condamné conformément au chapitre 156 des statuts revisés du Canada à quatorze ans de pénitencier, Si, d'un autre côté, E.-H. Armstrong n'a jamais signé et n'a jamais déclaré sous serment devant un J. P. qu'elle contenait la vérité, dans ce cas, la personne qui y a apposé son nom, et s'en est servi en connaissance de cause pour faire placer un nom sur la liste, est passible de l'une des deux peines suivantes : 1er par le Chap. 165 des statuts revisés du Canada, article 36, à sept ans d'emprisonnement pour faux et usage illégal "d'un instrument fait ou émis en vertu de quelque acte du parlement," ou 2e par l'article 39, du même chapitre, à trois ans d'emprisonnement pour avoir contrefait et s'être servi illégalement "d'une déclaration solennelle," faite devant un juge de paix.

Au dos de ce document, se lit ce qui suit :

"Admis par D.-J. Riordan que ce document est un faux dont il est l'auteur. (Sig.) A.-W. S."

"A.-W. S." étant les initiales de A.-W. Savary.

Il est aussi facile de constater que es mots : "ou d'après des renseignements que je possède et qui sont basés sur les faits suivants," sont effacés du dit document.

En d'autres termes, D.-J. Riordan, le juge de paix qui avait été nommé par le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, l'un des meneurs politiques du procureur général, admit, en examen contradictoire....

M. COPP : L'honorable député voudrait-il me dire dans quel journal il a pris cette citation ?

M. MILLS : Cet article a été publié dans le *Spectator* d'Annapolis, le 30 octobre 1891. Daniel Riordan a admis devant moi, au bureau du reviseur, que le procureur général de la province l'avait chargé de surveiller la confection des listes et d'y faire placer autant de noms que possible, il recevrait un certain montant pour chaque nom. Il a aussi annoncé comme le dit cet article, en contre-enquête devant le juge, et interrogé par moi qu'il avait signé le nom de E.-H. Armstrong sur cette déclaration. Il a aussi été admis qu'un grand nombre de ceux dont on voulait placer les noms sur la liste n'avaient pas vingt et un ans. Par conséquent, non seulement il contrefaisait un document mais il contrefaisait un document faux par lui-même.

Ces faits réunis du fait que William Irvine celui que l'on voulait placer sur la liste n'est pas encore âgé de 21 ans, tel que l'a déclaré son père, Hugh M. Irvine, qui avait été assigné et avait reçu un *subpœna* lui ordonnant de comparaître en cour pour rendre témoignage sur ce point, tous ces faits démontrent clairement que cet instrument, qui apparaît à sa face même comme étant la déclaration solennelle de E.-H. Amstrong, a été intentionnellement employé pour faire placer sur la liste des votants le nom de William Irvine, qui d'après la loi, est encore trop jeune pour avoir droit de vote. Les libéraux honnêtes peuvent-ils approuver une semblable fraude ? Trois magistrats, D. Riordan, écr, E.-H. Armstrong, écr,

Ce dernier est un autre magistrat.

....et Hugh M. Irvine, écr, les "nouveaux nommés" du procureur général, sont plus ou moins concernés dans cette affaire.

Est-il vrai que D.-J. Riordan s'est rendu coupable de faux ? Ou E.-H. Armstrong a-t-il fait une déclaration solennelle qui a été contredite par Hugh-M. Irvine sous serment ?

Il n'a pas été question du tout de Amrstrong, le procureur général....

Le procureur général se trouvait là incidemment.

....demanda à la commission de revision de différer le jugement relativement à un ou deux noms, parce que disait-il, "il attendait M. Armstrong."

Mais M. Armstrong ne s'est jamais présenté.

Comment se fait-il que ce M. Armstrong brillât par son absence ? Bien sûr ce jeune magistrat d'avenir, si courtois, si brave, si impartial dans sa conduite chaque fois qu'il siégeait comme juge en sa qualité de reviseur des arrondissements 6 et 7, ne devait pas savoir qu'aucun acte illégal eut pu être commis par son collègue D.-J. Riordan, et il est impossible de croire qu'il se serait absenté dans la crainte qu'on lui posât certaines questions du genre de celle-ci : avez-vous déclaré solennellement devant Riordan, J. P., que William Irvin était âgé de 21 ans? Et que Bernard Amberman est âgé de 21 ans? Votre nom apparaît au bas de chacune de ces déclarations ; les avez vous signées vous-même ou avez-vous autorisé Riordan à les signer pour vous? Si vous avez autorisé Riordan à les signer savez-vous, M. Armstrong, que vous autorisiez cet homme à placer votre nom sur un document faux? Il peut exister des soupçons ; mais si la chose est vraie, que Armstrong et Riordan ont accompli de concert la fraude qui est punie de la peine ci-dessus mentionnée.

Quel que soit celui qui a écrit le nom de Harvey-W, Messinger," sur le document transmis au reviseur dans le but de le qualifier comme électeur sur son revenu, quel que soit celui qui a écrit le nom de Robert Mills, sur un document censé être une déclaration solennelle du jeune homme déclarant : je suis le fils de Robert Mills, père, et j'ai 21 ans révolus." Nous sommes convaincus que Robert Mills, fils, n'a pas encore l'âge requis.

Ce qui était vrai, et son nom ne fut pas placé sur la liste.

La même plume et la même main évidemment à notre avis, avait écrit le nom de "Frank Armstrong" sur une semblable déclaration. Toutes ces cinq déclarations semblent avoir été faites devant "D.-J. Riordan, juge de paix du comté d'Annapolis." Lorsque le juge Savary entendit ces causes en revision il fut du même avis, et comme Riordan admit le faux dans les trois cas, de Messinger, Irvine et Mills, le juge renvoya les cinq applications, et sa décision appert au dos de ces applications comme suit : Entrées sur la liste préléminaire annulée, (Sg. A.-W. S.

Maintenant, quels sont ces deux personnages Armstrong et Riordan ? Seriez-vous surpris d'apprendre qu'ils ont été les reviseurs locaux et le sont encore. Dans les arrondissements de votation 6, 7 et 21 du comté d'Annapolis les reviseurs sont Elwood-H. Armstrong et Daniel-J. Riordan.

M. Armstrong, est je crois, homme d'affaires honnête, mais lorsqu'il s'agit de politique, il est disposé à tout faire, quitte à excuser ensuite sa *conduite en disant que cela est dû à la politique.* James Reid est un honnête homme, et un bon tory, il a toujours été conservateur et j'espère qu'il le sera toujours.

M. Riordan fut traduit devant les grands jurés du comté. L'un des dix-huit hommes de confiance *du procureur général, feu le shérif Morse*, un des partisans politiques du procureur général occupait alors la position de shérif. Il usa de toute son influence auprès des grands jurés et ces derniers malgré la preuve la plus évidente l'excusèrent, parce que tout est excusable en politique, et ils ne rapportèrent pas un verdict de coupable contre Riordan. Ce dernier réussit à échapper à la justice, et lui et Armstrong sont les reviseurs des listes locales. Voilà un exemple de ce que ce bill demande à la Chambre d'adopter. Si ce projet de loi est adopté, nous devrons confier la revision de nos listes électorales à des hommes de cette espèce, à des hommes comme MM. Armstrong et Riordan, au lieu de les faire préparer par des hommes qui comprennent la loi et peuvent rendre des décisions conformes aux principes qu'elle contient. Comme

je l'ai déjà dit, lorsque ces appels viennent devant le shérif ce dernier n'étant pas habitué à ces choses, et ne connaissant pas la loi, on ne doit pas s'attendre à ce qu'il rende une décision conforme à cette loi.

Il est toujours en doute sur ces questions, et bien souvent lorsque la loi présente quelques difficultés, et qu'il est assez difficile de dire quel est celui qui a réellement droit d'être placé sur la liste, le shérif qui est toujours dans l'incertitude donne le bénéfice du doute à son propre parti. Je dis donc que cette manière de reviser les listes électorales fédérales est tout à fait malhonnête. Il n'y a pas que dans le comté d'Annapolis où les choses se passent ainsi. Prenez le comté de Pictou, que s'y passe-t-il relativement à la revision des listes électorales locales? Je ne porterai pas d'accusations générales, mais je vais donner des noms. Voici ce que dit à ce sujet le *Colonial Standard*, de Pictou, N.-E., en date du 11 mai 1897 :

Dans la cause de la Reine *vs* Macdonald. Présent le juge Roy, à New-Glasgow, mardi, 4 mai 1897.

M. le juge Roy est une nomination faite par le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, un grit partisan et un magistrat.

Ce qui suit est une copie de la déclaration :

Canada,
Province de la Nouvelle-Ecosse,
Comté de Pictou.

La déclaration et la plainte de John McGillivray, de New-Glasgow, dans le comté de Pictou, avocat : George Gray, de Stellarton, dans le comté de Pictou, comptable, prise ce vingt-unième jour d'avril A.D., 1897, devant le soussigné James Roy, l'un des juges de paix de Sa Majesté dans et pour le comté de Pictou, lesquels déclarent que Edward-M. McDonald, de Pictou, dans le comté de Pictou, avocat, à Pictou, dans le comté de Pictou, le ou vers le 29ième jour de mai 1897, a altéré frauduleusement une déclaration assermentée par George Gray, en date du 29ième jour de mars 1897, en insérant dans cet affidavit après qu'il eut été assermenté les mots suivants: " qu'une demande régulière pour faire entrer leurs noms sur la liste des électeurs de l'arrondissement de votation n° 25, Stellarton, a été faite aux reviseurs, lesquels l'ont prise en considération, entendu et refusée " avec l'intention de tromper le shérif du comté de Pictou et lui faire ajouter des noms sur la liste électorale, tandis qu'il était occupé à entendre et à décider les appels interjetés des décisions des reviseurs, conformément à l'acte du cens électoral de la Nouvelle-Ecosse, et le dit Edward-M. McDonald s'est en conséquence rendu coupable de faux.

Prise et reconnue devant moi le jour et l'année ci-dessus, à New-Glasgow, dans le comté de Pictou.

Signé. GEO. GRAY,
JOHN McGILLIVRAY,
JAMES ROY, J.P,
Comté de Pictou.

Ce qui suit est une copie de l'affidavit signé par M. Gray :—

Je, George Gray, de Stellarton, dans le comté de Pictou, déclare

1. Que j'ai une connaissance personnelle des faits contenus dans la déposition ci-dessous:

2e. Que JAMES BLAIR,
RICHARD DAVIS, Jeune,
REUBAN DUNBAR,
DAVID CONWAY,

de Stellarton, dans le comté de Pictou, sont des sujets britanniques âgés de vingt et un ans révolus.

8. Qu'ils résident dans l'arrondissement de votation n° 25 de la ville de Stellarton, dans le comté de Pictou. Qu'ils retirent chacun un revenu d'au moins $:50 en argent ou en valeur appréciable en argent, ou de quelques professions, commerce, emploi, ou de quelque placement, et retirent ce revenu, et résident à cet endroit depuis au moins un an avant le premier jour de janvier dernier, à l'exception d'absence temporaire n'excédant pas quatre mois, et que je crois sincèrement qu ils ont le droit, conformément à la loi qui règle l'élection des députés de la Chambre d'Assemblée, de faire entrer leurs noms sur la liste des électeurs de l'arrondissement de votation n° dans la ville de Stellarton, dans le comté de Pictou, en vertu de cette résidence et de ce revenu.

(Signé) DON. GRAY, J.P.

Pris sous serment devant moi à Stellarton, dans le comté de Pictou, ce vingt-neuvième jour de mars, A. D. 1897.

(Signé) DON. GRAY, J.P.

Ce qui suit est une copie du même affidavit tel que rédigé lorsqu'il fut remis au shérif :

Il, George Gray, de Stellarton dans le comté de Pictou, déclare solennellement:

1. Que je connais personnellement les faits ci-dessous déclarés:

2. Que JAMES BLAIR,
RICHARD DAVIS, jeune,
REUBAN DUNBAR,
DAVID CONWAY,

de Stellarton, dans le comté de Pictou, sont des sujets britanniques, de vingt et un ans révolus.

8. Qu'ils résident dans l'arrondissement de votation n° 25, ville de Stellarton, dans le comté de Pictou. Que tous retirent un revenu d'au moins $250 en argent, ou en valeur appréciable en argent, ou de quelque profession, commerce, emploi, ou de quelque placement, et qu'ils retirent ce revenu et résident à cet endroit depuis au moins un an le premier jour de janvier dernier, à l'exception d'absences temporaires n'excédant pas quatre mois, et que je crois sincèrement qu'ils ont le droit d'après la loi réglant l'élection des députés de la Chambre d'assemblée, de faire placer leurs noms sur la liste des électeurs de l'arrondissement de votation n° ville de Stellarton, dans le comté de Pictou, en vertu de cette résidence et de ce revenu.

C'est exactement la même que celle que je viens de lire avec ceci en plus.

Qu'une demande a été faite pour que leurs noms soient placés sur la liste des électeurs de l'arrondissement de votation n° 25, Stellarton, aux reviseurs, que ces derniers après avoir pris connaissance de l'application ont refusé d'accorder cette permission.

Cela fut ajouté à la déclaration et c'est aussi ce qui lui donnait une valeur que sans cela elle n'aurait pas eu. En ajoutant ce paragraphe, la déclaration était conforme à la loi, car cette dernière déclare que ces appels pourront être portés devant le shérif lorsqu'il sera prouvé que ces noms ont d'abord été soumis aux reviseurs. Par conséquent, afin que le shérif puisse prendre une connaissance quelconque de ces appels, il était nécessaire que ce paragraphe fut ajouté à cet affidavit afin de lui faire atteindre le but proposé.

J.-Sim. Harris, shérif; Donald Gray, J. P.; George Gray et C.-E. Tanner furent assignés comme témoins de la demande. M. McDonald rendit témoignage en sa faveur. Toute la preuve est comme suit.

Ceci est le témoignage de M. McDonald, l'accusé, sur ce point je crois qu'en justice pour lui il sera nécessaire de lire tout le témoignage, quoique la chose ne soit pas très agréable, mais je veux que toute la vérité soit connue, et je ne puis atteindre ce but autrement qu'en lisant le témoignage en entier.

Le déposant J.-S. Harris, étant assermenté déclare ce qui suit:

Je suis le shérif du comté de Pictou et j'étais à mon bureau dans le mois de mars dernier dans le but d'entendre les appels des décisions des reviseurs, conformément à l'Acte du cens électoral de la Nouvelle-Ecosse. J'ai reçu des affidavit signés par Geo. Gray de Stellarton (documents produits). Ces noms furent ajoutés à ces affidavit. Ces affidavit sont dans le même état que quand je les ai reçus. Ils me furent apportés par M. McKay un employé dans le bureau de E.-M. McDonald. Je crois que son nom est James McKay, et qu'il est employé dans le bureau de MM. McDonald et Ives. J'ai reçu les affidavit à ou vers 6 heures du soir 31 mars. Il y en avait 20 ou 30 autres. Je les ai reçus avec un grand nom-

bre d'autres et parmi les derniers. Vers le 25 mars j'entendis les causes. Je reçus les témoignages de personnes entendues sous serment, qui se présentaient devant moi, et il me fallut un certain temps pour finir tout cela de cette manière, car il y avait un bon nombre de noms à ajouter à la liste.

M. Tanner qui représentait les conservateurs, me proposa parce qu'il était obligé de s'absenter ainsi que M. McDonald, que je reçusse des affidavit. Il était entendu qu'ils seraient en conformité de la loi. Il était convenu que ces affidavit seraient acceptés sans objection par les deux partis, autant bien entendu qu'ils seraient réguliers. Ils ne devaient pas revenir. Cet arrangement me plaisait beaucoup, car j'étais très occupé à les recevoir. Il m'est passé plus ou moins d'écriture de M. McDonald par les mains. Admis (par l'avocat de M. McDonald) que ce paragraphe dans chaque affidavit est de l'écriture de M. McDonald.

(Signé) J.-SIM. HARRIS.

Le témoin suivant, Donald Gray, étant assermenté, dit ce qui suit:—

Je demeure à Stellarton,—J. P., Pictou,—pour la ville de Stellarton.

Document assermenté devant moi par George Gray dans le palais de justice à Stellarton. Ce paragraphe ne se trouvait pas dans les affidavit à l'époque où ils furent assermentés. Aucune autre modification n'a été faite Le paragraphe de l'écriture de M. E.-M. McDonald n'y était pas lorsque je les ai assermentés.

(Signé) DONALD GRAY.

Voici l'homme devant qui cette déclaration a été signée qui déclare que ce paragraphe ne se trouvait pas dans la déclaration lorsqu'elle a été signée ; mais lorsqu'elle fut produite devant lui, elle contenait le paragraphe qui en faisait un document important, et l'écriture de ce paragraphe fut reconnue comme étant celle de M. McDonald.

Le témoin George Gray, étant dûment assermenté, dépose et dit:—

C'est moi qui ai préparé l'affidavit (Lettre produite). Je l'ai expédié par la poste à M. McDonald. (Marqué J.-R. n° 4). Produit après avis. (A marqué J.-R.) Je reçus une réponse, mais je ne l'ai pas. Il m'a été impossible de la trouver. Je l'ai cherchée avec soin mais sans succès. Vers le 23 de mars, deux jours après que le reviseur eut siégé à cet endroit, un certain nombre de mes amis de Stellarton vinrent me trouver et exprimèrent le regret de voir que leurs noms n'étaient pas sur la liste électorale. Ils me dirent qu'on leur avait appris qu'en faisant une demande au shérif ils pourraient faire mettre leurs noms sur la liste. Aucun d'entre eux ne s'était adressé aux reviseurs. Je m'informai afin de savoir si cela était exact ou non—en n'ayant pas fait de demande aux reviseurs—à plusieurs personnes que je croyais devoir être renseignées sur ce point. Tous les avis que je reçus ainsi étaient contradictoires. Quelques-uns croyaient qu'ils le pouvaient, d'autres prétendaient que cela ne pouvait se faire sans faire d'abord une demande aux reviseurs eux-mêmes. Afin de régler la question, je leur dis que j'allais envoyer leurs noms à M. E.-M. McDonald, ce que je fis, confiant que s'ils pouvaient être placés sur la liste électorale, il s'occuperait de la chose.

Je reçus une réponse—par le courrier suivant, je crois—me disant que s'ils ne s'étaient pas adressés aux reviseurs leurs noms ne pouvaient être entrés sur la liste électorale.

Je dis alors à ces personnes qu'elles avaient été mal renseignées et qu'elles ne pouvaient plus faire placer leurs noms sur la liste. J'étais sous l'impression que j'avais écrit à M. McDonald, mais je n'en puis retrouver aucune trace. Je cessai toute correspondance à ce sujet de ce moment, et le 27, qui était le samedi, au cours d'une conversation que j'eus avec M. McDonald par le téléphone—relativement à une affaire personnelle—il me dit quelque chose à propos de formules qu'il devait m'expédier Le lundi suivant, lorsque j'arrivai au bureau j'y trouvai une enveloppe venant de l'étude de M. McDonald et dans laquelle il y avait dos formules. Quelques-uns de ces affidavit sont de ces formules. Il disait (formules marqués F. R. (n° 5) de faire remplir ces formules d'affidavit par les personnes et de les lui renvoyer le lundi après-midi. Je remplis ces affidavit, mais comme un grand nombre de ces personnes demeuraient loin de chez moi, je ne pouvais leur écrire à tous et avoir leur réponse à l'heure pour les lui renvoyer, j'en choisis en conséquence dix dont j'étais sûr et les lui expédiai. Je suis comptable dans le bureau Acadia et je suis suffisamment au courant de leurs affaires pour préparer la déclaration, et remplir les formules, tels qu'ils étaient, à l'exception du paragraphe qui est de l'écriture de M. McDonald. Je n'ai autorisé personne à ajouter ce paragraphe.

J'ai su le samedi soir, le 17 avril, pour la première fois, que cette clause était insérée. La déclaration est vraie. autant que je sais. J'ai comparé devant les reviseurs avec d'autres noms, mais ces noms n'y étaient pas. Je ne sais pas s'ils étaient soumis aux reviseurs bien que j'aie entendu un d'eux dire à plusieurs reprises qu'il avait demandé et qu'on lui avait refusé.

Samedi. 17 avril, à 10 p.m. environ, lorsque j'appris que cette clause était dans les affidavit, j'ai écrit à M. McDonald et au shérif. Dans ma lettre à M. McDonald j'ai déclaré qu'il me paraissait qu'il y avait dans les affidavit une clause qui n'y figurait pas quand j'avais signé. J'ai mis les affidavit à la poste le 29 mars, lundi. Ils devaient avoir la lettre que j'ai écrite le 17 avril, lundi, le 19 avril. Vers les 10 heures du matin, ce lundi-là, le 19, M. McDonald m'appela par le téléphone. Il me dit qu'il était très surpris d'apprendre par M. Tanner qu'il y avait une erreur à propos de l'addition de ces noms, et il me demanda si je pouvais voir les personnes et avoir l'obligence de leur dire de ne pas se rendre au poll pour voter parce qu'ils n'avaient pas droit de vote. C'est ce que je fis. Il me parut très irrité et surpris de cela. Il dit que cette clause était une erreur absolue. Il en prit la responsabilité. Il me dit: "Vous n'avez rien à voir à cela," ou quelque chose d'analogue

Contre-interrogé —J'ai ajouté des centaines de noms pour les deux partis. Je ma rappelle en particulier deux circonstances dans lesquelles j'ai ajouté des noms lorsque l'Acte du cens électoral fut mis en vigueur pour la première fois (objection par M. McGillivray). J'ai, avec un autre employé de notre bureau, fait des demandes pour plusieurs centaines de noms sans considération de partis. J'en ai aussi ajouté beaucoup lorsque la franchise locale fut étendue à la résidence et au revenu. J'ai prévenu ces gens-là de ne pas voter. Je crois pouvoir dire en toute vérité qu'ils n'ont pas voté. Ma raison pour ceci c'est que j'étais président du bureau dans une place où cinq ou six de ces gens-là devaient voter et n'ont pas voté, et l'autre président du bureau où devaient voter le reste m'a dit qu'il n'avait pas voté.

A M. McGillivray—J'ai été informé par John McQuarrie et W. H. Miller, le 17 avril; ils me montrèrent une copie des affidavit. C'est alors que je découvris cette clause. C'est ce qui me poussa à écrire à M. McDonald et au shérif. Après, M. McDonald me demanda d'empêcher les hommes de voter. Le shérif ne me demanda pas de les empêcher de voter.

(Signé) GEORGE GRAY.

Et ce déposant, Angus McKay. sous son serment dit:

Je vis à Stellarton. J'étais un des reviseurs l'année dernière pour la section 25. Joseph Clish et Duncan-H. Gellis étaient les autres. Je n'ai admis aucune des personnes indiquées dans l'affidavit qui avaient fait appel aux reviseurs et dont le cas était sous considération. Le témoin dit que ce rapport est exact.

(Signé) ANGUS McKAY.

Et ce déposant, Edouard McDonald, sous serment, dit: J'avais très peu de chose à faire avec la revision des listes, beaucoup moins que de coutume et pas avant que le shérif commençât à tenir la cour. Alors nos amis des différentes parties du comté se mirent en communication avec moi pour faire entrer leurs noms. L'opinion semblait être que nous pouvons faire entrer leurs noms sans même les faire passer devant les reviseurs. J'ai donc eu soin de dire aux gens que le shérif ne pourrait pas s'occuper des noms à moins qu'une demande n'ait été faite aux reviseurs. Lorsque j'ai reçu la lettre n° 4, de M. Gray, le 24 mars, je lui écrivais à propos d'affaires personnelles et je lui dis que si ces noms n'avaient pas passé devant les reviseurs, n'avaient pas été examinés par lui, le shérif ne pourrait pas les prendre en considération. Lorsque je lui écrivis le 24 mars, je pensais que tous les noms ajoutés par le shérif devaient comparaître devant lui et fournir les preuves. Cela a toujours été la méthode suivie. Je dois dire que je ne connais aucune des personnes nommées par M. Gray. En général, je connaissais moins de monde dans Stellarton qu'en toute autre place du comté. Pour revenir à la lettre envoyée à M. Gray, je ne reçus pas de réponse, je n'avais aucune information pour savoir si ces noms avaient comparu devant les reviseurs, Le 25 et le 26, j'étais absent de chez moi. En passant à Stellarton, je rencontrai quelques amis politiques. Quelques-uns me dirent que les deux réviseurs à Stellarton avaient laissé de côté les noms de nos amis. On ne me donna pas de nom en particu-

lier mais j'entendis deux ou trois personnes se plaindre. J'étais très préoccupé, mais d'autres affaires m'occupaient. Le 27, le samedi, M. Gray me parla par le téléphone. Je lui dis que je lui enverrais des formules afin que l'on pût faire la déclaration s'il y avait quelques noms à inscrire à Stellarton. L'entente dont a parlé le shérif avait alors été faite. (Les formules sont produites). Il y avait, je puis dire, trois sortes de formules, ces deux là et une autre au clavigraphe spécialement pour la cour du shérif. Je n'ai pas mis moi-même, le samedi, les formules *sous* enveloppe pour M. Gray. M. Tanner et moi nous étions devant le shérif. J'ai quitté le bureau à midi pour un rendez-vous. J'ai dit au garçon de bureau de porter les formules à M. Gray, j'ai vu qu'il mettait une formule de William McDonald des Montagnes-Bleues qui n'était pas remplie. J'ai fait peu attention à la chose car j'avais d'autres affaires plus pressantes. Le lundi après-midi, le 29, tandis que j'étais occupé dans mon bureau, j'ai reçu les formules de diverses personnes. Quelques-unes venaient de l'est. C'était une collection complète de formules. Je les ai mises avec celles que je venais de recevoir. Lundi soir, je n'étais pas à mon bureau ; mardi matin j'étais sorti, mardi après-midi j'étais dans la rue. *Mardi soir j'étais à une assemblée publique à* Pictou et je n'ai rien eu à faire avec les listes. Mercredi matin j'étais très affairé et j'avais devant moi ce que je puis appeler une journée d'excitation. C'était le jour de la convention libérale. Je n'avais pas décidé si j'accepterais de disputer le comté si j'étais mis en nomination. J'arrivai un peu en retard à mon bureau, ce matin-là. J'arrivai à 10 heures environ.

En arrivant, mon bureau était plein de personnes des différentes parties du comté qui voulaient me voir pour différentes affaires : patronage, politique, affaires privées, etc. Je puis dire que la foule m'a tenu jusqu'à l'heure d'aller à la convention, c'est-à-dire à deux heures. Je n'ai pas eu le temps de prendre mon lunch. Parmi les personnes présentes il y en avait plusieurs qui voulaient faire inscrire leurs noms sur les listes, notamment des gens de Pictou-ouest, de l'ouest du comté. Plusieurs, me dit-on, s'étaient aperçus qu'ils n'avaient pas passé devant les reviseurs et ne pouvaient pas faire inscrire leurs noms. Il y en avait d'autres auxquels j'avais dit de revenir en leur promettant de compléter leurs papiers. J'ai constaté que je n'avais pas le temps de le faire sans être interrompu, et je me mis à remplir les formules en causant avec les personnes présentes. J'ai trouvé, le mercredi matin que les seules formules qui me restaient étaient les grandes et d'autres, imprimées. Le résultat est que j'avais ces formules imprimées pour remplir la clause pour ces gens-là. Je n'avais pas encore envoyé au shérif l'une des formules que j'avais là. Je n'ai aucun souvenir consciencieusement d'avoir rempli de ma propre main les formules qui paraissent être de mon écriture. Je dois l'avoir fait dans la confusion et la hâte et en essayant de faire deux choses à la fois, car les clauses, dans l'une, comprennent une désignation bien indistincte. En examinant aussi les papiers dans le bureau du shérif, j'ai trouvé une grande différence. J'ai laissé ces papiers incomplets et j'ai dit à mon associé d'y veiller pour quelques-uns, puis je suis allé à la convention. Je suis resté jusqu'à cinq heures à la convention, puis, accidentellement, je suis repassé à mon bureau avec un monsieur pour affaires. J'ai remarqué que toutes ces formules n'avaient pas été envoyées au shérif. J'ai dit à M. McKay de les porter au shérif, puis je suis parti pour New-Glasgow. C'était le dernier jour, le 31 mars. Je n'avais pas le temps de les revoir, par suite des circonstances, et elles furent enlevées par mon commis sans examen. Je dois dire que je n'entendis plus parler de ces noms jusqu'au samedi qui précéda l'élection. Mon ami M. Tanner vint me trouver et me dit qu'il y avait eu erreur à propos des noms qu'on avait introduits à Stellarton. Il me dit que les reviseurs de là-bas avaient fait une déclaration pour dire que ces noms avaient été mis là sans passer devant eux. Je lui répondis que s'il en était ainsi, j'allais voir les personnes pour les empêcher de voter. J'exprimai mon regret et ma surprise que quelque chose allât mal. M. Tanner me quitta.

J'ai appris à Westville que M. Gray y venait cette nuit-là. Je n'ai pas pu le rencontrer. Il repartit pour chez lui. Je me rendis cette nuit-là à Pictou et j'étais à mon bureau de bonne heure le lundi matin, vers neuf heures. Je voulus voir M. Gray, il n'était pas venu à son bureau. Je ne connaissais rien alors de l'affidavit. Avant de l'appeler par le téléphone, je reçus sa lettre. J'entendis alors parler pour la première fois des ajoutés aux affidavit et alors a eu lieu la conversation qu'il a rapportée d'une façon virtuellement exacte. Je lui dis qu'en tout cas j'allais veiller que ces hommes-là ne votent pas. Je rencontrai M. Tanner dans la rue et je lui dis que j'avais prévenu mes amis de Stellarton de veiller à ce que ces hommes-là ne votent pas. Je prétends que je ne pourrais pas faire ces choses-là, car par suite de mon intimité avec M. Tanner qui remonte à plus de neuf ans, nous pouvons nous fier l'un à l'autre. Je ne voudrais pas de plein gré lui manquer de parole et j'avais donné instruction à mes amis dans cette question. Au contraire, aussitôt que je m'aperçus qu'une erreur avait été commise, je pris des précautions pour que nous ne pussions pas en tirer profit. Ce matin-là j'avais à remplir des demandes du même genre. Tous les documents étaient empilés sur mon bureau, Je ne puis dire combien il y en avait. Le shérif prétend que la pile en contenait trente-cinq ou trente-sept.

Contre-interrogé.—Quelques-unes des formules étaient signées par moi. Aucune ne contenait la clause incriminée sans être remplie Il se peut que j'en aie assermenté quelques-unes et que j'ai ensuite ajouté la clause. Lorsque vous avez l'esprit occupé, vous pouvez vous tromper. Je ne puis dire ce qui a dû arriver, je ne m'en souviens pas. Je ne puis pas dire comment cela s'est fait. Ordinairement une personne pour écrire, doit prendre la plume et tracer les lettres. Cela peut se faire inconsciemment. Il y a trois lignes d'écrites. Je puis les avoir écrites à la suite et peut-être encore que non. Les affidavit devant le shérif ne sont pas conformes au Statut, C'était une entente entre M. Tanner et moi. Le shérif disons, le 25, je présume, n'entendant pas parler de M. Gray, a cru que les hommes avaient passé devant les reviseurs, jusqu'à ce que je visse M. Tanner qui avait la déclaration des reviseurs J'ai présumé que M. Gray n'aurait pas envoyé les affidavit s'ils n'étaient pas exacts. Je n'avais pas de doute sur ce point, je ne me rappelle pas avoir examiné l'affidavit.

(Signé) E.-M. McDONALD.

Voilà en entier la preuve de M. McDonald sur cette question. Résumé le cas est celui-ci. Une élection locale était en marche. Les listes se préparent pour cette élection. Les parties avaient comparu devant les reviseurs, les reviseurs faisaient leurs listes et les appels étaient adressés au shérif. Pour préparer les appels que devait décider le shérif, il était nécessaire de déposer une déclaration d'appel indiquant que les personnes dont on voulait faire placer les noms sur les listes avaient déjà comparu devant les reviseurs et que leur demande avait été rejetée. Ces demandes avaient été faites par l'un ou l'autre parti, mais dans tous les cas, lorsque les déclarations avaient été signées et attestées aucune ne contenait la clause capitale. Mais lorsqu'elles parvinrent devant le shérif, elles la contenaient toutes, si bien que le shérif se mit au travail et inscrivit les noms. Ceci indique la différence entre les deux codes électoraux ; l'un étant un officier reviseur de l'acte fédéral ; l'autre un shérif partisan choisi en vertu de l'acte provincial, ne connaissant pas la loi et faisant juste ce que les meneurs du parti lui disent de faire. Le shérif a inscrit les noms sur la liste et lorsque l'élection est arrivée, remarquez, les noms qui n'avaient pas le droit d'y être figuraient sur la liste. Si les conservateurs du district n'y avaient pas veillé avec tant de soin on ne s'en serait certainement pas aperçu et la plus grande fraude qui ait jamais été perpétrée aurait pu s'accomplir, ces hommes qui n'avaient pas droit de vote auraient voté. Cependant, M. McDonald fut immédiatement accusé de la fraude, et il vit dans quel piège il était tombé et pour calmer l'état d'esprit des conservateurs, il se rendit chez ces personnes qui, pourtant, quant aux listes, avaient parfaitement le droit de voter et les fit s'abstenir de voter. Je soumets ces choses-là non pas pour le plaisir de colporter devant le peuple des délits d'officiers publics, mais pour répondre aux accusations portées par les députés amis du gouvernement et aux iniquités dont ils accusent en bloc les reviseurs sans oser mentionner un cas particulier.

M. MILLS.

Je vous ai montré, M. l'Orateur, des actes de la plus grande iniquité commis par des reviseurs locaux non seulement dans le comté d'Annapolis mais aussi dans celui de Pictou, et je sais qu'il y a ici beaucoup de personnes qui ont eu à souffrir des mêmes actes. Par suite, je prétends que ce bill ouvrira la porte aux embarras, à la fraude, à la falsification et au parjure dont nous sommes largement protégés par l'acte fédéral. Il n'y a aucun doute que la fraude règne partout ; je crois que chaque individu porte la marque d'Adam et il est bon pour le parlement d'adopter des lois qui maintiennent en soumission le vieil Adam et empêchent en grande partie ces fraudes et ces iniquités de se commettre. Le bill actuel ne présente pas ces garanties et par suite je dis que l'Acte du cens électoral à cet égard, est en avant du bill présentement soumis à la Chambre. L'Acte fédéral actuel aurait pu être modifié et son fonctionnement aurait pu être rendu plus maniable. Il était déjà applicable, le peuple le comprenait ; les revisions se faisaient à peu de frais, la plus grande dépense consistait dans les salaires des reviseurs et des juges, mais on aurait pu les réduire en amendant le bill. Si sir John Thompson avait pu pousser son bill, il aurait été prié d'y insérer un amendement de ce genre pour rendre moins coûteux son acte de cens électoral. Un amendement du genre suivant aurait été proposé.

ACTE POUR AMENDER L'ACTE DU CENS ÉLECTORAL.

Qu'il soit résolu par le Gouverneur général, le Sénat et la Chambre des Communes que :

Le paragraphe 1 de la clause 15 du dit acte est rappelé et remplacé par le suivant :

15. Entre le premier jour de juin et le premier jour de juillet de chaque année, l'officier reviseur fera comparer la liste des votants avec le dernier rôle d'estimation et, avec toutes les informations qu'il pourra se procurer de cette source et de toute espèce de listes officielles provinciales, municipales et autres, des minutes et des procédures, il établira deux listes supplémentaires, l'une intitulée : " Noms qu'il a à ajouter et corrections à faire " dans la forme des listes primitives, soit la forme B de l'annexe de cet acte sauf que l'entête ou le titre des listes sera brièvement : " Revision des listes des votants 189— Noms à ajouter, district de votation n°— " (donnant le numéro et la désignation locale au besoin) et que l'on ne répétera pas la liste des bureaux de poste avec leurs numéros officiels, la description du district de votation et l'explication des abréviations. Mais, les amendements ou les additions à la liste des bureaux de poste, des numéros officiels seront portés ainsi. Liste des bureaux de poste avec numéros officiels comme dans les listes primitives (devant être amendée comme suit) et une autre liste de la forme suivant qui serait appelée formule I.

FORMULE I.

Revision des listes des votants 189—. Noms à enlever. District de votation No— (donnant le nom et la désignation locale, au besoin). Noms au long (n° des votants sur la dernière liste revisée). Causes de l'enlèvement.

Abreviation : C à cessé d'être qualifié ; M mort ; P parti.

.....Signature.
Officier reviseur.

Daté... ....juillet 189..

Le paragraphe 2 de la dite clause est amendé en enlevant dans la ligne trois le mot " sont " entre le mot " Acte " et les mots " ont droit " et en y substituant les mots " lui paraissent à première vue ".

Le paragraphe 3 est amendé en insérant entre le mot " Acte " et le mot " conformément " dans la troisième ligne les mots " à son avis ".

Les paragraphes 5 et 6 sont répétés.

La clause 17 est amendée en effaçant dans la ligne 2 les mots " et certifié " et en effaçant dans les lignes 8 et 9 les mots " sur laquelle apparaîtront les noms enlevés comme il est prescrit ci-dessus.

Le paragraphe 1 de la clause 19 est amendé en effaçant le mot " cinq " dans la seconde ligne et en le remplaçant par le mot " six ".

Le paragraphe 2 de la clause 19 est amendé en effaçant dans la deuxième et la troisième lignes les mots " ou sur des listes supplémentaires " et en effaçant des 10e et 11e lignes les mots " ou sur la liste supplémentaire contenant les mots à ajouter " et en ajoutant à cette clause les mots " mais cet avis ne sera pas nécessaire pour ceux dont le nom figure à la liste des noms à ajouter ou à retrancher prescrite par la clause 15 amendée ci-dessus ".

Le paragraphe 4 de la section 20 est amendé en effaçant de la 2e ligne les mots " ou liste supplémentaire ".

Le paragraphe 6 de la section 21 est amendé en effaçant de la 4e ligne le mot " décembre " et en y substituant le mot " octobre ".

La formule C de l'annexe sera amendée en effaçant des 10e et 11e lignes les mots " ou sur la liste supplémentaire s'y rattachant " et de la ligne 22 les mots " ou sur la liste supplémentaire " et en y ajoutant les mots " la liste primitive et les listes de noms que l'officier-reviseur se propose de son propre gré d'ajouter et d'effacer respectivement sont par les présentes affichées et exhibées ".

Si cet amendement avait été apporté à l'acte cela lui aurait permis de fonctionner. La question a été étudiée non seulement par moi mais par un homme qui s'est beaucoup occupé de l'Acte du cens électoral et qui a préparé le meilleur amendement possible pour rendre praticable la revision préliminaire des listes. L'acte actuel contient en outre une uniformité que n'a pas le projet du gouvernement. D'ailleurs le Solliciteur général a admis ce manque d'uniformité. Il l'a admis complètement et catégoriquement. L'uniformité est une chose à laquelle nous sommes tous intéressés.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) était très particulier à propos d'uniformité pour son bill (n° 39) que le comité a examiné aujourd'hui. La seule excuse qu'il donne pour soumettre cette mesure à la Chambre, c'est qu'elle crée l'uniformité. Voici ses paroles :

J'admets franchement que c'est la seule raison pour laquelle ce changement est fait et il se fait à la demande expresse du président du Bureau, qui croit que sa présence aux différents examens produira une uniformité qui fait absolument défaut avec le système actuel.

Dans ce cas là, le gouvernement a tenu compte de l'uniformité et il doit en être de même dans celui-ci ; mais pourquoi ne s'en occupe-t-on pas ? Parce que les exigences de la cause ne le permettent pas. Parce que les exigences politiques priment toutes les autres dans cette question sans atteindre le bill du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Maintenant voyons quelques-unes des inconséquences des actes provinciaux ? Dans l'annexe au bill nous trouvons les diverses qualifications des votants suivant les provinces. Il y a une différence entre le cens et le défaut de qualités requises. Le cens est une chose et le défaut de qualités requises en est une autre. Ce cens indique les noms qui doivent être mis sur la liste, le défaut de qualités requises empêche de voter certaines personnes dont les noms sont sur les listes. C'est une distinction sérieuse à faire. La province de la Nouvelle-Ecosse présente une des plus graves inconséquences. Dans cette province nous avons un nouvel acte électoral préparé sur les grandes lignes de l'acte fédéral. Il y a une petite différence seulement sous le rapport des votants en vertu du revenu. Dans l'acte local, le revenu doit être de $250 tandis que l'acte fédéral impose $300. Je crois que c'est la seule différence au point de vue du cens. Mais il y a une clause relative au défaut des qualités requises qui rend odieuse la loi de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable député d'Yarmouth (M. Flint) nous dit que

cela ne rentre pas dans le bill qui nous est soumis. Eh bien ! ou l'honorable député désire dénaturer les faits devant cette Chambre, ou il n'a pas lu le projet de loi, ou il ne comprend pas l'anglais. Des trois choses l'une, car il est bien certain que la clause relative au défaut des qualités requises de la Nouvelle-Ecosse rentre dans le bill. La clause 5 dit :

Pour toute élection fédérale survenant dans les limites d'une province, sauf les exceptions prévues plus loin, les qualités nécessaires pour permettre à un homme de voter seront celles établies par la loi de cette province pour voter dans cette même partie de la province à une élection provinciale.

Elle continue en disant que les listes provinciales de votants seront adoptées. Si le bill avait simplement dit cela et ne disait rien de plus, j'admettrais que le député d'Yarmouth a raison, mais il introduit la clause relative au défaut de qualités requises de l'Acte de la Nouvelle-Ecosse. Quelle est cette clause? On la trouve dans l'annexe du bill. La voici :

Statuts refondus, chap. 4, article 67 :
Toute personne qui, dans les quinze jours qui précèdent l'élection, était employé ou recevait des gages ou salaires d'une façon quelconque comme employé de la poste, de la douane, du département du Revenu de l'intérieur, du service des phares, des chemins de fer du gouvernement, du bureau des terres de la Couronne ou des travaux publics et des mines locales, mais rien dans cette clause ne s'étendra aux entrepreneurs qui fournissent des matériaux au gouvernement ni à l'exécution d'un contrat spécifique avec celui-ci, ni à aucune personne qui aura été employée temporairement à la journée pour réparer les chemins de fer, ni aux directeurs de poste, ni aux préposés aux bureaux de poste, ni aux ambulants, ni aux postillons.

Voilà la clause relative au défaut de qualités requises que je considère comme la tache la plus infamante que puissent porter les statuts d'une province. Quand a-t-elle passé ? En 1871. Quelques partisans du gouvernement prétendent que c'était une action virile, équitable et convenable et l'honorable ministre des Finances s'est levé l'autre jour et a dit qu'il en était fier. D'abord il a prétendu n'avoir rien à faire avec l'adoption de cette clause et a cherché à en rejeter la responsabilité sur quelqu'un de ce côté-ci de la Chambre. Certainement en 1871, le ministre des Finances rédigeait le *Chronicle* de Halifax, un journal qui appuyait le parti auteur de l'introduction de cette loi odieuse dans nos statuts et par suite, comme législateur il n'a rien eu à faire avec cela. Mais plus tard, il a eu à faire et non seulement il a conservé cette clause, mais il l'a approuvée et les mêmes idées qui imprégnaient l'esprit et le cœur des hommes qui inscrivirent cet acte aux statuts de 1871 ont été transmis au présent ministre des Finances, qui était alors premier ministre de la Nouvelle-Ecosse et l'ont poussé non seulement à conserver la clause odieuse mais encore à la défendre. Cette mesure fut présentée en 1871 dans la Nouvelle-Ecosse sous prétexte de protéger l'indépendance de la Chambre d'Assemblée. Je veux vous faire comprendre distinctement, M. l'Orateur, qu'il y a une différence entre ce bill et l'acte électoral de la Nouvelle-Ecosse. Ce sont deux choses absolument différentes. M. Purdy, député conservateur, disait alors :

Que ce bill allait porter un coup à un grand nombre de gens respectables dans son comté. Il en était encore à apprendre que ce fût un crime d'être nommé par un gouvernement pour appliquer les lois du pays ou que cette nomination fut une raison pour enlever ses franchises à un citoyen né avec tous les droits inhérents à sa naissance. Nos lois reconnaissent que si un homme possède des propriétés pour un certain montant il a droit de vote et il est incompréhensible de saisir sur quels principes des votants de ce genre doivent perdre leurs franchises parce qu'ils remplissent les fonctions qui leur sont dévolues en vertu d'une loi régulièrement passée. Le gouvernement doit à la Chambre d'expliquer de quel droit il enlève leurs franchises à des citoyens convenables, respectables et honnêtes pour la simple raison qu'ils sont employés d'un gouvernement reconnu par la Chambre et par le pays. Si la province ne reconnaissait pas les lois du Canada, il pourrait y avoir un motif raisonnable pour ne pas donner droit de vote aux serviteurs du gouvernement fédéral.

M. MILLS.

Qu'est-ce que vous pensez que le procureur général d'alors a donné comme raison de l'introduction de cet acte dans les statuts? Voici :

La simple raison de la présentation du bill actuel c'est que le serviteur est toujours soumis à l'autorité du maître

L'homme qui paie le salaire d'un autre a le droit de contrôler ses actions en règle générale et cela s'applique plus particulièrement aux personnes occupant des positions subalternes comme les employés des douanes et des chemins de fer et autres employés mentionnés dans le bill. C'est pour la protection de ces gens-là que le bill est présenté. On a pensé que ces hommes étaient des Néo-Ecossais et ne voulaient pas être traînés aux tréteaux pour voter en faveur des intérêts canadiens contre ceux de leur propre contrée. Ce bill a pour objet de les protéger contre la tyrannie de leurs maîtres. Lorsque l'honorable député de Cumberland est entré dans cette Chambre, il était le plus grand anti-confédérationniste du pays. Il ne pouvait pas vivre sous le joug canadien et cela lui brisa le cœur à la première session. Après tout, il n'est pas maintenant dans un aussi mauvais état d'esprit à l'égard du Canada. Il a reçu une place du gouvernement du Canada.

Peut-être bien, certain des honorables messieurs qui étaient alors si imbus des idées transmises par leurs prédécesseurs de 1882-1883 et 1886 et qui ont depuis accepté des places du Canada ne sont-ils plus autant pénétrés des idées qu'ils professaient alors. Le Procureur général d'alors continuait :

L'honorable monsieur serait bien fâché maintenant de voter contre le gouvernement canadien, car cela lui enlèverait son emploi.

Pensez donc au Procureur général de la Nouvelle-Ecosse parlant du Canada comme d'un pays étranger. Il continuait en disant :

Le pouvoir de taxer ce pays a été donné aux Canadiens et quant à la taxation le peuple de ce pays est impuissant. La seule liberté qui reste à la législature est de réglementer les affaires locales de la province. Ce n'est pas un pouvoir bien étendu, mais il n'en est que plus cher.

Il importe donc que cette Chambre soit dégagée de toute influence canadienne. Avant la fin de la session, des lois seront passées pour que tout homme imbu du sentiment canadien soit exclu de cette Chambre. Les membres de cette Chambre devront apprendre qu'ils ne peuvent pas servir deux maîtres à la fois.

Voilà quels étaient les sentiments et les idées sous l'influence desquels cette loi bâtarde—car c'était la prostitution des sentiments les plus nobles des hommes patriotes—est entrée dans les statuts de la Nouvelle-Ecosse, M. Townsend, qui est maintenant le juge Townsend de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, s'est levé de son siège et a fait de son mieux pour empêcher l'adoption de cet acte, mais le gouvernement avait une majorité dans la Chambre. Voici une autre citation que je vais lire pour montrer le sentiment qui régnait alors :

Nous cherchons maintenant à nous couvrir contre un pouvoir qui veut nous mener avec une baguette de fer, qui a refusé de nous traiter équitablement financièrement ou autrement, qui fait les nominations à l'encontre de nos idées. En adoptant cette mesure nous ne faisons que mener à bonne fin ce que le peuple nous a envoyé accomplir en 1867. Nous avons été envoyé ici en 1867 pour

légiférer sur des principes absolument anti-fédéralistes et pour montrer au peuple que nous étions mécontents de voir les revenus transportés au gouvernement canadien. Nous ne faisons par suite, que pousser en 1871 ces principes jusqu'à leurs complètes conséquences.

Mais en 1871 et 1872, tout le monde n'était pas de cette trempe en la Nouvelle-Ecosse. Après que ce bill fut passé arrivèrent les élections de 1872 et le peuple vit les iniquités que pouvait produire l'adoption de cet acte. Des groupes de trois et quatre cents dans des comtés furent empêchés de se rendre au polls et de voter aux élections locales de 1872 et quand la Chambre se réunit alors, l'indignation était énorme. M. Allison, le député d'alors de Hants à la Chambre locale, qui siégea en 1886 dans cette Chambre, proposa la deuxième lecture d'un bill pour le rappel de cette loi odieuse. M. Flynn, député de Halifax, demanda que le bill fût renvoyé à trois mois. Il proposa le renvoi à trois mois. Je vais justement vous lire ce que disait M. Blanchard, Hiram Blanchard, un gentilhomme patriote, bon enfant, cordial, ouvert, dont le cœur était aussi chaud que ses intentions étaient honnêtes. Voici ce qu'il disait :

Que le procureur général aurait dû s'abstenir lui-même d'attribuer des motifs quand il s'est plaint si amèrement du manque de charité de l'opposition.

M. Blanchard combattait le renvoi à trois mois du bill destiné à rappeler cet acte odieux.

Aucun parti, à moins d'être "trompé et séduit à l'instigation du diable ne voudrait faire figurer aux statuts un acte ayant pour objet d'enlever le droit de vote à des hommes aussi bons qu'aucun de ceux qui siègent dans cette Chambre." Il croit que cet acte était une machination bien combinée pour laisser voter les employés favorables au gouvernement et pour enlever le droit de vote à ceux qui lui étaient hostiles. Pourquoi le statut omet-il les inspecteurs de pêcheries et les reviseurs ? Parce que le gouvernement fédéral est assez souple pour laisser des membres qui lui sont adverses dans ce pays nommer à ces places leurs propres créatures.

Et j'appelle l'attention du très honorable chef de l'opposition sur cette question qu'il connaissait bien alors, et je crois bien qu'il a lui-même contribué alors à laisser dans ce temps-là quelques-uns de ces gens-là nommer leurs propres employés même dans le comté d'Annapolis, à l'encontre des désirs des bons conservateurs-libéraux et des tories patriotes d'alors.

Un effort a été tenté en 1882 pour abroger le bill. Je parle de cela non pas pour prolonger le débat, mais parce que la question m'a été lancée à travers la Chambre. Pourquoi n'avez-vous pas abrogé le bill quand vous étiez au pouvoir, car vous avez été au pouvoir depuis 1871 ? En 1882, M. Blair a proposé la deuxième lecture d'un bill pour abroger le chapitre 3 des actes de 1871 et le chapitre 15 des actes de 1872 qui avaient enlevé le droit de vote aux employés fédéraux. Il était combattu par M. Campbell et M. Kenny, d'Yarmouth, et il était appuyé par M. Townsend, maintenant le juge Townsend, et par M. Pugh, de Halifax. La motion pour la deuxième lecture du bill fut alors mise aux voix et adoptée par 28 contre 7. Je lis là les *Débats* de l'Assemblée et du Conseil de la province de la Nouvelle-Ecosse. Mais il y avait un conseil législatif dont la majorité était libérale. Le bill fut envoyé au conseil législatif où il fut rejeté et ces actes ne disparurent pas du statut où ils figurent encore aujourd'hui.

Maintenant, quels étaient les sentiments des gens qui ont introduit ces actes dans les statuts ? Ils étaient hostiles aux plus chers intérêts du pays ; c'étaient des sentiments d'antifédéralisme et de rébellion, des sentiments qui ne doivent pas exister dans le cœur d'un homme patriote. Et ces sentiments furent entretenus jusqu'au jour où le ministre des Finances (M. Fielding) devint premier ministre du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Il a vu l'existence de ce sentiment dans le peuple et il a voulu faire mieux. Non seulement il fait une agitation contre les employés fédéraux mais en 1886, il a fait des élestions sur la question de sécession. Il est venu dire au pays : Il est temps que nous brisions le joug, que nous nous affranchissions du Canada, que la Nouvelle-Ecosse reste seule comme elle l'était autrefois. Ils en appelèrent au peuple en 1886 et remportèrent la province avec ce cri de sécession. C'est l'époque à peu près où je suis entré dans la politique. J'ai combattu ce cri de toutes mes forces et par tous les moyens possibles et mon nom est inscrit au nombre de ceux qui conspuèrent ce cri de sécession. Mais M. Fielding, alors premier ministre de la Nouvelle-Ecosse et maintenant ministre des Finances, jugea bon de faire des élections sur cette question. Non seulement cela, mais il se présenta en 1887 devant le pays, lorsqu'eurent lieu les élections fédérales et ce fut alors la vraie question soumise au peuple. Pour vous donner une idée de ce que pensait en 1886 le premier ministre d'alors de la Nouvelle-Ecosse, aujourd'hui ministre des Finances, voici un extrait du discours qu'il prononça en juin 1886 dans le comté d'Annapolis.

Je crois que le peuple de la Nouvelle-Ecosse est en faveur de se séparer du Canada. Je crois qu'il était en faveur de cette réparation en juin dernier.

Le 16 juin était le jour des élections locales faites sur la question de sécession.

Je crois qu'il était en faveur le 16 juin dernier parce que bien des gens qui s'y intéressaient peu le 15 juin et regardaient la question comme désespérée se sont aperçus que les nuages avaient disparu. Lorsque la fumée du champ de bataille eut été emportée et que le verdict du peuple fut enregistré, la sécession devenait une question pratique et à la portée de tous. Bien des gens indifférents le 15 juin ne le seront plus à la première occasion.

Il était venu à Annapolis avec le procureur général et tenaient des assemblées préparatoires en vue des élections générales qui devaient avoir lieu bientôt. Il disait aussi :

Le peuple est très désireux de voir pousser cette question et le politicien qui lui est fidèle aura bien des regrets s'il manque jamais de prendre part à l'agitation.

Voilà les paroles du ministre actuel des Finances en 1886. Le *Chronicle* dans la direction duquel le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse avait une large part, disait dans son numéro du 18 juin :

En tout cas, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse serait infidèle à ses engagements s'il ne remplissait pas, autant que le permettent les méthodes constitutionnelles, les désirs que le peuple a exprimé aux polls si unanimement le 15. La demande de sécession doit être et sera déposée entre les mains du gouvernement et du parlement de la Grande-Bretagne.

Voilà les sentiments qui animaient le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse et son journal en 1887 lorsque survinrent les élections générales.

Quant à moi je me présentai purement et simplement sur la question de la politique nationale. La question de sécession fut soulevée mais je n'y fis pas attention, je la traitai avec un mépris absolu et suprême et stigmatisai ses agitateurs des noms de démagogues et de charlatans politiques travaillant

à l'encontre des intérêts les plus chers de la Nouvelle-Ecosse et de notre pays, le Canada. J'ai combattu ce cri de hustings en hustings, *j'ai lutté* contre le procureur général et le premier ministre venu pour l'aider quand le besoin s'en faisait sentir. *Quel a été* le résultat ? Nous eûmes la majorité en la Nouvelle-Ecosse et cette question de sécession fut enterrée dans l'oubli. Mais le ministre des Finances ne croyait pas cela. Malgré le résultat des élections de 1887 nous le voyons encore en 1888 caresser cette idée qui lui est chère. Qu'est-ce ? Je cite les *Débats* de l'Assemblée de 1888, page 369 :

Si je croyais qu'il fut possible de sortir de cette union....

Il voulait sortir vite de l'union.

....je ne voudrais pas parler comme je le fais. Je ne suis pas de ceux qui disent que si le peuple exprimait l'intention bien arrêtée de se séparer du Canada, son vœu ne devrait pas s'accomplir.

Puis, parlant de ceux qui disaient que le rappel de l'Acte d'union était absolument impossible, car *c'était* la position que nous prenions dans toutes les discussions, M. Fielding disait :

Si je nourrissais des idées pareilles, *je ne serais pas* loyal. Je n'admire pas une loyauté de cette espèce. La vraie loyauté est fondée sur la justice, elle ne peut pas vivre de l'injustice. C'est parce que j'ai foi que le peuple obtiendra justice sous le système britannique, *parce que* je crois que le désir du peuple de la Nouvelle-Ecosse dans cette question doit prévaloir s'il est proclamé catégoriquement et avec persistance que je reste sujet loyal et que *je me joins aux autres* pour chanter "Dieu sauve la Reine."

Voilà M. Fielding en 1887 après avoir été calmé *aux polls*. *Et nous avons le père de la sécession*, M. James-A. Frasier, qui après 1887 comptait les têtes. Et qui compte-t-il parmi les candidats de la sécession qui se sont présentés aux élections fédérales de 1887 ? Voilà ce qu'il dit à ce sujet :

Un seul libéral qui n'était pas sécessionniste a été élu en Nouvelle-Ecosse.

C'était M. Flynn de Richmond, élu en 1887.

De l'autre côté nous avons perdu comme sécessionniste MM. Ray, d'Annapolis, Mackay, de Queens, Currie, de Windsor, et Fuller, d'Halifax, la plupart par de petites majorités, si petites même, que nous considérons qu'au prochain combat, en quelque temps qu'il vienne tôt ou tard, nous remporterons ces comtés. Puis nous avons les sécessionistes suivants : Lovitt....

Le sénateur actuel Lovitt de l'autre Chambre.

....Eisenhaur....

Qui a siégé dans cette Chambre en 1887.

....Robertson....

Qui a siégé ici aussi en 1887 et qui est député du parlement de la Nouvelle-Ecosse.

....l'honorable M. Jones (une voix, Borden) ; oui, Borden, j'oubliais Borden.

Ainsi le ministre de la Milice et de la Défense était compté en 1888 comme sécessionniste. Nous comptons donc dans ce ministère pas moins de deux sécessionistes ardents, prêts et désireux de se jeter aux pieds du Trône pour démembrer notre Canada, pour démolir la confédération, pour remettre la Nouvelle-Ecosse où elle était avant 1867. En 1888 cette question fut encore ramenée devant la Chambre, au sujet d'un essai de rappel de cet acte odieux, car les conservateurs, comme un seul homme, étaient décidés à mettre tout en œuvre pour s'affranchir de cet acte si c'était possible. La mesure fut représentée et nous voyons encore en 1888 M. Fielding

se lever en Chambre pour faire l'éloge de l'acte. Nous nous rappelons que, pas plus tard qu'hier soir le ministre des Finances a déclaré ici qu'il était fier de ce que la Nouvelle Ecosse avait fait pour enlever le droit de vote aux employés. S'il est fier de cela, il doit sûrement être fier aussi d'être sécessioniste.

Voyons un peu ce qu'ont fait les autres provinces à l'égard du droit de suffrage. Dans l'Ile du Prince-Edouard, après avoir discuté combien l'enlèvement du droit de vote aux employés fédéraux avait été avantageux au gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse, on s'occupa de la question. M. Peters, le premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard en 1893, fit passer un acte enlevant le droit de suffrage aux employés fédéraux. En présentant l'acte de 1893 " relatif à l'élection des membres de la législature et prescrivant que les personnes employées par le gouvernement du Canada n'auront pas le droit de voter pour l'élection des membres d'aucune des deux branches de la législature de cette province." M. Peters dit entre autres choses :

Nous ne devrions supporter aucune intervention des autorités d'Ottawa.

Faisant la lutte dans les mêmes lignes que ses co-libéraux de la Nouvelle-Ecosse ;

Si le parlement du Canada veut en venir là et dire : Nous allons vous rendre la pareille et enlever aux employés locaux leur droit de vote aux élections fédérales, qu'ils le fassent et passent un acte, je dirai tant mieux.

Par suite nous n'avons pas seulement une province mais deux qui refusent le droit de vote aux employés fédéraux. Ces actes et ces pertes de droits politiques sont incorporées dans le bill qui vous est soumis, en dépit des dénégations du député d'Yarmouth (M. Flint) qui affirmait hier qu'on ne pouvait pas les trouver dans le moindre coin du bill.

Il est absolument nécessaire que nous ayons le contrôle absolu du droit de suffrage. Si les dispositions de cet acte sont adoptées, nous ne l'aurons plus. Je le dis en dépit de l'assertion du très honorable chef du gouvernement. Il prétendait, l'autre jour, que le fait que nous déléguions notre contrôle aux provinces était la preuve que nous possédions ce contrôle. Eh bien ! si passer son contrôle à un autre sur une question c'est avoir un contrôle, nous l'avons sûrement ce contrôle-là dans ce bill à l'égard du droit de suffrage. Mais ce bill donne réellement plein pouvoir dans sa disposition présente aux législatures locales et aux conseils municipaux. Il n'y a rien au monde qui puisse empêcher une législature provinciale de changer le cens électoral aussi souvent qu'il lui plaît ; puis, en vertu des dispositions de ce bill, cela devient la loi réglementant le cens fédéral. Le droit de suffrage ne s'est pas étendu aux femmes au Canada. Il peut être étendu aux femmes dans la Nouvelle-Ecosse, dans la Colombie anglaise, dans d'autres provinces, tandis qu'il restera défendu dans certaines autres. Nous assisterions alors à cette inconséquence d'un parlement élu en partie par des femmes. Si nous adoptions l'idée d'amender le bill de façon à conserver le contrôle de notre cens électoral, je crois que ce serait un bienfait pour le pays. Je ne crois pas que sir John Thompson ait jamais pensé que nous puissions abandonner entièrement notre contrôle sur le droit de suffrage. Il avait l'idée que nous conservions notre revision, nos juges, nos reviseurs, et que nous conservions le contrôle du droit de suffrage en ce qui touche au parlement fédéral.

Le cens électoral doit être basé sur les listes provinciales fournies par les municipalités dans les différentes provinces et basé sur toutes les autres informations que les reviseurs peuvent obtenir dans tout le Canada. C'était là l'intention de sir John Thompson, comme je l'ai constaté par les conversations que j'ai eues avec lui et par ses discours recueillis dans les *Débats*. Je crois sincèrement que l'examen d'un acte électoral est pour un pays une question de la plus haute importance. Le cens électoral est la source, le réservoir d'où jaillit le pouvoir dirigeant du Canada, il doit être sous le contrôle immédiat et absolu du parlement. Déléguer ce contrôle aux assemblées des diverses provinces, c'est faire un pas en arrière que n'excuse raisonnablement aucune combinaison de circonstances. Notre cens électoral est la source du pouvoir législatif, semblable aux réservoirs qui donnent la nourriture, la santé, la vie et la vigueur à la plupart de nos villes, il doit, comme eux, être mis à l'abri des influences qui peuvent le contaminer, et ce n'est certainement pas cela que ce bill a en vue.

Je m'oppose à ce bill parce que, dans ses dispositions, il ne remplit pas les conditions essentielles que lui attribue le gouvernement au sujet de la dépense, de l'honnêteté du droit de suffrage et de l'utilité générale. Il abandonne aux différentes provinces des pouvoirs, des responsabilités et des privilèges qui nous appartiennent particulièrement. Il n'uniformise pas le cens électoral. Il confie la plus grande sauvegarde de notre liberté aux tendres soins du politicien démagogue local et du meneur de quartier le plus obtus. Il introduit dans l'arène fédéral et force le parlement à approuver des abus et des fraudes de la pire espèce.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

DÉLIBÉRATION EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 29) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie, La Fédérale d'Ontario, et à l'effet de changer son nom en celui de Compagnie d'assurance sur la vie, La Fédérale du Canada, (M. McPherson.)

Bill (n° 53) constituant en corporation la Campagnie d'assurance sur la vie "La Prudente" du Canada.—(M. Bain.)

Bill (n° 41) concernant la *Dominion Building and Loan Association*.—(M. Clarke.)

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 92) constituant en corporation la Compagnie de transit Canada-Atlantique.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 93) concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 94) autorisant la Compagnie du chemen de fer Oriental du Canada à transférer son chemin à la Compagnie de chemin de fer et de manufacture Alexander Gibson.—(M. Tucker.)

Bil (n° 95) constituant en corporation la *Great Commonwealth Development and Mining Compauy, Limited Liability*, et changeant son nom en celui de Compagnie du chemin de fer d'Alberta au Yukon.—(M. Gibson.)

Bill (n° 96) constituant en corporation la Compagnie d'acier nickelé, du Canada.—(M. Wood-Hamilton.)

Bill (n° 97) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer électrique de la Rive Nord.—(M. Préfontaine.)

Bill (n° 98) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Edmonton à la rivière la Paix.—(M. McPherson.)

Bill (n° 100) concernant la Compagnie de force motrice de Hamilton et du lac Erié.—(M. McPherson.)

CHEMIN DE FER D'ONTARIO À LA RIVIÈRE LA PLUIE.

La Chambre reprend le débat sur la Motion de M. Henderson:

Que M. l'Orateur quittte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill (No 32) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et la Rivière La Pluie.

M. SPROULE: Lorsque ce bill a été examiné, mercredi soir, j'ai fait remarquer l'importance d'adopter une nouvelle façon pour contrôler les chemins de fer. J'ai fait l'historique des résultats obtenus avec le système de subventionner nos compagnies dans le passé, d'abord pour construire des chemins de fer dans des régions où il n'y avait pas de chemins de fer, puis pour construire d'autres lignes destinées à faire concurrence aux lignes existantes pour réduire les tarifs de transport. Je me suis efforcé de montrer que, bien que le parlement du Canada et celui de l'Ontario eussent subventionné bien des lignes destinées à créer de la concurrence pour obtenir de meilleurs moyens de transport, il advenait ensuite que les lignes primitives et les lignes concurrentes s'amalgamaient sous une seule et même direction et en arrivaient à une entente pour le transport des marchandises qui privait le peuple des avantages que le Canada ou la province avaient tenté à grands frais de lui obtenir. Nous sommes rendus au point où il convient d'avouer notre impuissance à donner au peuple ce qu'il espérait en retour des dépenses d'argent public encourues dans ce sens. Nous sommes obligés d'étudier quelles autres méthodes nous devrions adopter en traitant les questions de chartes et de subventions de chemins de fer pour obtenir la concurrence et la réduction de tarifs tant désirées. Il est devenu absolument nécessaire pour le parlement de faire quelque chose pour garantir les droits du peuple contre les grandes corporations de chemin de fer. J'ai parlé aussi de l'importance de ce tronçon qui va relier les champs de blé sans limites de l'ouest aux grandes voies fluviales de l'est et traverser cette partie du pays longue de 434 milles qui va de Port-Arthur à Winnipeg.

Cet embranchement reliera non seulement les chemins de fer de l'est, ainsi qu'on peut y arriver par le lac Supérieur et les autres lacs, mais il fera communiquer les chemins de fer de l'est avec ceux de l'ouest.

J'ai signalé le fait qu'il traversera une région peu avantageuse pour un chemin de fer et où il y a déjà

une voie qui a coûté de fortes sommes d'argent. Quelle intention peut-on avoir en construisant une seconde ligne, si ce n'est de donner à la population de cette grande région occidentale de plus amples facilités de transport qu'elle n'en reçoit de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et d'établir une concurrence.

Cette ligne est aussi destinée à permettre aux cultivateurs de l'ouest d'avoir accès aux grandes voies navigables des provinces d'Ontario et de Québec, de façon à ce qu'en arrivant à Port-Arthur il puisse avoir des facilités de transport à bon marché jusqu'à la mer, soit par eau ou par chemin de fer. Pour cette raison, la ligne est très importante, premièrement, parce qu'elle traverse une région où il n'y aura probablement jamais plusieurs chemins de fer, et où la construction d'un chemin coûte fort cher ; et, secondement, parce qu'il s'écoulera un grand nombre d'années avant qu'il soit possible de construire un autre chemin sur le même territoire. En conséquence, si au moyen d'un amendement à cette charte nous n'obtenons pas pour cette population le droit de faire circuler des trains d'autres compagnies sur cette voie et d'empêcher cette ligne de se fusionner avec une autre ligne, cette population de l'ouest devra attendre longtemps avant d'avoir une occasion comme celle-ci d'établir la concurrence.

J'ai souvent entendu dire, tant ici qu'ailleurs, que dès que ce chemin sera construit, il tombera sous la domination, sinon sous le nom et l'administration du chemin de fer canadien du Pacifique, et la population de l'ouest n'aura pas plus de concurrence qu'aujourd'hui. J'ai lieu de croire, d'après les rumeurs qui ont circulé de temps à autre, que d'une manière ou de l'autre, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique aura la possession ou le contrôle de cette ligne, et qu'elle a autant qu'elle l'a pu empêcher la construction de cet embranchement reliant les voies navigables de Port-Arthur avec le Manitoba et l'ouest. Elle a retardé aussi longtemps que possible la construction de ce chemin de fer et l'extension de délai demandée me justifie de conclure que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a l'intention si elle peut faire obtenir la charte, de le détenir pendant sept ans sans commencer à construire le chemin. Pourquoi ? Parce que l'article du bill stipulant l'extension de délai ne prescrit pas que le chemin sera commencé mais achevé dans sept ans.

La charte primitive accordait deux ans pour commencer à construire, mais les deux années se sont écoulées sans que rien fût commencé, et maintenant il s'est écoulé sept années, et le chemin n'est pas encore commencé. C'est vrai qu'une petite partie a été construite, celle qu'on appelle le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental, lequel fera partie de cette ligne ; mais pas un mille du chemin de fer de la Rivière La Pluie n'est construit, bien que la compagnie ait une charte depuis sept ans.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Elle a reçu sa subvention du gouvernement fédéral à la dernière session seulement laquelle a fini à une époque avancée de l'année.

M. SPROULE : Je le sais ; mais dès 1895 elle a reçu du gouvernement provincial une subvention de $115,000 pour 35 milles.

M. SUTHERLAND : Elle a construit 80 milles.

M. SPROULE : Pas 80 milles de ce chemin, mais du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental. En 1895, elle a reçu $115,000 du gouvernement provincial.

M. WOOD (Hamilton) : L'honorable député doit savoir qu'il y a deux chartes distinctes. La charte de la Compagnie du chemin de Duluth, dont parle l'honorable député, n'est pas du tout celle du chemin de la Rivière La Pluie.

M. SPROULE : Je parle des deux réunies, parce que le chemin de Duluth fera partie de cette ligne.

M. WOOD (Hamilton) : Il pourra ou ne pourra pas en faire partie.

M. SPROULE : Que veut donc l'honorable député ? Il désire que cette ligne soit construite, et quand d'autres s'efforcent de la faire construire, il suscite des obstacles. Je dis que, en 1895, cette ligne a reçu une subvention provinciale de $115,000, et en 1897 une autre de $258,000, et en 1898, $420,000. Et l'autre ligne a reçu $28,000 en 1892, et en 1897, le gouvernement fédéral a accordé $512,000. C'est-à-dire, il a donné $3,200 par mille si le chemin coûte $15,000 par mille ou moins, mais s'il coûte plus la subvention sera doublée, soit $6,400 par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas exactement cela. L'honorable député (M. Sproule) ne veut certainement pas faire une assertion de cette nature. Si le coût excède $15,000 par mille, la compagnie recevra 50 pour 100 du coût au-dessus de cette somme, mais pas plus de $6,400 par mille.

M. SPROULE : J'allais dire que ce crédit n'était pas une somme déterminée de $6,400 par mille, mais selon l'information que nous avons au sujet du coût du chemin, et le ministre dira sans doute avec moi que, d'après ce qu'il sait, la subvention sera probablement de $6,400 par mille en raison du coût du chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en serais pas surpris. Il est probable que vous avez raison.

M. SPROULE : Si mes chiffres sont exacts, on a déjà accordé à ce chemin $1,115,000. Les subventions ont commencé en 1894 et nous sommes à 1898 et pas une partie du chemin n'est construite. Or, je vous le demande, ne dirait-on pas que quelqu'un détenait ce chemin pour la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, non pas pour le construire, mais pour retarder la construction aussi longtemps que possible, jusqu'à ce que le parlement ne voulût plus attendre, et alors commencer à le construire et aller aussi lentement que possible ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'est écoulé que sept mois depuis que cette double subvention ou depuis qu'une subvention fédérale a été accordée.

M. SPROULE : J'ai dit que c'était en 1897, durant la dernière session du parlement. En tout cas rien n'a été commencé. La compagnie demande

dans cette charte sept années pour achever le chemin, elle ne parle pas de le commencer. Et elle avait demandé sept ans dans sa première charte et laissé ce délai s'écouler sans faire quoi que ce soit. Je suis donc justifiable de dire qu'elle a le même objet en vue dans celle-ci. Si on lui accorde sept ans pour achever le chemin, sans parler de le commencer, la compagnie, se fiant à l'acte général relatif aux chemins de fer, lequel stipule que ces travaux seront commencés dans un délai de deux ans, ne commencera pas à construire mais tâchera de tenir la charte en vigueur ainsi que la subvention.

Ne dirait-on pas que ce chemin a été contrôlé par quelqu'un qui n'avait pas l'intention de le construire aussi longtemps qu'il pourrait retarder ? Et quand nous demandons quels sont les propriétaires du chemin, on nous répond que ce sont MM. Mackenzie et Mann ; et nous connaissons les relations qui existent entre Mackenzie et Mann et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, les différentes lignes dans lesquelles ils sont intéressés, les différentes entreprises qu'ils ont exécutées pour la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et nous savons comment ils ont tous travaillé ensemble pour arriver à leurs fins. Tout cela fait voir qu'ils n'ont pas l'intention de construire ce chemin, ni d'en faire une fois achevé un rival du chemin de fer canadien du Pacifique. Nous pouvons amender cette charte de manière à les forcer de commencer le chemin cette année, et dans un délai de deux ans d'achever 80 milles. Je n'ai pas de doute que si cette charte est approuvée, je suis sûr qu'ils seront obligés de faire mieux et plus dans le cours d'une couple d'années qu'ils n'ont fait depuis quatre ou cinq ans.

Mais dans le cas même où le chemin sera construit, le public est encore en présence d'un dilemme. La population de l'est et celle de l'ouest vont-elles obtenir la concurrence au moyen de la construction de ce chemin ? Je crains fort qu'elles ne l'aient point, et pour cette raison nous voulons ajouter cet amendement à la charte. Je dois ajouter foi à l'opinion qui existe dans tout le pays qu'il y a une entente entre Mackenzie et Mann et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique aux fins de retarder la construction de ce chemin aussi longtemps que possible, et une fois qu'il sera construit, de l'exploiter sous un seul nom.

Quel avantage le public aura-t-il de plus que l'accessibilité de la région minière que ce chemin traversera ? La province du Manitoba a payé une somme considérable pour établir la concurrence dans l'ouest avec le chemin de fer canadien du Pacifique. Elle a eu le chemin de fer du Pacifique-nord, mais il n'a pas accompli ce qu'elle avait en vue, parce que les deux compagnies se sont entendues pour déterminer leurs péages de façon à ne faire qu'un seul tarif. Le premier ministre de la province s'efforce de créer un autre débouché, un chemin partant de la frontière de la province pour aboutir à cette ligne, et il espère quand cela sera accompli avoir une ligne qui fera la concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique, entre la frontière et Port-Arthur, où elle arrivera au lac. Si cela a lieu et si on s'assure du contrôle des prix du transport, c'est une garantie pour le producteur de l'ouest que justice lui sera rendue plus qu'elle ne l'a été par le passé.

Ce sera une garantie pour les fabricants et les expéditeurs de l'est qu'ils auront la concurrence sur ces deux lignes et des conditions plus faciles pour le transport des marchandises.

Mais tout cela ne peut être obtenu qu'en insérant dans cette charte une clause forçant la compagnie à accorder le droit de circulation aux autres compagnies. La seule route disponible est le Grand-Tronc. Si vous laissez cette route indépendante entre Port-Arthur et Winnipeg, vous la laissez libre pour toute compagnie des anciennes provinces qui voudra se rendre jusqu'aux lacs. Ensuite, dans l'ouest le coût de la construction des chemins de fer est comparrtivement peu élevé. Nous y avons déjà plusieurs lignes qui, si, elles étaient reliées, feraient réellement une ligne directe qui serait tout à fait indépendante des chemins de fer canadien du Pacifique et du Pacifique-Nord, dans cette région.

Dans ce cas, il y a encore plus d'importance pour nous d'assurer au public le droit d'utiliser ce chemin de fer. Supposons que M. Greenway réussisse dans ce qu'il a entrepris. J'ai lu dans le *Globe* qu'il espérait annoncer à la législature dans le cours de sa prochaine session qu'il avait passé un contrat aux fins de construire un chemin de fer entre Winnipeg et la frontière et qu'il espérait lui faire faire un raccordement à cette ligne à Port-Arthur jusqu'à la frontière et qu'il espérait faire fixer le coût du transport à un chiffre peu élevé. J'ai oublié les chiffre exacts, mais je crois que son intention est d'obtenir un taux de 10 centins par quintal pour le grain transporté entre Winnipeg et Port-Arthur et d'autres péages également peu élevés. S'il en est ainsi, il est facile de comprendre comment ses efforts seront annulés si ce chemin est laissé libre au point de passer sous la direction de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et ainsi M. Greenway ne pourra pas en profiter. J'ai dit que le présent bill devrait rester en suspens jusqu'à ce que la législature du Manitoba eut été informée de ce qui se passait. Ensuite si M. Greenway peut obtenir des péages peu élevés, ainsi qu'il se le propose, nous devons être justifiables de fixer les mêmes péages dans le présent bill et de tenir cette ligne libre de manière à conserver la concurrence pour toujours sur cet embranchement de chemin de fer, et par là nous assurer les droits du public au sujet d'un grand chemin de fer.

C'est pour cette raison que cet amendement est présenté. A mon avis il est important : Ainsi que je l'ai déjà dit, nous avons raison de vouloir contrôler les chartes des chemins de fer jusqu'à ce point, parce que dans le passé nous n'avons pas réussi à obtenir pour le public les privilèges auxquels il avait droit, tenant compte des immenses sommes d'argent que nous avons accordées chaque année aux chemins de fer. Je dis que nous n'avons pas réussi jusqu'à présent, et en conséquence nous avons le droit d'adopter un nouveau moyen pour obtenir non seulement la concurrence, mais des tarifs de transport modérés, et aussi le droit pour le gouvernement de surveiller ce tarif.

Or, on veut que ce chemin de fer soit une ligne indépendante, ou que nous adoptions un amendement de la même nature que celui que nous avons inséré dans la charte de la Compagnie du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Je ne pense pas que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'y oppose. Je suis sûr que le Grand-Tronc espère se servir de cette ligne plus tard, si elle est disponible, et que les autres compagnies

de chemins de fer qui se proposent d'aller jusqu'aux lacs dans l'est ou au Manitoba dans l'ouest n'y objecteront point. Cet amendement prescrit :

Que le droit de circulation sur le dit chemin de fer et sur tous ses embranchements ou toute partie d'iceux, et toutes les lignes de chemin de fer qui seront possédées ou louées par ou exploitées au nom de la compagnie entre le lac Supérieur et la ville de Winnipeg, et l'usage de ses voies, gares et terrains de gares, sont par les présentes expressément conférés au Grand Tronc de chemin de fer, aux chemins de fer de l'Etat, au chemin de fer canadien de Pacifique ou à tout autre chemin désigné par le comité des chemins de fer du Conseil privé, ou le parlement du Canada, aux conditions que le dit comité ou le parlement du Canada pourront imposer, et conformément aux dispositions de l'acte relatif aux chemins de fer, et d'autres actes relatifs aux chemins de fer que le parlement adopte de temps à autre, mais rien dans la présente disposition ne sera considéré comme impliquant que ces droits de circulation ne pourront pas être conférés sans les dispositions spéciales contenues dans le présent.

Qu'aussitôt que le dit chemin de fer ou une partie quelconque du dit chemin sera livré au trafic, les taux et péages sur le chemin, et sur tout autre chemin de fer ou steamers, employés en rapport avec les dits chemins et maintenant ou plus tard possédés, ou loués par la compagnie ou exploités en son nom, seront d'abord approuvés par le Gouverneur en conseil, ou par une commission des chemins de fer, lorsque cette commission sera établie par la loi, et seront en tout temps à l'avenir et de temps à autre revisés et réglés en la manière ci-dessus prescrite.

Cela peut paraître dur, mais la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a laissé insérer cette disposition dans le bill relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et en disant cela je m'appuie sur sir William Van Horne, qui a déclaré l'autre jour devant le comité que cela donnait au gouvernement le droit de réglementer le tarif du transport des marchandises sur chaque partie de leur réseau de chemins de fer. Cette admission est importante, car je crois que le gouvernement pensait ne pas avoir le droit d'intervenir dans la fixation des péages de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique avant que ses recettes fissent voir qu'elle réalisait 10 pour 100 et plus sur les fonds placés dans la construction de ce chemin de fer. Mais sans parler de ces 10 pour 100, sir William Van Horne a reconnu que le gouvernement, par cette disposition, s'était donné le droit de réglementer le tarif du transport des marchandises.

Je dis donc qu'il ne peut pas y avoir de graves objections à conférer ce droit dans le présent cas. S'il s'applique à ce grand réseau de chemins de fer il ne peut pas y avoir d'objection à l'appliquer à ce chemin de fer, qui est une ligne courte seulement, mais un embranchement très important. Ensuite, je dis que la compagnie ne peut pas y objecter, même si nous allons jusqu'à spécifier quel sera le chiffre des péages. Si M. Greenway réussit à obtenir un raccordement au chemin de fer de l'ouest où il spécifie les péages sur la même ligne —car celle-ci fera partie de celle-là—je dis que la Chambre est justifiable d'adopter le présent amendement.

Bien que je ne veuille pas aller aussi loin que l'honorable député d'York-est (M. Maclean) et dire exactement quel sera le chiffre de ces péages ou que les voyageurs paieront 2 cents par mille. Cependant je crois que les autres conditions peuvent sans injustice être imposées, et que la Chambre doit adopter l'amendement au bill. Pour toutes ces raisons je l'appuierai, et le parlement doit l'appuyer, le ministre des Chemins de fer et Canaux doit l'approuver, et plus que cela, je crois, avant que ce bill soit adopté, qu'il doit nous dire qu'il est prêt à accorder cette charte de manière à empêcher que ce chemin tombe sous la dépendance du chemin de fer canadien du Pacifique, ou sous celle d'hommes intéressés dans l'administration des affaires de ce chemin. Il doit le dire et le faire dans l'intérêt du pays et pour l'information de la Chambre. J'espère que la Chambre adoptera l'amendement. Le pays s'y attend. Je sais que si nous laissons échapper cette occasion, il s'écoulera beaucoup de temps avant que nous ayons une autre chance d'obtenir la concurrence pour la population de l'ouest et pour ceux qui y envoient des marchandises, et avant que nous puissions avoir l'avantage que nous pouvons aujourd'hui insérer dans ce bill. Si nous payons de si fortes sommes d'argent pour ce chemin, c'est encore un motif pour nous d'exercer la plus grande surveillance sur le chemin et de le rendre indépendant.

Je crois qu'il est temps pour nous d'insérer dans toute charte de chemin de fer qui sera demandée à la Chambre l'obligation de laisser circuler sur sa voie les trains des autres compagnies qui voudront l'utiliser.

Si le trafic augmente assez pour exiger la construction d'un autre chemin de fer, il sera facile pour la compagnie de poser une double voie. Mais pourquoi le pays serait-il tenu de construire deux lignes qui coûteraient $25,000 par mille, si une seule peut transporter tout le trafic qui peut passer sur les deux ? Pourquoi ne pas économiser le coût d'un chemin et obtenir le droit de circulation sur celui-là ? Si le trafic devient trop considérable pour un seul chemin, il en coûtera moins cher de poser une autre voie sur une ligne que de construire deux chemins. Mais en construisant deux chemins de fer, à moins que nous n'adoptions cet amendement, nous n'assurons pas la concurrence, nous n'obtenons pas le droit pour d'autres compagnies de faire circuler sur ce chemin leurs trains de voyageurs et de marchandises. Nous devons obtenir ce droit et pour ma part j'y tiens, je demande à la Chambre d'adopter l'amendement pour cette raison particulière, et faisons voir aux compagnies de chemins de fer du pays que tout en leur conférant de grands pouvoirs et, leur accordant des subventions considérables pour construire des chemins pour l'avantage et la commodité du public, nous ne pouvons pas leur permettre de réglementer les péages à leur gré après que les lignes sont construites, mais que nous nous réservons le pouvoir d'utiliser ces chemins quand cela sera nécessaire dans l'intérêt des gens qui expédient des marchandises.

M. LARIVIÈRE : M. l'Orateur....

M. l'ORATEUR : L'heure réservée pour l'examen des bills d'intérêt privé étant expirée, nous allons reprendre en considération la motion pour la seconde lecture du bill relatif au cens électoral.

ACTE RELATIF AU CENS ÉLECTORAL.

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Fitzpatrick pour la seconde lecture du bill (n° 16) à l'effet d'abroger l'Acte du cens électoral et de modifier l'Acte des élections fédérales.

M. McNEILL : Je ne retiendrai pas la Chambre bien longtemps par les observations que j'ai à faire

au sujet de ce projet de loi. Je dirai, en commençant, qu'il est agréable pour tous ceux qui ont assisté et pris part au long et violent débat qui a eu lieu en 1885, à propos de l'Acte du cens électoral, de voir que les chefs des deux côtés de la Chambre ont traité ce sujet avec calme et un si grand esprit de conciliation.

La question qui nous occupe, M. l'Orateur, est non seulement de la plus haute importance pour le pays, mais elle affecte les droits individuels des membres de cette Chambre, et elle les affecte d'une manière qui doit leur être sensible, et, en conséquence, nous devons nous réjouir du fait que la discussion ait été conduite avec d'aussi bonnes dispositions de part et d'autre.

Après tout, la différence entre les deux côtés de la Chambre se réduit à bien peu de chose. La divergence d'opinions semble exister sur le fait de savoir quelle autorité devra déterminer le cens électoral.

Nous reconnaissons tous que l'application de la loi de 1885 a coûté trop cher. Libéraux et conservateurs partagent la même opinion sur ce point, et c'est pour donner satisfaction à cette opinion qui existait que sir John Thompson a présenté le bill dont il a été question au cours de la présente discussion.

La mort subite de sir John Thompson, et la mort des trois chefs conservateurs, sir John Thompson, sir John Abbott, et sir John-A. Macdonald, dans l'espace de trois ans, avait eu l'effet de rompre, pour ainsi dire, la continuité de la politique conservatrice sur ce point, et la déplorable question des écoles du Manitoba produisit le même effet et amena le même résultat. La conséquence a été que rien ne fut tenté par ce côté-ci de la Chambre avant les élections de 1896. De fait, si les honorables députés veulent jeter un coup d'œil en arrière, ils verront qu'il était impossible de faire quelque chose.

Conséquemment, ainsi que je l'ai dit, les deux partis sont d'accord sur ce point, en ce qui concerne le désir de la Chambre, qu'il faut réduire les frais de l'exécution de la loi actuelle, et la seule différence, c'est que le gouvernement prétend que non seulement les législatures provinciales doivent avoir le pouvoir de déterminer le cens électoral pour les législatures provinciales, mais celui de déterminer quels seront les électeurs qui voteront à l'élection des députés à la Chambre fédérale. C'est la seule différence qui existe entre les deux partis. Voilà l'attitude du gouvernement. Nous disons que ce serait une chose injuste. Nous ne voulons pas intervenir dans le pouvoir que les législatures provinciales ont de déterminer leur cens électoral.

Et je dis que les législatures ne devraient avoir aucun droit sur notre cens électoral et priver ainsi cette Chambre de la prérogative de réglementer l'exercice du suffrage. Quant à moi, je serais heureux de soumettre la question à l'opinion publique et de laisser le pays décider entre les deux parties, si la chose devenait nécessaire, mais j'aime à croire, cependant, que l'on pourra en venir à une entente.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention l'honorable premier ministre qui a fait un très intéressant discours sur la question et qui, suivant moi, a très bien plaidé la cause ministérielle. Si j'ai bien compris, l'honorable premier ministre a donné trois principales raisons en faveur de la politique qu'il préconise. La première raison, c'est que cette politique est celle de la république américaine. La deuxième, c'est que cette politique est rationnelle. La troisième, c'est que c'est la seule politique à suivre dans une constitution fédérale.

La première raison a été suffisamment discutée par l'honorable député de Brockville (M. Wood), qui a fait remarquer que le principe fondamental de notre constitution est diamétralement opposé à celui de la constitution américaine. Le principe de nos voisins est ce qu'ils appellent le droit souverain des Etats. Notre principe, c'est la suprématie du parlement fédéral. Le principe de nos voisins, c'est le droit souverain des Etats; mais les fondateurs de notre constitution, après le plus sérieux examen, après avoir constaté l'effet de ce principe aux Etats-Unis, ont résolu d'éviter le danger que la constitution avait fait courir à la république, et ils ont adopté le principe diamétralement contraire, c'est-à-dire la suprématie du parlement fédéral.

La proposition des honorables membres de la gauche est contraire à la suprématie de ce parlement, et même à l'indépendance de cette Chambre. Le principe du droit des Etats a causé aux Etats-Unis une grande guerre civile, l'une des plus grandes guerres civiles dont le monde ait jamais été témoin. Je suis convaincu que même l'éloquence persuasive de l'honorable premier ministre n'induira pas le peuple canadien à adopter ce principe de la constitution américaine.

Sur la question de savoir s'il serait rationel d'adopter ce princide, j'ai bien peur de ne pas être assez philosophe pour accepter philosophiquement une proposition qui demande à la Chambre de se dépouiller d'un privilège aussi important que celui de déterminer la capacité électorale de ceux qui éliront les membres de cette Chambre. Si l'honorable premier ministre était à son siège, j'attirerais son attention.....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): L'on ne vous demande pas de vous dépouiller complètement.

M. McNEIL: Je considère que nous nous dépouillons en mettant ces droits entre les mains des législatures provinciales. Envisageant cette question au point de vue rationnel, laissez-moi vous faire remarquer, qu'il n'y a pas un peuple plus philosophe que les Allemands. Si l'honorable premier ministre veut rencontrer des philosophes qu'il aille en Allemagne, le pays par excellence des philosophes? L'empire allemand est aussi une grande confédération, mais les Allemands qui sont philosophes ne partagent pas au sujet du cens électoral les mêmes vues que l'honorable premier ministre; au contraire ils sont d'accord avec nous.

Je passe maintenant à la troisième raison donnée par l'honorable premier ministre, à savoir que sous l'empire d'une constitution fédérale, nous sommes obligés d'accepter la proposition du gouvernement au sujet du cens électoral. Nons constatons que les Etats allemands ont, comme les provinces du Canada, un cens électoral qui leur est propre. En Bavière, par exemple, la loi décrète que pour jouir du droit de suffrage, l'électeur doit être âgé de vingt-cinq ans, et avoir directement payé des impôts pendant les six mois qui précèdent l'élection.

Dans le grand duché de Bade, tout citoyen qui n'a pas été condamné pour crime, ou qui ne reçoit pas l'assistance publique, a droit de voter pour un

député électeur, c'est-à-dire pour une des personnes qui composent le corps des électeurs qui ont le droit de voter pour un candidat à la législature.

Dans la Prusse, tout Prussien âgé de vingt-cinq ans, qui a le droit de suffrage dans les élections municipales, à l'endroit où est situé son domicile, peut voter pour un député électeur.

Dans le duché de Brunswick, nous voyons que vingt et un membres de la Chambre des Communes de là-bas, si je puis m'exprimer ainsi, sont élus par ceux qui paient le plus d'impôts, trois membres sont élus par le clergé protestant, dix sont élus par les villes, et dix par les districts ruraux.

Voilà quelques exemples qui prouvent combien le droit de suffrage diffère selon les divers Etats, dans la confédération germanique. En suivant le principe posé par l'honorable premier ministre, chacun devrait élire les membres du Congrès en se basant sur ces différents droits de suffrage. Mais il n'en est pas ainsi, les Allemands qui sont assez philosophes pour plaire même à l'honorable premier ministre, ont complètement répudié une pareille idée. Ils ont un cens électoral pour leur Chambre des Communes fédérale, et les qualités requises pour être électeur, c'est d'être Allemand et d'avoir au moins vingt et un ans. Donc le principe diamétralement contraire à celui qu'il a exposé est accepté dans la grande confédération germanique. Les hommes d'Etat qui ont fondé ce grand empire ont étudié la constitution des Etats-Unis, et, comme les hommes d'Etat qui ont rédigé notre constitution fédérale, ils ont rejeté le principe que les honorables membres de la droite recommandent à cette Chambre d'adopter.

Je ne veux pas en dire plus long sur ce sujet. Je déclare que tout homme impartial admettra, à mon avis, que le jour où il sera permis aux législatures provinciales de faire de la guerre aux membres de cette Chambre en rayant de la liste électorale les noms des amis ou des partisans de ces membres, ce parlement cessera d'être un corps législatif indépendant.

La proposition des honorables membres de la droite tend simplement à donner ces pouvoirs aux législatures provinciales. C'est contre cela que nous protestons. Ce pouvoir a été confié aux législatures pendant quelques années pensant qu'elles n'en abuseraient pas. Mais elles en ont abusé et cette Chambre pour défendre ses prérogatives et sa liberté a repris en main ce pouvoir. On propose maintenant de leur accorder de nouveau ce pouvoir; et je dis qu'agir ainsi, ce serait simplement mettre la Chambre des Communes sous le talon du tireur de ficelles et du politicien provincial. Une pareille législation est, à mon avis, contraire à la dignité de la Chambre et absolument incompatible avec l'indépendance de la Chambre des Communes.

M. McCLURE : Je ne veux pas retenir la Chambre bien longtemps, mais je désire faire quelques remarques sur ce bill. En premier lieu, je suis très heureux d'apprendre du gouvernement,—quel que soit ce qui arrivera plus tard,—que l'Acte du cens électoral va être abrogé et aboli. C'est une preuve que, dans un cas du moins, le parti libéral avait raison. Il en coûte beaucoup aux honorables membres de la gauche d'admettre qu'il est possible pour le parti libéral d'avoir raison; mais ce soir, nous avons la preuve que, pour une fois du moins, le parti libéral a eu raison de combattre l'inscription de cet acte dans nos statuts; car il n'y a pas aujourd'hui au Canada, un seul homme tenant à sa réputation, qui se lèverait et défendrait cet acte du cens électoral. On pourra dire que cet acte a du bon ; on pourra bien dire qu'il y a quelques dispositions qu'on aime, mais défendre le principe de l'acte, c'est une impossibilité.

On a beaucoup parlé du fonctionnement dispendieux de l'Acte du cens électoral. C'est là une objection d'une grande force pour tout habitant de ce pays ; mais à mon avis, ce n'est pas la seule ni la principale objection contre la loi électorale qui régit le pays depuis 1885. Je connais quelque chose au sujet du fonctionnement de cet acte.

Au cours de ce débat, l'on nous a beaucoup parlé des fraudes qui avaient été commises au sujet de la préparation des listes par les provinces. La chose a pu arriver, je ne le nie pas. Je n'ai jamais vu un acte de cens électoral au monde qui ne donnât pas lieu à des fraudes, il s'agit simplement de trouver de la canaille pour faire la besogne ; mais je dis que l'Acte du cens électoral du Canada prête beaucoup plus à la fraude que n'importe quel cens provincial que je connaisse.

M. WILSON : Comment cela ?

M. McCLURE : Je vais le dire à l'honorable député. Les honorables membres de la gauche nous ont défié de nommer un seul avocat reviseur ou un seul juge qui ait agi injustement. Je ne puis relever ce défi. Je n'ai pas un mot à dire contre les reviseurs qui, à ma connaissance, ont revisé les listes. Mais je dis qu'un ange envoyé du ciel, et possédant toute l'habileté d'un avocat retors, ne pourrait préparer une liste équitable sous l'empire de cet acte du cens électoral. La plus mauvaise disposition de cet acte c'est, à mon avis, de permettre de surcharger les listes de noms d'hommes qui n'ont pas les capacités électorales et d'entraver l'épuration de ces listes une fois que ces noms ont été inscrits, car les moyens que la loi nous indique à ce sujet sont si coûteux que nous ne pouvons en profiter. L'effet de cet acte, c'est que dans les villes et les cités, vous pouviez faire inscrire sur la liste qui vous vouliez ; mais dans les districts peu peuplés, des centaines de personnes ayant les capacités électorales n'étaient pas inscrites, à moins que quelqu'un qui n'y était pas obligé, dans le but peut-être d'en tirer un avantage politique, ou par pur patriotisme n'allât recueillir les noms pour les faire insérer sur les listes. Quelques honorables députés ont cité des cas, où sous l'empire des divers actes de cens électoral des provinces, il y avait eu fraude. Mais qu'est-ce qui est arrivé sous l'Acte du cens électoral du Canada ? Dans la ville même que j'habite, lors de la dernière revision des listes, le comité conservateur a fait inscrire les noms de toutes les personnes ayant les qualités requises pour être électeurs. Et en cela, il n'a fait qu'exercer un droit et remplir un devoir. Mais s'est-on arrêté-là ? Quelqu'un,—je ne sais qui, car tout le monde a répudié la responsabilité de son acte,—a loué les services d'un jeune homme sans caractère et sans réputation, qu'on a payé, d'après son propre témoignage, a raison de vingt-cinq cents pour chaque nom qu'il pourrait faire inscrire sur les listes. Ce jeune homme s'est mis en campagne, a recueilli des noms, et a juré que les personnes qu'il désignait possédaient les qualités requises pour être électeurs, et ces noms ont été

inscrits sur la liste. Je ne blâme pas le reviseur pour cela, car ayant l'affidavit d'un électeur, il était obligé d'appliquer la loi, et c'est par centaines que ces noms ont été inscrits sur la liste ; et nous nous sommes trouvés dans l'alternative, ou de les y laisser ou de recourir aux moyens coûteux que l'acte met à notre disposition pour les faire rayer. Vu qu'aux termes de l'affidavit d'un électeur, ces personnes avaient les qualités requises pour l'électorat, il était nécessaire, en vertu de cet acte, qu'un autre électeur se présentât et jurât le contraire. C'est là une chose très difficile à faire. Vous pouvez bien trouver une douzaine de personnes qui vous diront : " Je ne connais pas cet homme, je ne crois pas qu'il possède les capacités électorales, mais je n'en suis pas certain : " Mais le serment d'un électeur atteste qu'il a les capacités requises. Voilà une chose qui est arrivé, non une ou deux fois, mais des vingtaines de fois, sous l'empire de l'Acte du cens électoral du Canada. Cela ne peut arriver cependant que dans les villes et les cités ; mais dans la campagne, ou les électeurs sont disséminés sur un vaste territoire, il y avait une foule de jeunes gens qui, dans l'ignorance des lois du pays, ne comprenaient pas le fonctionnement de l'Acte du cens électoral ; et à moins que quelqu'un ne se présentât et ne receuillit leurs noms, ces jeunes gens n'étaient pas inscrits sur les listes électorales.

J'admets tout de suite que l'acte est aussi juste envers un parti qu'envers l'autre, et je dois dire que nous en avons tiré le meilleur parti possible ; et dans le comté de Colchester, nous nous sommes faits un devoir d'aller chercher des hommes jusque dans les bois pour les faire inscrire sur la liste. Mais est-ce là la manière dont on devrait déterminer le cens électoral dans ce pays ? Est-ce qu'on devrait imposer aux gens l'obligation d'aller chercher les électeurs dans les bois pour les faire inscrire sur la liste ? Nous devrions avoir une loi décrétant que le vote est de droit naturel, et non une faveur qu'on accorde.

Que proposons-nous de substituer à l'Acte du cens électoral ? Les listes provinciales qui servent à l'élection des membres des différentes législatures du Canada. Mais on m'arrête en me disant,—j'ai souvent entendu cette remarque de la part des conservateurs aussi bien que des libéraux,—" mais après tout, il est peut-être bon que ce parlement réglemente le droit de suffrage de ceux qui l'élisent." J'ai souvent entendu faire cette remarque, mais j'ai rarement entendu quelqu'un nous dire ce qu'il y a de bon dans cet acte. L'honorable député de Durham-est (M. Craig), je crois, nous a dit l'autre jour qu'il combattrait ce bill parce qu'il était bon que ce parlement réglementât le droit de suffrage des électeurs fédéraux, et il nous a dit pour quelles raisons. Quelles sont ces raisons ? " D'abord," dit-il, " je pense qu'il est bon que ce parlement retienne la réglementation du droit de suffrage des électeurs fédéraux, parce qu'il est bon que ce parlement ne se dépouille pas de cette prérogative."

C'est tout ce qu'il a pu dire, et c'est tout ce qu'on peut dire, parce que, en premier lieu, il n'y a rien dans ce bill qui s'oppose à ce que le parlement retienne la réglementation du droit de suffrage des électeurs fédéraux. Je demande aux honorables membres de la gauche quelle différence il y a entre dire que les listes seront préparées par des reviseurs nommés par nous parce que ceux-ci sont des juges de comté, et dire que les listes seront préparés par des reviseurs nommés par les conseils municipaux ! En principe, quelle est la différence ? Et quant à la liste,—je parle surtout de ce qui se passe dans ma province,—je demande à tout homme de la Nouvelle-Ecosse, quelle que soit sa politique, d'aller dans une localité de son comté, de prendre la liste fédérale et de la mettre en regard de la liste provinciale, et je le défie de dire que la liste provinciale n'est pas une représentation plus vraie et plus exacte du vote de cette localité que la liste fédérale. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

M. CAMPBELL : Il en est ainsi dans l'Ontario.

M. BENNETT : Pas du tout.

M. McCLURE : Prenez un exemple. J'ai eu la mauvaise ou la bonne fortune de subir une élection dans mon comté le jour même d'une élection provinciale. Je devais être élu sur la liste fédérale, vieille de deux ou trois ans, tandis que le candidat provincial devait être élu sur une liste préparée deux ou trois mois avant l'élection. Le résultat fut que, dans chaque arrondissement, il y eut une foule de jeunes gens âgés de vingt et un à vingt-trois ans qui eurent le privilège de voter pour le candidat provincial, mais qui ne purent voter pour le candidat fédéral. Et non seulement des jeunes gens, mais des hommes de tout âge et de toute classe se sont trouvés dans la même position.

Mais il y a plus, dans un grand nombre de cas, des personnes qui avaient perdu leur droit de suffrage, ont voté, dans l'élection fédérale, usurpant ainsi un cens électoral qu'elles n'avaient plus, mais qui appartenait à des hommes qui n'ont pu déposer leur bulletin dans l'urne, parce qu'ils n'étaient pas inscrits sur la liste. Je pourrais citer un grand nombre de cas, dans la Nouvelle-Ecosse, où une terre de $150, a donné le droit de suffrage à trois hommes. Est-ce là une loi équitable ? Aux termes de l'Acte du cens électoral, un homme peut être électeur en qualité de propriétaire ; il peut louer son immeuble à un autre homme qui sera inscrit sur la liste en qualité de locataire ; et quelque autre homme peut occuper cette terre et être inscrit sur la liste en qualité d'occupant. Un immeuble de $150 pourra donc donner le droit de suffrage à trois hommes, tandis que le véritable propriétaire ne pourra voter. La formation de la liste ne se fait que rarement, et ces trois hommes qui, peut-être, résident aux Etats-Unis, pourront revenir le jour de l'élection et exercer un droit de suffrage qui ne leur appartient pas. Voilà un exemple des nombreux abus occasionnés par l'Acte du cens électoral. Du commencement à la fin, du premier au dernier mot, cet acte est hérissé de difficultés qui entravent la formation d'une liste sincère et équitable. Aujourd'hui deux ou trois élections partielles doivent avoir lieu, et tous les jeunes gens, âgés de vingt et un à vingt-quatre ans qui ont le droit de voter dans les comtés appelés ainsi à élire des députés, ne sont pas inscrits sur les listes. C'est là une honte et un outrage dont les honorables membres de la gauche sont responsables.

Que devons-nous dire de cet acte qui, à chaque élection, depuis qu'il est en vigueur, prive de leurs droits politiques les jeunes gens de ce pays, car toutes les fois que nous avons eu une élection générale, les listes étaient préparées déjà depuis deux ou trois ans. On prive de leurs droits politiques une foule de jeunes gens de ce pays mais en revanche, on accorde le droit de suffrage à des hommes

qui n'ont pas les capacités requises pour être électeurs. Et cependant on verse des larmes sur le pauvre employé de chemin de fer.

Mais, nous disent les honorables membres de la gauche, il se commettra de terribles fraudes si vous adoptez les listes provinciales. J'ai été quelque peu surpris de voir l'honorable député d'Annapolis (M. Mills) essayer à nous prouver, cette après-midi, que la formation des listes provinciales, dans la Nouvelle-Ecosse, a donné lieu à des fraudes épouvantables. A l'entendre vous penseriez que les conservateurs néo-écossais sont des enfants et ne savent pas conduire une élection. Il nous a dit que dans le bureau des réviseurs, il y aurait un conservateur, et naturellement que ce serait un honnête homme, et qu'il y aurait des libéraux, et que naturellement, ce serait des coquins. La philosophie de l'honorable député semble être qu'un libéral peut être honnête en certaines choses, mais qu'il sera nécessairement malhonnête dans une élection.

M. BENNETT : Ecoutez ! écoutez !

M. McCLURE : Je ne m'étonne pas d'entendre l'honorable député de Simcoe applaudir à cette déclaration, car il croit que l'honnêteté est étrangère à la politique.

M. BENNETT : Si l'honorable député désire avoir mon appréciation de sa personne, je lui dirai que c'est à cette aune que je le mesure.

M. McCLURE : Je n'ai jamais demandé à l'honorable député (M. Bennett) une appréciation de ma personne, et j'espère que je ne descendrai jamais assez bas pour la mériter.

L'honorable député d'Annapolis ne pourrait soutenir avec succès dans la Nouvelle-Ecosse, l'assertion qu'il a faite. La preuve de ce que j'ai avancé se trouve dans les listes elles-mêmes, et je demande à l'honorable député de prendre la liste provinciale de son propre comté et de la comparer avec la liste fédérale, et je lui déclare ici,—et il ne me contredira pas,—que la première est beaucoup plus équitable que la dernière.

L'honorable député d'Annapolis nous a lu un long extrait d'un journal pour nous démontrer que des fraudes avaient été commises dans le comté de Pictou. Mais, en somme, à quoi cela se résume-t-il ? Que quelqu'un a essayé de faire inscrire, sans droit, trois ou quatre noms sur la liste du comté de Pictou, mais qu'ayant une loi électorale qu'on ne peut convertir en instrument de fraude, on a échoué. Mais sous l'empire de l'Acte du cens électoral il aurait été très facile de faire inscrire ces noms, mais très difficile de le faire rayer plus tard. Une tentative de fraude ne prouve rien. Sous l'empire de n'importe quelle loi, vous trouverez une foule de gens qui essaieront de commettre des fraudes. Mais réussissent-ils, c'est la question ? Et est-ce que la liste définitive est équitable ou non ?

Mais nous disent les honorables membres de la gauche, c'est une humiliation pour ce parlement que d'être élu sur des listes provinciales. Est-ce que les honorable députés ne savent pas que les hommes qui les envoient ici sont les mêmes que ceux qui élisent les membres des législatures provinciales.

L'honorable préopinant (M. McNeill), nous a parlé des Etats-Unis et il a cru avoir trouvé une grande réponse au très honorable premier ministre en disant que la constitution américaine était directement le contraire de la notre. Je crois qu'il a un peu trop tiré son raisonnement par les cheveux. Je sais qu'à certains égards, cette constitution est le contraire de la nôtre, mais il n'est pas juste de dire qu'elle est directement le contraire de la nôtre. Dans tous les cas, il n'y a aucune différence sur ce point, à savoir que nous avons un parlement fédéral et des législatures provinciales, tout comme les Etats-Unis ont un parlement fédéral et des législatures d'Etat. Il y a une différence entre les pouvoirs de nos législatures provinciales et ceux des législatures d'Etat, mais il n'y en a pas au sujet de l'existence de ces deux législatures. Aux Etats-Unis, on accepte le principe que les législatures des divers Etats doivent réglementer le droit de suffrage de ceux qui élisent les membres du Congrès fédéral.

L'honorable préopinant (M. McNeill) aimerait mieux cependant aller nous voir chercher nos exemples en Allemagne plutôt qu'aux Etats-Unis. Eh bien ! je suis prêt à me rendre en Allemagne pour y apprendre la philosophie et y étudier les sciences, mais non pour y chercher des lois qui protègent la liberté du peuple et qui donnent à celui-ci le droit de se gouverner lui-même, j'aimerais puiser à une autre source que l'Allemagne. Quelque respect que nous ayons pour l'empire allemand, je n'ai jamais entendu dire que c'était là que nous devrions puiser nos inspirations afin de faire des lois pour la protection des droits et des libertés des citoyens de ce pays.

Les honorables membres de la gauche se sont longuement apitoyés sur le sort des fonctionnaires fédéraux que l'on prive de leur droit de suffrage. Je ne sais pas quelle portée cela peut avoir dans la discussion. J'ai entendu affirmer que le bill privait les fonctionnaires fédéraux de leurs droits de suffrage dans la province de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable député d'Annapolis (M. Mills) semble oublier qu'il y a une grande différence entre un acte du cens électoral et un acte relatif à l'élection. L'acte du cens électoral de la province de la Nouvelle-Ecosse n'enlève pas aux fonctionnaires fédéraux leur droits politiques. Tout fonctionnaire fédéral possédant des capacités requises pour l'électorat, est inscrit sur les listes provinciales qui sont les mêmes que celles dont on se sert dans les élections municipales de cette province. Et tous ces fonctionnaires fédéraux votant aux élections municipales, et la raison pour laquelle ils ne votent pas à une élection provinciale, c'est parce qu'il y a dans les lois électorales, une disposition décrétant qu'un votant ne doit pas avoir été à l'emploi du gouvernement fédéral dans les quinze jours précédant l'élection, et on peut lui faire prêter serment à ce sujet.

Je suis tenu de dire, en toute franchise, que cette loi renferme un article que l'on pourrait considérer comme donnant le droit de faire prêter un serment de cette nature à un électeur, mais cela n'a jamais été clairement l'intention ; et, quant à moi, j'appuierais de tout cœur un amendement quelconque qui ferait disparaître l'obscurité de cet article et le rendrait clair ; car l'esprit de la loi voulait évidemment que ces fonctionnaires eussent le droit de suffrage dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Et puis, je ne suis pas ici pour justifier la loi de la Nouvelle-Ecosse d'avoir privé les fonctionnaires fédéraux de leur droit de suffrage. J'en sais beaucoup plus au sujet des fonctionnaires dans cette

province que certains honorables députés. Je les ai connus dans mon comté, et je suis obligé de dire que dans toute la Nouvelle-Ecosse, il n'y a pas une classe d'hommes qui m'inspire plus de respect que les employés des chemins de fer de ce pays. Je connais particulièrement les hommes qui travaillent sur l'Intercolonial. Ils ont été mes adversaires en politique, ils ont voté contre moi, mais je n'ai pas un mot désobligeant à dire contre eux, et bien que l'on m'ait souvent poussé à employer mon influence pour les faire destituer, j'ai toujours refusé de le faire. Cependant, M. l'Orateur, laissez-moi vous dire que bien que ce soit une classe d'hommes nobles et intelligents, il n'y a pas sur la terre d'hommes qui aient été plus traités en esclaves par les honorables membres de la gauche que les employés de l'Intercolonial, et c'était autant pour la protection de ces hommes eux-mêmes que pour la protection de la législature que cette loi a été adoptée. J'ai rencontré les hommes eux-mêmes, et, tous, par vingtaines, m'ont dit qu'ils étaient forcés de voter comme ils le faisaient. Ils n'étaient pas forcés par le gouvernement, oh ! non. Le gouvernement avaient bien le soin de ne pas donner d'ordres, mais ces ordres étaient données indirectement tout de même. Je sais que le président de l'Association libérale-conservatrice de la ville de Truro, a été trouver plusieurs électeurs dont les principes conservateurs étaient considérés comme douteux, et leur a dit que si on ne les voyaient pas un certain soir à la réunion du comité, ils sauraient à quoi s'en tenir, et sur qui ils devaient compter pour vivre. Ces hommes allèrent à l'assemblée et furent soumis à un interrogatoire ; puis on leur donna à entendre que s'ils osaient voter contre le candidat conservateur, ils le feraient au risque de perdre leur emploi.

L'honorable chef de la gauche niera cela avec indignation, il sera frappé d'horreur en songeant que ces choses se sont passées sous son administration. Mais c'est ce qui a eu lieu ; et s'il ne l'a pas su, il a manqué à son devoir d'homme public en ne sachant pas qu'il gardait au service de l'Etat des hommes qui étaient devenus les commandeurs d'esclaves des libres et indépendants électeurs de ce pays.

C'est pourquoi la législature provinciale a privé ces hommes de leur droit de suffrage pour leur propre protection, pour ne pas les mettre dans la position humiliante d'avoir à voter d'une certaine manière, qu'ils le voulussent ou non. Cette privation du cens électoral est amplement justifiée ; je ne dis pas si l'on devrait, ou non, l'appliquer en vertu de ce bill. Cela n'est pas proposé ici et cela n'entre pas dans la discussion. Or, comme je l'ai dit au commencement, ce que cette législation fera de mieux, à mon avis, c'est qu'elle va faire disparaître la loi du cens électoral fédéral. Et je suis heureux de savoir que nous allons revenir aux listes provinciales. J'en suis heureux, parce que, d'après moi, nous aurons alors une liste juste. Je ne désire pas que les honorables membres de la gauche soient obligés de passer leur temps et de dépenser leur argent pour empêcher que les jeunes gens de ce pays ne soient privés de leur droit de suffrage par une loi injuste dans ses dispositions, inapplicable dans ses détails et entraînant beaucoup de dépenses pour la population ; je ne désire pas, non plus, être soumis à cette obligation. Les listes provinciales représentent d'une manière juste et honnête le nombre des électeurs du pays. Comment sont-elles préparées ? Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, chaque conseil municipal divise le comté en arrondissements de revision, et trois reviseurs sont nommés pour chaque arrondissement. Ces hommes ne sont pas tous partisans, au moins, ils n'appartiennent pas tous au même parti. L'honorable député d'Annapolis (M. Mills) a paru croire qu'il suffisait de dire qu'un homme était grit pour prouver qu'il était malhonnête. Il sera impossible à l'honorable député de s'échapper de cette façon, car le gouvernement qu'il a appuyé a nommé des reviseurs dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et j'ignore encore s'il se trouve un grit parmi eux. Je n'accuse pas ces hommes d'avoir agi malhonnêtement. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'un homme doit nécessairement être malhonnête parce qu'il est conservateur. On ne saurait accuser un homme parce qu'il appartient à tel ou tel parti ; ses actes prouvent tout. Il ne faut pas oublier que les reviseurs de la liste provinciale nommés par les conseils municipaux sont composés de libéraux et de conservateurs.

Je ne crois pas qu'il y ait dans la Nouvelle-Ecosse un seul conseil municipal où les deux partis ne sont pas raisonnablement représentés. Dans mon comté, et autant que je me le rappelle, le conseil a été presque également divisé, et les reviseurs nommés appartenaient aux deux partis politiques. Cependant pas une plainte n'a été portée par aucun des partis sur la manière dont les listes sont préparées. Et d'après ce que je sais, il en est ainsi de chaque comté de la Nouvelle-Ecosse. Le cens électoral est virtuellement le même en vertu de la loi fédérale qu'en vertu de la loi provinciale, de sorte que le changement fera peu de différence sous ce rapport. Relativement à cette nouvelle adoption des listes provinciales, je crois qu'il y a beaucoup à dire en faveur de l'idée que les provinces, et non pas le parlement fédéral, devraient réglementer le cens électoral.

Je suis heureux de remarquer qu'à mesure que les années s'écoulent la nationalité devient de plus en plus homogène. Je suis bien aise de savoir que pendant aucune période de l'histoire du Canada, jamais la population canadienne n'a fait de plus grands progrès vers l'union que depuis que les libéraux sont au pouvoir. Mais tout en admettant que nous nous sommes beaucoup rapprochés du jour où nous ne serons plus ni néo-Ecossais, ni Manitobains, mais où nous serons tous Canadiens, je suis cependant obligé d'admettre—et ce n'est pas à notre déshonneur—qu'il existe des différences locales et même des différences nationales dans ce pays.

Je n'ai pas honte de dire, bien que je sois fier d'être Canadien, que je ressens un orgueil encore plus grand en songeant que je suis néo-Ecossais. Ce n'est pas me montrer déloyal envers la confédération que de dire que la Nouvelle-Ecosse occupe la première place dans mon cœur. Ces différences locales existant, est-il juste, est-il sage, est-il opportun de chercher à imposer à la confédération un cens électoral commun à toutes les provinces ?

N'allez pas croire que je cherche à créer des différends entre les diverses classes qui composent la population en ce pays. La meilleure manière d'unir la population de ces différentes provinces, c'est de lui faire comprendre qu'elle a le droit de s'en tenir à ses institutions provinciales, de déclarer que ce ne sera plus un crime pour un homme d'être fier de sa province et de ses institutions.

En conséquence, il y a beaucoup à dire en faveur de l'octroi aux habitants des diverses provinces du droit de dire qui les représentera en ce parlement —car c'est ce que cela signifie en fin de compte. Si ce parlement dit: "Nous réglementerons nous-mêmes le cens électoral," il dit de fait: "Nous dirons à la population de chaque province qu'elle ne doit envoyer pour la représenter ici que les hommes que nous voudrons bien choisir"; c'est-à-dire: "nous choisirons les électeurs qui envoient ici les députés," ce qui est la même chose. Je dis que c'est là rétrograder.

Nous devrions dire aux provinces: "Envoyez pour vous représenter en ce parlement les hommes que vous préférerez, et pour cela, vous aurez le droit de choisir les votants et le faire comme il vous plaira."

Il est simplement oiseux de parler de fraude dans la préparation des listes. Il se commet même des fraudes dans l'application de la loi divine, et dans l'application de toute autre loi, mais la loi n'est pas à blâmer; le blâme doit retomber sur le fripon qui commet la fraude.

Vous devriez rédiger la loi de manière à faire disparaître les facilités qu'il y a de commettre la fraude, et là finit votre devoir. Ce n'est pas ce qu'a fait la loi fédérale relative au cens électoral, car elle a permis les fraudes et empêché que ceux qui les commettent ne soient punis.

Je dis donc que j'appuie ce bill avec beaucoup de plaisir. L'honorable préopinant, je crois, a dit que nous abandonnions nos droits, que ce parlement perdrait son indépendance—ce sont là, je crois, les paroles dont il s'est servi—s'il revenait aux anciennes listes. Alors, ce parlement devait n'avoir aucune indépendance avant que la loi du cens électoral fut adoptée. L'honorable député veut-il dire que c'est le cas? Ce parlement avait une sorte d'indépendance en vertu de cette loi relative au cens électoral, indépendance qu'il n'aura plus, je l'espère. Il avait l'indépendance de l'opinion publique, ce qui n'était pas à son honneur. Pendant des années, des hommes ont siégé dans ce parlement comme représentants du peuple, qui, si une liste juste avait été préparée, n'auraient jamais été élus; des hommes que les électeurs n'auraient jamais envoyés ici s'il leur avait été donné de voter contre eux. C'est le genre d'indépendance que nous ne voulons pas.

M. CLANCY: Est-ce que cela s'est passé dans votre parti?

M. McCLURE: Il est possible que cela se soit passé dans mon parti, ou cela a pent-être eu lieu dans l'autre parti. En ce qui a trait au principe, peu importe quel parti a été défait. Je ne suis pas ici pour discuter la question au point de vue étroit du parti seulement. Je prétends que le peuple a le droit d'être représenté convenablement en parlement, et il n'en saurait être ainsi, si la liste des électeurs ne représente pas tous les votants du pays. J'appuie donc ce bill de tout cœur. Je crois que c'est un grand pas dans la bonne voie; je crois que c'est un grand progrès, puisqu'il détruit la législation inique du cens électoral, et un progrès encore plus grand, puisqu'il rend à ceux auxquels il appartient légitimement le droit de réglementer les lois relatives au cens électoral de ce pays et de déclarer qui doit élire des représentants à ce parlement.

M. McCLURE.

M. ROCHE: Je croyais que le bill que nous étions appelés à discuter était le bill présenté par le Solliciteur général plutôt que la loi fédérale de 1885; cependant, l'honorable préopinant (M. McClure) a consacré la principale partie de son discours à discuter l'ancienne loi fédérale, qui a été examiné à fond à l'époque où on l'a mise dans les statuts. Bien que l'honorable député, par son débit de harangueur d'assemblées religieuses tenues en plein air, semble provoquer les représailles, cependant, je suis porté à user de charité et à attribuer cela au fait que, quoiqu'il soit respectable personnellement, il est enclin à perdre la tête et à se laisser entraîner par sa propre éloquence, et, partant, il dit plusieurs choses qu'il ne croit réellement pas. En tout cas, c'est le point de vue charitable auquel j'envisage son discours. Je crois aussi que la réputation de l'honorable député pour sa largeur de vues peut parfaitement être contestée, si nous considérons qu'il est ardent admirateur et chaud partisan du ministre des Finances qui, l'autre soir, en cette Chambre, s'est vanté d'avoir contribué à priver en masse les fonctionnaires fédéraux de leur droit de suffrage. Si c'est là une preuve de l'esprit de justice de l'honorable député, nous pouvons bien prendre ses autres observations cum grano salis.

Jusqu'ici, les honorables députés des autres provinces ont jugé à propos de discuter ce bill au point de vue de leur propre province, de sorte que l'on m'excusera peut-être si je fais la même chose, et si je dis à la Chambre quelque chose des injustices de la belle loi que nous avons au Manitoba. A ceux qui viennent d'autres provinces, où le cens électoral convient sous certains rapports à ces provinces, et qui renferme peut-être des éléments de justice approuvés par tous, indépendamment des partis, à ceux-là, il est impossible que l'adoption de ce projet de loi ne prête pas beaucoup à objection. Mais d'après tous les conservateurs qui viennent du Manitoba, province dont la législation incertaine durant les dix dernières années a, dans plus d'une occasion, jeté tout le monde dans l'étonnement, à tous ceux qui ont connu le caractère de partialité de la loi relative aux élections de cette province, et la conduite injuste des fonctionnaires partisans qui confectionnent les listes dans l'intérêt de ce parti, je dis que l'adoption de ce bill sera peut-être considérée avec crainte. Non seulement le principe essentiel que comporte ce projet de loi est des plus pernicieux de sa nature—par ce principe, l'on demande au parlement d'abandonner aux provinces le droit de réglementer son propre cens électoral—mais, en ce qui concerne le Manitoba, la substitution de la loi provinciale signifie que les membres du parti conservateur de cette province seront mis dans une position désavantageuse, et devrait travailler beaucoup, perdre beaucoup de temps, et dépenser beaucoup d'argent, et même alors, ils n'auront pas autant d'avantage que leurs adversaires, et ne seront pas dans une situation qu'un homme qui a dans le cœur les premiers éléments de l'équité puisse approuver.

Je n'ai pas l'intention, maintenant, d'entreprendre une défense élaborée de la présente loi du cens électoral fédéral. J'admets qu'elle renferme des dispositions qui peuvent très facilement être améliorées. Je suis prêt à admettre que l'application en est trop difficile et trop dispendieuse; il est vrai et opportun, sans doute, qu'il est possible d'insérer dans les statuts une loi plus simple, moins coûteuse et plus satisfaisante. Mais, à mon

avis, le gouvernement commettra une grande erreur en adoptant ce mode hybride d'après lequel chaque province de la Confédération aura un système distinct de représentation en cette Chambre; tous les systèmes sont différents les uns des autres, et il n'y en a pas deux de semblables. Malgré toute la déférence que j'ai pour les opinions des honorables membres de la droite, je prétends que, dans la préparation d'une loi fédérale, l'on devrait avoir un grand respect pour le principe d'uniformité, et éviter l'état compliqué des affaires et la confusion, toutes choses que l'adoption de ce bill entraînera nécessairement. Il n'est pas nécessaire que les honorables membres du cabinet adoptent cette législation simplement dans le but de remplir les promesses qu'ils ont faites aux électeurs avant les élections; ils ont déjà violé dans le passé tant de leurs promesses que s'ils en violent une autre, cela importera très peu; tout de même, les électeurs seront sans doute très surpris—il est possible que le coup soit trop fort pour qu'ils puissent le supporter, dans les circonstances—de les voir tenter de remplir un de ces engagements, lequel n'est pas de première importance. Que la loi actuelle ne soit pas parfaite, nous sommes prêts à l'admettre. Mais on peut l'améliorer sans recourir à une législation qui signifie l'abandon du droit de réglementer le mode de représentation en cette Chambre aux politiciens des provinces qui feront servir la chose à leurs fins, ce qui arrivera indubitablement si ceux qui sont chargés des affaires politiques par toutes les autres provinces de la Confédération sont de la même trempe que nos hommes d'Etat lilliputiens de la province du Manitoba.

Donc, à titre de membre de cette Chambre, je proteste énergiquement contre l'adoption de ce projet de loi, surtout parce qu'il stipule la substitution des listes provinciales, préparées par les fonctionnaires provinciaux, aux listes préparées sous la direction et sous la surveillance immédiate de fonctionnaires nommés par le gouvernement fédéral. Le gouvernement connaît-il la nature de la loi qu'il cherche à substituer à cette loi fédérale, en ce qui a trait à la province du Manitoba? Sait-il comment les fonctionnaires provinciaux appliquent les dispositions de la loi provinciale qu'il se propose d'adopter? Sait-il que, à l'époque où on l'a insérée dans les statuts de cette province, cette loi du Manitoba a été condamnée par le *Globe* de Toronto, l'interprète et l'oracle du parti libéral? Cette loi doit être assurément très défectueuse, puisqu'elle a été condamnée par ce journal. Et ce journal a fait remarquer au cabinet Greenway qu'en adoptant cette législation, il ne faisait que, embarrasser les libéraux de cette Chambre, et lui a demandé de réfléchir avant de commettre une erreur qu'il regretterait toujours.

Le gouvernement sait-il que M. Fisher, ce vieux libéral, qui a représenté le Manitoba dans la récente expédition à la baie d'Hudson, et qui pendant une couples d'années, a été président de l'association libérale provinciale de cette province, a carrément attaqué la loi en l'appelant "une monstruosité," observation maintenant historique? Sinon, je le dis aujourd'hui aux honorables ministres, afin qu'une occasion leur soit fournie d'examiner à fond l'application de cette loi, qui, d'après tous les hommes indépendants et impartiaux, est des plus déraisonnables, et indigne d'un peuple éclairé et civilisé, puisse qu'elle met l'opposition absolument à la merci du gouvernement du jour. Les fonctionnaires partisans qui ont préparé les listes en cette province ont rivalisé d'ardeur pour voir lesquels d'entre eux pourraient priver le plus grand nombre de leurs adversaires politiques de leur droit de suffrage. Les noms de centaines de vieux conservateurs, d'hommes qui avaient voté aux élections provinciales et fédérales pendant dix ou douze ans, et même pendant plus longtemps, ont été à dessein retranchés de ces listes dans l'espoir ou que l'absence de leurs noms ne serait pas remarqué assez tôt pour interjeter appel, ou qu'ils ne se donneraient pas la peine de se présenter ou de se faire représenter aux cours de revision. Ces fonctionnaires ne se sont pas occupés d'affidavit que leur avaient envoyés des conservateurs, et ils ont accepté la simple parole des candidats libéraux. Or, l'ancienne loi, adoptée au Manitoba en 1886, par le gouvernement Norquay, stipulait que les listes devaient être préparées par des fonctionnaires nommés énumérateurs, mais, autant que possible, ces fonctionnaires devaient être des officiers municipaux; ce n'était pas obligatoire, mais l'on demandait de le faire partout où on le pouvait. Toutefois, cette loi a été condamnée par l'opposition libéral d'alors, dirigée par M. Greenway. Il a prétendu que, dans tous les cas, les officiers municipaux, devaient être les fonctionnaires auquels on devait confier le soin de préparer ces listes. Il a carrément attaqué la législation et exprimé en ces termes les sentiments de son parti sur la question à l'époque où la législation a été adoptée :

> M. Greenway était en faveur de la préparation des listes des votants par les officiers municipaux, et a prétendu que cela pouvait se faire facilement, car la plus grande partie de la besogne était complétée. Il a objecté à ce que le gouvernement se chargeât de nommer les énumérateurs. Il était possible qu'il nommât des partisans, qui pourraient susciter des obstacles afin de faire retrancher des listes les noms auquels ils objectaient. On devrait accorder la plus grande liberté, et il ne devrait pas exister le moindre soupçon relativement à la manière dont les listes sont préparées. * * * * Si l'on nommait un énumérateur partisan, qu'il lui serait facile de ne pas tenir compte de certains renseignements qu'il pourrait obtenir relativement à certains individus qu'il désirerait peut-être priver de leur droit de suffrage.

Ainsi, la Chambre peut voir que M. Greenway a objecté absolument à ce que le gouvernement se chargeât de nommer des fonctionnaires pour préparer les listes. M. Martin, alors collègue de M. Greenway, a proposé, lors de la troisième lecture :

> Que le dit bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé à un comité de toute la Chambre, avec instruction de l'amender en supprimant l'article 14, qui stipule la nomination d'énumérateurs, et en y substituant un article stipulant que les officiers municipaux prépareront les listes des votants.

Tous les membres libéraux de la Chambre ont voté pour cette motion. Lors des élections qui ont eu lieu au mois de septembre suivant, sur chaque tribune, et par chaque candidat libéral, il a été posé comme principe que lorsque les libéraux arriveraient au pouvoir, il serait adopté une loi stipulant que les listes seraient préparées par les officiers municipaux et revisées par les juges.

En janvier 1888, M. Greenway a été appelé à former son cabinet, et, pendant la session de 1889, dans un moment d'honnêteté,—ces moments, je regrette de le dire, sont trop peu nombreux et trop éloignés les uns des autres chez cet honorable monsieur—il a adopté une législation comprenant ces deux dispositions. Cette loi a reçu l'approbation unanime de tous les membres de la Chambre, grits

et torys. Les officiers municipaux qui étaient nommés chaque année par les conseils municipaux, et qui étaient indépendants du gouvernement, devaient préparer les listes.

Ces fonctionnaires n'appartenaient pas tous au même parti politique, et, s'ils cherchaient à grossir les listes dans les intérêts de l'un ou l'autre parti politique, ils couraient le risque de perdre leurs emplois après les prochaines élections municipales. En conséquence, l'intérêt personnel seul forcerait ces fonctionnaires à faire leur devoir d'une manière impartiale. Mais pendant combien de temps, à votre avis, M. l'Orateur, M. Greenway a-t-il laissé cette loi parmi les statuts de la province du Manitoba ? Une année seulement.

A la session suivante de la législature, sachant que c'était une loi trop honnête pour convenir au but qu'il se proposait, craignant un verdict du peuple, il a abrogé sa propre loi de la session précédente sans avoir permis d'en éprouver l'applicabilité à une élection générale, il l'a supprimée du recueil des lois et y a substitué un acte comprenant les dispositions mêmes autrefois condamnées dans la loi Norquay et dans la loi fédérale ; oui, et des dispositions beaucoup plus défectueuses que toutes celles renfermées dans l'une ou l'autre de ces lois. La duplicité pourrait-elle être poussée plus loin ? Quelles étaient les stipulations de cette loi qu'il avait fait adopter ? Elle renfermait des dispositions pour la préparation des listes, non par des officiers municipaux, mais par des officiers appelés "commis de l'enregistrement," autre nom pour les énumérateurs, et leur revision par des juges ou des avocats exerçant leur profession depuis trois ans, tandis qu'auparavant, des juges seuls pouvaient reviser les listes ; et aujourd'hui, nous voyons un nombre considérable d'avocats libéraux, en retour de services rendus au parti, envoyés dans les différentes circonscriptions pour remplir les fonctions de reviseurs aux diverses cours de revision. Or, quelle était une des principales objections faites en cette Chambre, en 1885, par les libéraux contre l'adoption de la loi du cens électoral fédéral actuel ? Je vais citer à la Chambre l'objection faite par l'honorable Edward Blake, chef de ce parti :

Pour l'accomplissement d'un devoir, le plus délicat du monde : La confection des listes d'après lesquelles on doit décider si le gouvernement sera maintenu ou non, le cabinet s'arroge le pouvoir de choisir ses hommes, et il choisira sans aucun doute des hommes sur qui il peut compter. * * * La proposition (du chef du cabinet) est de confier la revision de ces listes à ses propres candidats. * * * De fait, il propose un projet par lequel il pourra avoir la haute main sur les bureaux de votation. Les listes doivent être préparées directement pour les conservateurs, et les libéraux devront les combattre. * * * Les reviseurs seront choisis à titre d'hommes politiques pour des fins politiques et particulières.

Si cet argument valait quelque chose, appliqué à la loi du cens électoral, n'est-il pas encore beaucoup plus fort, appliqué à l'acte par lequel on veut la remplacer, pour ce qui concerne la province du Manitoba ? Qu'on n'oublie pas que les listes fédérales sont préparées par des juges ou des avocats ayant au moins cinq ans de pratique, tandis que les listes provinciales sont faites par les créatures du gouvernement, recommandées par les candidats libéraux, élus ou défaits, et dont le seul titre à ce poste est d'être des partisans zélés—en réalité ces listes sont préparées sous la surveillance directe des députés libéraux dans chaque comté.

Dans bien des cas des gens ont été choisis comme préposés à l'enregistrement, non parce que la population en générale avait confiance en leur intégrité, mais parce qu'on pouvait s'en rapporter à eux pour profiter de tous les avantages dans l'intérêt du candidat du gouvernement ; et je dois dire qu'ils se sont acquis des titres à la reconnaissance de ces candidats, dont beaucoup doivent leur élection à la scandaleuse manipulation de ces listes.

Je n'ai pas besoin de m'en tenir à des généralités. Je suis en état de citer des cas particuliers. J'ai ici des déclarations assermentées d'hommes éminents des trois quarts des comtés de la province, qui, toutes racontent les mêmes histoires d'esprit de parti, de duplicité et de fraude ; je n'en imposerai pas la lecture à la Chambre puisqu'on en a déjà entendu du même genre.

Il me suffira de dire que dans la seule division de Winnipeg-nord, 400 électeurs n'ont pas été mis sur la liste ; tout le vote juif qui est 250, a été laissé de côté, parce qu'il est généralement conservateur, tandis que le vote islandais qui est acquis aux libéraux, a été entré, sans que personne n'en ait fait la demande. Sur 30 employés dans un même établissement, 27 étaient conservateurs et 3 libéraux, et chose étrange, les trois libéraux étaient sur la liste, et les 27 conservateurs n'y étaient pas. Le préposé à l'enregistrement a avoué devant la cour de revision qu'il avait pris ces trois noms dans un vieux cahier de meneur électoral.

Ces noms étaient marqués comme ayant voté pour le candidat libéral à l'élection précédente ; c'était pour lui une preuve suffisante qu'ils avaient le droit d'être sur la liste, et les 27 autres qui étaient marqués comme ayant voté pour le candidat conservateur ont été jugés indignes d'être mis sur la liste.

Dans la division de Brandon-sud, l'élection a été faite sur la liste non revisée ; il n'y a pas eu de revision des listes dans cette division, parce que le gouvernement libéral, en dépit des protestations du candidat libéral—je dois lui rendre cette justice—a refusé de faire imprimer ces listes dans la division. Il y avait dans les rangs du parti libéral un imprimeur mécontent qui demeurait dans la ville éloignée d'Emerson, à des milles et des milles de Brandon. Pour l'amadouer, le gouvernement lui confia l'impression de ces listes et le résultat a été qu'elles n'ont pas été prêtes assez tôt pour la revision et l'élection a eu lieu sur la liste non revisée. Les listes qui sont mauvaises quand elles sortent des mains du reviseur, étaient dix fois pire n'ayant pas été revisées du tout.

D'un autre côté, à Brandon, la revision a eu lieu avant que les listes fussent imprimées et distribuées et personne ne pouvait constater si son nom était ou non sur la liste.

Dans la division de Dennis, sur 1,405 noms qu'il y avait sur la liste, l'enquête a démontré que 249 étaient fictifs ; c'est une proportion respectable et si les choses se passent de la même manière dans les autres divisions, il n'est pas étonnant que M. Greenway ait une si forte majorité dans sa province.

Ce sont là quelques exemples pris au hasard, parmi toutes les fraudes qui se pratiquent d'un bout à l'autre de la province ; et il n'est pas étonnant de voir les conservateurs s'alarmer quand on leur propose de remplacer les listes fédérales par des listes préparées par des gens qui prennent plaisir à priver leurs adversaires de leur droit de suffrage. Faut-il s'étonner si, situées comme ils le sont dans une position si désavantageuse, les con-

servateurs du Manitoba soient si peu nombreux dans la législature de cette province. Il est même étonnant qu'il en reste quelques-uns. Je ne crains pas de déclarer que la représentation conservatrice dans la législature, ne donne pas du tout une idée de la force du parti conservateur dans la province, comme on en aura bientôt la preuve.

Le cens électoral est la base de la liberté constitutionnelle, et si nous devons avoir des listes grossies, préparées par des fonctionnaires partisans, il n'y a plus de liberté pour le sujet. Si nous devons abolir la loi actuelle du cens électoral, au nom de la décence publique, ne la remplaçons pas par une autre dix fois plus mauvaise. A quoi sert de faire de nouvelles lois si elles ne sont pas meilleures que les anciennes? Je proteste donc de toutes mes forces contre l'adoption de ce bill, parce qu'il remet la confection des listes aux mains de ces politiciens de deux sous, dont l'esprit obtus ne leur permet pas de s'élever au-dessus d'un mesquin esprit de parti. C'est un principe pernicieux à mettre dans une loi, et nous du Manitoba, nous en avons fait l'expérience à notre grand chagrin, obligés que nous étions de combattre dans des conditions aussi inégales. Nous ne pouvons pas espérer avoir de l'impartialité, ni la moindre justice avec l'acte électoral du Manitoba, tel qu'il existe à présent. Je ne vois aucun représentant du Manitoba à son siège, ce soir. Ils n'ont pas encore parlé sur ce bill, mais je sais qu'ils ne peuvent pas défendre la loi manitobaine en aucune manière.

M. LARIVIÈRE : Il y a un des représentants du Manitoba à son poste.

M. ROCHE : Je parle des députés ministériels du Manitoba. Je suis certain qu'ils ne tenteront pas de donner quelques arguments sérieux en faveur de l'adoption des listes provinciales pour les élections fédérales, parce qu'ils savent dans leur for intérieur que ce que je dis est la vérité.

L'autre jour, l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) nous expliquait avec beaucoup d'emphase que la meilleure preuve que la population du Manitoba approuve la politique de chemin de fer de M. Greenway, c'est la majorité considérable dont il jouit dans la législature. Il est impossible de tirer une conclusion plus fausse. Quiconque connaît tant soit peu les affaires du Manitoba, admettra que malgré l'appoint considérable que lui donnait la question des écoles, M. Greenway aurait été battu aux dernières élections sans la honteuse manipulation des listes à laquelle se sont livrés les libéraux.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) n'est pas non plus à son siège, mais je suis assez disposé à me montrer charitable à son égard, parce qu'il est occupé à préparer le deuil de son premier né, le bill du Yukon, dont nous attendons la mort mardi prochain. Je vois que les territoires du Nord-Ouest sont exemptés des dispositions de ce bill, et je demande que le Manitoba soit mis sur le même pied, du moins, jusqu'à ce que le gouvernement fédéral soit parvenu à faire consentir les ministres libéraux de cette province à abroger une loi qui est une honte pour la province, pour la remplacer par une loi juste, une loi du cens électoral dans le sens large du mot, une loi qui donne à un conservateur les mêmes droits qu'à un libéral dans l'administration des affaires.

M. HEYD : Je ne me propose pas de retenir la Chambre bien longtemps, vu que ce bill a déjà été discuté au long, à tous les points de vue. Une chose qui est bien de nature à nous frapper dans ce débat, c'est la grande divergence qui existe entre les sentiments de la gauche aujourd'hui, et ceux qui les animaient, il y a treize ans. Ce soir cette loi du cens électoral meurt de mort naturelle ; il y a quelque treize ans, les conservateurs nous annonçaient sa naissance aux sons de la trompette, mais sa gloire s'est évanouie et ses meilleurs amis ne s'opposent pas à son trépas. Cela prouve qu'il y a treize ans, les conservateurs ont fait une faute énorme et que tout le tapage qu'ils ont fait à propos des avantages qui devaient en résulter n'a abouti qu'à un immense fiasco. Notre tâche, ce soir, est à moitié remplie, puisque cela est admis même par nos adversaires. Le seul point auquel ils se raccrochent, c'est celui de l'uniformité. Je ne comprends pas l'attraction que ce mot "uniformité" peut avoir pour eux.

Il ne sert à rien de déguiser nos pensées à l'aide des paroles. Le mot "uniformité," appliqué au cens électoral signifierait un cens qui serait le même dans toute l'étendue du pays. Peut-on arriver à cette uniformité? Voilà le premier point à décider. Peut-on concevoir un état de choses qui nous permettrait d'avoir cette uniformité, à moins que le gouvernement fédéral ne prépare lui-même les listes électorales? Il est impossible d'avoir une loi du cens électoral uniforme à moins que cette Chambre ne prépare les listes elle-même et si nous faisons cela, comment pouvons-nous opérer une économie et nous affranchir de la somme énorme de travail qu'implique ce mot "uniformité."?

Si cela ne coûtait pas si cher, je serais moi-même en faveur de l'uniformité, mais je consens à y renoncer, s'il faut se saigner aux quatre membres pour l'obtenir.

Les orateurs de la droite ont prouvé, et je ne crois pas que les orateurs de la gauche nient que la revision des listes, pour une seule élection, coûte à l'Etat et aux candidats intéressés, au moins $600,000. Je présume que ce chiffre est admis, car il est facile à établir. Et si l'on tient compte du temps et du travail dépensés, ce chiffre de $600,000 est dépassé de beaucoup. Si en sacrifiant l'uniformité nous pouvons économiser tout ce travail et tout cet argent, je considère que nous y gagnerons au change.

Peut-on avoir une liste récente, une liste toujours prête, chaque fois qu'il y aura une élection dans le pays, et avoir en même temps l'uniformité? Pour avoir une liste récente, et toujours prête, il n'y a pas d'autre moyen que celui que propose le bill, parce que personne ne peut dire quand le parlement sera prorogé, et si on ne prend pas la liste provinciale, il faut faire l'élection sur l'ancienne qui comprend des centaines de noms qui ne devraient pas y être, et en laisse des centaines de côté.

Voyons un peu ce que sont les listes que nous donne la loi actuelle. Prenons mon propre comté comme exemple. Tout le monde admettra que la dernière élection était assez importante pour que les deux candidats fissent tous leurs efforts pour faire voter autant de monde que possible, or dans Brant-sud, sur 8,726 électeurs, 5,280 sont allés voter ; de sorte que 3,446 ne se sont pas présentés, c'est-à-dire que 60 pour 100 des électeurs inscrits sur la liste ont voté. Cela n'a pas empêché l'hono-

rable chef de l'opposition de dire que même les cimetières de Brantford avaient été mis à contribution ce jour là. C'est la preuve que ces listes sont mal faites, car si on a pu faire voter les morts, c'est que leurs noms étaient sur la liste. Cet état de chose est déplorable.

Brant-sud n'est pas seul dans ce cas. Prenons Simcoe-est qui est une division plus essentiellement agricole et où les changements sont sensés être moins fréquents. Sur 11,010 électeurs, 6,393 ont voté ; de sorte que 4,617 électeurs étaient introuvables ou n'ont pas voulu voter.

M. BENNETT : L'honorable député ignore-t-il que d'après la loi fédérale, celui qui possède des propriétés dans différents arrondissements de votation, est mis sur la liste dans chacun de ces arrondissements ? Cela explique pourquoi beaucoup de noms étaient répétés plusieurs fois. L'honorable député doit savoir cela.

M. HEYD : Je sais que le reviseur est supposé ne pas répéter les noms et doit exercer son jugement pour nous donner une liste parfaite. A Brantford, par exemple, ou je possède des propriétés dans cinq arrondissements différents, mon nom ne devrait pas être sur la liste cinq fois.

M. BENNETT : Il y est cinq fois.

M. HEYD : Non ; il n'y est qu'une fois, car nous voyons à ce que les listes soient aussi parfaites que possible. Dans Bothwell sur 8,284 électeurs qui étaient sur la liste, 5,202 ont voté, de sorte que 3,082 électeurs inscrits n'ont pas voté. Je cite ces faits pour faire voir comme il est facile de faire des substitutions de personnes, et c'est ce défaut qui a été cause de presque tous les scandales qui ont eu lieu.

Si le parlement fédéral insiste pour avoir l'uniformité, il faudra faire une nouvelle liste tous les ans, et cela coûtera, au bas mot, de $300,000 à $400,000 par année. Pour avoir une liste récente et économique, je suis prêt à renoncer à l'uniformité dont la gauche paraît faire si grand cas.

Quel si grand besoin avons-nous d'un cens électoral uniforme ? Lorsque la confédération a été fondée, l'idée était de faire représenter chaque province par certain nombre de députés. La province de Québec devait servir de base, et elle devait avoir 65 représentants. A titre de citoyen de l'Ontario peu m'importe comment les représentants de Québec sont élus, pourvu que cette province n'ait pas un nombre de représentants supérieur à celui auquel sa population lui donne droit. Que la Nouvelle-Ecosse élise ses députés d'une manière ou d'une autre, en quoi cela concerne-t-il la population du Manitoba ? Les citoyens de l'Ile du Prince-Edouard ne s'inquiètent pas de savoir comment sont élus les députés de la Colombie anglaise. Le seul point important c'est que nulle province n'ait dans cette Chambre un nombre de représentants supérieur à celui auquel sa population lui donne droit. Nous nous exagérons l'importance de cette uniformité qui nous coûte si cher, et qui nous donne de vieilles listes au lieu de listes récentes.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) qui n'a pas son pareil pour peindre une chose en noir, nous a parlé des listes de l'Ontario. Il n'a pas réussi à prouver son point, mais je vais tâcher de défendre nos listes contre ses attaques et pour cela je vais prendre les extraits de journaux qu'il a cités.

M. HEYD.

Je considère que ces extraits sont la preuve que nos listes sont préparées honnêtement et non avec l'intention de frauder, comme il l'a laissé supposer. Prenons d'abord cet extrait :

Quand le juge viendra ici pour la revision des listes, il aura sa besogne toute taillée. Les libéraux ont environ 90 appels et les conservateurs au delà de 100. Il y a plus de 300 appels de listes électorales dans le canton de Tay.

Rien ici n'indique par quel parti sont fait ces appels, et je n'en puis rien dire. Prenons l'extrait suivant :

Son honneur le juge Ardagh a revisé la liste électorale de Midland, mardi dernier. Les libéraux ont fait ajouter 40 noms et retrancher 11. Les conservateurs ont obtenu 60 additions et n'ont pas fait retrancher un seul nom.

En d'autres termes 11 conservateurs étaient sur cette liste qui ne devaient pas y être, 60 conservateurs qui n'y étaient pas, auraient dû y être, et 40 libéraux qui auraient dû y être n'y étaient pas. Passons à l'extrait suivant que l'honorable député nous donne comme une preuve d'injustice criante :

La cour de revision aura fort à faire lorsqu'il s'agira de reviser la liste électorale d'Orillia. Il y a 288 plaintes pour de prétendues insertions ou omissions illégales. 175 sont faites par les libéraux et 113 par les conservateurs.

Le résultat de tout cela, c'est qu'il y a eu 316 plaintes portées par les libéraux contre les conservateurs et seulement 273 portées par les conservateurs contre les libéraux ; on ne peut donc pas accuser les libéraux de partialité ou d'injustice dans cette partie de la province. Il faut aussi tenir compte du fait que lorsque les listes sont préparées par les municipalités comme dans l'Ontario il s'y glisse toujours un peu de politique. Une ville conservatrice a naturellement des estimateurs conservateurs et une ville libérale des estimateurs libéraux. Il est possible que dans certains cas ces estimateurs se montrent mieux disposés envers leurs propres amis politiques ; mais je crois qu'en règle générale, ils agissent honnêtement et qu'il n'y a rien à dire contre la manière dont ils s'acquittent de leurs fonctions.

D'ailleurs l'honorable député de Simcoe-est nous a expliqué que la loi pourvoit à l'épuration de ces listes. Ce travail est fait par les candidats municipaux, leurs amis et tous ceux qui aspirent aux honneurs parlementaires, et quand la liste sort des mains du juge aussi parfaite qu'il est possible de la faire pourquoi ne l'adopterions-nous pas pour nos propres élections si cela doit nous épargner $600,000 par année.

Après avoir dépensé tant d'argent pour avoir des listes imparfaites, ne serait-il pas temps de profiter de listes qui ne coûteront rien et sont beaucoup mieux faites que celles que nous donne la loi actuelle ? Quelle objection peut-on avoir aux listes provinciales ? Nous avons eu une élection très chaudement disputée dans l'Ontario, il y a quelques semaines, et les partis politiques sont presqu'également partagés dans cette province, cependant bien que quatre conservateurs aient été élus à Toronto, les libéraux ne se plaignent pas de ce que les listes étaient mal faites. Les listes de Toronto ont été préparées par des estimateurs conservateurs, sous la surveillance d'un conseil conservateur. Les libéraux étaient dans une position beaucoup plus défavorable que celle de leurs adversaires, pour faire mettre leurs noms sur la liste, et cependant entend-on ces quatre candidats libéraux se plaindre de ce que les listes étaient mal

faites? Les candidats défaits d'Hamilton se plaignent-ils des listes? Nulle part dans l'Ontario on entend parler de listes majorées. Ces plaintes ne se font jour qu'ici, pour empêcher le gouvernement d'adopter les listes provinciales.

Dans l'élection générale qui a eu lieu dernièrement dans l'Ontario trouve-t-on un cas comme celui que décrit M. Howland dans le discours qu'il a prononcé le soir qu'il a été défait dans Toronto-centre par mon honorable ami M. Bertram? Voici ses paroles :

Nous avons eu l'opinion des électeurs de 1894, ou du moins des fragments que nous en avons pu réunir pour l'occasion. Parmi tous ceux qui sont en état de juger, il n'y en a pas un qui n'est pas convaincu, d'après l'apparence générale du sentiment populaire et de l'opinion publique, que si l'élection avait été faite sur des listes préparées cette année, ou même moins récentes, au lieu de listes vieilles de quatre ans, nous aurions remporté une superbe victoire.

Les honorables député de la gauche ne contrediront pas M. Howland quand il attribue sa défaite aux mauvaises listes fédérales. S'il faut en croire ce monsieur, il a perdu son élection, grâce aux listes fédérales, à des listes vieilles de quatre ans, et si l'élection avait été faite sur les listes provinciales il aurait été élu à la place de mon honorable ami M. Bertram. Si de pareilles accusations sont portées contre les listes fédérales par les amis des honorables députés de l'opposition, personne d'entre nous ne voudra continuer un pareil système.

Si nous pouvons avoir des listes récentes des listes fraîches tout en évitant les énormes dépenses que nous impose la loi actuelle, je suis tout disposé à voter en faveur de l'uniformité, mais nous ne pouvons pas l'avoir sans payer très cher. Les listes provinciales ne nous coûteront presque rien, et nous aurons des listes récentes, ce qui nous évitera de faire des élections sur des listes vieilles de plusieurs années.

J'ai un autre argument à faire valoir en faveur du bill qui nous est soumis. Bien que personnellement, je ne m'inquiète pas de savoir quel est le cens électoral en vigueur dans la Nouvelle-Ecosse, je crois qu'il contribuera à amener cette uniformité. Dès que les différentes provinces s'apercevront que le cens électoral n'est pas le même partout, elles étudieront la question et s'efforceront de trouver le meilleur moyen d'arriver à l'uniformité et j'ai confiance que nous verrons bientôt les provinces adopter un cens électoral basé sur le meilleur qui existe au Canada. Je considère que celui que nous avons actuellement dans Ontario représente exactement le développement politique de notre population; je crois que nos amis de la province de Québec savent mieux que nous ce qui leur convient et tant qu'ils seront satisfaits de leurs listes provinciales, ce n'est pas mon affaire d'intervenir, ce n'est pas non plus l'affaire des citoyens de la Colombie anglaise de s'occuper du cens électoral de l'Ontario. Tant qu'une province n'a pas l'avantage sur un autre au point de vu du nombre de ses représentants, qu'avons-nous à nous occuper de la manière dont ses représentants sont élus, surtout si par ce moyen nous économisons des sommes considérables et nous nous épargnons un travail pénible? Pour ces raisons, et non parce que je tiens particulièrement au cens électoral d'Ontario, je voterai pour le bill. Il y a dans la loi de l'Ontario certaines chose que j'admire : j'admire le vote par tête et la disposition qui prive les absents du droit de voter.

Ceux qui se sont déjà occupés de faire venir les électeurs absents du comté, lors d'une élection, savent ce qu'il en coûte de travail. Ils savent ce qu'il en coûte pour acquitter ou pour aider à acquitter la note des dépenses à ce sujet. Les listes provinciales supprimeraient le vote des absents. Nous ne nous occupons pas, dans Ontario, des noms qui sont inscrits sur les listes, car l'acte du cens électoral dans cette province exige que l'électeur ait été domicilié dans la municipalité depuis trois mois, de sorte que tout ce que nous avons à faire, c'est de prendre la liste, écrire les noms de ceux qui sont absents depuis plus de trois mois, les donner à nos agents qui, lorsqu'un homme qui ne remplit pas les conditions de domicile voulues se présente pour voter, lui font prêter serment. Cet homme refusera, car il sait à quoi l'expose un faux serment.

Cette mesure nous épargnera la plus grande partie du travail que nous avons à faire aujourd'hui. J'ai fait plusieurs campagnes électorales, j'ai aidé à la confection des listes, et j'aimerais mieux aider à dresser cinq listes provinciales qu'une seule liste fédérale. Il y a cinq fois plus de travail et de dépenses dans la formation d'une liste fédérale que dans la formation d'une liste provinciale.

L'acte du cens électoral multiplie le travail et ouvre la porte à la fraude. Il est facile de s'imaginer les chances qu'il y a d'usurper le vote appartenant à autrui et de falsifier le scrutin, lorsque l'on sait que sur 100 électeurs inscrits, il n'y en a que 60 qui votent. Il n'y a pas lieu de s'étonner de ce qu'on dit, à savoir que le jour d'une élection fédérale les morts sortent de leurs tombes. Le jour d'une élection provinciale, les morts n'ont pas besoin de quitter le cimetière, car ils ne peuvent voter. Si un homme est absent de la municipalité depuis plus de trois mois, il perd le droit d'y voter, et les morts ne sortiront pas de leurs tombeaux avant d'entendre la trompette du jugement dernier.

Quelques honorables membres de la gauche ont prétendu que le parlement perdrait de sa dignité en déléguant aux provinces son droit de réglementer le cens électoral. Mais en agissant ainsi, nous ne sacrifions rien. Les provinces prennent bien les listes dressées par les municipalités et, en ce faisant, elles ne font aucun sacrifice de leur dignité. Elles prennent ces listes parce que celles-ci leur conviennent et ne coûtent rien, et pour la même raison, nous devrions accepter les listes provinciales. En agissant ainsi, nous ne sacrifierions rien de notre dignité, et nous épargnerions au peuple beaucoup d'argent et à nous-mêmes beaucoup de travail. Pour toutes ces raisons, j'ai l'intention de seconder les efforts de nos amis de la droite afin de faire adopter ce bill.

M. RUTHERFORD : Je n'ai pas l'intention de discuter longuement ce soir ce projet de loi ; mais après les remarques de l'honorable député de Marquette (M. Roche), je manquerais à mon devoir, si je ne tentais pas de relever quelques déclarations erronées qu'il a faites au sujet de l'acte du cens électoral. Il faut un certain point de hardiesse à un membre de l'opposition, à un ami du parti qui a imposé l'Acte du cens électoral, pour trouver à redire à un bill dont l'objet est de fournir une liste complète des personnes ayant les capacités requises pour l'électorat. L'opposition provinciale s'est ré-

pandue en reproches amers contre le gouvernement Greenway au sujet de l'acte du Manitoba, et, sans doute, l'écho de ces reproches amers est parvenu à Ottawa, et jusque dans l'enceinte de cette Chambre. Cependant, la vérité est que l'acte du cens électoral du Manitoba, est infiniment supérieur, sous presque tous rapports, à l'acte qui a si longtemps souillé les statuts du Canada. Si quelqu'un veut se donner la peine de comparer dans n'importe quelle circonscription électorale, la liste provinciale et la liste fédérale, il verra que la première est infiniment supérieure à la dernière, tant pour les fins provinciales que fédérales.

J'ai en mains, pour le même arrondissement, des listes provinciales et des listes fédérales, et je suis prêt à les montrer à n'importe quel député et à signaler des différences notables qui existent entre elles tout à l'avantage des listes du Manitoba. De fait, les plaintes que de temps à autre, on a portées au sujet de ces dernières listes, sont sans aucun fondement.

Je doute beaucoup qu'il y ait, dans aucune province, pour dresser les listes, un meilleur système que celui qui est suivi dans le Manitoba. A l'époque des élections, les journaux sont remplis de plaintes au sujet de ces listes, mais lorsque l'on a mis face à face les accusateurs et les accusés, l'on a toujours découvert qu'il s'agissait d'autres listes, dans quelque partie reculée de la province, et que les listes que les accusateurs avaient sous la main et pouvaient vérifier, étaient invariablement exactes et sincères.

J'ai été élu deux fois membre de la législature du Manitoba, et jamais dans mon comté, je n'ai entendu mes amis conservateurs se plaindre de l'injustice ou de la partialité du fonctionnaire chargé de dresser ces listes. Dans mon comté et dans tous les comtés voisins, les conservateurs ont toujours paru parfaitement satisfait des listes, et, ainsi que je l'ai dit, c'était toujours dans quelque endroit reculé que se faisaient les choses épouvantables dont nous a parlé l'honorable député de Marquette (M. Roche).

Les listes du Manitoba, sont de bonnes listes sous plusieurs rapports. Elles sont toujours renouvelées avant chaque élection. Aux termes de la loi, l'exécutif lance une proclamation nommant un secrétaire préposé à la confection des listes. Ces hommes sont, règle générale, bien connus pour leur probité dans leurs districts respectifs, et jouissent du respect de la population. Ils prêtent le serment d'office, lequel est très sévère. Dans les deux jours de la proclamation, ils doivent donner, dans les journaux de la localité, avis de leur nomination, et faire connaître au gens les moyens faciles de faire inscrire leurs noms. Les demandes d'inscription sont reçues par le secrétaire durant trente jours. On peut se présenter en personne, ou toute personne peut faire une déclaration et demander que tels gens qu'il connaît soient inscrits sur la liste. La loi stipule que le secrétaire devra se procurer des copies certifiées des dernières listes municipales, provinciales et fédérales du district électoral, et, se basant sur ces copies, sur les renseignements que peut lui fournir le rôle des cotisations, ou sur les informations qu'il peut puiser à d'autres sources, ainsi que sur les déclarations qu'il reçoit, etc., il inscrit les noms de toutes les personnes ayant les qualités requises pour l'électorat sur la liste des électeurs.

M. SUTHERLAND.

Le secrétaire est probablement un partisan politique ; car au Canada, de l'Atlantique au Pacifique, presque tous les citoyens sont des partisans politiques. On a souvent dit que la confection des listes devrait être confiée à des fonctionnaires municipaux. Eh bien ! M. l'Orateur, règle générale, les fonctionnaires municipaux sont des partisans politiques, ils appartiennent à l'un des deux partis. De plus, sous l'empire d'une loi qui ne donne le droit de suffrage, qu'aux personnes portées au rôle des cotisations, les fonctionnaires municipaux seraient des hommes tout à fait aptes à la confection des listes. Mais lorsque nous considérons que nous avons le suffrage universel dans le Manitoba, que chaque homme n'a qu'un seul vote, et que, par conséquent, un grand nombre de nos votants ne sont pas portés au rôle municipal des cotisations, il est facile de voir que les fonctionnaires municipaux ne sont pas plus aptes que toutes autres personnes à dresser des listes.

Il est bien vrai que, dans certains cas, des électeurs ne sont pas inscrits. Il est bien vrai que le parti conservateur qui, au Manitoba, est dans l'opposition depuis dix ans a négligé de surveiller la préparation des listes et de faire inscrire des personnes dont un grand nombre travaillent sur les fermes, etc., et ne sont pas portées ni au rôle des cotisations, ni sur la liste municipale ; et les conservateurs ont constaté, après la clôture de la liste, que leurs amis libéraux avaient été plus actifs et avaient fait ajouter à la liste un plus grand nombre de noms. Si les conservateurs n'ont pas fait inscrire plus de noms, sur la liste, ils n'ont à s'en prendre qu'à eux-mêmes de ne pas avoir envoyé les noms de leurs amis, car la chose leur eût été facile aux termes des lois électorales du Manitoba.

Lorsque la liste est dressée, elle est ouverte durant trente jours après la proclamation, c'est à dire jusqu'à minuit, et alors, elle est close. Le reviseur commence ensuite son travail. La revision ne peut avoir lieu avant l'expiraton des six semaines qui ont suivi la clôture des listes, et, dans l'intervalle, tout homme qui peut avoir à se plaindre de la liste a le droit de se présenter devant le reviseur pour exposer ses griefs et faire corriger la liste. Ces listes sont affichées dans tout le pays ; elles sont envoyées à chaque candidat, à chaque greffe de toute cour de comté, à chaque bureau de poste, à chaque école, à chaque bureau municipal. Le secrétaire en envoie quinze copies à chaque membre de la législature et à chaque candidat défait, et une copie à chaque maire, reeve, conseiller et échevin dans le district électoral. Il doit de plus, en fournir des copies au public à raison de pas plus de 20 cents chacune.

Dans cet intervalle de six semaines, il est facile à tout homme dont le nom a été omis sur la liste, dans un de ces petits districts électoraux,—car les districts qui élisent les membres de la législature du Manitoba, ne sont pas très vastes,—de se faire inscrire, s'il croit que l'on a commis une injustice à son égard.

Mon honorable ami, le député de Marquette (M. Roche), a dit que des conservateurs éminents avaient été omis sur la liste, "de propos délibéré", tel est le mot dont il s'est servi. S'il en est ainsi, ces hommes avaient un remède sous la main. Mais il est aussi digne de remarque que, dans chaque comté, un grand nombre de libéraux éminents vivant dans le district depuis des années, et portés

au rôle de cotisations ont été quelquefois aussi omis de la liste. Mon honorable ami n'accusera pas, je crois, le secrétaire d'avoir omis "de propos délibéré" les noms de ces libéraux éminents. Il est tout à fait impossible d'avoir une liste parfaite. Lorsque l'honorable député dit que des noms ont été omis "de propos delibéré" je pense qu'il va un peu trop loin, et il n'accusera pas, je crois, le secrétaire préposé à la confection des listes dans son comté....

M. ROCHE: Si l'honorable député veut me permettre de l'interrompre, je lui dirai que c'est précisément cela que je veux dire. J'ai envoyé des affidavit pour démontrer ce fait. Il est reconnu que cet homme a omis d'inscrire certains noms sur l'*ipse dixit* du candidat libéral.

M. RUTHERFORD: L'honorable député me remet en mémoire un incident qui a eu lieu dans le comté de Lakeside, dans l'élection générale de 1892. D'ordinaire, pour faire ajouter de nouveaux noms à la liste, on envoie des affidavit. Je me rappelle que le fonctionnaire chargé de dresser les listes dans le comté de Lakeside en a reçu un certain nombre en 1892. Ces affidavit avaient été signés, de la manière ordinaire, devant un commissaire, et alléguaient certains faits au sujet de plusieurs demandes en inscription. Deux ou trois des hommes qui demandaient à être inscrits sur la liste, demeuraient à une faible distance du fonctionnaire chargé de la confection de la liste électorale; et celui-ci, s'aperçut aussitôt que ces déclarations étaient fausses. Dans ce temps-là, tout homme, pour être électeur, devait avoir résidé six mois dans la province du Manitoba et un mois dans le district électoral, et le fonctionnaire chargé de la confection des listes, en lisant les affidavit s'aperçut que pas un des hommes y mentionnés, n'avait résidé six mois, n'avait résidé même trois mois dans le Manitoba; et sachant que ces déclarations étaient fausses il décida de ne pas inscrire le nom de ces personnes sur la liste. Pas un homme sensé, je crois, ne le blâmera d'avoir pris cette attitude, car l'acte électoral lui donne le droit d'en agir ainsi. Je pense que cela répond à l'objection de l'honorable député.

M. ROCHE: Pas du tout. Il y a le tribunal de revision.

M. RUTHERFORD: De quoi se plaint-on? C'est pour cet objet que ce tribunal a été institué, et l'accusation de mon honorable ami tombe d'elle-même.

Les reviseurs auxquels l'honorable député a consacré une attention toute particulière sont des juges de cour de comté, et des avocats qui n'ont pas moins de trois ans d'expérience. L'honorable député se plaint de ce que ces reviseurs ne sont pas tous des juges de cour de comté. De fait, nous n'avons pas assez de juges de cour de comté pour exécuter ce travail. Dans la province du Manitoba, nous n'avons qu'un nombre restreint de juges de cour de comté, et les tribunaux de revision, avant des élections générales, siègent très souvent, car toute la besogne doit être expédiée en trois mois, par conséquent les juges de cour de comté ne pourraient suffire. Mais on donne à ceux-ci autant d'ouvrage qu'ils en peuvent faire, et on choisit, pour agir en qualité de reviseurs, dans les autres districts électoraux, des hommes honorables et occupant un rang distingué dans le barreau. Je ne crois pas que l'on puisse citer un cas où un reviseur, dans l'exercice de ces fonctions, n'ait pas agi d'une manière juste et impartiale. Dans le comté où je réside, l'homme qui revise les listes provinciales revise aussi les listes fédérales; c'est le juge Ryan, un homme en qui tout le monde a confiance, et un homme qui a toujours rempli ses fonctions de reviseur à la grande satisfaction de tous.

Le tribunal de revision offre, en outre, des garanties satisfaisantes de justice et d'impartialité. Personne n'a rien à lui reprocher, et, règle générale, il est facile à celui qui se prétend lésé par l'omission de son nom sur la liste, de l'y faire inscrire. De fait, les personnes qui ont à se plaindre, n'éprouvent aucune difficulté à faire corriger, par ce tribunal de revision, les erreurs qui peuvent avoir été commises dans la confection de la liste par suite de l'impossibilité où se trouve le fonctionnaire qui la dresse de connaître personnellement tous les électeurs d'un comté. Dans un pays nouveau comme le Manitoba, il y a une nombreuse population flottante. Des jeunes gens, des fils de cultivateur ou autres, nous viennent de l'Ontario, travaillent pendant l'été, passent quelquefois l'hiver, mais souvent s'en retournent à l'approche de l'hiver; et il est très difficile au fonctionnaire qui dresse les listes de décider, s'il ne connait pas personnellement chaque individu, quelles sont les personnes qui ont les qualités requises pour l'électorat. Lorsqu'un membre de l'un ou l'autre parti politique se donne la peine de chercher ces hommes, de constater leurs allées et venues, de s'enquérir de leur passé et de faire une déclaration récitant les faits, dans aucun cas, le fonctionnaire chargé de la formation des listes, ne rejette cette déclaration, à moins qu'il n'ait la preuve certaine que telle déclaration est fausse.

L'honorable député de Marquette (M. Roche) a parlé en termes qui sont loin d'être flatteurs pour le gouvernement actuel du Manitoba. Il nous a parlé de "sa législation incertaine qui a plongé le monde dans l'étonnement."

Je m'imagine que quelques actes législatifs de ce gouvernement ont étonné l'honorable député et quelques autres habitants de notre planète, et qu'ils ne sont pas encore revenus de leur étonnement. La législation incertaine de cette province, comme il l'appelle, a été telle, que les effets s'en sont fait sentir dans tout le Manitoba; la prospérité a augmenté et les procès ont diminué. Celui qui connaît les faits, sait parfaitement que la législature de cette province a été telle pendant les dix dernières années que les avocats peuvent à peine gagner leur sel; la législation incertaine de cette province a été telle que les shérifs et les huissiers ont été presqu'obligés d'abandonner leur profession. Il y a peu ou pas de procès à l'heure qu'il est, à cause des lois sages que l'on a adoptées dans les dix dernières années, dans l'intérêt du cultivateur et du colon. Que l'honorable député compare la législation des dix dernières années avec celle des dix années précédentes, et il constatera qu'il y a une différence notable en faveur du gouvernement actuel.

L'honorable député (M. Roche) a dit que M. Greenway avait racheté ses promesses electorales en adoptant, en 1889, un acte qui n'a été en vigueur qu'une année. Cet acte confiait aux fonctionnaires municipaux la confection des listes. Comme il la dit, aucune élection générale n'a eu lieu sous l'empire de cet acte, mais il y a eu une ou deux élec-

tions partielles, et on a constaté que les listes dressés par les fonctionnaires municipaux étaient si mauvaises qu'il était impossible de conserver cet acte en vigueur. Ces listes furent les pires que nous ayons jamais eues dans la province du Manitoba, soit avant soit après l'arrivée de M. Greenway au pouvoir ; et je suis certain que ce n'est pas peu dire, parce que les listes, avant l'arrivée au pouvoir de M. Greenway, étaient réellement assez mauvaises. Il a dit qu'on avait omis d'inscrire sur les listes toute une race ; ce sont là des cas extraordinaires. Je n'ai pas bien saisi de quel nationalité étaient les personnes que l'on a omis d'inscrire sur la liste à Winnipeg-nord ; l'honorable député nous le dira peut-être.

M. ROCHE : Les juifs.

M. RUTHERFORD : Règle générale, vous ne prenez pas un juif sans vert et endormi, mais je m'imagine que ces juifs ont dormi durant trois mois, s'il est vrai qu'on ait omis de les inscrire sur la liste de Winnipeg-nord, car ils auraient pu très facilement se faire inscrire. D'abord, il y a eu un mois pour faire la liste, et ensuite six semaines après la proclamation du reviseur ; et pendant tout ce temps-là, il était certainement possible pour quelques bons conservateurs d'aller éveiller leurs amis juifs, et faire inscrire les noms de ceux-ci sur la liste. Je crois que si on faisait un examen de tous les griefs que mon honorable ami mentionne on constaterait qu'ils sont aussi peu fondés que celui-ci. L'honorable député nous dit de plus que tous les Islandais était portés sur la liste. La raison en est que l'Islandais est un ardent libéral ; il nous arrive d'Islande avec de fortes tendances libérales, et il est sur le qui-vive, il ne dort pas lorsque l'on dresse la liste, et il voit toujours à ce que son nom soit inscrit sur la liste. Je suis certain qu'on ne peut trouver un Islandais qui sommeille.

L'honorable député nous parle aussi de l'impression des liste d'un comté dans un autre. Eh bien ! l'argument dont je me suis servi à l'égard des reviseurs s'applique également dans ce cas-ci. Les petites imprimeries qu'on trouve dispersées dans les districts ruraux, ne peuvent imprimer plus qu'une ou au plus de deux listes dans le peu de temps prescrit, et dans certains cas, il faut envoyer les listes en dehors du comté pour les faire imprimer et il y a peut-être eu retard dans deux ou trois cas. Mais depuis que je suis arrivé au Manitoba, et depuis que l'administration Greenway conduit les affaires de la province, nous entendons des plaintes au sujet de cet acte électoral ; mais après examen et discussion des griefs dans l'enceinte de la législature ou ailleurs on s'est aperçu que dans un grand nombre de cas, ces griefs étaient purement imaginaires. Le système en vigueur pour dresser les listes au Manitoba est juste et équitable, et, à ma connaissance, il a soulevé très peu de sujets de plainte.

L'honorable député nous a dit que la force du gouvernement Greenway dans la législature n'était pas du tout un indice de sa force dans la province. L'honorable député connaît probablement mieux que qui que ce soit ce que c'est que de ne pas représenter la majorité des électeurs ; mais c'est un fait digne de remarque que nous avons eu deux élections générales au Manitoba depuis que le cabinet Greenway est au pouvoir, et que ses adversaires, loin de se multiplier ont diminué, et je puis ajouter, diminué notablement.

M. TAYLOR : Il faut en chercher la cause dans les mauvaises listes électorales.

M. RUTHERFORD : Ce n'est pas flatteur pour le parti conservateur qui, dans le Manitoba, a l'avantage de participer à la préparation des listes, et ne sait pas en profiter. De fait, depuis 1887 et 1888, lorsque les conservateurs du Manitoba se sont aperçus que le gouvernement Norquay était une administration corrompue, un grand nombre d'entre eux ont appuyé M. Greenway. Il est bien connu dans le Manitoba que M. Greenway ne doit pas sa force aux électeurs libéraux seulement, mais encore aux conservateurs qui sont satisfaits de l'administration des affaires provinciales.

L'honorable député de Marquette (M. Roche) nous a dit qu'à l'exemple des territoires du Nord-Ouest, le Manitoba ne devait pas être assujéti aux dispositions de la présente loi. Voilà un conseil peu digne de celui qui le donne. J'aime entendre un habitant du Manitoba, conseiller de renoncer aux privilèges que nous avons obtenus dans cette province, et de revenir au système qui est en vigueur dans les régions de l'ouest où la civilisation et l'éducation sont moins répandues que dans le reste du Canada. Inutile à l'honorable député de redouter l'application de l'Acte du cens électoral du Manitoba dans les élections fédérales. Que l'honorable député prenne les listes provinciales du district électoral de Marquette qu'il représente, et il verra que ces listes sont une expression infiniment plus fidèle de l'opinion publique que les listes qui ont si longtemps souillé les statuts du Canada. L'honorable député trouvera sur les listes fédérales le nom de plusieurs personnes qui étaient mortes, lors de la confection de ces listes ; il verra les mêmes noms inscrits trois ou quatre fois sur la même page, et il constatera en outre que plusieurs personnes qui ont les capacités électorales ont été omises.

Que l'honorable député prenne la dernière liste fédérale et qu'il lise ensuite les noms des jeunes gens portés sur la liste provinciale qui a été dressée douze mois seulement après la liste fédérale, et il verra sur celle-là une foule de noms qui ne sont par sur celle-ci.

L'honorable député de Brant (M. Heyd) dit que la presse conservatrice lui a reproché d'avoir mis les morts à contribution pendant son élection. Nous connaissons tous cette accusation. Je désire informer l'honorable député que les libéraux ne jouissent pas d'un monopole à ce sujet, car dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, les électeurs qui sortent de leurs tombeaux pour se rendre à l'urne électorale, ne votent pas pour le parti libéral.

J'ai fini d'examiner les arguments apportés par l'honorable député de Marquette. J'espère que celui-ci reviendra à de meilleurs sentiments au sujet des listes provinciales. Je suis certain que plus il connaîtra ces listes, plus il les aimera ; et plus il examinera à fond les griefs que l'on fait valoir, à son de trompe, contre ces listes, plus il se convaincra que la loi provinciale est juste et satisfaisante, et que les listes dressées sons l'empire de cette loi, sont infiniment préférables à celles qui sont dressées sous l'empire de cet acte infâme que, je suis heureux de le constater, les chefs des deux partis politiques veulent effacer de nos statuts.

M. MOORE : A cette heure avancée il m'en coûte de prendre la parole pour exposer mes opi-

nions sur le bill important que nous discutons. Son importance saute aux yeux quand nous songeons qu'il affecte les droits et la liberté de chaque électeur du pays.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les différents discours prononcés ce soir par les députés de la droite, et je désire faire quelques observations à propos de quelques-uns de ces discours que je n'approuve point.

Non seulement je désapprouve les assertions de l'honorable député de Colchester (M. McClure) mais en même temps la manière avec laquelle il les a faites. A l'entendre on dirait qu'il n'y a pas un conservateur honnête dans le pays. Il m'est impossible de croire que la nature humaine est très différente chez un conservateur de ce qu'elle est chez un libéral, et je ne peux m'empêcher de croire que les deux partis contiennent des hommes honnêtes et respectables.

L'honorable député a défié tout député quelconque de se lever et de déclarer qu'il est en faveur du principe de l'Acte du cens électoral. Bien que nous puissions être en désaccord au sujet de ses détails, bien que nous puissions différer d'opinion quant à son mode de fonctionnement, bien que nous puissions avoir des objections à la loi en ce qui concerne les dépenses que son exécution a occasionnées, cependant je peux déclarer que le principe de cette loi, qui est en vigueur depuis douze ans, est excellent, et qu'il a été adopté dans l'intérêt des électeurs du pays.

Quels sont les principes de la présente loi du cens électoral? A en juger par la lecture de la discussion qui a eu lieu depuis 1883 jusqu'à l'adoption du bill, ces principes sont, que la Chambre doit avoir la direction du cens électoral, avoir le pouvoir de préparer les listes électorales et d'établir l'uniformité dans les qualités requises pour être électeurs dans les différentes provinces.

Il n'y a pas un grand nombre de députés, de l'un ou de l'autre côté de la Chambre, qui ne reconnaîtront point que l'uniformité est une excellente chose, et que ce parlement doit être le maître du cens électoral en vertu duquel cette Chambre est constituée.

J'ai éprouvé du plaisir à entendre l'honorable député de Colchester (M. McClure) traiter le parti conservateur avec autant de vigueur, et il m'a semblé qu'il était à peu près dans la position de la vieille femme dans l'église presbytérienne qui souffrait des querelles parmi ses membres, et qui avait fini par croire que le ministre et elle seulement seraient sauvés, et encore elle avait des doutes sur le salut du ministre. On dirait, d'après le langage de l'honorable député (M. McClure) que lui seul et le parti sont les seuls dans le pays qui seront sauvés.

J'ai entendu parler une fois d'un vieillard qui était sur son lit de mort. Il avait eu deux femmes qui étaient toutes deux enterrées, et quand il arriva à dicter comment placer son corps, il recommanda de le mettre entre ses deux femmes; mais il disait qu'il avait plus aimé Mary que l'autre, et il enjoignit à l'entrepreneur de pompes funèbres de lui tourner la tête du côté de Mary. D'après la manière dont l'honorable député (M. McClure) a parlé des conservateurs, je crois que lorsqu'il mourra il demandera que sa tête soit tournée du côté des libéraux.

L'honorable préopinant (M. Rutherford) nous a dit, combien étaient parfaites les listes électorales du Manitoba, jusqu'à quel point la loi du cens électoral était administrée avec impartialité. Il a traité la question avec habileté et je suis sûr qu'il a dit ce qu'il pensait; mais quelle que soit la perfection des listes électorales du Manitoba, elles ne protègent point contre les défauts du manque d'uniformité et du contrôle du cens électoral par ce parlement.

Ces deux principes importants sont sacrifiés dans le bill que nous discutons. Nous nous plaignons du manque d'uniformité, et du manque de contrôle par cette Chambre sur le droit le plus sacré que la constitution confère aux électeurs du Canada.

Le cens électoral est un droit sacré, et il doit être exercé par ceux qui le possèdent, comme un dépôt sacré. Le cens électoral, le principe vital d'un gouvernement représentatif, a été obtenu après une longue lutte. L'agitation réussit enfin à doter le Canada d'un gouvernement autonome, et le pays peut aujourd'hui se vanter de jouir autant que tout autre pays de la liberté civile, politique et religieuse.

Je prétends que ce cens doit être considéré comme étant un droit et un privilège sacrés qui ne doivent pas servir à des fins mercenaires, mais être employés pour favoriser les intérêts de notre pays. Un des principes fondamentaux d'un gouvernement responsable, un des principes fondamentaux du présent gouvernement doit être que chaque homme doit être traité sur un pied d'égalité aux yeux de la loi. Si nous appliquons ce principe au bill qui est devant nous, nous verrons que chaque électeur n'est pas sur un pied d'égalité.

Dans la province de l'Ontario, il y a le suffrage universel, et un électeur peut voter sans avoir une propriété. Dans la province de Québec le cens est établi sur une propriété d'une valeur de $300 dans les villes et $250 dans les campagnes, dans la Nouvelle-Ecosse, il faut être cotisé sur une propriété de $150 et $300 en propriétés foncières et mobilières, ou un revenu de $250; dans le Nouveau-Brunswick il faut avoir des biens mobiliers valant $400, biens fonciers valant $100; dans l'Ile du Prince-Edouard, l'électeur doit posséder ou occuper une propriété foncière ou avoir fait son travail de corvée; au Manitoba, il y a le suffrage universel, dans la Colombie anglaise, le cens repose sur la propriété foncière, et dans toutes les provinces il varie dans la quantité ou la valeur des propriétés nécessaires pour avoir droit de voter et aussi dans la durée de la résidence, exigée dans les différentes provinces. Si nous adoptons ces différents modes de cens pour le parlement du Canada, les députés des provinces seront élus à cette Chambre en vertu de cens différents.

La grande objection soulevée par les honorables ministres contre l'Acte du cens électoral est le coût de son exécution, et j'ai entendu des députés de la droite traiter cette question d'une manière qui m'a étonné. J'ai été surpris d'entendre le Solliciteur général déclarer que le coût des quatre revisions des listes électorales faites en vertu de cette loi, a été de $1,154,000, et pour gonfler le total il a ajouté un demi-million de piastres pour former $1,500,000. J'ai pris la peine d'examiner le rapport de l'auditeur général, et j'ai constaté que le coût de la revision des listes en 1885-86 a été de $159,882.85; en 1886-87, $193,858.44; en 1889-90, $233,078.35, et en 1894-95, $239,963.33 soit un total de $826,782.97 pour les quatre revisions, ou durant les douze années de l'existence de la loi le

coût a été de $68,898 par année, et ce coût pouvait facilement être réduit de 50 pour 100.

Il ne faut pas supposer que le coût de l'exécution de la loi ayant été très élevé par le passé, il doit l'être nécessairement dans l'avenir. On peut aisément trouver des hommes honnêtes et compétents qui prépareront ces listes pour la moitié du prix qu'elles ont coûté jusqu'ici. Je suis en faveur de la réduction des dépenses, tout en retenant ces listes sous le contrôle de la Chambre.

On nous dit que sous l'empire de ce bill la préparation des listes ne coûtera rien, que cette obligation sera imposée aux officiers des différentes municipalités, aux secrétaires des conseils municipaux, qui seront obligés de préparer ces listes gratuitement.

Quel en sera le résultat? Je crois m'y entendre un peu dans les affaires municipales, depuis 25 ans que je m'en occupe, et la première chose qui aura lieu après l'adoption de ce bill sera que les secrétaires des conseils municipaux qui seront obligés de préparer ces listes diront, "on m'impose de nouvelles obligations et un surcroît de travail, je vais demander une augmentation de salaire."

Dans les circonstances, ces secrétaires demanderont au moins une augmentation de $25 par année. En supposant qu'il y a 2,500 municipalités dans le Canada, cette augmentation s'élèvera à $625,000. Le gouvernement économisera cette somme, mais le pays la paiera. On imposera une taxe directe sur le pauvre contribuable des municipalités afin de prélever ces $625,000 par année.

Est-ce une chose honorable de la part des députés de rejeter cette charge sur les municipalités et de s'en exempter eux-mêmes? Je crois qu'ils n'aimeraient pas qu'il fût dit dans le pays qu'ils veulent s'exempter de ces frais et les faire retomber sur les pauvres contribuables du pays. Bien que je ne veuille pas être sévère à l'égard des députés qui partagent une autre opinion sur cette question, il me semble qu'ils ne sont pas bien sincères en parlant d'économie.

Je me souviens qu'en 1885, lorsque le bill fût discuté dans cette Chambre, l'opposition le combattit avec la plus grande vigueur. La discussion commença le 18 mars, et l'opposition la fit durer jusqu'au 6 juin. Il en résulta que les députés reçurent une indemnité de $1,500 au lieu de $1,000, l'opposition au bill coûtant ainsi $500 de plus par député. Il y a 213 députés et 78 sénateurs, et le coût supplémentaire pour impressions et commis éleva la somme à $250,000. Cette somme suffirait pour préparer les listes si elles l'étaient avec économie, à condition d'en réserver le contrôle au parlement et conserver l'uniformité.

Je me souviens aussi d'avoir lu il n'y a pas plusieurs années une discussion qui a duré très longtemps au sujet d'un bill par lequel une minorité de l'une de nos provinces réclamait des droits conférés par la constitution et que les honorables chefs de la droite lui refusaient. A cause de cette discussion prolongée et de la durée de la session, le pays eut à payer $150,000 de surcroît. Je me souviens aussi qu'à la dernière session les honorables chefs de la droite inscrivirent le maïs sur la liste des articles en franchise, et je désire faire quelques observations sur la perte que subira le pays chaque année en conséquence de cet acte.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Je ferai observer,

M. l'Orateur, que l'honorable député doit se restreindre à quelque chose qui ressemble à une discussion du bill devant la Chambre.

M. MOORE: Je mentionne cela seulement pour faire voir que les honorables chefs de la droite sont économes dans un cas et qu'ils ne l'ont pas été dans un autre.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: Parler du maïs sur une question de cens électoral n'est pas bien conforme aux règlements. Je prie l'honorable député de restreindre ses observations autant que possible au sujet en discussion.

M. MOORE: Alors je n'établirai pas que le gouvernement n'a pas été très logique en fait d'économie. Je crois que le gouvernement peut trouver le moyen de réduire le coût des listes de façon à faire disparaître l'objection qu'on soulève contre l'Acte du cens électoral, tout en laissant à la Chambre le contrôle du cens.

Il y a un autre point sur lequel je désire dire quelques mots. En prenant les listes provinciales, pour servir de base au cens électoral fédéral, vous jetez, pour ainsi dire, un brandon de discorde politique dans chaque municipalité. Le résultat sera que les questions débattues dans les élections municipales seront celles qui seront discutées au parlement. S'il faut éviter quelque chose c'est bien l'introduction de la politique dans les affaires municipales. Nous avons eu beaucoup de difficulté à éviter cela, et je suis sûr d'après l'expérience que j'ai en affaires municipales, que si les listes provinciales sont adoptées à la place des listes fédérales, chaque élection municipale se fera sur les questions politiques qui divisent les deux partis dans cette Chambre, au grand détriment des affaires municipales, auxquelles le travail des officiers municipaux devrait être restreint.

Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps. Je crois en avoir dit assez pour faire savoir que je suis opposé au présent bill et en faveur de tout amendement à la loi qui existe, qui sera de nature à diminuer les dépenses, conserver l'uniformité, et laisser au gouvernement le contrôle du cens fédéral.

M. BOURASSA: Je propose que le débat soit ajourné.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.45 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 28 mars 1898.

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

PRIÈRE.

NOMINATION DE NOUVEAUX SÉNATEURS.

M. GILLIES: Avant d'aborder l'ordre du jour, je désire attirer l'attention du très honorable pre-

mier ministre sur le télégramme suivant que je lis dans les journaux :

Ottawa, 25 mars 1898.—(spécial.)—Le cabinet a examiné une proposition aux fins de nommer six nouveaux sénateurs, aux termes de l'article 26 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, pour faciliter l'adoption du bill relatif au Yukon au Sénat Les nominations devront être sanctionnées par le gouvernement impérial, et on dit que des négociations sont entamées à cette fin. Il y a deux sièges vacants, de sorte que le gouvernement nomme huit partisans du bill relatif au chemin de fer du Yukon avant le vote.

Je demande au premier ministre si cette nouvelle est bien fondée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je dirai à mon honorable ami que s'il veut ajouter foi aux cancans publiés dans les journaux, je ne peux pas l'en empêcher.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Cela n'est pas une réponse.

Le PREMIER MINISTRE : C'est une réponse à une question de cette nature.

ACTE RELATIF À L'INSPECTION GÉNÉRALE.

M. PENNY : Je demande la permission de retirer le bill (n° 85) modifiant l'Acte d'inspection générale, chapitre 99 des Statuts revisés du Canada.

M. l'ORATEUR : La manière la plus régulière est d'attendre l'appel de l'ordre pour la deuxième lecture du bill, et alors demander que l'ordre soit rescindé et que le bill soit retiré. Ce n'est pas le temps convenable pour faire cette demande.

M. PENNY : J'accepte respectueusement votre décision, M. l'Orateur.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ONTARIO ET LA RIVIÈRE LA PLUIE.

La Chambre reprend en considération la motion de M. Henderson que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 32) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et la Rivière La Pluie.

M. LARIVIÈRE : Le débat sur ce petit bill a pris de vastes proportions, et si l'auteur de l'amendement a réellement l'intention d'insister sur son adoption, je regrette qu'il ait soulevé une question si importante à propos du présent bill. Le bill demande simplement la remise en vigueur d'une charte de chemin de fer que la compagnie constituée en corporation, il y a quelques années, a laissé périmer. Cette compagnie se propose de construire une ligne de 80 milles seulement, pour combler la lacune qui existe maintenant entre le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental et le chemin projeté entre Winnipeg et la partie sud-est de la province du Manitoba. Ce n'est pas une ligne principale, mais simplement une ligne locale de quelques milles, destinée peut-être à faire partie du chemin entre Port-Arthur et Winnipeg, lequel, une fois contruit, sera d'une très grande importance.

Bien qu'il puisse être utile que la Chambre examine l'opportunité d'accorder certains avantages pour le transport des marchandises sur ce chemin, je crois qu'il serait injuste d'imposer à cette petite ligne des obligations qu'il vaudrait mieux rejeter sur la ligne principale, comme celle qui doit être construite entre Port-Arthur et Winnipeg.

Mon honorable ami d'York-est (M. Maclean) veut proposer que les taux du fret seront déterminés et que le coût du passage des voyageurs sera de 2 cents par mille. Et à l'appui de sa proposition, il cite le cas du chemin *New-York Central* qui a été forcé d'adopter cette restriction parce qu'une partie du chemin de cette grande compagnie avait été ainsi restreinte par la législation de l'Etat. Mais il y a une immense différence entre le chemin de fer *New-York Central* qui traverse un district très peuplé et un chemin qui passe dans la région du Lac-des-Bois, et qui traverse le lac à différents points sur des îles et une région presque sans population.

Je suis d'avis que lorsque la Chambre accorde des subventions à des compagnies de chemins de fer, elle doit leur imposer certaines obligations afin de protéger l'intérêt public. Mais dans le présent cas on ne nous demande point d'accorder une subvention à ce chemin, mais simplement la prolongation de cette charte et de donner à la compagnie des facilités qui lui permettront de construire le chemin ; et ces facilités seront diminuées si nous insérons dans cette charte des restrictions comme celles que mon honorable ami de York-est se propose de demander quand le bill sera examiné en comité.

Mon honorable ami (M. Maclean) a traité cette question comme si on nous demandait de charter un chemin entre Port-Arthur et Winnipeg. Il a parlé d'une subvention qui a déjà été accordée au chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental. Il a aussi parlé d'une subvention qu'on demandera probablement à la législature du Manitoba d'accorder au chemin de fer du Manitoba et Sud-est.

Mais, M. l'Orateur, ces questions ne sont pas devant la Chambre. Nous ne connaissons pas les intentions du gouvernement du Manitoba. Ce n'est que par ouï-dire que nous savons qu'une subvention sera accordée, et nous ne légiférons pas ici sur des ouï-dire. Ainsi, il serait injuste d'imposer à cette petite ligne des conditions qui empêcheront sa construction, parce que de cette manière nous pouvons empêcher de construire une ligne principale entra Port-Arthur et Winnipeg. La province du Manitoba demande un chemin de fer pour faire raccordement aux grands lacs. Nous désirons la construction de ce chemin et nous sommes prêts à faire des sacrifices pour l'obtenir.

Mais mon honorable ami d'York-est dit : Si vous adoptez ce bill, vous faciliterez la construction d'un chemin qui ne sera qu'un embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est encore une autre supposition. Le fait que l'on dit que MM. Mackenzie et Mann sont au fond de l'entreprise, qu'ils sont les promoteurs de la construction de ce chemin, ne nous justifie pas de supposer que ces messieurs représentent la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais quoi qu'il en soit, que le chemin soit construit par MM. Mackenzie et Mann, ou par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ayons le chemin quand même, et lorsqu'on demandera à la législature du Manitoba de venir en aide à la construction du chemin de fer de Winnipeg et Sud-est, qui fera partie de

la ligne principale dont j'ai parlé, la législature imposera les conditions auxquelles cette subvention sera accordée, et elle sera responsable de tout ce que fera la compagnie en construisant le chemin.

En conséquence, je dis qu'on nous demande simplement aujourd'hui de remettre en vigueur la charte que la compagnie a obtenue, et ce n'est pas le temps d'imposer à cette compagnie des règlements comme ceux que l'honorable député d'York-est a recommandés.

De plus, je ferai observer qu'il y a déjà dans le bill un article qui couvre le cas et rend inutile la recommandation de mon honorable ami d'York-est. Je vais lire l'article 4, tel qu'adopté par le comité des chemins de fer ; et en voici la teneur :

4. Tout acte passé à l'avenir dans le but de contrôler les compagnies de chemins de fer constituées en corporation par le parlement ou soumises à sa juridiction, à l'égard de l'émission d'actions ou d'obligations et des tarifs ou péages ou de leur réglementation, et à l'égard de droits de circulation ou autres droits affectant le chemin de toute compagnie par quelque autre compagnie, et à l'égard de l'exercice de pouvoirs conférés à des compagnies de chemins de fer, s'appliquera à la compagnie à dater de la mise en vigueur du dit acte; mais le présent article ne sera pas interprété comme impliquant que le dit acte ne s'appliquerait pas à la compagnie si le présent article n'eût pas été décrété.

Par cet article, le gouvernement a le pouvoir aux termes de l'Acte général des chemins de fer de fixer les tarifs de péages et de conférer des pouvoirs de circulation sur cette ligne à toute compagnie qui voudra avoir ces privilèges. Je ne m'oppose pas à ce que d'autres compagnies aient des pouvoirs de circulation sur ce chemin.

Dans les circonstances ce ne serait que justice de nous contenter de permettre à la compagnie de remettre sa charte en vigueur, et si, plus tard, cette Chambre, ou une autre Chambre, veut accorder des subventions à la compagnie, elle dictera les conditions auxquelles elle voudra les accorder. Au cours du débat on a parlé du tarif exorbitant exigé par les compagnies de chemins de fer au Canada pour transporter les marchandises.

Je crois, M. l'Orateur, que ce serait une grave erreur de la part de la Chambre de se faire l'écho de toutes les plaintes qui sont faites contre nos compagnies de chemins de fer, qu'elles s'adressent au chemin de fer Canadien du Pacifique, au chemin de fer du Grand-Tronc ou à tout autre chemin de fer. Nos chemins de fer au Canada sont des institutions nationales, et ils ont droit à la protection de ce parlement.

M. MACLEAN : Et le peuple ?

M. LARIVIÈRE : Le peuple, il est tel que vous l'instruisez. Si vous lui dites qu'il se fait voler, il vous croira, quand bien même ce ne serait pas le cas. A chaque session on présente des bills de différentes natures, faits simplement pour satisfaire une certaine classe de gens qui aimeraient à voyager en chemins de fer sans payer leur passage. Après avoir étudié le cas qui nous est soumis, j'en suis arrivé à la conclusion que la Chambre ne doit pas établir de distinctions en faveur de cette ligne de chemin de fer et lui imposer des restrictions du genre de celles qui sont proposées par l'honorable député. Si nous voulons nationaliser nos chemins de fer et les placer sous le contrôle absolu de ce parlement, proposons une législation générale à cet effet. D'autres bills sont adoptés par cette Chambre sans que ses honorables membres y prêtent la moindre attention ou s'occupent d'y faire des restrictions, pourquoi ferions-nous une exception dans le cas actuel, pour ce chemin qui, comme je l'ai déjà dit, n'est que le chaînon peu important d'un réseau de chemin de fer, et qui ne pourra causer le moindre tort aux lignes qui se trouveront à chacune de ses extrémités, et cela même si cet amendement était adopté par la Chambre. Les restrictions proposées par l'honorable député ne pourront s'appliquer qu'à environ 80 milles de ce chemin, tandis que la partie qui s'étend de Port-Arthur au terminus de la ligne d'un côté, et celle qui s'étend de Winnipeg à l'extrémité de la ligne, de l'autre côté, ne seront pas atteintes par la législation que l'on nous demande d'adopter aujourd'hui. J'ai donc l'espoir que l'honorable député va retirer son amendement et en faire une mesure plus générale qui pourra s'appliquer à tous les chemins de fer, au lieu de la restreindre à ce chemin de fer de peu d'étendue.

M. OLIVER : Relativement à la remarque qui a été faite par l'honorable député de Provencher (M. LaRivière) que, à chaque session, il y a des députés qui viennent déranger le travail de la Chambre, au sujet des questions de chemins, et que ces personnes n'en agissent ainsi qu'avec le désir de voyager sans payer sur ces chemins de fer, je dirai que, comme je suis un de ces députés qui ont le malheur de déranger la Chambre de temps à autre relativement à cette question, et comme c'est mon intention de continuer d'en agir ainsi, à mon avis, ce ne sont pas les adversaires des chemins de fer qui ont le plus de chance d'obtenir des faveurs de ces derniers, mais bien ceux qui les appuient sur cette question.

Il me semble que les membres de cette Chambre qui se lèvent de temps à autre et parlent en faveur des intérêts des compagnies de chemin de fer au détriment des intérêts de leurs commettants, agissent plus comme des gens qui veulent obtenir des faveurs de ces compagnies que les députés qui combattent ces compagnies dans les intérêts de leurs électeurs.

Quant au chemin de fer en question, je ne puis partager l'opinion de l'honorable député lorsqu'il dit, que ce n'est qu'une ligne locale, qu'il ne devrait pas y avoir d'exception de faite à son égard, et que ce genre de règlement ne devrait pas s'appliquer à cette ligne autant qu'elle est une voie locale, mais ne devrait s'y appliquer que d'une manière générale et lorsque nous la considérerons à ce point de vue. Dans mon humble opinion, il ne s'agit pas ici d'une simple ligne locale ; sa construction et les règlements qui devront régir ce chemin une fois construit, n'est pas une simple question locale.

Si ce chemin de fer est construit sans la restriction proposée, il sera trop tard lorsque nous viendrons pour régler la question d'une façon générale, d'obtenir ces restrictions relativement à ce chemin, lesquelles sont absolument nécessaires au bien-être et à la prospérité, non seulement de la population du comté que l'honorable député représente, mais aussi pour tous les autres comtés qui existent jusqu'aux montagnes Rocheuses. Il est trop tard pour prendre ses précautions lorsque les voleurs ont dévalisé la maison. Ceci est la dernière chance qui s'offre aux territoires du Nord-Ouest et au Manitoba de se débarrasser quelque peu du monopole des chemins de fer—c'est-à-dire la dernière chance en vue—c'est la dernière chance offerte aux fabri-

cants et aux commerçants de l'est du Canada de se mettre en mesure de faire une concurrence avantageuse sur les marchés du Manitoba et du Nord-Ouest, aux fabricants et aux commerçants des Etats de l'ouest, lesquels, au détriment de leur propre marché, encombrent le marché canadien de l'est, et causent un tort considérable aux intérêts commerciaux de l'est du Canada. Je dis donc, qu'il est du devoir de tout député de cette Chambre, qui connait cet état de choses, et qui peut prouver que les intérêts tant de l'est que de l'ouest du Canada ont à en souffrir, je dis qu'il est de son devoir de faire connaître ces faits et d'essayer d'y apporter remède, s'il est possible. A mon avis, le remède à apporter, c'est que le gouvernement conserve le contrôle du chemin qui est sur le point d'être construit entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, grâce à l'argent public du Canada et de toutes les provinces qui composent cette confédération.

Je crois que si la population paie pour la construction d'un chemin de fer elle doit en avoir le bénéfice et le contrôle. Je déclare, M. l'Orateur, que le peuple de ce pays n'est pas traité d'une façon équitable par les chemins de fer canadiens, dont il a payé la construction, et qu'il subventionne encore chaque jour. Je suis bien prêt à admettre qu'il y a des intérêts locaux qui se rattachent à ce chemin. Il y a des mines qui ont besoin d'être développées, et qui le seront si ce chemin est construit, et que nous puissions avoir une certaine autorité sur son administration. Mais je nie la prétention émise par certaines personnes que la simple construction d'un chemin dans n'importe quelle région du Canada veut nécessairement dire le développement des intérêts miniers ou agricoles du territoire qu'il traverse. Nous avons trop de preuves du contraire dans les territoires du Nord-Ouest, pour que nous puissions considérer comme nécessaire de discuter cette prétention un seul instant.

Je dis donc que, quand même la province de l'Ontario n'aurait qu'un simple intérêt locale dans la construction d'une certaine partie de ce chemin de fer destiné à développer les terrains miniers qu'elle possède dans le district de la Rivière La Pluie, elle est malgré cela profondément intéressée à voir à ce qu'un contrôle efficace soit exercé sur l'administration de ce chemin et sur ses tarifs.

Et cela est surtout important, lorsque la province de l'Ontario a déclaré qu'elle était prête à contribuer pour un certain montant à la construction de ce chemin de fer, qu'il en est de même du gouvernement fédéral du Canada dont la province de l'Ontario est une partie si importante, et cela par suite du bénéfice que l'on espère que la construction de ce chemin devra rapporter à toutes les parties du pays ; et particulièrement si la province du Manitoba est aussi consentente à accorder une subvention pour la construction de ce chemin, dans l'espérance qu'il devra être d'un grand avantage pour cette province. Lorsque nous constatons que le parlement fédéral et deux des plus importantes provinces de la Confédération s'unissent pour subventionner la construction de certaines parties de ce chemin, c'est tout ce dont la Chambre et le pays a besoin pour démontrer qu'il ne s'agit pas simplement ici d'une question d'intérêt local, et qu'elle doit être traitée au point de vue des intérêts généraux du pays.

Je pense comme l'honorable député d'York-est (M. Maclean) que des droits de circulation doivent être accordés sur ce chemin aux autres compagnies de chemins de fer, et que le gouvernement devra avoir le droit de régler les tarifs de ce chemin, mais je désire faire remarquer à la Chambre que la simple assertion d'un droit de contrôle sur une chose ne veut pas dire une juridiction réelle sur cette chose ; mais lorsque vous dites que le gouvernement du Canada devra avoir le droit de réglementer les tarifs de ce chemin de fer, et devra avoir le droit de surveiller les permis de circulation qui pourront être accordés sur ce chemin à d'autres compagnies de chemins de fer, la simple assertion d'un droit de réglementation ne peut alors signifier quelque chose que si vous pouviez exercer un pouvoir réel.

Dans toutes les questions où il s'agit de donner au gouvernement le droit d'exercer une certaine autorité sur l'administration et l'exploitation des chemins de fer, se présente toujours la grande question du droit qu'a le capital de retirer un profit de l'argent placé dans l'entreprise ; et je dis que lorsque vous avez à vous occuper d'un chemin de fer, et que vous prenez sur vous de garder une certaine juridiction sur ses tarifs, il n'est pas du droit, s'il est au pouvoir de ce parlement de réglementer ces tarifs sans tenir compte des profits raisonnables auxquels a droit le capital placé dans cette entreprise. Ils vous faut donc plus que la simple assertion d'un droit de réglementer les tarifs que personne ne met en question maintenant, pour obtenir à l'est et à l'ouest du Canada, ces tarifs qui sont nécessaires à leur prospérité, car autrement vous n'êtes pas plus avancés que lorsque cette stipulation a été insérée dans la charte. Par conséquent, toute loi relative aux chemins de fer qui ne contient pas une stipulation quelconque destinée à empêcher que le chemin ne soit trop fortement engagé, ou que le pays ne sera pas tenu de payer l'intérêt sur plus qu'une certaine somme d'argent—à moins que la charte ne mentionne cela et que le tout ne soit bien déterminé dès le commencement—vous êtes obligés de permettre au chemin de fer de réaliser des profits à même le capital placé dans l'entreprise.

Je ne crois pas que le peuple canadien se rende un compte exact de la dette énorme dont il s'est ainsi rendu responsable pour les chemins de fer du pays ; car, n'oubliez pas que la population du Canada paie chaque année l'intérêt du capital placé par les compagnies de chemins de fer, dans ces entreprises, et de fait est obligée de supporter ce lourd fardeau.

Le peuple canadien et moi-même, en ma qualité de sujet canadien, nous ne voulons pas laisser supposer un seul instant que nous désirons éviter d'une manière ou d'une autre, d'accorder un profit raisonnable sur tout capital qui est convenablement et légitimement placé dans les intérêts de ce pays. Nous avons besoin de capitaux pour développer le Canada. Et, puisqu'il en est ainsi, il est de notre intérêt de traiter ces capitaux honnêtement ; et nous devons être désireux que le capital puisse réaliser des profits convenables. Je dis donc, qu'en insérant simplement dans une charte de chemin de fer une clause qui déclare que le gouvernement aura le droit de règlementer le tarif, vous ne vous éloignez pas du principe qui veut que cette compagnie puisse fixer son tarif de transport de manière que, elle puisse retirer un profit raisonnable du capital placé dans l'entreprise ; à moins que, en accordant la charte il n'ait été conclu un arrangement à l'effet contraire.

A l'appui de mes paroles, permettez-moi de citer quelques chiffres. J'ai étudié les rapports du département des Chemins de fer pour le dernier exercice. Je constate par ces rapports que le chemin de fer Canadien du Pacifique est considéré comme possédant 3,436 milles de chemin ; que le montant des actions acquittées de cette compagnie est de $65,000,000 ; que les actions privilégiées s'élèvent à $8,370,666 ; que des obligations ont été émises au montant de $102,887,717 ; que le gouvernement fédéral a accordé des subventions au montant de $25,080,000 ; que le montant des subventions accordées par la province du Manitoba s'élève à $277,377 ; que la Colombie anglaise lui a donné $37,500 ; que les municipalités lui ont payé $497,500 ; que le montant total d'argent ainsi placé dans le chemin de fer Canadien du Pacifique, et sur lequel la population canadienne doit payer l'intérêt directement ou indirectement est de $202,110,760.

Je constate que le coup total du chemin de fer, 3,436 milles, tel qu'indiqué dans le rapport est de $162,544,853, que le Canada paie l'intérêt sur $39,565,910, montant qui n'appert pas dans la construction du chemin ; que de fait, non seulement le Canada est obligé de payer l'intérêt du coût total du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais paie l'intérêt sur $40,000,000 de plus que le chemin ne coûte ; puis lorsque nous parlons de réglementer les tarifs de transport du chemin de fer Canadien du Pacifique, nous sommes obligés de prendre en considération le fait que ces tarifs doivent être fixés de manière qu'ils puissent rapporter $40,000,000 de plus que le coût total du chemin. Plus que cela, je ne trouve pas ce fait mentionné dans le rapport des chemins de fer, mais les honorables membres de cette Chambre peuvent prendre ma parole, lorsque je leur dis qu'à part ce montant il faut aussi entrer en ligne de compte ce qu'a coûté la construction de cette parti de la voie qui se trouve située entre Winnipeg et la baie du Tonnerre, et la première section de la voie dans la Colombie anglaise, qui toutes deux ont été construites aux frais du gouvernement fédéral et remis à la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique comme étant une partie de la subvention qui devait lui être accordée. Le coût de la construction de ces deux sections s'est élevé à environ $40,000,000.

De sorte que, au lieu de payer l'intérêt sur $40,000,000 de plus que le coût du chemin de fer Canadien du Pacifique, nous payons l'intérêt sur $80,000,000 ; et nous sommes surpris après cela que les tarifs du chemin de fer Canadien du Pacifique sont élevés, et nous avons encore l'espoir de pouvoir réglementer ces tarifs en insérant simplement une stipulation dans un nouvel acte, lequel déclare que nous devons avoir ce droit. Aucune loi ne pourra jamais nous accorder le pouvoir de réglementer la productivité de ces $80,000,000, pas plus que la capital placé dans aucune autre partie du chemin. En admettant que nous ayons le droit de réglementer ces tarifs, nous serons toujours en perte de ces $80,000,000.

Mais il existe d'autres cas que celui-là. La longueur du chemin de fer de Calgary à Edmonton est de 295 milles. Je constate dans les rapports de chemins de fer que des obligations ont été émises par ce chemin au montant de $5,458,940, portant 6 pour 100 d'intérêt ; le capital payé est de $1,000,000 ; la subvention accordée annuellement par le parlement à ce chemin est de $80,000, laquelle somme capitalisée s'éleverait à $1,000,000; ou en d'autres termes, le chemin de fer de Calgary à Edmonton semble avoir coûté au pays $7,458,940, tandis que le coût du chemin lui-même d'après ce rapport est de $3,717,882. Par conséquent, dans le cas de ce chemin de fer de 295 milles de long, le Canada paie l'intérêt sur $3,741,062 de plus que le coût du chemin de fer. C'est-à-dire, que pour chaque dollar que coûte ce chemin le pays est obligé de payer l'intérêt sur deux dollars.

Maintenant, M. l'Orateur, atteignons-nous le but désiré en insérant simplement dans l'Acte des chemins de fer un paragraphe accordant au gouvernement la réglementation des tarifs sur le chemin de fer de Calgary et Edmonton? Je dis que, tant que nous serons obligés de payer l'intérêt sur deux dollars, pour chaque dollar que coûte ce chemin de fer, nous ne pourrons pas réduire ces tarifs de manière que le peuple canadien puisse obtenir un rendement raisonnable de l'argent qu'il a placé dans ce chemin. Mais il existe encore d'autres exemples. Le chemin de fer de Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchawan a 250 milles de longueur. Le capital payé de la compagnie est de $201,000 ; les obligations émises s'élèvent à $3,809,140, et ce chemin de fer reçoit une subvention de $80,000 par année, ce montant capitalisé atteindrait près $1,000,000 ; de sorte que ce chemin de fer semble avoir coûté au pays $5,010,140, et je constate que le coût du chemin est de $2,539,600 ; ou en d'autres termes, nous payons relativement à ce chemin de fer l'intérêt sur $2,470,540 pour lequel nous n'avons rien reçu en retour. Encore une fois, nous payons pour ce chemin comme pour celui de Calgary et Edmonton l'intérêt sur deux dollars pour chaque dollar placé dans cette entreprise. Il existe encore d'autres exemples de cette nature ; mais je n'en citerai pas d'autres de crainte de fatiguer la Chambre. Voici à quoi je veux en venir. Je veux établir que la question des tarifs de chemins de fer est intimement liée à la question des obligations auxquelles sont tenus ces chemins, au pouvoir d'emprunter qu'ils possèdent ; et qu'il nous faut prendre le mal à sa racine et enlever à ces chemins de fer le droit d'emprunter plus d'argent, en grévant la voie, que celui qui est nécessaire à sa construction. Tant que nous n'aurons pas fait cela, toutes les lois que nous pourrons adopter à ce sujet seront sans effets.

Relativement à ce chemin de fer de la Rivière La Pluie, il est de la plus grande importance pour l'est et l'ouest du Canada que nous ayons les tarifs les plus bas possible, afin que nous puissions transporter notre grain et nos produits dans les provinces de l'est au meilleur marché possible, et pour que la population de l'est du Canada puisse faire concurrence sur les marchés de l'ouest avec leurs rivaux de l'autre côté de la frontière, qui bénéficient des tarifs de chemins de fer les moins élevés et cela grâce à l'existence de ce chemin de fer Canadien du Pacifique, pour la construction duquel le peuple canadien paie l'intérêt sur $80,000,000 de plus que ce qu'il coûte. Afin d'obtenir les bénéfices de ces tarifs réduits qui permetteront à l'est de faire concurrence à ses adversaires dans des conditions aussi défavorables, il est nécessaire qu'il soit inséré, dans cette charte que nous discutons actuellement, que nous ne serons pas obligés de payer l'intérêt d'un seul dollar de plus que le véritable coût du chemin. A l'appui de ma prétention, M. l'Orateur, je désire proposer la modification suivante à l'amen-

dement proposé par l'honorable député d'York-est (M. Maclean) et avec son consentement, comme suit :

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Oliver) veut-il me permettre de lui dire qu'il n'y a pas d'amendement de soumis à la Chambre ? La motion est à l'effet que je lève la séance. En parlant sur cette motion l'honorable député d'York-est (M. Maclean) a lu un amendement qu'il a dit avoir l'intention de soumettre à la Chambre lorsque cette dernière se formerait en comité. Nous ne sommes pas encore en comité, et par conséquent la motion qui est actuellement soumise à la Chambre est à l'effet que je quitte le fauteuil. Lorsque la Chambre se formera en comité, l'honorable député (M. Oliver) pourra alors soumettre son amendement.

M. OLIVER : Afin de faire connaître à la Chambre mes idées sur ce point, aussi complètement que possible, je me permettrai de suivre l'exemple de l'honorable député d'York-est (M. Maclean), et je me contenterai de lire simplement à la Chambre l'amendement que je me propose de soumettre en comité. Il se lit comme suit :

Pendant que le dit chemin de fer se construira, la compagnie constituée par le présent acte devra, de temps à autre, remettre au ministre des Chemins de fer, à mesure que chaque mille sera complété et prêt pour le trafic, un relevé du coût réel du dit mille de chemin, y compris les détails des divers item de dépenses, suivant que le Gouverneur en conseil l'exigera de temps à autre.

La compagnie du chemin de fer devra, de temps à autre quand elle en sera requise par arrêté du conseil, remettre au ministre des Chemins de fer un relevé des recettes du dit chemin et des frais d'exploitation y compris les réparations et améliorations, pour chaque année ou fraction d'année pendant laquelle le chemin sera exploité, en la forme et avec les détails qui pourront de temps à autre être requis par le Gouverneur en conseil.

Le Gouverneur en conseil pourra de temps à autre fixer les taux, termes et conditions pour le transport du fret et des voyageurs sur le chemin de fer de la compagnie, ou pour le passage des wagons ou trains autres que ceux de la compagnie sur le dit chemin de fer.

Pourvu que lorsque les recettes du chemin de fer, en sus des frais d'exploitation et du coût des réparations et améliorations, lesquelles améliorations devront être sanctionnées par le ministre des Chemins de fer, s'élèveront à plus de six pour cent que le coût réel de la construction, moins toute aide accordée par le Canada ou par quelque province ou municipalité, le Gouverneur en conseil puisse faire, dans les taux pour le transport des voyageurs ou du fret, ou pour le passage des wagons ou trains, autres que ceux de la compagnie, sur sa voie, les réductions qui seront nécessaires pour mettre les recettes nettes à six pour cent au-dessus du coût net ci-dessus mentionné.

Pourvu toujours que les taux spécifiés dans la clause du présent acte soient maintenus jusqu'à ce qu'une réduction devienne nécessaire comme prescrit ci-dessus.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne suppose pas, M. l'Orateur, que la règle que vous venez de poser soit de nature à empêcher une expression d'opinion sur la motion qui est actuellement soumise à la Chambre.

M. l'ORATEUR : Telle n'était pas mon intention. J'ai simplement fait remarquer que l'honorable député (M. Oliver) proposait un amendement à un amendement qui n'est pas encore soumis à la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'étais pas présent à la discussion de ce bill devant le comité des chemins de fer et canaux, et je voudrais maintenant demander à mon honorable ami (M. Oliver) si cet avis de motion qu'il vient de lire à la Chambre a été soumis au comité. Comme nous le savons tous, le comité des chemins de fer et canaux, est un comité composé d'un grand nombre de députés choisis avec beaucoup de soins dans les deux partis, et qui sont censés étudier les questions de cette nature avec beaucoup de soins. Il évite beaucoup de difficultés à la Chambre, et il est excessivement utile au parlement, pour éviter des pertes de temps d'aider un comité aussi nombreux et aussi influent qui s'occupe des questions importantes qui lui sont soumises. Je voudrais savoir maintenant si la motion que voulait présenter l'honorable député (M. Oliver), de même que celle de l'honorable député d'York-est (M. Maclean), a discutée devant le comité des chemins de fer. Personne ne peut écouter la lecture de l'avis de motion que l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) vient de faire sans constater que cette motion est passablement embrouillée, et qu'elle a trait à un certain nombre de questions de la plus haute importance ; et je dis donc, que si elle n'a pas été soumise au comité des chemins de fer et canaux, avant d'être soumise à la Chambre elle devrait être renvoyée à ce comité.

Il est bien entendu, que tout membre de cette Chambre, qu'il fasse partie de ce comité ou non, a parfaitement le droit, lorsque la Chambre se forme en comité sur un bill, de soumettre ces importantes questions et de les discuter.

Mais je crois qu'il serait dans l'intérêt de la Chambre de savoir si cette question a été étudiée par le comité des chemins de fer, parce que je suis porté à croire que la décision qui serait prise par ce comité sur une question de cette nature serait très importante et aurait une grande influence sur la Chambre, lorsque cette question lui serait soumise. Je ne prétends pas dire que la Chambre ne pourrait pas rejeter la décision du comité ; mais, comme principe général, que le ministre des Chemins de fer et Canaux et cette Chambre, j'en suis convaincu, considérerons comme sage, il est extrêmement dangereux pour la Chambre de prendre une décision sur des questions qui lient les plus grands intérêts des compagnies de chemins de fer, sans les avoir au préalable soumises à la considération d'un comité aussi important que l'est le comité des chemins de fer. Je ne veux pas parler uniquement de ce bill, mais je parle du fait de prendre ainsi une décision à la hâte sur tout bill qui peut être soumis à la Chambre, lorsqu'il ne s'applique pas au système général des chemins de fer du pays, et qui n'a pas été étudié avec soin et approuvé par le comité des chemins de fer.

M. MACLEAN : M. l'Orateur....

M. l'ORATEUR : L'honorable député a déjà parlé une fois.

M. MACLEAN : L'honorable préopinant a posé une question, et je veux simplement y répondre. J'ai soumis mon amendement au comité des chemins de fer où l'on m'a dit que cette question était d'une portée tellement générale qu'elle devrait être discutée devant la Chambre.

C'est ici la place pour régler cette question qui affecte toute celle du transport, et c'est pour avoir l'opinion de la Chambre que j'ai fait cette proposition.

M. DAVIN : Je regrette que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) soit, selon son habitude, absent

de la Chambre pendant un débat qui intéresse autant le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest.

Je ne vois pas l'utilité de construire ce chemin de fer de la Rivière La Pluie, si nous ne devons pas nous occuper de la question des taux qu'il pourra exiger, car la multiplication des chemins de fer n'est qu'un gaspillage inutile de capitaux. En Angleterre, grâce à la densité de la population, on a beaucoup multiplié les voies ferrées et on a constaté que la concurrence est impossible en fait de chemins de fer.

Quand deux lignes se font concurrence, ce n'est pas sur le terrain des affaires ; elles engagent une guerre de tarif et diminuent quelquefois les prix tellement qu'il serait impossible de les maintenir sans désastre. A moins de laisser les chemins de fer auxquels nous accordons des chartes, libres de faire ce qu'ils voudront, nous devons fixer les taux qu'ils pourront exiger, car il est parfaitement inutile de compter sur la concurrence.

J'appelle l'attention du ministre des Chemins de fer (M. Blair) sur ce passage d'un ouvrage de M. Hadley sur la question du transport :

Disons à l'honneur des hommes d'Etat anglais qu'ils ne se sont pas laissés tromper sous ce rapport. Ils en ont appris plus en quelques années par l'exploitation de quelques milles de chemin de fer que le public en général n'en a appris au moyen de tous les chemins de fer du monde pendant un demi-siècle. Ils ont compris qu'il est inutile de compter sur la concurrence ou de chercher à l'obtenir.

Il rappelle ensuite que dès 1836, M. Morrison a prononcé un remarquable discours qu'on trouvera dans le *Hansard* de cette même année, et il ajoute :

De 1839 à 1845 plusieurs tentatives furent faites, pour obtenir une législation sur les chemins de fer et M. Gladstone prit une part active à ce mouvement. A part l'affirmation du droit de reviser les tarifs et d'acheter les voies ferrées au nom de l'Etat, dans un avenir éloigné, rien n'a été fait.

Quiconque s'intéresse au pays, en général et au Nord-Ouest en particulier, doit désirer que ce chemin de fer qu'on dit devoir faire concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique doit, s'il est construit, être réellement une ligne rivale ; sinon, il ne devrait pas être construit du tout. Car deux lignes parallèles qui s'entendent sur les prix, comme cela a lieu généralement, constituent un gaspillage de capital, et il n'y a pas de raison de donner $6,400 par mille pour un chemin à travers un pays qui est déjà desservi par une autre voie ferrée.

J'admets avec l'honorable député de Provencher (M. LaRivière) que ce chemin n'a aucun rapport avec le chemin de fer canadien du Pacifique. Je vois par le *Globe* du 10 mars, que ce chemin doit être construit pour répondre à certaines visées politiques de M. Greenway qui veut, à l'aide de ce chemin faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique. On a prétendu que M. Mackenzie qui est à la tête de cette entreprise est en relation intime avec le chemin de fer canadien du Pacifique et qu'il pourrait peut-être lui céder le chemin, plus tard, mais le même écrivain nous affirme, sous l'autorité du *Globe* que les ministres ne révoqueront pas en doute, que ce chemin n'a aucun rapport avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Nous devons donc admettre que c'est une ligne en opposition au chemin de fer Canadien du Pacifique, et voici les subventions qui lui ont été votées : en 1895, $115,000 ; en 1897, $258,000 ; et en 1898, $420,000. L'autre chemin avait été subventionné en 1892, de $28,000 et en 1897 ce parlement a voté un subside qui s'élèvera à $512,000 et il donnera près du double de cette somme quand certaines conditions auront été remplies.

L'écrivain du *Globe* explique par quel moyen ce chemin va faire concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique. M. Mackenzie est aussi propriétaire du chemin de fer de Dauphin, et de celui de la Baie d'Hudson, et ces différentes lignes doivent être reliées les unes aux autres et faire concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique. Le chemin de fer de Dauphin a reçu du parlement fédéral une subvention en terre de 6,400 acres par mille et une subvention en argent de $40,000 par année, pendant vingt ans.

Le ministre actuel de l'Intérieur (M. Sifton) qui était à cette époque le collègue de M. Greenway, a présenté en 1896 un bill pour garantir le capital et les intérêts des obligations de ce chemin jusqu'à concurrence de $8,000 par mille. Il est regrettable que l'honorable ministre ne soit pas à son siège pour nous donner quelques renseignements sur la question. Nous avons trop souvent à nous plaindre de ces absences des ministres et on dirait à voir le premier ministre et ses collègues qu'il y a quelqu'analogie entre cette Chambre et le Congrès américain. Il n'y a aucune analogie entre les deux institutions. Le gouvernement est un comité de la Chambre par l'entremise duquel le pays est gouverné et les ministres sont tenus d'être à leurs sièges et de nous fournir tous les renseignements nécessaires quand nous discutons des questions importantes.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ils sont bien au-dessus du parlement.

M. DAVIN : Ils le croient certainement, et ils le croiront tant qu'ils auront dans la Chambre une majorité à laquelle ils font faire ce qu'ils veulent. Tant que durera cet état de choses le devoir de l'opposition est de se montrer plus vigilante, car de ce projet et de plusieurs autres dont le parlement est saisi, à cette session, il se dégage une atmosphère qui doit nous mettre sur nos gardes. Si nous ne sommes pas vigilants les intérêts du peuple et surtout ceux des cultivateurs des territoires du Nord-Ouest seront sacrifiés. Le gouvernement devrait nous faire connaître sa politique sur cette question.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux devrait nous dire ce que le gouvernement a l'intention de faire. Si le parlement doit construire ce chemin de fer, nous devrions avoir une garantie qu'il sera réellement une concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique. L'amendement de l'honorable député d'York-est (M. Maclean) ressemble passablement à ce que la Chambre a déjà décidé dans l'affaire du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et qui a été accepté par le gouvernement. En comité nous aurons occasion de discuter ce bill, article par article, et avant de nous engager dans de pareilles dépenses, nous devrions avoir la certitude que ce sera réellement un chemin pour faire concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique, dans l'intérêt des territoires du Nord-Ouest et du Manitoba.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. MACLEAN : J'espérais qu'avant que la Chambre se formât en comité, le ministre des Chemins de fer et Canaux nous ferait connaître l'attitude que le gouvernement a l'intention de prendre sur l'amendement que j'ai proposé. Il est basé sur le même principe que celui qui est invoqué dans l'article qui a été ajouté à la charte du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau ; et l'autre jour devant le comité des chemins de fer, le ministre des Chemins de fer et sir William Van Horne, ont reconnu que cet article aura pour effet de donner au gouvernement la direction et la surveillance du tarif sur cette ligne quand elle sera construite. Dans ce cas, le gouvernement devrait nous dire s'il est disposé à appliquer le même principe à ce bill.

L'honorable député de Provencher (M. LaRivière) prétend qu'il ne s'agit que d'un petit chemin sans importance. A mon sens c'est le bill de chemin de fer le plus important qui soit actuellement devant le parlement. Le bill du Yukon n'est rien comparé à celui-ci.

Si ce chemin, une fois construit, reste sous la direction du gouvernement, le proplème du monopole du transport dans le Nord-Ouest, sera définitivement réglé.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit qu'il se propose d'accorder le droit de circulation sur ce chemin au chemin de fer du Grand-Tronc, si cette compagnie le désire. Or, je suis en mesure de dire que le chemin de fer du Grand-Tronc a l'intention de demander ce privilège, non seulement pour ce chemin mais pour tous ceux qui seront construits dans le Nord-Ouest avec l'aide du parlement. C'est l'évènement le plus important en matière de chemin de fer depuis la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le chemin de fer du Grand-Tronc est décidé à pénétrer dans le Nord-Ouest et à faire concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique. Alors pourquoi pas accorder aussi ce droit de circulation aux chemins de fer de l'Etat sur toutes ces lignes.

Il ne s'agit pas d'un chemin de fer insignifiant comme le prétend l'honorable député de Provencher ; c'est la proposition la p'us importante qui ait été soumise au parlement depuis la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. On a prétendu aussi que mon amendement n'aboutira à rien, parce que le but que je me propose est atteint parce qu'on a appelé l'"article modèle". Si cet article modèle est suffisant, comment se fait-il que le gouvernement n'y a pas eu confiance lorsqu'il s'est agi d'accorder la charte de la Compagnie du chemin de fer du Pas-Nid-du-Corbeau, et qu'il a jugé bon d'introduire un article spécial ? Il vaut mieux faire nos conditions aussi claires que possible, mentionner les chemins de fer qui auront le droit de circulation sur cette voie.

On nous demande pourquoi nous fixons les prix qui devront être exigés. Je pourrais répondre par une autre question. Pourquoi M. Greenway se propose-t-il de spécifier les prix dans son bill ? Nous savons qu'il a un bill devant la législature du Manitoba, et d'après le *Globe*, la clef de voute de toute cette législation sera qu'un chemin de fer qui sera subventionné par la province du Manitoba n'imposera que les prix spécifiés dans le bill.

Si M. Greenway réussit à obtenir un tarif de dix cents sur le grain de Winnipeg à Port-Arthur, pourquoi ne fixerions-nous pas le même tarif dans ce bill ? L'honorable député de Provencher demande pourquoi commencer l'expérience sur un petit chemin de fer comme celui-ci. Le seul moyen d'atteindre ces chemins de fer est de les prendre un par un. Nous n'imposons pas de conditions différentielles à ce chemin ; nous établissons une règle générale à laquelle tous les chemins à l'avenir auront à se conformer. L'expérience m'a enseigné que c'est une tâche trop considérable de vouloir atteindre tous les chemins d'un seul coup. Mais en les prenant un par un, on peut contribuer au règlement de toute la question et faire quelque chose dans l'intérêt du peuple. L'honorable député dit que nous ne connaissons que par ouï-dire les intentions de M. Greenway. Le gouvernement ne prétendra pas que l'article du *Globe*, l'autre jour, n'était pas une déclaration officielle, et que M. Greenway ne se propose pas de spécifier un tarif fixe dans le billl qu'il va présenter.

Une autre question soulevée par l'honorable député de l'Alberta (M. Oliver), c'est l'excès d'hypothèques que l'on met sur les chemins de fer. On peut mettre assez d'hypothèques sur un chemin de fer que tout le trafic ne suffit pas à payer les intérêts, et il est du devoir du parlement de protéger le public dans des questions comme celle-là.

Je me joins à l'honorable député de l'Assiniboïa (M. Davin) pour protester contre l'absence du ministre de l'Intérieur (M. Sifton). Il savait que cette question devait être discutée et que le Nord-Ouest y a un intérêt vital. Il savait que son ancien collègue, M. Greenway, présente un bill qui fixe des prix déterminés et, à titre de représentant du Nord-Ouest, il devrait nous obtenir les mêmes avantages de ce parlement.

M. LARIVIÈRE : Il était ici, mais il s'en est allé.

M. MACLEAN : Cela ne rend pas sa position meilleure. Son absence en ce moment ne lui fait guère honneur ; il devrait être à son poste, à moins de très graves raisons, pour nous exposer la manière de voir de la population du Nord-Ouest sur cette proposition. Je me réserve le droit de parler de nouveau sur mon amendement quand la discussion sera plus avancée. Pour le moment, je me contenterai de dire que l'article que je propose d'ajouter au bill est le même que celui que le gouvernement, pour sauvegarder les intérêts publics, a jugé à propos de mettre dans le bill concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, sous prétexte que ce chemin était fortement subventionné par le parlement du Canada. Pour les mêmes raisons, cet article devrait être ajouté au bill actuel, puisque c'est un chemin qui sera presque entièrement construit avec l'argent de l'Etat. De plus, c'est un chemin qui commandera la situation entre Port-Arthur et Winnipeg, et puisqu'il est construit avec l'argent du public, il devrait être sous la dépendance du peuple canadien, dans l'intérêt duquel il est construit.

Art. 1.

M. DAVIS (Saskatchewan) : J'appelle de nouveau l'attention de la Chambre sur le dernier paragraphe de cet article :

Et si le chemin de fer n'est pas alors terminé, les pouvoirs conférés à la compagnie seront périmés, nuls et de nul effet à l'égard de toute la partie qui en restera alors inachevée.

Je considère cette disposition comme très importante. Dans toutes les chartes accordées par le parlement depuis des années, cette disposition se retrouve, et le Nord-Ouest a eu souvent à en souffrir. Cette compagnie demandera sans doute une subvention au gouvernement fédéral pour construire le chemin. Elle en reçoit déjà une du gouvernement de l'Ontario et un du Manitoba. Si elle conclut des arrangements avec ce gouvernement pour construire le chemin depuis Port-Arthur jusqu'à Winnipeg, ou aucun autre point, on devrait l'obliger, en échange de la subvention, de faire quelque chose pour le public. Le seul fait qu'elle est prête à construire la ligne depuis Port-Arthur jusqu'à Winnipeg lui a valu les sympathies de beaucoup de députés qui, pour avoir une ligne rivale, sont peu disposés à lui voter une subvention en argent. Mais si, par hasard, à mi-chemin la compagnie trouvait d'excellents terrains miniers et pouvait faire un chemin rémunérateur jusqu'à cet endroit, elle n'aurait plus d'intérêt à prolonger le chemin et elle s'arrêterait-là. Le gouvernement ne peut rien faire autre chose que de supprimer la subvention pour la partie non construite. Quand l'Etat subventionne un chemin de fer, il devrait voir à ce qu'il soit construit en entier.

J'ai cité hier le cas du chemin de fer Nord-Ouest et Manitoba. Cette compagnie a obtenu une charte pour construire une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la rivière Saskatchewan, près de Prince-Albert, et a reçu du gouvernement fédéral la subvention considérable de 6,400 acres de terre par mille. Dès que le chemin fut rendu à la frontière du Manitoba, là où la population est dense, et où la subvention en terres a beaucoup de valeur, les travaux furent interrompus. Le chemin est resté dans cet état pendant des années, et le gouvernement n'a aucun moyen de forcer la compagnie à continuer le chemin jusqu'à la Saskatchewan. Tout ce qu'il peut faire, c'est d'annuler la charte pour la partie non construite, et aucune autre compagnie ne voudrait l'entreprendre, vu qu'il n'y aurait pas de débouché.

Le fait d'avoir arrêté les travaux à Yorkton a éloigné de cette partie des milliers et des milliers d'immigrants, et des centaines de nos meilleurs colons ont quitté le territoire. Puisque ces compagnies reçoivent de l'aide du gouvernement pour construire ces chemins, il devrait y avoir un moyen de les obliger à compléter leurs entreprises.

D'après ce que je comprends, ce chemin de fer de la Rivière La Pluie doit être une ligne destinée à faire concurrence aux autres. Je n'ai jamais été en faveur de doubler les voies ferrés, parce qu'il est impossible d'avoir une réelle concurrence, à moins de mettre dans la charte une clause fixant le tarif. Sans cela, l'ancienne ligne et la nouvelle font des arrangements, et c'est le public qui en souffre.

Dans le cas actuel, nous avons déjà le chemin de fer canadien du Pacifique qui va de Winnipeg à la tête du lac Supérieur ; mais je crois que d'après sa charte, le gouvernement n'a rien à voir ni dans le chemin, ni dans le tarif. Pour cette raison, la législature du Manitoba, celle de l'Ontario et le parlement fédéral paraissent disposés à faire construire cette nouvelle ligne, pour venir en aide à la population du Nord-Ouest. Mais pour cela, il nous faut prendre nos précautions, car en l'absence d'une disposition précise, les deux lignes finiront par s'entendre, et nous ne serons pas mieux qu'auparavant.

Avec une disposition comme celle du chemin du Pas-du-Nid-du-Corbeau, qui permet au gouvernement de fixer les tarifs et accorde le droit de passage aux autres compagnies sur cette voie, nous aurions une protection réelle ; puisque la compagnie voulait exiger des taux exorbitants, le gouvernement pourrait l'obliger à se montrer raisonnable. Mais si le bill est adopté tel qu'il est, je ne vois pas ce que nous aurons gagné à dépenser des millions sur ce chemin, qui sera très important, puisqu'il sera un chaînon d'une nouvelle route transcontinentale.

Actuellement, l'Intercolonial se rend jusqu'à Montréal. Je prétends que cette loi est la meilleure qui ait été adoptée à la dernière session, malgré tout ce qui a été dit. Ce prolongement raccorde l'Intercolonial au Canada Atlantique et à l'Ottawa et Parry-Sound, de sorte que nous avons virtuellement une ligne indépendante jusqu'aux grands lacs.

On nous a beaucoup parlé des réductions opérées par le chemin de fer du canadien du Pacifique dans le transport du grain, entre Fort-William et Montréal, mais nous n'avons pas examiné les raisons de ces réductions. Elles sont bien faciles à comprendre. Le chemin de fer canadien du Pacifique a compris que des élévateurs indépendants étaient à se construire le long du Parry-Sound, et que si on attendait jusqu'au printemps pour transporter ce blé, il irait dans ces élèvateurs et serait perdu pour le chemin de fer canadien du Pacifique rivale, et la compagnie s'est alors décidée à le transporter avant l'ouverture de la navigation.

Nous avons actuellement une ligne rivale depuis la mer jusqu'à Parry-Sound. Si le chemin de la Rivière La Pluie est construit, cette ligne rivale s'étendra jusqu'à Winnipeg, et de là nous avons le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, qui traversera la plus fertile partie des territoires du Nord-Ouest, et qui devra être bientôt prolongé jusqu'à Edmonton et Yellow-Head-Pass, ce qui nous donnera une route indépendante jusqu'aux montagnes Rocheuses, et, plus tard, jusqu'au Pacifique.

Le chemin dont il est question dans ce bill passe par un pays à travers lequel la construction d'un chemin de fer est très difficile, et si le gouvernement lui accorde une subvention, il devrait voir à ce que le Nord-Ouest fût protégé. La prairie n'offre pas de difficultés, et les chemins de fer sont très peu dispendieux dans cette partie du pays. J'espère que le gouvernement prendra toutes ces remarques en considération, de manière à protéger la population de l'ouest. Je n'ai pas vu le bill de M. Greenway, mais si je comprends bien, il fixe le tarif de transport du grain, des animaux et autres produits que nous avons à expédier. Le bill actuel devrait contenir une disposition semblable.

M. MACLEAN : D'après ce que je vois, personne ne fait d'opposition à ce bill, et si le gouvernement le désire, il va passer sans encombre.

M. SUTHERLAND : Vous êtes le seul à y faire opposition.

M. MACLEAN : Il n'y a d'opposition qu'à l'amendement. En attendant, je ferai remarquer que ce chemin a déjà reçu des subventions depuis plusieurs

années, et pourquoi n'est-il pas encore commencé? Ce n'est assurément pas parce qu'il n'a pas reçu de subventions du gouvernement de l'Ontario, ni de ce gouvernement l'an dernier ; mais, par exemple, il est possible qu'une entente existe avec une certaine compagnie de chemin de fer, par laquelle ce chemin ne sera pas construit et que la population du Nord-Ouest n'aura pas la concurrence qui lui a été promise.

M. SUTHERLAND : Je ferai remarquer à l'honorable député et à ses amis qui ont pris part à cette discussion, que jamais on n'a imposé à un bill de chemin de fer dans cette Chambre les restrictions qui sont dans celui-ci. La compagnie est obligée de commencer les travaux le ou avant le premier août prochain, et de terminer les 80 milles subventionnés dans un délai de deux ans. Ces conditions sont très sévères si l'on tient compte de la nature du pays que ce chemin a à traverser. De plus, il est aussi stipulé que toute la ligne devra être construite en quatre ans. Je ne comprends pas quelle objection on peut avoir à cet article, car je répète que jamais un chemin de fer ou une entreprise de ce genre n'a été autorisée par ce parlement avec des restrictions aussi sévères que celle que le comité des chemins de fer impose à cette compagnie.

M. DAVIN : Mon honorable ami voudrait-il me dire quelle est la valeur de l'entente en vertu de laquelle la ligne devrait être construite dans quatre ans.

M. SUTHERLAND : Je ne crois pas que l'ex-ministre des Chemins de fer, que le ministre des Chemins de fer et Canaux et que le parlement doivent tenir compte de cette opposition factieuse. Nous savons qu'il y a des choses sérieuses qui nécessitent une étude approfondie, et il a toujours été admis que si une charte devient nulle et non avenue, c'est une raison suffisante pour que la ligne ne soit pas construite. Je ne crois pas qu'une peine puisse être aussi efficace que cela. Je suis surpris de voir mon ami d'York-est (M. Maclean) discuter un amendement qui n'a jamais été soumis à la Chambre, de se plaindre que le gouvernement et la Chambre refusent d'exprimer une opinion à son sujet. Le bill n'a pas atteint la phase où l'on peut proposer un amendement. Il est vrai que l'honorable député a donné avis que lors de la troisième lecture, il proposera telle chose, mais nous n'avons jamais atteint une phase où l'amendement que l'on discute soit proposé et convenablement discuté par le comité ou par la Chambre. Je suis sûr que lorsque le comité verra comment cette clause a été amendée par le comité des chemins de fer, il admettra qu'il n'est pas possible de la faire plus restrictive qu'elle n'est. Je crois que c'est l'ancien ministre des Chemins de fer qui a proposé cet amendement restrictif, et il a été adopté par le comité parce qu'il a paru désirable que le travail fût poussé au plus vite, vu que la province de l'Ontario y est spécialement intéressée.

Les manufacturiers et les marchands sont profondément intéressés à l'ouverture de ce district. C'est un district minier et agricole, et depuis longtemps, ils essaient d'obtenir des communications entre ce district et l'est. La population de ce pays apprécie la grande importance de ce projet et est désireuse de le voir s'accomplir, et je crois que les entrepreneurs ou la compagnie ont accepté la restriction contenue dans cette clause.

M. LARIVIÈRE : L'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) a parlé de la proposition de la législature du Manitoba de subventionner cette ligne. Eh bien ! je puis dire que ce bill a pour objet de constituer une ligne contenue entièrement dans les limites de la province de l'Ontario, et la province de Manitoba n'a pas le pouvoir de subventionner cette ligne. Je dis que c'est une erreur pour la Chambre de tomber dans ces considérations extérieures lorsque l'on discute un bill pour une petite ligne qui ne commence, je pourrais dire, nulle part et ne finit nulle part. On peut dire : Pourquoi cette ligne n'a-t-elle pas été construite plus tôt ? Elle n'a pas été bâtie plus tôt, parce que la ligne de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest n'a pas été bâtie plus tôt, ou parce qu'il n'était pas possible de voir bâtir au Manitoba un chemin de fer pour rejoindre celui-ci à l'autre extrémité. Maintenant, on sait que la province du Manitoba veut construire une ligne de Winnipeg au lac des Bois. Mais la province du Manitoba n'a rien à dire à l'égard de la construction du chemin de fer de l'Ontario et de la Rivière La Pluie et ne peut pas le subventionner, car il n'est pas dans les limites de la province.

M. CASEY : Il est très à propos de discuter en comité les clauses de ce bill, mais toute la discussion à cet égard est entrée sur un terrain qui me paraît absolument étranger à la question en jeu, étranger non seulement à la clause que suggère mon honorable ami, mais étranger à tout le bill. Ces messieurs se sont égarés dans la discussion de questions générales de chemins de fer, pourquoi les chemins de fer devaient être administrés par le gouvernement, comment ils exploitaient le public, et une foule d'autres choses comme si elles se rapportaient à la question devant la Chambre. Quelle est au sujet de ce bill la question que discute la Chambre ? C'est simplement la question de prolonger le temps d'achèvement d'une ligne chartée il y a quelques années, et qui a reçu des subsides de ce gouvernement et de celui de l'Ontario. Les circonstances ont empêché jusqu'à ce jour la construction de cette ligne. On demande maintenant que le délai soit prolongé de deux ans pour une portion de la ligne, et de quatre ans pour le reste. Quel est l'homme raisonnable qui pourrait trouver un rapport quelconque entre ce bill et une question de tarif de marchandises, un tarif de 2 cents par mille, ou autres questions du même genre ? Cela n'a absolument aucun rapport. Si cela avait été un bill pour donner une charte à une compagnie, on aurait pu trouver quelque rapport dans la prétention du député de l'Alberta que l'on accorde aux compagnies des pouvoirs d'emprunt trop considérables. Mais il n'y a rien dans le bill à propos d'objections ou d'emprunts, on n'en parle même pas. C'est simplement un bill pour prolonger le délai d'achèvement d'un chemin de fer, et je considère que l'effort déterminé tenté par le député d'York-est (M. Maclean) pour retarder les progrès de ce bill au moyen d'une discussion oiseuse, indiquent de sa part du mauvais vouloir contre la construction de cette ligne.

Je regrette de voir un député de l'Ontario suivre une conduite destinée à nuire aux succès d'une ligne dont l'Ontario espère retirer de grands avanta-

ges. Si l'honorable député désire que les chemins de fer soient réglementés par une commission, qu'il présente un bill à cet effet, et on le discutera. S'il veut un tarif de 2 cents du mille, qu'il présente une mesure générale à cet effet. Ce sur quoi j'insiste, c'est que les députés devraient se borner à la discussion des clauses telles qu'elles viennent et décider si la prolongation de délai est oui ou non à propos. Nous ne voulons pas perdre plus de temps à discuter une loi générale des chemins de fer qui n'a absolument rien à voir avec ce bill privé. Je veux protester encore contre l'introduction de principes et de législation d'un caractère général dans l'étude d'un bill privé.

M. BERGERON : Je crains que nous ne perdions du temps à discuter des choses étrangères à la question. Le bill maintenant soumis au comité a été examiné par le comité des chemins de fer et canaux, et aucun amendement ne peut être proposé sauf celui de l'honorable député d'York-est, car on n'a pas donné avis d'autres amendements. Ce que nous discutons, c'est l'amendement du député d'York-est. Le député de la Saskatchewan (M. Davis) a présenté une motion que le président a, je crois, déclaré hors d'ordre, et nous n'avons pas le droit de la discuter. Je me lève simplement pour faire remarquer que nous perdons notre temps à discuter d'autres amendements.

M. FOSTER : Je conseille au député d'York-est (M. Maclean) de réserver son amendement pour la troisième lecture du bill. Cela nous prendra beaucoup de temps de discuter un principe en comité, où le débat est virtuellement illimité. Et il est bien difficile de prétendre que le principe se rattache à quelque cas particulier. Je crois que mon honorable ami a le droit de discuter le privilège de circulation et le prix des passages, mais nous avancerions certainement beaucoup plus les affaires si nous expédiions les clauses du bill, et si mon honorable ami proposait son amendement lors de la troisième lecture.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Je désire proposer en amendement....

M. BERGERON : On n'a donné avis d'aucun amendement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Mon honorable ami peut proposer son amendement à la troisième lecture.

Article 4.

M. MACLEAN : Je désire que mon amendement remplace la clause 4. Je veux également affirmer que je désire autant que n'importe quel député voir cette ligne construite le plus tôt possible, mais j'insiste pour que le contrôle du gouvernement s'exerce sur la ligne, et les tarifs devraient être réglementés comme on se propose de réglementer les tarifs et les raccordements de ce chemin de fer avec le Manitoba. L'honorable député de Provencher (M. LaRivière) a répété que ce n'était qu'une ligne locale. C'est la partie intégrante d'un réseau transcontinental. Il ira du lac Supérieur à la frontière et rentre dans la juridiction du parlement. Si c'était une ligne, locale, la province de l'Ontario règlerait la question. C'est un chemin de fer qui rivalisera avec la ligne transcontinentale que nous possèdons aujourd'hui ; c'est une ligne qui, si on en accorde l'emploi au Grand-Tronc et aux chemins de fer du gouvernement, procurera cette concurrence que demande tant le Nord-Ouest.

M. JAMESON : Je m'oppose à l'amendement parce que ce n'est pas le moment opportun de le présenter à la Chambre. Je prétends que si la compagnie demandait un subside ou une concession, le moment serait opportun. Je connais bien le district. Vous faites par le Port-Arthur, Duluth et Ouest vingt milles à l'ouest du lac Supérieur et vous atteignez cette ligne. Puis vous arrivez à une partie de la route directe qui devra passer par les États-Unis, à moins de construire un pont très coûteux. Enfin, vous touchez au Winnipeg and South-Eastern Railway qui conduit jusqu'à Winnipeg. S'il était possible de combiner toutes ces chartes et de faire de ces lignes un réseau unique, nous aurions pour Winnipeg une ligne de concurrence, mais actuellement, nous n'avons affaire qu'à des tronçons de lignes de Winnipeg au lac Supérieur. S'il était possible de concentrer à Winnipeg toutes ces chartes, alors, ce chemin de fer se trouverait dans une tout autre position que le chemin de fer canadien du Pacifique. Il tomberait sous les dispositions de l'acte des chemins de fer en vertu duquel le Gouverneur en conseil peut réglementer les tarifs. Il ne serait alors pas difficile, si le Gouverneur en conseil voulait faire usage des pouvoirs qui lui sont conférés, de réglementer les tarifs et de s'assurer qu'ils sont raisonnables, et ceci ferait disparaître la nécessité de l'amendement actuel. La question suivante est celle du pouvoir de circulation, et je comprends que le gouvernement a l'intention de faire incorporer à cet effet dans toutes les chartes pour lesquelles il est accordé une subvention, une clause en vertu de laquelle la ligne sera soumise à toute législation subséquente relative au pouvoir de circulation. La clause suivante est incorporée dans toutes les chartes qui ont été accordées dans tous les cas, par la suite, où des subsides pourront être accordés à des chemins de fer :

Tout acte passé à l'avenir pour contrôler les compagnies de chemin de fer constituées par le parlement ou sujettes à ses prescriptions relativement à l'émission des actions et obligations, aux tarif et péages ainsi qu'à leur réglementation et aux pouvoirs de circulation et autres droits d'une compagnie sur une autre compagnie et à l'exercice des pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer, s'appliquera à la compagnie du moment que le dit acte entrera en vigueur ; mais cette clause ne devra pas être interprétée comme signifiant que cet acte ne s'applique pas à la compagnie sans les prescriptions de cette clause.

Nous avons, par suite, dans cette clause, la disposition que veut assurer cet amendement, c'est-à-dire que les tarifs seront contrôlés par le gouvernement et que les autres compagnies auront le pouvoir de circuler. Il nous faut donc seulement examiner les autres parties de l'amendement, dont la première est le tarif de 2 cents du mille. Ceci serait parfaitement déraisonnable dans le cas qui nous occupe. Un tarif de 2 cents le mille peut parfaitement convenir dans l'Etat de New-York, mais c'est même inférieur au tarif prescrit dans les Etats populeux du Minnesota et du Dakota où le tarif est de 3 cents. Je ne crois pas qu'il soit raisonnable d'insérer dans cette charte un tarif de 2 cents le mille, parce que dans le district traversé la population est trop éparse. Toute la question est dans un tel état, que je crois qu'il serait sage pour le gouvernement d'attendre ce que va faire la

législature du Manitoba. On annonce, je crois, que M. Greenway déclarera jeudi prochain ce qu'il entend faire au sujet de la ligne directe de Winnipeg au lac Supérieur, et dans ce parlement, nous devrions attendre jusqu'à ce que nous connaissions un peu les intentions de la législature du Manitoba et que les termes exacts de l'arrangement qui se fait à Winnipeg nous soient soumis.

M. MACLEAN : Je suis tout disposé à laisser ce bill en suspens jusqu'à ce que nous sachions ce que va faire la législature du Manitoba.

Quelques VOIX : Non, non.

M. JAMESON : Je prétends que nous aurons tout le temps de discuter la question quand il s'agira de la subvention. Je comprends que cette compagnie demande une certaine subvention, et lorsqu'elle la demandera et lorsqu'il y aura quelque chose à mettre en face des concessions que demande le député d'York-est, nous pourrons considérer la question. Je ne vois pas que la compagnie fasse maintenant dans ce bill la moindre demande. Si nous accordions une compensation quelconque, une demande pourrait être raisonnable. Mais la compagnie demande seulement dans ce bill une prolongation raisonnable du délai. Elle veut commencer la construction en août ; elle veut bâtir 80 milles en deux ans et 164 milles en quatre ans, et tous ceux qui connaissent la nature de la contrée par laquelle passe le chemin de fer admettront que c'est un délai bien raisonnable pour la construction d'une ligne de ce genre. Je suis tout prêt à discuter une motion relative aux concessions que devra faire la compagnie lorsqu'elle se présentera à nous pour avoir une subvention, comme elle a, je crois, l'intention de le faire ; mais dans les conditions présentes, j'entends voter contre l'amendement.

M. CASEY : Je dois insister pour dire que dans le cas d'un bill privé, il n'est pas à propos d'insérer des dispositions de ce genre. Cette question a été examinée devant le comité des chemins de fer par des gens habitués à la législation des chemins de fer, et là-bas, cette idée a été méconnue et l'amendement a été rejeté. Ce serait une idée irrégulière et monstrueuse de sauter sur une ligne de chemin de fer, en particulier, parmi toutes celles qui demandent des chartes à chaque session et de dire que, parce que c'est le plaisir du député d'York-est (M. Maclean), nous allons imposer des restrictions à cette ligne en particulier.

M. WOOD (Hamilton) : Parlez-vous du droit de circulation ?

M. CASEY : Je parle dans le moment de la clause de restriction au sujet du tarif ; je parlerai plus tard du droit de circulation. Je suis tout prêt à aider n'importe quel député à insister auprès du gouvernement sur la nécessité d'une loi générale pour réglementer le service des chemins de fer, mais je n'aiderai personne à faire passer une législation individuelle, jalouse et mesquine de cette espèce, qui impose des clauses dans le bill d'une compagnie en particulier, pour laisser sans restriction les chartes des autres compagnies de chemins de fer. Quant aux droits de circulation, le droit de les accorder appartient, je crois, au gouvernement en vertu de l'Acte général des chemins de fer, sans avoir besoin de législation spéciale ; mais pour éviter toute difficulté le ministre des Chemins de fer a ajouté une clause qui figure déjà dans le bill et qui déclare d'une façon précise que ce chemin de fer sera soumis à toute législation générale qui pourra être adoptée à cet égard, en même temps qu'à l'autorité du comité des chemins de fer du Conseil privé. Je dis, M. l'Orateur, que la clause déjà introduite dans le bill donne toutes les garanties suffisantes pour le droit de circulation et vaut autant et même mieux que celle que propose le député d'York-est (M. Maclean). Ce monsieur parle de donner le droit de circulation au Grand-Tronc et à l'Intercolonial sur cette ligne, mais s'il peut nous montrer comment les centaines de milles entre le Grand-Tronc et l'Intercolonial et l'extrémité de la ligne pourront être couvertes, sa proposition aurait un peu plus de solidité. Naturellement, ils peuvent y arriver un jour, et si jamais cela arrive, ils auront droit en vertu de la clause introduite dans le bill de demander au gouvernement le droit de circulation, et le gouvernement ne pourra le refuser si la loi générale l'impose. Je crois que j'en ai dit assez à cet égard. Ayons, si c'est nécessaire, une législation générale à cet égard, mais évitons d'essayer d'une façon enfantine—car ce n'est pas autre chose—d'interdire au moyen de digressions à une compagnie l'obtention d'un privilège qu'elle demande en particulier pour prolonger le temps dans lequel elle doit exécuter cette entreprise très importante et nécessaire.

M. MACLEAN : L'honorable député de Winnipeg (M. Jameson) dit : Attendez que la subvention vienne devant nous. Je suis depuis assez longtemps dans cette Chambre, et je sais comment s'y font les affaires. Je sais que les subsides sont présentés juste à la fin de la session, lorsqu'il n'y a pas moyen de discuter, et quand on renvoie les députés pour ne pas les avoir ici. C'est comme cela que j'ai vu escamoter ces subsides de chemins de fer. Je me suis déjà fait trop jouer dans cette Chambre au sujet des questions de chemin de fer, et je prétends faire prévaloir mes droits et maintenir ma position. Si je puis aujourd'hui discuter cette question et soumettre à la Chambre quelques faits qui s'y rapportent, je vais le faire immédiatement. Si les amis politiques de mon ami le député de Winnipeg ont un programme quelconque au Manitoba, c'est bien la réforme et la réglementation des chemins de fer ; mais maintenant, ce monsieur vient nous dire qu'il n'est pas en faveur de la réforme des chemins de fer mais veut rapporter toute la question à l'acte général des chemins de fer. Pourquoi ne s'en est-on pas rapporté à l'acte général des chemins de fer pour construire le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau ?

M. CASEY : L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question ?

M. MACLEAN : Non, je ne veux pas. Je suis en train d'établir ma thèse, et mon honorable ami pourra parler ensuite. Lorsque l'on traita de la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, une clause spécifique fut insérée dans le bill pour donner le droit de circulation sur cette ligne à tous les chemins de fer qui le demanderaient. Je demande simplement l'insertion de la même clause dans ce bill. Ce n'est pas un petit bill privé comme on a voulu le donner à entendre, c'est un grand bill public, dont le gouvernement devrait profiter pour exprimer son opi-

nion sur ces questions et à l'égard duquel il devrait mettre cette Chambre dans ses confidences. L'honorable député de Winnipeg (M. Jameson) dit que M. Greenway se propose de présenter un bill et d'y insérer des clauses spécifiques pour les transports. Je pense que l'honorable député peut en dire long à cet égard à cette Chambre, s'il en a envie. Le bill du Manitoba doit être présenté jeudi prochain à la législature ; laissons ce bill en suspens jusqu'à jeudi, et alors, nous connaîtrons la loi provinciale. Si la législature du Manitoba peut réglementer ces tarifs de chemin de fer, pourquoi le parlement du Canada ne peut-il pas agir de la même façon ? Je le répète, je veux voir construire ce chemin. Je crois qu'il ouvrira la plus riche portion minière de l'Ontario. Nous voulons pénétrer dans cette région cette année même ; nous pensions que la subvention votée l'année dernière nous y aurait amenés cette année même, mais nous nous sommes trompés.

Si les 80 premiers milles de cette ligne sont achevés en deux ans, tant mieux pour l'Ontario et pour les progrès de cette région. Nous voulons que la ligne se fasse non seulement dans l'intérêt de l'Ontario, mais dans l'intérêt de tout le Canada : nous voulons que le droit de circulation sur ce chemin soit conservé et spécifié dans l'acte du parlement dans l'intérêt du chemin de fer du Grand-Tronc et dans l'intérêt du réseau du gouvernement, et même dans l'intérêt du chemin de fer Canadien du Pacifique s'il veut se servir de cette voie. S'il y a un homme qui devra avoir honte de lui-même lorsqu'il rencontrera ses électeurs, c'est bien le député de Winnipeg, après l'aveu qu'il a fait de son dessein de protéger les intérêts de sa division à la fin seulement de la session lorsqu'on adoptera les subsides. A-t-il agi ainsi à la dernière session, quand on adoptait les subsides ? A-t-il élevé sa voix pour protester contre l'adoption du subside sans condition ? Il siégeait ici : il a vu voter la subvention et la législation, mais le peuple qui doit payer les taux de transport n'a rien eu et n'a été protégé en aucune façon. Il condamne la clause de 2 cents le mille. S'il y a dans les Etats de l'ouest une agitation qui répond bien à leur situation et à leur industrie, c'est celle qui se fait en faveur de l'abaissement des frais de transport. Il est vrai qu'il ne passera pas sur cette ligne beaucoup de voyageurs, mais il s'y produira un grand trafic transcontinental dans l'intérêt duquel je veux assurer le taux de 2 cents le mille ; si ce taux s'établit sur cette ligne, cela deviendra bientôt la règle sur tout le réseau du pays, comme cela s'est imposé aux Etats-Unis lorsque le New-York Central a fixé le taux de 2 cents pour les distances de cinquante milles.

Ce chemin de fer qui s'attend à recevoir tant du public, devrait donner au public une réduction dans les frais de passage. J'ai déjà dit à cette Chambre que le tarif des voyageurs est la seule chose de ce pays-ci qui n'ait pas été réduite depuis quarante ou cinquante ans. Tous les autres tarifs ont été réduits, et la preuve que l'intérêt public exige une réduction des péages, nous la trouvons dans le fait que, aujourd'hui, lorsque les compagnies offrent des passages à prix réduits, les trains sont bondés. Personne ne pouvait obtenir un lit du bas dans le train lorsque je suis venu la nuit dernière. Les chemins de fer ont admis par leur propre façon d'agir qu'ils pouvaient transporter avec profit le public moyennant un cent du mille. Lorsque je veux proposer que cette ligne transporte les voyageurs pour 2 cents le mille, l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey) dit que nous intervenons dans un chemin de fer et pas dans l'autre. S'il veut présenter un bill général, je l'appuierai, mais chaque fois que je présente un bill de ce genre l'on me dit que je touche à des droits acquis. Voici un chemin de fer qui n'a pas de droits acquis mais qui a reçu de forts subsides du trésor public, et je demande qu'on lui fasse restituer quelque chose sous forme de réduction des prix de passage.

M. CASEY : Ce que je désirais rappeler à l'honorable député, c'était simplement que lorsqu'il a dit tout cela sur la motion proposant l'étude en comité, il a promis de ne pas le répéter en comité.

M. HUGHES : Je suis heureux de voir que l'honorable député d'York-est (M. Maclean) est revenu à son état normal, et qu'il préconise les taux de trafic peu élevés. Cependant, lorsque le Grand-Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique ont résolu récemment de procurer ces taux peu élevés à la population, nous avons vu l'honorable député se lever pour demander qu'on accordât au dernier de ces chemins des droits de circulation à North-Bay, afin de permettre le rétablissement des anciens taux élevés. Et voici maintenant qu'il veut préconiser un taux de deux cents sur ce même chemin !

Il accuse l'honorable député de Winnipeg (M. Jameson) de n'avoir pas prétendu que ces dispositions restrictives eussent dû être introduites dans ce bill à la dernière session, Ce chemin-ci ne va pas à Winnipeg, et toute fusion qui peut être à la veille de s'opérer, ou qui s'est produite à l'heure qu'il est, est absolument postérieure à la dernière session.

Cette Chambre se rappellera qu'il y a une couple de sessions, lorsqu'elle fut saisie d'un bill dont l'objet était de procurer à la population du Nord-Ouest des taux fixés par la concurrence, et lorsque le chemin devait se rendre à la ville de Duluth, l'honorable député d'York-est ne s'est pas levé en cette Chambre pour demander l'introduction dans le bill de quelque disposition restrictive destinée à limiter les taux du transport des marchandises ou des voyageurs. Ce chemin-là devait aboutir à un port américain, mais celui-ci doit aboutir à un port canadien, et, faut-il le dire, on le combat !

On a parlé du chemin de fer du la Pas-du-Nid-de-Corbeau. Lorsque la Chambre fut saisie du bill concernant ce chemin, on a déclaré qu'il n'y avait de l'espace que pour une voie ferrée dans cette passe, entre la paroi du précipice et le torrent, et c'est là une des raisons pour lesquelles la clause restrictive a été insérée dans ce bill.

On a encore parlé du chemin de fer de Dauphin, et l'on a mentionné certaines personnes qui y auraient été intéressées. Je désire dire à l'honorable député de l'Assiniboïa (M. Davin) et à l'honorable député d'York-est (M. Maclean) que ce fut le parti libéral-conservateur, et non le gouvernement du Manitoba, qui accorda en cette Chambre à ce chemin de fer 6,400 acres de terre par mille et $40,000 par année.

M. DAVIN : Le gouvernement du Manitoba lui a accordé $8,000 par mille.

M. HUGHES : Non, le gouvernement du Manitoba a simplement garanti des obligations jusqu'à concurrence de ce montant. Ce fut le parti con-

servateur qui vota la subvention accordée à ce chemin de fer en cette Chambre, et tous les deux, c'est-à-dire le député d'York-est et le député de l'Assiniboïa-ouest, en appuyèrent la proposition comme je l'ai fait moi-même.

Je dois dire que j'admire la manière dont les députés des territoires du Nord-Ouest se lèvent en cette Chambre, à chaque occasion, pour s'écrier qu'il leur faut des tarifs de transport à meilleur marché. Je déclare à ces messieurs qu'ils possèdent des taux de transport moins élevés, aujourd'hui, que ceux dont jouit la ville de Lindsay. On peut de Liverpool expédier à meilleur marché des marchandises à Port-Arthur ou à Winnipeg, qu'on peut le faire à Lindsay, situé à plus de mille milles en deçà.

Lorsqu'on s'occupera de cette question des tarifs de trafic, il faudra nommer une commission qui étudiera la chose en tous sens, tant dans l'Ontario que dans le Nord-Ouest, et qui verra à empêcher qu'il se trouve des taux plus élevés pour le parcours d'une petite distance que pour celui d'une grande.

Tout en admirant ces messieurs pour leur attachement à leurs droits, je dois leur rappeler que dans d'autres parties du pays, l'on s'est taxé pour construire les chemins de fer, tandis qu'on ne l'a jamais fait dans le Nord-Ouest. La population de l'Ontario s'est imposé de lourds fardeaux pour accorder des subventions municipales et provinciales aux chemins de fer, et cependant, on lui réclame des taux plus élevés qu'à ces messieurs du Nord-Ouest qui prennent le temps de cette Chambre pour gémir sur les taux exagérés qu'on leur demande. Ils n'ont pas plus lieu de se plaindre sous ce rapport que la population de l'Ontario.

Que cette matière ne soit pas amenée sur un bill concernant un seul chemin de fer, mais qu'elle soit renvoyée à une commission afin d'être réglée suivant les grands principes de l'intérêt général.

Si le Grand-Tronc veut étendre sa voie jusqu'au Nord-Ouest, je dis : Que le ciel favorise la chose ! Ce chemin a une voie à North-Bay, qu'il la prolonge jusqu'au Nord-Ouest en passant sur le territoire canadien, et je serai en faveur d'une proposition destinée à lui accorder une subvention pour cela. Mais je ne serai pas de ceux qui aideront le Grand-Tronc ou tout autre chemin de fer à traverser le territoire américain, à fonder des villes américaines et à contribuer au développement des chemins de fer américains. J'appuierai toute proposition qui nous procurera une autre voie au nord du lac Supérieur. Cette région est riche en minéraux, elle renferme des terres considérées comme précieuses pour les fins agricoles, et un autre chemin de fer qui nous procurerait une route rivale pour parvenir au Nord-Ouest ne serait pas de trop dans cette région-là.

L'article 4 de ce bill prévoit amplement l'avenir, et je suis convaincu qu'il recevra l'approbation de la Chambre.

Mon honorable ami, le député de Winnipeg, a parlé de la possibilité de raccorder ce chemin-ci avec le Manitoba et Sud-Est, et de faire circuler ses trains au sud du lac des Bois. J'espère qu'aucun gouvernement ne lui permettra jamais de passer par le territoire américain. On peut faire un croisement aux passes du lac des Bois, et de cette manière, le chemin resterait une route entièrement canadienne.

M. OLIVER : J'aimerais féliciter l'honorable préopinant au sujet de l'érudition de son discours, mais je suis d'avis que ce discours aurait plutôt convenu aux " commères de Cavan " qu'à cette Chambre. Relativement à la contribution du Nord-Ouest dans la construction des chemins de fer, je ne crois pas nécessaire de discuter cette question sur le bill proposé.

Permettez-moi de dissiper l'impression de l'honorable député qui lui fait croire que ce chemin-ci est particulièrement ou uniquement utile au Nord-Ouest. J'ai toujours compris que l'est a intérêt à voir l'ouest se développer. Voilà pourquoi on a acheté le Nord-Ouest, voilà pourquoi on a payé de l'argent pour l'acquérir. Sans ce développement, les provinces de l'est n'en auraient pas pour leur argent, tandis que ce développement leur rapportera au centuple, en favorisant l'expansion de leurs industries manufacturières et commerciales. Si l'honorable député de Victoria (M. Hughes) ne peut pas voir le sujet sous ce jour, la faute en est à lui et non à nous.

S'il est établi que le contrôle auquel nous demandons de soumettre ce chemin est nécessaire pour permettre à l'agriculture de prospérer au Nord-Ouest—et ça l'est—il est alors évident que les provinces de l'est ont intérêt à l'existence de ce contrôle. Il n'est pas possible de séparer les intérêts de la partie est de ceux de la partie ouest du Canada en matière de tarifs de chemins de fer. L'intérêt de la partie est réside dans le développement de la partie ouest, et tout ce qui doit produire ce développement se trouve dans l'intérêt de la première. Ce n'est pas nous qui demandons ce chemin. Nous préférerions ne pas le voir bâtir cette année ni l'année prochaine, ni l'année d'ensuite, à moins qu'on ne le fasse sujet à des conditions de nature à le rendre profitable à la population du pays à laquelle il est destiné. Ce sont ceux qui réclament à grands cris cette législation—mûs par l'idée peut-être de bâtir le chemin ou peut-être d'en empêcher la construction,—et non pas nous, qui saisissent la Chambre de cette matière. Je dis seulement que quand le pays doit payer une forte somme dans un certain but, il est de notre devoir de voir à ce que ce but soit atteint au moyen de la législation que nous adoptons. Nous ne demandons rien, nous employons simplement nos modestes efforts à faire voir que le Canada perdra l'argent qu'il donnera à ce chemin s'il n'impose pas certaines conditions à sa charte.

Quant au taux de trafic de deux cents par mille pour les voyageurs, mentionné dans l'amendement de l'honorable député d'York-est, on me permettra de dire qu'actuellement, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc transportent les voyageurs à raison d'un cent par mille sur tout le continent. On peut avoir un billet de passage à destination de Vancouver pour $25, ce qui est moindre qu'un cent par mille. Je sais par moi-même que pendant des années, le chemin de fer Canadien du Pacifique a fait voyager les gens des Etats-Unis au Nord-Ouest au taux d'un cent par mille par l'aller et le retour. S'il est possible de transporter des voyageurs avec profit au taux d'un cent par mille—et je n'ai jamais entendu dire que ce chemin de fer le fît alors à perte—s'il est possible d'amener ici et de ramener chez eux des étrangers à ce taux-là, je suis d'avis que ce n'est pas être trop exigeant que de demander que le taux d'un cent soit imposé comme condition du paiement de la moitié, sinon du total du coût du chemin de fer en question dans le bill.

Jusqu'à présent, au lieu d'en être favorisée, notre population a été placée dans une position désavantageuse par le Grand-Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique, eu égard aux chemins de fer rivaux des Etats-Unis. Il est notoire que le transport des marchandises s'opère à meilleur marché de Chicago à Montréal, que de Windsor au même endroit, par le Grand-Tronc, et il est également notoire que de semblables conditions prévalent sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Les pertes éprouvées par ces compagnies dans l'exploitation de leurs embranchements américains sont soldées à même les profits réalisés sur leurs voies canadiennes. Ainsi, il nous faut payer, non seulement pour faire fonctionner ces chemins dans notre propre pays, mais encore pour combler leurs pertes subies dans le pays qui nous fait concurrence. Ce n'est pas là un état de choses favorable aux intérêts de la population du pays.

Il me semble que ce n'est guère le temps d'ergoter pour savoir si l'on doit s'occuper de cette matière aujourd'hui ou demain, ou le jour d'ensuite. Il semble que quand des millions sont en jeu et que notre population est placée dans une position aussi désavantageuse comparativement à celle des populations rivales, il ne peut presque pas se trouver de temps inopportun pour la présentation de cette matière à la Chambre. Au lieu d'être une question dont on ne devrait nécessairement s'occuper que d'une manière générale, il me semble que le temps convenable d'y songer est celui où l'on nous demande d'accorder une charte à un chemin de fer qui exercera une influence généralement sur tout le pays. Bien que cette législation ne doive pas être générale, son effet aura ce caractère, et voilà pourquoi nous voulons qu'on s'occupe de la chose à son occasion.

On nous dit que nous devrions attendre jusqu'à ce que la compagnie demande une subvention. Il serait alors trop tard, car la seule question qui se présenterait à ce moment-là, serait de savoir si nous accorderions ou refuserions la subvention. Mais c'est maintenant le temps d'arrêter les conditions auxquelles nous serons disposés à accorder une subvention lorsqu'on en demandera. Il nous est permis aujourd'hui d'établir les conditions, mais après avoir accordé à la compagnie les privilèges qu'elle demande, nous ne serions plus en état de le faire. Nous serions alors en état seulement de refuser ou d'accorder la subvention, vu que nous aurions antérieurement consenti aux conditions auxquelles la compagnie obtenait sa charte. Voilà pourquoi on doit s'occuper de cette matière à cette phase-ci.

Je suis en faveur de la motion de l'honorable député d'York-est (M. Maclean), mais je désire y ajouter quelque chose ; et je vous demanderais, M. l'Orateur, si je serais dans l'ordre en faisant maintenant une motion dans ce sens.

Le PRÉSIDENT (M. Bain): Avez-vous donné avis de cette motion ?

M. OLIVER: Non.

Le PRÉSIDENT (M. Bain): Il vous faudra en donner avis.

M. OLIVER: Pourrais-je demander encore, M. l'Orateur, si vous décidez qu'on ne peut faire l'amendement à présent à ce bill considéré au comité sans avoir donné avis ?

M. OLIVER.

Le PRÉSIDENT (M. Bain): Vous ne le pouvez pas sans en avoir donné avis.

M. OLIVER: Je me sens porté à demander pourquoi siège ce comité. Je demande maintenant la permission de donner avis que lors de la troisième lecture du bill, je proposerai la résolution dont j'ai donné lecture à cette Chambre il y a quelque temps, pour l'ajouter à l'amendement de l'honorable député d'York-est.

M. HUGHES: Je me permettrai seulement de rectifier une assertion de l'honorable préopinant (M. Oliver) relativement au fait que le chemin de fer Canadien du Pacifique réclame moins des étrangers que des Canadiens. Il en a conclu que les taux réclamés des gens qui viennent des Etats-Unis au Nord-Ouest sont moindres que les taux requis de ceux qui voyagent dans le pays. En réponse à cette assertion, je dois signaler que pendant nombre d'années le chemin de fer Canadien du Pacifique a transporté la population de mon comté au Nord-Ouest au taux de moins d'un cent par mille pour l'aller et le retour. Le chemin a des trains d'excursion régulièrement à toutes les époques de l'année, surtout durant les saisons d'automne et de printemps, alors que les colons se mettent en route, et le tarif sur ces trains est de moins d'un cent par mille.

M. DAVIN: Moins d'un cent ?

M. HUGHES: Oui, ce taux est de $28, et il y a beaucoup plus de 2,800 milles pour faire le trajet d'aller et de retour. Il y a un autre point dont je désire parler. L'honorable préopinant a essayé de déprécier la population du canton de Cavan. Si mon honorable ami, le député de Durham-est (M. Craig), n'était pas absent, il prendrait certainement à partie l'honorable député. J'ose lui dire, pour ma part, qu'il n'emploiera pas ce langage en s'adressant aux bonnes gens du canton de Cavan établis dans sa circonscription électorale, au Nord-Ouest, lors de sa prochaine élection.

M. OLIVER: Je prie le comité de considérer comme corroborant mon assertion portant que 2 cents par mille est un taux raisonnable, la déclaration de l'honorable député (M. Hughes,) énonçant que le chemin de fer canadien du Pacifique transporte actuellement les gens au taux de 1 cent par mille.

M. MACLEAN: Je suis d'avis que le gouvernement devrait nous dire si le Grand-Tronc lui a communiqué qu'il désire avoir des droits de circulation sur ce chemin de fer. Je suis également d'avis que nous devrions attendre, avant d'agir à ce sujet, que nous sachions quelle va être la législation du Manitoba sous ce rapport.

Notre grand Nord-Ouest n'a pas été établi et colonisé comme notre population l'espérait. Nous ne retirons pas aujourd'hui le revenu que nous nous attendions à voir produire par le placement considérable que nous avons fait dans le chemin de fer canadien du Pacifique. A la plainte que le développement est lent, on répond que les tarifs élevés de chemin de fer sont cause de cette lenteur de progrès dans le grand Nord-Ouest. S'il en est ainsi, il faut faire quelque chose pour le secourir.

Comme l'honorable député l'a dit, tout l'intérêt que l'Ontario possède dans le Nord-Ouest consiste

dans l'établissement de celui-ci, afin qu'il procure un marché important à nos produits. Si les hauts tarifs de chemin de fer empêchent la contrée de progresser, on devrait venir à son aide, et la question de savoir comment y parvenir est ce qui constitue le caractère le plus important de cette discussion.

On sait maintenant que le commerce que Montréal et Toronto devraient faire avec le Nord-Ouest tombe peu à peu au pouvoir des villes des Etats de l'ouest américain, pour la raison, dit-on, que les commerçants de ces villes peuvent, même parfois en payant les droits, y expédier leurs marchandises à meilleur marché, grâce aux taux de transport qu'ils obtiennent.

L'honorable député de Winnipeg (M. Jameson) dit que nous ne devrions pas agir, mais que nous devrions abandonner la chose à l'avenir. Pourquoi alors a-t-il fait sa proposition concluant à la nomination d'une commission des chemins de fer ? Pourquoi a-t-il déclaré en cette Chambre qu'il était temps de créer une commission et d'établir au nom du gouvernement des règlements concernant les chemins de fer, faisant un grand discours pour poser aux yeux de la population du Nord-Ouest, comme de celle des provinces de l'est en homme favorable à l'adoption d'une politique de ce genre ? Pourtant, quelle raison pourrait-il avoir de demander cette commission, s'il n'existait pas de grief contre les chemins de fer ? Il dit maintenant qu'il n'existe pas de grief, qu'aucune législation n'est nécessaire, et que tout ce qu'il veut c'est de faire adopter ce bill. Il existe des griefs contre les chemins de fer en ce pays, et une commission des chemins de fer est nécessaire. On nous promet l'établissement prochaine d'une commission, mais en attendant rendons aussi parfaits que possible les bills de cette nature dont nous sommes saisis.

Mon honorable ami, le député de Victoria-nord (M. Hughes), voudrait qu'un autre chemin fût construit de North-Bay à Port-Arthur, à travers la région inhospitalière qui sépare ces deux endroits. Si l'on permet au Grand-Tronc de faire circuler ses trains sur le chemin de fer de la Rivière La Pluie, on assure déjà par là la concurrence des transports depuis les plaines productives du blé jusqu'à l'océan. Il en est de même si l'on procure le même privilège au réseau des chemins de fer du gouvernement canadien. Ce réseau peut atteindre Parry Sound demain, et par une ligne de vapeurs marchands il peut se prolonger à Port-Arthur aussitôt qu'on le voudra ensuite. Or, s'il a des droits de circulation sur le chemin de fer de la Rivière La Pluie pour se rendre au Nord-Ouest, on aura là un troisième chemin de fer rival. De cette manière on verra arriver l'époque où le Nord-Ouest sera soulagé de la plaie des taux de transport élevés, où cette vaste région se développera, et où les provinces y feront le commerce attendu.

Je demande encore au ministre des Chemins de fer et Canaux s'il a appris quelle est l'intention du Grand-Tronc au sujet de l'obtention de droits de circulation sur le chemin en question dans le bill proposé, ou sur tout autre chemin qu'on nous demande de constituer en corporation dans le Nord-Ouest.

M. WOOD (Hamilton) : M. le président, je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

Je propose cette motion parce que, d'après moi, nous devrions attendre que nous sachions ce que M. Greenway entend faire relativement au chemin de fer du Sud-est. Il est de la plus grande importance, pour la considération de cette question, que nous sachions ce que ce monsieur va faire. Autant que je puis comprendre, ce chemin formera partie d'une voie ferrée s'étendant du lac Supérieur à Winnipeg, ainsi qu'à certains points plus à l'ouest et au Nord-Ouest. Ainsi, il importe que nous connaissions tous les faits au sujet desquels il nous faut agir. Je comprends que les promoteurs du bill contrôlent le chemin de fer du Sud-est depuis Winnipeg jusque là où il se soude au chemin en question dans ce bill, et alors nous pouvons raisonnablement être convaincus que M. Greenway imposera certaines conditions à ce chemin-là dans la législation qu'il peut proposer. Lorsque nous saurons quelles sont les conditions, nous serons plus en état de juger si les propositions de l'honorable député d'York-est (M. Maclean) sont raisonnables ou non.

Je suis fort désireux de voir construire ce chemin-ci, et de le voir construire le plus tôt possible. Je serais le dernier à vouloir faire quoi que ce soit pour empêcher sa construction d'ici à quatre ans. Je suis d'avis qu'on devrait le construire dans les deux années prochaines, mais s'il faut accorder quatre ans à son achèvement, je le veux bien. D'un autre côté, nous devrions savoir exactement où nous en sommes, et nous devrions nous assurer que la construction de ce chemin ne sera pas ajournée indéfiniment comme elle l'a été depuis quelques années, à la demande peut-être de quelque autre chemin peu désireux de le voir construire pour l'avoir pour rival. Il n'y a pas de doute que, dans une certaine mesure, ce chemin comme voie complète, viendra en concurrence avec le chemin de fer canadien du Pacifique.

Je suis tout à fait disposé à attendre pour voir ce que M. Greenway veut faire, car je pense que nous serons alors en meilleur état de dire si l'amendement de l'honorable député d'York-est serait dans l'intérêt public ou non.

M. SUTHERLAND : J'espère que cet amendement, ni aucun autre de ceux qu'on a proposé, ne sera adopté. Je ne vois pas comment la ligne de conduite suivie par le gouvernement manitobain, peu importe ce qu'elle peut être, pourrait se rattacher à cette question ou influer sur elle le moins possible.

En substance, l'amendement qui a trait aux droits de circulation sur le chemin est compris dans l'Acte concernant les chemins de fer, qui a reçu une juste considération. En outre, l'article 4 du bill décrète que toute législation future que le parlement pourra adopter au sujet du contrôle des compagnies de chemins de fer par l'Etat s'appliquera à la compagnie du chemin de fer actuellement en question. Et quant aux autres parties de l'amendement, elles ne peuvent avoir qu'un effet, c'est-à-dire de ruiner ce projet. Je le demande à tout membre de la Chambre qui examinera la chose sérieusement, peut-on atteindre un autre objet que celui-là par cet amendement ? On peut discourir sur les bienfaits en résultant pour le pays, mais l'effet pratique de l'amendement est de ruiner le projet et d'empêcher la continuation de l'œuvre qu'il comporte. Aucune compagnie ne pourrait émettre d'obligations en raison de ce changement dans des conditions comme celle-là.

Quant aux insinuations faites au sujet des retards qui se sont produits depuis la constitution en corporation de ce chemin, je crois que les gens de

Port-Arthur et de cette région ont fait autant d'honnêtes efforts, ont dépensé autant de temps et d'argent que n'importe qui au Canada, pour arriver à assurer la construction de ce chemin. Je trouve donc ces insinuations très injustes. Tous ceux qui connaissent les faits savent les sacrifices de temps et d'argent que se sont imposés les propriétaires de la charte, dont quelques-uns, en réalité, se sont appauvris en ne reculant pas devant les dépenses que leur a coûtées la tentative d'exécuter cette entreprise au bénéfice de la région qu'ils habitent. Maintenant que, comme on l'a déclaré au comité des chemins de fer, ces messieurs ont fait des arrangements avec de riches entrepreneurs, afin de faire terminer le chemin, et qu'ils acceptent la proposition, tout déraisonnable qu'elle paraisse, de commencer la construction avant le 1er août prochain et de compléter quatre-vingts milles dans un délai de deux ans, on voit des députés se lever pour introduire dans la discussion quelque proposition absolument étrangère à la question.

Cette charte est une charte ordinaire qu'on devrait accorder, conformément aux précédents que nous avons établis et conformément à l'acte concernant les chemins de fer. Chaque député a parfaitement le droit de proposer des amendements. Mais qu'on ne fasse pas de distinction pour ce chemin-ci, et qu'on applique ces dispositions-ci à tous également. On croirait voir une attaque contre le projet dans le but de le ruiner, bien qu'il se rapporte à l'une des plus importantes entreprises qui soient pour le développement de la partie nord-ouest de l'Ontario.

M. WOOD (Hamilton) : Je me lève pour repousser l'assertion de l'honorable député d'Oxford-nord, en ce qu'elle me concerne. Je nie absolument avoir d'autre objet en vue que l'achèvement de ce chemin le plus tôt possible. Ce monsieur a mauvaise grâce de venir ici faire la leçon à ceux qui ont droit de donner leur avis sur la question. Je dis qu'il n'a pas le droit d'imputer de mauvais motifs à ceux qui jugent à propos de parler dans l'intérêt de la compagnie.

M. OLIVER : Nous sommes tous sensibles au pathétique appel que l'honorable député d'Oxford (M. Sutherland) a fait en faveur des capitalistes qui se sont donnés tant de peine pour construire cette voie ferrée. Nous aimerions certainement à les voir réussir ; nous ne voulons pas qu'ils perdent leur argent ; mais ce n'est pas précisément pour cet objet que nous sommes ici. Nous ne sommes pas ici pour surveiller les intérêts des capitalistes qui vont construire ce chemin, mais nous sommes ici pour sauvegarder les intérêts du peuple qui va accorder $9,000 par mille pour la construction d'un chemin de fer qui coûtera $15,000 par mille ; c'est-à-dire, nous représentons le peuple qui fournit la plus grosse part des frais de construction. Si l'on en juge par les annales du pays jusqu'à ces jours, je crois que ces capitalistes ont, en somme, assez bien réussi,—grâce, probablement, à l'aide que leur a donnée cette Chambre, mais, dans tous les cas, ils ont assez bien réussi.

Le peuple de ce pays qui a fourni son propre argent, et sur la garantie duquel on a emprunté pour construire ces chemins de fer, n'a pas été aussi heureux.

Nous voulons, au sujet de cette voie ferrée, éviter les anciennes erreurs, et prendre immédiatement les moyens de protéger les intérêts du peuple qui va verser la plus grande partie des fonds nécessaires à la construction de cette ligne. Et tout membre de cette Chambre qui n'a d'autre but que de protéger le peuple qui paie de ses deniers, peut, à juste titre, se sentir blessé lorsqu'on lui impute certains motifs ou le désir de faire échouer la construction de ce chemin de fer.

M. MACLEAN : Pour l'instruction de l'honorable député d'Oxford (M. Sutherland), je vais lire un article du *Globe*, article certainement inspiré et qui définit la politique du gouvernement. Si nous ne pouvons obtenir un exposé de la politique ministérielle, si le ministre des Chemins de fer et Canaux ne veut pas même nous dire si le Grand-Tronc, ou quelque autre compagnie, ont demandé un droit de passage sur cette voie ferrée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ignore.

M. MACLEAN : Je sais qu'on avait l'intention de le faire. Quoi qu'il en soit, afin de donner à l'honorable député (M. Sutherland), l'information qu'il désire, je vais lire l'article inspiré du *Globe*.

NOUVEAU DÉBOUCHÉ POUR LE MANITOBA.

Bien que le chemin de fer canadien du Pacifique se soit assuré ce champ avantageux....

A savoir la province de la Colombie anglaise.

....une portion importante de son trafic lui échappe, sans aucun doute.

Tant mieux, alors.

Il y a longtemps que la province du Manitoba se plaint du chemin de fer Canadien du Pacifique, à cause de tarifs exorbitants que l'on exige pour le transport des grains vers l'est, et surtout jusqu'à Fort-William, durant la saison de la navigation. Il y a quelques années, on a tenté d'avoir une ligne rivale et pour faire prolonger la voie du "Northern Pacific," depuis la frontière américaine jusqu'au Manitoba, on a accordé une subvention à ce chemin de fer. Mais ce prolongement, tout en n'étant pas inutile, n'a pas donné les résultats qu'on en espérait. M. Greenway et ses amis ont cherché d'autres moyens afin d'obtenir le transport des grains à un prix moins élevé jusqu'au lac Supérieur, et sont entrés en négociations avec certains capitalistes pour faire construire un chemin de fer de Winnipeg à Duluth. La population de l'est du Canada s'est énergiquement prononcé contre ce projet qui, disait-on, n'était pas de nature à rapprocher les provinces les unes des autres. On conseilla à M. Greenway d'établir cette ligne rivale sur le territoire candien, afin de ne pas détourner le commerce au profit des ports américains. L'on croit que des arrangements ont été virtuellement conclus en ce sens.

Voilà ce que je veux faire remarquer au comité. "L'on croit que des arrangements ont été virtuellement conclus en ce sens." Eh bien ! suspendez cette législation jusqu'à ce que nous sachions ce que sont ces arrangements.

Le chemin de fer de l'Ontario à la Rivière La Pluie, dont la charte appartient à M. William Mackenzie, de Toronto, doit s'étendre de quelque point sur le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et l'Ouest (une courte ligne partant de Port-Arthur), à travers les champs aurifères de la région du Lac des Bois, jusqu'à un point quelconque sur la frontière du Manitoba où il se réunira au chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est, dont la charte appartient aussi à M. Mackenzie.

Le gouvernement s'est engagé à donner une subvention en terre aux personnes qui construiront le chemin de fer en dernier lieu mentionné. Ces deux lignes ouvraient une route nouvelle pour le transport des grains, du Manitoba jusqu'au lac Supérieur.

Mon honorable ami, le député de Provencher, entend-il ce que je lis? Ce n'est pas une petite

ligne pour les besoins locaux que l'on veut construire, mais c'est un grand chemin de fer qui ouvrira une route nouvelle pour le transport des grains du Manitoba jusqu'au lac Supérieur. Est-ce que l'honorable député de Winnipeg est au courant de la chose? Si tout cela est vrai, il est temps d'étudier l'établissement de cette nouvelle route pour le transport des grains, et nous ne devons pas attendre, pour nous mettre à l'œuvre, aux derniers jours de la session.

UNE ASSOCIATION PUISSANTE.

On peut se demander quel avantage M. Greenway et M. Mackenzie peuvent espérer trouver dans l'établissement d'une ligne à partir de Winnipeg jusqu'au lac Supérieur, lorsque le chemin de fer canadien du Pacifique a la haute main sur les lignes qui amènent les grains à Winnipeg. La situation est bien simple. Entre Winnipeg et Portage-la-Prairie, il y a une ligne appelée le chemin de fer "*Northern Pacific and Manitoba*," *dont la charte* confère au gouvernement du Manitoba le pouvoir d'accorder des droits de passage. De Portage-la-Prairie à Gladstone, on peut faire un arrangement semblable avec le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest. A Gladstone, le chemin de fer de Dauphin construit et possédé par M. Mackenzie, s'étend jusqu'au lac Winnipegosis. Par conséquent, grâce à la coopération du gouvernement du Manitoba et a la concession du droit de passage nécessaire sur les réseaux mentionnés ci-dessus, M. Mackenzie peut établir une ligne non interrompue depuis Port-Arthur jusqu'au lac Winnipegosis.

Voilà la ligne que la Chambre étudie en ce moment. C'est le temps pour le gouvernement d'en réglementer les tarifs et de protéger les intérêts du peuple.

Mais il y a plus, car on dit que M. Mackenzie a des intérêts considérables dans le chemin de fer de la Baie d'Hudson, qui serait virtuellement un prolongement du chemin de fer de Dauphin, lequel n'est, à son tour, que le premier tronçon d'une ligne directe entre le Manitoba et la baie d'Hudson. Nous exposons ici ces projets afin de démontrer que l'espèce de monopole que le chemin de fer canadien du Pacifique exerce dans le Manitoba sera considérablement amoindrie par la construction du chemin de fer du Sud-Est que MM. Mackenzie et ses associés veulent entreprendre de mener à bonne fin.

Voici une autre déclaration évidemment inspirée, à savoir que ce sera là un grand chemin de fer, une ligne qui remédiera à tous les maux dont se plaint le Nord-Ouest. S'il en est ainsi, c'est le temps pour nous d'en réglementer les tarifs.

Le temps pour commencer le chemin de fer de l'Ontario à la Rivière La Pluie a été prolongé aujourd'hui par le comité des chemins de fer de la Chambre des Communes, et au cours du débat on a affirmé que la charte du chemin de fer de l'Ontario à la rivière la Pluie, était passée entre les mains du chemin de fer canadien du Pacifique.

Voilà une chose que je ne voudrais pas voir arriver, et que le peuple canadien ne voudrait pas voir arriver. A aucun prix celui-ci ne veut voir ce chemin de fer de la Rivière La Pluie tomber entre les mains du chemin de fer canadien du Pacifique, et il devrait y avoir dans le bill une disposition prohibitive à cet égard. Le gouvernement devrait refuser d'accorder de nouveau cette subvention pendant cette session, à moins qu'on n'insère dans le projet de loi une disposition stipulant que, dans aucun cas, ce chemin de fer ne devra passer entre les mains du chemin de fer canadien du Pacifique. C'est par le tarif des marchandises entre la rivière Rouge et Port-Arthur que le chemin de fer canadien du Pacifique a la haute main sur les moyens de transport du Nord-Ouest. Après avoir dépensé $9,000 par mille des deniers publics, sur un parcours de 435 milles, le chemin de fer canadien du Pacifique pourra mettre la main sur cette voie ferrée, à moins que le parlement, en accordant de nouveau la subvention promise, n'insère dans le bill une disposition prohibitive à cet égard. Cependant des députés, tant parmi les membres de la droite que de la gauche, sont prêts à sanctionner ce projet de loi, sans qu'il y ait une disposition à l'effet d'empêcher le chemin de fer Canadien du Pacifique d'accaparer cette voie ferrée qui va coûter au peuple canadien $9,000 par mille.

Votre correspondant est en mesure de vous dire que cette affirmation est absolument fausse....

Où a-t-il puisé ses renseignements? Les a-t-il obtenus du gouvernement ou de sir William Van Horne?

.....et que les détenteurs de la charte du chemin de fer de l'Ontario à la Rivière La Pluie ont l'intention de construire cette ligne et de l'exploiter en concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique.

Voilà une déclaration d'une grande importance, à savoir que la compagnie du chemin de l'Ontario à la Rivière La Pluie a l'intention de construire cette ligne, et d'obtenir, pour la prolonger jusqu'au lac Winnipegosis, une charte de la législature provinciale, et cependant, malgré cela, nous ne prenons aucun moyen d'en réglementer les tarifs; nous donnons notre argent, mais nous ne disons pas comment on devra le dépenser. C'est le temps de légiférer et de protéger les intérêts du peuple. N'attendons pas à la fin de la session, lorsque la Chambre vote des subventions aux compagnies de chemin de fer, mais agissons immédiatement.

Le *Globe* continue :

Et cela, nonobstant les relations cordiales qui existent entre M. Mackenzie et les directeurs de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le *Globe* dit que les relations les plus cordiales existent entre ces entrepreneurs et ce chemin de fer qui aspire à devenir une voie transcontinentale; et cependant la Chambre déclare qu'elle ne fera rien pour protéger les intérêts du peuple.

Après ce qui s'est passé cette après-midi, après cette déclaration du *Globe*, laquelle est certainement inspirée, énonçant qu'une certaine ligne va faire concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique et veut assurer au Nord-Ouest des tarifs de transport moins élevés, c'est, je crois, le devoir du gouvernement de définir son attitude au sujet du chemin de fer de l'Ontario à la Rivière La Pluie.

Je donne crédit au gouvernement de son désir d'opérer certaines réformes en matière de chemin de fer, mais s'il a cru nécessaire d'insérer deux dispositions particulières, dans l'acte relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, je ne vois pas pourquoi il n'insérerait pas des dispositions semblables dans le présent bill. Si le gouvernement a donné plus d'efficacité à l'acte relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau en y insérant deux dispositions particulières, qu'elle objection y a-t-il de faire la même chose dans ce cas-ci? Quelques honorables députés ont dit que les dispositions ordinaires étaient suffisantes. Ce n'est pas cependant ce que l'on a pensé au sujet du chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Si les dispositions ordinaires n'étaient pas suffisantes alors, elles ne le sont pas aujourd'hui non plus.

Je ne veux pas créer des embarras à la compagnie du chemin de fer ou aux entrepreneurs, mais après l'expérience que le pays et la Chambre ont eues dans le passé, je dis que c'est le temps d'agir

et qu'il ne faut pas attendre que le cheval soit volé, pour fermer la porte de l'écurie.

Vu les déclarations que nous avons entendues aujourd'hui, le gouvernement doit suspendre la prise en considération de ce bill, jusqu'à ce que nous ayons connu les intentions du gouvernement du Manitoba. La population du Manitoba a des griefs et des griefs sérieux, l'expérience du passé a été dure pour elle et elle ne veut plus se contenter des droits de passage que peut lui accorder le gouvernement provincial. Elle exige une déclaration que les tarifs des marchandises seront réglementés et que le transport de la rivière Rouge au lac Supérieur se fera à raison de 10 cents par 100 livres.

S'il en est ainsi pourquoi ne serions-nous pas également sur le qui-vive, et pourquoi nos gens auraient-ils besoin, pour se protéger, de recourir à un acte de la législature du Manitoba ? Quand ce serait la seule raison, le gouvernement devrait suspendre la prise en considération de ce bill, jusqu'à ce que nous ayons su ce que le Manitoba entend faire au sujet de cette proposition. Ce n'est pas une demande déraisonnable, mais une demande dans l'intérêt public, et ce serait, de la part du gouvernement et de cette Chambre, faire un pas dans la voie des réformes en matières de chemin de fer que d'en agir ainsi. Cet réforme viendra tôt ou tard dans ce pays.

Je trouve, dans le dernier numéro de l'*Atlantic Monthly*, un très important article sur la construction des chemins de fer. Cette revue est une des plus influentes des Etats-Unis. L'article dont je parle, traite de la question des chemins de fer en général, et est tellement important que notre bibliothécaire m'a dit aujourd'hui qu'il avait commandé douze exemplaires supplémentaires de cette revue, afin que les députés aient l'occasion de le lire ; et j'aime à croire que les membres de cette Chambre prendront connaissance de cet article. S'il y a aux Etats-Unis, un journal qui occupe un rang élevé, c'est bien l'*Evening Post*, de New-York ; c'est le journal le plus influent de la république voisine et l'ami des grandes corporations financières des Etats-Unis ; mais dans son numéro de samedi, ce journal a été obligé de résumer cet article, et je veux vous lire un court extrait du résumé de l'*Evening Post*, afin de vous démontrer combien il est important, pour le gouvernement, de mettre un frein au pouvoir des chemins de fer. L'article est intitulé :

LE POUVOIR DES MAGNATS DE CHEMIN DE FER.

La théorie des sociétés modernes, c'est que les hommes réussissent ou échouent selon leurs aptitudes. De fait, le gérant d'un chemin de fer a le pouvoir, en fixant les tarifs à sa guise, de créer ou de détruire ; de déterminer quelles personnes dans la société, et quelles classes dans l'Etat, seront heureuses ou malheureuses dans la carrière commerciale Supposons par exemple qu'une association de plusieurs chemins de fer, veuille donner à un commerçant de bestiaux de Chicago, la haute main sur l'expédition de la viande de Chicago jusqu'à la mer, et que pour cette fin, elle lui accorde un tarif particulier, 10 pour 100 de moins que les prix de transport ordinaire, il est évident que l'expéditeur favorisé ruinera le commerce de ses rivaux en achetant plus de bestiaux que les autres commerçants. Admettant que cette préférence soit contraire au droit convenu, quel remède assez prompt le petit expéditeur a-t-il à sa disposition pour conserver le commerce qui lui glisse des mains? Aucun remède, et pour cette raison il faut qu'une préférence de cette nature soit placée au nombre des délits statutaires, et il faut établir une procédure spéciale et plus rapide que celle que nous avons aujourd'hui, afin de mettre un terme aux maux que causent les chemins de fer.

Ainsi cet article déclare que le peuple n'a aucun remède à l'heure qu'il est et qu'on devrait placer

M. MACLEAN.

ces préférences indues au nombre des délits statutaires dans les différents Etats de l'Union. S'il y a eu une population qui ait eu à souffrir d'un pareil état de choses, c'est bien celle du Nord-Ouest. La Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique peut aujourd'hui enrichir un marchand de grain et ruiner tous les autres. Elle a pris en mains le commerce des bestiaux que faisait une compagnie, et elle a mis les autres concurrents dans l'impossibilité de lui faire concurrence. Il est impossible pour les particuliers de protéger leurs droits, et c'est pourquoi il est nécessaire de créer un tribunal, afin d'obliger ces compagnies de chemin de fer à traiter tout le monde sur le même pied.

Le marchand, le fabricant et l'agriculteur, travaillant dans des conditions de liberté industrielle, ne semblent pas avoir besoin de la surveillance particulière de l'Etat, car la concurrence suffit pour assurer une justice relative, tant pour la clientèle que pour la vente des marchandises à un prix raisonnable. Mais dans l'industrie des chemins de fer, la concurrence ne donne pas des résultats aussi bienfaisants. Au contraire, la nature de cette industrie est telle qu'elle oblige les gérants des chemins de fer à ne pas tenir la balance égale entre les clients, et à fixer les tarifs sans considérer s'ils sont justes, soit au point de vue du coût du transport ou des résultats sociaux. S'il en était autrement le problème du transport n'existerait pas.

Mais, demandera-t-on, pourquoi l'industrie du transport échappe-t-elle aux heureux effets de la concurrence? * * * * L'industrie des chemins de fer obéit à la loi de "l'augmentation" des recettes, plutôt qu'à la loi de "fixité" ou de "diminution" des recettes. Et ainsi, les facilités d'exploitation dépendent plus de la quantité des affaires que de l'attention aux menus détails. En d'autres termes les dépenses nécessitées par l'exploitation d'un chemin de fer n'augmentent pas en raison du volume grossissant du trafic. C'est là un fait exceptionnel dans l'industrie, et il n'en est pas ainsi pour le fabricant, le marchand ou l'agriculteur ; mais c'est un fait particulier à l'industrie du transport ; et lorsque ce fait est bien compris, il n'est pas besoin d'expliquer pourquoi tous les peuples avancées, quelle que soit la forme du gouvernement qu'ils aient adoptée, ou quelles que soient les théories sociales qu'ils entretiennent, ont enrouré l'administration des chemins de fer de restrictions légales particulières. Cette industrie nécessite une réglementation gouvernementale quelconque.

Cet article est écrit par le professeur C.-H. Adams, une autorité reconnue en matière de transport. Si ces déclarations sont exactes, l'Etat doit avoir la haute main sur les chemins de fer. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi au Canada? Pourquoi, dans le cas actuel, le gouvernement et le parlement ne suspendraient-ils pas leur action jusqu'à ce qu'ils sachent ce que le gouvernement du Manitoba veut faire à ce sujet et s'il a l'intention d'adopter quelque législation concernant les chemins de fer, législation que nous pourrions adopter à notre tour ; et si l'on décidait une bonne fois de réglementer les tarif et d'accorder des droits de passage aux lignes rivales, ce serait un grand avantage pour la solution du problème du transport. Je ne demande rien de très radical ; je demande simplement quelque chose qui touche à la réforme des chemins de fer, et le Canada est peut-être plus en état qu'aucun autre pays d'accorder la réforme des chemins de fer. Nous n'avons pas encore donné de trop grands privilèges ; nous avons un chemin de fer qui nous appartient et nous avons un pouvoir indiscutable sur les autres voies ferrées. Les pouvoirs de ce parlement sont beaucoup plus grands que ceux du Congrès sur les chemins de fer. La commission des chemins de fer des Etats-Unis, a été presque anéantie parceque le Congrès ne pouvait lui conférer des pouvoirs assez étendus, mais ce parlement a plein pouvoir sur nos voies ferrées et peut lui imposer des règlements, non seulement d'une manière géné-

rale mais encore par les actes spéciaux de la nature du projet de loi dont la Chambre est saisie. C'est pour cet objet, et pour cet objet seulement que j'ai soulevé cette question. Le seul moyen praticable d'obtenir cette réforme en matière de chemins de fer, c'est d'insérer dans tous les bills concernant les chemins de fer dont le Canada sera saisie, une disposition afin de protéger les intérêts publics.

J'en appelle au leader de la Chambre, et je lui demande si ce que j'exige dans le moment, n'est pas juste et raisonnable. La motion de l'honorable député de Hamilton (M. Wood), un ami du gouvernement, est que le comité lève sa séance, rapporte progrès, et demande permission de siéger de nouveau. afin que nous recevions des renseignements, que nous aurons dans quelques jours, sur ce que le gouvernement du Manitoba entend faire.

M. le PRÉSIDENT (M. Bain) : Il s'agit maintenant de l'article 4 du bill et de l'amendement de l'honorable député d'York-est (M. Maclean).

M. MACLEAN : Vu la décision de la Chambre, je retire cet amendement, avec l'entente que la Chambre est avertie que je présenterai cet amendement, lors de la troisième lecture du bill.

L'article 4 du bill est adopté.

Le comité rapporte le bill sans amendement.

Et l'Orateur reprend le fauteuil.

M. l'ORATEUR : Quand le bill sera-t-il lu la troisième fois ?

Quelques VOIX : Maintenant.

M. MACLEAN : Pas maintenant, je désire proposer un amendement.

M. SUTHERLAND : Vous pouvez le faire maintenant.

M. MACLEAN : Non, pas maintenant. Il y a des députés qui veulent parler sur cette question, et ils ne sont pas ici à l'heure qu'il est. Je puis en nommer une demi-douzaine.

M. l'ORATEUR : La question est celle-ci : Quand ce bill sera-t-il lu la troisième fois ? Voilà la question que je dois poser à la Chambre.

Quelques VOIX : Maintenant.

M. MACLEAN : Pas maintenant.

Le PREMIER MINISTRE : Maintenant.

M. l'ORATEUR : Ceux qui sont en faveur de la lecture du bill maintenant voudront bien répondre " oui ".

M. MACLEAN : Est-ce que j'ai la parole M. l'Orateur ?

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR : La question qui est soumise à la Chambre est celle-ci : Si le bill doit subir sa troisième lecture maintenant ou à une autre séance. Que ceux qui sont en faveur de la troisième lecture maintenant répondent " oui ".

M. MACLEAN : Je demande que le bill ne soit pas lu maintenant.

M. l'ORATEUR : J'ai demandé les " oui " et les " non " sur la question. L'honorable député (M. Maclean) aura le droit de voter sur cette question, mais il ne peut s'interposer à cette phrase, lorsque l'on va prendre le vote.

Que ceux qui sont en faveur de la lecture du bill maintenant disent " oui " et que ceux qui sont contre disent " non ".

Et le vote est pris, par " oui " et par " non ".

M. l'ORATEUR : Je crois que les " oui " l'emportent.

M. MACLEAN : Alors, M. l'Orateur, je vais demander le vote.

M. l'ORATEUR : Cinq députés ne se sont pas levés pour demander le vote.

M. MACLEAN : Il y a cinq députés qui se lèveront.

Et cinq députés s'étant levés.

M. l'ORATEUR : Appelez les députés.

M. FOSTER : Il me semble que c'est là une procédure contraire aux usages de la Chambre.

M. l'ORATEUR : La question mise aux voix est celle-ci : Si la troisième lecture de ce bill doit être proposée maintenant ou à la prochaine séance de la Chambre. Ce n'est pas une motion pour la troisième lecture, mais seulement pour décider si la troisième lecture doit être proposée maintenant, et c'est une question que la Chambre est libre de régler.

M. FOSTER : M. l'Orateur, est-il trop tard pour soulever une question d'ordre ?

M. l'ORATEUR : Je le crois. Les députés ont été appelés.

M. FOSTER : Il surgit ici une très importante question d'ordre. Ce n'est pas là notre pratique ordinaire.

M. l'ORATEUR : Il est trop tard maintenant.

M. FOSTER : J'aimerais qu'on vînt du moins me donner une raison.

M. l'ORATEUR : Voici la raison : Lorsqu'un bill a été rapporté du comité sans amendement, la question est : Quand la troisième lecture de ce bill aura-t-elle lieu ? C'est la question que je pose à la Chambre en ce moment. Je sais qu'on n'a jamais pris de vote sur cette question ; mais la question a été soulevée aujourd'hui et je vais la régler en prenant le vote et en appelant les oui et les non. La question de la troisième lecture du bill viendra ensuite.

M. FOSTER : M. l'Orateur, si vous voulez me le permettre je dirai que nous allons adopter une règle de procédure tout à fait nouvelle, et la Chambre est empêchée de la discuter.

M. l'ORATEUR : La Chambre est empêchée de la discuter davantage maintenant.

M. FOSTER : C'est vraiment injuste.

M. l'ORATEUR : Je parlerai tout à l'heure de assertion de l'honorable député (M. Foster).

M. FOSTER : C'est bien.

M. l'ORATEUR : Que ceux qui veulent que le bill soit examiné maintenant se lèvent.

La Chambre se prononce de la manière suivante :

POUR :

Messieurs

Bain,	Joly de Lotbinière (sir Henri),
Bazinet,	Landerkin,
Beattie,	Lang,
Blair,	Laurier (sir Wilfrid),
Borden (King),	Lewis,
Bostock,	Lister,
Britton,	Logan,
Calvert,	Macdonald (Huron),
Cartwright (sir Rich'd).	McGregor,
Casey,	McGugan,
Champagne,	McHugh,
Christie,	McIsaac,
Copp,	McMillan,
Costigan,	Malouin,
Davies (sir Louis),	Morrison,
Dechêne,	Mulock,
Domville,	Paterson,
Ellis,	Penny,
Ethier,	Pettet,
Fitzpatrick,	Ratz,
Flint,	Savard,
Fortin,	Scriver,
Fraser (Guysboro'),	Sifton,
Haley,	Somerville,
Heyd,	Sutherland,
Hughes,	Talbot, et
Hurley,	Wood (Hamilton).—56.
Hutchison,	
Jameson.	

CONTRE :

Messieurs

Bell (Pictou),	Kaulbach,
Bennett,	LaRivière,
Bergeron,	Macdonald (King),
Blanchard,	Macdonell (Selkirk),
Broder,	Maclean,
Burnett,	McAlister,
Cargill,	McCleary,
Caron (sir Adolphe),	Mills,
Davin,	Moore,
Davis,	Oliver,
Douglas,	Pope,
Erb,	Richardson,
Foster,	Rosamond,
Gillies,	Semple,
Guillet,	Taylor,
Haggart,	Tupper (sir Charles), et
Hale,	Tupper (sir Charles Hibbert).—35.
Hodgins,	

M. TAYLOR : L'honorable député de Montcalm (M. Dugas) n'a pas voté.

M. DUGAS : J'ai pairé avec l'honorable député de Lévis (M. Guay), sans quoi j'aurais voté contre la motion.

M. HUGHES : L'honorable député de London (M. Beatty) a voté, et le vote n'a pas été enregistré.

M. BEATTY : J'ai voté en faveur de la motion.

M. MACLEAN : Il n'y avait pas de motion.

M. l'ORATEUR : L'honorable député a-t-il voté pour ou contre ?

M. BEATTY : J'ai voté contre.

M. l'ORATEUR : Je déclare qu'il est décidé que le bill soit lu la troisième fois maintenant.

M. l'ORATEUR : Avant d'appeler l'ordre du jour pour la troisième lecture—il sera alors six heures—et afin qu'il n'y ait pas de malentendu au sujet de la décision que j'ai prise, je lirai la règle 47 de la Chambre des Communes, laquelle prescrit :

Tous amendements faits en comité sont rapportés par le président à la Chambre, qui les reçoit immédiatement. Le rapport fait, le bill peut être discuté et amendé avant que la troisième lecture en soit fixée. Cependant, quand il est fait rapport d'un bill sans amendement, sa troisième lecture est aussitôt fixée à telle époque que désigne la Chambre.

En conséquence, quand il est fait rapport d'un bill sans amendement, l'Orateur pose la question : " Quand le bill sera-t-il lu la troisième fois " ?

C'est ce que j'ai fait.

Le bill est alors lu une troisième fois, soit immédiatement, ou un jour subséquent, selon la décision de la Chambre.

La Chambre a décidé. La seule manière que je connaisse d'obtenir la décision de la Chambre est de prendre le vote sur la question. Ainsi, lorsque nous nous réunirons de nouveau, la première question qui viendra sera la motion pour la troisième lecture du bill.

Et à six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, j'hésite un peu à signaler au président de la Chambre l'importance qu'il y a de discuter plus à fond la question d'ordre qui a été soulevée avant six heures. Il est inutile que j'exprime la conviction que j'ai toujours eu que le président de la Chambre désirait traiter ces questions avec la plus stricte impartialité. Je n'hésite pas à dire que pas un député ne désire plus que moi donner en toutes circonstances à l'Orateur l'appui le plus cordial. Mais je me lève pour vous demander la permission de discuter une question d'ordre qui s'est présentée, je crois, pour la première fois depuis la confédération. Il ne s'est jamais présenté depuis la confédération, en tout cas, à ma connaissance, et j'ai été membre de cette Chambre une grande partie de ce temps—une circonstance dans laquelle on a cru nécessaire de rendre une décision comme celle qui vient d'être rendue. En conséquence, la question se présentant pour la première fois depuis plus de trente ans, et d'une façon très imprévue, je vous demanderais, tout en ayant la plus entière confiance dans le désir du président de la Chambre de rendre une décision juste, si vous avez objection à ce que cette question soit discutée avec soin par les députés des deux côtés de la Chambre, afin de dissiper tout doute qui peut exister dans l'esprit des membres de la Chambre.

M. l'ORATEUR : En réponse aux observations de l'honorable chef de l'opposition, je dirai seulement que je serai très heureux d'avoir l'assistance

es membres distingués et expérimentés de cette Chambre pour régler cette question d'ordre. Naturellement, si la question est discutée maintenant, il faudra le consentement unanime de la Chambre, lequel sera volontiers accordé, je n'en doute pas. A un point de vue, la question est incontestablement tout à fait nouvelle. Du moins, le mode suivi pour la régler est nouveau; et si la recommandation m'en avait été faite avant de poser la question à la Chambre, j'aurais certainement demandé la discussion la plus complète de cette question, que j'espère que nous aurons maintenant.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: M. l'Orateur, il n'y aura peut-être pas beaucoup de difficulté à soulever la question un peu plus tard, quand Votre Honneur posera la question concernant la troisième lecture. Il me semble que la question d'ordre pourrait même alors être soulevée, bien que ce soit la même chose que si elle était discutée auparavant.

M. l'ORATEUR: Je n'en suis pas sûr. La décision de la Chambre est là. Je crois qu'il vaut mieux la discuter maintenant.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: J'en suis convaincu, et s'il n'y a aucune objection, je vais citer deux règles qui paraissent avoir trait au sujet. Votre Honneur a attiré l'attention sur la règle 47, et il y a une couple d'autorités qui sont mentionnées dans l'ouvrage du Dr Bourinot sous le titre règle 43. On peut prétendre que ces deux règles sont pour prévenir l'inopportunité, pour ne pas dire davantage, qu'il y aurait de la part d'une majorité de la Chambre de hâter indûment l'adoption des lois. L'objet général de ces règles paraît être, en empêchant un bill de passer à la hâte par toutes ses phases, d'accorder un temps suffisant pour discuter toute objection présentée. La règle 43 prescrit:

Chaque bill subit trois lectures à des jours différents, avant son adoption. Dans les circonstances extraordinaires ou urgentes, un bill peut en un seul jour subir deux ou trois lectures, ou avancer de deux phases ou plus, le même jour.

Et la règle citée par Votre Honneur est la règle 47:

Tous amendements faits en comité sont rapportés par le président à la Chambre, qui les reçoit immédiatement. Le rapport fait, le bill peut être discuté et amendé avant que la troisième lecture en soit fixée. Cependant, quand il est fait rapport d'un bill sans amendement, sa troisième lecture est aussitôt fixée à telle époque que désigne la Chambre.

Je crois que nous devons avoir égard à l'interprétation donnée à ces règles par la Chambre, ou par le parlement duquel elles émanent, plutôt qu'à toute interprétation technique ou littérale de la teneur des règles elles-mêmes. L'objet que j'ai attribué à ces règles me paraît acceptable, et il s'agit de savoir quel a été l'usage suivi par le parlement au sujet, par exemple, de cette question d'urgence, ou de l'interprétation des mots "à telle époque que désigne la Chambre." Les lisant ensemble, surtout au sujet de l'usage suivi dans cette Chambre, je prétends que l'interpellation est que bien que la Chambre ait le pouvoir de désigner l'époque à son gré, cependant cette époque ne peut pas être et n'a jamais été le même jour où le bill a passé par une phase. C'est-à-dire que, pour donner une signification à ces deux règles, qui stipulent formellement qu'un bill ne peut pas avancer de plus d'une phase dans une séance, la véritable interprétation des termes de la règle 47, quant au rapport d'un bill et à sa troisième lecture à telle époque que désigne la Chambre, est que quand vous demandez à quelle époque la Chambre désire que le bill soit lu la troisième fois, cela signifie à quelle époque après cette séance de la Chambre; et c'est l'usage qui a été suivi, je crois, sans aucune exception. Les exceptions dans tout autre cas sont mentionnées dans l'ouvrage du Dr Bourinot et j'ai les citations sous la main. Malheureusement, même dans cette occasion il n'y a pas eu de discussion, bien qu'un bill ait été rapporté et lu une troisième fois dans la même séance sur division; mais il n'est pas mentionné qu'une objection ait été faite à la troisième lecture. Il est inutile, je suis sûr, pour ceux qui veulent discuter ce point, de prendre beaucoup de temps.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Quelles sont les trois phases à votre avis?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je remercie l'honorable ministre. Voici sur l'ordre du jour cette dernière phase:

Reprise en considération de la motion de M. Henderson que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 32) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Ontario et la Rivière La Pluie.

Je dirai qu'une phase a été complétée quand cet ordre, tel qu'il est, a été rempli par le rapport du comité. La phase suivante sera inscrite sur le feuilleton de la Chambre de la prochaine séance, et ce sera "la troisième lecture du bill," ou "la prise en considération des amendements présentés en comité."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: La première lecture n'est-elle pas la première phase, et la deuxième lecture la deuxième phase?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je crois que les autorités disent que chaque lecture est une phase—la première, la deuxième, la troisième lecture sont la première, la deuxième et la troisième phase. L'ordre sur le feuilleton de la Chambre, aujourd'hui, est le complément de la deuxième phase, et peut-être, pour répondre à l'objection faite par l'honorable ministre, je dirai que la présente phase est toute la deuxième avant d'arriver à la troisième. C'est-à-dire, les trois phases sont les trois lectures, et la deuxième phase n'est pas épuisée avant que le bill soit prêt pour la troisième lecture. Naturellement, ce n'est qu'une opinion, mais je la crois bien fondée.

M. l'ORATEUR: J'attire l'attention de l'honorable député sur la teneur de la règle 43. Il n'y est fait aucune mention de phases, mais de lectures seulement. "Chaque bill subira trois lectures différentes."

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: C'est plus explicite que ce que j'ai dit. Trois lectures doivent avoir lieu avant que le bill soit adopté.

M. l'ORATEUR: De fait, la deuxième lecture a eu lieu il y a longtemps.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La deuxième lecture du bill n'est peut-être pas techniquement complétée avant que le bill soit prêt pour la troisième lecture. La deuxième lecture n'est pas le bill tel qu'il est arrivé devant le comité, mais tel qu'il est réellement lu après avoir été examiné en comité et préparé pour sa troisième lecture. J'avoue que l'interprétation technique de ces deux règles peut être opposée à celle que j'y attache, mais je prétends qu'en interprétant ces règles et règlements, les autorités anglaises et les nôtres, attachent beaucoup d'importance à l'usage uniforme suivi au parlement, comme indiquant l'interprétation que le parlement leur donne. L'Orateur a lu les commentaires du Dr Bourinot sur la règle 47, et il est inutile que je les lise, excepté pour faire voir que la règle ne va pas bien loin quand elle dit :

Cependant, quand il est fait rapport d'un bill sans amendement, sa troisième lecture est aussitôt fixée à telle époque que désigne la Chambre.

Si j'interprète bien, cela veut dire un jour autre que celui où cette phase particulière a eu lieu. Je vais citer les pages 636 et 637 du livre du Dr Bourinot. En commentant la règle 43, il dit :

Règle générale, les bills dans les Communes anglaises passent par leurs différentes phases avec un jour ou deux d'intervalle entre chacun.

J'attire de nouveau l'attention sur les mots "lectures" et "phases." Ils paraissent être employés indistinctement dans la règle et dans les commentaires, ce qui semble indiquer que dans l'usage parlementaire ils signifient la même chose.

Si un bill est amendé en comité, il ne sera pas examiné immédiatement et lu une troisième fois le même jour, excepté dans des circonstances exceptionnelles.

Dans le présent cas il n'y a pas eu d'amendement en comité.

Toutefois, vers la fin de la session les bills qui n'ont pas été amendés en comité sont souvent lus la troisième fois immédiatement.

C'est à ce propos que j'ai cité le bill de la *Marine Electric Telegraph Company*, qui en 1879, a été réellement examiné en comité le dimanche, pas amendé, lu une troisième fois sur division, et adopté. C'était à la fin de la session, alors qu'il y avait urgence ; et rien dans les *Débats* ne fait voir que l'un des députés ait attiré l'attention sur le fait et objecté à la troisième lecture du bill. Le Dr Bourinot dit à ce sujet :

M. l'Orateur Denison a dit dans une certaine circonstance, "il est loisible à tout député d'intervenir, s'il croit que c'est irrégulier, mais si la Chambre est convaincue qu'il n'y a pas d'objection, dans ce cas on a souvent vu un bill, adopté en comité sans amendement, subir sa troisième lecture et être adopté le même jour." Dans la même circonstance l'auteur du bill déclara, qu'il avait donné avis un jour précédent qu'il demanderait de laisser le bill subir toutes ses phases ce soir-là. De fait, en Angleterre, comme dans ce pays, quand l'urgence est constatée, la Chambre permet qu'un bill passe par ses différentes phases le même jour, sauf les bills relatifs à des deniers : mais ces occasions se présentent rarement, et c'est un usage sage d'étudier à fond chaque projet de loi.

Ce que je veux faire prévaloir n'est pas l'opinion technique, mais celle que les autorités paraissent avoir sur cette règle, et c'est le peu de prudence qu'il y a de faire passer à la hâte, malgré les objections d'un des membres de cette Chambre, un bill par toutes ses différentes phases, la raison en étant évidente. Nous devons tenir à cet usage, sauf dans les derniers jours de la session, quand il peut se présenter un cas d'urgence, et dans ce cas seulement cet usage peut ne pas être suivi.

Le PREMIER MINISTRE : Il ne peut pas y avoir d'objection à discuter une question d'ordre qui a été soulevée cette après-midi, bien que je ne vois pas de motifs bien sérieux pour soulever une question d'ordre. La règle 43 me paraît exposer le cas bien clairement. Elle dit que deux lectures d'un bill ne peuvent pas avoir lieu le même jour. Mais elle ne dit pas qu'une lecture et une autre phase ne peuvent pas avoir lieu le même jour. Si un bill est lu une seconde fois, et ensuite examiné en comité général et rapporté par le comité le même jour, il ne peut pas être lu la troisième fois ce jour-là. Mais s'il est lu une seconde fois aujourd'hui et renvoyé au comité général, et si ce comité ne fait pas rapport aujourd'hui, mais siège de nouveau et fait rapport le lendemain, il n'y a pas de règle qui empêche le bill d'être lu la troisième fois le jour qu'il est rapporté. La seule chose que la règle défend, c'est de lire le bill deux fois le même jour. S'il n'est pas fait rapport du bill par le comité général le jour qu'il subit sa deuxième lecture, mais si le rapport est fait le lendemain, y a-t-il une raison pour qu'il ne subisse pas sa troisième lecture ce même jour ? Ce n'est pas deux lectures le même jour. Et maintenant voyons le commentaire sur la règle 47.

En conséquence quand il est fait rapport d'un bill sans amendement, l'Orateur pose la question : "Quand le bill sera-t-il lu la troisième fois ?"

Mon honorable ami dit que cela signifie un autre jour. C'est possible. Si le bill a été lu la deuxième fois le même jour, on peut objecter à ce qu'il soit lu la troisième fois, attendu que ce serait contraire à la règle 43. Mais s'il n'y a pas d'objection, on pose la question "Quand le bill sera-t-il lu la troisième fois ?"

Le bill est alors lu une troisième fois soit immédiatement, ou un jour subséquent, selon la décision de la Chambre.

Je crois donc que la question d'ordre n'a pas sa raison d'être. Mais j'approuve une observation faite par mon honorable ami—qu'il ne doit pas y avoir une hâte indue à pousser un bill à sa troisième lecture, mais qu'il faut accorder un temps suffisant pour examiner chaque projet de loi. Mais il peut y avoir des exceptions à cette règle. La raison qui m'a engagé à recommander que le bill subisse sa troisième lecture, c'est qu'il est venu devant la Chambre plusieurs fois et qu'il n'a pas avancé ; il a été discuté une couple de fois durant l'heure consacrée aux bills d'intérêt privé les mercredi et vendredi. Aujourd'hui étant un jour réservé pour ces bills j'ai cru devoir faire avancer celui-là.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) me permettra bien de lui dire que loin d'être opposé au bill je suis en faveur sur son mérite et que j'aurais voté pour son adoption.

Le PREMIER MINISTRE : J'allais dire que je croyais que plusieurs membres de l'opposition étaient en faveur du bill et voulaient en presser l'adoption. Et quand l'Orateur a posé la question. "Quand le bill sera-t-il lu la troisième fois," je n'ai rien remarqué chez les chefs de l'opposition de nature à faire croire qu'ils voulaient le renvoyer à un

autre jour, et pour ma part j'ai insisté pour le faire lire immédiatement une troisième fois A mon avis, M. l'Orateur n'avait pas autre chose à faire ensuite qu'à poser la question : " Le bill sera-t-il lu maintenant la troisième fois ?" et cette question devait être décidée en conséquence. C'est la première fois que nous prenons le vote sur une question de cette nature. Cependant, bien que ce soit la première fois, je crois que M. l'Orateur n'aurait pas pu agir autrement qu'il l'a fait. Mais si la Chambre est d'opinion que l'Orateur doit consulter les autorités, je suis sûr que nous serons tous heureux d'avoir son opinion.

M. l'ORATEUR : Je recevrai avec plaisir l'aide et les conseils d'autres membres expérimentés de la Chambre sur la question pendant qu'elle est devant la Chambre. J'ai l'intention de la réserver pour plus ample considération, mais j'écouterai volontiers toutes les explications que pourront me donner les honorables députés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je ne veux pas prolonger le débat, mais attirer l'attention de l'honorable député sur le fait que je partageais quand j'étais dans l'opposition l'opinion qu'il a émise, et non seulement une fois, mais maintes et maintes fois, du temps de votre prédécesseur, M. l'Orateur, j'ai soulevé la question et toujours la décision a été contre moi. Je désire seulement appeler l'attention de mon honorable ami sur la règle qu'il a citée, et il verra que l'usage n'est peut-être pas celui qui est généralement accepté par les membres du parlement.

Nos règlements ne prescrivent pas qu'un bill doit nécessairement être lu trois fois en trois jours différents. La question est laissée à la décision de la Chambre, la Chambre étant le seul juge.

M. l'ORATEUR : C'est dans les cas d'urgence.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est ce que je veux dire. Dans les circonstances ordinaires chaque bill doit subir trois lectures en trois jours. Mais on peut se dispenser de cela, non pas sur demande du proposeur, non pas sur décision de l'Orateur, mais sur le désir de la Chambre. Si dans le jugement de la Chambre il se présente un cas d'urgence ou un cas extraordinaire, elle peut à la majorité de ses voix décider qu'un bill sera lu trois fois le même jour.

M. l'ORATEUR : Pas sans débat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non. La règle générale est que chaque bill soit lu trois fois en trois jours différents mais cette règle peut être mise de côté si la Chambre juge qu'il y a urgence ou cas extraordinaire et la majorité de un peut décider que le bill sera lu trois fois le même jour.

Mais le point que j'ai voulu signaler en me levant est couvert par la règle 47. Lorsqu'un bill a été examiné en comité et rapporté avec amendements à l'Orateur, la question de savoir si le bill doit être lu une troisième fois maintenant ou demain est ouverte à la discussion. Il n'y a pas de principe en jeu et la question doit se régler immédiatement. Cette règle est la suivante :

Le président du comité général fait à la Chambre un rapport que celle-ci doit recevoir immédiatement de tous les amendements adoptés par le comité. Le rapport fait, le bill peut être discuté et amendé avant que la troisième lecture en soit ordonnée.

Ainsi, lorsqu'un bill revient amendé du comité général, la Chambre a le droit de discuter s'il doit être lu une troisième fois maintenant, le lendemain ou dans une semaine, avec les amendements faits par le comité. Pourquoi ? Parce que les amendements faits en comité peuvent être d'une nature ou d'une portée, peuvent inclure des principes ou des idées dont la Chambre peut désirer discuter et déterminer l'opportunité. La Chambre peut par suite discuter si le bill doit alors subir ou non sa troisième lecture. La Chambre peut, en raison de la nature des amendements, désirer considérer s'il est bon de lire immédiatement le bill une troisième fois ou de donner le temps d'examiner les amendements. Mais je désire signaler à la Chambre que si le comité ne fait pas d'amendements la Chambre n'a pas à discuter s'il faut procéder à la troisième lecture ou si on doit remettre cette troisième lecture.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Peut-elle le faire sans discussion ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Elle ne peut pas le discuter mais peut le décider.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Sur quoi l'honorable ministre se base-t-il pour cela ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mon honorable ami verra que mon argument rentre entièrement dans la clause dont j'ai lu la première partie. Elle contient une disposition spéciale en vertu de laquelle un bill amendé en comité est sujet à la discussion avant qu'ordre soit donné de le lire une troisième fois.

Mais quand un bill est rapporté sans amendement, la Chambre décide immédiatement que la troisième lecture en sera faite à tel temps qu'elle le jugera à propos.

Je ne crois pas qu'on puisse se servir de termes plus clairs et plus explicites. Je n'ai pas besoin d'expliquer à un avocat ce que veut dire "immédiatement" ; nous avons des milliers et des milliers de décisions judiciaires sur le sens de ce mot "immédiatement." La Chambre peut choisir le moment qui lui convient pour la troisième lecture, mais elle doit faire ce choix immédiatement. La règle me semble être sans discussion possible que si le bill est rapporté par le comité sans amendement, il ne peut pas y avoir de discussion, quand on pose la question pour savoir s'il doit être lu une troisième fois le lendemain.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre n'a pas reglé le point relatif à la fixation par l'Orateur de l'époque de la troisième lecture. Il n'y a rien dans la règle qui dit que la Chambre ne discutera pas en quel temps la troisième lecture doit avoir lieu.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non. Si je propose que la discussion se fasse dans quinze jours, la question peut venir dans quinze jours et être discutée.

M. HAGGART : On me permettra peut-être, après avoir entendu discuter plusieurs fois cette

question en Chambre, d'émettre une opinion. La règle 43 dit :

Tout bill avant d'être adopté doit subir trois lectures, à des jours différents; mais dans les circonstances urgentes ou extraordinaires, un bill peut, en un jour, passer par deux ou trois lectures, et avancer de deux ou plusieurs phases.

Si je me rappelle bien, l'Orateur White a décidé que le comité constituait une phase.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non ; j'ai soulevé ce point une douzaine de fois, je pensais comme l'honorable député que le comité constituait une phase, mais il fut décidé que non.

M. HAGGART : La raison donnée est que dans des occasions urgentes et extraordinaires, le bill peut être lu deux ou trois fois ou avancer de deux ou trois phases. May expose les raisons pour lesquelles la règle contient cela. Il s'est élevé des discussions sur la validité d'un bill et sur le passage des différentes phases le même jour. Ce point n'a jamais été décidé par les tribunaux, et je prétends que cette clause a été rédigée dans ce but, pour enlever tous les doutes relatifs à la validité d'un bill qui aurait passé par cette Chambre et reçu la sanction de la Couronne. Le seul point que l'on a permis alors de discuter, c'est l'à-propos de lire le bill immédiatement ou plus tard. On peut proposer un amendement à cette motion ; je crois que la pratique en cette Chambre et dans la Chambre des Communes en Angleterre donne plus de latitude que cela. Vous pouvez non seulement discuter l'à-propos d'une motion pour la troisième lecture immédiate ou postérieure d'un bill, mais vous pouvez encore sur cette motion discuter le principe du bill. Sûrement, il faut faire preuve d'urgence pour que la troisième lecture se fasse immédiatement, il faut l'indiquer dans la discussion et l'Orateur doit d'après son interprétation juger de l'urgence de l'occasion et décider la lecture immédiate ; alors il propose la motion. L'Orateur décide de l'urgence ; il décide si l'occasion nécessite que la question soit posée à la Chambre. Ceci doit être réglé par la Chambre en corps ; la Chambre est juge de l'urgence.

L'honorable député, disait l'Orateur Denison dans une circonstance, a le choix d'intervenir s'il juge que la chose n'est pas convenable ni à propos ; mais si la Chambre en corps considère qu'il n'y a pas d'opposition, il arrive assez fréquemment qu'un bill, s'il a passé sans amendement ni opposition par le comité, soit lu une troisième fois et adopté le même jour.

En examinant les autorités à cet égard, j'ai trouvé cette décision de l'Orateur Denison. Un député avait donné avis qu'il entendait lire un bill une troisième fois ce jour-là. Il demande au très honorable chancelier de l'Echiquier s'il s'opposait à ce que le bill fût lu une troisième fois, et celui-ci répondit que oui. Sur cette réponse, l'Orateur décida que l'on ne pouvait pas procéder à la troisième lecture, bien que dans ses remarques, l'Orateur eût dit qu'il avait toujours été d'habitude, quand il y avait urgence ou occasion extraordinaire, de lire le bill une et deux fois le même jour quand la Chambre y consentait.

M. l'ORATEUR : Cela ne veut-il pas dire que l'Orateur devrait avoir la discrétion ou pourrait décider quelle est l'opinion de la Chambre en corps, sans suivre sa propre opinion ?

M. HAGGART.

M. HAGGART : L'Orateur doit décider de l'urgence avant de soumettre la motion.

M. l'ORATEUR : Telle qu'exprimée par la Chambre en corps.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : A propos de la dernière question soulevée justement par l'honorable député de Lanark (M. Haggart), je désire appeler votre attention, M. l'Orateur, sur une décision que vient de me passer le premier ministre, et qui me semble régler complètement l'argument de l'honorable député :

La Chambre a pour pratique, occasionnellement, spécialement à la fin de la session, de faire passer à un bill, par raison d'urgence, deux phases en une séance.

La question d'urgence est le point.

La Chambre doit juger de la question d'urgence.

L'Orateur n'a rien à voir à cela. Cela règle, je crois, l'argument de l'honorable député de Lanark à l'égard de l'interprétation de la règle 47. La règle 47 est la suivante :

Le président du comité général fait à la Chambre un rapport que celle-ci doit recevoir immédiatement de tous les amendements adoptés par le comité. Le rapport fait, le bill peut être discuté et amendé avant que la troisième lecture en soit ordonnée. Mais quand un bill est rapporté sans amendement, la Chambre décide immédiatement que la troisième lecture en sera faite à tel temps qu'elle le jugera à propos.

La Chambre doit fixer à quel moment le bill doit être lu. La question doit être posée à la Chambre par l'Orateur, et la Chambre doit décider quel temps fixer. Comment la Chambre va-t-elle décider ?

Sir CHARLES TUPPER : Soit demain, soit dans une semaine ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Est-ce le premier ministre ou le chef de l'opposition qui doit décider ? L'avis de la Chambre doit être obtenu par l'Orateur en posant la question. La question doit être posée par l'Orateur, et dans quelle forme ? L'Orateur doit demander à la Chambre son avis. Comment procédera l'Orateur ? La seule chose que puisse faire l'Orateur est de suivre le précédent que lui indique le Dr Bourinot, c'est-à-dire de poser les questions dans les termes mêmes de la règle. L'Orateur doit poser la question pour savoir ce que la Chambre veut faire, il doit poser la question dans les termes qu'il a adoptés cette après-midi, c'est-à-dire : Quand ce bill doit-il être lu une troisième fois ? Afin que la Chambre puisse décider le point. Il était impossible à l'Orateur de poser la question autrement qu'il ne l'a fait afin de s'assurer quand la Chambre entendait que le bill fût lu une troisième fois.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Les autorités ne s'accordent pas.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Tout repose, il me semble, sur l'interprétation du texte fort clair de la règle 47.

M. DAVIN : Voici une autorité que je vais citer à mon honorable ami. Il la trouvera dans le " Hansard " anglais de 1884, page 2107.

Sur la motion que le bill soit lu maintenant une troisième fois.

M. DARBY GRIFFITH demande s'il ne devrait pas être donné plus ample avis que la simple motion d'un député

quand il s'agit de faire passer un bill par toutes ses phases. Il désire simplement que la Chambre se garde contre toute infraction à ses règles.

M. l'ORATEUR dit que dans les derniers jours de la session, il arrive fréquemment que des bills passent par la Chambre de cette façon. Tout député a le pouvoir d'intervenir s'il ne croit pas que la chose soit convenable ou à propos ; mais si le corps de la Chambre considère qu'il n'y a pas d'objection, il arrive assez souvent qu'un bill ayant passé en comité sans amendement ni opposition, soit lu une troisième fois et adopté le même jour.

Voilà une autorité pour l'honorable monsieur. Il y a une autre question qui se soulève sûrement ici : c'est de savoir si l'on ne peut pas discuter le moment où un bill doit être lu une troisième fois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, cela est reconnu.

M. DAVIN : Nous n'avons pas eu d'occasion.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le bill pas plus que le principe du bill n'est discutable.

M. DAVIN : Le moment où doit se faire la troisième lecture est discutable, et pourtant l'Orateur nous empêche aujourd'hui de le discuter.

M. l'ORATEUR : A l'égard de la dernière assertion de l'honorable député que l'Orateur empêche la Chambre de discuter la question de délai, je dois dire que l'Orateur ne peut pas attendre éternellement que les députés se lèvent pour parler sur la question quand elle est posée. Les honorables députés ont eu tout le temps de se lever. Mais, après que la question a été posée, après que les députés ont été appelés pour voter, après que les oui et les non ont été enregistrés, l'Orateur ne pouvait pas permettre de discussion. J'espère que l'honorable député ne va pas soulever d'autre question. On n'a pas essayé d'empêcher la discussion au moment convenable. Je suis redevable à la Chambre de l'avantage que j'ai pu retirer de cette discussion, et je puis assurer les députés que je vais étudier la question avec tout le soin possible et leur soumettre ensuite mes vues à ce sujet.

M. HUGHES : Je propose la troisième lecture du bill relatif au chemin de fer de l'Ontario et la Rivière La Pluie.

M. MACLEAN : Après avoir discuté la question constitutionelle, je crois que la Chambre devrait pour quelque temps au moins revenir à la question réelle et substantielle que comporte ce bill, et pour que la Chambre exprime son sentiment, je propose que ce bill ne soit pas lu maintenant une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité pour y insérer l'amendement dont j'ai donné avis. Je puis appeler sur ceci l'attention de la Chambre : mon désir d'obtenir du gouvernement quelque réglementation de ce chemin de fer, et mon désir de protéger la population du Nord-Ouest à l'égard des tarifs qui seront imposés sur ce chemin de fer, proviennent dans une grande mesure de l'expression de l'opinion publique du Nord-Ouest, et j'ai surtout été affermi dans la position que j'ai prise par la lecture de la discussion qui s'est faite dans cette chambre en 1887. Les députés qui faisaient alors partie de cette Chambre se rappellent que la grande question qui agitait alors l'esprit public était le désaveu par le parlement fédéral de l'acte du Manitoba pourvoyant à la concurrence des chemins de fer, et s'il y a dans le pays un parti qui a cherché à exploiter cette question devant le pays c'est bien le parti des membres de la droite. Ils vinrent ici session après session harasser le gouvernement parce qu'il refusait de soulager le Manitoba. Le gouvernement d'alors avait désavoué le bill du Manitoba, et les députés de la province vinrent ici l'un après l'autre dénoncer le parti conservateur qui avait refusé de sanctionner le bill ; la discussion qui eut lieu alors mérite d'être rappelée.

Le 26 mai 1887, M. Watson qui venait du Manitoba, souleva la question. Il était spécialement chargé par le peuple de cette province de chercher à obtenir pour eux un soulagement au monopole du Pacifique.

L'honorable député fit en cette circonstance un long discours, et je veux en faire des extraits parce que la situation est la même aujourd'hui qu'elle était alors. Ces messieurs qui occupaient alors la gauche de cette Chambre prétendaient que le parlement devait faire quelque chose pour protéger les intérêts de la population du Nord-Ouest. M. Watson en commençant son discours dit entre autres choses :

Sur cette question de la construction des chemins de fer au Manitoba, nous avons aujourd'hui une législature unanime, dont les membres sentent que tout en différant d'opinions sur d'autres questions relatives aux affaires provinciales ou fédérales, ils sont unis sur la nécessité d'établir la concurrence entre les chemins de fer dans les intérêts du peuple de cette province.

J'espère que les honorables députés qui viennent du Manitoba sont encore en faveur de la concurrence des chemins de fer, et dans ce cas, ils doivent être convaincus que la seule façon de l'obtenir est d'adopter une mesure comme celle que je propose aujourd'hui. M. Watson continue en disant :

L'action du gouvernement a eu pour effet de ruiner certaines parties de la province, et d'après ce qui s'est passé ces jours derniers, nous avons la preuve que le président du chemin de fer canadien du Pacifique est en état d'intimider et de pressurer la population de Winnipeg et de la province du Manitoba ; il est donc grandement temps que le gouvernement intervienne dans cette affaire.

Ils étaient menacés alors de coercition, et ils dénonçaient les conservateurs, parce qu'ils les tenaient sous un tel joug et ils demandaient au parlement de les soulager. Maintenant que ces messieurs sont au pouvoir, je leur demande d'adopter des mesures pour soulager le Nord-Ouest et pour conserver entre les mains du parlement le contrôle de ces chemins de fer ; mais ces messieurs ne paraissent pas disposés a adopter cette ligne de conduite. M. Watson continue :

Mais un chemin de fer entièrement construit avec l'argent du public devrait profiter à la population du Canada, et ce chemin n'a pas atteint le but désiré, il n'a pas donné les résultats qu'on promettait qu'il devait donner au pays, lorsque le contrat a été octroyé.

On nous disait alors qu'en donnant le contrat à cette compagnie elle ferait tous ses efforts pour coloniser ce pays.

Voici un autre passage du discours de M. Watson sur lequel j'appelle spécialement l'attention de ces messieurs, parce qu'il comporte le principe que je suggère, c'est-à-dire que le moyen de soulager le Nord-Ouest est d'introduire le Grand-Tronc dans cette région. Il disait :

Nous ne désirons pas détourner le commerce au profit des voies américaines ; nous voulons avoir de la concurrence dans le pays ; nous voulons avoir un autre grand chemin de fer canadien, savoir le Grand-Tronc. La popu-

lation de l'est demande à être mise en communication avec le chemin de fer canadien du Pacifique parce qu'elle a été soumise à un monopole du Grand-Tronc. Nous, dans l'ouest, nous avons souffert du monopole du chemin de fer canadien du Pacifique et nous voulons avoir le Grand-Tronc pour lui faire concurrence. Personne ne dira, je crois, que le Grand-Tronc est une ligne américaine. Je crois que ses actions sont toutes entre les mains de capitalistes anglais.

M. Watson continuait en disant :

Je crois qu'avec la concurrence ce pays progresserait rapidement et les fabricants de l'est s'en trouveraient mieux qu'aujourd'hui. Cela m'a été dit par des industriels qui sont d'opinion qu'une concurrence dans les taux de transport pour l'ouest serait avantageuse pour leur commerce.

Les résultats que nous promettait le gouvernement en accordant le contrat ne se sont pas réalisés pour ce qui regarde l'immigration. Nous offrons aux immigrants plus de ressources naturelles et plus d'avantages que dans les territoires plus au sud. Tout le monde admet que notre sol est plus fertile, que nous avons un meilleur climat et que notre blé est plus beau que dans le nord du Dakota. Mais il nous faut expédier ce blé par un chemin qui possède un monopole, et aujourd'hui le chemin de fer canadien du Pacifique fait plus d'argent en transportant le blé du Manitoba à Port-Arthur que le colon qui cultive ce blé. Les taux exigés par le chemin de fer canadien du Pacifique pour le transport du blé sont si exorbitants aujourd'hui, que les cultivateurs se demandent s'il y a quelque profit pour eux à cultiver ce beau blé que produit le pays.

Pour revenir à la question de la population, nous constatons qu'elle a augmenté très lentement.

Voilà l'accusation que portait le peuple du Nord-Ouest lorsqu'il s'opposait au désaveu. C'est la même plainte aujourd'hui : que le Nord-Ouest n'est pas occupé, que les terres ne se prennent pas et la raison invoquée, c'est qu'il n'y a pas de concurrence de chemin de fer. Les députés qui se plaignaient que le pays ne se colonisait pas étaient principalement des libéraux du Canada. Maintenant ils ont la chance de protéger le Nord-Ouest contre les monopoles de chemin de fer et je ne vois pas pourquoi ils ne profitent pas de l'occasion. A propos de la question du bois qui intéresse si fortement le peuple du Nord-Ouest, M. Watson disait :

Le tarif du bois vert sur le chemin de fer canadien du Pacifique du Portage-du-Rat à Winnipeg,—distance, 123 milles—est $4.50 des mille pieds, tandis que le tarif sur cette même ligne, entre Ottawa et Montréal—distance, 120 milles—est de $1 les mille pieds.

Puis il cite une grande quantité de chiffres et dit :

Cette comparaison indique que les tarifs ne sont pas équitables pour l'est.

M. Watson continu :

Maintenant, il peut être intéressant pour la Chambre de donner une estimation approximative de ce qu'un cultivateur du Manitoba paie au Pacifique pour l'expédition de sa récolte, non pas jusqu'à Montréal : disons la ville de Portage-la-Prairie à Port-Arthur, une distance de 500 milles. Pour transporter le blé à cette distance, la compagnie demande 30 cents par 100 livres ce qui représente un montant considérable de la récolte du cultivateur.

En 1887, la compagnie demandait 30 cents par 100 livres, maintenant elle demande 17½ cents par 100 livres. La proposition soumise à la Chambre est de réduire ce prix à 10 cents par 100 livres ; mais si l'on veut obtenir cette proposition il faut que ce soit par acte de la législature du Manitoba en vertu d'un arrangement qui est censé se négocier entre les autorités du Manitoba et les propriétaires de ce chemin de fer charté par cette province. Cela montre l'importance de spécifier les choses dans la loi. Il existait des griefs en 1887 quand le prix était de 30 cents les 100 livres, le même grief existe aujourd'hui, bien que le prix soit moindre, mais toutes les réductions obtenues l'ont été par législation. Puisqu'il en est ainsi, pourquoi ne pas adopter ce principe aujourd'hui et ne pas introduire dans ce bill quelque réglementation spécifique à l'égard de ces tarifs ? M. Watson, dans son discours, citait en ces termes ce qui s'est passé dans la législature du Manitoba :

M. Kirchhoffer, qui a proposé l'adresse en réponse au discours du trône, dit que M. Van Horne avait promis de construire un embranchement à la voie de Souris. Dernièrement, comme on lui rappelait sa promesse, il a cru devoir faire devant M. Kirchhoffer un discours sur l'attitude de la province à l'égard du désaveu, et il a dit que pas un pied d'embranchement ne serait fait avant qu'on eût réglé la question de la taxation des terrains du Pacifique Canadien. Le discours de M. Kirchhoffer se termine comme suit : Tenons donc ferme dans la poursuite de ce but patriotique, prenons les moyens de nous débarrasser des entraves qui nous arrêtent dans notre élan, de briser ce monopole gigantesque qui pressure le sang de notre cœur, et d'établir sur notre territoire la liberté pour tous les chemins de fer.

Voilà quel était le cri du Manitoba en 1887 ; c'est encore le cri aujourd'hui. M. Watson ajoutait :

Il est de l'intérêt général du Canada tout entier que le Manitoba obtienne la libre concurrence des chemins de fer.

Puis il continue en lisant une foule d'expressions d'opinion publique de cette province provenant d'une assemblée à Winnipeg et de discours dans la législature. Je vais vous lire une ou deux de ces opinions :

M. Kenneth McKenzie dit qu'il ne peut pas y avoir deux opinions sur la question à Winnipeg ou dans la province. Nous avons le droit de construire un chemin de fer, et si la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique veut agir dans le sens indiqué par sir George, il vaut mieux que nous le sachions tout de suite. Il est temps que cette province cesse d'être un cheval de bât pour le reste du pays.

A une assemblée tenue à Saint-Laurent le peuple déclara que ce que voulait la province c'était la concurrence des chemins de fer ; et à Morris le peuple dit par l'un de ses orateurs :

J'approuve de tout cœur la décision du gouvernement provincial relativement à la construction d'une ligne allant à la frontière afin de délivrer notre province de la malédiction du monopole qu'elle endure.

A l'assemblée de Brandon, cette résolution fut passée :

Attendu que la concurrence dans le transport par voie ferrée entre le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest ainsi que les autres provinces du Dominion est essentiellement nécessaire au développement naturel du commerce interprovincial, des industries canadiennes, et dans les provinces de l'est et dans le Manitoba, à l'encouragement au capital étranger à chercher des placements au Nord-Ouest pour en favoriser le développement, à l'encouragement à l'immigration et au progrès naturel de la province généralement, ce qui serait d'un grand avantage direct et indirect pour chaque partie du Dominion.

C'est absolument la même chose aujourd'hui. Nous cherchons à augmenter le commerce entre les provinces, pour assurer la prospérité du Nord-Ouest et des manufactures de l'est. Voici un autre passage du discours de M. Watson :

Une des principales raisons pour lesquelles nous devrions avoir cette concurrence, ainsi qu'un raccordement avec le Grand-Tronc, c'est le fait que ce dernier traverse presque tous les comtés de l'Ontario et se relie aux provinces maritimes.

Le Manitoba occupe cette position particulière. Quatre compagnies de chemins de fer frappent à sa porte pour être admises sur son territoire. Les meilleurs agents

d'immi ration qu'un pays puisse avoir, d'après la règle générale, sont les compagnies de chemins de fer. Le Grand-Tronc est, aujourd'hui, un agent d'immigration pour les Etats de l'ouest américain, parce qu'il n'a pas d'intérêt dans nos territoires du Nord-Ouest; or, vous pouvez trouver dans ses bureaux des brochures d'immigration pour le Dakota-nord, Cheyenne et le Minnésota. La Compagnie du Grand-Tronc déclare qu'elle n'a aucun intérêt à transporter des voyageurs à destination du Nord-Ouest, et, par suite, elle ne recommande pas le Nord-Ouest canadien aux immigrants. Si nous avions une concurrence de chemin de fer, notre territoire se coloniserait plus rapidement. Je ne voudrais pas prophétiser comme je faisait le ministre des Finances, en 1884, et me contenter de dire que nous aurions bientôt dans ces territoires une immigration considérable; mais je crois que la population se doublera en deux ans.

Ces messieurs du Nord-Ouest savent-ils que je crois encore vrai aujourd'hui ce que disait alors M. Watson, et il est encore plus vrai aujourd'hui, que si le Grand-Tronc pénétrait dans le Manitoba et le Nord-Ouest, il amènerait plus de colons qu'aucune autre ligne du pays. M. Watson continuait :

Le prix que nous recevons pour notre grain n'est pas suffisant pour engager les cultivateurs à en produire autant qu'ils le feraient, si le chemin de fer canadien du Pacifique n'exigeait pas des taux exorbitants pour le transport du fret.

Et la discussion continue et l'un des orateurs qui dénonçait alors l'acte du gouvernement conservateur, l'un des orateurs qui reprochait au gouvernement le désaveu de ces bills était sir Richard Cartwright, maintenant ministre du Commerce. Cet honorable monsieur disait :

Et je dis, M. l'Orateur, que les honorables députés, loin d'avoir le droit de réclamer du crédit pour l'établissement de leur politique de monopole et leur persistance à conserver cette politique, je dis que la vraie politique, s'ils avaient su se mettre à la hauteur de la situation et comprendre leur devoir envers le pays, dans la manière de développer le Nord-Ouest, était d'encourager tous les chemins possibles dans ce pays. Je dis que cette tentative de priver le Nord-Ouest, absolument et entièrement, de tous rapports avec le pays situé au sud, est une politique qui ne pouvait avoir qu'un ou deux résultats.

Il continue :

La question est celle-ci, M. l'Orateur, qu'une des principales raisons pour lesquelles l'immigration a cessé au Manitoba, et pour lesquelles il s'établit un courant d'émigration—bien que l'expression puisse être exagérée—c'est la persistance du gouvernement à conserver cette politique de monopole.

Il dit de plus :

Je dis qu'il n'y a qu'une chose que l'honorable député puisse faire pour rendre service au peuple canadien, et c'est de contribuer autant que possible à coloniser le pays. * * * * * *

La meilleure chose que puisse faire le gouvernement dans les conditions actuelles est de leur laisser construire des chemins de fer

Voici une autre autorité éminente, un homme qui s'est fait, dans cette Chambre, le champion des droits du Nord-Ouest, l'honorable Edward Blake prononça un discours en cette circonstance et dénonça le parti conservateur pour laisser le peuple aux prises avec le monopole des chemins de fer. Il disait :

Les faits sont que vous avez dans cette région 120,000 blancs qui luttent, qui sont mécontents et qui vous demandent aujourd'hui de l'aide, qui vous demandent la liberté de vivre et de prospérer.

Et encore :

Il s'agit de cette partie de la politique ministérielle qui comporte la mise en servage du Nord-Ouest au profit d'une compagnie de chemin de fer. Il est temps de faire entendre et prévaloir la vérité à ce sujet. La vérité veut que le Nord-Ouest soit aidé pour qu'il ait la chance, la chance juste et raisonnable de réussir.

M. Blake proposait alors de venir au secours du peuple du Nord-Ouest en créant la concurrence à la baie du Tonnerre et il citait un de ses anciens discours dans lequel il disait :

Nous sommes tenus, dans mon opinion, par le devoir le plus clairement défini, envers notre pays, de voir à ce que les avantages spéciaux offerts par le chemin de fer de la baie du Tonnerre, en pouvant transporter le blé du Nord-Ouest aux côtes maritimes, et rapporter les produits manufacturiers de l'est au Nord-Ouest, à des prix modérés, ne puissent être employés à donner des profits encore plus considérables à une compagnie de chemin de fer, mais que le transport à prix réduit soit assuré au public dont l'argent a payé ce chemin et qui devra pendant plusieurs générations à venir porter le fardeau de l'intérêt sur cet argent. * * * *

Non seulement vous n'assurez pas la concurrence, mais vous empêchez de propos délibéré la possibilité de la concurrence, et l'honorable ministre semble se féliciter de ce qu'il a assuré une consolidation d'intérêts avec la Compagnie du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba, de sorte que ce même chemin de fer de la Baie du Tonnerre que la population attendait, qu'elle espérait, et pour la construction duquel elle priait, lui est fermé comme moyen de secours, et le syndicat doit contrôler toutes les issues conduisant vers le Nord-Ouest.

M. Blake désirait alors que le chemin de fer fut contrôlé par le peuple et exploité dans l'intérêt du peuple. Il continuait en disant :

Nous fîmes des amendements relativement à la ligne du Saut, à la disposition concernant le monopole, au contrôle de l'immigration, et à ses débouchés à l'ouest et au sud du Nord-Ouest, l'un alors construit et l'autre presque construit de Winnipeg à Pembina et de Selkirk à Port-Arthur, à l'effet que le gouvernement conservât le droit de les tenir ouverts et d'accorder à d'autres compagnies le droit de s'en servir.

Voilà la question du droit de circulation dessinée par M. Blake qui prétendait alors qu'il devait être conservé pour tous les chemins de fer qui le demanderaient. M. Watson dans son discours de clôture du débat disait :

Abandonnez cette politique de désaveu et donnez-nous une concurrence libre entre les chemins de fer; permettez au Grand-Tronc d'être, dans cette partie du pays, agent d'immigration tout comme le chemin de fer canadien du Pacifique, et très prochainement, vous verrez cette région peuplée d'habitants heureux et contents.

Maintenant, M. l'Orateur, je crois que la Chambre verra par ces citations que les députés du Nord-Ouest vinrent ici en 1887 exposer habilement leur cause. Ils réussirent pour le moment à faire disparaître le désaveu et de cette façon procurèrent à leur pays un soulagement considérable. Une autre occasion se présente aujourd'hui au sujet de ce bill et je demande à la Chambre d'adopter mon amendement pour protéger le peuple du Nord-Ouest et celui de l'est en même temps.

Comme je l'ai dit à la Chambre, cet après-midi, je ne fais pas de proposition radicale. Je demande au ministre pourquoi il a mis dans le bill du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau une clause de ce genre, et refuse d'en mettre une dans ce bill. Le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau a reçu un subside de plus de $3,000,000. Avant qu'il soit achevé ce chemin de fer aura reçu des subsides pour $4,000,000. Si le peuple a été protégé dans le cas du Pas-du-Nid-de-Corbeau, je ne puis pas, sur l'honneur, comprendre pourquoi il ne serait pas protégé à l'égard de ce chemin de fer. La seule législation pratique que l'on applique ici à l'égard des chemins de fer semble être de les subventionner. Quant à la protection des droits du peuple, on ne fait rien. En prenant un journal du soir, j'y trouve

ce que voici au sujet d'une *délégation* qui vient d'arriver dans cette ville :

Thos. Marks, le colonel Ray et d'autres *citoyens de* Port-Arthur, ont rencontré, hier, le gouvernement, et ont demandé que l'or accorde au chemin de fer de l'Ontario et la Rivière *La Pluie*, le maximum du subside, $6,400 par mille. On se rappellera qu'à la dernière session un acte a été passé prescrivant que ce *montant* pourrait être *payé à tout* chemin de fer pour lequel a été antérieurement *voté le subside minimum* de $3,200 par mille, et dont le prix de construction dépasse une certaine somme.

Voilà des gens qui demandent qu'on donne à ce *chemin* de fer $6,400 par mille. S'il est nécessaire de donner ce *montant* pour la ligne, je suis prêt pour ma part à le lui donner, mais à certaines conditions et quand l'argent sera donné il faudra que les conditions soient posées. Le ministre des Chemins de fer a annoncé, il y a quelques jours qu'il consentait à ce que le Grand-Tronc obtînt le droit de circulation sur cette ligne. Pourquoi refuser d'incorporer cela dans le bill comme c'est incorporé dans ma proposition ? Pourquoi le refuser quand leurs propres amis politiques ont déclaré dans cette Chambre en 1887, que ce qu'il faudrait pour édifier le Nord-Ouest, c'était d'introduire le Grand-Tronc dans ce pays ? Je ne puis pas comprendre, sur l'honneur, pourquoi on s'oppose à l'insertion de mon amendement dans le bill. Ses termes sont exactement ceux qui figurent dans le bill du Pas du-Nid-de-Corbeau, indiquant que le droit de circulation sur cette ligne sera octroyé au chemin de fer du Grand-Tronc, au chemin de fer du gouvernement canadien, au chemin de fer canadien du Pacifique et aux autres chemins de fer et aussi prescrivant la réglementation des tarifs par le gouvernement. Comment ces messieurs peuvent-ils en face des déclarations des hommes de leur parti en 1887, refuser d'adopter cette proposition raisonnable? C'est un amendement très clair et très simple, il est dans le sens du progrès en matière de chemins de fer. En réponse à ces messieurs qui prétendent qu'une proposition de réforme des chemins de fer pour ce pays doit être d'essence radicale et générale, et présentée par un gouvernement élu spécialement sur cette question comme programme vital.

Je répondrai, il est vrai qu'on nous promet une commission des chemins de fer et le plus tôt elle viendra, le mieux ce sera. Mais en même temps, prenons toutes les mesures raisonnables et utiles pour protéger le pays contre le monopole et créer des lignes rivales si le pays les demande. Et surtout si nous accordons des subsides à un chemin de fer, veillons à ce que cette ligne accorde le droit de circulation et ne passe pas aux mains d'un monopole. Je faisais remarquer cette après-midi qu'il n'y a aucune disposition pour empêcher ce chemin de fer auquel nous allons donner $9,000 par mille de passer aux mains du Pacifique. Il nous faut une ligne de chemin de fer dans cette région, non seulement pour ouvrir les districts miniers mais pour assurer la concurrence. Si le chemin de fer ne nous donne pas de concurrence, nous jetons l'argent par la fenêtre et il vaudrait bien mieux l'employer à un projet plus rémunérateur. J'en appelle encore à cette Chambre et surtout à ces messieurs de la droite pour faire incorporer ma proposition dans la mesure actuellement soumise à la Chambre. En conséquence, je propose :

Que le bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général afin de d'ajouter la clause suivante au dit bill :—

M. MACLEAN.

3. Que des pouvoirs de circulation sur le dit chemin et tous ses embranchements et raccordements ou aucune partie d'iceux, et sur toutes lignes ferrées actuellement ou ci-après possédées ou affermées ou exploitées pour le compte de la compagnie entre le lac Supérieur et la cité de Winnipeg, et l'usage nécessaire de ses voies, gares et terrains de gares sont par les présentes conférés au Grand Tronc de chemin de fer, au réseau ferré de l'Etat, au chemin de fer canadien du Pacifique ou à tout autre chemin désigné par le comité des chemins de fer du Conseil privé ou par le parlement du Canada, aux conditions qui pourront être fixées par le dit comité ou le parlement du Canada, et conformément aux dispositions de l'Acte des chemins de fer et de tous autres actes généraux concernant les chemins de fer qui pourront être de temps à autre passés par le parlement ; mais rien dans les présentes ne sera interprété comme signifiant que ces pouvoirs de circulation ne pourraient être ainsi conférés sans les dispositions spéciales contenues dans les présentes.

Qu'aussitôt que le dit chemin de fer ou aucune de ses parties sera ouverte au trafic, les taux et péages sur le chemin de fer ou sur aucun autre chemin de fer ou aucuns steamers en correspondance avec les dits chemins actuellement ou ci-après possédés ou affermés ou exploités pour le compte de la compagnie, seront d'abord approuvés par le Gouverneur en conseil ou par une commission des chemins de fer, si une telle commission est nommée, ou quand elle le sera, et ces taux et péages seront en tous temps à l'avenir et de temps à autre sujet à revision et contrôle comme il est dit ci-dessus.

Que le taux maximum des voyageurs sera de deux cents par mille sur le dit chemin de fer ou aucuns de ses raccordements entre le lac Supérieur et Winnipeg.

Que le taux maximum du fret sur les articles ci-après mentionnés sera comme suit entre Winnipeg et Port-Arthur :—

	Cents.
Grains de toutes sortes, par 100 livres.....	
Bétail sur pied "	
Instruments agricoles "	
Fers de toutes sortes "	
Viandes de toutes sortes "	

et que les taux seront imposés au *pro rata* pour tout parcours moindre sur le dit chemin de fer.

M. l'ORATEUR : Il y a plusieurs blancs dans cette motion.

M. MACLEAN : Je les remplirai lorsque nous serons en comité.

M. RICHARDSON : Avant que la motion soit mise aux voix, j'aimerais à dire quelques mots de la question. On a fait remarquer que la clause 4 du bill que l'on discute couvre complètement le point et rend inutile l'amendement de mon ami d'York-est (M. Maclean). Avec la permission de la Chambre, je lirai cette clause :

Tout acte passé à l'avenir dans le but de contrôler les compagnies de chemins de fer constituées en corporation par le parlement ou soumises à sa juridiction, à l'égard de l'émission d'actions ou d'obligations, et des tarifs ou péages ou de leur réglementation et à l'égard de droits de circulation ou autres droits affectant le chemin de toute compagnie par quelque autre compagnie, et à l'égard de l'exercice de pouvoirs conférés à des compagnies de chemins de fer, s'appliquera à la compagnie à dater de la mise en vigueur du dit acte ; mais le présent article ne sera pas interprété comme impliquant que le dit acte ne s'appliquerait pas à la compagnie si le présent article n'eût pas été décrété.

Le dernier paragraphe de cette clause est considérablement mélangé et difficile à comprendre, mais quant à la clause elle-même il me semble qu'il serait beaucoup préférable dans l'intérêt du peuple d'introduire maintenant dans le bill une disposition, au lieu de compter sur une législation future pour donner le privilège de circuler sur cette ligne au chemin de fer du Grand-Tronc, au réseau du gouvernement et à celui du Pacifique. Nous avons créé un précédent de ce genre en donnant la charte du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau à la dernière session. Nous avons inséré dans cet acte une clause prescrivant que le Gou-

verneur général en conseil pourra accorder le droit de circuler sur cette ligne à tout chemin de fer qui en fera la demande. Ne vaudrait-il pas mieux suivre ce précédent, insérer dans le bill une clause de ce genre et régler la question une fois pour toute. Il faut, je le comprends, aider cette ligne à cette session-ci. Il serait plus sage, je pense, en faisant l'affaire d'exiger les conditions que nous désirons.

C'est bien beau de dire que quelque législation future sera passée à une époque indéterminée pour contrôler cette compagnie, mais dans ce temps la compagnie aura empoché ses $9,000 par mille et il me semble que c'est aujourd'hui le moment de faire nos conditions. Un homme qui vend un cheval ne dit pas à celui qui l'achète, vous me donnerez quelque chose de plus un peu plus tard ; il exige jusqu'au dernier sou en faisant le marché. Si cette clause que j'ai citée nous indique que quelque chose peut se faire, elle ne nous dit pas que cela se fera et je conseillerais au gouvernement de consentir à cet amendement imposant la concession du droit de circulation au Pacifique, au Grand-Tronc et aux chemins de fer du gouvernement.

Je puis dire à l'égard de la ligne entière du Manitoba au Lac Supérieur qu'une des grandes difficultés auxquelles se heurte le Manitoba c'est que s'il accorde une assistance considérable—et il a été promis de donner un subside considérable à une ligne rivale jusqu'au lac Supérieur—il ne peut pas assurer au peuple du Manitoba l'absolue indépendance du chemin de fer jusqu'à, disons, Duluth, ou un point des Etats-Unis. Je puis même dire que l'impossibilité d'assurer l'indépendance du chemin de fer ou d'obtenir le droit absolu de circuler sur une autre ligne sont les raisons qui ont virtuellement empêché M. Greenway de réussir dans le projet qu'il avait formé de construire avec un syndicat américain un chemin de fer jusqu'à Duluth.

Nous avons maintenant devant le parlement un projet pour construire une ligne de Fort-William à Winnipeg vers l'ouest et pour apporter aux producteurs de blé du Manitoba et des territoires le bénéfice de la concurrence des chemins de fer et il me semble que ce sera la seule ligne de concurrence qui sera jamais construite dans ce pays, car la construction des voies ferrées y est difficile et coûteuse. Qu'est-ce qui garantit le pays qu'en donnant même $9,000 par mille à cette ligne, elle ne tombera pas aux mains du Pacifique comme sont tombées presque toutes les autres lignes du pays? Mais si nous plaçons dans la charte cette clause permettant au Pacifique, au Grand-Tronc et aux chemins de fer du gouvernement de circuler sur cette ligne nous aurons atteint ce que nous cherchons. Nous contrôlerons alors entièrement le chemin, si bien que même s'il passait aux mains du Pacifique le Gouverneur général en conseil ou la commission des chemins de fer aurait le pouvoir de permettre aux lignes rivales de circuler et le pays conserverait ainsi en tout temps une ligne de concurrence à l'égard du Pacifique, depuis la tête de la grande chaîne des lacs jusqu'aux champs de blé du Manitoba et des territoires. Je suppose que c'est la dernière chance qu'aura la Chambre de protéger absolument les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest et notre devoir sacré est de ne pas laisser le Pacifique empoigner cette ligne. Le Pacifique tient déjà suffisamment le pays à la gorge et je crois exprimer l'opinion de quatre-vingt-dix-neuf pour cent des habitants du Manitoba et des territoires en déclarant que le temps est venu de faire face au Pacifique et dans tout ce que nous faisons de protéger et de sauvegarder les intérêts du Manitoba et du Nord-Ouest.

Nous ne sommes pas sûrs d'avoir une commission des chemins de fer ; j'espérais bien que nous l'aurions à cette session, mais d'après certains mots échappés, nous pouvons compter n'en pas avoir à cette session-ci. Je vois que si nous n'avons pas de commission pour contrôler le Pacifique et les autres chemins de fer ; pour débarrasser les cultivateurs du Manitoba et des territoires du monopole des élévateurs et du syndicat des grains, il est absolument nécessaire de suivre ces compagnies pas à pas et de sauvegarder par des lois l'intérêt public toutes les fois qu'on en a la chance. Je ne sais pas si j'irais aussi loin que l'amendement de mon ami d'York-est. Par exemple, je ne sais pas si j'irais jusqu'à me prononcer pour un taux de 2 cents pour ce pays. Mais je pense comme mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) que si les livres de cette compagnie étaient à époque fixe soumis à l'inspection du gouvernement et s'il était prouvé qu'elle réalise 6 pour 100 sur le coût réel du chemin de fer, les taux devraient être réduits. Je suis opposé au stock majoré, je suis contre la permission donnée aux compagnies d'émettre des montants énormes de bons sur leur ligne de façon à ruiner virtuellement le peuple en rendant nécessaire des tarifs exorbitants pour faire face aux dépenses fixes et autres de la ligne. Je ne serais pas en faveur du taux de 2 cents s'il devait rendre impossible ou très difficile pour la compagnie de placer ses obligations et si cela devait entraver ses opérations.

Maintenant quant au tarif des grains, je comprends d'après des conversations que j'ai eues avec des personnes auxquelles a parlé l'honorable député d'York-est, qu'il se propose de fixer à 10 cents par quintal le prix de Winnipeg à Fort-William. Je puis dire que depuis deux ou trois ans j'ai étudié le tarif des grains. Lorsque M. Greenway a annoncé qu'il avait virtuellement conclu un arrangement avec un syndicat américain pour construire une ligne de Winnipeg à Duluth, on disait qu'une des conditions du marché était la fixation au taux de 10 cents par quintal du transport du blé de Winnipeg aux eaux supérieures du lac Supérieur. Nous, hommes de l'ouest qui avons combattu si longtemps contre les prix qu'exigeait le Pacifique—prix qui, si j'ai bien compris mon ami, se sont élévés jusqu'à 30 cents le quintal—nous avons eu la satisfaction de voir ce prix réduit à 17½ cents. Nous prétendons que c'est encore beaucoup trop élevé et la population du Nord-Ouest et du Manitoba ne s'est pas ralentie dans son agitation pour obtenir une réduction à, disons 12½ cents le quintal. La chambre de commerce de Winnipeg et d'autres corporations ont adressé des représentations continuelles au chemin de fer canadien du Pacifique, l'agitation s'est continuée d'autre façon dans l'espoir d'obtenir pour maintenant le taux de 12½ cents le quintal.

L'une des conditions du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau est que nous allons obtenir, grâce à l'aide accordée par le Canada à cette entreprise, une réduction de 1½ cent cette année et de 1½ cent l'automne prochain, formant la réduction totale de 3 cents, et laissant la charge à 14½ cents en 1899. Longtemps avant que M. Greenway ent annoncé ce taux de 10 cents par quintal, notre

population réclamait une réduction à 12½ cents par quintal, ce qu'elle trouvait amplement suffisant. Mais, bien qu'on n'ait pas de renseignement défini à ce sujet, on est porté à croire, et moi-même je crois, que M. Greenway est en arrangement—j'ignore où en sont rendus les négociations à l'heure qu'il est—avec les gens de la Rivière La Pluie, quels qu'ils soient, qui assureront un taux de 10 cents par quintal, au transport du blé depuis Winnipeg jusqu'au lac Supérieur. S'il en est ainsi, je ne puis voir comment il pourrait résulter un tort quelconque du fait qu'on subornerait l'octroi de cette charte à la condition qu'on s'en tiendrait à ce taux.

J'ai dit il y a un instant que j'avais fait une étude de ce que ça coûterait pour transporter le blé de Winnipeg au lac Supérieur. Lorsque M. Greenway a annoncé qu'il obtiendrait un taux de 10 cents par quintal, on s'est mis à discuter la chose, et beaucoup de gens déclaraient qu'il était absolument impossible de transporter le blé à ce taux. Un certain nombre d'entre nous, intéressés à cela, se firent communiquer des chiffres par des compagnies de chemin de fer, et l'on constata qu'on transportait actuellement le blé, dans des cas identiques, à d'égales distances, pour 10 cents par quintal, et même à plus pas prix dans un ou deux cas. Il ne me paraît exister aucune raison pour laquelle on ne pourrait le transporter à ce taux dans ce cas-ci.

Voyons ce que le chemin de fer canadien du Pacifique même a fait à ce sujet.

Son taux de trafic de Winnipeg à Fort-William, comme je l'ai dit, est de 17½ cents, et la distance entre ces deux endroits, d'environ 400 milles. Mais quel est son taux de Fort-William à Montréal, soit une distance d'environ 1,400 milles? Jusqu'à récemment ce taux était de 28 cents par quintal, et on l'a réduit à 20 cents par quintal il y a quelques mois.

Ainsi, ce chemin transporte actuellement le blé sur une distance de 1,400 milles pour 20 cents par 100 livres. On verra aisément que si la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a pu à ce taux payer d'aussi beaux dividendes que ceux touchés par ses actionnaires, assurément, elle peut transporter le blé de Winnipeg à Fort-William à 10 cents par quintal.

Relativement aux taux imposés sur d'autres sortes d'articles que mon honorable ami a mentionnés dans sa motion, je ne suis pas en état de rien dire, mais je comprends que dans tout arrangement que peut faire le gouvernement manitobain, celui-ci s'efforcera d'obtenir non seulement un taux raisonnable pour le transport du blé, mais encore un taux moins élevé pour le transport de la houille, ainsi que, je l'espère, des fruits et autres choses probablement.

Je ne veux pas jouer le rôle de démagogue en cette Chambre ni ailleurs, mais en ma qualité de représentant d'un comté agricole, je serais très heureux, en vérité, de voir introduire dans ce bill, par exemple, une disposition comme celle qui fut insérée dans le bill concernant le Pas-du-Nid-de-Corbeau, relativement au transport à prix réduits des instruments aratoires. Ce serait encore un grand bienfait pour la population du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, si elle pouvait obtenir un taux de transport peu élevé pour les fruits. Les fruits sont une des choses qui manquent le plus en cette contrée-là. A part de quelques fruits sauvages, naturels au territoire, la population y serait absolument privée de fruits sans leur importation de l'étranger, et les fruits y ont toujours été fort coûteux. J'ai entendu raconter un fait, dont je puis garantir l'authenticité, mais que je rapporte comme on me l'a dit, savoir : celui d'un cultivateur qui aurait donné un boisseau de blé en échange d'une livre de bananes. Ce fait sert à faire ressortir combien les fruits sont chers dans cette partie du pays. Il y existe à peine autre chose que des fruits sauvages, à l'exception naturellement de petits fruits comme les groseilles rouges et noires. Il n'y a ni pommes, ni pêches, ni bananes, ni oranges, ni aucun fruit de ce genre. Si l'on pouvait y obtenir des taux de transport peu élevés pour les fruits, ce serait un grand bienfait pour la population de l'endroit, et je serais très aise de voir le gouvernement trouver le moyen d'insérer dans le bill un article les décrétant.

Je ferai maintenant ressortir l'avantage d'introduire dans le bill un article comme celui que demande à y insérer l'honorable député d'York-est, destiné à accorder à d'autres chemins de fer des droits de circulation sur la voie projetée.

Lorsque le gouvernement du Manitoba a autorisé l'introduction en ce pays du réseau du *Northern Pacific and Manitoba*, il y a quelques années, nous avions conçu de grandes espérances au sujet des résultats de la concurrence. Nous avons obtenu des réductions considérables tout le long de la voie. Je crois pouvoir dire sans crainte que la moyenne de la réduction a été au moins de 25 pour 100 au-dessous des taux de trafic alors réclamés, et que nous avons obtenu une diminution du taux du transport des céréales depuis Winnipeg jusqu'à Fort-William, de 21 cents qu'il était à 19 cents par cent livres. Trois cents de réduction sur l'expédition du blé des prairies de l'ouest, cela équivaut, comme la Chambre peut le constater elle-même, à une économie annuelle de $500,000 environ pour les cultivateurs de la contrée. Nous nous attendions à plus que cela, mais malheureusement la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qui est peut-être la corporation la plus habilement administrée de ce continent, semble avoir pu persuader à la Compagnie *Northern Pacific* de ne pas mettre à exécution une concurrence active, et avoir pu réussir à opérer un arrangement par lequel les deux compagnies réclament les mêmes taux. Cependant, l'introduction de ce réseau dans le pays a assuré une diminution considérable et satisfaisante à l'époque.

Et relativement à ce contrat, le gouvernement du Manitoba fit justement insérer un article comme celui dont nous demandons l'insertion ici. Par suite de l'aide qu'il a accordée à cette compagnie, le gouvernement manitobain a le pouvoir de concéder des droits de circulation à toute autre voie ferrée qui peut pénétrer dans le territoire, et c'est ce qui fait qu'un grand avantage découlera pour la population de l'ouest de l'introduction de ce réseau du chemin de fer de la Rivière La Pluie. Lorsque celui-ci atteindra Winnipeg, il pourra obtenir du gouvernement manitobain des droits de circulation sur ce qu'on appelle l'embranchement du Portage, lequel appartient au chemin de fer du *Northern Pacific and Manitoba*, et s'étend de Winnipeg à Portage-la-Prairie, ainsi que sur le chemin qui s'étend de Winnipeg à Emerson, l'endroit de la frontière auquel vient aboutir le chemin de fer du *Northern Pacific and Manitoba*. De Morris à mi-

chemin entre Winnipeg et la frontière, il pourra obtenir des droits de circulation sur ce qu'on appelle l'embranchement de Morris à Brandon, traversant l'une des meilleures régions productives de blé de la province du Manitoba.

Grâce à ces droits de circulation, dis-je, nous pourrons voir étendre cette concurrence si désirable à une partie très considérable du Manitoba. La distance, je crois, est de 25 milles entre Portage-la-Prairie et Gladstone, et en y construisant un tronçon, ou en obtenant des droits de circulation sur le chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest, on peut raccorder le chemin de fer du *Northern Pacific* et l'embranchement du Portage à ce qu'on appelle le réseau du chemin de fer de Dauphin, contrôlé par Mackenzie et Mann. En y construisant un tronçon, ou en obtenant des droits de circulation sur le chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest, dis-je, on pourrait étendre la concurrence à la partie nord-ouest du Manitoba, laquelle est en réalité très riche, non pas aussi fertile que la partie sud sous le rapport de la production du blé, mais excellente sous le rapport de la production des herbages et, probablement aussi, des céréales.

Je suis d'avis que je n'ai pas besoin d'en dire davantage à cet égard. Les membres de la Chambre, j'en suis convaincu, comprendront qu'il y a lieu de désirer rendre notre production complète. Voici le temps le plus favorable à l'obtention des concessions qu'on souhaite si ardemment dans l'ouest. Bien que l'article 4 indique qu'il sera possible d'adopter certaine législation dans un avenir indéfini, il y a à craindre que dans l'intervalle la compagnie émette ses obligations pour agir suivant les dispositions positives de sa charte, et qu'en suite nous ne soyons plus capables d'adopter de législation avantageuse pour la protection de la population à ce sujet. Si le Manitoba et le Nord-Ouest doivent être protégés, s'ils doivent voir la concurrence entre chemins de fer venir s'établir sur leur territoire, il est absolument essentiel d'assurer l'indépendance de ce chemin de fer de l'Ontario et la Rivière La Pluie. Il est probable que nous ne pourrons jamais accorder de l'aide à aucun autre chemin de fer dans cette région, vu que ça coûte trop cher, et nous voyons les gouvernements du Manitoba, de l'Ontario et du Canada s'unir pour procurer un secours suffisant pour permettre la construction d'un chemin de fer rival si nécessaire en cette contrée-là. C'est maintenant le temps de voir à ce qu'un article soit inséré dans la loi, afin de sauvegarder pour toujours l'indépendance de ce chemin de fer. J'espère, M. l'Orateur, que le gouvernement verra à ce que des précautions de cette nature soient prises, car elles sont d'une grande importance pour la population du Nord-Ouest.

M. MACLEAN : Du consentement de la Chambre, je retirerai la disposition relativement au taux de 2 cents, de manière à faire rapporter la question dont la Chambre est saisie, uniquement au contrôle par l'Etat des droits de circulation, et à la réglementation par le gouvernement des taux de trafic.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me répugnait excessivement de faire des remarques sur le bill à sa phase actuelle, non pas parce qu'il me répugnait de faire une déclaration explicite de mes opinions et de ce que je croyais être l'avis du gouvernement sur la question en général que la Chambre a discutée, mais parce que tout le sujet a été traité à fond, au comité nombreux des chemins de fer. Je suis d'avis que mon honorable ami le député d'York (M. Maclean) a des obligations envers cette Chambre. Je pense que les députés intéressés à expédier la besogne publique avec toute la diligence raisonnable avaient le droit d'exiger qu'il ne saisit pas chaque occasion propice de soulever la même discussion, d'insister sur les mêmes raisons, et d'imposer les mêmes explications à toutes les phases possibles du bill. L'honorable député d'York-est a exposé ses opinions au comité des chemins de fer absolument comme il l'a fait ici. En cette circonstance-là, j'ai déclaré à l'honorable député que pour ma part—le gouvernement, je crois, partageait le même avis,—j'approuvais au plus haut point le désir de la population de la région intéressée, de voir le parlement garder pour l'exercer le plus grand contrôle sur les corporations de chemin de fer de ce genre, non seulement au sujet de l'exercice de la part d'autres compagnies, de droits de circulation sur la voie de corporation de chemin de fer requérant alors une charte, mais encore au sujet de l'émission des obligations de celle-ci et de la majoration de ses actions, ainsi que des taux de trafic et de péage qu'elle pourrait imposer en vertu de son acte d'incorporation. Je lui ai dit que son amendement n'avait pas l'effet d'ajouter rien de plus que ce que comporte l'acte concernant les chemins de fer et l'amendement constituant l'article 4 du bill. Je lui exprimai, à l'entière satisfaction du comité, je crois, car on en est resté là alors, les raisons pour lesquelles je me sentais justifiable d'exposer cet avis dans ce nombreux comité.

L'honorable député, à mon sens, est mû dans cette conduite par le désir, non de remédier à quelque grief existant, mais de poser aux yeux du pays comme le seul et l'unique champion des taux réduits de chemin de fer. Toute sa conduite, je regrette de le dire, repose sur un faux prétexte. Assurément, il sait qu'il ne monopolise pas l'intérêt manifesté par ce parlement au sujet de cette question importante. Il sait parfaitement bien que s'il s'élevait ici une question où apparaîtrait l'exagération injustifiable des taux réclamés par une compagnie de chemin de fer, les députés à ce parlement s'en occuperaient presque comme un seul homme, et ils le feraient, non dans l'intérêt des compagnies de chemin de fer concernées, mais dans celui de la population en général, tout en ayant convenablement égard, en même temps, aux considérations que suggèrent les entreprises de chemin de fer, dans lesquelles il y a eu des capitaux d'engagés, tout comme les autres entreprises dans lesquelles on a placé des capitaux. Je dis donc que je ne veux pas voir l'honorable député paraître aux yeux de cette Chambre, que je ne veux pas le voir prétendre aux yeux du pays, avoir plus à cœur que les autres députés les intérêts du Nord-Ouest relativement à la question des chemins de fer, car je remarque qu'il prend le Nord-Ouest sous sa puissante protection, et qu'il commence maintenant à s'attendrir sur cette partie du pays ; je dis qu'il n'est pas le seul à sympathiser avec le Nord-Ouest, et qu'il n'est pas le seul membre de cette Chambre qu'on verrait combattre pour son application, s'il se trouvait un remède praticable auquel on pût recourir, un remède que le jugement, le tact et la sagesse feraient considérer comme suffisant. Je le répète,

il y aurait unité de sentiment à ce sujet, à l'occasion propice.

Voyons quelle est la position de l'honorable député au sujet de cette proposition.

Je ne trouve pas qu'il se soit tout à fait bien conduit envers la Chambre,—tout en supposant qu'il ne l'a pas fait avec intention,—car il y a trois ou quatre heures, alors que la Chambre siégeait en comité pour la considération du bill, il refusait de proposer son amendement et annonçait qu'il le ferait à la troisième lecture du bill, et le voici cependant qui donne avis qu'il demandera que la Chambre siège de nouveau en comité, comme elle le faisait il y a deux ou trois heures, afin d'examiner une question dont il était alors parfaitement saisi, et dont il aurait pu alors s'occuper tout aussi efficacement que maintenant. Cependant, il n'a pas cru devoir le faire, et pour ce que je ne puis concevoir. Il devrait [illegible] quelque ami discret, s'il en est un qui soit disposé à s'y prêter, afin d'éviter de se montrer, je ne dirai pas ridicule, mais dépourvu du sens de l'homme d'affaires.

L'honorable député a dit: "Pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux ne consent-il pas à insérer dans ce bill-ci les mêmes dispositions qui furent introduites dans le bill concernant le chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau?" Je lui en ai expliqué les raisons au comité, et il est le seul qui ne semble pas capable de comprendre l'explication donnée. J'ai exposé qu'il n'y a aucune analogie entre le bill concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau et la législation actuellement proposée. En quoi la différence consiste-t-elle? L'an dernier, nous nous occupions d'un cas exceptionnel, c'est-à-dire du cas d'une compagnie de chemin de fer à laquelle nous accordions plus que la subvention ordinaire; nous nous occupions d'une corporation qui avait le droit, de par la loi, en dehors de tout contrôle du parlement, de maintenir ses taux jusqu'à ce qu'elle réalisât une certaine proportion pour cent déterminée à titre de dividende.

Pour cette raison, afin de persuader à la compagnie de négocier un contrat avec nous à ce sujet, et d'abandonner quelques-uns des droits qu'elle possédait en vertu de l'ancien contrat et de la loi, nous lui accordâmes une très forte subvention, nous avons conclu avec elle un contrat dont l'une des clauses stipulait qu'il y aurait certain percentage de réduction quant aux taux existants, et dans lequel il y avait d'autres clause relativement à la question de droits de circulation. Il s'agissait là d'un contrat, ce qui n'est pas le cas en ce moment. Il nous fallait amener le chemin de fer canadien du Pacifique à négocier un contrat avec le gouvernement et obtenir son consentement à la réduction des taux de trafic avant de pouvoir adopter une législation en vue de diminuer ces taux. La loi de la dernière session a légalisé ce contrat, et c'est en considération d'une subvention considérable accordée au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, que ce contrat entre le gouvernement et la compagnie a été conclu. Il n'y a aucune anologie entre ce cas-là et celui-ci.

Si le parlement veut imposer des conditions à la législation proposée relativemont à la compagnie en question dans ce bill-ci, la chose peut se faire. Voilà ce que tout député est absolument libre de proposer. Il semble que le désir de la compagnie soit que le parlement lui accorde une subvention d'un montant déterminé plutôt qu'une subvention en vertu de la loi commune, laquelle comporte des conditions qui, dit-on, l'empêcheraient d'émettre avec succès des obligations relativement à son entreprise. Si l'on demande ou si le gouvernement propose que cette Chambre acquiesce à la demande de la compagnie, alors le parlement sera parfaitement libre de déclarer que telle ou telle condition sera imposée à l'octroi de la subvention.

Il n'y a aucune anologie entre les cas mentionnés, et il n'y a pas un député, si ce n'est l'honorable député d'York-est (M. Maclean) qui ne voit pas la différence distinguant le cas du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau et celui de la demande de la compagnie actuellement en instance auprès de la Chambre.

L'honorable député dit: "Pourquoi ne consentez-vous pas à ce que la Compagnie du Grand-Tronc ait des droits de circulation sur ce chemin?" Il a insisté pour que je réponde à sa question demandant si le Grand-Tronc n'avait pas sollicité des droits de circulation sur le chemin. J'ai examiné l'honorable député sérieusement, je pensais qu'il faisait une plaisanterie. Je ne pouvais croire qu'il entendit dire sérieusement, lorsqu'il faisait cette question, que je satisferais à une semblable demande de renseignement. Lorsqu'il me posa sa question une seconde fois, je répondis que non. J'ai dit que le Grand-Tronc n'avait fait cette demande ni à moi, ni à mon département, ni, autant que je sache, à aucun membre du gouvernement. Qu'on s'imagine le gérant général de cette compagnie me communiquant une demande comme celle-là à cette phase-ci de l'entreprise! M. Hayes conclurait que je le considérerais comme confinant à l'état de folie, s'il demandait au gouvernement de lui accorder des droits de circulation sur la voie d'une compagnie qui n'a pas encore remué une pelletée de terre pour la construction, et qui pourrait ne jamais la construire, de sorte qu'il ne peut y être attaché de droits de circulation. Si le Grand-Tronc est d'avis qu'après la construction du chemin il lui soit avantageux d'obtenir le droit d'y circuler, j'ai lieu de croire qu'il demandera ce droit; mais il attendra que le temps de le faire arrive, et que, si la demande est accordée, on puisse lui donner effet. Il ne fondra pas sa demande sur rien, alors qu'il est de pure éventualité si le chemin existera ou non.

Il y a amplement du temps. La compagnie a deux ans pour construire les quatre-vingts milles du chemin, suivant la disposition adoptée dans l'amendement, et si le Grand-Tronc veut des droits de circulation sur ces quatre-vingts milles, il sera suffisamment temps de les demander dans deux ans.

J'assurerai à la Chambre comme je l'ai assuré au comité, qu'en ce qui me concerne le gouvernement, du moment que le Grand-Tronc demandera des droits de circulation sur ce chemin, il les aura.

Quelques VOIX: Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je crois que mon honorable ami le député de Lisgar (M. Richardson) est sous une fausse impression relativement au sens de l'article 4 de ce bill, ainsi qu'au sujet de la loi existante s'appliquant à la question.

L'article 4, qu'on se le rappelle, est celui qui décrète que tout acte ci-après adopté par le parlement concernant le contrôle des chemins de fer par l'Etat s'appliquera à cette compagnie, qui lui sera

sujette quant aux fins énumérées dans le dit article. Pourquoi a-t-on introduit là cette disposition ? Je vais vous le dire. Ce n'est pas parce que comme avocat, je sentais qu'il fût légalement et absolument nécessaire de l'y porter. Non, on l'y a insérée d'après mon conseil au comité des chemins de fer, parce que j'ai pensé qu'il était bon d'avertir tous ceux qui pouvaient songer à placer des capitaux dans quelqu'une de ces entreprises de compagnies constituées en corporations par le parlement, que celui-ci gardait le contrôle déterminé dans cet article 4. Cette disposition a été placée là plus à titre d'avis et d'avertissement qu'à tout autre titre.

Mais, M. l'Orateur, si nous avons le pouvoir d'imposer à une compagnie la servitude de laissser circuler sur sa voie une compagnie de chemin de fer, ce pouvoir nous est conféré dans une moins large mesure par cet article-ci que par la loi commune concernant les chemins de fer, lequel sous ce rapport, s'applique à toutes les compagnies de chemins de fer constituées en corporation par le parlement.

Si j'étais appelé à donner un avis légal sur la question, je dirais que, nonobstant l'absence de cet article 4 du bill, il n'y aurait pas de doute que le parlement aurait le pouvoir d'adopter toute loi d'une nature générale relativement au contrôle des chemins de fer par l'Etat, laquelle, par le fait de son adoption, assujettirait à cet égard les chemins de fer au contrôle du parlement.

Il me semble que mon honorable ami le député de Lisgar (M. Richardson) est sous la fausse impression qu'il est nécessaire d'insérer dans ce bill même une disposition décrétant que d'autres compagnies auront le droit de se servir de la voie qui y est mentionnée et d'y circuler, pour assurer ce droit. Tel n'est pas véritablement le cas, et je crois que les députés qui ne sont pas hommes de loi, qui n'ont pas d'expérience dans la rédaction et dans l'interprétation des lois, doivent accepter l'opinion de ceux qui possèdent cette expérience. Mon avis à ce sujet est, je crois, partagé par tous, et j'ose dire qu'il n'y a pas d'homme de loi en cette Chambre qui exprime un doute là-dessus. Nous ne voulons pas rendre cette législation ridicule, en y insérant des dispositions qui, lorsqu'elles seraient l'objet de l'examen des tribunaux ou des gens versés dans la loi, apparaîtraient absurdes et insignifiantes, étrangères à la conception d'hommes d'expérience en ces matières.

Je trouve donc qu'il n'y a nullement lieu d'insérer dans le bill l'amendement de l'honorable député (M. Maclean), je prendrai la première disposition de cet amendement, c'est-à-dire celle qui se rapporte à la question des droits de circulation, et je dirai qu'il n'y a nullement lieu d'introduire cette disposition dans le bill, pour la simple raison qu'elle fait déjà partie de l'article 4. Qu'allez-vous ajouter au pouvoir du parlement, qu'allez-vous ajouter à la garantie du droit que possédera le Grand-Tronc de se servir de cette voie, en nommant celui-ci dans le bill ; qu'allez-vous ajouter, dis-je, que ne comporte déjà la disposition de la loi commune, savoir : que le parlement, ou une commission des chemins de fer constituée par lui, ou le conseil exécutif, peut accorder des droits de circulation à toute compagnie. Cette disposition de la loi commune concernant les chemins de fer s'applique en faveur de toutes les compagnies, qui peuvent en réclamer le bénéfice ; et s'il n'en était pas ainsi, pourquoi cette disposition même de l'amendement serait-elle défectueuse parce qu'elle énumère spécialement trois chemins de fer seulement ? Et qui prétendra qu'il ne pourra pas y avoir d'autres compagnies que celles mentionnées possédant des voies ferrées à une certaine époque de l'avenir ? L'avenir consiste en un grand nombre d'années, et dans vingt, trente, cinquante ans, il est possible qu'il y ait une demi-douzaine d'autres voies ferrées principales qui aient besoin de se servir de cette voie-ci même. Or, si cette disposition de l'Acte concernant les chemins de fer, qui est répétée dans l'article 4 de ce bill-ci même, est inefficace, parce qu'elle n'énumère pas les chemins de fer, alors la disposition équivalente de l'amendement de l'honorable député (M. Maclean) l'est aussi, car, en tant qu'énumération spéciale, elle ne mentionne que trois chemins de fer.

M. RICHARDSON : L'honorable ministre voudrait-il me permettre de lui poser une question ? Si la disposition de la loi commune concernant les chemins de fer décrète que le Conseil exécutif fixera ou contrôlera les taux de péage auxquels les droits de circulation seront accordés à une autre sur une voie ferrée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il est statué, dans la loi, que le Gouverneur général en conseil ou le comité des chemins de fer du Conseil privé peut fixer ou arrêter les conditions auxquelles ces droits seront exercés.

M. RICHARDSON : Le Gouverneur en conseil serait donc alors en mesure de réglementer le tarif ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La loi dit que le Gouverneur en conseil peut réglementer le tarif. La loi générale des chemins de fer, sans aucun doute, stipule cela, et la loi en vigueur va aussi loin dans ce sens qu'il est possible à une législation générale d'aller, abstraction faite de l'avantage qui pourraient résulter de l'établissement d'une commission de chemin de fer. Je dois l'avouer, je ne suis pas fortement enthousiasmé de la valeur du mécanisme et de l'efficacité des pouvoirs que peut exercer le comité des chemins de fer du Conseil privé ou le Gouverneur général en conseil. L'amendement proposé, toutefois, ne remédie pas à cette lacune. Cet amendement ne rehausse nullement les avantages qui pourraient découler de l'établissement d'une commission des chemins de fer. En votant cet amendement, nous adopterions une législation qui nous ferait peu honneur. L'honorable député s'en sert sans doute comme d'une arme pour atteindre un certain but. Après tous les éclaircissements qui lui ont été donnés, l'honorable député aurait dû se soumettre de bonne grâce ; et s'il ne l'a pas fait, c'est qu'il se préoccupe moins d'inscrire à notre code de lois une législation utile, que de poser aux yeux du pays comme le seul champion des droits du peuple sur ces questions. Mais, s'écrie l'honorable député, pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux refuse-t-il d'insérer dans ce bill un article stipulant que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne pourra acquérir cette voie ferrée ? Eh bien ! M. l'Orateur, voici la raison de mon refus. Ce n'est pas que je verrais d'un mauvais œil la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique acquérir cette voie ferrée, si, plus tard, comme nous

l'espérons, celle-ci devient une ligne-mère importante ; non, mais c'est que, dans le moment, il m'est réellement impossible de suggérer à la Chambre une disposition législative rédigée de façon à empêcher cette compagnie d'acheter la voie ferrée en question.

Je serais curieux de savoir par quel procédé l'on pourrait arriver à l'en empêcher. Faudrait-il stipuler que les personnes qui placeront leurs capitaux dans cette entreprise n'auront pas droit de vendre leur stock ou leurs obligations à tout individu agissant dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ? Une telle disposition législative reviendrait à dire que ces personnes ne vendront jamais leur stock ni leurs obligations, qu'elles ne devront jamais se dessaisir de ces valeurs, et qu'il sera défendu à tout individu qui représente d'une façon quelconque les intérêts du chemin de fer canadien du Pacifique, de placer un seul dollar dans cette entreprise. Ne serait-ce pas se couvrir de ridicule que d'insérer une semblable disposition dans le bill en discussion ?

S'il est impossible à l'honorable député de trouver une meilleure solution que celle-là, force lui sera de laisser les choses dans l'état actuel et de courir le risque possible de voir la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique accaparer cette voie ferrée. Force nous est bien de nous soumettre à cette éventualité, autant que je puis prévoir ; et nulle disposition insérée à la loi ne pourrait obvier à cet inconvénient. Autant qu'à tout autre, il me répugnerait de voir la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique accaparer cette voie ferrée.

Je veux bien traiter cette compagnie d'une façon juste et équitable, car elle a droit à ce traitement ; mais je verrais d'un aussi mauvais œil que tout autre député, la compagnie accaparer toutes les petites voies ferrées qui se construisent au Canada. La seule différence entre l'honorable député et moi est qu'il veut se lancer à l'aveugle dans une législation inutile, et qu'il propose cet amendement sans vouloir prendre conseil de ceux qui seraient en mesure de l'éclairer.....

M. MACLEAN : L'honorable ministre vient de nous dire qu'il est incapable de nous éclairer à ce sujet. A qui veut-il donc que je m'adresse pour me renseigner ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'entends pas entrer dans les détails. Je l'avoue franchement, je ne saurais comment formuler un article du genre de celui que l'honorable député nous demande d'insérer au bill ; et je serais heureux de voir quelques anciens députés nous faire part de leurs lumières à ce sujet. Etudions un instant l'amendement proposé. Si je ne me trompe, la proposition relative au taux de deux cents le mille doit être écartée. Puis, après des articles relatifs aux droits de parcours et à la question générale des péages, l'amendement ajoute :

Que le taux maximum du tarif de transport pour les articles ci-après mentionnés sera fixé comme suit entre Winnipeg et Port-Arthur.

Conçoit-on une proposition tendant à insérer dans un bill accordant une charte à une compagnie pour la construction de deux cents milles de voie ferrée, des dispositions relatives aux lignes d'autres compagnies dont il n'est nullement fait mention dans le bill ?

M. BLAIR.

M. MACLEAN : Le *Globe* affirme qu'elles forment une seule et même compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Allons donc ! mon honorable ami va-t-il nous demander de légiférer ici, en s'appuyant sur les dires d'un journal quelconque à cet égard ? Cette compagnie, si je ne me trompe, nous demande l'autorisation de construire une ligne de voie ferrée partant de Port-Arthur, ou plutôt d'un point situé à trente milles de cette ville sur le parcours du chemin de fer de Port-Arthur et Duluth, jusqu'au Fort-Francis, distance de 200 milles et à deux cent milles de Winnipeg ; or, voici que l'honorable député vient d'un ton grave et solennel, demander au parlement d'insérer à la charte une disposition tendant à fixer le maximum du tarif de cette compagnie pour le transport des marchandises entre certains points situés en deça et en dehors du territoire de sa juridiction, et au delà de la ligne qu'elle est autorisée à construire, et en outre, à réglementer le tarif *pro ratâ* pour les distances plus courtes sur le même chemin de fer.

Libre à l'honorable député de revenir, s'il le veut, sur ce qui a déjà été amplement discuté, mais réellement, il me semble que la question a été suffisamment élucidée. J'ai donné d'amples éclaircissements à ce sujet au comité des chemins de fer ; et l'honorable député admettra, je l'espère, que nous n'avons rien négligé pour protéger la population de ce territoire dans la mesure permise par les circonstances et par l'état actuel des choses.

Plus tard, après la construction de cette voie ferrée, si une compagnie quelconque—et non pas seulement celles mentionnées dans l'amendement—vient demander au gouvernement le droit de parcours pour ses machines, ses trains et pour le transport du fret sur cette voie ferrée, le gouvernement qui sera alors à la tête des affaires sera disposé, je n'en doute point, à accorder ce privilège. Le gouvernement sera toujours disposé, comme il l'a été par le passé, à réglementer, autant que faire se peut, le tarif du fret et les péages qui pourront être imposés. Or, cette assurance, à mon avis, répond amplement à toutes les objections et couvre tout le champ de la question débattue d'une façon bien plus utile et bien plus scientifique que ne le ferait la proposition de l'honorable député.

M. WALLACE : M. l'Orateur, avant que la question soit mise aux voix, je désire dire quelques mots. J'ai prêté une oreille attentive aux paroles de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, et, à son avis, il n'existerait aucun grief parmi les populations du Nord-Ouest, relativement aux tarifs de fret des chemins de fer ; ou, s'il en existe, il serait impossible d'y remédier.

Je ne saurais me ranger l'avis de l'honorable ministre. Je prétends qu'il existe certains griefs, certaines difficultés, et c'est bien à la Chambre qu'il convient de faire enquête sur ces griefs et d'y apporter les remèdes convenables s'il est possible d'y remédier. En outre, M. l'Orateur, je suis d'avis que la Chambre se montre trop empressée à accorder des subventions aux voies ferrées.

Au début de la session, lorsqu'il s'est agi de la construction du chemin de fer du Yukon, le gouvernement nous a déclaré qu'il se proposait d'accorder une subvention de terrains miniers, mais qu'il ne voulait pas accorder un seul dollar en espèces sonnantes ; et la raison alléguée est que le

pays avait grevé toutes ses ressources en votant des subventions en argent aux chemins de fer, et qu'il nous serait impossible, à l'avenir, de voter un seul dollar dans ce but. Grande fut ma stupéfaction en entendant cette déclaration, en présence de ce qui s'est passé à la session dernière, car qu'avons-nous vu en effet? Le gouvernement a d'abord accordé une subvention considérable pour la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, subvention double de celle demandée par la compagnie; puis il a poussé la libéralité jusqu'à acheter le droit de parcours de Lévis à Montréal, afin de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à cette dernière ville; et, à la fin de la session, nous avons vu le gouvernement venir déposer sur le bureau une longue liste de subventions en faveur de voies ferrées, bien qu'il fût trop tard pour que le parlement en discutât le mérite, puisqu'à ce moment, la plupart des députés avaient reçu avis de toucher leurs propres subventions et de retourner dans leurs foyers.

A la session dernière, le gouvernement a non seulement demandé au parlement de voter de généreuses subventions, mais encore d'établir un principe nouveau. Il y a quelques années, il avait été posé en principe qu'il ne serait accordé de subventions qu'aux voies ferrées destinées à ouvrir de nouveaux territoires à la colonisation. Après s'être fait dresser un état estimatif fort soigné du coût des rails d'acier, des plaques à éclisses, des boulons et d'autres appareils en fer et en acier, et après s'être convaincu que tout cela coûterait $3,200 par mille de voie ferrée, le gouvernement décida d'accorder cette somme par mille aux voies ferrées destinées à l'établissement de nouveaux territoires. Le gouvernement précédent avait, sans doute à bon droit, étendu l'application de ce principe; toutefois, à mon avis, il en a outré l'application en accordant des subventions à des voies ferrées qui n'étaient pas destinées à ouvrir de nouveaux territoires à la colonisation.

Il lui est quelquefois arrivé de subventionner des chemins de fer destinés à desservir des territoires ouverts depuis longtemps, mais qui manquaient de facilités de communication par voie ferrée. Toutefois, c'est à la session dernière qu'a été inaugurée l'ère nouvelle dans la construction des chemins de fer. Le ministre des chemins de fer (M. Blair) nous annonça que l'ancienne subvention de $3,200 par mille serait doublée en faveur des voies ferrées, dont la construction coûterait au delà de $15,000 le mille. Comment arriverait-il à constater le coût réel de la construction de ces voies ferrées? C'est là son secret. A mon avis, le gouvernement aurait dû tenir une ligne de conduite toute différente de celle-là, et il est grandement temps que le gouvernement reconsidère sa décision et mette fin à ce système de subventions aux voies ferrées. L'heure est venue de faire halte, au moins pendant quelques années, dans la construction des chemins de fer, et de laisser les établissements se developper sur le parcours des lignes de voies ferrées existantes. Le volume de notre dette publique s'est démesurément gonflé. Je me rappelle parfaitement avec quelle éloquence les honorables députés de la droite, quand ils siégeaient à la gauche, s'élevaient contre l'énorme accroissement de la dette publique pour la construction de chemins de fer et le développement du pays. Il y avait du vrai dans leurs griefs; mais voici qu'aujourd'hui ils doublent le chiffre de l'ancienne subvention, la portant à $6,400 par mille de voie ferrée; or, c'est là, à mon avis, une proposition tout à fait injustifiable, dans neuf cas sur dix.

A-t-on prouvé l'urgence de voter une subvention en faveur du chemin de fer de la Rivière La Pluie? Il existe déjà une voie ferrée de Fort-William à Winnipeg. Que se proposent les promoteurs de ce chemin de fer? Ils se proposent un double objectif. D'abord, ils veulent pénétrer dans certains territoires miniers, qui, aujourd'hui, sont assez bien desservis par voie fluviale. Toutes ces mines contiennent ce qu'on appelle des minerais faciles à traiter.

Ce genre d'exploitation ne nécessite pas de transport, puisque le traitement se fait sur place, et le transport de $100,000 en or n'est pas dispendieux. Et il est bien loin d'être absolument prouvé qu'il existe de précieuses mines dans cette contrée. Jusqu'à présent, il n'a pas été fait d'exploitation minière de nature à justifier la construction d'une voie ferrée à travers ce territoire. Il s'y rencontre trois mines, me dit-on, qui ont donné des rendements rémunérateurs, mais elles se trouvent à proximité du chemin de fer canadien du Pacifique. Rien ne justifie la construction de ce chemin de fer dans cette contrée, au point de vue de l'exploitation minière. Le gouvernement se propose d'accorder à la compagnie une subvention de $6,400 par mille. A la fin de la session dernière, le gouvernement a accordé à la compagnie une subvention pour 80 milles; la législature de l'Ontario, à la fin de sa dernière session, lui a également voté $3,000 par mille, et la compagnie va obtenir, nous dit-on, de la législature du Manitoba, une subvention fort importante, ce qui va mettre à sa disposition plus d'argent qu'il n'en faut pour construire ce chemin. Les subventions accordées à la compagnie par le parlement fédéral et par les législatures locales suffisent amplement pour lui permettre de construire sa voie ferrée d'un bout à l'autre. Puis, alors, qu'est-ce que la compagnie se propose? Elle entend exploiter sa ligne, à sa guise. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux vient de nous déclarer qu'il est tout à fait impuissant à nous suggérer une disposition législative relative à la réglementation du tarif des voies ferrées. Voici ce que nous lui suggérons: insérez au bill l'article proposé par l'honorable député d'York-est, et qui est une disposition semblable, paraît-il, à celle insérée à la loi relative au chemin de fer du Pas du-Nid-de-Corbeau. Or, l'honorable ministre et ses collègues refusent d'insérer cet article, et la raison qu'ils allèguent est que l'article n° 4 suffit amplement. Si cette disposition de la loi des chemins de fer est amplement suffisante comme il l'allègue, comment se fait-il qu'on ne l'ait pas jugée suffisante pour le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau? La disposition insérée dans le bill de ce chemin de fer atteint parfaitement le but, et c'est celle-là précisément que l'honorable député d'York-est propose d'insérer au bill débattu.

L'article 4 de la loi générale des chemins de fer n'a pas été jugée suffisante, lorsqu'il s'est agi du dernier chemin de fer mentionné, et il ne suffira pas davantage dans la circonstance actuelle.

J'étais impatient, ce soir, d'entendre les députés du Manitoba et du Nord-Ouest nous apporter de nouvelles preuves de leur zèle pour le redressement des griefs dont ils ont tant parlé, et en Chambre et à la tribune populaire. Je m'en souviens parfaitement, ces honorables députés, à leur retour ici du

Nord-Ouest, à la session dernière, ont formulé deux griefs. Il y a deux pieuvres, s'écrièrent-ils, qui enserrent dans leurs tentacules les populations du Nord-Ouest, et étouffent toute prospérité. L'une de ces pieuvres, disaient-ils, est ce tarif inique qui ronge les entrailles mêmes de la population du Manitoba et du Nord-Ouest. Nous savons, M. l'Orateur, ce qui est arrivé. La session dernière, les honorables députés ont dû sacrifier leurs propres convictions, donner le démenti à leur passé, à leurs engagements et à leurs promesses et adopter ce même tarif que, des années durant, à temps et à contre-temps, ils avaient condamné, d'un bout à l'autre du pays.

M. l'ORATEUR : L'honorable député s'écarte du sujet.

M. WALLACE : Je disais donc qu'il y a deux pieuvres dont les honorables députés nous ont incessamment signalé le danger. L'une de ces pieuvres est le chemin de fer Canadien du Pacifique, et l'autre, le tarif. Je passe de la question du tarif à celle du chemin de fer.

Ce n'est pas tant le tarif dont nous nous plaignons, disaient-ils, car après tout, c'est là un grief de peu d'importance, notre grand grief, est le monopole du chemin de fer. J'ai souvenance encore des éloquentes sorties de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas), lorsqu'il nous parlait des difficultés contre lesquelles il leur fallait lutter, des énormes taux de transport qu'il leur fallait acquitter, taux souvent tout à fait prohibitifs.

Les honorables députés avaient déclaré aux citoyens du Nord-Ouest qu'ils abaisseraient le tarif, au bénéfice des populations agricoles de l'ouest. Or, en ce moment même, voici qu'il s'agit de construire une ligne rivale à laquelle le parlement peut imposer ses conditions et dont il peut réglementer le tarif, puisque le pays accorde à cette compagnie des subventions qui suffisent amplement à la construction de sa voie ferrée. Et quand bien même cette compagnie construirait son chemin de fer à ses propres frais, nous devrions encore avoir le droit de réglementer les taux de son tarif. A combien plus forte raison, donc, avons-nous ce droit, lorsque le pays subventionne cette compagnie ! Le taux qu'il est question d'établir est basé sur celui d'un demi-cent la tonne par mille, taux dont l'avantage a été constaté en Pennsylvanie, où il a été transporté d'immenses quantités de houille et d'autres marchandises à ce taux et même à des taux moins élevés.

J'aborde maintenant la question du droit de parcours. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) nous a dit qu'en ce moment, le Grand-Tronc ne songerait pas à demander le droit de parcours sur cette voie ferrée. Je voudrais bien savoir à quelle phase du débat il convient davantage de faire cette demande, et si ce n'est pas au moment même où il est question d'accorder à la compagnie sa charte et des subventions. Le ministre des Chemins de fer et Canaux est absent de la Chambre en ce moment, chose dont il est coutumier, du reste, dès qu'il s'agit de discuter d'importantes affaires concernant son ministère. J'ai déjà eu occasion de signaler ce fait à la Chambre. Le ministre nous fait un discours, puis se hâte de retourner chez lui, ou, au moins, il disparaît de la Chambre. Nous devrions ajourner le débat, ou du moins le suspendre pendant une heure ou deux, afin d'envoyer quérir le ministre, pour qu'il puisse entendre le débat sur cette question. L'honorable ministre nous dit qu'il serait absurde de supposer, un seul instant, que M. Hays, du Grand-Tronc, songeât à demander le droit de parcours, à la phase actuelle du débat. Or, que nous dit M. Hays lui-même ? Le voici :

Je conviens qu'une semblable disposition est utile, et je formulerai une demande portant qu'une clause réservant ces droits de parcours, en faveur du Grand-Tronc, soit insérée dans toutes les chartes qui pourront être accordées à de nouvelles compagnies pour la construction de voies ferrées dans le Nord-Ouest, *y compris* le chemin de fer de la Rivière-La Pluie.

Le Grand-Tronc demande donc qu'on lui accorde le droit de parcours sur cette voie ferrée. Or, voici l'heure où il convient de statuer sur ce droit de parcours et de réglementer le tarif de cette voie ferrée et de fixer des taux dont l'avantage a été constaté même sur les voies ferrées construites entièrement à même les capitaux des propriétaires de ces voies.

Je vois avec plaisir que l'auteur de la proposition débattue consent à biffer l'article relatif au taux de deux pour cent. Ce que le pays veut surtout est une réglementation convenable du tarif de transport, plutôt que l'abaissement du prix des billets délivrés aux voyageurs. Le peuple gagnera davantage à l'abaissement des taux de transport, ce qui lui permettra de transporter au plus bas prix possible les produits de la ferme, des mines et des autres industries, jusqu'aux lieux de consommation.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a cherché à déprécier les efforts de l'honorable député d'York-est et de ses collègues qui ont pris part à cette agitation. Il nous a dit que l'honorable député d'York-est n'est pas le seul champion des droits du peuple. Il ne sied point à l'honorable ministre de se livrer à de semblables attaques. Il est grandement temps, il me semble, qu'il surgisse un défenseur du peuple, puisque ceux qui, depuis nombre d'années, se sont constitués les champions de la classe agricole du Nord-Ouest et des producteurs en général, brillent en ce moment par leur absence, ou gardent un mutisme absolu. Pourquoi cela ? Si je ne me trompe, quelqu'un a dû leur faire des propositions. Il serait intéressant de savoir qui leur a fait des propositions. Où est l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) ?

M. DAVIN : D'Assiniboïa-est.

M. WALLACE : Je demande pardon à l'honorable député d'Assiniboia-ouest. Il est toujours ici, comme par le passé, défendant les droits du peuple. Qu'est devenu l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas), et que sont devenus ses collègues ? Nous avons bien entendu l'honorable député de Lisgar (M. Richardson), mais je dois avouer que je n'ai pas reconnu sa voix. Et quand ses commettants liront son discours incolore, si différent des philippiques enflammées qu'il prononçait il y a un an ou deux à peine, à ses débuts parlementaires, ils ne le reconnaîtront plus.

L'heure est venue, à mon avis, de réduire les subventions aux voies ferrées, au lieu de les augmenter. Il est temps aussi de justifier la subvention accordée à la voie ferrée en question, chose que le ministre n'a pas encore faite. Il pro-

pose d'accorder le double de la subvention d'ordinaire votée en faveur de voies ferrées de ce genre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien promis à cet égard.

M. WALLACE : Il a été voté un crédit pour 80 milles en faveur du chemin de fer de l'Ontario et de la Rivière La Pluie. Et le ministre vient nous dire qu'il n'a pas à justifier ce crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande pardon. Je pensais que l'honorable député avait affirmé que j'aurais promis d'accorder une double subvention. Je n'ai jamais promis cela.

M. WALLACE : Voici ce que j'ai dit : le ministre se propose d'accorder aux 80 premiers milles de cette voie ferrée une subvention double de celles d'ordinaire votées en faveur de semblables voies.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'intention du gouvernement est d'accorder à cette compagnie la double subvention, si le chemin coûte assez cher pour qu'elle puisse la gagner.

M. DAVIN : Si je ne me trompe, la compagnie demande actuellement cette double subvention.

M. MACLEAN : Combien y a-t-il de milles de voie ferrée à construire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Environ 200, y compris les 80 milles en question

M. WALLACE : Il y a à peu près 30 milles du Duluth et Occidental qui sont déjà construits. La compagnie demande-t-elle une subvention pour cette partie de la voie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a 200 milles, outre ce qui est déjà construit.

M. GILLIES : Quelle est la longueur totale du chemin de fer qu'on nous demande de subventionner de Fort-William à Winnipeg ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne subventionnons pas cette voie jusqu'à Winnipeg.

M. WALLACE : Le ministre ne subventionne pas cette voie jusqu'a Winnipeg, mais, si je ne me trompe, la construction en doit être poussée jusqu'à Winnipeg. Comme je l'ai fait constater il y a quelques instants, il n'y a pas assez de mines dans ce territoire pour justifier le gouvernement d'y construire une voie ferrée. Il est possible qu'il s'y trouve de grandes richesses minérales, mais elles ne sont pas encore exploitées.

M. WOOD (Hamilton) : Il y a des montagnes de minerai dans le territoire à travers lequel doit passer ce chemin de fer. Il y a des hauts-fourneaux dans tout ce territoire.

M. WALLACE : Je suis heureux d'apprendre cela. Nous savions tous qu'il s'y trouvait d'énormes dépôts de minerai, mais il n'avait pas encore été constaté si ces minerais méritaient d'être exploités.

M. WOOD (Hamilton) : Ils sont parfaitement exploitables.

M. WALLACE : L'honorable député pourrait-il me citer une seule mine dont la valeur réelle ait été constatée ?

M. WOOD (Hamilton) : Nous avons reçu des échantillons de minerai de cette partie du pays, et l'analyse en a été des plus satisfaisantes.

M. WALLACE : Nous savons à quoi nous en tenir sur ces échantillons de minerai.

L'honorable député peut-il nous citer une seule mine qui ait pu être réellement exploitée avec profit ?

M. WOOD (Hamilton) : Je veux parler du minerai de fer.

M. WALLACE : Le long de ces 35 milles, il y a autant de minerai de fer qu'on en peut désirer. Il est inutile de faire une centaine de milles de plus pour en trouver.

M. WOOD (Hamilton) : Il n'y a pas de minerai de fer le long des premiers 35 milles de ce chemin. Il y en a à l'extrémité du chemin de fer Duluth et Occidental, mais c'est sur le territoire américain.

M. WALLACE : Il y a du minerai de fer en abondance le long du lac Supérieur, et à une douzaine d'endroits, il peut être mis à bord des bateaux à peu de frais, sans qu'il soit besoin d'un chemin de fer pour cela. Mais je parlais plus particulièrement des métaux précieux et de la construction d'un chemin de fer pour atteindre des mines d'or, d'argent ou de cuivre. La seule raison d'être de ce chemin de fer, c'est d'en faire une ligne directe entre Port-Arthur ou Fort-William et Winnipeg, et je crois que c'est là l'intention des auteurs du bill.

L'honorable député dit que la compagnie demande une subvention pour 200 milles, en outre des 35 milles déjà construits et dont elle entend se servir. Cependant, les ministres nous disent que les ressources du pays ont été trop mises à contribution et que nous ne sommes pas en état de donner un seul sou pour la construction du chemin de fer, même là où l'on prétend qu'ils sont d'une importance vitale, comme dans le Yukon. Malgré cela, on propose, avec l'aide des provinces, de subventionner cette ligne de $12,400 par mille. Le ministre des Chemins de fer et Canaux veut lui accorder $6,400 par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que si la compagnie demandait au gouvernement une subvention fixe de $6,400 cette demande serait étudiée. Si la question est soumise au parlement, nous serions à même d'annexer à cette subvention les conditions que nous jugerions à propos. Mais je n'ai jamais dit, ni directement, ni indirectement, que le gouvernement avait l'intention de faire une pareille demande au parlement, ni qu'une subvention serait demandée au parlement.

M. WALLACE : J'ai compris que le ministre avait dit que si la compagnie pouvait établir que le chemin a coûté $15,000 par mille, elle aurait droit à $6,400.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que si elle dépensait, en vertu

de l'acte des subsides de l'an dernier, assez d'argent en plus des $15,000 par mille pour avoir droit aux $6,400, elle les aurait.

M. WALLACE : Cela revient à ce que j'ai dit. Or, la compagnie sera probablement en état d'établir à la satisfaction du ministre qu'elle a droit à ces $6,400 par mille. De plus, la législature de l'Ontario lui a voté une autre subvention de $3,000 par mille ; cela fait $9,400.

M. WOOD (Hamilton) : Cela prouve l'importance du chemin.

M. WALLACE : Cela prouve qu'une élection devait avoir lieu.

M. WOOD (Hamilton) : C'était un an avant l'élection.

M. WALLACE : L'argent a été voté cette année.

M. WOOD (Hamilton) : L'an dernier.

M. MACLEAN : Une forte subvention a été votée à la dernière session.

M. WALLACE : La législature de l'Ontario a voté cette année une subvention au chemin de fer de la Rivière La Pluie. Malgré cela, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux prétend qu'il n'y a aucune analogie entre ce chemin et celui du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Il prétend que ce dernier reçoit une subvention équivalant à $11,000 par mille ; or, celui de la Rivière La Pluie recevra au delà de $12,000 par mille. Il recevra $6,400 du gouvernement fédéral, $3,000 du gouvernement de l'Ontario, et $3,000 du gouvernement Greenway qui doit subir une élection prochainement et qui aura la satisfaction d'annoncer au public qu'il a conclu un arrangement avec cette compagnie pour qu'elle n'exige que 10 cents par cent livres de Winnipeg à Port-Arthur.

M. DYMENT : L'honorable député prétend-il que le gouvernement du Manitoba va subventionner la partie du chemin qui se trouve dans l'Ontario ?

M. WALLACE : J'ai dit que le chemin ne serait pas complété tant qu'il ne serait pas prolongé de Port-Arthur à Winnipeg.

M. DYMENT : L'honorable député a prétendu que le chemin serait subventionné de $12,000 par mille.

M. WALLACE : C'est bien cela.

M. DYMENT : Il dit que la compagnie recevra $6,400 du gouvernement fédéral, et $3,000 par mille de la législature de l'Ontario. Prétend-il qu'en plus de ces subventions, elle en recevra une autre du Manitoba ?

M. WALLACE : Un gouvernement qui était disposé à subventionner une ligne dont les trois quarts étaient dans les Etats-Unis fera bien quelque chose pour un chemin situé dans l'Ontario, s'il a quelque patriotisme. L'honorable député d'Algoma peut être tranquille sur ce point.

Le gouvernement fédéral et celui de l'Ontario donne autant sinon plus à ce chemin que ce que reçoit celui du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et cependant, l'honorable ministre prétend qu'il n'y a pas d'analogie entre les deux. J'établis à la satisfaction de la Chambre ou du moins à la satisfaction de la gauche, qu'avec la subvention qui lui sera plus tard accordée, ce chemin recevra plus que celui du Pas-du-Nid-de-Corbeau, bien que personne ne puisse prétendre que la construction du premier soit aussi coûteuse que celle de l'autre.

Je considère donc que la proposition de l'honorable député d'York est (M. Maclean) est très modérée. C'est l'Etat qui construit virtuellement le chemin, et il devrait en avoir la direction. Quoi qu'en dise le ministre, l'article 4 ne nous donne aucun pouvoir. L'honorable député de Lisgar (M. Richardson) a prétendu que la concession de l'article 4 était un acte magnanime.

M. RICHARDSON : Non ; au contraire, j'ai dit que l'article 4 ne vaut rien.

M. WALLACE : J'ai dû mal comprendre, car je croyais que sa prétention était que l'article 4 était une excellente chose, et je suis content de l'entendre répudier cette opinion, car je considère cet article comme bien anodin.

Le ministre des Chemins de fer dit aussi que le gouvernement est impuissant à empêcher le monopole, et que si le chemin de fer Canadien du Pacifique veut prendre possession de ce chemin, le parlement ne peut pas l'en empêcher. Il doit y avoir un moyen de voter une loi qui permette au parlement de faire respecter ses intentions. Il y a certainement beaucoup de choses que le parlement ne peut pas faire, mais dans ce cas-ci, c'est le gouvernement qui construit le chemin avec les deniers de l'Etat, et si nous voulons en conserver la direction, nous pouvons introduire dans le bill des dispositions à cet effet. Quand nous faisons la moindre tentative dans ce sens, le ministre des Chemins de fer déclare que nous ne pouvons pas faire ceci, que nous ne pouvons pas faire cela, au lieu que le devoir du gouvernement serait d'encourager tout mouvement destiné à favoriser le public. Quand l'honorable député d'Algoma et quelques autres s'opposent ainsi à nos efforts, ils donnent la preuve qu'ils ne sont pas sincères dans leur désir d'imposer des restrictions aux compagnies de chemins de fer et faire voir que le parlement canadien qui représente le peuple est supérieur à toute compagnie de chemin de fer, et à toutes les compagnies réunies.

M. DYMENT : Je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat ; mais puisque l'honorable député de York-ouest (M. Wallace) prétend que je ne travaille pas sincèrement en faveur de ce chemin, je dirai que si jamais un orateur a fait preuve d'insincérité dans cette Chambre, c'est bien lui en cette occasion. Il prétend que ce chemin pourra être construit avec les subventions, mais il n'ignore pas qu'une grande partie de ce chemin traverse un pays où la construction d'un chemin de fer est aussi difficile que dans les endroits les plus montagneux du Canada, et que le gouvernement dont il faisait partie a accordé à un chemin de fer une subvention supérieure à ces deux subventions réunies. C'est une niaiserie, pour ne pas dire plus, de prétendre que ce chemin peut être construit avec ces seules subventions.

Mais la prétention que je tiens surtout à refuter, c'est que ce chemin sera inutile, à moins de se

rendre jusqu'à Winnipeg, parce qu'il n'y a pas une mine à exploiter dans tout ce district. Ce n'est pas tant au point de vue de l'industrie minière qu'à celui des terres arables qu'il ouvrira à la colonisation que nous demandons ce chemin de fer. Dans la région de la Rivière-la-Pluie, nous avons 3,000,000 ou 4,000,000 d'acres de terres comme il n'y en a pas dans tout le Canada, sans même en excepter le Nord-Ouest dont on nous parle tant.

On dirait que l'honorable député d'York-est (M. Maclean), pour des raisons que nous ne connaissons pas, cherche à étouffer ce projet. Il a eu l'appui, l'autre jour, de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui s'est aussi permis d'émettre les prétentions les plus ridicules. Une des raisons qu'il a données pour combattre le bill, c'est que depuis trois ou quatre ans, cette compagnie a reçu une subvention du gouvernement de l'Ontario et que le chemin n'est pas encore commencé.

Il ne s'attendait assurément pas à ce que la compagnie commençât à construire un chemin de cette importance, dans un pays aussi accidenté, avec une subvention de $3,000 par mille. Il était impossible de faire le moindre pas avant la décision du gouvernement fédéral, et cela n'a été fait qu'à la fin de la dernière session.

Il a aussi prétendu que cette charte était demandée dans l'intérêt du chemin de fer Canadien du Pacifique. Or, j'ai l'assurance positive que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a rien à y voir, et n'aura jamais rien à y voir, et les suppositions de l'honorable député sont purement imaginaires. Il prétend encore que ce parlement ne devrait rien faire tant que le gouvernement du Manitoba n'aura pas pris quelque décision. Je ne vois pas de raison d'attendre après cela. Nous pouvons commencer les travaux et construire les 80 milles déjà subventionnés, et en temps et lieu, le chemin sera prolongé jusqu'à la frontière, et alors, le gouvernement du Manitoba fera ce qu'il jugera à propos.

J'espère que la Chambre ne se laissera pas tromper par les faux arguments de l'honorable député d'York-est (M. Maclean) et de l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), parce que leur seul but est de tuer le bill et qu'ils ne se soucient nullement des cultivateurs du Nord-Ouest. J'espère que la Chambre ne leur permettra pas de réussir dans leur dessein.

M. DAVIN : M. l'Orateur, je ne prendrai que quelques minutes. Je me demande comment l'honorable député d'Algoma (M. Dyment) peut prétendre que cet amendement de l'honorable député d'York-est n'est pas dans l'intérêt des cultivateurs du Nord-Ouest. Je ne saisis pas non plus la valeur des arguments de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Il dit qu'on accorde au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau la forte subvention de $11,000 par mille, et que c'est une des raisons pour lesquelles il n'y a pas d'analogie entre ces deux lignes. Ce n'est là qu'une question de degré. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a démontré que ce chemin recevra bien près de $11,000 par mille, sinon plus, mais supposons que la subvention soit beaucoup moindre, prétendra-t-on que le raisonnement de l'honorable ministre puisse s'appliquer dans ce cas-ci ? S'il était sage de mettre dans la charte du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau cette clause qui n'est, presque mot pour mot, qu'une répétition de l'amendement de l'honorable député d'York-est, il doit être tout aussi sage de la mettre dans la charte du chemin de fer de la Rivière la Pluie.

M. WOOD (Hamilton) : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a expliqué que nous obtenions du chemin de fer Canadien du Pacifique certaines concessions que nous n'obtenons pas de ce chemin, puisqu'il n'existe pas encore. C'est un contrat qui a été fait avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. DAVIN : J'arrivais justement à cet argument. L'honorable ministre dit qu'il s'agissait d'un contrat avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais ici encore, le raisonnement est faux, car si les pouvoirs que nous accordons à cette compagnie doivent jamais aboutir à quelque chose, nous passons avec cette compagnie un contrat préliminaire.

Quant à dire que l'acte général des chemins de fer et l'article 4 de ce bill protègent efficacement les intérêts du public, cet argument est complètement réfuté par le fait qu'un article dans le sens de l'amendement de l'honorable député d'York-est, a été introduit dans la charte du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Il serait bien désirable de créer un précédent et, lorsque nous discutons des bills accordant des pouvoirs à certaines corporations, comme nous le faisons en ce moment, de voir à ce que la Chambre se chargeât elle-même du soin de protéger le public sans s'en rapporter au comité des chemins de fer pour cela.

Ce comité n'est composé que de quelques membres et est plus exposé à se tromper qu'un corps nombreux comme la Chambre ; la corporation qui désire obtenir quelque chose peut le faire plus facilement, en s'adressant au comité des chemins de fer, que si elle avait affaire à toute la Chambre. De plus, les séances du comité ont lieu à huis clos, tandis que nos délibérations sont publiques ; et le plus tôt le parlement se décidera à protéger lui-même le public au lieu de s'en rapporter au comité des chemins de fer, le mieux cela sera.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours du ministre des Chemins de fer et Canaux. Il a prononcé un discours habile et vigoureux, mais si on vient à l'analyser, il manque de logique. L'honorable député d'Algoma (M. Dyment) a donné une bonne raison en faveur de l'amendement qui nous est proposé. Il dit que la région de la Rivière La Pluie contient des milliers et des milliers des plus belles terres arables du monde entier, et dans ce cas, nous aurons des cultivateurs dans ce district, et nous devons désirer qu'ils aient les mêmes avantages que ceux qui sont établis à une extrémité ou à l'autre du chemin de fer du Pas-du-Nid-du-Corbeau.

La charte du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau accorde certains avantages au public, et je ne vois pas pourquoi nous ne ferions pas la même chose pour le bill qui nous est actuellement soumis. Je n'ai pas entendu un seul argument qui fût de nature à modifier mon opinion que l'adoption de l'amendement ne peut avoir aucun mauvais résultat et ne peut produire que du bien.

M. WOOD (Hamilton). J'étais assez porté à sympathiser avec l'honorable député d'York-est (M. Maclean), mais après les explications si claires, si précises fournies par l'honorable ministre des Che-

mins de fer et Canaux (M. Blair), nous ne courons aucun risque à laisser l'affaire entre les mains du gouvernement. Ce qui m'a le plus surpris, ça été de voir que l'honorable député d'York-est ait réussi à s'assurer le concours de l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) qui a consacré la plus grande partie de son discours à démontrer que ce chemin est parfaitement inutile. Cela me fait croire que l'honorable député d'York-est n'est pas absolument sincère quand il prétend désirer la construction de ce chemin de fer.

Je suis peiné de voir que mon honorable ami (M. Maclean) puisse nourrir le projet de faire avorter cette entreprise, car je considère que la construction immédiate de ce chemin est de la plus haute importance.

L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) prétend qu'il n'y a pas de mines dans cette partie du pays, et que la nécessité de ce chemin n'a pas été démontrée. Quand j'aurai dit que les hauts fourneaux de Hamilton attendent avec hâte la construction de ce chemin pour avoir du minerai en quantité suffisante et d'assez bonne qualité pour se livrer à la fabrication du fer, j'espère que l'honorable député admettra que ce chemin doit avoir quelque importance.

Je n'ai pris la parole que pour faire remarquer avec quel empressement l'honorable député d'York-est a approuvé les arguments à l'aide desquels son collègue d'York-ouest cherchait à démontrer l'inutilité de ce chemin, vu que nous avons déjà une voie ferrée entre Port-Arthur et Winnipeg. Je regrette que l'honorable député d'York-est ait nui à la construction du chemin au lieu de travailler à sa rapide exécution.

M. BRITTON : M. l'Orateur, tous ceux qui ont entendu cette discussion doivent être convaincus que ceux qui demandent l'adoption de cet amendement, ne cherchent qu'à faire échouer le projet. C'est un des bills les plus simples qui aient jamais été présentés à la Chambre. Ce n'est pas du tout un bill du gouvernement ; et si c'est un bill d'intérêt privé, je ne comprends pas la portée des arguments auxquels on a recours pour le combattre. Il est vrai que quand viendra le temps de subventionner cette ligne, il sera du devoir du gouvernement de prendre les moyens de protéger les droits de toutes les autres compagnies, comme l'a expliqué le ministre des Chemins de fer.

Qu'y a-t-il dans ce bill? D'abord, cette compagnie a été constituée en corporation dès 1891. Aujourd'hui, elle demande la prolongation du délai dans lequel le chemin doit être construit, le droit de construire un pont sur la rivière La Pluie, et l'autorisation de construire un chemin de fer d'un point sur la ligne du Port-Arthur et Occidental jusqu'à un point sur la frontière entre l'Ontario et le Manitoba. C'est tout ce que demande la compagnie. C'est un bill d'intérêt privé, présenté dans les intérêts de la compagnie et pour ces fins seulement.

Le gouvernement a déclaré que c'était un article de son programme de faire insérer cet article 4 dans tous les bills de chemins de fer, pour des raisons qui se recommandent d'elles-mêmes à ceux qui étudient la question. Ce n'est pas parce que la loi générale des chemins de fer est insuffisante pour protéger les intérêts du public, mais c'est pour empêcher toute compagnie à l'avenir de prétendre que la législation subséquente ne s'applique pas à elle, ou qu'elle possède des droits acquis au sujet desquels nous ne devons pas intervenir. Comme l'a expliqué l'honorable ministre, c'est un avis qui leur est donné que toute la législation subséquente s'applique à elles. Dans ces circonstances, nous avons tout ce qu'on cherche à obtenir par cet amendement en faveur du public. Le gouvernement a le droit de réglementer le tarif tant pour les marchandises que pour les voyageurs. Il a le droit d'accorder le droit de circulation aux autres compagnies, et s'il vient un temps où il faudra accorder une subvention, ce sera alors le temps de protéger les droits des autres compagnies par le contrat qui lui accordera sa subvention. Voilà la différence qu'il y a entre cette ligne et celle du Pas-du-Nid-du-Corbeau. Dans le cas de ce dernier chemin de fer, c'est dans le contrat lui-même que cette clause a été insérée. Ce bill décrète qu'une subvention sera accordée au chemin de fer Canadien du Pacifique pour la construction du chemin. Il y a donc toute la différence au monde entre demander l'insertion de cette clause à présent, qu'il n'est pas question de subside, qu'il n'y a pas de contrat pour la construction du chemin, et demander que les droits du public soient protégés quand il s'agit de voter la subvention.

M. MACLEAN : L'honorable député sait-il qu'une subvention a été votée à la dernière session ?

M. BRITTON : Oui. La subvention est votée, mais elle n'est pas payable. Il faut remplir bien des conditions avant qu'elle soit payée.

M. DAVIN : Comment pourrons-nous nous prononcer sur cette question ?

M. BRITTON : Nous ne sommes pas appelés à nous prononcer. C'est une question qu'il faudra régler avant de payer le subside. L'acte général des chemins de fer protège l'État contre tout ce que cette compagnie pourrait faire. Dire qu'une subvention a été votée, c'est une tout autre chose que de dire que la compagnie a droit à cette subvention. C'est quand la subvention est devenue exigible, qu'on peut demander plus de protection si c'est nécessaire.

M. MACLEAN : Payons d'abord.

M. BRITTON : Non ; je ne dis pas cela. Je dis avant de payer, mais quand la compagnie vient dire qu'elle a droit à la subvention, c'est le temps de voir si les prescriptions de la loi des chemins de fer ont été observées. Tout le monde admet que l'acte général des chemins de fer s'applique à cette compagnie. L'ex-ministre des Chemins de fer prétend-il que non ?

M. COCHRANE : Il s'appliquait aussi au chemin de fer du Pas-du-Nid-du-Corbeau, et cependant, le gouvernement a imposé d'autres conditions.

M. BRITTON : Il n'y a pas de mal à cela.

M. COCHRANE : Alors, il n'y aurait pas de mal à stipuler la même chose dans ce bill.

M. BRITTON : Il n'y a pas de mal à faire cette stipulation avant de payer les sommes d'argent, ou à inclure l'article 4 dans le bill. Mais à mon avis, cet article n'ajoute rien de plus qu'un avis à la

compagnie qu'elle sera à l'avenir soumise à toute législation concernant les chemins de fer.

On prend le vote sur l'amendement de M. Maclean :

POUR :

Messieurs

Bell (Addington),	Kloepfer,
Bennett,	Maclean,
Clarke,	Marcotte,
Cochrane,	Monk,
Davin,	Quinn,
Earle,	Richardson,
Guillet,	Taylor, et
Kaulbach,	Wallace.—16.

CONTRE :

Messieurs

Bain,	Hutchison,
Bazinet,	Jameson,
Beattie,	Landerkin,
Beith,	Lang,
Bertram,	LaRivière,
Blair,	Laurier (sir Wilfrid),
Borden (King),	Legris,
Bostock,	Lemieux,
Bourassa,	Lewis,
Britton,	Macdonell (Selkirk),
Broder,	Mackie,
Brown,	MacPherson,
Bruneau,	McCleary,
Burnett,	McClure,
Campbell,	McGregor,
Casey,	McGugan,
Copp,	McHugh,
Cowan,	McLennan (Inverness),
Davies (sir Louis),	McMillan,
Dechêne,	Meigs,
Desmarais,	Mignault,
Douglas,	Parmalee,
Ellis,	Pettet,
Erb,	Pope,
Featherston,	Ratz,
Fielding,	Rinfret,
Fraser (Guysboro'),	Rogers,
Gillies,	Semple,
Graham,	Sifton,
Haggart,	Stenson,
Heyd,	Sutherland, et
Hughes,	Tolmie.—65.
Hurley,	

M. TAYLOR : L'honorable député de Montcalm n'a pas voté. L'honorable député de King, N.-B., et l'honorable député d'Antigonish n'étaient pas dans la Chambre quand la motion a été mise aux voix.

M. DUGAS : J'ai pairé avec l'honorable député de Lévis (M. Guay). Autrement, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. DOMVILLE : J'étais dans la Chambre quand la question a été posée.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit être dans l'enceinte même de la Chambre et non pas dans les galeries.

M. DOMVILLE : J'étais à mon siège quand le vote a été pris.

M. l'ORATEUR : L'honorable député était-il dans la Chambre quand toute la question, a été posée ?

M. DOMVILLE : Je n'en sais rien, car je n'ai pas pu entendre tout ce qui a été dit.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député a des doutes, il vaudrait mieux biffer son nom.

M. McISAAC : Je n'ai pas entendu lire toute la question.

L'amendement est rejeté, le bill est lu une troisième fois et adopté.

DEUXIÈME LECTURE.

Le bill (n° 99) constituant en corporation la Compagnie du canal à navires du lac Champlain et du fleuve Saint-Laurent (M. Préfontaine).

MESSAGE DE SON EXCELLENCE—BUDGET.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) remet un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR lit ce message, comme suit :

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des Communes les estimations des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1899, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il recommande ce budget à la Chambre des Commune.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 28 mars 1898.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose :

Que les dits message et budget soient renvoyés au comité des subsides.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour éviter tout malentendu, je dirai que j'espère prononcer le discours budgétaire mardi de la semaine prochaine, et non pas vendredi, ainsi qu'on paraissait s'y attendre d'après certaines observations du très honorable premier ministre. Nous espérons prononcer le discours budgétaire mardi prochain, à moins qu'il ne survienne quelque chose qui en changerait la date.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

M. HAGGART : Quelles sont les questions que l'honorable premier ministre se propose de soumettre à demain la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : Le bill relatif au cens électoral.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11h. 45m. du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 29 mars 1898.

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

PRIÈRE.

GOUVERNEUR DU NORD-OUEST.

Sir CHARLES TUPPER : Avant d'aborder l'ordre du jour, je demanderai à l'honorable leader de la Chambre s'il est vrai que l'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron) doit être nommé gouverneur des territoires du Nord-Ouest.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Si la nouvelle était vraie, elle serait confirmée officiellement, mais n'étant pas officielle, elle est mal fondée jusqu'à présent.

LE CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

M. FOSTER : Avant l'appel de l'ordre du jour, je poserai une question à l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Blair), au sujet d'un fait qui a été rendu public au moyen d'un témoignage, si je me le rappelle bien, donné en comité. Il paraît qu'un nouvel arrangement a été conclu entre le gouvernement et le Grand-Tronc et la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond respectivement, par lequel les conditions qui nous ont été soumises l'année dernière ont été changées a un degré important. Il est étrange, si c'est le cas, que rien n'ait été déposé sur le bureau de la Chambre, et que la première nouvelle nous en soit communiquée par les journaux. Je demande à l'honorable ministre si la nouvelle est vraie, et, dans ce cas, s'il a l'intention de mettre devant la Chambre le nouvel arrangement pour l'information des représentants du peuple.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je puis affirmer à l'honorable député (M. Foster) qu'aucun témoignage n'a été reçu par un comité chargé de s'enquérir de l'affaire du chemin de fer du Comté de Drummond, tendant à établir qu'un nouvel arrangement a été conclu entre le gouvernement et l'une ou l'autre de ces compagnies. L'enquête qui se fait actuellement a amené le comité à demander que l'arrangement temporaire qui aurait été conclu fût déposé sur le bureau du comité. Je n'ai vu aucune objection à ce que cela eût lieu. Tous les papiers que le comité a demandés peuvent lui être remis sans aucun inconvénient. Il me semble que ce n'est pas un bon motif pour justifier quelqu'un de dire que la Chambre a été traitée à la légère. Si l'honorable député (M. Foster) désire maintenant que l'arrangement temporaire dont j'ai parlé et toutes modifications faites au premier marché soient déposés sur le bureau de la Chambre, je n'aurai aucune objection à les produire. Ils sont maintenant en réalité entre les mains de tout le monde, et rien n'empêche de les produire ici si l'honorable député le désire.

M. FOSTER : Ce serait avantageux pour l'information de la Chambre, et c'est ce qui doit être fait.

Sir WILFRID LAURIER.

CHEMIN À TRAINEAU AU LAC TESLIN.

M. FOSTER : Puis-je me permettre de demander au premier ministre si la déclaration faite ailleurs par un ministre que le gouvernement était décidé à construire un chemin à traîneau ou à wagon sur la route du lac Teslin, à partir d'un port de la Colombie anglaise, pour l'usage des soldats, de la milice ou de la police à cheval, est bien fondée?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): M. l'Orateur, j'ai dit à la Chambre, il y a quelque temps, que le gouvernement avait l'intention de demander un crédit pour faire explorer une route entre Observatory-Inlet et Glenora. Je ne suis pas en mesure de dire quelle sera la politique du gouvernement dans le cas d'un certain événement qui peut se présenter dans l'autre Chambre, et que nous nous attendons à voir se produire. Il faudra examiner de nouveau toute la question. Je n'ai pas connaissance que la déclaration mentionnée par mon honorable ami ait été faite.

M. FOSTER ; Aucun arrangement n'a été fait aux fins de construire un chemin à wagon?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

OUVERTURE DES CANAUX.

M. QUINN : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) veut-il me dire si une date a été fixée pour l'ouverture des canaux de Welland et du Saint-Laurent jusqu'à Montréal? Je crois que le Halle aux blés et le Board of Trade de Montréal ont fait observer au département des canaux qu'il serait avantageux pour le pays en général que les canaux fussent ouverts plus de bonne heure qu'à l'ordinaire. On a appris que des navires sont déjà chargés et sont prêts à partir en sachant que le fleuve et les canaux sont ouverts à la navigation, et qu'il peuvent avoir une cargaison pour retourner.

Mon intention est, autant que toute autre chose, de signaler à l'attention du ministre la nécessité d'ouvrir les canaux de bonne heure. J'ai ici une lettre du Halle aux blés de Montréal, me communiquant son désir que les canaux soient ouverts vers le 15 avril, si c'est possible. Je demande au ministre s'il a décidé quand les canaux seront ouverts.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): J'ai reçu les demandes ordinaires de la part des marchands et des compagnies de transport au sujet de la date de l'ouverture des canaux. Ces messieurs désirent beaucoup que les canaux soient ouverts le plus tôt possible : on ne peut pas les ouvrir assez tôt pour satisfaire ceux qui sont intéressés dans la navigation des canaux. Mais il m'a été impossible de fixer le jour de l'ouverture. Cela dépend absolument de circonstances qui échappent à notre contrôle. Chaque année, ces messieurs nous demandent d'ouvrir les canaux plus tôt que l'année précédente. Mais nous devons tenir compte de certaines considérations que ces messieurs perdent de vue. Nous sommes obligés de faire des réparations aux canaux pour éviter les ruptures durant la saison, pour empêcher toute obstruction dans l'usage des canaux pendant la saison de navigation. Nous devons prendre des précautions pour que ces choses n'arrivent pas, et

conséquemment, nous ne pouvons faire ces réparations que tard durant la période qui s'écoule entre la clôture et l'ouverture d'une saison de navigation, et nous devons prendre le temps nécessaire pour exécuter ces travaux de réparation. Si nous négligions ces réparations pour nous rendre au désir du *Board of Trade* ou d'autres intéressés dans le trafic des canaux, nous nous exposerions au danger d'interrompre complètement la navigation des canaux durant un temps considérable pendant la saison.

Je suis parfaitement convaincu, et mes officiers le sont également, de l'importance qu'il y a d'ouvrir les canaux le plus tôt possible, et nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir à cette fin. C'est toute l'assurance que je peux donner à l'honorable député et tout ce que j'ai pu promettre au *Board of Trade*. Je n'ai pas pu lui dire avec certitude quel jour les canaux seront ouverts.

CHEMINS DE FER—POLITIQUE DU GOUVERNEMENT.

M. DAVIN : Je désire demander à l'honorable ministre quelle est la politique du gouvernement au sujet des chemins de fer, et pour me conformer aux règlements, je terminerai en présentant une motion. Je ne sais vraiment pas à quoi m'en tenir à l'égard de cette politique.

Dans le cours de la dernière session, l'honorable ministre a énoncé les principes d'une certaine politique à l'égard des chemins de fer, et je veux savoir si c'est la même politique qui existe aujourd'hui.

Il me semble entendre encore les paroles prononcées par l'honorable ministre des Chemins de fer dans un autre endroit, et que je ne peux citer ici. Or, je veux attirer l'attention de la Chambre sur la politique énoncée à la dernière session quand le ministre des Chemins de fer et Canaux a présenté le bill relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Voici les paroles qu'il a prononcées :

Il est tout naturel de supposer qu'un jour la vallée de Boundary Creek ne formera qu'une seule cité continue. De quoi dépend donc ce résultat final? Il dépend seulement des facilités de transport dont jouira ce pays, des chemins de fer qui seront construits et des moyens qui seront fournis aux gens qui se rendront là afin de développer le pays pour obtenir les provisions et la houille et pour faire sortir du pays le produit des mines. Tout dépend de cela, et il me semble que c'est une question sérieuse de savoir si le parlement a le droit d'accorder immédiatement son assistance pour prendre possession absolue, si c'est possible, de cet intéressant territoire.

Le comité ne doit pas perdre de vue que cette importante section du pays est située tout près de la frontière des Etats-Unis, et pas loin d'une ligne principale de chemin de fer. Il ne faudrait pas bâtir bien des milles de chemin de fer pour pénétrer dans dans la section de Boundary Creek La population au sud de la frontière pourrait fort bien faire pour cette contrée de frontière ce qu'elle a déjà presque fait pour le district de la Koutanie; elle pourrait fort bien en faisant pénétrer une ligne de chemin de fer dans cette région, s'en emparer au point de vue du commerce et des affaires, nous enlever le trafic de notre pays, l'enlever à l'est et à l'ouest jusqu'à la côte pour l'amener de l'autre côté de la ligne. Je sais que cela s'est déjà fait pour la Koutanie. Comment, M. le président, il suffira, je crois, pour créer une impression sur l'esprit de cette Chambre et du public, de dire que les Américains de l'Etat de Washington appréciant les avantages de posséder la Colombie anglaise et les ressources qui n'y sont pas encore développées, ont construit un chemin de fer pour remonter la région de la Koutanie et accaparer le commerce et le trafic de cette région avec les produits desquels ils ont élevé la cité de Spokane, qui vit des richesses provenant de la Colombie anglaise.

La cité de Spokane est aujourd'hui florissante et compte 35,000 habitants. Si vous allez dans cette cité, et si vous conversez avec quelques hommes d'affaires ils vous diront que la prospérité de le ville et son accroissement de sept ou huit mille habitants il y a quelques années, à trente-cinq mille aujourd'hui sont dûs au développement de la Colombie anglaise. Ces gens-là étaient sur les lieux et ont profité du commerce. Il est donc très important pour le comité de discuter si nous allons garder le contrôle de ce pays au point de vue des affaires, ou si nous allons laisser nos voisins du sud nous enlever, sous les yeux, ce commerce, autant qu'on peut considérer comme un enlèvement ce détournement instinctif du trafic dans leur direction.

Voilà les paroles prononcées par mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui a déclaré, l'année dernière, que c'était irrégulier d'insérer dans la charte d'une compagnie de chemin de fer une clause restreignant ses pouvoirs.

Je veux donc savoir quelle est la politique du gouvernement aujourd'hui. Voilà la politique sur laquelle des millions de piastres ont été votés par cette Chambre, et c'est en raison de cette politique que des millions de piastres ont été accordés à la compagnie du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Maintenant, j'aimerais entendre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dire s'il adhère à ce qu'il a dit l'année dernière, ou s'il a changé d'avis, car il est bon que nous sachions quelle est la politique du gouvernement au sujet de la construction des chemins de fer dans le pays Je propose que la séance soit levée.

La motion est rejetée.

BILL DU CENS ÉLECTORAL.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Fitzpatrick pour la seconde lecture du bill (n° 16) acte à l'effet d'abroger l'Acte du cens électoral et de modifier de nouveau l'Acte des élections fédérales.

M. BOURASSA : M. le Président, je n'ai pas la prétention de vouloir jeter une lumière nouvelle sur la question qui nous intéresse en ce moment, mais je crois de mon devoir de faire connaître le sentiment dominant dans la province de Québec au sujet de la loi du cens électoral.

Le projet de loi que présente l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick) pour abroger la loi des franchises de 1885 est sans contredit le plus populaire que le gouvernement actuel ait mûri. J'ajouterai que c'est le plus important que ce parlement ait encore discuté, si l'on ne considère point la valeur intrinsèque d'une législation au seul point de vue des deniers publics qu'elle affecte. Il faudrait ignorer le premier rouage du régime parlementaire et de nos institutions constitutionnelles, pour ne pas admettre qu'une loi modifiant le suffrage des électeurs est l'une des plus graves, au double point de vue politique et social, qu'un parlement puisse discuter et codifier.

En effet, le suffrage est la base même du régime parlementaire : il détermine la classe de citoyens qui aura droit de faire valoir ses opinions et d'imposer ses volontés, par l'entremise de ses représentants, dans les conseils de la nation ; il donne à ceux qu'il place au rang d'électeurs une part de la souveraineté nationale.

Les précurseurs de la révolution française voyaient ou feignaient de voir dans le suffrage universel un remède à tous les maux de l'ancienne société, une barrière contre tous les abus et toutes les corruptions.

Je ne discuterai pas ici les théories de Rousseau et de ses adeptes à tous les degrés, parmi lesquels

on peut compter aujourd'hui, sans qu'ils s'en doutent peut-être, l'honorable chef de l'opposition et plusieurs des députés qui siègent à votre gauche, M. le Président.

L'histoire d'un siècle a déjà réfuté, par la logique brutale des faits, tout ce qu'il y avait de faux et d'exagéré dans les calculs des philosophes du dix-huitième siècle ; elle a prouvé que ces brillantes utopies, appliquées à la lettre, ne peuvent que conduire les peuples à la banqueroute de la liberté.

Mais les réformateurs sincères de 1789 trouvaient, dans les circonstances du moment, une excuse et même une raison à l'appui de leurs théories sociales qu'on ne saurait invoquer dans l'état actuel des choses.

Reportons-nous un instant à la situation politique et sociale de la France à la fin du siècle dernier. Qu'y voyons-nous ?

La prédominance absolue de la royauté ; l'accaparement du sol, de la fortune et des fonctions publiques entre les mains de quelques nobles ou de commis puissants, dont les privilèges augmentent en proportion indirecte et contraire de leurs charges ; la ruine et l'écrasement de la petite noblesse au profit des grands de la cour ; la diminution graduelle et intensive des libertés communales et provinciales, si fortes au moyen-âge.

On s'explique que d'honnêtes esprits, anxieux d'améliorer le sort du peuple et aussi que des ambitieux, dévorés du désir, légitime d'ailleurs, de sortir de l'obscurité et de dominer à leur tour, aient cherché dans le suffrage universel, le moyen le plus sûr de submerger les classes privilégiées dans les masses.

Mais les uns n'avaient pas songé et les autres avaient calculé qu'en donnant immédiatement et sans distinction le droit de suffrage à tous les citoyens, avant d'avoir préparé le peuple à l'exercice et même à la seule connaissance de ses prérogatives, ils remettaient le gouvernement de la chose publique à des millions de souverains qui ne savaient plus gouverner leur propre commune.

Depuis, le bon sens des nations s'est raffermi et l'Eglise elle-même a baptisé la démocratie sauvage, suivant le mot d'un moine célèbre de ce siècle.

On a trouvé dans la cause même du danger, dans le suffrage populaire, un préservatif contre ses conséquences extrêmes. La plupart des nations civilisées de l'Europe, instruites par les crises douloureuses qui ont accompagné l'enfantement de la liberté politique en France, ont suivi, mais avec plus de prudence et de circonspection, l'exemple du peuple français.

Et l'on peut dire aujourd'hui que si l'Angleterre a enseigné au monde la science du "self-government", la France a réveillé chez les hommes l'instinct de la liberté démocratique. Puissent ces véritables et nobles tendances des deux grandes nations qui ont donné le jour à notre peuple, se concilier harmonieusement sur notre sol et inspirer toujours nos lois et nos institutions !

Notre situation politique et notre état social nous justifieraient-ils de tomber dans l'aveuglement optimiste des philosophes égalitaires du 18e siècle et de proclamer, en matière de suffrage, l'égalité absolue ? Loin de là. Nous jouissons de la plus grande somme de liberté individuelle et corporative que l'on puisse désirer ; nous n'avons, en aucun quartier, d'agglomérations anormales de prolétaires opprimés par quelques privilégiés. Au contraire, nos cinq millions d'habitants vivent épars sur la moitié d'un continent.

Notre domaine national, renfermant des richesses immenses, demande des capitaux qui lui donnent la vie, des propriétaires qui se fixent au sol et qui l'exploitent, des artisans laborieux et intelligents qui y fassent un travail rémunérateur. Quelle œuvre plus saine et plus patriotique que d'en partager la souveraineté entre des citoyens utiles, contribuant par leur capital, leur propriété ou leur travail, à la richesse et à la prospérité communes et d'en exclure les parasites et les rongeurs ?

Pour ma part, je voudrais donner le droit de vote à ceux qui en ont besoin et qui s'en servent pour le bon gouvernement du pays et le refuser à ceux qui n'y voient que l'objet d'un ignoble trafic.

Aussi, grande a été ma surprise d'entendre, dès le début de la session, l'honorable leader de la gauche (sir Charles Tupper) se prononcer en faveur du suffrage universel et en suggérer l'adoption au Canada. Je vois qu'au cours de ce débat, plusieurs de ses disciples ont exprimé le même désir.

En est-il rendu là le parti qui, depuis soixante ans, se targue d'être le soutien de l'ordre et du bon gouvernement ? En sont-ils là surtout les derniers tenants de ce grand parti conservateur de Québec qui, depuis un demi-siècle, dénonce le drapeau rouge et prêche la guerre sainte contre les idées subversives du parti libéral ?

Faut-il donc croire, avec les sceptiques, que, par la force même des choses, tous les partis sont conservateurs au pouvoir et libéraux dans l'opposition ?

On m'objectera, peut-être, que la plupart des provinces, hors la province de Québec, ont adopté le suffrage universel et qu'en dénonçant ce système je condamne la politique de plusieurs gouvernements libéraux.

J'ai présenté ce que je crois être le sentiment qui prédomine dans ma province à ce sujet ; sentiment que partagent plusieurs hommes politiques des autres provinces, un peu refroidis, je crois, à l'endroit du suffrage universel.

Cependant, je respecte l'opinion contraire qui semble être celle de la majorité de mes concitoyens des provinces anglaises et je m'explique cette divergence de vues par une différence de tempérament. Les Anglo-Saxons peuvent adopter, sans beaucoup d'inconvénients, des mesures politiques, très radicales en apparence, qu'ils appliquent avec sang froid et modération ; tandis que les Français, plus logiques et plus impétueux, ne franchissent pas impunément certaines limites.

C'est pourquoi je veux bien que dans l'Ontario, au Manitoba et ailleurs, nos concitoyens adoptent le suffrage qui leur convient ; mais je réclame pour la province de Québec le même droit de choisir celui qui convient le mieux à son tempérament.

Cette diversité d'impressions et d'idées réfute parfaitement, à mon sens, la plus forte objection qui ait été faite à la proposition de l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick), et sur laquelle les deux partis me semblent avoir adopté une attitude absolument conforme, cette fois, à leurs instincts et à leurs traditions : je veux parler de l'uniformité du suffrage fédéral qui se trouve supprimée par le contrôle provincial.

Cette objection semble logique, en apparence. En effet, le pouvoir fédéral s'exerçant sur le pays

entier, adoptant et exécutant des lois d'application générale, devrait émaner des mêmes éléments, c'est-à-dire d'électeurs possédant des qualifications identiques dans toutes les parties de la Confédération. Je le répète, cette proposition semble logique.

Mais, ne l'oublions pas, la seule vraie logique dans le gouvernement des peuples, c'est de donner à chaque peuple la constitution qui lui convient et d'appliquer cette constitution suivant son esprit fondamental.

Or, le principe de la loi de l'Amérique Britannique du Nord, qui nous régit, est essentiellement provincial et décentralisateur. Le pouvoir fédéral n'est que le ciment nécessaire au maintien solide des matériaux qui composent l'édifice.

Je sais bien que le parti conservateur n'a jamais caché ses tendances centralisatrices et fédératives. J'ai entendu l'autre jour l'honorable député de Bruce-nord (M. McNeill) émettre l'opinion que, d'après notre constitution, le parlement fédéral est le pouvoir souverain ; il importe donc, à son avis, d'avoir un suffrage uniforme, donnant naissance aux représentants chargés d'exercer cette autorité suprême.

J'admets qu'il est dans les traditions du parti conservateur de favoriser le principe de la centralisation et peut-être de nous conduire à l'union législative. La loi du cens électoral n'en a été ni le premier exemple ni le seul remarquable. Tous les efforts des divers gouvernements conservateurs ont eu pour but d'enlever aux provinces le contrôle d'une partie de leur autorité législative, comme nous le prouve la loi des licences adoptée à la demande d'un cabinet conservateur et destinée à priver les provinces d'une partie considérable de leur revenu. Nous en avons eu un autre exemple dans la loi des cours d'eau, par laquelle un gouvernement conservateur a cherché à priver la province d'Ontario de son contrôle sur une partie importante de son territoire. Je pourrais signaler maintes occasions, depuis la confédération comme auparavant, où le parti conservateur a toujours favorisé la centralisation, s'il ne l'a pas ouvertement inscrite sur son programme politique.

Mais, de son côté, le parti libéral s'est toujours proclamé le défenseur des libertés et de l'autonomie provinciales ? Il donne aujourd'hui une nouvelle preuve de sa sincérité sur ce point.

Chacune de nos provinces possède le droit exclusif d'adopter des lois pour son gouvernement civil et religieux, pour l'instruction publique de ses enfants, pour l'administration de son territoire : qui lui niera le droit égal d'envoyer ici, pour faire valoir ses intérêts dans la préparation de lois générales, des représentants choisis par les mêmes électeurs à qui elle confie ses propres destinées.

Comme il arrive souvent dans les débats d'un corps délibératif comme l'est cette Chambre, on a abandonné le véritable terrain de la discussion et l'on s'est égaré dans des considérations se rattachant plus ou moins indirectement à la question qui nous occupe. Les honorables députés de la gauche ont parlé des abus de pouvoir commis par les gouvernements provinciaux dans la préparation des listes électorales, ou plutôt, dans l'adoption de leur loi de franchises, puisque la préparation des listes est faite sous la direction des autorités municipales, les plus compétentes et les plus équitables.

Ce reproche suffit peut-être aux yeux de mes honorables amis de la gauche pour justifier leur attitude scandalisée, mais j'avoue qu'il me touche peu. Jusqu'au moment où l'on me donnera un mode de suffrage absolument irréprochable, et dans la théorie et dans l'application, je persisterai à croire que le système provincial et municipal est le plus économique, le plus équitable, le meilleur, et qu'il répond le mieux aux besoins et aux tendances de nos institutions parlementaires. D'ailleurs, les quelques inconvénients que l'on a pu signaler dans ce dernier système sont dus au fait que les lois provinciales comme, du reste, toutes les autres, ont été appliquées par des hommes. Les inconvénients qu'on leur a reprochés ne viennent pas tant du système qu'elles consacrent que de l'application qui en a été faite. Mais, ces inconvénients sont très anodins si on les compare aux abus de toutes sortes qui ont marqué l'exécution de la loi fédérale de 1885.

J'admets que les honorables députés de la gauche peuvent n'avoir qu'un vague souvenir de l'application de cette loi, n'ayant pas été obligés d'en surveiller avec soin le fonctionnement, puisqu'ils trouvaient dans le réviseur un ami dévoué qui leurs épargnait l'ennui de voir au travail de la confection des listes électorales. Mais nous qui avons dû parcourir nos comtés et faire le travail qui appartenait à l'employé du gouvernement, nous savons ce que vaut la législation électorale de 1885.

En mettant fin à cette loi inique, nous faisons disparaître une législation contraire aux libertés et à l'autonomie des provinces, nous accomplissons une promesse formelle et sacrée envers l'électorat, nous réparons un attentat constitutionnel qui a pesé lourdement dans le plateau des fautes du régime conservateur. (Texte.)

M. CLANCY : M. l'Orateur, le projet de loi débattu est d'une telle importance, à mon avis, que la députation est tenue d'en aborder la discussion avec tout le calme possible, et doit se garder de se laisser entraîner par la chaleur du débat. Il faut bannir toute esprit de parti de la discussion d'une semblable mesure. Jusqu'ici, je suis heureux de l'anoncer, la discussion s'est faite avec calme et judicieusement, et il faut espérer que le même esprit règnera dans tout le cours du débat. Pour mon compte, je me propose bien de ne pas me départir de cette sage ligne de conduite, car, je le répète, il importe de se dépouiller de tout esprit de parti, en discutant une certaine mesure. Le système de cens électoral actuellement en vigueur fonctionne déjà depuis plusieurs années ; il a été mis à l'épreuve dans une très large mesure, et c'est à l'expérience et au temps seulement qu'il appartenait de faire connaître les défectuosités de ce système. Voilà donc les seuls moyens qui puissent nous permettre de juger si ce système décrété par la Chambre a répondu à l'attente et aux espérances de ceux qui ont contribué à son établissement. La loi du cens électoral, je le répète, a subi son épreuve, et si elle n'a pas répondu aux espérances de ceux qui se sont occupés de son élaboration et qui s'en sont constitués les chauds partisans à cette époque ; si, en outre, dis-je, cette loi a produit de meilleurs résultats que ne l'avaient supposé ceux qui, à la même époque, ont cru devoir lui faire une lutte consciencieuse, il n'y a guère lieu d'espérer que ses adversaires cesseront d'adhérer aux raisons qui ont motivé leur attitude d'hostilité, à l'égard de cette loi, à l'époque où la Chambre en fut saisie. Voilà déjà un certain nombre d'années que ce système, je le répète, est à l'épreuve. Personne ne songe à prétendre que

cette loi soit parfaite, ni qu'il ne faille pas en modifier certaines dispositions. Le temps, je le répète, nous a signalé les défectuosités de ce système ; mais il nous en a également démontré avec évidence les avantages incontestables, avantages que la Chambre doit se garder de sacrifier.

Je ne crains pas de mettre les honorables députés de la droite au défi de prouver qu'il se soit fait un seul mouvement dans le pays, et qu'il se soit produit une seule demande dans le sens de l'abrogation de la loi du cens électoral. Les honorables députés, il est vrai, usant d'un droit incontestable, ont bien saisi la Chambre de divers projets de loi ; ils ont prononcé de vigoureux discours à la tribune populaire, et mis en œuvre tous les moyens constitutionnels à leur disposition, pour soulever l'opinion publique contre ce système. Or, après douze années d'épreuve de cette loi, il n'a pas été présenté à la Chambre une seule requête demandant son abrogation. Les honorables députés voient donc à quoi ont abouti tous leurs efforts : il n'est pas venu une seule requête du peuple canadien demandant l'abrogation de cette loi. En pareilles circonstances, notre ligne de conduite, il me semble, est toute tracée. Il y a, toutefois, d'autres preuves venant à l'appui de ma thèse, et qui démontrent que le peuple n'a pas demandé l'abrogation de cette loi. Il s'est fait deux élections générales sous le régime en question, l'une en 1887, et l'autre en 1891.

A ces deux époques, les honorables députés de la droite ont voulu soumettre à l'épreuve cette question du cens électoral ; ils en ont fait pour ainsi dire la pierre de touche de ces deux élections. Or, en 1887 et en 1891, le peuple les a repoussés. Quant à l'élection de 1896, ils ne viendront certes pas prétendre que le résultat de cette lutte soit un verdict populaire rendu sur cette question du cens électoral. De fait, c'est par un pur coup du hasard qu'ils ont gagné cette élection. Et ils le savent si bien que, depuis leur avènement au pouvoir, ils n'ont pas essayé d'abroger une seule des lois qu'ils avaient si énergiquement dénoncées et qu'ils ne se soucient guère de remplir une seule des promesses faites au peuple. Il est de toute évidence, d'après ce qui s'est passé depuis les élections, que les honorables députés manquaient alors de sincérité en faisant ces promesses, ou bien qu'ils ont constaté, depuis leur avènement au pouvoir, qu'en remplissant ces promesses, ils iraient à l'encontre de l'opinion publique. Le parti libéral, il est vrai, à l'époque où il se trouvait dans l'opposition, s'est engagé à abroger la loi du cens électoral, mais il n'était pas plus sérieux en faisant cette promesse, qu'il ne l'était en s'engageant à faire disparaître jusqu'aux derniers vestiges du système protecteur.

L'expérience de deux années au pouvoir nous prouve que les libéraux n'ont jamais eu l'intention de remplir cette promesse ; de fait, ce pays semble convaincu qu'il ne faut pas tenir les libéraux responsables de leurs engagements. J'ignore quelle conséquence cette violation de promesses peut avoir pour le parti libéral, mais je dois avouer que c'est un fait de haute importance pour le peuple canadien, car si les libéraux ont forfait à leurs engagements, le pays en a grandement bénéficié, puisque nous n'avons pas eu à déplorer le bouleversement commercial qui eût résulté de l'accomplissement de leurs promesses. Ils vont, sans doute, proclamer à son de trompe, d'un bout à l'autre du pays, qu'en abrogeant la loi du cens électoral, ils rachètent tous leurs péchés, et la violation de leurs engagements ; mais, alors, il aurait été plus logique de leur part de réparer de quelque autre façon la brèche faite à leur réputation. Ce qui cause actuellement le plus d'embarras au parti libéral c'est que, dès le début, ils ont fait une lutte irréfléchie, insensée, contre le système du cens électoral fédéral, et la conséquence est qu'aujourd'hui rien ne peut apaiser leur colère, hors l'abrogation absolue de la loi en question. De fait, le premier ministre a déclaré que l'abrogation de la loi du cens électoral est la seule compensation possible pour tous les torts infligés pendant de longues années au peuple canadien, La conduite tenue par les honorables députés dans leur opposition à cette loi ne leur fait guère honneur. Ils ont essayé d'étayer leur opposition à cette loi, en dénonçant nos juges comme d'aveugles instruments entre les mains des conservateurs et en les accusant de ne consulter que les intérêts du parti conservateur dans la revision des listes. D'après la déclaration faite, l'autre soir, par l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald), le grand ennui que cause aux libéraux la revision de ces listes est qu'il leur faut surveiller les reviseurs.

Ce qui, en bon anglais, revient tout simplement à dire que nos juges, chargés de la revision des listes, ont forfait à leur devoir le plus sacré. M. l'Orateur, je le dis avec bonheur, notre magistrature est au-dessus de pareilles accusations, et si nos juges font erreur, cette erreur est le fait de leur faculté judiciaire plutôt que de motifs entachés de corruption. Non, M. l'Orateur, ces accusations formulées par les libéraux contre notre magistrature sont dénuées de tout fondement, et leur unique but en les lançant dans le public est de corroborer la prétention que l'application de la loi du cens électoral a été défectueuse dès le début. Je l'avoue volontiers, cette loi a bien des défectuosités, mais jamais elle n'a été appliquée, comme on l'en accuse, au bénéfice d'un parti politique et au détriment de l'autre. Toute assertion contraire est opposée à la vérité des faits, et les honorables députés, en lançant ces accusations, ne visent qu'à de misérables gains de parti. Après toutes les clameurs relevées par le parti libéral contre la loi du cens électoral, pendant tant d'années, les élections de 1887 et de 1891 sont venues attester que le peuple a approuvé l'établissement de ce système par le parti conservateur, et qu'aujourd'hui, il n'a pas été présenté une seule pétition à la Chambre à l'appui de l'attitude prise par les honorables députés de la droite, proposant l'abrogation de cette loi. En présence des accusations lancées par le parti libéral contre les juges et les reviseurs, il est assez singulier que le projet de loi élaboré par la droite confie la revision finale des listes à ces mêmes juges.

Preuve on ne peut plus évidente de l'inanité des calomnies propagées par les honorables députés de la droite. Je ne prétends pas, M. l'Orateur, que tous les députés libéraux aient pris part à une guerre livrée aux juges et aux reviseurs, mais, c'est à regret que je l'avoue, un grand nombre se sont rendus coupables de cette offense. L'autre jour encore, le très honorable premier ministre a déclaré ici même que ces listes sont un objet de terreur pour le peuple. Sont-ce les dépenses qu'elles entraînent qui font de ces listes un objet de terreur pour le peuple, le premier ministre ne l'a pas dit ; il s'est contenté d'insinuer que la terreur inspirée au peuple par les listes tient à d'autres motifs. Au dire des honorables députés de la droite, cette loi

serait même la plus infâme qui ait jamais été inscrite à notre code législatif ; le peuple en serait irrité, et il faut absolument qu'elle soit abolie.

M. CASEY : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : L'honorable député dit " Ecoutez, écoutez." Eh bien ! je félicite les honorables membres de la droite d'avoir amélioré leurs principes moraux et d'avoir changé leurs sentiments. Je les félicite de vouloir aujourd'hui réparer le mal qu'ils ont fait dans le passé et de proposer de donner, en vertu de ce bill, la revision des listes à ces mêmes juges de cour de comté qu'ils ont dénoncés, car, dans quarante-neuf cas sur cinquante, les conseils municipaux confieront la revision définitive des listes aux juges de cour de comté.

Les calomnies qu'on lançait étaient donc réellement à l'adresse des juges du pays, car on ne peut supposer qu'elles visaient les hommes qui ont été nommés reviseurs. Je crois que ceux-ci ont été moins attaqués que les juges.

Pas un membre de cette Chambre, je crois, ne prétendra que, dans l'Acte du cens électoral tel qu'il est aujourd'hui, les deux partis ne sont pas mis sur un pied d'égalité absolue. Nous ne devons pas, je le répète, envisager cette question à un point de vue de parti, mais seulement au point de vue de l'intérêt public. C'est là un sujet qu'il nous est permis de considérer au point de vue de l'indépendance du parlement du Canada, et notre but doit être d'assurer le droit de suffrage à tous les sujets anglais qui ont les qualités électorales requises par les lois du pays ; nous pouvons considérer le bill à ce point de vue, et j'espère qu'avant de prendre une détermination, nous pourrons nous rencontrer sur ce terrain commun et rédiger un bill dans le sens que je viens d'indiquer.

Je passe maintenant à la question des dépenses occasionnées par la revision des listes, car, à l'heure qu'il est, c'est réellement la seule chose qui divise les deux partis politiques au sujet du cens électoral. Si les honorable membres de la droite, au lieu de demander à grands cris l'abrogation du présent acte, désiraient présenter une mesure acceptable, s'ils voulaient envisager le sujet d'une façon pratique, tout se réduirait à une question de dépenses. L'honorable premier ministre, en discutant la matière, a dit que les revisions n'avaient lieu qu'à des intervalles éloignés et coûtaient énormément cher, mais qu'en confiant la confection des listes aux conseils municipaux et aux autorités provinciales, les dépenses seraient entièrement supprimées. L'honorable premier ministre s'est exprimé avec une grande force et s'est servi des paroles suivantes qui sont très formelles :

J'en appelle au jugement de la Chambre et je dis que les listes ainsi préparées, dans l'Ontario, excepté dans les villes, ne coûtent pas un sou au trésor provinciale et les listes dressées dans Québec ne coûtent pas un sou au trésor provincial ; et les listes d'Ontario et de Québec ne coûtent pas un sou aux candidats pris individuellement ; elles sont dressées par les conseils municipaux sans aucun frais.

Je n'accuse pas l'honorable premier ministre d'avoir fait une telle déclaration de propos délibéré, car je suis convaincu qu'il n'aurait pas prononcé ces paroles, s'il eût été bien renseigné ; mais il a parlé sans être au courant des faits qu'il aurait dû connaître, en disant, d'une façon aussi formelle, que la revision ne coûterait pas un sou aux provinces et ne coûterait pas un sou aux candidats, mais que toute la besogne serait faite par les autorités municipales. Eh bien ! quelle est la vérité à ce sujet ? Dans l'Ontario, les listes sont dressées par les conseils municipaux,—mes observations se bornent à cette province. Dans neuf cas sur dix, ces listes sont préparées pour les élections municipales, et la revision, si elle est nécessaire, a lieu devant les juges de cour de comté qui procèdent à corriger les erreurs d'inscription ou d'omission qui peuvent s'être glissées dans ces listes dressées pour des fins municipales.

Personne ne peut prétendre que ces listes, si on les laissait telles qu'elles se trouvent en sortant des mains des conseils municipaux, seraient impartiales et sincères. Tous les députés qui ont de l'expérience en la matière savent que les listes préparées dans l'Ontario reflètent toujours l'opinion politique des secrétaires, des estimateurs et des conseils municipaux, et ces listes sont toujours surchargées de noms de personnes qui n'ont pas les qualités électorales requises. Il y a des centaines et des milliers d'électeurs qui ne figurent pas sur ces listes et dont les noms devraient s'y trouver.

La revision préliminaire des listes par les conseils municipaux se fait d'une façon déplorable, et ces listes ne sont qu'une simple ébauche des listes provinciales et fédérales. On ne s'occupe de reviser ces listes municipales qu'à la veille d'une élection, parce que la revision occasionne des dépenses considérables aux candidats ; je me suis occupé de la revision des listes tant fédérales que provinciales, et l'expérience démontre que pas un député qui a comparé les deux listes ne peut dire que la revision des listes provinciales coûte un sou moins cher que la revision des listes fédérales. Je laisse de côté la question de savoir si la province ou le Canada doit payer les dépenses, et je traite le sujet simplement au point de vue du candidat qui entreprend de surveiller la revision des listes.

Supposons que nous ayons des élections provinciales. Si les élections provinciales et les élections fédérales n'ont pas lieu la même année et sur les mêmes listes, qu'est-ce qui arrive ? Le député ou le candidat fédéral doit, dans tous les cas surveiller la revision de la liste provinciale et le droit de suffrage étant basé sur les listes municipales, il doit encore surveiller la revision de ces listes, comme si aucune élection n'avait eu lieu, et comme si le candidat à la législature provinciale n'avait pas surveillé la revision de ces listes.

Il est parfaitement oiseux de prétendre qu'une simple revision municipale,—laquelle n'est qu'une revision préliminaire,—ou qu'une revision faite en vue des élections provinciales peut tenir lieu de la revision que nécessitent les élections fédérales. Dans chaque cas, nous devons avoir une revision tant avant les élections fédérales que provinciales, à moins que ces élections ne se passent la même année, chose qui n'est ni probable ni désirable.

L'administration fédérale et l'administration provinciale dans l'Ontario marchent assez bien ensemble à l'heure qu'il est. J'ignore combien de temps cela durera, mais le gouvernement de l'Ontario, —le bras droit de l'honorable premier ministre,— croira bon, sans doute, de faire des élections provinciales en même temps que les élections fédérales. Dans ce cas-là, on pourra se servir des mêmes listes, mais dans d'autres circonstances, on ne pourra le faire.

Relativement aux dépenses imposées aux candidats, les candidats provinciaux devront supporter

le coût de la revision de leurs listes, et les candidats fédéraux, même si ce bill est adopté, devront supporter le coût de la revision de leurs listes, tout comme sous l'empire de l'Acte du cens électoral. Qu'est-ce qui arrivera ? A chaque revision des listes, il faudra faire face aux menues dépenses, rémunérer les juges et les commis, et, en fin de compte, il n'en coûtera pas un dollar de moins aux candidats provinciaux ou fédéraux. Il ne s'agit donc tout simplement que de la question des dépenses de la rémunération des juges et des commis. Il s'agit simplement de savoir qui paiera ces dépenses. Je ne sais si les honorables membres de la droite cherchent une excuse, lorsqu'ils nous disent qu'il y a quelque chose à gagner en rejetant les dépenses sur les municipalités.

Ce ne sont pas là, je crois, des dépenses dont la population de l'Ontario veuille se charger, et je ne vois pas pourquoi le parlement fédéral ne paierait pas sa part du coût de la revision des listes. La question des dépenses paraît maintenant être la seule qui divise les deux partis politiques, et il me semble que nous pourrions nous rencontrer sur un terrain commun et rédiger une loi raisonnable qui tiendrait la balance égale entre les deux partis.

L'honorable premier ministre nous a dit que le grand objet de ce bill était d'enlever la revision des listes à ces affreux reviseurs, et de la confier aux conseils municipaux. Si c'est là son objet, le premier ministre devrait savoir que, vu la différence du cens électoral dans les provinces, surtout dans la province de l'Ontario, le principe de ce bill est immédiatement violé. Les cités et les villes de la province sont aujourd'hui sous l'empire de l'acte relatif aux inscriptions (Registration Act), ce qui veut dire que les conseils municipaux n'ont absolument aucune autorité sur un quart de tous les électeurs de l'Ontario. Il en est difficile de croire que les honorables membres de la droite aient pris cela en considération, lorsqu'ils ont déclaré que la revision se faisait sous l'autorité municipale.

Mais le principe de ce bill est encore violé d'une autre façon. S'il y a plus d'un an que les listes provinciales ont été dressées, ce projet décrète que le parlement du Canada pourra faire faire une revision des listes. Les honorables membres de la droite savent parfaitement qu'ils sont incapables, sous l'empire des lois aujourd'hui en vigueur dans la province de l'Ontario, de forcer les conseils municipaux à faire la revision des listes, et par conséquent, ils doivent prendre les moyens de dresser leurs propres listes.

Il est très probable que souvent les listes provinciales n'auront pas été revisées depuis un an, car le délai fixé par l'acte relatif aux inscriptions est constamment prolongé. De plus, il y a aujourd'hui dans les statuts de l'Ontario une disposition qui déclare que l'on pourra mettre sous l'empire de l'acte relatif aux inscriptions toutes les cités, villes et villages de la province ; la mise à exécution d'une telle disposition veut dire que les listes auront plus d'un an d'existence, et que la plus grande partie de la revision devra se faire sous l'empire de l'acte fédéral, et non sous l'autorité des municipalités ou de la province.

Il y a de fortes raisons pour ne pas donner aux autorités provinciales la réglementation du cens des électeurs fédéraux. Nous acceptons, en adoptant un acte de cette nature, un cens électoral que nous ne connaissons pas. Nous acceptons un cens électoral qui variera selon les provinces, et nous

faisons l'acte insensé de donner aux provinces la haute main sur le droit de suffrage des électeurs du Canada. Le cens électoral accepté par chaque province, quelque différent qu'il soit selon les provinces, formera partie intégrante de lois concernant le cens des électeurs fédéraux. Que le cens électoral accepté par les provinces soit bon ou mauvais, que le parlement l'aime ou ne l'aime pas, nous devrons en subir les conséquences.

Je dis de plus que c'est là un dangereux pouvoir à mettre entre les mains des législatures provinciales. L'on nous a donné de frappants exemples des moyens funestes et odieux que ces législatures peuvent prendre afin de gagner un avantage de parti.

L'honorable député d'Annapolis (M. Mills) nous a dit ce qui s'était passé dans la Nouvelle-Ecosse ; et on nous a aussi donné des exemples frappants des abus qui ont été commis dans le Manitoba au sujet du cens électoral adopté par cette province,—un cens établi simplement pour favoriser un parti politique. Et l'on nous demande de mettre ce parlement à la merci des législatures provinciales dans cette importante matière des droits électoraux des citoyens du Canada ?

L'une des fortes objections contre ce bill, c'est que l'effet de cette mesure sera de priver de leurs droits politiques un grand nombre de gens qui devraient pouvoir donner leur vote dans une élection fédérale. Prenez la province de l'Ontario, par exemple. Le cens électoral y diffère sensiblement de celui des autres provinces, en ce sens surtout que le droit de suffrage y dépend du domicile. Pour être inscrit sur les listes, il est essentiel que celui qui en fait la demande prouve qu'il réside dans la province depuis un an, et qu'il est domicilié dans le district électoral depuis au moins trois mois. Faites l'application de cette loi aux villes de Hull et d'Ottawa. Un homme pourra avoir résidé à Ottawa durant onze mois, et il lui sera impossible de faire inscrire son nom sur la liste, mais il ne serait pas sous l'empire d'une loi semblable en traversant la ligne interprovinciale, à moins qu'un acte semblable ne soit adopté dans la province de Québec. Bien qu'un homme puisse avoir son domicile au Canada, bien qu'il puisse avoir tous les droits possible de voter, bien qu'il puisse posséder des propriétés estimées à un demi-million de dollars dans la ville d'Ottawa, si cet homme n'a pas résidé toute une année dans la province de l'Ontario, aux termes de ce bill, il n'aura aucun droit de voter dans une élection fédérale, et ayant changé son domicile, il n'aurait pas droit non plus de voter dans la province de Québec.

Mon honorable ami, le Solliciteur général, devrait voir qu'il y a nécessité de protéger les personnes qui forment une classe très nombreuse. Les facilités de transport, l'esprit de notre population qui aime le changement, nous indiquent qu'il est nécessaire de protéger cette classe de personnes et de lui conserver ses droits politiques. Cette mesure frapperait, dans chaque cas, une personne venant dans l'Ontario de l'une des provinces du Canada, à moins qu'elle n'ait résidé, au moins un an dans l'Ontario.

Il y a une autre raison que mon honorable ami, le Solliciteur général, n'a pas prise en considération, je crois. Les districts électoraux fédéraux, ne sont pas et ne peuvent jamais être les mêmes que les districts provinciaux. Cela est parfaitement évident lorsque l'on considère qu'il n'est pas besoin de re-

présenter autant de circonscriptions électorales dans une législature provinciale que dans le parlement fédéral. Par conséquent, par ce projet de loi, vous enlevez leurs droits politiques à un grand nombre d'électeurs. Qu'il me soit permis de citer un exemple à l'honorable Solliciteur général. Prenons trois municipalités, A, B et C ; elles peuvent, pour les fins fédérales, se trouver dans un seul district électoral, et pour les fins provinciales, dans différents districts électoraux. Prenez, par exemple, le district que j'ai l'honneur de représenter, il y a là trois municipalités qui, pour les élections provinciales, se trouvent dans trois circonscriptions électorales différentes, mais qui, pour les fins fédérales, sont toutes trois dans le même district électoral ; ainsi, tout changement de domicile par une personne allant d'une de ces trois municipalités dans une autre, aurait l'effet d'enlever à cette personne son droit de voter. Et, un très grand nombre de personnes possédant toutes les qualités électorales requises, seraient ainsi incapables de voter dans une élection fédérale, vu que leurs noms ne seraient pas inscrits sur la liste provinciale.

L'autre soir, un honorable député a dit qu'une des grandes difficultés que présentait l'acte du cens électoral, c'est que, dans certains cas, la revision n'ayant lieu qu'à des intervalles très éloignés, un grand nombre de personnes perdaient leur droit de suffrage, et que c'était pour cette raison que les votes donnés dans les élections fédérales étaient moins nombreux que les votes donnés dans les élections provinciales. J'ai pris la peine d'étudier la matière, et j'ai constaté que c'était tout le contraire. J'ai fait la comparaison des votes donnés dans la province de l'Ontario dans les élections fédérales du mois de mars 1891, et dans les élections provinciales du mois de juin 1890. Le nombre des électeurs inscrits sur les listes fédérales, dans l'Ontario, en 1891, était de 553,904, et le nombre des votes donnés de 371,105, ou 65 pour 100 de tous les électeurs inscrits. J'ai pris ensuite le nombre des votes donnés dans les élections provinciales de 1890, je l'ai comparé au nombre des électeurs inscrits, et j'ai constaté que le premier était de 528,902, et le second 339,287, ou 62½ pour 100 des électeurs inscrits, au lieu de 67 pour 100 dans les élections fédérales.

M. CASEY : Quelle était la proportion ?

M. CLANCY : Dans les élections fédérales 67 pour 100, et dans les élections provinciales, 62½ pour 100, en prenant les listes fédérales de 1891, et les listes provinciales de 1890.

Il y avait sur les listes fédérales 25,002 noms de plus que sur les listes provinciales, et il s'est donné, sur les listes provinciales, 31,818 votes de moins que sur les listes fédérales ; ce qui prouve, d'abord, que le nombre des électeurs inscrits sur les listes fédérales était plus grand que le nombre des électeurs inscrits sur les listes provinciales, et ensuite, que la proportion des votants a été plus considérable dans le premier cas que dans le second. Cette différence provient de causes que doivent parfaitement saisir les honorables membres de la droite, et, en grande partie, du fait qu'une foule de personnes ont changé leur domicile, en passant d'un district dans un autre, et ont ainsi perdu leur droit de voter, parce que, dans l'Ontario, le domicile est la condition essentielle du cens électoral. Je suis parfaitement convaincu que c'est ce qui explique que, sous l'empire des lois électorales qui, dans l'Ontario, n'accordent à un homme qu'un seul vote, le vote est toujours moindre qu'il ne serait si le domicile n'était pas, comme je l'ai dit, la base du la cens électoral.

Pour les raisons que je viens de donner, ce bill frapperait des personnes qui sont déjà portées sur les listes, et des personnes qui voudraient s'y faire inscrire. Il soulèverait aussi une autre question sérieuse, à savoir que lorsqu'il y a trois districts électoraux provinciaux, ainsi que je l'ai fait remarquer, dans un seul district électoral fédéral, un grand nombre de personnes perdront leur droit de suffrage—je veux que mon honorable ami n'oublie pas cela—en passant d'un district provincial dans un autre, bien que demeurant dans le même district fédéral. C'est là une des conséquences graves d'un bill de cette nature.

Mon honorable ami (M. Fitzpatrick) verra, je crois, s'il examine les faits que je lui ai signalés, que ce bill est complètement inapplicable, dans la province de l'Ontario du moins, à moins qu'il ne soit disposé—ce que je ne pense pas—à priver de leurs droits électoraux un grand nombre de personnes qui, autrement, auraient les qualités requises pour voter. Assurément, pas un député ne prétendra que nous pouvons adopter un projet de loi de cette nature et dont je viens de vous signaler les conséquences. Je me suis efforcé de vous exposer, avec calme, les effets de ce bill afin d'en faire, si possible, une bonne mesure.

Il me semble que la Chambre ne peut approuver l'attitude prise par le premier ministre et quelques autres membres de la droite, lesquels nous disent que le cens électoral était d'un tel caractère domestique que nous devrions en confier la réglementation aux conseils municipaux et aux provinces. Il me semble que pour déterminer le cens électoral, il faut prendre en considération les conditions dans lesquelles se trouvent le peuple et les matières qui sont du ressort des corps législatifs, parlement fédéral, ou législatures provinciales. Vous ne pouvez, sans de graves inconvénients, vous éloigner de ce principe dont on fait l'application, même lorsqu'il s'agit du cens électoral en matière municipale. Nous voyons que le cens électoral est si peu d'un caractère domestique que vous ne pouvez poser une règle uniforme. Sous l'empire de l'acte municipal, les cités, les villes, les villages et les municipalités rurales ont un cens électoral différent. La raison en est évidente : c'est que les conditions ne sont pas les mêmes et que le cens électoral doit toujours être approprié aux conditions dans lesquelles se trouve la population et aux matières qui sont du ressort de celle-ci. La base du cens électoral peut être différente, ce qui prouve que celui-ci n'a aucun caractère domestique.

Le cens électoral de ceux qui votent un règlement accordant de l'argent n'est pas le même que celui des personnes qui éliseht le conseil municipal. Pas un homme ne dira qu nous devons poser une règle fixe et invariable, tant pour les provinces que pour la Confdération, et, à mon avis, il y a des droits qui nous empêchent d'appliquer au Canada le même cens électoral qu'aux provinces. Supposons qu'une question d'impôts directs s'élève dans ce pays, nous ne serons peut-être jamais nous-mêmes témoins d'une telle chose, mais nous discutons en ce moment une question de principe. Personne ne prétendra que le cens électoral de ceux qui voteront l'imposition de taxes directes sera le même que celui des

citoyens qui élisent les membres de cette Chambre. Le pouvoir de taxer directement le peuple est un pouvoir extraordinaire, un pouvoir qui entraîne des conséquences sérieuses. Voilà ce que les municipalités ont bien compris : je le répète, en déclarant que les règlements accordant certaines sommes d'argent ne seront votés que par les contribuables possédant des propriétés en franc-alleu, ou à bail de longue durée. Dans les questions d'impôts, vous devez en revenir au principe que le droit de décider appartient à ceux qui devront porter le fardeau. Ce n'est peut-être qu'une hypothèse, mais cela vous démontre le danger qu'il y aurait d'accepter le principe que les honorables membres de la droite ont énoncé.

Personne n'a nié, M. l'Orateur, pas même l'honorable premier ministre, que le principe de la réglementation fédérale du cens électoral de ceux qui élisent les membres de cette Chambre, ne soit un principe sain. Mais l'excuse que donnent les honorables membres de la droite pour se départir de cette règle salutaire est celle-ci : Tout en confiant le cens électoral aux provinces, nous en conservons encore la réglementation. Il me semble qu'il y a là une contradiction. Nous remettons absolument, j'allais dire irrévocablement le cens électoral entre les mains des autorités provinciales, et cependant, nous en conservons encore la réglementation. Par le fait, je suppose, que nous conservons le pouvoir d'abroger la loi. Il me semble que c'est là un mauvais argument et un raisonnement tiré par les cheveux. Si les honorables membres de la droite sont prêts à remettre le cens électoral entre les mains des provinces, ils doivent en être venus à la conclusion qu'il n'y a là aucun danger. Dire que s'ils constatent qu'ils ont fait fausse route, ils peuvent revenir sur leurs pas, lorsque tout le mal sera fait, est un étrange et mauvais argument pour demander l'adoption d'une loi quelconque, et surtout, d'une loi qui aura d'aussi graves conséquences que celle que nous discutons en ce moment.

Je ne dis pas que tous les griefs que l'on a fait valoir contre l'acte du cens électoral sont tous sans aucun fondement. Par exemple, je puis admettre que cette Chambre doit rendre la revision des listes moins coûteuse. Mais proposer d'abroger l'acte du cens électoral pour avoir des listes à meilleur marché, c'est là un raisonnement qui me paraît bien faible, en vérité. Bien que j'aie écouté avec beaucoup d'intérêt les discours prononcés sur cette question, je n'ai entendu personne démontrer qu'il était nécessaire d'abroger l'acte du cens électoral afin d'atteindre l'objet désiré et de rendre les listes moins coûteuses.

L'allégation de partialité que l'on a faite contre les juges me paraît injuste et sans fondement. Nous sommes trop enclins des deux côtés, dans des occasions de ce genre, à redouder,—sans aucune raison,—les juges à cause des penchant politiques que nous leur supposons. Je suis certain que, dans tous les procès en invalidation d'élection qui ont eu lieu, et dans toutes les vérifications des bulletins qui se sont faites, que tous les juges, d'un bout à l'autre du Canada, n'ont fait preuve d'aucune préférence politique. Je doute qu'il y ait une personne ici,—je n'en ai jamais entendu aucune en dehors de cette Chambre,—qui puisse dire que nos juges, même dans le cas où était attaquée l'élection d'un député pour lequel ils avaient de grandes sympathies au point de vue politique, se soient jamais écartés de leur devoir.

M. CLANCY.

Je me rappelle fort bien quand cet acte concernant le cens électoral a été adopté, et quand la nomination des officiers-reviseurs a eu lieu ; je me rappelle bien le cas de la nomination d'un juge de la cour de comté dans la circonscription que j'habite. C'était un libéral ardent, un libéral très ardent. Le fait est qu'on le connaissait surtout par l'ardeur de ses sentiments en faveur du parti libéral. On redoutait beaucoup parmi les conservateurs que si ce juge était nommé officier-reviseur, justice ne leur serait pas rendue. On fit insister auprès de sir John-A. Macdonald pour qu'il ne le fût pas, apportant pour raison que ce juge était un partisan extrême, et que, conséquemment, il ne pourrait pas se dépouiller de ses préjugés enracinés dans la revision des listes. L'ex-premier ministre refusa de faire le changement demandé, pour donner suite uniformément au mode applicable en vertu du bill, savoir : nommer les officiers-reviseurs, et qu'arriva-t-il ? Tous ceux qui éprouvaient alors cette appréhension seraient heureux aujourd'hui de déclarer publiquement que jamais homme plus juste n'a existé. Tout en étant animé de sentiments politiques ardents, il n'oublia jamais qu'il était juge, et il ne manqua jamais de remplir ses devoirs sans la moindre partialité.

Eh bien ! voilà, je crois, ce qui est arrivé généralement d'un bout à l'autre du Canada. Les allégations de nature à déprécier les officiers-reviseurs, faites en cette Chambre ou ailleurs, étaient sans fondement, et je suis heureux que l'occasion s'offre aux membres de la droite, en ce moment, de revenir sur leurs pas et de rétracter dans une grande mesure ce qu'ils ont dit à cet égard. En proposant aujourd'hui de confier à ces mêmes hommes le contrôle de la revision des listes, la droite leur fait réparation complète.

Je dis donc, en terminant, qu'il est absolument nécessaire que le parlement fédéral ait son propre cens électoral. Les intérêts de ce pays sont trop considérables pour qu'on adopte une mesure qui peut entraîner des conséquences si graves. Bien qu'il ait pu ne pas y avoir d'inconvénient à se servir, il y a quelques années, des listes faites en vertu des lois provinciales, l'expérience a prouvé qu'on ne peut plus le faire maintenant ; elle a prouvé que les provinces ont pris avantage du fait qu'elles contrôlent leurs propres listes, pour priver de leur droit de vote les fonctionnaires du gouvernement fédéral toutes les fois qu'elles ont cru pouvoir servir les intérêts du parti qu'elle appuyaient, en agissant ainsi. En présence d'un état de choses de nature variable, en ce pays, il est toujours mieux de subordonner le cens électoral à un état de choses stable, c'est-à-dire, au sujet important qu'il est destiné à régler, et pour cette raison, nous devrions réglementer notre propre cens.

Je répète qu'il n'y a pas lieu de se plaindre maintenant, si ce n'est de la dépense. Cependant, l'application de la nouvelle loi ne coûterait pas moins cher aux candidats. On peut effectuer une économie—on le fera, j'espère—relativement aux montants payés aux officiers-reviseurs. Il nous faudrait reviser les listes tout aussi souvent et d'une façon tout aussi coûteuse qu'auparavant, si ce bill devenait loi. Il importe peu aux candidats que ce soit le gouvernement fédéral ou celui des provinces qui supporte la plus grande partie des frais nécessaires à la revision, vu que cela dépendra beaucoup du système appliqué. Nous ne pouvons, dans le but de diminuer le coût de la confection

des listes, offrir d'abandonner quoi que ce soit de l'avantage important dont jouit le parlement fédéral de garder le droit de réglementer son propre cens électoral et la préparation de ses propres listes.

M. CASEY : J'ai écouté l'honorable préopinant avec une certaine attention, dans l'espoir qu'il éclaircirait un point qui m'embarrasse depuis le commencement de ce débat, savoir: pourquoi l'opposition peut-elle objecter à l'abrogation de l'acte actuel concernant le cens électoral? Je ne sache pas que l'honorable député m'ait appris grand'chose à ce sujet, bien qu'il puisse m'arriver, dans le cours de mes observations, de parler d'un aperçu ou deux qu'il m'a donnés. Mais généralement parlant, il me semble très étrange qu'une opposition objecte à l'abrogation d'une loi qui accorde d'aussi vastes pouvoirs à un gouvernement que cet acte actuel concernant le cens électoral.

Il pourrait sembler étrange, d'un autre côté, qu'un gouvernement cherchât à se dépouiller lui-même de ses grands pouvoirs et privilèges. Mon honorable ami ne voit dans ceux-ci aucun avantage de parti. Je suis d'avis, M. l'Orateur, que ceux d'entre nous qui, pendant treize ans, ont subi les effets de cette loi, sont en état de constater s'ils comportaient un avantage de parti.

On prétend que notre conduite a été marquée par une attaque fielleuse contre la bonne foi des juges qui agissaient à titre d'officiers reviseurs. On doit se rappeler que ces officiers n'étaient pas tous des juges, et, en outre, que tous, juges ou non, employaient un greffier qui faisait ce que les uns appelleraient les choses de routine, et les autres, la sale besogne, de la tâche.

C'est en vain qu'on essaie, comme l'a fait mon honorable ami, de comparer les fonctions du juge siégeant en vertu de la loi provinciale concernant le cens électoral pour entendre les appels auxquels donnent lieu les listes faites par les conseils municipaux, aux fonctions du juge agissant à titre d'officier-reviseur pour préparer une nouvelle liste conformément aux dispositions de la loi fédérale.

L'officier reviseur nommait son greffier, lequel était toujours un homme tout dévoué aux intérêts du parti alors au pouvoir, pour s'occuper du travail réel de la préparation des listes. Pas n'est besoin d'examiner chacune des démarches qu'il fallait faire. Tout le monde se rappelle les facilités que le greffier de l'officier reviseur avait pour faire le travail qui devait être fait aux frais du candidat de la part du parti opposé. Il en résultait qu'en réalité, les frais de préparation des listes étaient supportés, pour un parti par le gouvernement du jour, et pour l'autre personnellement par le candidat et ses partisans. Voilà un avantage immense. Même dans le cas où l'officier-reviseur aurait été raisonablement impartial lorsqu'il s'agissait d'accepter ou de rejeter les inscriptions, c'était dans le travail préliminaire de la préparation des listes, où le parti opposé devait en appeler à grands frais soit pour faire retrancher de ces listes certains noms qui y avaient été portés, soit pour y faire ajouter d'autres noms qui en avaient été omis, que le parti au pouvoir possédait un immense avantage en vertu de cette loi. Et quel avantage, que plusieurs d'entre nous ont connu à leurs dépens!

L'honorable préopinant dit que cette loi a été appuyée par les électeurs, parce que, en 1887, alors que, comme il le dit avec raison, elle constituait l'une des principales questions de la lutte électorale, le gouvernement a obtenu la majorité des voix. Cela prouve-t-il quelque chose? Si, M. l'Orateur, on choisit un jury et qu'on lui demande de déclarer s'il a été honnêtement constitué, quelle réponse en obtiendra-t-on? Si on a une loi électorale qui permet de manipuler le choix des électeurs de manière à favoriser un parti et le gouvernement, quelle réponse doit-on obtenir de ces électeurs, lorsqu'on leur demande leur avis le jour du vote?

Le fait que les électeurs, choisis comme ils l'avaient été au moyen de la confection des listes, ont appuyé le gouvernement qui avait fait adopter cette loi, ne prouve rien en faveur de la dite loi; au contraire, c'est l'une de ses plus sévères condamnations.

En 1891, l'élection s'est faite sur d'autres questions, et non pas particulièrement sur celle-ci, comme l'a dit l'honorable député, bien que ce fût l'une des questions de la lutte; mais les mêmes électeurs choisis continuèrent à voter de même alors, et également en 1896.

Pourquoi vouloir, comme gouvernement et comme parti, abandonner ces grands avantages à notre avènement au pouvoir? C'est peut-être mettre fort à l'épreuve la crédulité de la Chambre, mais nous demandons à celle-ci de croire que ceux qui ont si longtemps souffert de l'injustice de la loi électorale ne veulent pas infliger pareille injustice aux autres.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. CASEY : Les membres de la gauche semblent être forcés par une certaine idée de logique de rester fidèles à un système qui les opprimerait. Nous nous proposons d'éviter les dépenses qu'entraîne la correction des listes, et nous savons ce que ces messieurs souffriraient si nous croyions devoir nous servir de l'application du fonctionnement de cette loi comme on le faisait naguère. Je ne dis pas que le mauvais côté de la nature humaine n'a pas incité quelques-uns d'entre nous à représenter au gouvernement l'opportunité de maintenir en vigueur pendant quelques années l'ancienne loi électorale, afin d'administrer à ces messieurs une dose de leur propre médecine. Je suis convaincu que c'était là le sentiment intime d'un bon nombre que la rancune n'a pas encore tout à fait abandonnés de ce côté-ci de la chambre; mais, ayant constaté dans l'opposition l'injustice et la malhonnêteté de la loi, nous avons assez d'esprit et de logique pour nous contraindre à respecter l'article de notre programme la concernant, et à révoquer cette iniquité.

Lorsque nous combattions cette loi au moyen de souscriptions de nature privée en vue de prélever les fonds nécessaires au travail de la correction des listes, nous avons constaté le pouvoir que possédaient nos adversaires. Nous n'avions pas d'entrepreneurs riches pour nous appuyer, nous n'avions pas de nominations à faire....

Une VOIX : Vous êtes parfaitement bien maintenant.

M. CASEY : Un député dit que nous sommes parfaitement bien maintenant.

Une VOIX : Que dites-vous du Yukon?

M. CASEY : Il n'y a pas de doute que le gouvernement pourrait maintenant obtenir des faveurs des entrepreneurs. Si nous avions à notre suite des entrepreneurs disposés à nous avancer des

fonds, nous serions en meilleures conditions pour faire les élections que nous ne l'avons été pendant dix-huit ans. Munis de tant de fonds censés disponibles, forts des pouvoirs que nous confère la loi électorale, possédant l'avantage de pouvoir prélever de l'argent sans mettre la main dans notre propre gousset, comme s'est exprimé l'honorable député de Simcoe (M. Bennett), que ne pouvons-nous pas faire aux membres de la gauche à la prochaine élection ? Nous pourrions les réduire à un nombre infime. Mais la logique, la convenance et l'esprit de justice ont forcé le gouvernement, aidé de ses partisans, à voir la loi actuelle au néant, pour en revenir à l'ancienne loi constitutionnelle du Canada. Des nouveaux venus comme l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) dans la politique fédérale, peuvent oublier que nous avons fait les élections de ce parlement beaucoup plus longtemps en vertu de la loi électorale des provinces que de celle du Canada.

La sagesse des pères de la Confédération trouvait qu'il pourrait surgir des difficultés de la tentative d'arranger et créer un système uniforme pour tout le Canada. Ils décrétèrent que dans l'intervalle, on se servirait de la loi électorale des provinces. C'est ce qu'on a fait de 1867 à 1885, à la satisfaction de tous les intéressés. En 1885, pour des fins politiques, que les événements ont complètement réalisées, on a opéré un changement en faveur d'un système électoral uniforme pour tout le Canada, et ce changement se compliquait du seul élément que je crois fatal à un système électoral de ce genre. En théorie, je préfère, quant à moi, un système uniforme pour tout le pays, si on pouvait l'obtenir sans de très graves inconvénients. Mais cela ne peut se faire sans confier le soin de la préparation des listes à des officiers du gouvernement fédéral.

M. CLANCY : L'honorable député ne soulève-t-il pas, quant à lui, la question de l'uniformité du système électoral ?

M. CASEY : Théoriquement, individuellement et personnellement—je ne pense pas pouvoir parler plus clairement à l'honorable député—je serais en faveur d'un système électoral uniforme pour le Canada. si on pouvait l'obtenir sans de graves inconvénients. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), un système comme celui-là ne peut être appliqué que sous la direction d'officiers du gouvernement fédéral, car nous ne pouvons forcer les conseils municipaux à préparer des listes suivant nos exigences, et là est le vice radical d'un système uniforme, et là est la raison qui m'a fait abandonner l'idée de ce système comme impraticable. En effet, ce système est inséparable de l'existence d'officiers du gouvernement fédéral pour préparer les listes, et par ceux-ci doit s'introduire invariablement dans son application l'intervention du gouvernement et tous les maux dont nous nous sommes plaints sous l'empire de la loi actuelle.

Je parlerai plus tard de la question des frais.

Je serais très heureux de voir, si possible, cela est l'établissement uniforme du suffrage universel, c'est-à-dire du suffrage par tête, avec possibilité de s'inscrire jusqu'au dernier moment possible avant l'élection ; mais pour les raisons que j'ai signalées, je suis d'avis qu'un système comme celui-là ne pourrait être mis en vigueur sans conduire aux pires des maux dont nous nous sommes plaints sous l'empire de la loi actuelle.

On a allégué l'existence de certains défauts dans quelques-uns des systèmes des provinces, relativement à la préparation de la liste des électeurs. S'il y a là discordance, à qui la faute ? C'est la faute des électeurs de la province où elle s'est produite. Comment remédier à ces défauts ? Par les électeurs. Qu'est-ce qui y remédiera ? Le fait même que ces listes doivent servir aux élections fédérales de même qu'aux élections provinciales elles auront un effet très efficace dans ce sens. Le fait que les listes de l'Ontario ont servi aux élections fédérales a fait faire un grand pas à la manière de préparer les listes provinciales dans cette province. S'il existait des défauts dans ces listes, il y aurait beaucoup plus lieu d'espérer de les voir signaler et corriger lorsqu'elles seront l'objet de la surveillance et des candidats aux élections fédérales et des candidats aux élections provinciales.

Je n'entends pas répondre à toutes les attaques portées par l'honorable député (M. Clancy) contre la loi électorale de l'Ontario. L'honorable député a eu mauvaise grâce de faire ces attaques, car il est en grande partie responsable de cette loi en sa qualité d'ancien membre de l'opposition à la législature de cette province. En effet, je ne sache pas que l'opposition de cette législature ait proposé depuis quelques années un changement important à la loi électorale dans le sens préconisé par l'honorable député.

M. CLANCY : Peut-être l'honorable député me pardonnera-t-il de l'interrompre. Je n'ai nullement attaqué la loi électorale provinciale ; j'ai simplement signalé qu'elle ne pouvait s'appliquer à ce bill-ci.

M. CASEY : Je n'ai pas ainsi compris les remarques de l'honorable député. J'ai compris qu'il avait fait une attaque bien prononcée contre le système électoral de l'Ontario. Il a prétendu qu'il privait de leur droit de vote un grand nombre de gens, qu'un grand nombre d'électeurs n'étaient pas portés sur les listes, et que l'adoption de ce système serait injuste pour les candidats aux élections fédérales.

M. CLANCY : Non, je n'ai pas tenu ce langage.

M. CASEY : J'ai pris note de ses paroles dans ce sens, et je lui reproche de ne pas avoir insisté à ce sujet à la législature de l'Ontario.

Passant à la question des dépenses, je dois dénoncer la plus déloyale tentative, de la part de l'honorable préopinant, de représenter faussement la position prise par le très honorable premier ministre, dans la comparaison qu'il a faite de ces dépenses, savoir : entre les dépenses accompagnant le fonctionnement de la loi électorale fédérale, et celles qu'entraîne l'application de la loi électorale provinciale.

Le très honorable ministre a déclaré que les listes provinciales de l'Ontario ne coûtent rien au trésor public ni aux particuliers. Je suis d'avis que mon honorable ami a parfaitement raison. Le gouvernement ne paie rien pour la préparation des listes, ni les particuliers, non plus, si ce n'est ce que ceux-ci sont tenus de payer en qualité de contribuables de la municipalité. Cependant, mon honorable ami (M. Clancy) a cherché à faire croire que le premier ministre avait dit que ça ne coûtait rien au candidat relativement à la revision de ces listes.

Personne n'a rien dit de la sorte. L'honorable député (M. Clancy) a combattu là un moulin à vent ; car nul n'a jamais prétendu que le candidat n'était pas obligé de faire des frais au sujet de la revision des listes à la veille d'une élection.

Ce que le premier ministre a prétendu, et ce qui est évidemment vrai, c'est ceci, savoir : que tandis que chaque revision des listes fédérales évitait au delà d'un demi-million de dollars au pays, la préparation et la revision annuelles des listes des provinces ne coûtaient rien à celles-ci comme provinces, ni aux électeurs non plus, si ce n'est le peu de chose que les deux partis doivent payer en vue de faire face à une élection probable. Ces frais ne se rapportent ni à la revision ni à la préparation des listes ; ils ont trait seulement aux appels portés devant les tribunaux au sujet des listes revisées, et les frais qui peuvent résulter de ces appels peuvent également retomber sur les deux partis.

Tel n'est pas l'état de choses qui existe en vertu de la loi fédérale, là où la liste est manipulée d'avance au profit de l'un des partis, et où tous les frais de révision doivent retomber sur l'autre.

M. BENNETT : Puis-je savoir de l'honorable député (M. Casey) si les juges de la cour de comté reçoivent des honoraires spéciaux de l'Ontario, pour faire le travail de la revision des listes de la province ?

M. CASEY : Je dois vraiment m'adresser à un de mes amis homme de loi pour le savoir.

M. BENNETT : Vous avez dit qu'ils ne l'étaient point.

Une VOIX : Ils le sont.

M. CASEY : Le travail de ces juges durant deux ou trois jours peut coûter quelques dollars à la province, mais je parlais de la préparation des listes en la manière ordinaire, laquelle ne coûte rien ni au gouvernement provincial ni à l'électeur en particulier. Naturellement, s'il y a procès au sujet d'une liste électorale ou de toute autre chose, ça devra coûter quelque chose à la province.

Quelques orateurs opposés au bill ont insisté sur les frais que les municipalités doivent s'imposer pour avoir ces listes. Voilà qui est absolument étranger au sujet, parce que chaque année les municipalités font ces frais pour répondre aux exigences de leur propre rouage administratif. Si nous jugeons à propos de nous en servir, ces listes ne nous coûtent rien, et peu importe qu'elles coûtent $100,000 ou $1,000,000 aux municipalités. C'est leur affaire si celles-ci croient devoir s'imposer autant de frais au sujet de leur préparation. Tout ce que nous avons à décider, c'est si nous ferons usage de ces listes toutes faites, préparées de la manière la plus franche possible, ou si nous continuerons à faire des listes qui nous soient propres, mais qui doivent être imparfaites et impartiales de leur nature.

L'honorable préopinant (M. Clancy) a cru établir un grand point lorsqu'il a insisté sur le fait que l'inscription qui a eu lieu dans les villes de l'Ontario est un travail d'une nature très différente de celle de la composition des listes, à laquelle on a attaché tant d'importance. Eh bien ! M. l'Orateur, je ne vois pas de différence là-dedans. Cette inscription ne tient pas lieu de la composition de la liste de la part de la municipalité, si ce n'est pour deux classes d'électeurs, savoir : ceux dont le cens est basé sur le revenu et ceux qui ont droit de vote à titre de sujets anglais seulement. Cette inscription est établie spécialement pour prévoir le cas de ceux qui prétendent avoir droit de vote en vertu de la loi décretant le suffrage universel, et non pour permettre qu'on puisse compléter les listes jusqu'au jour de l'élection. L'inscription se fait sous la direction de certains officiers désignés, que le gouvernement du jour n'a pas nommés spécialement à cette fin, et aucune partialité n'est apportée dans la composition. Personne ne s'est plaint de l'honnêteté de cette composition ; le fonctionnement de l'institution semble avoir rendu justice aux deux partis, et je ne crois pas que l'un ou l'autre de ces partis puisse prétendre avoir retiré un bénéfice spécial de son résultat. L'un des meilleurs traits, tant de la loi provinciale que du bill proposé, est que, sous leur autorité, nous aurons un système d'inscription qui permettra de compléter les listes dans nos villes jusqu'au dernier moment possible précédant le vote.

L'honorable député (M. Clancy) découvre une autre difficulté dans le fait que les circonscriptions assignés aux élections fédérales et aux élections provinciales ne sont pas les mêmes. Je ne vois pas de difficulté là-dedans. Règle générale, les circonscriptions sont composées de municipalités. Je ne sache pas, dans le moment, qu'il existe de municipalité divisée en deux, dont une partie soit dans un comté et l'autre partie dans un autre. Or, les listes étant faites pour les municipalités, le fait que ces municipalités sont différemment distribuées entre les diverses circonscriptions électorales n'apporte aucun obstacle à l'usage des listes municipales.

L'honorable préopinant (M. Clancy) prétend que la loi proposée privera beaucoup de gens de leur droit de vote par suite du motif de défaut de résidence, etc. Eh bien ! M. l'Orateur, je sais que ça produira une chose, c'est-à-dire que ça empêchera ce que nous avons vu à chaque élection fédérale, savoir : l'importation par centaines au Canada de gens qui demeuraient depuis des années dans les États de l'ouest, mais dont les noms figuraient encore sur les listes fédérales, et qu'on transportait dans les divers comtés simplement afin de les faire voter pour leur parti à la date de l'élection. Ça empêchera cela avec beaucoup de raison. Ce fut l'un des plus grands griefs du passé, que de voir le parti pourvu d'argent, le parti qui pouvait obtenir des permis de chemins de fer, le parti au pouvoir enfin, avoir encore l'avantage d'être en état de faire venir un certain nombre d'électeurs absents, dépouillés désormais de tout intérêt en ce pays, pour les ranger comme autant de soldats envoyés au feu pour tirer leur unique coup de fusil sur l'ennemi, puis se retirer. Ce fait même, savoir : que les absents seront privés de leur droit de vote, sert beaucoup à expliquer la différence qu'on allègue exister dans le nombre des électeurs portés sur les listes provinciales et de ceux inscrits sur les listes fédérales. Il est très probable que de deux listes, même préparées suivant le même cens électoral, comprenant, l'une les électeurs non-résidents, et l'autre, les électeurs votant en vertu du principe de un vote par tête, à l'exclusion des non-résidents, celle-ci renfermerait un moins grand nombre de noms. Mais si l'on considère quels sont ceux qui réellement doivent voter en ce pays, je dis que la liste comprenant les électeurs seulement qui résident

dans l'arrondissement, et ne leur permettant que de voter une fois, là où ils résident, représente plus fidèlement que l'autre, le corps véritable des électeurs qualifiés et l'opinion publique du pays.

Sur tous ces points, le bill proposé constituera une amélioration évidente de la loi électorale du Canada. Mais, M. l'Orateur, lors même que je ne serais pas convaincu que les listes de la province à laquelle j'appartiens sont supérieures sous tous les rapports aux listes fédérales, me plaçant au point de vue des droits provinciaux et désireux d'empêcher l'intervention du gouvernement dans la composition des listes, je voterais encore, comme je vais le faire, pour le bill proposé par le gouvernement.

M. POUPORE : M. l'Orateur, je me propose de dire quelques mots sur la question soumise à la Chambre, et définir l'attitude que je prends relativement au bill proposé.

Dans le cours de mon élection dans le comté de Pontiac, en 1896, j'ai constaté qu'un certain nombre d'électeurs responsables, pour une raison ou pour une autre, n'avaient pas été portés sur la liste. J'eus beaucoup de difficulté à expliquer la chose à mes amis—en réalité, je ne pus le faire avec succès ; —mais je leur dis qu'il n'y avait là aucun mauvais motif de la part de l'officier reviseur ou de quiconque que je savais avoir pris part à la revision des listes.

J'ai alors donné ma parole qu'à la première occasion qui se présenterait dans cette Chambre, je voterais pour l'abrogation de la loi du cens électoral. Je me propose de tenir ma promesse. Je n'ai jamais fait une promesse durant les élections que je n'ai pas remplie une fois élu. Je ne veux pas faire supposer, en parlant ainsi, que j'approuve en tous points le bill actuel. Au contraire, j'y vois de nombreuses objections ; mais je dois déclarer que c'est certainement une amélioration à l'Acte du cens électoral, qu'il a pour but de faire disparaître. Il est très difficile de préparer une loi du cens électoral parfaite ; mais, après tout, quel doit être notre but en préparant une liste des électeurs de ce pays ? Ne consiste-t-il pas à placer sur ces listes les noms de tous ceux qui ont droit de vote dans tous les comtés ? Y a-t-il un mode plus facile et plus convenable de constater quels sont ceux qui ont réellement droit de vote dans une municipalité qu'en s'adressant au secrétaire-trésorier de cette municipalité ? Je sais bien qu'il est impossible de présenter dans cette Chambre un bill du cens électoral de nature à pouvoir répondre aux besoins des différentes provinces du Canada.

Dans la province de Québec, où j'ai l'honneur de représenter un comté, si nous prenons les listes municipales, préparées par les secrétaires-trésoriers de ces municipalités, nous sommes assurés que les noms qui sont sur ces listes sont ceux de bons et honnêtes citoyens du pays qui ont droit de voter, soit par suite des propriétés qu'ils possèdent ou d'autres qualités requises par la loi. Il me semble, qu'en voulant former cette Chambre des Communes, nous devons voir à ce que les représentants qui sont élus le soient par les électeurs de bonne foi du Canada, et non par un certain nombre de gens qui sont amenés dans le pays spécialement dans le but de voter. Les représentants du peuple dans cette Chambre des Communes doivent y être envoyés par les citoyens qui possèdent les propriétés foncières ou le cens voulu par la loi pour les qualifier comme votants.

Il y a un autre point sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre. Le gouvernement actuel s'est engagé formellement à présenter ce bill du cens électoral. Il croit qu'il est nécessaire d'abolir la loi actuelle. J'approuve sa conduite sur ce point et je lui accorderai mon appui. Il soumet actuellement à la Chambre un bill du cens électoral qui a été préparé par le solliciteur (M. Fitzpatrick) et qui est, je crois, dans son ensemble, une assez bonne mesure. Cependant, il y a une objection sérieuse à ce bill. Tous les honorables membres de cette Chambre doivent veiller avec un soin jaloux à ce que le parlement du Canada ne se dessaisisse pas du droit de préparer les listes électorales fédérales. Bénéficions des renseignements que peuvent nous fournir les secrétaires-trésoriers des différentes municipalités dans la préparation des listes, mais que la Chambre des Communes, par un moyen quelconque, conserve la haute main sur la préparation de ces listes. Je crois que cela peut et doit se faire ; et lorsque la Chambre se formera en comité pour discuter les différents articles de ce bill, j'espère que nous pourrons amener le Solliciteur général à y insérer un article quelconque qui aura pour but de conserver à la Chambre des Communes du Canada ce pouvoir qui lui appartient. Quant à ce qui concerne les différents articles du bill, je dois déclarer que je n'en ai qu'une connaissance imparfaite.

M. BENNETT : Cela est vrai.

M. POUPORE : Je dois avouer que, pour une fois l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a raison.

M. BENNETT : Je suis bien persuadé que vous ne connaissez pas le bill, car autrement vous ne l'approuveriez pas.

M. POUPORE : Je crois que cette mesure ne devrait pas être considérée comme étant une mesure de parti. Pour ma part, je la considère comme une mesure présentée par le gouvernement du jour qui est seul responsable vis-à-vis du peuple de ce pays de l'introduction de ce bill. Il est de notre droit et de notre devoir de le critiquer, mais cette critique ne doit pas aller jusqu'à être une critique faite uniquement au point de vue du parti. Il est de notre devoir d'aider le gouvernement à préparer un bill qui sera de nature à permettre à l'électeur honnête d'enregistrer son vote, lorsque vient une élection, de la manière la plus facile et la plus économique, et je ne connais pas de moyens plus faciles et plus économiques d'obtenir une véritable liste des électeurs, que de prendre celle qui a été préparée par le secrétaire de chaque municipalité pour servir à l'élection de ceux qui sont chargés de l'administration de ses affaires publiques. De cette façon vous êtes certain, lorsque vient le temps des élections, d'avoir l'opinion des citoyens solvables et honnêtes du pays. La conséquence de cela, c'est que vous élisez comme membres de cette Chambre non pas des représentants d'une faction, mais des députés qui représentent la masse des électeurs intelligents des comtés d'où ils viennent. Mais, je dois déclarer, malheureusement, que j'ai remarqué depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, que l'esprit de parti est introduit dans

la discussion de toutes les questions qui nous sont soumises. Cependant, je dois dire, que je ne pousse pas l'esprit de parti jusqu'à envisager tontes les questions à ce point de vue. Je considère qu'il est de mon devoir d'étudier une question sur son mérite ; et si elle mérite de recevoir mon appui, les liens de parti doivent disparaître. J'ai un devoir à remplir à l'égard de mon pays et du comté que je représente.

Relativement à ce bill du cens électoral, j'ignore en quoi il affecte la province de l'Ontario ; mais, parlant de l'expérience que je possède dans ma province natale, je ne crois pas que vous puissiez trouver dans n'importe quel comté de la province de Québec, six électeurs intelligents qui voudront déclarer qu'ils approuvent la loi électorale actuelle. Au contraire, je sais, par expérience, et grâce à tous les moyens que j'ai eu à ma disposition pour me renseigner sur cette question, que la population de cette province est unanime à demander l'abrogation de l'Acte du cens électoral.

Feu sir John Thompson, quelques années avant de mourir avait présenté un bill, ou du moins nous avait fait connaître la substance d'un projet de loi presque basé sur le même principe que celui-ci.

M. DAVIN : Pas du tout.

M. POUPORE : Il n'était peut-être pas exactement semblable, mais il visait à l'abrogation de l'Acte du cens électoral.

Quelques VOIX : Non.

M. POUPORE : Ou à une modification de cette loi, si on le préfère. Il proposait dans tous les cas, une modification complète de la loi actuelle. Cet homme d'Etat dont les opinions avait beaucoup de poids, des deux côtés de la Chambre, s'était aperçu que la loi du cens électoral n'avait pas eu de succès. Si, il y a quatre ou cinq ans il s'est rendu compte que cette loi ne fonctionnait pas convenablement, qu'elle coûtait trop cher, qu'il était temps de la changer, peut-on prétendre que le gouvernement sort aujourd'hui de ses attributions en voulant abolir cette loi et nous donner un bill qui, je l'espère, sera plus parfait que l'autre ? Si c'était l'opposition qui avait la responsabilité d'introduire la nouvelle loi, notre devoir serait de la faire aussi parfaite que possible, mais puisque le gouvernement se charge de ce soin, nous n'avons plus qu'à travailler à la rendre aussi conforme que possible à nos idées, et à en laisser la responsabilité au gouvernement.

Je ne retiendrai pas la Chambre davantage. Je ne voulais qu'expliquer ma position sur cette question. J'ignore si un amendement sera proposé ou non, mais je regretterais qu'il y en eût un, car comme je l'ai dit, j'ai promis à mes électeurs, à plusieurs reprises, mais plus particulièrement le jour de la mise en nomination des candidats, que je voterais pour l'abrogation de la loi du cens électoral, à la plus prochaine occasion qui se présenterait, et comme c'est la première qui se présente, j'annonce mon intention de voter en faveur du bill.

M. ROGERS : Il est inutile d'en dire bien long sur la question, car il est évident que dans l'opinion de cette Chambre et de la grande majorité des électeurs, cette loi est dispendieuse, embarrassante et impraticable. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) prétend qu'il n'y a pas eu de plaintes contre la loi actuelle et que personne n'a demandé à la changer. Il me semble que nous ne pouvons pas avoir de protestation plus énergique de la part des cultivateurs de l'Ontario que lorsque les patrons, en 1891, ont inscrit l'abrogation de la loi actuelle en tête de leur programme. Je n'ai jamais entendu un orateur dire un mot contre cet article du programme des patrons et comme ce programme avait l'appui et l'approbation de 300,000 ou 400,000 cultivateurs de l'Ontario, il me semble que cela constitue une protestation suffisante contre la loi.

Je ne prétends pas approuver tout ce qu'il y a dans la loi électorale de l'Ontario. Je n'approuve pas son mode d'enregistrement et je ne veux pas du suffrage universel. Je ne vois aucune bonne raison d'introduire ici le suffrage universel, car dans ce pays tout homme qui s'intéresse aux affaires publiques doit être en état de remplir les conditions requises. Je sais que beaucoup de gens sont en faveur de ce principe, par raison d'économie, mais je crains qu'en l'adoptant nous ne fassions qu'une économie de bouts de chandelles. Cependant, puisque le sentiment populaire semble incliner de ce côté, je suppose que nous aurons à en passer par là.

Dans l'Ontario et Québec le cens est tellement bas, que nous avons virtuellement le suffrage universel—il suffit d'un loyer minime de $20, ou un salaire annuel de $300. Quiconque s'intéresse aux affaires publiques peut être électeur dans ces conditions. Le mode d'enregistrement en vogue dans l'Ontario a été dénoncé à plusieurs reprises et avec raison, et j'espère qu'il sera changé avant longtemps. Je sais personnellement que plusieurs partisans du gouvernement s'en sont déclarés mécontents et désirent qu'il soit aboli.

Comme le disait l'ancien ministre de la Justice, notre but doit être de faire préparer les listes par des personnes en dehors des luttes politiques. A mon sens, les fonctionnaires municipaux, dans la province de l'Ontario du moins, ne sont pas des partisans politiques et sont les plus compétents pour dire qui doit être ou ne pas être sur la liste. On ne devrait permettre aucune partialité ou injustice d'un côté ou de l'autre, et je constate avec plaisir qu'il y a parmi notre population beaucoup moins d'esprit de parti qu'autrefois. Je crois pouvoir attribuer ce résultat aux patrons plus qu'à tout autre corps politique. Grâce à eux, le peuple envisage les questions à un point de vue plus élevé et plus philosophique et nous pouvons nous en rapporter avec plus de confiance aux fonctionnaires municipaux pour la préparation impartiale des listes électorales.

A mon sens, il y a une autre réforme à accomplir. Il en est souvent question dans les conversations intimes, mais l'idée n'a pas encore fait de grands progrès dans la masse de la population. Je crois même qu'elle n'a jamais été portée devant aucun parlement, si ce n'est lorsqu'elle a été mentionnée dans la législature de l'Ontario par M. Bethune.

Aujourd'hui nous avons virtuellement le suffrage universel, et notre seconde réforme devrait être le suffrage obligatoire. Ce mode peut avoir aussi ses inconvénients, et je ne prétends pas dire qu'il soit plus nécessaire d'avoir le suffrage obligatoire avec le suffrage universel que le suffrage basé sur la propriété. Dans ma courte expérience, j'ai constaté que le pauvre homme n'est pas le plus facile à corrompre ; mais je considère que la meilleure

manière de nous débarrasser de cette plaie de la corruption serait de décréter le suffrage obligatoire.

On me dira peut-être que ce serait une loi arbitraire, mais je ne l'envisage pas de cette manière. Je n'imposerais ni l'amende ni la prison à ceux qui négligeraient de voter, mais voici ce que je voudrais : il n'y a pas de droit que le citoyen prise à l'égal de son droit de vote ; si on veut l'en priver, il se battra et donnera même sa vie pour le conserver. Quel abus de pouvoir y aurait-il alors à l'obliger à exercer un droit qu'en théorie il estime pardessus tous les autres. Il jouit des avantages et des privilèges que la loi confère à tous les citoyens du pays, pourquoi ne supporterait-il pas sa part de responsabilité en allant déposer son bulletin ? S'il considère que ce privilège ne mérite pas d'être exercé, retirons-le lui pendant deux ou trois ans, jusqu'à ce qu'il se fasse une autre idée des devoirs du citoyen.

Ce mode me paraît praticable, bien qu'il y ait beaucoup d'arguments à lui opposer. Il est possible que la maladie ou l'absence empêche un électeur de se rendre au bureau de votation. Ces cas peuvent être prévus, si la loi décrétait qu'un simple affidavit devant un juge de paix ou le reviseur attestait que l'électeur a été empêché de voter par des circonstances indépendantes de sa volonté.

Un électeur peut aussi dire qu'il ne peut voter pour aucun des candidats, parce que ni les uns, ni les autres ne possèdent sa confiance. Le suffrage obligatoire contribuerait à faire mettre des candidats recommandables sur les rangs. Les électeurs assisteraient aux conventions et travailleraient à faire choisir de bons candidats. Si malgré cela, aucun des candidats ne lui plaisait—ce que je n'approuve pas—il pourrait déposer un bulletin en blanc.

M. DAVIN : Quel moyen de contrainte l'honorable député suggérerait-il ?

M. ROGERS : La privation du titre d'électeur pendant deux ou trois ans. Une autre réforme à opérer sera un cens électoral basé sur l'instruction. Je ne voudrais pas mettre une pareille loi en vigueur immédiatement, car beaucoup d'électeurs n'ont pas eu l'avantage de l'instruction et ne sont pas responsables de leur ignorance ; mais on ne devrait pas mettre sur la liste de nouveaux électeurs ne sachant ni lire, ni écrire. Que la loi décrète qu'après trois ans, cette qualité sera exigée de tous les électeurs. C'est humiliant pour un homme d arriver à l'âge de majorité sans savoir lire et écrire, et beaucoup de gens refusent d'aller voter pour ne pas être obligés d'avouer leur manque d'instruction. Cette loi ne serait pas arbitraire, dans la province de l'Ontario du moins, puisque nous avons l'instruction obligatoire. Tous les enfants de 7 à 14 ans sont obligés d'aller à l'école pendant au moins quatre mois par année ; les écoles sont gratuites et tous les enfants peuvent en profiter.

J'espère que ces différentes réformes seront prises en considération avant que le bill vienne devant le comité. Si elles ne sont pas adoptées cette fois-ci, nous devrions travailler à les faire adopter le plus tôt possible, car la loi électorale est susceptible d'être améliorée d'une année à l'autre, et ces questions méritent d'être discutées.

Je n'avais pas l'intention de parler aussi longuement mais l'importance du sujet me sert d'excuse.

M. ROGERS.

Comme ce bill est conforme au programme des patrons, je me ferai un plaisir de l'appuyer et je suis content de voir qu'il rencontre si peu d'opposition.

M. DAVIN : Avant de reprendre son siège, l'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question ? Puisqu'il est en faveur du suffrage obligatoire et d'un cens basé sur l'instruction pourquoi appuie-t-il un bill qui remet entre les mains d'autres institutions le droit de dire qui sera et qui ne sera pas électeur ?

M. ROGERS : Je suis personnellement en faveur de ces réformes et je les verrais appliquer avec plaisir. Mais j'accepte ce bill, comme le moindre de deux maux, tout en espérant que les réformes que je désire seront bientôt adoptées.

M. STENSON : J'ai noté aussi fidèlement que j'ai pu les objections de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) au bill qui nous occupe ; les voici : les listes municipales dans l'Ontario ne sont que préliminaires et ne sont pas les véritables listes électorales ; il faut payer des juges et des greffiers pour les faire reviser. Les listes ne sont revisées qu'à la veille d'une élection provinciale. Ensuite, ce bill est présenté par les libéraux sans que personne l'ait demandé. La question de dépenses ne doit pas non plus être oubliée, et l'honorable député de Bothwell est d'avis qu'on n'économisera pas un seul sou en adoptant les listes provinciales pour les élections fédérales. Il prétend aussi que les divisions électorales pour le fédéral et le provincial ne sont pas les mêmes et que par conséquent les dispositions du bill ne pourront pas s'appliquer.

Je n'irai point jusqu'à prétendre, M. l'Orateur, que ces arguments ne s'appliquent point à la province de l'Ontario, mais je prétends, et je crois pouvoir prouver dans un instant, qu'ils ne valent rien quant à la province de Québec. En ma qualité de maire d'une municipalité de cette province, j'ai eu une assez longue expérience dans la préparation des listes, et j'ai constaté que la préparation de ces listes ne coûtent pas un sou à la province et ne coûtent qu'une bagatelle à la municipalité elle-même. Il n'y a ni juges ni greffiers à payer pour la revision. La liste électorale est préparée en même temps que le rôle de cotisation. Ce rôle est préparé dans toutes les municipalités pendant le mois de mars de chaque année, et le conseil municipal revise en même temps la liste électorale, sous la présidence du maire et sans l'intervention d'aucun fonctionnaire soit provincial, soit fédéral. Chaque municipalité est obligée de préparer ainsi une liste électorale, non seulement pour les élections municipales mais aussi pour les élections provinciales. Cela ne coûte pas un sou à la province. Le secrétaire-trésorier de la municipalité est tenu de remettre au secrétaire du comté et au secrétaire provincial une copie de chaque liste, sans aucun frais. Les listes se trouvent ainsi confirmées et légalisées. Je n'ai jamais entendu de plainte contre la préparation de ces listes, car je sais par expérience que dans la province de Québec on ne met pas de politique dans les affaires municipales. J'ai eu l'honneur d'être maire d'une municipalité où il y avait sept conseillers dont cinq étaient conservateurs. Les conseillers conservateurs m'ont choisi comme maire et jamais il n'a été question de politique dans le conseil.

M. BERGERON : C'était un comté modèle.

M. STENSON : En effet ; et il a continué à faire des progrès. Et aujourd'hui il envoie un libéral pour le représenter ici. Le comté comprend quatorze municipalités et au conseil de comté, sur les quatorze maires j'étais le seul libéral et cela ne les a pas empêchés de m'élire préfet du comté.

Je ne dis pas cela par vanité, mais pour vous prouver que dans la province de Québec, la politique n'a rien à voir dans les affaires municipales.

M. BERGERON : Des maires libéraux n'auraient pas élu un conservateur.

M. STENSON : Oui ils l'auraient élu, s'il avait eu les qualités requises.

M. BERGERON : Prétentez-vous dire qu'il n'y avait pas de conservateurs compétents ?

M. STENSON : Nous ne faisons pas de distinctions entre conservateurs et libéraux et la preuve, c'est que j'ai travaillé à faire choisir un conservateur pour me remplacer comme préfet, alors qu'il n'y avait que quatre maires libéraux.

M. BERGERON : C'est un charmant comté.

M. STENSON : Il est charmant en effet, et il s'améliore tous les jours ; mais pendant longtemps on ne pouvait pas en dire autant de bien, il était trop conservateur. Comme l'a dit l'honorable député de Pontiac, tous les électeurs dans la province de Québec, pour les élections provinciales ou municipales sont des électeurs *bonâ fide* et c'est ce que nous voulons avoir. Ni le gouvernement fédéral, ni le gouvernement provincial ne peuvent nommer des fonctionnaires qui connaissent ces électeurs aussi bien que ceux qui gèrent les affaires municipales de ces électeurs et vivent avec eux.

Les sept conseillers qui forment le conseil municipal sont choisis dans les différentes parties de la paroisse, ils connaissent toutes les familles et savent exactement quels sont ceux qui ont droit de vote, pour les élections municipales et les élections provinciales ; et je maintiens que celui qui vote sur les questions municipales et provinciales est celui qui doit voter sur les questions fédérales et que chaque province devrait avoir le droit de choisir ses électeurs. Chaque municipalité choisit mieux ses électeurs que ne pourrait le faire un reviseur étranger.

Par le passé, quand le reviseur venait préparer la liste fédérale il prenait la liste municipale et examinait si les qualités requises par la loi fédérale sont exactement les mêmes que celles requises par la loi municipale, et il a alors quelques noms à ajouter ou à retrancher. Ensuite une lutte s'engage entre les deux partis pour engager le reviseur à ajouter des partisans et retrancher des adversaires.

Je n'accuse pas le reviseur de mon comté, je ne crois pas qu'il aurait consenti à mettre sur la liste un nom qui n'aurait pas dû y être. Mais je sais que par suite de fausses représentations de la part des intéressés il a laissé plusieurs électeurs de côté et a mis sur la liste beaucoup de noms qui n'avaient pas le droit d'y être.

Quand la préparation de la liste est confiée au conseil municipal, ces sept conseillers qui agissent sans esprit de parti, ne peuvent pas être induits en erreur, car chaque conseiller connaît la partie de la paroisse qu'il représente et ne peut pas se laisser tromper.

Quant au paiement des juges et des greffiers dans l'Ontario, cela n'existe pas dans la province de Québec, pas plus que la révision qui a lieu à la veille d'une élection provinciale. Dans la province de Québec, au mois de mars de chaque année, la liste est revisée avec soin par tous les conseils municipaux, de sorte quenous avons une nouvelle liste tous les ans.

L'honorable député de Bothwell dit que les libéraux se sont engagés à nous donner une nouvelle loi électorale sans que personne ne l'ait demandé. Pour ma part, je dois dire que non seulement on m'a demandé de voter pour l'abolition de l'Acte du cens électoral, mais que je m'y suis engagé, et que j'ai promis de travailler à avoir une nouvelle loi basée, autant que possible, sur le cens provincial. Si l'honorable député de Bothwell veut une preuve que ce changement était demandé par le peuple, il peut l'avoir dans la grande majorité de ceux qui ont été envoyés ici pour appuyer le très honorable premier ministre et l'aider à abolir cette loi, car nous avons promis de l'abolir et nous voulons tenir notre promesse.

M. TAYLOR : C'est la seule.

M. STENSON : Avec le temps nous les tiendrons toutes. L'honorable député de Bothwell prétend aussi que le bill est impraticable parce que les divisions électorales pour le provincial et le fédéral ne sont pas les mêmes. J'admets que les divisions ne sont pas les mêmes ; certains comtés ont été trop remaniés, pour que toutes divisions soient les mêmes. Mais malgré cela le bill fonctionnera parfaitement, car l'honorable député ne prétendra pas que dans les comtés remaniés, on est allé jusqu'à diviser une paroisse en deux.

M. CLANCY : Oh ! oui.

M. STENSON : Le bill fonctionnera quand même, car toutes les listes qui seront préparées serviront pour les élections fédérales.

M. CLANCY : Ces municipalités ont été divisées mais pas pour les fins fédérales.

M. STENSON : La nouvelle loi fonctionnera parfaitement même si une municipalité était divisée en douze. Ces listes sont préparées pour les élections provinciales, et ces mêmes listes existeront dans chaque municipalité et même si une partie de la municipalité a été réunies à un autre comté, ces électeurs ne perdent pas leur droit de suffrage, puisqu'ils votent dans la division électorale qu'ils habitent.

M. CLANCY : Vous ne connaissez guère la loi de l'Ontario.

M. STENSON : Je connais le bon sens, et le bon sens vous dit que cela ne prive pas un électeur de son droit de voter, mais l'oblige seulement à voter dans une autre division. L'honorable député ne prétendra pas que la loi de l'Ontario n'est pas basée sur le sens commun, car nous avons ici trop de représentants de bon sens, venant de cette province. Il dit aussi qu'on ne peut pas se servir des listes municipales dans l'Ontario. Je ne vois pas pourquoi, car nous pouvons fort bien nous en servir

dans la province de Québec. Si elles ne peuvent pas servir dans l'Ontario, faites-les comme nous les faisons dans la province de Québec et elles pourront servir.

M. COCHRANE: Que dites-vous du suffrage universel?

M. STENSON: Je n'ai pas le moindre objection au suffrage universel dans l'Ontario. Si vous l'avez dans cette province gardez-le et servez-vous en, mais ne nous demandez pas de l'adopter dans Québec, parce que nous n'en voulons pas. Laissez-nous libre d'adopter le cens électoral que nous voudrons dans notre province, et de l'appliquer aux élections fédérales. Je ne vois pas quelle objection l'Ontario ou toute autre province peut avoir à ce que la province de Québec fasse élire ses représentants dans cette Chambre par la classe d'électeurs qu'elle croit la mieux qualifiée. Nous ne demandons qu'à élire nos 65 représentants et à conduire nos affaires comme nous l'entendons et faites la même chose chez vous. Par ce moyen nous assurons l'autonomie provinciale et nous donnons à chaque province le droit de préparer ses listes comme elle l'entend. Alors personne n'aura à se plaindre; les représentants seront choisis par des électeurs *bonâ fide* et représenteront chaque province conformément au cens électoral de cette province.

M. POWELL: Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre bien longtemps. Je vais tâcher de réunir sous la forme d'un amendement les sentiments de l'opposition; mais avant cela je désire exprimer certaines opinions personnelles sur cette question.

En premier lieu, on ne peut pas nier qu'il est fort désirable que ce parlement ait un cens électoral à lui et qu'il soit uniforme, plusieurs orateurs de la droite l'ont même admis.

L'honorable premier ministre a émis une opinion contraire et pour appuyer son attitude, il a parlé des pères de la constitution américaine et de la longue discussion qui a eu lieu dans la salle de l'Indépendance à Philadelphie. J'admets que la question de la représentation des Etats dans le Congrès et le Sénat a été longuement discutée devant cette conférence, mais je ne puis guère admettre avec l'honorable premier ministre que les hommes illustres qui assistaient à cette conférence, se seient beaucoup occupé de l'opportunité d'un cens électoral uniforme. Cette dernière question n'a été soulevée qu'incidemment; et je ferai remarquer en passant que la constitution américaine a été adoptée dans des circonstances toutes particulières. Si le cens électoral est ce qu'il est dans cette constitution, cela n'est pas dû au fait que les grands hommes qui siégeaient dans ce conseil étaient en faveur d'ur cens électoral d'Etat, mais au fait que la jalousie qui existait entre les Etats, ne permettait pas d'en adopter un autre.

Sous l'ancienne fédération qui a existé cinq ou six ans avant l'adoption de la constitution les différends entre Etats avaient pris une telle intensité qu'une guerre avait eu lieu entre la Pensylvanie et l'Etat de New-York et qu'il était question de guerre entre le Vermont, New-York et le New-Hamphire. Ces jalousies entre Etats s'étendaient aux détails les plus infimes; New-York avait érigé un phare sur le territoire du New-Jersey, à l'entrée de l'Hudson, et le New-Jersey, pour se venger de l'espèce d'embargo mis sur son commerce, avait imposé une taxe annuelle de $1,800 pour le petit morceau de terrain dont New-York avait besoin pour ériger ce phare. Dans de pareilles circonstances la convention ne toucha pas au cens électoral des Etats, pour la raison qu'il était impossible de s'entendre sur un cens uniforme. Mais tout en agissant ainsi le pouvoir fédéral s'est réservé le droit en tout temps de faire des lois, ou de modifier celles des Etats, sauf le mode d'élection des sénateurs; et quand le plus grand génie politique qui ait pris part à cette conférence, le plus grand génie politique que ce continent ait produit, Alexander Hamilton, écrivit un article dans le *Federalist* sur la constitution de l'Etat de New-York, il a approuvé cet article de la contitution américaine qui donne la direction du cens électoral au pouvoir fédéral. Voici ce qu'il en dit:

Je me trompe fort, cependant, s'il y a dans toute la constitution un article plus justifiable que celui-là.

Il réfutait la prétention que le pouvoir fédéral ne doit exercer aucune influence sur le cens électoral.

Son opportunité repose dans cette proposition bien simple que tout gouvernement doit contenir en lui les moyens de sa propre conservation.

Il discute cette thèse dans la lettre n° 59, du *Federalist*. Cette lettre a été publiée anonymement, mais il n'y a pas de doute sur son auteur, et tout le monde s'accorde à dire qu'elle est d'Alexander Hamilton.

Notre constitution adoptée à Québec diffère de celle des Etats-Unis, sous ce rapport. Par suite des jalousies qui existaient entre les Etats, la convention nationale a été obligée de laisser le cens électoral aux Etats, sujet à la revision des autorités fédérales. Mais les pères de notre constitution ont adopté un point de vue tout opposé. Comme le savent tous ceux d'entre nous qui sont avocats notre constitution ne reconnaît aucun pouvoir d'autonomie provinciale. Pour commencer, il a fallu, par nécessité, se servir du cens électoral provincial, car la conférence aurait été obligée de mettre dans la constitution toute une loi du cens électoral; mais du moment que ce parlement eut abrogé ces anciennes lois pour en adopter une nouvelle le cens électoral provincial devint nul. Cela est décrété par l'article 41 de notre constitution:

Jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement, toutes les lois en vigueur dans les diverses provinces, à l'époque de l'union, concernant les questions suivantes ou quelqu'une d'elles, savoir, l'éligibilité ou l'inégibilité des candidats et des membres de la Chambre d'assemblée ou assemblée législative dans les diverses provinces—les serments exigés des votants—les officiers rapporteurs, leurs pouvoirs et leurs devoirs—le mode de procéder aux élections, le temps que celles-ci peuvent durer—la décision des élections contestées, et les procédures y incidentes,—les vacations de siège en parlement et l'exécution de nouveaux brefs dans le cas de vacations occasionnées par d'autres causes que la dissolution,—s'appliqueront respectivement aux élections des membres envoyés à la Chambre des Communes par ces diverses provinces.

Comme on le voit le cens électoral provincial ne devait servir que temporairement. L'intention de ceux qui ont fait la constitution était que ce parlement devait avoir un cens électoral fédéral et entièrement indépendant du cens provincial. Mais c'est encore moins une question de droit constitutionnel qu'une question politique et d'opportunité,

et que nous enseigne l'expérience des autres pays, sous ce rapport ? L'exemple le plus moderne que nous ayons d'une fédération comme la nôtre est celle de l'empire d'Allemagne. Des hommes exempts de toutes les jalousies de clocher, sous la direction d'hommes d'État comme Bismark et ses collègues, se sont mis à l'œuvre pour fonder une grande confédération. Ont-ils adopté le principe contenu dans la constitution américaine, ou celui de la constitution du Canada ? L'empire allemand est formé de 26 Etats, jouissant tous d'un cens électoral différent et compliqué. Dans certains de ces états les représentants sont élus par le peuple directement, et dans d'autres, ce sont des élections au second degré ; dans d'autres encore il faut être propriétaire pour être électeur.

Mais pour tout l'empire il n'y a qu'un seul cens électoral, et le suffrage universel a été adopté partout. Les Allemands n'ont pas adopté un système comme celui que l'honorable premier ministre nous recommande, cela est incompatible avec l'idée impériale, avec l'unité nationale.

Récapitulons brièvement les avantages d'un cens électoral uniforme. D'abord, nous devrions avoir l'uniformité, parce que tout sujet canadien, devrait savoir, dans quelque partie du pays où il se trouve, qu'est-ce qu'il faut faire pour être électeur depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, tous devraient exercer ce droit sur le même pied. En décrétant cette uniformité nous établissons sur des bases solides ce qui a longtemps manqué aux Etats-Unis, un fort sentiment fédéral et national, tel qu'il devrait exister sous notre constitution. L'évolution que l'on remarque dans toute l'histoire constitutionnelle des Etats-Unis tend à élargir, à approfondir et rendre plus intense le sentiment fédéral et à donner plus d'ampleur au rôle du parlement fédéral.

J'admets que le pouvoir central ne doit pas empiéter sur les droits provinciaux, ni le pouvoir provincial sur les droits fédéraux ; mais le maintien du pouvoir fédéral dans toute son intégrité est aussi essentiel à l'existence de toute fédération durable, que l'autonomie des provinces.

Il ne me reste plus qu'un point à traiter, et c'est celui de l'ancienne loi du cens électoral. Cette loi occasionnait de fortes dépenses ; il n'y a aucun doute sur ce point, mais elle aurait pu être rendue facilement moins dispendieuse. Mais quant au principe même de la loi, n'oublions pas qu'en l'adoptant nous n'avons fait que suivre l'exemple du pays que nous considérons comme la plus haute expression de l'avancement politique dans les temps moderne, l'Angleterre.

Nous n'avons fait que suivre l'exemple du parlement anglais en adoptant cet acte. Sans entrer dans le détail du cens électoral provincial, je ferai remarquer que dans les provinces maritimes ces reviseurs, qui sont ordinairement honnêtes et impartiaux, mais le plus souvent sans expérience légale, peuvent commettre de graves erreurs et il n'y a rien dans ces lois pour obvier à ces accidents. Il peuvent laisser de côté des électeurs qui ont le droit d'être sur la liste, et la loi n'indique aucun moyen pour les y faire remettre.

En Angleterre, où l'on considère que tout électeur qualifié a droit d'être sur la liste, les franchises électorales de tous sont scrupuleusement gardées et la loi indique un moyen d'appel, mais dans les provinces maritimes nous n'avons rien de cela, le droit de suffrage des citoyens n'est pas suffisamment protégé. Dans l'Ile du Prince-Edouard, il n'y a même pas de liste électorale, et dans les autres provinces maritimes la liste est manuscrite et non imprimée. Je considère qu'il est de mon devoir de contribuer à rendre cette loi la plus parfaite possible, au point de vue des provinces maritimes, et lorsque le bill sera discuté en comité, j'indiquerai au Solliciteur général certains moyens d'améliorer son projet de loi, sur différents points où il serait impraticable sous sa forme actuelle.

L'amendement que je proposerai se lit comme suit :

Que le bill ne soit pas lu la seconde fois, mais qu'il soit résolu : Que tout en désirant réduire autant que possible le coût de la préparation des listes, cette Chambre considère qu'aucun mode de cens ne sera satisfaisant s'il ne conserve pas le contrôle fédéral sur la base du suffrage et sur les listes des votants.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. MARTIN : Je n'ai que quelques remarques à faire au sujet du bill qui nous est soumis. Il est vrai qu'un projet à peu près semblable est venu devant la Chambre à la dernière session et a été quelque peu discuté. Mais le gouvernement avait fait tant de tapage à propos des grands perfectionnements qu'il devait apporter à la loi du cens électoral, que nous nous attendions à autre chose que ce projet hybride. Sans doute que l'ancienne loi du cens électoral renfermait de graves défauts ; elle était d'application difficile et entraînait de fortes dépenses, mais aussi elle se recommandait par plusieurs côtés. Elle s'appliquait à tout le Canada et établissait un cens uniforme, conformément au principe énoncé dans la constitution. Sous ce rapport c'était une loi digne d'un pays de progrès comme le Canada.

Je ne crois pas que le cens électoral hybride que nous aurons avec la nouvelle loi, soit du goût des électeurs. Nous aurons un cens électoral pour Québec, un pour l'Ontario, un autre pour le Nouveau-Brunswick et ainsi de suite, et dans ma province, je crois que cette loi ne sera pas applicable du tout. D'abord dans l'Ile du Prince-Edouard, il n'existe pas de mode d'enregistrement. Il y en avait un en vigueur il y a vingt ans, et d'après le paragraphe " c " de l'article 5 de ce bill, si une élection fédérale avait lieu dans cette province, elle se ferait sur des listes d'il y a 20 ans. Ce paragraphe se lit comme suit :

(c.) Les listes d'électeurs seront celles qui auront été dressées pour les divers arrondissements de votation ainsi établis et qui, le jour précédent immédiatement le jour fixé pour la présentation des candidats pour cette élection fédérale, seront en vigueur ou les dernières en vigueur en vertu des lois de cette province pour les fins des élections provinciales.

Or, s'il y avait une élection fédérale dans l'Ile du Prince-Edouard, en vertu de l'application de ce bill, tel qu'il est actuellement rédigé, les seules listes dont on pourraient se servir seraient celle antérieure à 1879, car si la mémoire ne me fait pas défaut, nous n'avons pas eu de revision depuis cette date. Je considère que c'est une grave omission, du moins en tant que ma province est concernée. J'ignore comment le gouvernement entend surmonter cette difficulté. Il pourra peut-être décider ses amis dans la législature provinciale à faire voter une loi con-

cernant l'enregistrement des électeurs ; mais pour ses propres besoins la province peut très bien s'en passer, et il ne serait pas juste que cette Chambre lui imposât la charge et les dépenses d'établir un mode d'enregistrement et de préparation de listes pour servir aux élections fédérales. Voilà une des objections qui m'engagent à voter contre le bill. Loin d'être un progrès, c'est un pas en arrière. Avec l'ancienne loi nous avions un cens électoral uniforme d'un bout à l'autre du pays ; mais avec le nouveau bill, le cens qui existe aujourd'hui dans une province peut être changé à la prochaine session, et la conséquence en sera que les candidats à la députation fédérale ne sauront pas avec quel cens électoral ils auront à faire leur élection.

Je ne crois pas que la Chambre adopte un pareil projet de loi. J'admets que les fortes dépenses qu'elle entraîne sont une grave objection à la loi actuelle ; elle coûte très cher à l'Etat, aux candidats et aux électeurs, sans compter le trouble qu'elle leur donne pour faire mettre leurs noms sur la liste. Par quels moyens, ce bill propose-t-il d'éviter ces dépenses ? Il ne contient rien pour diminuer les dépenses du candidat. Il aura le même travail à faire pour reviser les listes ; et les dépenses du gouvernement fédéral sont mises à la charge des parlements provinciaux. Quant à faire cela, le gouvernement aurait aussi bien fait de faire un pas de plus, et dire : Pendant que vous reviserez les listes pour les élections municipales et provinciales, vous pouvez tout aussi bien ajouter une troisième colonne pour les élections fédérales, d'après un cens électoral fixé par ce parlement.

Par exemple, dans l'Ontario, je comprends qu'on prépare deux listes, une pour les municipalités, et une pour les affaires provinciales, dans une autre colonne. Pourquoi, pendant qu'on y est, ne pas ajouter une troisième colonne, contenant les noms de ceux qui sont électeurs aux termes de la loi fédérale, d'après un cens uniforme dans tout le pays ? Il faudrait peut-être ajouter quelque rouage au bill actuel, mais la tâche n'est pas impossible, et par ce moyen nous aurions l'uniformité. On dira peut-être que le gouvernement fédéral ne peut pas obliger les législatures provinciales à faire ce travail ; cependant, il les oblige à faire un travail qui ressemble passablement à celui-là, car je vois que l'article 8 du bill décrète :

Lorsque, en vertu des lois d'une province, les listes d'électeurs pour un district ou une division électorale de cette province ne sont pas dressées à intervalles réguliers, mais aux époques fixées par le lieutenant-gouverneur en conseil ou quelque autre autorité provinciale ou locale, ou seulement de temps à autre pour les fins d'une élection générale ou autre devant prochainement avoir lieu, les dernières listes d'électeurs précédentes ainsi dressées seront employées pour les fins de toute élection fédérale dans le territoire compris dans ce district électoral provincial, ou cette division électorale, ou dans quelque partie de ce district ou de cette division, si ces listes ont été dressées pas plus d'un an avant la date du bref pour cette élection fédérale ; autrement, de nouvelles listes d'électeurs seront dressées, et pour la confection et la mise à effet de ces listes d'électeurs, le Gouverneur en conseil pourra nommer tous officiers nécessaires et leur conférer tous les pouvoirs nécessaires : et dans la confection, la revision et la mise en vigueur de ces nouvelles listes d'électeurs, les dispositions des lois de la province régissant la confection, revision et mise en vigueur des listes provinciales d'électeurs seront dans ce cas, autant que possible, observées et suivies.

Il est donc statué que lorsque les listes d'électeurs établies par les provinces dateront de plus d'une année, les provinces seront obligées de dresser de nouvelles listes. Le bill à l'étude impose aux provinces un nouveau travail, et je ne vois pas pourquoi, afin d'établir l'uniformité désirée, nous n'obligerions pas, en outre, les provinces à faire dresser en même temps les listes électorales tant pour les législatures provinciales que pour la Chambre des Communes. Si cela ne suffit pas, je suggérerais au Solliciteur général l'opportunité de faire dresser et les listes provinciales et les listes fédérales par une commission mixte d'employés nommée tant par le gouvernement fédéral que par les gouvernements locaux. On épargnerait ainsi aux électeurs les embarras et les dépenses qu'entraîne la présence à deux revisions. Ces revisions pourraient s'effectuer simultanément, et tout en nécessitant peut-être un mécanisme plus étendu, cette réforme, au point de vue de l'utilité publique et des résultats pratiques, feraient disparaître les défectuosités du bill à l'étude, et obvierait dans une large mesure aux embarras et aux dépenses imputées aux candidats, tant pour les législatures locales que pour le parlement fédéral. Dans ces circonstances, les dépenses seraient également partagées entre les provinces et le gouvernement fédéral.

Je n'ai pas l'intention de m'étendre bien longuement sur le projet de loi en discussion. La plus grave objection que l'on puisse formuler contre ce bill est qu'il ne répond pas aux exigences de la constitution fédérale. Le Canada, nous dit-on, a dernièrement été admis au concert des nations. J'ignore comment il se fait que le Canada soit devenu une nation, mais ce n'est pas, j'en suis convaincu, la mesure hybride dont la Chambre est saisie qui donne au Canada le droit de prendre rang parmi les nations de la terre. Il me serait facile de poursuivre d'avantage mon argumentation et de disséquer les autres articles du bill à l'étude, mais comme nous aurons occasion de les étudier en comité, j'attendrai que le projet de loi soit arrivé à cette phase du débat. Les objections formulées contre ce projet de loi sont, à mon avis, irréfutables, et tant qu'elles n'auront pas été réfutées, je ne saurais appuyer la mesure.

M. BRITTON : Il faut l'avouer, l'opposition soulevée contre le bill à l'étude est réduite à sa plus simple expression, quand ses adversaires mêmes admettent qu'il faut abroger la loi du cens électoral. Sauf l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) et l'honorable député de Queen, Ile du Prince-Edouard (M. Martin), personne n'a un bon mot à dire en faveur de l'ancienne loi ; tout le monde semble disposé à lui donner le coup de grâce et à l'enfouir, et même quelques-uns sont prêts à jeter des pierres sur sa tombe. L'honorable député de Bothwell nous dit qu'il n'a pas été présenté de requêtes contre la loi actuelle et qu'il ne s'est pas élevé de clameur publique en faveur de son abrogation. Assurément, l'honorable député n'a pas dû assister aux assemblées politiques tenues au cours de la dernière campagne électorale, car il aurait entendu s'élever une très forte clameur contre cette loi, à moins, toutefois, que les discours prononcées devant les assemblées publiques de l'ouest ne diffèrent absolument des harangues qu'on entend dans l'est. La clameur poussée contre cette loi par les libéraux de l'ouest, a certainement trouvé de l'écho chez les conservateurs. Ceux-ci ont promis de voter l'abrogation de la loi avec tout autant d'énergie que l'honorable député qui a parlé avant la suspension de la séance, et de tous côtés,

l'opinion est unanime à le condamner. En pareilles circonstances, et en présence du langage énergique de la presse, je ne vois pas qu'il fût nécessaire de présenter de requêtes à la Chambre pour la mettre au fait de l'hostilité prononcée de l'opinion publique contre cette loi. Je n'accuserai pas les reviseurs nommés sous l'empire de cette loi d'avoir été malhonnêtes ou d'avoir fait preuve de partialité. Parmi eux se trouvent nombre de juges de cours de comté, contre lesquels je n'ai pas un mot à dire, et quant aux autres reviseurs, pour la plupart, ce sont des hommes désireux de rendre justice aux deux partis. Toutefois, il n'en est pas moins vrai que ces listes ont été falsifiées de la façon la plus injuste pour le parti libéral. On y a souvent inscrit des noms d'électeurs morts depuis vingt ans, ou ceux d'individus qui depuis nombre d'années, n'étaient plus propriétaires dans les arrondissements de votation où ils étaient électeurs et qui étaient allés demeurer quelquefois à des milliers de milles de distance des localités où leurs noms avaient été enregistrés.

Il est possible que les reviseurs n'aient pas eu l'intention de commettre d'injustices, mais il n'en est pas moins vrai que dans certaines circonstances, ils ont fait reposer le fardeau de la preuve sur des personnes qui prétendaient que des noms apocryphes figuraient sur la liste. Ils ont obligé ces individus à faire une preuve négative ; ils les ont forcés, dis-je, à prouver que telle personne dont le nom figurait sur la liste ne possédait pas assez de propriétés pour lui donner droit de suffrage ; et en mainte circonstance, les intéressés ont dû abandonner l'appel qu'ils avaient interjeté plutôt que de s'exposer à tous les embarras et aux déboursés nécessaires pour faire une preuve négative. Voilà comment ces listes sont tombées dans un complet discrédit par tout le pays, et il est grandement temps que la loi soit abrogée. Les quelques paroles que nous avons entendues prononcer en faveur de la loi cette après-midi et ce soir, constituent plutôt une condamnation qu'un éloge. Si l'on admet que la loi doive être abrogée, alors il faut nous demander quelle législation nous devons lui substituer. Pour mon compte, j'ai été heureux d'entendre mes collègues des deux côtés de la Chambre, déclarer qu'en abordant cette question, ils désirent se dépouiller de tout esprit de parti. Il est certains députés qui semblent croire qu'il est impossible qu'un de leurs collègues prenne part au débat sans faire preuve d'esprit de parti. Il est un honorable député qui, depuis que je suis en Chambre, n'a encore jamais fait allusion à un député de la droite sans lui imputer d'indignes motifs. C'est l'honorable député de Simcoe (M. Bennett). Il suffit qu'un député de la droite prenne la parole pour que l'honorable député de Simcoe l'accuse d'être un faiseur émérité, d'avoir reçu une promesse quelconque ou autre chose qui lui ôte tout droit de se faire entendre de la Chambre.

Mais il est d'autres députés, je le dis avec bonheur, qui se montrent justes envers les députés de la droite et font preuve d'un esprit libéral et impartial en traitant les questions de cette nature. Il importe à tout le monde que ces listes soient faites avec exactitude et que l'on n'y inscrive que les noms de gens ayant droit de vote ; et si, au moyen du système en vogue dans les provinces ou à l'aide d'un mécanisme qui nous soit propre, nous pouvons obtenir des listes authentitiques et exactes, nous aurons obtenu le but tant recherché par toute la députation.

Le bill propose l'adoption des listes provinciales, et comme le très honorable premier ministre et l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) l'ont si bien dit, la représentation par provinces fait partie de notre système de gouvernement, et si les provinces veulent bien confier aux électeurs provinciaux le cens électoral dans le but d'élire des députés au parlemennt fédéral, il me semble que nous n'avons pas à nous plaindre de la chose, car c'est notre propre œuvre. Si le bill à l'étude est adopté, cela revient à dire que les électeurs ayant le droit de voter pour l'élection des représentants aux législatures locales, auront également celui de voter pour les représentants à la Chambre des Communes. Nous ne statuons que pour le présent. Il est possible que par là nous mettions les provinces en état d'édicter plus tard des lois que nous désapprouverions ; or, dans cette éventualité, le parlement aurait recours au même pouvoir législatif, pour modifier la loi, s'il résultait quelque injustice de son application.

Les lois des différentes provinces semblent être bonnes, si l'on en juge d'après l'exposé que plusieurs députés nous en ont fait, sauf, toutefois, celle de l'Ile du Prince-Edouard, dont nous a parlé l'honorable député de Queen (M. Martin) et sur laquelle je reviendrai plus tard. Voyons comment fonctionne la loi de l'Ontario, qui m'est plus familière que celles des autres provinces. Un de mes honorables collègues nous a dit qu'il ne se fait pas de revision annuelle des listes électorales dans l'Ontario. La revision des listes se fait tous les ans. C'est l'estimateur qui est chargé d'inscrire les noms des nouveaux électeurs sur la liste. Comme on le sait, l'estimateur est un fonctionnaire municipal qui appartient tantôt à un parti, tantôt à l'autre, si tant est qu'il s'occupe de politique, mais il n'est nullement le représentant attitré d'un parti politique. On choisit d'abord pour remplir cette position un homme de bon jugement, connaissant la valeur de la propriété, et qui ait tout le désintéressement et l'impartialité voulus pour dresser la liste de la propriété imposable. Il prépare son rôle d'évaluation, qui est ensuite transmis au greffier de la municipalité. Très souvent ces estimateurs exercent leurs charges depuis nombre d'années et ils finissent, à la longue, par se désintéresser complètement des questions politiques. Ils exercent leur emploi d'année en année sous les différents conseils municipaux où prédomine tantôt l'élément conservateur, tantôt l'élément libéral, et à la longue, ils finissent par observer une complète neutralité en politique. Ils prêtent le serment d'office. Le greffier, après avoir reçu la liste transmise par les estimateurs classifie les électeurs d'après leur cens électoral, distinguant ceux qui votent pour les fonctionnaires municipaux de tous ceux qui votent aux élections provinciales. La liste est ensuite imprimée et distribuée. Il suffit de parcourir la loi pour voir quel soin a été apporté pour que ce travail se fît avec la plus grande impartialité et de façon à lui donner toute la publicité possible et à faciliter le redressement des griefs.

Les greffiers sont obligés de transmettre la liste aux membres du conseil et aux différents employés publics de la municipalité. Ils sont tenus d'envoyer dix exemplaires de la liste au député fédéral, reconnaissant en lui un de ceux qui sont intéressés

à la confection de la liste des votants. Ils sont encore obligés de transmettre dix exemplaires de cette liste au candidat fédéral malheureux, s'il a obtenu quelques suffrages, ainsi qu'au représentant à la législature provinciale et au candidat défait, et en outre, dix exemplaires à chacun des reeves Les fonctionnaires qui reçoivent ces listes sont tenus de les afficher dans leurs bureaux, dans le but, je le répète, de donner à ces listes toute la publicité possible. Vient ensuite la question des appels. Tous les intéressés peuvent interjeter appel au juge. Après que les démarches voulues ont été faites, démarches qu'il serait inutile de rappeler ici, le juge entend les appels et retranche de la liste les noms qui n'ont pas droit d'y figurer et y inscrit ceux qui ont droit d'y être portés. Toutes les précautions imaginables sont prises pour que ceux-là seuls soient portés sur les listes qui ont droit d'y figurer. Si nous sommes disposés à accepter pour les élections fédérales le cens électoral stipulé pour les votants aux élections provinciales, le travail est tout fait et à notre portée, sans qu'il nous en coûte un seul denier. Il est vrai qu'il y a de légers honoraires à payer au greffier de la municipalité, outre un honoraire de quatre dollars par jour et les frais du juge de la cour du comté, si je ne me trompe. Cela ne nous intéresse pas, car nous n'avons rien à débourser.

Quant à l'inscription des votants sous l'empire de la loi du suffrage universel, il y a un honoraire un peu plus élevé, cinq dollars par jour, je crois, à payer au juge de la cour de comté, et dix dollars par jour au président du bureau d'inscription. Ce système permet donc au gouvernement fédéral d'effectuer une économie fort importante. Quant aux dépenses personnelles du candidat, j'affirme sans crainte que ce système lui épargne de fortes dépenses. Il sait que les noms qui lui viennent de ces différentes sources pour être soumis à son examen ont, en général, droit de figurer sur les listes, et par conséquent, son travail est considérablement atténué, quand il vient à examiner la liste et à la faire reviser. Quant au gouvernement fédéral, il s'épargne absolument par là toutes dépenses, sauf le cas où les listes n'auraient pas été revisées dans le cours de l'année, ce qui l'obligerait d'avoir recours au bureau d'inscription pour faire dresser une nouvelle liste Dans ce cas, les fonctionnaires seraient des employés fédéraux, payés par le gouvernement fédéral, mais cette dépense ainsi effectuée dans chaque comté serait une simple bagatelle, comparativement aux dépenses actuelles. Il y a économie à l'article fort important de l'impression et des honoraires des reviseurs. Quand bien même ce bill ne nous procurerait d'autre avantage que celui de listes semblables à celles que nous permet d'obtenir la loi de l'Ontario, telle qu'administrée actuellement, ce serait déjà une précieuse économie.

Quant à l'Ile du Prince-Edouard, si, comme l'a affirmé l'honorable député de Queen-est, en utilisant la liste de cette province, il nous fallait adopter une liste datant de vingt-cinq ans, ce serait un tort. Une liste datant de vingt-cinq ans ne saurait représenter les électeurs d'aujourd'hui, et s'il existe une liste semblable, il faudrait aviser à en obtenir une plus moderne.

Je ne puis me persuader que l'affirmation de l'honorable député de Queen-est soit exacte ; il doit y avoir erreur quelque part. Je ne puis concevoir que l'Ile du Prince-Edouard voulût, pour son propre compte, accepter une liste datant de vingt-cinq ans sans la faire reviser. Cela reviendrait à dire que depuis la confection de cette liste, toute une génération nouvelle a grandi et se trouve privée du droit de suffrage. Il doit y avoir erreur quelque part, et s'il n'y a pas erreur, alors il faudrait aviser au moyen de remédier à cet état de choses. A un autre moment du débat, si je ne me trompe, l'honorable député d'Annapolis (M. Mills) aurait dit que toute province pourrait modifier sa loi et accorder aux femmes le droit de suffrage. Eh bien ! dans les circonstances actuelles il est si facile de remédier à la chose qu'il suffit tout simplement de signaler le fait pour nous mettre en mesure de l'empêcher de se produire.

Une VOIX : *Je n'y vois pas de mal.*

M. BRITTON : C'est possible, mais aujourd'hui nous ne sommes pas encore assez avancés, même au gré de quelques-uns, pour nous déclarer prêts à accorder le droit de suffrage aux femmes. Dans toutes les provinces, la loi est à peu près ainsi conçue : toute personne, du sexe masculin, sujet britannique, de naissance ou par naturalisation, âgée de vingt-un ans révolus, et possédant le cens exigé dans la localité, a droit de suffrage. Pour le moment, à mon avis, et c'est un avis que je me permets d'offrir à la phase actuelle du débat, il n'y aurait pas de mal à insérer à l'article 5 du bill un paragraphe ainsi conçu : aura droit de suffrage tout individu du sexe masculin, âgé de vingt-un ans révolus, sujet britannique de naissance ou par naturalisation et possédant le cens nécessaire à l'exercice du droit de suffrage provincial. Cela obvierait à l'objection signalée par l'honorable député d'Annapolis.

Relativement à la province de l'Ontario, les incapacités décrétées par la loi, attestent de la part du gouvernement provincial le désir d'éliminer de ses élections toute influence malsaine ou de nature à empêcher la libre expression de l'opinion des électeurs. Je n'ai pas encore entendu un seul de mes collègues formuler de reproche dans ce sens contre le système de l'Ontario. Par conséquent si l'on tient compte des sauvegardes établies tant au sujet des incapacités décrétées par la loi qu'au sujet du cens exigé des votants, si l'on tient compte aussi du mécanisme qu'il nous est permis d'utiliser, je ne vois nullement la force des objections formulées contre le bill.

M. HUGHES : La Chambre me permettra bien de lui faire part des raisons qui motivent mon hostilité au bill en discussion. On nous propose de revenir à l'ancien système en vogue avant la mise en vigueur de la loi, du cens électoral, adoptée il y a quelques années. Les membres de chaque province, je suppose, apprécieront la mesure qui nous est soumise à leur propre point de vue, et, pour mon compte, je me propose de la discuter au point de vue de la province de l'Ontario, dont je suis l'un des députés. Ceux, parmi nos collègues, auxquels la loi de l'Ontario est familière et surtout mes collègues de l'opposition gémissent, comme moi, des défauts de cette loi. Je n'affirmerai pas que les dépenses qu'elle occasionne sont aussi élevées que celles qu'entraîne l'application de la loi fédérale, mais je prétends qu'elle ne facilite pas plus la confection d'une bonne liste que ne le fait la loi fédérale. S'il s'agit de la votation, nous nous trouvons en présence, non pas du scrutin

secret en vogue pour les élections fédérales, mais bien en présence de bulletins numérotés, l'on sait comment la chose est appliquée.

A la dernière élection de la province de l'Ontario, voici ce que m'a dit un électeur : Je crains fort, me dit-il, de ne pouvoir voter en faveur du candidat conservateur, pour cette raison-ci : mon locataire, à qui j'ai loué un hôtel me dit tenir du commissaire des licences qu'il était fort à appréhender que si le propriétaire votait en faveur du candidat libéral-conservateur, il ne lui serait pas délivré de licence l'année prochaine. Cet individu se trouvait donc dans l'alternative de perdre la vente de son immeuble ou de voter pour le candidat libéral. Comment, lui dis-je, peut-on savoir dans quel sens un individu a voté ? Il me répondit que les bulletins sont numérotés et qu'après l'élection, ils sont pointés et marqués dans chaque comté, ce qui permet de s'assurer si l'électeur a voté en faveur des libéraux ou des conservateurs. Je ne veux pas, toutefois, m'arrêter à toutes ces objections. La loi actuelle du cens électoral a de bonnes qualités. Les deux qualités essentielles sont celles que l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), a mis en relief en présentant son amendement, cette après-midi. La première est l'uniformité du cens électoral, et l'autre, la réglementation de la liste des électeurs.

Si l'honorable solliciteur général veut bien me prêter attention un instant, je vais lui faire une proposition. Je le répète, ce n'est pas mon intention d'entrer dans des développements fort étendus sur le bill en discussion, car cela peut se faire plus tard en comité ; je saisis, toutefois, l'occasion de faire une proposition qui contient en germe tout ce qu'il y a de bon dans le système du cens électoral des provinces qu'on veut utiliser, et j'en suis convaincu, cela réduirait les dépenses au minimum. Aujourd'hui, tant d'après la loi fédérale, que d'après le système provincial, il y a, dans chaque arrondissement de votation un président du scrutin et un greffier du bureau de votation. Je veux suggérer qu'en outre, il soit nommé un agent pour chaque candidat. S'il y a deux candidats, qu'il y ait deux agents, et y en eut-il trois, je prétends que chaque candidat doit avoir son agent et que chaque agent ait son secrétaire ; ces agents devront être officiellement reconnus par la loi. J'ajouterai qu'ils devraient être rémunérés par le gouvernement fédéral, bien que nommés par les candidats.

Je proposerais encore de nommer un secrétaire pour chacun de ces agents, et je suggérerais de stipuler dans la loi qu'il sera payé par le candidat qui le nomme ; ou bien encore, ces agents et leurs secrétaires pourraient tous deux avoir droit au même traitement que le président du scrutin et son greffier, et être payés par les candidats. Toutefois, c'est là simple affaire de détail. Je voudrais que la désignation des candidats eût lieu deux semaines avant le jour de la votation. Le jour suivant la désignation des candidats, ou à quelque autre moment convenable subséquemment, que ce conseil de six personnes se réunisse dans chaque arrondissement de votation et se procure la liste écrite par le greffier de la paix et revisée d'une manière définitive par le juge. Que le président du scrutin et chaque agent fassent dresser trois exemplaires de cette liste, ou même un plus grand nombre, suivant le nombre des candidats. Puis, que chaque candidat parcoure la liste et que tout électeur dont le nom est omis, tout jeune homme qui a récemment atteint l'âge de majorité, tout locataire qui est venu d'un arrondissement de votation ou d'un comté limitrophe, fixer sa résidence dans la localité, viennent devant le bureau et, après avoir prêté serment, établir qu'il a droit d'être inscrit sur la liste. Nous aurions ainsi un mode très économique de confection des listes. On m'objectera peut-être qu'en autorisant le président du scrutin à administrer le serment, on le revêt de fonctions judiciaires. Mais voilà précisément ce qu'autorise la loi électorale en vigueur ! Le président du scrutin est autorisé à assermenter l'agent le jour de la votation ; or, je le demande, pourquoi ne serait-il pas autorisé également à assermenter un électeur touchant son droit de vote ? Nous constatons aujourd'hui que les juges de cour de comté s'acquittent fort bien de la revision des listes, et c'est sur la base établie par l'estimateur que tout le travail se fait ; or, je suis convaincu, d'après l'expérience du passé, que ces fonctionnaires locaux s'acquitteraient de leur tâche tout aussi scrupuleusement et tout aussi bien que le font les juges eux-mêmes.

Dans la loi actuelle de la province de l'Ontario, il existe de graves défauts. D'abord, tout jeune homme âgé de vingt ans révolus après la revision de cette liste, est privé de son droit de suffrage, jusqu'à ce que son nom ait été porté sur la prochaine liste. Tout ministre du culte qui change de poste est privé du droit de suffrage, s'il n'a pas soin de faire inscrire son nom sur la liste, une année d'avance. Tout locataire qui quitte une municipalité pour aller résider dans une autre est privé du droit de vote, d'après la loi actuelle. Si un électeur, le jour précédant la votation, quitte l'un des arrondissements de votation et transporte ses meubles avec lui, ce qui constitue un changement de résidence, il n'a pas droit de revenir voter, le jour de la votation. Sous le régime du cens électoral actuellement en vigueur dans la province de l'Ontario, nombre d'excellents, de dignes citoyens sont privés du droit de vote. Qu'on établisse la comparaison entre le nombre de citoyens qui sont privés du droit de vote sous le régime actuel dans la province de l'Ontario et ceux qui en sont privés sous le régime fédéral de cens électoral et je ne crains pas de le dire, le nombre de ces derniers sera bien moins considérable. Il me serait facile d'apporter d'autres arguments à l'appui de ma thèse, si je ne craignais d'abuser de la patience de la Chambre ; je les réserverai donc pour le moment où le bill sera mis à l'étude en comité. Je résume en terminant la proposition que j'ai faite à l'honorable Solliciteur général et au gouvernement : tout en conservant ce qu'il y a de bon dans la loi actuelle et en prenant pour base les listes provinciales, il faut nous réserver la réglementation et l'élaboration des listes, la fixation du cens donnant droit à un électeur de voter, et surtout il nous faut garder la réglementation des bulletins de façon à assurer la pleine liberté du suffrage aux élections fédérales.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Ce n'est pas la loi des élections fédérales qui est en ce moment sur le tapis, mais bien celle du cens électoral. La question du scrutin sera débattue lorsque la loi des élections fédérales sera soumise à nos délibérations.

M. HUGHES : Il ne serait pas sage d'adopter différents systèmes de cens électoral dans les

diverses provinces et différentes méthodes relativement à la confection des listes. Dans les villes et villages de l'Ontario, il existe un système d'enregistrement qui fonctionne assez bien. Pourquoi ne pas aussi appliquer ce système aux districts ruraux? Pourquoi le jeune cultivateur serait-il dans une situation différente de celle du jeune commis? Je m'abstiendrai toutefois d'en dire plus long pour le moment, quitte à développer davantage ma thèse, lorsque le bill sera étudié en comité.

M. MACLEAN: Si je prends la parole ce soir, c'est uniquement pour répondre à certaines observations faites par l'honorable député de Richmond (M. Stenson), avant la suspension de la séance. L'honorable député nous dit que la grande raison qui le pousse à appuyer la mesure à l'étude, est qu'il est partisan convaincu de l'autonomie et des droits provinciaux. S'il est une raison qui me porte à combattre ce bill, c'est que je suis fédéraliste, et partisan des droits fédéraux contre ceux des provinces qui composent la confédération. La confédération du Canada est bien plus grande que chacune des grandes provinces ou que toutes les provinces dans leur ensemble. Tant que j'aurai l'honneur de siéger en cette Chambre, j'espère pouvoir quelque bon jour élever la voix dans cette enceinte en faveur du fédéralisme, idée sur laquelle est basée notre constitution, contre l'autonomie des provinces dont les honorables députés de la droite se constituent les défenseurs.

Et, d'ailleurs, est-il possible d'espérer que le gouvernement actuel ne se constitue pas l'avocat de l'autonomie provinciale puisqu'il se compose de politiciens provinciaux? Le promoteur du bill à l'étude n'est rien autre chose qu'un politiqueur de province et il nous propose d'adopter un système de cens électoral provincial pour les élections fédérales. Lorsqu'il a formé son cabinet, le très honorable premier ministre nous a dit qu'il allait composer son cabinet de politiciens provinciaux, et il y a fait entrer, à titre de ministre des Finances un politicien de province, qui a embrouillé la situation financière du pays. Le très honorable premier ministre s'est adjoint comme collègue, à titre de ministre de l'Intérieur, un politicien de province. Le ministre de l'Intérieur nous a donné la preuve de son savoir faire, et le *Globe* nous le signalait encore l'autre jour comme l'éminent homme d'Etat de l'ouest. En présence des événements qui se sont déroulés dans l'autre Chambre, ce soir même; en présence de ce qui s'est passé, ce matin, au comité des chemins de fer, il est évident que ce jeune et eminent homme d'Etat de l'ouest n'est tout simplement qu'un politiqueur de province et qu'il ne tardera pas à être réduit à ses véritables proportions. Le très honorable premier ministre a pris dans son cabinet un autre politicien de province, à titre de ministre des Chemins de fer et Canaux, et ce monsieur n'envisage toutes les questions qu'au point de vue provincial. Ce matin même, nous l'avons vu adopter au sujet d'une question de chemins de fer une attitude qu'il avait répudiée en pleine Chambre hier soir; et jusqu'ici, les ministres se sont acquis une réputation de politiqueurs provinciaux, qui envisagent les affaires fédérales au point de vue provincial. Quant à nous, conservateurs, nous sommes fédéralistes de cœur, nous avons foi au fédéralisme et nous tenons surtout à

ce que le parlement fédéral conserve la direction et la réglementation de son propre cens électoral.

A mon avis, il est impossible de réglementer son propre cens électoral et de préparer sa propre liste d'électeurs à peu de frais. Il faut viser à élaborer les listes d'électeurs aussi économiquement que possible, mais avant tout, que ce soit une liste réglementée par le gouvernement fédéral; et tant que j'aurai voix au chapitre, je voterai en faveur de la liste fédérale. Les honorables ministres ne sont que des politiqueurs provinciaux, et la preuve en est que depuis leur arrivée au pouvoir, ils ont abandonné une foule de leurs opinions provinciales. Ces partisans de l'autonomie provinciale ont cherché à mettre au rancart le ministre actuel du Commerce, qui est fédéraliste, et qui aujourd'hui jouit, à ce titre, du respect de tout son parti; et je vois avec plaisir qu'il prend graduellement le dessus sur les politiciens provinciaux, ses collègues, au point qu'aujourd'hui il commande l'estime publique à un plus haut degré que ses collègues le font. Or, s'il jouit ainsi de la confiance publique, c'est en raison de ses opinions fédéralistes et parce qu'il ne s'est pas laissé supplanter par ces politiqueurs de province, en dépit des efforts qu'ils ont tentés dans ce sens. Ce que je viens de dire s'applique également au ministre actuel de la Justice qui devient peu à peu fédéraliste et qui, grâce à sa longue expérience des affaires fédérales, a dû être appelé à succéder à un autre partisan de l'autonomie provinciale auquel ce ministère avait été confié. Les partisans de l'autonomie provinciale dans le cabinet, à l'époque de sa formation, ont tenté l'impossible pour empêcher le ministre de la Justice d'y entrer, tout comme ils avaient cherché à en écarter le ministre actuel du Commerce.

La preuve que les honorables ministres sont des politiciens provinciaux et n'envisagent les affaires qu'au point de vue provincial est que lorsqu'ils se sont placés au point de vue étroit de l'autonomie provinciale, ils ont échoué. A l'égard de la question fiscale, ils ont adopté le point de vue fédéral; ils se sont affublés de notre défroque et s'attribuent le mérite d'avoir pris une attitude conforme aux vœux du pays qui tient à ce que le parlement, dans l'élaboration du tarif, consulte les intérêts de tout le pays et non pas ceux des provinces. Une autre preuve que les honorables ministres sont purement et simplement des politiciens provinciaux, est que la doctrine de l'autonomie provinciale a marché de pair avec le mouvement annexionniste au Canada. La doctrine de l'autonomie provinciale et celle de l'annexion politique ont une étroite connexité, comme l'atteste la carrière politique des honorables ministres. Je le dis donc sans crainte, il faut que le parlement reste maître absolu de son propre cens électoral; et je le prédis, si le gouvernement adopte aujourd'hui le système provincial, il reviendra demander à la Chambre, après une première expérience, de rétablir le système fédéral de cens électoral. L'expérience du passé l'atteste; il a été impossible aux ministres d'appliquer leurs idées d'autonomie provinciale. Toutes les fois qu'ils ont réussi, c'est qu'ils ont adopté le principe du fédéralisme; et quand ils auront fait l'expérience du système provincial de cens électoral, ils reviendront demander au parlement d'établir un système fédéral de cens électoral et une liste d'électeurs entièrement élaborée d'après des principes nationaux. Que les honorables ministres nous présentent donc

une mesure dont l'application soit peu dispendieuse et qui attribue au parlement la réglementation de son propre cens électoral, et j'accepterai volontiers leur proposition.

Si les ministres veulent adopter cette proposition, qu'ils en confèrent avec nos chefs et il sera peut-être possible d'élaborer un projet de loi acceptable aux yeux des deux partis et du peuple, mais jamais l'opposition ne consentira à remettre ses destinées aux mains de politiciens provinciaux, comme il en est tant dans la province de l'Ontario et dans les autres provinces ; jamais elle ne consentira à abandonner le principe du fédéralisme et à se ranger à l'avis des partisans de l'autonomie provinciale des principes prônés par des hommes qui n'ont jamais réussi à comprendre ni l'idée nationale ni la grandeur de notre pays.

M. McCLEARY : Voilà déjà plusieurs jours que, dans l'attitude d'un étudiant désireux de s'instruire, j'écoute parler les Gamaliels qui nous font part de leurs lumières sur la mesure actuellement soumise à nos délibérations.

Je ne suis pas entré au parlement comme l'honorable député de Pontiac, lié par un engagement pris vis-à-vis mes commettants, et cela pour la raison toute simple qu'ils ne m'ont jamais demandé de voter contre la loi fédérale du cens électoral. Non, je suis venu en parlement libre de tout engagement dans ce sens ; mais, d'autre part, je dois avouer que je ne suis pas exempt de tout préjugé, car, à mon avis, la loi fédérale du cens électoral est susceptible de perfectionnement et j'aurais été fort heureux d'appuyer de ma voix toute proposition tendant à doter le pays d'un système de cens électoral qui tout en étant moins compliqué et moins dispendieux que le système actuel, nous eût, toutefois, assuré l'uniformité. J'ai écouté attentivement les arguments avancés par les orateurs partisans du bill à l'étude, m'éclairer au sujet du vote que je suis appelé à donner sur cette question.

J'espérais que le très honorable leader de la Chambre nous apporterait quelques arguments probants sur la nécessité d'abroger le système actuel et de remettre notre cens électoral aux mains des législatures provinciales. Or, la déclaration qu'il a faite au début de son discours m'a convaincu de la fausseté de l'attitude prise par le gouvernement sur cette question ; car, après nous avoir dit que le système du cens électoral repose sur la base même de nos institutions parlementaires, il nous a proposé d'abandonner ce système fondamental aux législatures provinciales, qui pourront l'élaborer et l'appliquer à leur guise. Les honorables députés de la droite représentant ici l'Ontario, se sont longuement étendus sur le système de cens électoral en vogue dans cette province, et s'il faut ajouter foi à leurs dires, cette loi serait absolument irréprochable, elle serait le beau idéal même de ce genre de législation et celui qui répond le mieux aux besoins d'un corps électoral libre, intelligent et honnête. Or, ceux qui savent comment fonctionne ce système du cens électoral de l'Ontario ne sont pas d'avis qu'il soit aussi irréprochable, ni aussi parfait que nous l'ont représenté et l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald) et les honorables députés de Kingston et de Wellington. L'honorable député de Huron-est (M. Macdonald) nous a déclaré l'autre soir qu'il avait déjà signalé au pays la loi du cens électoral comme la mesure la plus inique qui eût jamais été insérée à notre code de lois ; et cette affirmation, il l'a répétée l'autre soir, nous assurant qu'il était toujours du même avis. Je ne sache pas que l'honorable député (M. Macdonald) eût besoin de faire une semblable déclaration pour justifier l'appui qu'il prête au gouvernement ; car, sauf l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) il n'est pas un seul député en chambre qui se soit élevé avec autant de violence que l'honorable député contre le système protecteur, et cependant, il n'a jamais éprouvé le plus léger remords de conscience à se mettre à la remorque du cabinet et à approuver un système fiscal qui s'écarte fort peu du système protecteur qu'il a voué aux gémonies dix-huit années durant.

L'honorable député (M. Macdonald) nous dit qu'il est facile d'obtenir les listes de la province de l'Ontario en payant les frais d'impression, et l'honorable député de Kingston (M. Britton) nous a fait, dans ses détails les plus circonstanciés, l'historique de la confection de ces listes, à partir du moment où l'estimateur passe à domicile jusqu'à celui où les listes sont soumises au juge de la cour de comté, mais l'honorable député s'est arrêté là tout court. L'honorable député doit pourtant le savoir tout aussi bien que nous, le point le plus important, le plus essentiel de tout le système du cens électoral de l'Ontario, est ce qui reste à faire, après que le juge de la cour de comté a terminé sa besogne. Avons-nous alors une liste imprimée, comme l'a affirmé l'honorable député ? Pas le moins du monde. Après que l'estimateur a transmis le rôle de cotisation au greffier et que celui-ci en a distribué un certain nombre d'exemplaires à ceux qui ont droit à cette distribution, est-ce que l'on affiche les listes d'électeurs dans un endroit public, de façon à ce que les intéressés puissent voir s'ils ont, oui ou non, droit de vote, après la revision faite par le juge ? Non, M. l'Orateur, il ne se fait rien de semblable. Au contraire, comme l'a déclaré l'autre soir l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), après que le juge de la cour de comté a fait la revision de la liste, des centaines de noms y sont inscrits à la plume et sans être numérotés, de sorte qu'il devient impossible de les comparer ou de les pointer plus tard. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a apporté un argument très frappant à ce sujet. Combien il serait facile à une personne mal intentionnée de s'emparer de ces listes, d'y inscrire, à son gré, certains noms et de biffer d'un trait de plume le nom d'un adversaire politique, de manière à le priver de son suffrage. Je le demande à mes honorables collègues de droite, est-ce juste ? Et pourtant, M. l'Orateur, cet acte malhonnête s'est mainte fois répété dans la province de l'Ontario.

A la dernière élection, dans ma propre ville, après que le greffier de la paix eût transmis le cahier du rôle de cotisation aux présidents du scrutin, on appela mon attention sur le fait que plusieurs noms n'avaient pas été inscrits sur la liste. Je dois dire, à l'honneur du greffier de la paix, qu'après lui avoir appris, par le téléphone, le fait en question, il se hâta de réparer cette omission, et le jour de la votation, ces individus purent voter. Dans le comté limitrophe de Monck, dans un des arrondissements de votation, tous les noms figurant sous la lettre S, et partie de ceux figurant sous la lettre W furent omis de la liste des électeurs. Et en présence de tels faits, les honorables députés osent nous dire qu'en adoptant le cens électoral de la province de l'Ontario, nous aurons une liste juste, complète, scrupuleusement préparée ! Non, M.

l'Orateur, elle ne sera ni complète ni juste la liste que nous aurons, si nous adoptons les listes telles qu'elles se trouvent actuellement compilées par ces fonctionnaires. Les députés de la province de l'Ontario qui ont pris la parole au cours du débat semblent épris de notre cens électoral provincial, parce qu'il est basé sur le principe du suffrage par tête. Si ce principe vaut pour la province de l'Ontario, pourquoi ne vaudrait-il pas pour toute la confédération? Pourquoi ces honorables députés ne demandent-ils pas un cens électoral uniforme, de ce genre? J'approuve certainement le principe du suffrage par tête. Je verrais avec plaisir le parlement adopter ce principe comme celui de notre cens électoral. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) nous a dit l'autre soir qu'il suffit de jeter un coup d'œil sur nos statuts parlementaires pour constater, à l'honneur de sir Oliver Mowat, qu'il a accordé aux jeunes gens de l'Ontario le droit de suffrage. Que l'honorable député me permette de le lui dire, bien qu'en effet cette loi figure au code législatif de l'Ontario au nombre des lois établies par le gouvernement Mowat, s'il vent bien consulter les journaux de l'Assemblée législative de cette province, il constatera que, longtemps avant l'adoption de cette loi, l'opposition conservatrice, à la Chambre provinciale, avait proposé l'amendement de la loi du cens électoral, de façon à donner aux fils de cultivateurs et aux jeunes gens de nos villes et de nos villages le droit de suffrage, et que tous les députés libéraux de l'assemblée législative votèrent contre.

Que l'honorable député ne cherche donc plus en présence de ces faits, à donner au gouvernement de l'Ontario le mérite de cette sage disposition de la loi. Certes, M. l'Orateur, j'hésiterais à confier mon cens électoral à un parti composé d'hommes de la trempe de ceux qui sont à la tête des affaires de l'Ontario depuis vingt-cinq ans—et soit dit en passant, tout semble indiquer qu'il se fera un changement à cet égard avant longtemps. Et relativement à la loi provinciale du cens électoral, le gouvernement de l'Ontario n'a pas reculé devant la perpétration d'actes indignes de tout gouvernement qui a le moindre souci de son honneur et de sa dignité. Ai-je besoin de rappeler au souvenir de mes honorables collègues la loi adoptée par ce gouvernement, pour faire entrer législativement à la Chambre un individu qui n'avait pas le droit d'y siéger? Comme la ville de Toronto avait de par la loi, le droit d'être représentée par trois députés, le gouvernement statua que chaque votant dans la ville n'aurait que les deux-tiers d'un vote. Il adopta une législation décrétant que, bien que la ville de Toronto eût droit d'élire trois représentants, chaque électeur ne pourrait voter que pour deux candidats.

Il résulta de là que le parti libéral, qui se trouvait en minorité à Toronto, fit élire son candidat législativement par le parlement. Quel est donc ce nouveau genre de procédure? Est-ce là une procédure conforme à l'équité, au droit, à la justice? Naturellement, un reste de pudeur les força plus tard à reculer. Alors ils se dirent que sous le régime de l'enregistrement, décrété par eux en 1894, et au moyen d'un remaniement arbitraire de la ville de Toronto, il leur serait peut-être possible de faire élire un ou deux candidats. Ils appliquèrent donc, en conséquence, à la ville de Toronto une loi connue sous le nom de loi d'inscription.

M. McCLEARY.

Cette loi, toutefois, ne produisit guère de meilleurs résultats, car jusqu'aujourd'hui il leur a été impossible de faire élire un seul candidat dans cette ville intelligente.

Une VOIX : Ils ont failli réussir.

M. McCLEARY : Oui, ils ont réussi à se faire battre. Pour venir un instant à ce système d'inscription, je dois dire qu'il tourne au détriment des grandes villes. Ainsi, voyez ce qui se passe dans mon propre comté. En vertu d'une loi adoptée par la législature, à la session dernière, la loi d'inscription a été appliquée aux chef-lieux de comtés. Le chef-lieu de mon comté est moins populeux que la ville où je demeure, mais il est sous le régime de l'inscription, tandis que cette dernière ne l'est pas. La législature porta une loi plaçant la ville de Niagara-Falls sous le régime de l'inscription. Cette inscription a coûté à la ville environ cinq à six cents dollars. N'est-ce pas le comble de l'injustice chez un gouvernement de fausser ainsi la loi du cens électoral et d'accorder à certaines municipalités le droit à l'inscription qu'il refuse à d'autres? C'est là un système insoutenable et ce serait un acte insensé de notre part de donner aux gouvernements locaux le pouvoir de réglementer le cens électoral du parlement fédéral.

Une autre objection que je tiens à formuler contre le bill à l'étude est qu'il est de nature à apporter dans nos élections municipales un esprit de parti dont nos municipalités seront les premières à souffrir. Le fait a été signalé l'autre soir par l'honorable député de Stanstead (M. Moore). Les deux partis politiques feront des efforts désespérés dans chaque municipalité pour s'emparer de la direction du conseil municipal. Or, qu'est-ce à dire? Ce sont les municipalités éventuellement qui en souffriront, car, pourvu qu'ils puissent choisir un partisan politique, les électeurs ne se soucieront guère de choisir un homme d'affaires ou un citoyen qui ait à cœur l'intérêt de la municipalité ; ils ne chercheront pas à prendre leurs représentants dans les rangs des cultivateurs soigneux et prudents, comme l'honorable député de Huron-est (M. McMillan) ; mais il tâcheront d'élire quelque partisan mercenaire qui fera leur besogne au conseil, et ce sera là une cause d'affaiblissement pour nos conseils municipaux. Voilà le danger qu'il importe de signaler et d'éloigner. C'est notre devoir de repousser toute législation à tendances pareilles. Outre ces diverses raisons qui me portent à repousser ce bill, le plus fort argument qui milite contre son adoption est celui-là même apporté par l'honorable député d'York-est (M. Maclean), puisque le bill tend à nous dépouiller en faveur des législatures locales, du droit de fixer le cens des électeurs appelés à élire les représentants au parlement fédéral.

Puisque nous jouissons du gouvernement responsable, nous avons droit d'avoir des représentants responsables ; or, si les gouvernements locaux, fixent le cens des électeurs fédéraux, c'est envers ces gouvernements que nous serons responsables. Il nous importe d'avoir l'absolue maîtrise du cens électoral du parlement, cette question, je suppose, sera débattue en comité, et le Solliciteur général, je l'espère, comprendra que l'attitude qu'il a prise est hostile aux plus chers intérêts de notre patrie. Il est contraire à l'esprit même de notre confédé-

ration d'inscrire à notre code de lois une semblable législation, tendant à donner à un corps politique irresponsable le droit de décider quels seront les électeurs appelés à choisir les représentants au parlement fédéral.

M. HENDERSON : L'année même où la loi du cens électoral fut inscrite à notre code législatif, le parti libéral déclara que, dès son avènement au pouvoir, il l'abrogerait, et puisqu'il est aujourd'hui à la tête des affaires du pays, l'abrogation de cette loi est une affaire entendue, et je m'abstiendrai de discuter l'utilité de cette abrogation. Pour nous, membres de la gauche ce n'est pas tant l'abrogation de la loi qui nous préoccupe que le système qu'on veut lui substituer. L'honorable Solliciteur général a saisi la Chambre d'un projet de loi qui substitue aux listes d'électeurs actuellement en usage les listes usitées dans les différentes provinces. Bref, je désire simplement appeler l'attention sur le fait que les listes d'électeurs, bien qu'élaborées annuellement par les différentes municipalités, sont loin d'être parfaites, au moins dans l'Ontario. Ces listes, dans la forme où elles nous viennent des municipalités sont, je le répète, loin d'être parfaites, et personne ne se soucierait de se servir de semblables listes pour faire une élection. La revision de ces listes ne se fait que tous les quatre ans, ou dans le cours de l'année où a lieu l'élection provinciale.

Pour les autres années, la revision ne se fait que d'une façon fort superficielle ; et de fait, c'est pour les élections municipales qu'on revise cette liste, plutôt que dans le but de la compléter en vue des fins législatives. Il serait malheureux pour le pays qu'une élection se présentât soudainement dans l'intervalle qui sépare les différentes revisions pour les fins législatives et que les élections se fissent d'après des listes transmises par les officiers municipaux sans avoir été complètement revisées et nécessairement imparfaites. Les listes sont toujours imparfaites et c'est pour cela que, d'accord avec nombre de mes collègues de gauche, je suis d'avis que nous devrions nous réserver une certaine surveillance dans la confection de ces listes, afin de les rendre aussi complètes que possible, pour les besoins du moment. De l'avis de certains honorables députés de la droite, l'une des plus graves objections formulées contre la loi fédérale sur le cens électoral tient à la partialité dont font preuve ceux qui sont chargés de la revision de ces listes ; or, bien que l'honorable député de Wellington-nord (M. MacMullen) ait lancé cette accusation en pleine Chambre, il y a quelques jours, il a bien voulu ajouter, toutefois, que dans son comté il n'existait pas de grief à ce sujet. Pour mon compte, je dois dire que, bien que je demeure dans un comté limitrophe du sien, je n'ai pas de grief à formuler à ce sujet et j'invite mes honorables collègues à nous déclarer ici même s'ils ont quelque plainte à faire dans ce sens, pour leurs comtés respectifs. Ces plaintes vagues, il me semble, se résument à une clameur populaire à peu près dénuée de fondement et personne ne se soucie de venir formuler une accusation directe contre les reviseurs qu'on accuse de partialité. A mon avis, les reviseurs, sous le régime actuel, sont des hommes qui inspirent plus de confiance que ceux chargés de préparer les listes provinciales. A qui est confiée l'élaboration des listes provinciales ? c'est aux estimateurs qu'on confie cette tâche.

En dépit de tout ce qu'on a dit de ces estimateurs il est à ma connaissance personnelle que l'on choisit ces fonctionnaires, non pas tant en raison de leurs aptitudes à faire l'évaluation de la propriété, qu'en raison de leur habileté à inscrire sur la liste lorsqu'ils font leurs courses à domicile, le plus grand nombre possible de jeunes gens appartenant à leur parti politique et le plus petit nombre possible de ceux appartenant à l'autre parti. Elaborer la liste la plus favorable aux intérêts du parti qui domine au conseil municipal dans le moment, voilà donc la principale qualité exigée d'un estimateur dans la province de l'Ontario. Je ne prétends pas que ces reproches s'adressent plus aux libéraux qu'aux conservateurs, car ils s'appliquent également aux deux partis ; mais il est impossible d'obtenir une liste qui représente parfaitement le corps électoral de la province, et si l'on confectionne les listes d'après ces rôles de cotisation, sans les reviser au besoin, de façon à les rendre aussi complets que possible, il arrivera que les noms d'une foule d'électeurs ayant droit de vote seront omis des listes, tandis qu'une foule de noms y figureront sans y avoir droit. Un de mes honorables collègues nous a signalé, il y a un instant, le fait que sous le régime actuel du cens électoral, une foule de noms sont omis des listes, tandis qu'on y voit figurer, en temps d'élection, les noms d'électeurs morts. Eh bien ! il meurt continuellement des électeurs dans l'intervalle qui s'écoule entre la confection des listes et leur mise en vigueur et l'on doit nécessairement s'attendre à y voir figurer à cette dernière époque une foule de noms de personnes décédées. La dernière fois qu'il m'est arrivé de reviser les listes dans mon comté pour une élection provinciale, je me souviens d'y avoir rencontré le nom d'un électeur mort depuis deux ans, et qui n'avait cependant été biffé de la liste que cette année-là. Je savais que le nom de cet individu mort depuis deux ans figurait sur la liste. L'estimateur avait porté son nom sur le rôle de cotisation une année après sa mort, et le greffier avait continué à l'y inscrire ; de sorte qu'il ne faut pas blâmer la loi fédérale si les noms d'électeurs décédés figurent sur nos listes, puisque la même chose arrive sous le régime municipal.

Une des plus sérieuses objections formulées contre la loi fédérale du cens électoral est le coût excessif de la revision des listes. La loi, il est vrai, impose des fortes dépenses au gouvernement fédéral, mais il faut aussi tenir compte des dépenses subies par les municipalités dans la confection des listes provinciales et de celles des candidats intéressés à la revision de ces listes. L'expérience que j'ai acquise dans la revision des listes me permet d'affirmer sans crainte que je préfère reviser une liste sous le système fédéral plutôt que sous le système provincial. Cette revision serait plus facile, plus économique, plus complète. Je ne vois pas que cette revision de listes oblige les candidats à faire de si fortes dépenses. Dans le comté de Halton, que j'ai l'honneur de représenter ici, il m'a été donné en différentes occasions, de reviser les listes pour les élections fédérales, et je suis convaincu qu'il est possible de confectionner une liste complète pour cent dollars. Il se peut que d'autres aient dépensé davantage, mais c'est leur faute. A l'aide d'une organisation systématique par tout le comté, la revision des listes, sous le régime fédéral du cens électoral peut s'effectuer à meilleur marché que celle des listes provinciales. Prenons

comme exemple une municipalité quelconque, et j'ai en ce moment à l'esprit l'exemple d'une municipalité où j'ai dû m'occuper de la revision des listes pour l'élection provinciale. Il a été présenté à la cour 175 appels dans ce canton, après que la pseudo-liste " complète " eut été préparée par les fonctionnaires. Admettons que sur ce chiffre, vingt-cinq appels n'aient intéressé que la municipalité. Il reste donc cent cinquante noms de votants inscrits ou omis à tort, et j'en suis convaincu, c'est bien là le nombre d'appels se rapportant exclusivement à la liste d'électeurs provinciaux.

Cela veut dire que 150 individus ont été obligés de comparaître en cour afin de faire inscrire leurs noms et de défendre leur droit de suffrage contre les attaques de ceux qui cherchaient à le leur enlever.

L'huissier a donc été obligé de signifier personnellement à ces 150 individus autant d'avis dressés par le greffier. Il a fallu payer certains honoraires au greffier pour la confection de ces, avis ainsi qu'un constable chargé de les signifier aux intéressés, et en outre, il a fallu émettre des subpœnas et acquitter les frais du mandat, ainsi que le coût de la signification de l'exploit. Il a fallu aussi payer les honoraires du greffier et ceux du juge pour avoir tenu la cour.

Dans leur ensemble, les dépenses du candidat sont donc aussi élevées, sinon plus fortes, que celles qu'entraîne la revision des listes fédérales. Le système fédéral est plus parfait que le système provincial. Il se rencontre une foule de jeunes gens employés aux travaux des champs ou à d'autres besognes, dont il importe d'inscrire les noms sur les listes, et auquels leurs patrons ne permettent pas de venir en cour. S'il arrive qu'un jeune conservateur travaille pour un patron libéral, celui-ci peut le retenir à la maison, et son nom ne figurera pas sur la liste ; or, comme je l'ai souvent entendu dire au juge, si ce jeune homme estime que son droit de suffrage ne vaut pas une journée de salaire il est indigne d'en jouir. La loi fédérale permet encore l'inscription du nom du votant par voie de déclaration. L'intéressé peut faire une déclaration dans la soirée, sans perdre de temps. Il peut faire cette déclaration devant un conseiller municipal ou devant un juge de paix. Cette déclaration est remise au reviseur qui constate, après examen, si elle est conforme à la loi, et le cas échéant, le nom est porté sur la liste. Il y a là économie de temps et en même temps cela permet d'ajouter à la liste les noms de votants qui dans nombre de circonstances, sous le régime provincial, n'y figureraient pas.

Voilà donc ce que nous voulons : il ne s'agit pas de substituer les listes provinciales aux listes fédérales en usage, mais plutôt d'apporter quelque modification aux premières, il s'agit d'établir quelque mécanisme au moyen duquel le parlement canadien puisse surveiller la revision finale de ces listes, de façon à ce qu'elles soient revisées dans l'intérêt des représentants des électeurs dont les noms sont portés sur les listes. J'en ai la conviction, ce nouveau genre de mécanisme, ce système de revision, plus économique et plus complet que celui en vogue dans les provinces, ou au moins dans l'Ontario, répondrait bien mieux aux vœux de cette Chambre que la proposition radicale présentée au parlement par l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick). Voilà les raisons qui me portent à voter en faveur de l'amendement proposé contre la deuxième lecture du bill.

M. HENDERSON.

M. GILLIES : En prenant la parole pour adresser à la Chambre quelques observations, je dois, dès le début, féliciter mes collègues de l'excellent ton qui a régné jusqu'ici au débat. Le débat actuel offre un bien frappant contraste avec celui qui eut lieu en 1885, lorsque le bill du cens électoral fut présenté par sir John Macdonald. Je dois dire que ce dernier débat fut marqué au coin de l'esprit de parti le plus virulent et le plus agressif. A cet égard, le débat actuel soutient favorablement la comparaison avec le premier.

Je dois dire sans retard que je suis absolument opposé au bill à l'étude et que je voterai en faveur de l'amendement.

Je prétends que ce parlement devrait contrôler son propre cens électoral. L'idée que les pères de la Confédération ont apporté, sous ce rapport, dans la conception de la constitution du Canada, était des plus sages et des plus bienfaisantes. Je ne puis m'empêcher de songer que le très honorable premier ministre a effleuré légèrement ce chapitre de notre histoire, auquel il a fait allusion en essayant d'établir une comparaison entre les constitutions respectives du Canada et des Etats-Unis.

L'honorable ministre a dit que notre constitution est analogue à celle de nos voisins. Pas du tout, car ces deux constitutions sont de nature distincte et très dissemblable. Comme l'a amplement démontré l'honorable député de Brockville (M. Wood), le système qui existe depuis l'établissement de leur constitution en 1787, consiste dans un système de compromis auquel en sont arrivés les les deux partis opposés de l'Union. Si nous jetons un coup d'œil rétrospectif sur l'histoire de la convention constitutionnelle qui eût lieu après la session du prétendu Congrès continental, et à laquelle des hommes comme Randolph, Read, Morris et Hamilton, et d'autres grands hommes, prirent part, nous verrons que la conclusion à laquelle on y en est arrivé à ce sujet se résumait à un compromis. Plusieurs de ces hommes éminents prétendaient que la représentation des Etats au Congrès devait être réglée de la même manière qu'au Sénat, tandis que d'autres étaient d'avis que les représentants des divers Etats devaient être élus en vertu d'un cens électoral déterminé par le Congrès lui-même. Ce fut afin d'en venir à une entente qu'on décida alors, et le système a continué d'exister depuis, que tous les membres de la Chambre des députés seraient élus d'après le cens électoral des Etats.

Au Canada, lorsque fut rédigé l'Acte de la Confédération, on déclara que le cens électoral qui servirait au choix des membres de cette Chambre, serait réglementé par le parlement fédéral lui-même. On avait par là l'intention arrêtée de fortifier le pouvoir fédéral. Il est donc assez clair qu'il y a une très grande différence sous ce rapport entre la constitution des Etats-Unis et celle de la Confédération canadienne, et que, par suite, l'argument tiré de leur prétendue analogie par le chef du gouvernement ne s'applique pas le moins du monde.

L'article 41 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord est ainsi conçu :

Jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement, toutes les lois en vigueur dans les diverses provinces à l'époque de l'Union, concernant les questions suivantes ou aucune d'elles, savoir: l'éligibilité, l'inégibilité des candidats ou des membres de la Chambre d'assemblée ou Assemblée législative dans les diverses provinces, les votants aux élections de ces membres, les serments exigés des votants, les officiers-rapporteurs, leurs pouvoirs et leurs devoirs, le mode de procéder aux élec-

tions, le temps que celles-ci peuvent durer, la décision des élections contestées et les procédures y incidentes, les vacations des sièges en parlement et l'exécution de nouveaux brefs dans les cas de vacation occasionnés par d'autres causes que la dissolution,—s'appliqueront respectivement aux élections des membres envoyés à la Chambre des Communes par ces diverses provinces.

Les pères de la Confédération ne pouvaient faire autrement. Ils ont adopté le cens électoral des diverses provinces simplement pour servir de base à l'élection des membres du premier parlement du Canada, et la chose devait se continuer à chaque élection subséquente jusqu'à ce que la Chambre des Communes, dans sa sagesse et dans l'exercice de ses droits, pouvoirs et privilèges, eût adopté une autre loi, qui régirait l'élection de ses membres. Le sens explicite de cet acte est que la Chambre des Communes devrait régler le cens en vertu duquel ses membres sont élus. Obéissant à cette idée, la Chambre des Communes adopta en 1885 la loi qu'on cherche maintenant à abroger.

Cette loi a ses défauts, sans doute. Elle est incommode et coûteuse, c'est ce que je suis prêt à admettre. Cependant, malgré ces défauts, elle a des mérites, qui devraient la recommander aux membres de cette Chambre. Dans tous les cas, elle a le mérite de l'uniformité, et voilà un principe fondamental que devrait posséder toute loi réglant le cens électoral sanctionnée par cette Chambre.

Elle a le mérite de l'impartialité. Certains députés peuvent être portés à sourire en entendant dire que cette loi est impartiale. Cependant, j'ose affirmer qu'aucun député ne se lèvera ici pour mentionner un seul cas où l'on ait fait preuve de partialité, dans un comté quelconque, depuis l'époque où l'on a procédé pour le première fois à la revision des listes en vertu de cette loi, en 1886, jusqu'à présent.

Des députés disent avoir entendu parler de cas de partialité, mais on n'a jamais entendu dire qu'on ait précisé, encore bien moins prouvé, un cas où un officier-reviseur aurait agi avec partialité dans une partie quelconque du Canada.

On peut donner de bonnes raisons pour expliquer l'impartialité de ces officiers. Ici c'étaient des juges de l'endroit, là c'étaient des avocats distingués dans le milieu où ils devaient exercer leurs fonctions ; on leur faisait prêter le serment d'office ; ils ne pouvaient être destitués que par la Chambre des Communes ; ils dépendaient, non du gouvernement, mais du parlement et partant seule la Chambre des Communes pouvait les démettre ; ils ne pouvaient être élus que deux ans après avoir résigné ou abandonné leur charge.

Dans ce dernier cas, la loi était plus sévère pour eux que pour les juges eux-mêmes. Ceux-ci peuvent passer de la magistrature au parlement, du jour au lendemain, tandis que l'officier-reviseur ne peut être élu à ce parlement ni aux législatures provinciales avant l'expiration de deux années depuis qu'il a cessé d'occuper sa charge.

Nous pouvons comprendre, par là, le soin que, dans la rédaction de cet acte, le gouvernement a apporté à soustraire l'officier-reviseur à toute influence politique. Ce n'est donc pas sans beaucoup de surprise, M. l'Orateur, que j'ai entendu le très honorable premier ministre tenir le langage que voici, lors de la deuxième lecture du bill :

A la droite, nous sommes tout à fais hostiles à l'officier-reviseur, ainsi qu'aux listes préparées par lui. Nous avons trop souffert de son pouvoir dans le cours des vingt dernières années.

Eh bien ! je ne puis comprendre pourquoi l'honorable ministre éprouverait une telle aversion pour les officiers-reviseurs, eux qui constituent un corps d'hommes qu'on ne peut nullement accuser de partialité, sans outrager la vérité, qui étaient éminemment aptes à remplir les devoirs leur incombant, qui exécutaient leur fonctions avec sagesse et exactitude, et qui, non seulement étaient hors de l'atteinte du gouvernement qui les avaient nommés, mais étaient inamovibles, à moins d'un acte du parlement décrétant leur démission. C'est par leur grande honnêteté seulement qu'ils peuvent déplaire à l'honorable ministre. Un tribunal de revision constitué sur des principes justes ne lui convient pas et répugne au parti qu'il dirige ostensiblement

Un peu plus loin, il dit :

Cet acte même concernant le cens électoral constituait un abus de pouvoir par lequel la revision des listes était confiée à de dociles instruments du gouvernement.

Eh bien ! je prétends humblement que voilà une affirmation qui n'aurait pas dû tomber des lèvres de l'honorable ministre. Je ne trouve pas qu'elle soit conforme à la dignité de la position qu'il occupe. C'est une allégation qu'il ne peut nullement établir, ni lui ni aucun de ses partisans en cette Chambre ou dans le pays. Que les officiers reviseurs aient été les instruments du pouvoir, voilà une impossibilité, car ils étaient hors de l'atteinte, non seulement de tous les partis politiques, mais encore du gouvernement qui les avait nommés.

L'honorable Solliciteur général qui a présenté ce bill, l'autre jour,—je suis heureux de le voir à son siège,— a fait un excellent discours. Qu'elles que puissent être ses opinions politiques, cet honorable ministre réussit généralement à expliquer les actes qu'il présente en cette Chambre, et je dois le féliciter du clair et bref énoncé dont il a accompagné la présentation de la mesure qui fait l'objet de ce débat.

L'honorable Solliciteur général réclame comme l'un des mérites du bill le fait qu'il est basé sur un bill présenté par feu sir John Thompson, il y a quelques années. Eh bien ! M. l'Orateur, j'ai été bien aise de voir ce ministre faire indirectement à cet ex-premier ministre ce grand éloge qu'il mérite. Je suis de ceux qui n'ont pas attendu que cet homme fût descendu dans la tombe pour reconnaître l'honnêteté, les talents supérieurs, la valeur réelle et la grande largeur des vues de cet éminent et regretté homme d'État.

Mais je dois faire remarquer à l'honorable ministre que son bill diffère beaucoup de celui présenté par sir John Thompson en juin 1894. Le bill actuel transfère tout à fait aux législatures provinciales la réglementation du cens en vertu duquel doit se faire l'élection des membres de la Chambre des Communes, tandis que l'autre laisserait cette réglementation au parlement fédéral. Le Solliciteur général verra tout de suite la différence qui sépare son bill de celui-là.

Je suis bien prêt à admettre que sir John Thompson a déclaré que le cens basé sur la propriété donnant le droit de vote à l'élection des membres de la Chambre des Communes, dans les différentes provinces, serait le même que celui des électeurs des députés provinciaux, mais il n'est pas allé au delà. Et l'acceptation du cens basé sur la propriété établie par les provinces avait en vue, et cela seul, de faciliter à l'officier-reviseur la préparation de ses listes.

Si l'honorable Solliciteur général ne demandait pas davantage, j'acquiescerais tout de suite à sa proposition, l'acceptant comme une sorte de compromis. S'il adopte le cens basé sur la propriété des différentes provinces, et s'il conserve le cens électoral au contrôle fédéral, je suis disposé à aller jusque-là ; mais quand on nous demande de renoncer à nos pouvoirs de législateur, pour les déléguer à une législature irresponsable dans l'exercice de ces pouvoirs à notre égard, ce serait abdiquer d'une manière honteuse et injustifiable des fonctions que nous sommes censés exercer ici, que d'y consentir.

Afin de démontrer que sir John Thompson entendait que le contrôle de la préparation des listes restât au pouvoir fédéral, je citerai ce passage du discours qu'il prononçait lors de la présentation de son bill, ainsi conçu :

Nous conservons le trait que je considère comme le plus important de l'acte concernant le cens électoral de 1885, savoir : que la revision sera faite par des officiers dépendant de ce parlement et du gouvernement fédéral. Le grand principe sur lequel repose cet acte-là est que ce parlement contrôle ce qui a trait au cens électoral. On a prétendu que ce contrôle devrait se diviser en deux parties, savoir : d'abord, relativement au règlement du cens même, et ensuite relativement à l'application de la loi destinée à le mettre en vigueur.

La Chambre verra que sir John Thompson a posé clairement ces deux propositions, savoir : que le parlement fédéral doit déterminer le cens servant de base aux élections fédérales, et chose qu'il a déclaré très formellement et d'une manière non équivoque—que la préparation des listes doit rester sujette à l'autorité fédérale.

J'aimerais voir l'honorable Solliciteur général expliquer comment il va concilier avec les notions de justice ordinaires le fait que par le bill proposé, si ce bill devient loi, il va priver de l'exercice de leur droit de vote plusieurs centaines de bons citoyens. Il nous dit que les conseils municipaux préparent les listes suivant les lois des différentes provinces. Il est porté à consentir à cela, et partant il est de mon avis à ce sujet.

Dans plusieurs provinces, des milliers de gens aptes sous tous rapports à voter, au point de vue de la propriété, sont privés de l'exercice de leur droit de vote par la loi provinciale, et ne peuvent voter aux élections fédérales. L'honorable ministre proposera-t-il que ces gens-là restent privés de leurs droits politiques et ne puissent voter aux élections fédérales ? Alors, comment concilie-t-il cette attitude avec ses notions de justice et d'équité ainsi qu'avec le droit reconnu que possède tout sujet anglais devenu apte à exercer son droit de vote, de voter dans la société dont il fait partie.

A la Nouvelle-Ecosse, où j'habite, la loi concernant le cens électoral a de sévères dispositions au sujet de l'exercice du droit de vote. Le ministre des Finances se rappellera que cette loi fut présentée par le parti dont il fut l'un des membres éminents. Elle fut adoptée en 1871, avant l'entrée de l'honorable ministre dans la politique active ; mais je puis dire qu'il l'a maintenue très fermement par la suite. Des efforts ont été faits de la part des conservateurs en plusieurs circonstances, pour l'abroger, mais l'honorable ministre a pris parti pour la monstruosité et l'a défendue. Cette loi prive un grand nombre de dignes citoyens de voter aux élections fédérales. Ceux qu'elle frappe se trouvent mentionnés à l'article 67 du chapitre 4 des Statuts de la Nouvelle-Ecosse, lequel est ainsi conçu :

Tous ceux qui dans les quinze jours précédant l'élection étaient fonctionnaires, ou recevaient comme tels des gages ou émoluments quelconques, au département des Postes, des Douanes et du Revenu de l'intérieur, dans les administrations des phares et des chemins de fer du gouvernement....

Tous ces gens-là ne pourraient voter si nous adoptions le cens électoral des provinces pour l'élection des membres de la Chambre des Communes. Je demande à l'honorable ministre d'après quel principe de droit ou de justice—naturellement je sais que le parlement a le pouvoir d'adopter n'importe quelle loi et qu'il peut le faire—il peut justifier l'exclusion de l'exercice de leur droit de vote de 3,000 ou 4,000 citoyens de cette province ? Ces gens accomplissent admirablement leur devoirs de citoyens, ils paient leur part d'impôts au trésor municipal, et bien qu'ils s'acquittent de leurs taxes et de toutes les autres charges que leur imposent les pouvoirs municipaux, cependant, il ne leur est pas permis de voter aux élections fédérales parce que l'un peut recevoir $100 à titre de gardien d'un phare, et d'autres $150 à titre de fonctionnaires à la Douane, à la Poste ou au Revenu de l'Intérieur. D'après quel principe l'honorable ministre peut-il justifier la privation de son droit de vote infligée à la classe de gens que j'ai mentionnée ?

Maintes fois des efforts ont été tentés à la Nouvelle-Ecosse pour obtenir l'abrogation de cette mesure inique et injuste, mais on s'est toujours vainement heurté à la résistance du parti libéral auquel le ministre des Finances était identifié avant son entrée en cette Chambre. De louables efforts ont été faits par l'opposition conservatrice à la législature de cette province, en diverses circonstances, pour obtenir l'abrogation de cette loi, mais le gouvernement libéral a toujours voté contre cette abrogation, refusant obstinément de la permettre. Je déclare sur l'honneur ne pouvoir comprendre pourquoi un corps du rang qu'occupe la Chambre des Communes du Canada déléguerait aux législatures provinciales le pouvoir de déterminer quels sont ceux qui devront voter à l'élection de ses membres, à elle, la Chambre des Communes du Canada.

Permettez-moi de signaler la manière dont sont préparées les listes électorales à la Nouvelle-Ecoosse où j'habite.

Les municipalités y sont constituées comme dans l'Ontario. Des estimateurs sont nommés dans chacune de ces municipalites, ainsi que des reviseurs. La loi dit que les arrondissements de votation des différentes localités seront réunis en groupes de un à cinq dans chaque municipalité, et que chaque groupe aura trois reviseurs. Dans le comté du Cap-Breton, où je réside, se trouvent vingt-quatre municipalités, et cinq différentes commissions de reviseurs composées de trois membres chacune, portant ainsi à quinze le nombre de reviseurs pour tout le comté. Ces derniers se réunissent pour examiner et préparer les listes électorales. Il n'existe aucune disposition pour parer aux omissions de noms sur la liste, si ce n'est par des moyens indirects, savoir : en donnant avis, et ainsi de suite et le tribunal suprême est constitué par le shérif.

Or, M. l'Orateur, le shérif est un officier du gouvernement provincial, et c'est, trop souvent dans notre province, un politicien fourbu qui, après avoir été au service du parti dans l'endroit pendant nombre d'années, a obtenu un emploi en dernier ressort. Et c'est cet officier qui constitue le tribunal suprême des appels concernant les listes électorales.

On peut aisément comprendre quelle sorte de tribunal est ce tribunal que préside un fonctionnaire de cette espèce. Le Solliciteur général est bon avocat, et je le prie de bien réfléchir avant de confier à un pareil tribunal le sort des listes qui décideront de l'élection des membres néo-écossais de cette Chambre.

Le travail du shérif terminé, les listes sont alors complétées et renvoyées au greffier du conseil, mais à l'état du manuscrit et non pas imprimées. L'honorable Solliciteur général verra comme il y a là ouverture à la fraude dans des circonstances de cette nature. Rien ne m'empêche d'admettre que je suis convaincu que l'honorable ministre est prêt à faire face à de semblables difficultés, et à faire des efforts pour opérer la réforme de ce qui constituerait un état de choses outrageant, si ce bill devenait loi. Je lui demande d'y songer avant de faire adopter cette mesure, et de voir à ce qu'on soit garanti contre la possibilité de pareilles fraudes.

Je dis, M. l'Orateur, que l'ancien acte concernant le cens électoral, tout incommode et coûteux qu'il soit, est encore susceptible d'être amendé de manière à satisfaire la Chambre et le pays. Il possédait les garanties d'uniformité et d'impartialité qui manquent à ce bill-ci. Et quant à son impartialité, je défie le député de n'importe quelle circonscription électorale depuis Victoria jusqu'à Yarmouth, dans la Nouvelle-Ecosse, de dire que l'officier-reviseur n'a pas apporté une conduite franche et honnête dans toutes les revisions de listes qui ont eu lieu, depuis la première, en 1886, jusqu'à la dernière. Je suis à portée d'être entendu de tous les députés de ma province qui siègent en cette Chambre, et je défie n'importe lequel d'entre eux de nier cette assertion. Alors, pourquoi détruire le caractère judiciaire que revêt la revision actuelle de nos listes, pour transférer et confier ce travail à des personnes tout à fait ignorantes, trop souvent, de la procédure judiciaire, complètement étrangères aux règles les plus élémentaires de la preuve ?

L'acte concernant le cens électoral avait donc le mérite transcendant de l'uniformité et de l'impartialité, et ce qu'il avait d'incommode et de coûteux pouvait aisément en être enlevé par un amendement judicieux. Je suis d'avis que l'adoption de l'amendement proposé par mon honorable ami (M. Powell) sera un pas dans la direction du perfectionnement de cet acte là.

Quant au suffrage universel, M. l'Orateur, j'ai beaucoup foi dans ce système, protégé et sauvegardé par un mode d'inscription sujet au contrôle du pouvoir fédéral. Le principe de ce système est accepté dans l'Ontario, dans les territoires du Nord-Ouest, au Manitoba, au Nouveau-Brunswick et virtuellement dans l'Ile du Prince-Edouard, et dans les autres provinces de la Nouvelle-Ecosse et de Québec, le cens électoral basé sur la propriété est si bas qu'il n'offre presque pas d'obstacle à l'existence du suffrage universel. Virtuellement ce système existe par tout le Canada, et la Chambre, à mon avis, ferait bien d'envisager maintenant et tout de suite la question.

Je suis d'avis, M. l'Orateur, que le suffrage universel, appliqué au moyen d'un mode d'inscription sévère et vigilant, répondrait à tous les besoins dans le pays. Je suis d'avis que cette inscription devrait se faire sous la surveillance du parlement du Canada et par l'intermédiaire d'officiers assermentés du gouvernement fédéral, et alors, je prétends, un système comme celui-là donnerait satisfaction au peuple canadien.

Je suis donc opposé à ce bill, M. l'Orateur, parce qu'il est contraire à l'esprit de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

J'y suis opposé parce que ce parlement ayant déjà été saisi du pouvoir de régler son propre cens électoral, ce serait opérer un mouvement rétrograde que de retourner au cens électoral des provinces ; j'y suis opposé parce qu'il mène directement à la décentralisation du pouvoir fédéral, et que je crois que seul dans ce pouvoir réside le droit de régler le cens suivant lequel doivent être élus les membres de la Chambre des Communes ; j'y suis opposé parce qu'il manque d'uniformité, parce qu'il abandonne aux provinces un pouvoir que ce parlement devrait exercer, parce qu'il impose aux provinces un fardeau dont nous n'avons pas le droit de les charger ; et enfin, j'y suis opposé en vertu du grand principe qui veut que chaque assemblée et chaque corps législatif doit posséder le pouvoir de déterminer les règles et les conditions suivant lesquelles ceux qui cherchent à y pénétrer doivent être admis dans ses conseils et à ses délibérations.

M. ROSS-ROBERTSON : M. l'Orateur, j'aimerais à dire quelques mots seulement pour exposer ma position relativement à l'amendement proposé ce soir.

J'ai parcouru cet amendement fort attentivement, et j'ai essayé de me mettre d'accord avec ce qu'il propose. Je ne puis voir, cependant, qu'il décrète l'abolition de la charge de notre vieil ami l'officier-reviseur.

J'approuve pleinement l'idée énoncée par mon honorable ami le député de Westmoreland (M. Powell) en faveur d'un cens électoral fédéral uniforme, pourvu qu'elle soit praticable sans le secours de l'officier-reviseur et sans qu'on soit obligé de faire les énormes dépenses imposées au pays et aux candidats par la loi actuelle.

Je ne suis pas enthousiaste de la loi proposée actuellement par le gouvernement. Le fait est que je suis assez conservateur pour être d'avis que l'acte actuel concernant le cens électoral du Canada, est à peu près aussi rapproché du suffrage universel qu'il devrait jamais l'être en ce pays.

Les libéraux de l'Ontario se sont portés à l'autre extrême ; mais s'ils sont satisfaits, je ne crois pas, en présence du résultat de la récente élection de cette province, que les conservateurs aient fort lieu de se plaindre.

L'ancien acte concernant le cens électoral, qui a à son débit la nomination des officiers-reviseurs et les dépenses qu'il entraîne, est funeste au pays et n'est recommandable à ni l'un ni l'autre des partis. Je n'aime pas la loi proposée par le gouvernement ; mais toute mauvaise qu'elle soit, elle vaut encore mieux telle que modifiée suivant les dispositions de l'amendement, et à moins qu'on ne me fasse comprendre clairement que cet amendement n'a pas en vue de conserver la charge de notre vieil ami l'officier-reviseur, je devrai voter contre.

M. DAVIN : M. l'Orateur, je me lève simplement pour signaler un point qu'on n'a pas encore soumis à la Chambre, au sujet de la forte objection qui s'oppose à ce que les provinces fixent le principe du cens électoral relativement à cette Chambre.

Le très honorable premier ministre, dont le discours, ainsi que celui de l'honorable Solliciteur général, constituent le principal discours prononcé à l'appui du bill proposé, a soutenu une thèse très élaborée pour démontrer que puisque les Etats de l'Union américaine déterminaient le cens applicable à l'élection des députés du Congrès fédéral, il en devrait être de même pour les provinces relativement au cens suivant lequel doivent être élus les membres de ce parlement. Mon honorable ami le député de Westmoreland (M. Powell), toutefois, a fait remarquer ce qui, par accident, a échappé à l'attention du très honorable chef du gouvernement.

Le très honorable ministre a dit :

D'après la teneur de la constitution des Etats-Unis, qui en ce qui touche au principe de la fédération, est, dans une large mesure, un prototype de la nôtre, la réglementation du cens électoral pour l'élection des députés au Congrès n'est pas dévolue au Congrès.

Au contraire cette réglementation est expressément dévolue au Congrès, comme l'honorable député de Westmoreland l'a démontré ce soir. La constitution dit que cette question est du ressort du congrès. Le très honorable premier ministre ajoute :

Mais elle est inscrite à la constitution elle-même et forme l'une de ses prescriptions fixes qui est entièrement soustraite à l'initiative des pouvoirs législatifs du Congrès.

J'ai lu les débats qui ont eu lieu antérieurement à l'adoption de la constitution. Les hommes éminents qui prirent part à cette conférence ont vu les dangers qui pourraient résulter d'un cens électoral laissé aux mains des Etats, mais il s'agissait d'amener ces Etats à consentir à une fédération, et ils ont eu peur d'adopter une autre ligne de conduite que celle qu'ils ont adoptée. L'article 4 de la constitution qui a déjà été cité ce soir dit :

Le temps et l'endroit où auront lieu les élections des sénateurs et des représentants, et la manière de faire ces élections, seront prescrits dans chaque Etat par sa législature ; mais le Congrès peut, en tout temps, par une loi faire des règlements, ou modifier ceux-ci, sauf en ce qui concerne les endroits où seront choisis les sénateurs.

La constitution décrète ici exactement ce que l'honorable Premier ministre dit qu'elle ne décrète pas. Mais ce qu'il y a de plus curieux encore, c'est qu'il a demontré que le Congrès pouvait faire absolument la chose qu'il prétendait que le Congrès ne pouvait pas faire, lorsqu'il a expliqué comment, à la fin de la guerre les nègres ont été admis au droit de suffrage.

Voici maintenant ce que disait le *Federalist* pour expliquer pourquoi ces hommes d'Etat ont pu consentir à laisser aux Etats le soin de fixer le cens électoral pour l'élection des représentants fédéraux et nous y trouvons un argument contre ceux qui veulent que le cens électoral soit laissé aux provinces :

Sur cet article qui a été adopté à l'unanimité, le *Federaliet* faisait remarquer. La décision prise par la convention parait être la meilleure qu'il y avait à prendre. Elle doit satisfaire tous les Etats, puisqu'elle est conforme à la base déjà établi par chacun d'eux. Elle sera une garantie pour les Etats-Unis, par ce que le cens électoral étant déterminé par la constitution des Etats, ne peut être changé par le gouvernement de ces Etats et il n'y a pas à craindre que le peuple de ces Etats modifie sa constitution de manière à diminuer les droits garantis au peuple par la constitution fédérale.

On voit donc que l'écrivain éminent et le grand homme d'Etat du *Federalist* considérait comme une chose extraordinaire de voir un parlement comme celui de la Chambre des représentants laisser aux pouvoir inférieurs le soin de déterminer le cens électoral destiné à élire cette Chambre de représentant. Mais il explique qu'il n'y a aucun danger puisque le cens étant déterminé par la constitution ne peut pas être modifié par le gouvernement des Etats.

Mon objection au bill c'est qu'il donne aux provinces le pouvoir de fixer le cens qui doit servir à élire les membres de cette Chambre. Je ne me plains pas autant du défaut d'uniformité que du fait qu'il donne à des pouvoirs inférieurs le droit de fixer le cens pour les élections fédérales.

M. MILLS : Et le droit de le changer.

M. DAVIN : Et le droit de le changer. Prenons la situation telle que nous l'ont exposée l'honorable député d'Annapolis (M. Mills) et l'honorable chef de l'opposition pour ce qui concerne le Manitoba. Voyons aussi ce que dit de cette province l'honorable député de Marquette (M. Roche). Jai ici un affidavit de M. Ross qui déclare qu'on lui a refusé le droit de mettre sur la liste 165 électeurs qui avaient le droit d'y être, et dont plusieurs habitaient la province depuis des années.

Je demande à l'honorable Solliciteur général de bien réfléchir. Il ne désire certainement pas faire voter une loi qui, dans certaines provinces, pourrait être une cause d'injustice, et cependant il présente un bill qui met le Canada à la merci d'une loi manitobaine que le *Globe* de Toronto et le *Free Press*, un journal indépendant ou plutôt libéral, de Winnipeg, ont condamné dans les termes les plus énergiques. Je pourrais citer article sur article du *Free Press* dénonçant comme inique la loi du cens électoral de cette province. Je ne parle pas comme conservateur, mais comme membre de cette Chambre et je demande à mes collègues de la majorité, s'il est juste d'imposer à la population du Manitoba, pour ces élections fédérales, une loi qui permet les abus les plus criants et a été la cause d'innombrables injustices.

Ce que je viens de dire du Manitoba s'applique à la Nouvelle-Ecosse et mon honorable voisin (M. Martin) ajoute, à l'Ile du Prince-Edouard.

L'honorable premier ministre en réponse au chef de l'opposition a dit :

Pour ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse son argument ne vaut pas grand'chose. Il s'est en quelque sorte réfuté lui-même en admettant que cette législature avait abolî la loi dont il se plaignait.

J'ai peine à croire que l'honorable premier ministre savait ce qu'il disait à ce moment. Le chef de l'opposition a expliqué qu'à la veille d'une élection fédérale, la législature de la Nouvelle-Ecosse avait adopté une loi lui permettant d'influencer le résultat, et qu'après l'élection, cette loi a été abrogée.

N'est-ce pas là une preuve du grief dont nous nous plaignons ? Et cependant le premier ministre réfute cette objection dans les termes que je viens de citer. Il est presque impossible de supposer qu'il se rendait compte à ce moment, de ce qu'il y a de faux et de spécieux dans ce raisonnement. Il admet aussi qu'une législature peut abuser de ses pouvoirs. Quand un premier ministre fait un tel aveu, on doit naturellement s'attendre à ce qu'il propose un moyen de rendre ces abus impossibles. Mais au lieu de cela il dit qu'il sait ce que peut faire une majorité, et il cite des cas où le parti libéral a eu à se plaindre de la majorité conserva-

trice. Tout ce que je puis répondre, c'est que je n'ai pas encore entendu citer un cas où quelqu'un ait commis une injustice sous la loi actuelle.

La première proposition du bill de l'honorable Solliciteur général, c'est que le parlement central d'une confédération, les législatures provinciales aient le contrôle, non seulement du cens électoral pour leurs propres élections, mais aussi les élections fédérales.

Il suffit d'émettre ces deux propositions pour en faire voir toute l'absurdité. Et quels sont les arguments qu'il emploie pour les défendre ? On pourrait croire que c'est plutôt une satire. Nous avons, dit-il, deux pouvoirs dans une confédération, ces pouvoirs sont divisibles, par conséquent nous ne devons avoir qu'un seul cens électoral. Voici ses propres paroles :

La raison en est que notre régime politique repose sur la division des pouvoirs législatifs.

Et parce que notre régime politique repose sur la divison des pouvoirs législatifs, nous ne devons avoir qu'un seul cens électoral et ce sont les pouvoirs inférieurs qui en auront le contrôle, et pour les provinces et pour la Confédération.

Le but vers lequel nous devons tendre, c'est que cette Chambre, quelleque soit la loi que nous adoptions, soit une représentation fidèle de l'opinion publique dans ce pays, et j'ai été surpris d'entendre l'honorable premier ministre nous parler de principes et de philosophie à propos de cette question. Ses panégyristes nous disent de temps à autre qu'il a étudié Burke, Fox et d'autres grands hommes d'Etat anglais. Si Burke eut été ici, il l'aurait vertement remis à sa place, avec sa philosophie et ses principes.

En proposant son bill à la Chambre, l'honorable Solliciteur général a quelque peu manqué de franchise. Il a prétendu que son projet de loi avait un précédent dans celui que sir John Thompson avait proposé en 1894. Disait-il cela sincèrement ? Sir John Thompson, en 1894, demandait que les listes provinciales servissent de base à la confection des listes fédérales, mais il n'a jamais demandé que ce parlement se départe de son droit de déterminer son propre cens.

Comme l'ont expliqué l'honorable Solliciteur général et le très honorable premier ministre le but du bill est de transférer du parlement fédéral aux législatures provinciales le droit de fixer le cens électoral dans tout le pays.

Le premier ministre emploie le mot "réglementation" dans un sens, à un certain endroit, et plus loin dans un autre. Cela ne fait guère honneur à sa logique, ni à sa bonne foi. Il dit que nous confions la réglementation du cens aux législatures, mais que nous ne nous départons pas de nos droits, que nous continuons à exercer notre souveraineté ! Il vaut autant dire que si vous donnez cinq louis ou une piastre à quelqu'un vous avez encore votre argent.

J'ai été presque peiné d'entendre l'honorable Solliciteur général déclarer qu'il était bien décidé à ce que la province de Québec eût son propre cens pour les élections fédérales. Pour ma part, je n'ai pas d'objection à ce que Québec ait son propre cens électoral pour les élections fédérales. Mais je n'aimerais pas que ce bill imposât au Manitoba, à Ontario ou au Nouveau-Brunswick, le suffrage universel, dont ces provinces pourraient ne pas vouloir, pour élire les membres de cette Chambre.

Est-ce un bon argument que de prétendre qu'il ne devrait y avoir qu'un seul cens pour cette Chambre, et pour les législatures ? N'avons-nous pas à exercer des pouvoirs d'un ordre plus élevé que ceux des législatures ?

N'avons-nous pas à exercer des pouvoirs d'un ordre plus élevé ? N'est-il pas dans l'ordre des choses possibles que les électeurs qui font un choix judicieux des hommes appelés à diriger les affaires municipales, n'aient pas les aptitudes voulues pour élire les députés appelés à diriger les affaires provinciales ou ceux chargés d'adopter les lois au parlement fédéral ? Supposons, un instant, que le Canada obtienne son indépendance nationale et que le parlement soit obligé de formuler une politique relativement aux affaires étrangères et à résoudre d'autres questions de plus haute importance que celle-là, n'est-il pas dans l'ordre des choses possibles que, pour élire une bonne députation fédérale, il fallut un mécanisme différent de celui qui suffit à lire une bonne députation à l'Assemblée législative ? L'une des grandes objections que j'ai à formuler contre ce projet est qu'il impose aux provinces qui n'en veulent pas le système du suffrage universel pour l'élection des députés fédéraux. Dans l'Ontario, le suffrage universel n'existe pas absolument, puisque les électeurs sont tenus de donner certaines preuvres qu'ils remplissent leurs devoirs de citoyens. L'honorable Solliciteur général déclare qu'il veut bien que Québec garde son propre cens électoral ; mais, écoutez-le parler des pauvres électeurs de l'Ontario :

Il est possible qu'il existe dans certaines provinces une tendance à appliquer le cens électoral, dans son sens le plus large, de façon à établir le suffrage universel ; il est possible que l'on tente à accorder le droit de suffrage à tout le monde, même à ceux qui n'ont pour tout actif en ce bas-monde que leur droit de vote, qui n'est pour eux qu'une valeur négociable en temps d'élection, de sorte qu'ils se trouvent sur un pied d'égalité avec les citoyens qui possèdent quelque chose au pays.

Mon honorable ami (M. Fitzpatrick) me fait un signe d'approbation. Il ose encore approuver, le sourire sur les lèvres, la plus monstrueuse iniquité qui signalera son règne législatif ! Il nous suffit : je suis près à élaborer une législation donnant le droit de suffrage à ceux qui n'ont pour tout partage ici-bas que leur suffrage et le prix que leur rapportera leur trahison, en le vendant. Et le Solliciteur général approuve encore cela ! Ce serait une indignité sans nom de la part de la législature et de la part d'un homme aussi éminent que le Solliciteur général, d'accorder le droit de suffrage à ceux-là même auxquels le plus célèbre des radicaux le refusait. J'ai cité John Stuart Mill, dont la Chambre vénère le nom, et c'est lui qui déclare qu'il n'est pas permis d'accorder le droit de vote à des individus de cet acabit. D'après lui, pour avoir le droit de voter, il faut remplir, au moins dans une légère mesure, ses devoirs de citoyen, et contribuer aux dépenses de l'Etat. Nul banqueroutier, nul indigent vivant de la charité publique n'ont droit de voter.

Car, comme dit l'auteur en question, pourquoi faire participer ces individus à l'administration des deniers publics ? Et c'est là ce que nous faisons. Si les électeurs qui nous envoyent ici prendre part à l'administration des deniers publics, sont une catégorie d'hommes de mérite inférieur, ils éliront des députés à leur image et ressemblance. Mill, dont j'ai le texte même sous les yeux, ne veut pas qu'on inscrive à la liste des électeurs celui qui ne sait ni

lire ni écrire, celui qui n'a pas payé ses taxes, le banqueroutier qui n'a pas obtenu de ses créanciers une libération satisfaisante. Et l'honorable Solliciteur vient nous dire : je suis prêt à forcer l'Ontario, à accorder le droit de vote pour les élections fédérales à des individus qui n'ont d'autre actif au monde que leur suffrage, qui est pour eux un article négociable.

Voici, toutefois, ce que je reproche à l'honorable Solliciteur général et que je ne saurais pardonner à un avocat de son expérience : c'est de venir déclarer à la Chambre que sa loi est basée sur le précédent établi en 1894 par sir John Thompson. J'ai sous les yeux en ce moment le projet de loi de l'ancien premier ministre ; je m'abstiendrai d'en donner lecture, mais pour ceux qui se soucieraient de le faire, la comparaison entre les deux projets de loi serait fort intéressante. La proposition de sir John Thompson est à mon avis, parfaitement admissible : il veut prendre pour base de nos listes d'électeurs fédéraux celles des municipalités et des provinces. Peu importe à mes yeux la liste qui serve de base à la nôtre, pourvu que celle-ci soit subordonnée à la réglementation du parlement.

La seule objection légitime qu'on ait formulée contre le système actuellement en vigueur est celle relative aux dépenses qu'il nécessite. Disons, en passant, que, des deux côtés de la Chambre, les orateurs qui ont pris part au débat, nous ont vivement intéressés, et que je les ai écoutés avec le plus grand plaisir. De l'avis de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) la dépense la plus considérable est celle nécessitée par la revision des listes par le juge. Payons donc au juge reviseur le même prix que paie la province, et la dépense diminuera de moitié. L'honorable député de Stanstead (M. Moore) a prouvé, l'autre soir, que le Solliciteur général avait grandement exagéré le coût des dépenses en question.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : L'honorable député va peut-être un peu trop loin. La source où j'ai puisé ma statistique à cet égard est le rapport même de l'auditeur général. Je suis prêt à déposer ce rapport sur le bureau, avec indication de la page même à laquelle j'ai emprunté ces chiffres.

M. DAVIN : Mon honorable et savant ami ne fait qu'aggraver sa faute, en refusant de se rendre à l'évidence des faits.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il faut bien distinguer entre les faits et la fiction.

M. DAVIN : En divisant la somme des dépenses par deux et en la distribuant également sur une période de treize années, le résultat ne serait plus le même.

Qu'on me comprenne bien, je ne prétends pas qu'il faille maintenir le système actuel, mais que, lorsqu'il s'agit de la revision finale des listes, il importe de ne pas se trouver à la merci de reviseurs du calibre de ceux de la province du Manitoba ; il importe, dis-je, de ne pas nous soumettre aux caprices des créatures des gouvernements provinciaux, qui, au gré de leurs chefs, peuvent perpétrer toutes les iniquités qu'on veut leur faire commettre. Il faut que la revision définitive des listes soit faite par les juges, et pourvu que cette revision soit entourée des sauvegardes voulues, peu importe le mode d'élaboration de ces listes. A mon avis, c'est simplement un moyen pour atteindre une fin. Or, l'intérêt de notre dignité nous défend de confier à un corps politique d'ordre inférieur le soin d'établir un système qui, de l'aveu du très honorable leader de la Chambre, forme la base même et le fondement de nos institutions politiques. Je ne veux pas m'oublier au point d'entrer dans les détails de la mesure débattue ; je me contenterai de tracer la ligne de conduite qu'il nous faut suivre. Mon honorable et savant ami, en présentant son bill à la Chambre, a prétendu qu'il voulait adopter les listes provinciales comme base de notre liste d'électeurs fédéraux ; or, après tout, quel est le principal article de son projet de loi ? C'est l'article 8, où il établit que la base qu'il veut donner à notre liste fédérale est aussi mobile que les sables du rivage. C'est une base qui n'a absolument rien de fixe ni de stable. Il arrivera quelquefois que la liste dont on aura besoin, ne sera pas confectionnée. Il est un autre point que je serais heureux de signaler à l'attention de l'honorable député de Toronto-est (M. Ross-Robertson) s'il était en Chambre, le Solliciteur général établit dans son bill à titre d'alternative, le mécanisme même que, de son propre aveu, son bill est destiné à abolir. Il nous dit que, dans certaines circonstances, il pourra arriver qu'il n'ait pas été confectionné de listes provinciales, dans le cours de l'année, et alors :

Si ces listes ont été dressées pas plus d'un an avant la date du bref pour cette élection fédérale: autrement, de nouvelles listes d'électeurs seront dressées, et pour la confection et la mise à effet de ces listes d'électeurs, le Gouverneur en conseil pourra nommer tous officiers nécessaires et leur conférer tous les pouvoirs nécessaires; et dans la confection, la revision et mise en vigueur de ces nouvelles listes d'électeurs, les dispositions des lois de la province régissant la confection, revision et mise en vigueur des listes provinciales d'électeurs seront dans ce cas autant que possible, observées et suivies.

Ces fonctionnaires seront donc des employés fédéraux et le mécanisme établi par le bill à l'étude ressemble beaucoup à celui qu'il veut mettre au rancart. Ce système ne sera donc pas aussi économique qu'on le prétend ; et l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), nous en a clairement démontré la raison, ce soir même.

Maintenant, pour convaincre la Chambre que mes craintes ne sont pas chimériques et que nous pourrions fort bien nous trouver encore à la merci de reviseurs comme ceux du Manitoba dont j'ai signalé les agissements, il suffit de relire l'article 17, qui tend à amender la loi des élections fédérales : voici cet article :

Pas plus d'un électeur pour chaque compartiment n'entrera en aucun temps dans la salle où se tient le scrutin, et, en y entrant, chaque électeur déclinera ses nom, prénoms et profession, qui seront inscrits ou enregistrés par le greffier du bureau de votation dans un cahier de votation fourni à cet effet, lequel sera tenu suivant la formule R de la première annexe du présent acte : et si ce nom se trouve sur la liste des électeurs pour l'arrondissement de votation de ce bureau, ou s'il est constaté qu'il a droit de vote, il recevra du sous-officier-rapporteur un bulletin de vote sur le verso duquel le sous-officier-rapporteur aura préalablement apposé ses initiales, de manière qu'elles puissent être vues sans ouvrir le bulletin de vote lorsqu'il sera plié, et sur le talon duquel il aura apposé un numéro correspondant à celui qui est apposé en regard du nom de l'électeur dans le cahier de votation.

"Ou s'il est constaté qu'il a droit de vote",— quel est le sens de cette phrase ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Cela concerne l'Ile du Prince-Edouard.

M. DAVIN : Est-ce le président d'élection qui décidera, dans ce cas ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il y a dans l'Ile du Prince-Edouard une liste à confectionner, et c'est le président d'élection qui sera chargé de son élaboration.

M. DAVIN : Est-ce là un état de choses satisfaisant ? Voilà donc encore une lacune. J'ai fait voir, il y a un instant, que ce bill impose à l'Ontario le suffrage universel pour les élections fédérales, et vous voulez maintenant obliger l'Ile du Prince-Edouard qui possède actuellement un assez bon système pour l'élection des députés fédéraux, à adopter le système en vogue pour les élections provinciales, de sorte que le président d'élection aura pleine liberté de porter sur la liste les noms qu'il lui plaira d'y inscrire. Quand nous étudirons le bill en comité, j'espère donc qu'il sera possible aux deux partis de trouver un *modus vivendi*, d'en arriver à une entente amicale à ce sujet ; et ainsi au lieu de parler principes et philosophie, nous tâcherons, j'en ai la confiance, d'envisager la confection de ces listes comme un moyen légitime d'arriver à une noble fin comme le moyen, dis-je, d'élaborer avec une fidèle et scrupuleuse honnêteté des listes qui donneront au parlement une représentation qui soit l'expression juste, équitable, réelle de l'opinion des électeurs.

M. MOORE : Je n'ai que quelques mots à dire sur la question débattue. J'observe que certains députés, dans leurs remarques au sujet d'un discours que j'ai prononcé la semaine dernière, révoquent en doute l'exactitude des chiffres que j'ai cités relativement au coût des différentes revisions des listes d'électeurs effectuées depuis l'établissement du système actuel.

Le Solliciteur général, ce soir, s'est plu à révoquer en doute l'exactitude de cette statistique qu'il a qualifiée de fantaisiste. Je dois déclarer, sans plus d'ambages, que j'ai emprunté cette statistique au rapport de l'auditeur général, et je défie le Solliciteur général ou tout autre député de prouver l'inexactitude de ces chiffres. Voici la statistique que j'ai citée : les quatre revisions qui ont eu lieu dans le cours des douze années dernières, sous l'empire du système en vigueur, ont coûté $826,782.97, soit $68,898 par année, si l'on distribue cette somme sur toute la période des douze années en question. L'affirmation du Solliciteur général, prétendant que ces revisions ont coûté $1,500,000, ne s'accorde pas avec le rapport de l'auditeur général et ma statistique est absolument irréfutable.

M. WALLACE : Les orateurs de la droite qui ont jusqu'ici pris part au débat ont semblé tous d'accord à affirmer qu'il n'y a rien de bon à dire en faveur de la loi actuelle du cens électoral ; or, à mesure que le débat se déroule, nous constatons, comme ce soir, qu'il n'y a plus rien de bon dans le nouveau bill du cens électoral qu'on nous propose d'adopter.

Nombre de députés ministériels ont pris la parole et se sont évertués à produire des arguments tendant à justifier l'abolition de la loi du cens électoral par la Chambre... C'est une mesure rétrogade que le gouvernement nous propose, une mesure indigne d'un gouvernement qui s'appelle progressiste et libéral. C'est un pas dans la mauvaise voie. Comme un orateur de la gauche l'a si bien dit ici ce soir même, c'est une abdication des fonctions du parlement. Nous avons le pouvoir de réglementer notre propre cens électoral. Il importe souverainement que le parlement soit revêtu de ce pouvoir et il importe encore davantage qu'il l'exerce. Pendant quelques années, le parlement a adopté le système du cens électoral des provinces. La chose était inévitable, puisque c'était le seul moyen que le parlement eût à sa disposition pour l'élaboration des listes destinées à la première élection des membres de la Chambre des Communes. D'année en année, la Chambre adopta le même cens électoral ; et plus tard, sir John Macdonald présenta un projet de loi relatif au cens électoral, qui ne fut pas adopté, mais fut soumis à la Chambre dans le but de la familiariser avec les différentes dispositions législatives de ce système, de façon à ce que ce dernier pût être adoptée plus tard. La loi du cens électoral fut adoptée en 1885. Elle souleva une foule d'objections et l'on se rappelle dans quelles circonstances elle fut adoptée. On lui reprochait d'abord son mécanisme trop compliqué, et d'être trop difficile à comprendre et à apprendre. J'avoue que ce système est passablement compliqué, mais ce défaut-là même semble avoir contribué à l'élaboration d'une liste plus parfaite que la liste locale, comme je vais le prouver d'une manière concluante. La loi, telle qu'elle a été appliquée, permet à chaque votant de faire inscrire son nom sur la liste avec toute l'économie et la facilité possibles, et dans cette mesure, elle offre un frappant contraste avec la liste provinciale de l'Ontario. La loi de l'Ontario semble avoir pour objectif d'empêcher ceux qui ont l'aptitude voulue pour voter de faire inscrire leurs noms sur la liste.

Les difficultés d'application de cette loi et les dépenses qu'elle entraîne sont toutes aussi grandes que celles de la loi fédérale, et en fin de compte, la liste provinciale, après tous ces déboursés, n'est pas aussi parfaite que la liste fédérale. On prétend que la liste, préparée sous l'empire de la loi du cens électoral fédéral est trop volumineuse. L'honorable député de Kingston (M. Britton) nous a dit qu'elle a toute l'apparence d'une liste falsifiée. L'honorable député a été toutefois, forcé d'admettre que nos reviseurs sont absolument impartiaux. Force est bien à ces messieurs de faire cet aveu, car neuf sur dix de ces reviseurs appartiennent à la magistrature. Ils remplissent des fonctions judiciaires et sont juges en dernière instance de la valeur de ces listes provinciales. La seule classe d'individus qui soient entièrement en dehors de l'arène politique sont précisément ces reviseurs des listes fédérales. Et cependant ces messieurs sont venus nous donner à entendre, ce soir, sans trop l'affirmer toutefois, que ces reviseurs ne sont pas impartiaux. Ils ont aussi voulu propager cette idée parmi le peuple, mais leurs efforts dans ce sens ont complètement avorté.

Ils nous disent aujourd'hui qu'ils n'ont rien à reprocher aux reviseurs eux-mêmes, mais ils s'en prennent au secrétaire du reviseur, un être fort méchant, de l'aveu de l'honorable député d'Elgin-ouest. Quant à moi, je ne connais que le reviseur de mon propre comté. Fils de juge, avocat, c'est un reviseur éminemment juste, auquel il n'y a pas un reproche à faire, tant à l'égard de son impartialité qu'à celui du soin qu'il apporte dans l'élaboration des listes et dans l'observance de la loi.

L'accusation lancée contre les secrétaires des reviseurs est fausse de tout point et c'est la première fois qu'on l'apporte ce soir ; elle est aussi dénuée de fondement que celle formulée au sujet de l'impartialité des reviseurs, qui appartiennent, pour la plupart, à la magistrature. On nous dit encore que l'application de la loi entraîne de fortes dépenses. La chose est fort possible. Il y a deux sortes de dépenses dont il faut tenir compte : celles effectuées par le gouvernement, et celles faites par les candidats individuellement. Ce sont celles-ci, je suppose, qui nous intéressent davantage.

Nous nous intéressons, d'une façon générale, aux dépenses effectuées par le pays, mais ce qui nous intéresse davantage, ce sont les dépenses imposées au candidat qui fait faire une revision de la liste ; or, je n'hésite pas à le dire, la dépense qu'entraîne la confection des listes locales est plus considérable que celle des listes élaborées sous l'empire de la loi fédérale du cens électoral. Citons comme exemple mon propre comté, relativement à la préparation des listes provinciales. Le gouvernement Mowat a fait deux redistributions de ce collège électoral, afin de s'y assurer la majorité, si la chose était possible. Le comté, pour les fins provinciales, n'est pas tout à fait aussi étendu qu'il l'est pour les fins fédérales, et sa population d'électeurs n'atteint guère que la moitié ; et cependant, pour une moitié de ce collège électoral fédéral, la revision des listes a été pour les candidats provinciaux, messieurs St. John et Hill, une plus grande source de dépenses et d'embarras que ne l'a été la préparation des listes fédérales, et leur liste était loin d'être aussi parfaite que ces dernières. La liste provinciale est nécessairement imparfaite. Dans le canton de Vaughan, où je demeure, il y a eu une centaine de causes portées en appel ; or, bien que le tribunal ait tenu séance pendant une journée ou deux il a été fort difficile de faire venir les électeurs des différents points d'un canton aussi étendu et de les obliger à assister aux séances de la cour, afin de rendre le témoignage voulu pour faire inscrire leurs noms sur la liste. Le résultat, tant du côté des conservateurs que de celui des libéraux, a été que les intéressés ne sont pas venus faire inscrire leurs noms sur la liste, parce que la preuve n'était pas de nature à donner satisfaction au juge, qui tenait à obtenir une preuve concluante ; et, par conséquent, en dépit de toutes les dépenses et de tous les embarras subis, la liste est demeurée imparfaite. Un grand nombre de noms de personnes ayant droit de vote n'ont pas été inscrits sur la liste, en dépit des dépenses et des embarras subis, tandis que notre liste fédérale était bien plus parfaite et moins dispendieuse. Tout individu qui a droit de vote peut faire inscrire son nom sur la liste à peu de frais, sans embarras et sans perte de temps en dressant un affidavit, une fois qu'il a prouvé son droit de vote.

Voici une autre objection qui, à mon avis, ne manque pas de force : c'est qu'après avoir obtenu cette liste provinciale fort imparfaite, il manque encore une liste écrite ou imprimée.

On nous fournit d'abord une liste imprimée, puis, en second lieu, il s'y trouve un certain nombre de noms écrits à l'encre et quelques autres effacés d'un trait de plume. C'est là ce que nous avons constaté aux dernières élections provinciales. Tout le monde voulait savoir où il serait possible de se procurer une liste revisée ; mais il était à peu près impossible d'en obtenir une. Nous avions eu d'abord une liste imprimée, mais après avoir obtenu une liste revisée, nous nous aperçumes que certains noms avaient été raturés et d'autres ajoutés à la main ; nous avions donc, par conséquent, une liste partie imprimée, partie raturée et partie écrite à l'encre, liste que des fonctionnaires malhonnêtes auraient pu facilement falsifier, car la chose est bien connue, il est arrivé par le passé à des fonctionnaires peu honnêtes, dans ma propre localité, de falsifier les listes électorales. Le gouvernement en présentant à la Chambre sa mesure, n'a nullement réussi à la justifier. Chacune des provinces nous offre la preuve des iniquités qui se sont perpétrées sous le régime du cens électoral provincial ; l'injustice de la loi du Manitoba a été démontrée ici même, et mainte et mainte fois l'iniquité du système adopté à la Nouvelle-Ecosse nous a été signalée. La loi du cens électoral de l'Ontario tend à priver les électeurs de leur droit de vote. Si un électeur passe d'un arrondissement électoral dans un autre il perd son droit de vote. Il ne se dépouille pas de sa propriété, il ne transgresse aucune loi du pays ; et cependant quand vient l'élection il est traité en étranger ? Je citerai le cas de M. John Abell qui emploie 150 ouvriers à Toronto. M. Abell quitta York-ouest pour aller s'établir à Toronto ; il lui a été impossible de voter dans le comté d'York-ouest, parce qu'il ne pouvait attester sous la foi du serment, qu'il y résidait, et bien qu'il y possédât des propriétés pour une valeur de $150,000 à $200,000 à Toronto, il n'a pu y voter, son nom n'étant pas porté sur la liste.

Citons encore le cas du docteur Orr, notre candidat à la législature locale. Il commit le crime de quitter le district électoral d'York-ouest, tel que constitué au point de vue de la législature locale, pour aller s'établir à Toronto, demeurant toutefois dans l'ancien district électoral d'York, tel qu'il avait été constitué pendant cinquante années comme collège électoral fédéral, et bien qu'il fût candidat pour le parlement local, il n'a pu voter ni dans York-ouest ni à Toronto. Il a été traité en étranger dans le pays où il est né et où il a passé sa vie. Tout semble indiquer qu'il y aura un changement de gouvernement dans l'Ontario, et dans cette éventualité, nous aurons une nouvelle loi du cens électoral dans cette province. Je refuse de reconnaître à n'importe quelle législature, abstraction faite de sa politique, le droit de réglementer le cens électoral fédéral. Si un cabinet conservateur arrivait à la tête des affaires dans l'Ontario, je sais qu'il ferait disparaître une foule d'injustices et d'irrégularités qui se glissent dans l'application de la loi du cens électoral de cette province. Je n'ai pas le moindre doute qu'ils rendraient ce système plus juste et plus équitable ; mais toutefois, je soutiens que nous n'avons pas le droit de déléguer soit aux législatures locales, soit aux conseils de comté, soit aux conseils municipaux le pouvoir d'établir le cens électoral pour les élections fédérales. En agir ainsi serait rabaisser notre propre dignité et travailler à notre propre détriment. Il y a encore une autre objection à formuler contre le bill proposé par le gouvernement.

La loi fédérale du cens électoral établit une simple formule de serment par laquelle le votant affirme quatre choses : 1. qu'il est sujet britannique ; 2. qu'il est âgé de vingt et un ans ; 3. qu'il n'a rien reçu et qu'il n'a rien payé, et 4. qu'il est bien la personne désignée dans la liste électorale. Voilà

une formule de serment que tout le monde peut comprendre, tandis que la loi de l'Ontario impose toute une série de serments compliqués. Le serment qu'on fait plus souvent prêter est celui relatif au suffrage universel, et je ne crains pas de le dire, il n'y a pas un officier-rapporteur sur cent qui l'administre convenablement.

Il y a une demi-douzaine de blancs à remplir touchant différentes dates, et voici une de ces dates :

Que vous avez résidé dans la province pendant douze mois avant le.....jour de .....étant le dernier jour accordé pour porter plainte, au juge de la cour de comté conformément à la loi relative à la liste électorale de l'Ontario, et pour faire inscrire les noms de tout électeur sur cette liste.

La date varie dans chaque municipalité de la province de l'Ontario ; or, qui va remplir ce blanc ? Le président du scrutin n'en sait absolument rien, le secrétaire du scrutin l'ignore également, le président d'élection n'en sait rien, la législature de l'Ontario ne fixe pas de date, et tout ce système peut servir et sert effectivement d'entrave pour empêcher de voter certaines personnes qu'on voudrait éloigner des bureaux de votation. De fait, toute la loi de l'Ontario semble tendre à apporter des entraves dans ce sens. Pour toutes ces raisons, nous devons tenir à conserver notre loi fédérale du cens électoral et à l'amender, chose, du reste, très facile. Les honorables députés de la droite nous disent que le seul fait d'avoir admis qu'il fallait amender cette loi, suffit pour la condamner.

Pas le moins du monde. Nous ne prétendons pas que la loi du cens électoral soit parfaite. En 1894 sir John Thompson présenta un amendement, tendant d'abord à rendre l'application de la loi moins coûteuse, et plus facile, puis à faire disparaître certaines défectuosités. Nous reconnûmes alors que la loi devait être amendée et aujourd'hui nous poursuivons la même ligne de conduite avec tout autant d'énergie que nous le fîmes il y a quatre ans. Le fait que nous admettons cette nécessité ne justifie point la mesure rétrograde que le gouvernement propose à la Chambre d'adopter ; et si la Chambre adopte cette mesure, le gouvernement libéral ou plus tard une administration conservatrice la révoquera, pour revenir au système fédéral de cens électoral, le seul système qui donne satisfaction. Récapitulons ici tous les embarras qui nous ont été signalés relativement à l'adoption des différents systèmes de cens électoral en vigueur dans les provinces. Dans la province de l'Ontario, on trouve le suffrage par tête, tandis que dans la province de Québec, un électeur peut avoir six suffrages. Pourquoi donner à la propriété un avantage comme celui qui existe dans la province de Québec, et refuser le même avantage à la propriété dans la province de l'Ontario ? La chose est-elle justifiable ? Prétendra-t-on que la population de Québec est douée de plus d'intelligence et qu'elle a droit à un cens électoral plus étendu que celui de la province de l'Ontario ? Personne ne saurait le prétendre et tout le monde devrait être traité de la même façon. En outre, voici une considération de haute importance. La conséquence logique du système du suffrage par tête est que le suffrage doit avoir une valeur unique. Or, ce n'est pas là ce que nous propose le gouvernement. Cette réforme, sans doute, ne pourrait s'effectuer qu'après une nouvelle distribution des collèges électoraux, chose que le gouvernement ne tentera pas de faire, au moins avant le prochain recensement. Or, dans la province de l'Ontario, où existe le système du suffrage par tête, l'on n'a pas reconnu le principe de la représentation basée sur la population, système que les libéraux ont jadis préconisé, et qui devrait être la conséquence logique de leur loi.

Ainsi, le gouvernement provincial a démembré le comté d'York-ouest, et a ajouté une partie considérable de sa population électorale à Toronto-ouest. Le résultat est qu'aujourd'hui il y a probablement 20,000 âmes dans le comté d'York-ouest, tandis qu'il y a bien 60,000 dans celui de Toronto-ouest. Voilà qui est injustifiable. Il faut, autant que possible, l'uniformité du cens électoral. Le système fédéral du cens électoral, il est vrai, n'est pas uniforme mais il l'est presque. Il n'est pas parfait. Les auteurs de ce système tout en cherchant à uniformiser le cens électoral, ont jugé à propos de s'en écarter sur quelques points de moindre importance. Toutefois, si l'on envisage le pays dans son ensemble, le cens électoral est à peu près uniforme, de sorte que tout électeur, dans une partie quelconque du pays, a droit de vote dans toute autre province, s'il y établit sa résidence. A cet égard la loi du cens électoral est digne d'approbation ; tandis que le bill en discussion ne tient nullement compte de la chose. A mon avis ce serait un malheur pour le pays si le bill actuel, tendant à l'adoption des différents systèmes provinciaux devenait loi, cette réforme n'aura pas pour effet de nous donner une députation plus intelligente ni fortifier le pouvoir du gouvernement central Je ne vois pas aucun avantage à adopter ce bill, sauf qu'il permet au parlement fédéral d'économiser les sommes nécessaires sur la confection de ces listes. Les dépenses des candidats seront plus fortes que par le passé, chose non sans importance pour nous. Les dépenses causées au pays par la revision des listes ont été parfaitement justifiées par les résultats. A mon avis, il n'est pas nécessaire de reviser les listes annuellement. C'est une source de dépenses pour le gouvernement, et d'embarras et de dépenses pour les individus. Seulement, alors qu'une élection partielle aurait lieu, l'on pourrait à l'aide de quelque mécanisme simple et peu dispendieux, reviser la liste pour le comté où cette élection a lieu, afin qu'elle se fasse d'après une liste de date aussi récente que possible.

Le bill ne propose rien de semblable.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : De quelle façon vous proposeriez-vous de faire la chose ?

M. WALLACE : Le moyen que je suggérerais est le système d'inscription.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : A quelle époque se ferait cette inscription ?

M. WALLACE : Je voudrais qu'elle se fît après que la vacance s'est produite. Entre le jour où le bref d'élection est lancé et celui de l'élection, il faudrait un espace de temps suffisant pour faire faire l'inscription, afin d'avoir une liste de date aussi récente que possible. Ce n'est là, toutefois, qu'une simple proposition. Il y a d'autres moyens d'obtenir une liste complète, chose de première importance. Il est condamnable, a-t-on dit, de faire une élection partielle, d'après des listes datant de plusieurs années. Je me range volontiers à cet avis, et j'ajoute que c'est un mal auquel il faut porter remède, et il est différents remèdes économiques et efficaces, qu'il serait facile d'apporter.

Je l'espère donc, le parlement n'ira pas adopter une loi qui n'a d'autre titre de recommandation qu'une légère économie pour le gouvernement, tandis qu'elle occasionne aux candidats individuellement des dépenses bien plus considérables, et en outre des dépenses qu'on ne devait pas lui imposer. C'est le devoir de l'Etat de faire élaborer une liste aussi parfaite que possible, et il ne doit faire retomber que dans la plus légère mesure possible, ce soin sur les candidats et sur les partis politiques. Je demande donc que l'étude de ce bill soit remise à six mois.

M. LEGRIS: M. le président, je crois devoir offrir des remerciements à nos amis de l'autre côté de la Chambre, pour l'opposition qu'ils font au bill maintenant devant nous. Pendant plusieurs séances nous avons été témoins de l'opposition oiseuse qu'ils ont faite à ce projet de loi qui, pourtant, ne manquera pas d'être apprécié favorablement par le public. Qu'ils continuent, si le cœur leur en dit, aussi longtemps qu'ils le voudront, leur opposition à une mesure aussi opportune et aussi judicieuse que celle-ci, cela ne manquera pas de faire notre affaire devant le pays.

La loi actuellement en existence a été souvent discutée devant l'électorat, et nous savons, notamment dans la province de Québec, qu'elle a été condamnée aussi formellement qu'il est possible au peuple de faire connaître son opinion. En effet, jamais nous n'avons vu une mesure importante contre laquelle l'opinion publique se soit prononcée plus manifestement que cette loi du cens électoral de 1885.

J'ai eu occasion, bien des fois, dans nos assemblées politiques et dans nos luttes de hustings, d'entendre dénoncer cette loi, mais il ne m'est jamais arrivé de rencontrer un de nos adversaires qui osât la défendre. Tous admettaient, sinon par leurs paroles, du moins par leur silence, qu'elle devait être rappelée. Et pas plus tard qu'aujourd'hui, nous avons entendu un des honorables députés de l'opposition, le député de Pontiac (M. Poupore), nous déclarer ici qu'il avait pris l'engagement, devant ses électeurs, de voter pour toute loi qui rappellerait celle du cens électoral.

J'avais donc raison de dire que nos amis de la gauche nous ont rendu service, en faisant l'opposition qu'ils ont faite, depuis plusieurs séances, au projet de loi qui est maintenant sous considération. Ces messieurs n'ont pas cru pouvoir faire mieux que de charger un de leurs collègues d'offrir un amendement qui est, pour le moins, bien anodin; amendement qui exprime le désir de voir les dépenses de la préparation des listes réduites, le plus possible, tout en conservant le contrôle fédéral.

C'est l'opinion qui a été émise par la plupart des députés. Tous ceux, au moins, que j'ai entendu parler sur ce sujet, ont admis que les dépenses qu'entraînait la confection des listes électorales étaient trop élevées et même exorbitantes. Eh bien! je me demande pourquoi ces messieurs qui ont eu le pouvoir en mains pendant longtemps, n'ont pas trouvé un moyen de réduire ces dépenses.

L'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick), en présentant ce projet de loi, nous a déclaré que les quatre revisions de la loi actuelle, ont coûté $1,154,000. Ce qui donne une moyenne de $288,000 pour chaque revision. Or, si nous référons à la dépense encourue pour la dernière revision en 1894-95, nous voyons, dans une réponse donnée par l'ex-

ministre des Finances (M. Foster), en date du 12 février 1896, que la dépense totale de la dernière revision a été de $235,396.98.

Il est donc évident que, par la pratique, on n'a pas réussi à diminuer le coût de la confection des listes. D'ailleurs, lorsqu'on jette un coup d'œil sur toute la procédure que les reviseurs sont obligés de faire, il est facile de comprendre que cela ne peut pas être fait sans engager des sommes considérables et que cet argent est dépensé inutilement puisque nous avons, dans chaque province, des listes préparées par les conseils municipaux. Listes qui sont faites tous les ans par des hommes compétents, choisis sans distinction, dans les deux partis politiques. Listes qui sont mieux faites généralement, plus faciles d'accès pour les intéressés et qui ne peuvent manquer de rendre pleine et entière justice. Il n'en est pas de même des listes fédérales préparées par des officiers nommés par le gouvernement et pris exclusivement dans un parti politique. Officiers qui ont des sympathies prononcées pour le parti qui les nomme dans la position qu'ils occupent et qui, souvent obligés d'opérer dans des localités qu'ils ne connaissent pas, s'en rapportent aux renseignements que leurs amis politiques leur fournissent.

Il me semble évident que les listes électorales provinciales, étant préparées tous les ans, et dont nous n'avons pas à nous occuper, donneraient bien plus entière satisfaction, bien plus complète justice que ne saurait le faire les listes fédérales. Si nous considérons la position actuelle, nous constatons que la liste fédérale est tellement dispendieuse que le gouvernement précédent, de même que le gouvernement actuel, n'ont pas osé la faire préparer tous les ans comme l'exige la loi encore en force à l'heure qu'il est.

Actuellement, lorsqu'il s'agit de faire des élections partielles, que se passe-t-il! Nous sommes obligés de prendre des listes vieilles de quatre ans. C'est là un état de choses intolérable et qui comporte une injustice criante pour les électeurs qui ne se trouvent pas inscrits. D'après le système actuel, il serait beaucoup trop coûteux de faire faire les listes tous les ans. Nous ne pouvons donc pas avoir chaque année des listes électorales équitables, justes et convenables, sans encourir de fortes dépenses, tandis que ce serait tout le contraire si nous employions les listes préparées pour les élections provinciales tel que le comporte le bill que nous discutons.

On nous dit qu'il faut conserver la loi actuelle, parce qu'elle offre un système uniforme. J'admets que l'existence de différents systèmes pour la confection des listes électorales peut avoir certains inconvénients; mais d'un autre côté il ne faut pas oublier non plus que les listes provinciales sont préparées par les conseils municipaux et sont moins sujettes à contenir des erreurs, à consacrer des injustices que les listes que nous avons maintenant.

Je regrette pourtant de voir que l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick) n'ait pas trouvé moyen, en présentant son projet de loi sur le cens électoral et qui est maintenant soumis à la considération de cette Chambre, d'introduire dans cette législation une disposition par laquelle il aurait restreint le droit de suffrage à l'endroit où réside l'électeur. Tous ceux qui ont à se mêler d'élections connaissent les inconvénients considérables qui existent à faire rendre au poll les électeurs qui ne

demeurent pas dans la localité où ils sont qualifiés à voter.

Ces inconvénients sont tellement considérables que j'espère encore que l'honorable Solliciteur général trouvera moyen d'introduire dans son projet de loi, lorsque nous l'étudierons en comité général, un amendement à l'une de ses clauses, par lequel on restreindra le droit de vote d'un électeur au lieu de sa résidence.

Nous savons tous le trouble et la dépense considérables qui incombent aux candidats et à leurs amis pour faire rendre au poll les électeurs qui ne résident pas dans la localité où ils ont le droit de suffrage. Outre cela, il y a bien d'autres graves inconvénients que je me contenterai de mentionner en passant. Ces voteurs qui viennent de l'étranger sont presqu'infailliblement une cause de contestation et d'annulation d'élection. Nous savons tous que pour les électeurs qu'il faut faire venir de loin, les candidats ou leurs amis sont obligés de payer les frais de voyage et parfois quelque chose de plus. Or, ces dépenses sont illégales ; elles exposent un candidat à voir son élection contestée, et si la contestation est poussée jusqu'au bout, elles suffisent pour faire annuler l'élection. Ce projet de loi ne rencontrerait pas complètement l'idée des électeurs et de la population de la province de Québec, s'il ne comportait pas une disposition qui restreindrait le droit de vote à l'endroit où demeure l'électeur.

Toutefois, je crois que nous serions infiniment mieux, quoi qu'en disent les membres de l'opposition, à retourner à l'ancien système et de nous servir des listes provinciales. La population pourra exprimer son opinion de la même manière qu'elle le fait, lorsqu'il s'agit des élections pour les provinces. Les électeurs pourront se faire entendre tout aussi bien qu'à l'heure qu'il est ; ils pourront bien mieux manifester leur opinion au moyen des listes provinciales qu'ils ne peuvent le faire avec les listes fédérales que nous avons maintenant. Ce changement sauverait au pays et à ceux qui s'occupent de la confection des listes électorales, une dépense considérable et beaucoup de trouble, trouble et dépense qui accompagnent toujours une revision des listes fédérales en vertu du système actuel. (Texte).

M. CHAUVIN : M. le président, dans les observations que vient de faire l'honorable député de Maskinongé (M. Legris), j'ai remarqué qu'il s'attaquait à la loi actuellement en existence, mais qu'il ne prenait pas la défense du projet de loi qui est soumis à la Chambre par le Solliciteur général. Il a même trouvé des défauts à ce projet de loi. Ainsi, par exemple, il voudrait que l'on exigerait la résidence de tout électeur avant de lui accorder le droit de vote.

Eh bien ! il n'est pas question de défendre la loi électorale de 1885, et je puis assurer que de ce côté-ci de la Chambre nous sommes tous opposés au maintien de cette loi telle qu'elle existe. Pour ma part, je tiens à déclarer publiquement que si j'avais à voter pour son maintien, telle qu'elle existe aujourd'hui, je lui refuserais mon vote. Mais nous avons proposé un amendement qui fait voir la principale objection que nous avons au projet de loi proposé par l'honorable Solliciteur général.

Quant à la question des dépenses, je suis d'accord avec l'honorable député de Maskinongé. J'avoue que la loi de 1885 est trop coûteuse. L'amendement que nous proposons le reconnaît. Mais j'aurais aimé voir présenter un projet de loi qui, tout en diminuant ces dépenses énormes pour le pays, et même pour les candidats, aurait consacré le principe de contrôle du parlement fédéral sur le cens électoral qui doit élire les membres de cette Chambre.

Eh bien ! c'est justement parce que ce principe est violé dans le projet de loi actuel, que nous nous y opposons.

Nous prétendons que le parlement du Canada est un corps indépendant et supérieur aux provinces. Les provinces ne sont que des pouvoirs délégués, et tous les pouvoirs qu'elles possèdent leur ont été donnés par le parlement impérial qui s'en est départi au profit des provinces. Dans tous les cas, le parlement fédéral, par son origine et par sa dignité, est supérieur aux provinces, et il est convenable, il me semble, que le gouvernement fédéral ait, au moins, le contrôle des listes qui servent à élire ses membres.

Tout parlement possède ce pouvoir. Pourquoi le parlement fédéral, qui est supérieur aux législatures des provinces, qui est, dans tous les cas, une législature indépendante, ne posséderait-il pas ce droit d'élire ses membres ?

C'est pour ce principe que nous combattons, et nous nous opposons au projet de loi actuel parce qu'il n'y est pas reconnu. Si l'honorable Solliciteur général veut bien consacrer, par son projet de loi, le contrôle fédéral sur les listes électorales, qu'il fasse une proposition à cet effet, et nous l'appuierons tous de ce côté-ci de la Chambre, du moins, pour ma part, je lui promets mon appui. Mais ce parlement ne doit pas se dépouiller du contrôle sur les listes qui servent à l'élection des membres de la Chambre des Communes.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : L'honorable député me pardonnera bien si je me permets de l'interrompre un instant. Serait-il assez bon de nous indiquer le moyen que nous pourrions prendre, suivant lui, pour exercer ce contrôle.

M. CHAUVIN : Je ne pense pas que le député de Terrebonne ou tout autre membre de l'opposition soit chargé de faire des lois au lieu et place des ministres.....

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : L'honorable député désire des concessions, et je lui demande ce qu'il désire avoir.

M. CHAUVIN : Ces concessions, j'entends bien les demander à l'honorable Solliciteur général lorsque la Chambre siégera en comité général et examinera les articles de ce projet de loi. Je proposerai que ce projet de loi soit modifié de façon que ce parlement ait le contrôle exclusif des listes qui serviront à l'élection des membres de cette Chambre. Je serais en faveur de cette mesure si le parlement gardait son contrôle sur les listes devant servir à l'élection des députés à la Chambre des Communes : c'est là la grande objection que je trouve à l'encontre de cette législation.

On a parlé de décentralisation à propos de l'exercice du pouvoir électoral ; on a dit qu'il fallait donner aux provinces le droit de fixer le cens électoral d'après lequel les membres de cette Chambre doivent être élus. On a dit que la loi de franchise de 1885 consacrait un empiètement sur l'autonomie des provinces. Lorsque ce parlement a adopté

le mode actuel en vertu duquel il a réglé ce qui se rapporte à l'élection des membres de cette Chambre, il n'y a pas eu empiètement du tout du pouvoir fédéral sur le pouvoir provincial. C'est, au contraire, la prérogative, le privilège et le droit de cette Chambre, reconnus d'ailleurs par l'Acte constitutionnel de 1867, de légiférer sur ce point. Le gouvernement du Canada a le droit de surveiller et de contrôler la confection des listes électorales devant servir à l'élection des membres de cette Chambre ; il a le droit incontestable de fixer le cens électoral et de décréter qui prendront part à l'élection des membres de la Chambre des Communes.

Il ne peut donc pas être question de contester le droit de ce parlement de faire une loi sur le cens électoral, et on ne saurait dire, par conséquent, qu'il y a eu empiètement sur les droits des provinces lorsque cette législation a été adoptée.

J'admets que cette loi est d'une application trop coûteuse et qu'il est nécessaire d'aviser au moyen de faire disparaître cette grave objection.

Désirant, non pas précisément, répondre à l'honorable député de Maskinongé, qui, lui aussi, n'est pas complètement satisfait de cette mesure, mais simplement exprimer mon opinion sur le projet de loi qui nous est actuellement soumis par l'honorable Solliciteur général, je dirai en terminant que je ne puis l'appuyer de mon vote, parce que je le trouve contraire à la dignité, aux prérogatives et même aux intérêts des membres de cette Chambre. Par cette législation, nous nous mettrions à la merci des législatures locales, ce qui serait aussi contraire à la dignité du parlement fédéral. (Texte).

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je ne viens pas discuter en ce moment la question à son point de vue général, mais simplement dissiper une opinion erronée qui semble exister de l'autre côte de la Chambre touchant la loi qui réglemente le cens électoral à la Nouvelle-Ecosse, et qui a été exprimée à trois reprises au moins par d'honorables députés de la gauche. Voici comment l'honorable chef de l'opposition s'est exprimé à ce sujet, d'après le compte rendu officiel des *Débats*, page 3339 :

Il est inutile, pour le moment, de citer de preuves à l'appui ma thèse ; qu'il me suffise de dire qu'il a été constaté que le droit et le pouvoir dont jouissent les législatures locales dans le choix de leur cens électoral, ont prêté quelquefois à de graves abus ; et cet abus est allé si loin que, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, la législature vota, à la suite des élections générales, une loi qui devait s'appliquer aux élections fédérales, bien qu'elle n'ait jamais eu l'intention de s'en servir et qu'elle ne s'en soit jamais servie, pour ses propres élections ; et elle abrogea cette loi avant l'époque des élections générales, preuve qu'elle avait le pouvoir absolue de réglementer la représentation fédérale, en adoptant un système qu'elle n'a jamais appliqué elle-même et qu'elle n'a jamais eu l'intention d'appliquer. Cet exemple suffit à lui seul pour démontrer au parlement que s'il tient à une attitude d'indépendance aux yeux du pays et des autres nations, il est absolument nécessaire qu'il adopte un système de cens électoral qui lui soit propre. Voilà ce qui a provoqué l'établissement de la loi de 1885, etc.

Je ne veux pas contredire cette affirmation exprimée en termes très généraux, et qui fait peut-être allusion à certaine législation que je n'ai pas en ce moment à ma disposition ; mais l'honorable monsieur m'obligerait beaucoup en m'indiquant la loi adoptée par la législature de la Nouvelle-Ecosse qu'il a voulu citer, car je constate que son assertion a servi de base à une foule d'observations de la part des honorables députés de la gauche. L'honorable monsieur voudrait-il me dire à quelle loi en particulier il a voulu faire allusion à l'époque à laquelle cette législation a été adoptée ?

Sir CHARLES TUPPER : En ce moment je n'ai pas cette loi par devers moi ; je sais, cependant, qu'elle a été adoptée il y a bien des années. Je m'en souviens parfaitement, et elle a éte maintes fois citée en Chambre. Je vais faire des recherches à ce sujet et je fournirai plus tard à l'honorable ministre des renseignements précis à cet égard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas le moindre souvenir d'une loi de ce genre. J'ai eu l'honneur d'être premier ministre de cette province pendant douze années ; j'ai été député à la législature et membre du cabinet de cette province pendant quatorze ans, et jamais rien de semblable n'est arrivé pendant cette période de temps. Je ne me rappelle nullement que la législature de la Nouvelle-Ecosse ait adopté pendant cette période de temps une loi ayant le moindre rapport avec le cens électoral ou avec la liste d'électeurs du parlement fédéral. Je ne connais pas une seule loi passée par cette législature qui justifie l'allégation du chef de l'opposition. S'il a été passé une législation semblable à une époque antérieure, et que l'honorable monsieur se le rappelle, je n'oserai pas le contredire.

Sir CHARLES TUPPER : Autant que je me le rappelle, la loi en question aurait été présentée par M. Martin-I. Wilkins.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela nous ramènerait bien loin en arrière, et ne justifierait guère la loi du cens électoral qui a été adoptée par le gouvernement fédéral en 1885.

Un autre argument avancé par les honorables députés est que cette loi de la Nouvelle-Ecosse tendant à priver les électeurs de leur suffrage a été adoptée par un gouvernement libéral. Il sera peut-être utile de rappeler aux honorables députés qu'en 1871, époque où cette loi fut adoptée, les partis politiques à la Nouvelle-Ecosse, n'étaient pas divisés en deux camps sous les noms de conservateurs et de libéraux. Avant la confédération, et plusieurs années après, les partis politiques de la Nouvelle-Ecosse étaient divisés en fédéralistes et anti-fédéralistes ; et nombre de personnes appartenant au parti des anti-fédéralistes et qui, probablement approuvèrent la loi en question passèrent plus tard dans les rangs du parti conservateur du Canada. Cette loi fut la conséquence de la division des partis politiques existant à l'époque de la confédération, lorsque les partis n'étaient pas encore divisés en deux camps sous les noms de conservateurs et de libéraux. Je ne veux pas m'étendre plus longuement sur ces questions ; qu'il me suffise de dire que si cette loi fut adoptée, c'est uniquement parce que le système reconnu du gouvernement fédéral était d'intervenir dans les affaires provinciales.

Sir CHARLES TUPPER : Non, c'est tout le contraire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parmi les événements qui se rattachent à l'établissement de la loi relative à la privation du droit de suffrage, il faut signaler certains empiétements du gouvernement fédéral sur les droits et sur les libertés de la législature de la Nouvelle-Ecosse, empiétements

de nature à soulever les plus graves objections. Je ne veux pas, toutefois, insister sur cet aspect de la question, et je préfère m'en tenir à cet argument-ci. Du moment que cette loi traite du cens électoral provincial, de quel droit cette Chambre la discuterait-elle? Que nous importe ce qu'une province décidé relativement à son cens électoral? Mais, m'objectent les honorables députés, ce sont précisément les listes provinciales que vous voulez adopter pour les élections fédérales !

C'est vrai, et si les autorités provinciales avaient réellement touché aux listes fédérales, j'admettrais qu'il y aurait là matière à objection légitime, mais jamais, à aucune époque, les noms des fonctionnaires fédéraux n'ont été retranchés des listes fédérales. Les fonctionnaires privés de leur droit de suffrage par la loi provinciale avaient droit de voter aux élections fédérales. L'incapacité créée par la loi provinciale sur le cens électoral, ne touchait nullement aux listes d'électeurs.

M. MILLS : Je n'ai jamais entendu affirmer le contraire en Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, si les noms des fonctionnaires fédéraux ont toujours été inscrits sur les listes d'électeurs fédéraux, pourquoi faire tant de bruit à ce sujet ?

M. MILLS : Parce que la législature a adopté une loi privant ces employés fédéraux de leur droit de suffrage, et c'est précisément cette loi que vous voulez greffer sur le projet de loi en discussion.

Le MINISTRE DES FINANCES : De quel droit la Chambre viendrait-elle dire à une législature provinciale indépendante comment elle doit réglementer son propre cens électoral, du moment qu'elle ne touche pas au cens électoral du parlement ?

M. MILLS : C'est précisément ce qui va arriver.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'arrivera pas et n'est jamais arrivé.

M. MILLS : Mais c'est ce que voulez faire aujourd'hui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, jamais notre intention n'a été de faire cela ; la loi n'a jamais eu cet effet et ne l'aura pas à l'avenir. Je ne veux pas discuter les motifs qui ont pu porter la législature à adopter cette loi, car c'est là une question de juridiction provinciale, mais je dois déclarer que, tout excellents qu'aient été les motifs qui ont pu porter la législature à priver de leur de vote les employés fédéraux, cette incapacité n'a jamais affecté le moins du monde les listes d'électeurs.

Dès le début, les noms des fonctionnaires fédéraux ont été inscrits sur les listes d'électeurs, pourvu qu'ils eussent d'ailleurs les qualités requises des électeurs par la loi du cens électoral, et l'incapacité ne commençait que lorsque le votant se rendait au bureau de votation. Son droit de vote était alors mis à l'épreuve et on lui faisait prêter serment, chose qu'il ne pouvait faire s'il était employé fédéral. Je suis prêt à défendre cette législation envers et contre tous, mais qu'elle soit sage ou non, tant qu'elle n'affecte pas les listes d'électeurs pour les élections fédérales, nous n'avons rien à dire. Il n'y a donc jamais eu lieu de reprocher aux listes électorales de la Nouvelle-Ecosse d'affecter le cens électoral de la Chambre des Communes, mais, à supposer qu'il existait une incapacité de cette nature, je tiens à signaler le fait que, long. temps avant l'adoption de la loi du cens électoral, cette difficulté avait été tranchée. Du reste, la difficulté était plutôt imaginaire que réelle ; mais, toute imaginaire qu'elle fût, la Chambre adopta une législation et remédia au mal, si toutefois ce mal ait jamais existé, ce que je nie. La loi en question est celle relative à la représentation, adoptée en 1882. Voici ce que stipule le chap. 3, de 45 Vict., de la loi concernant la représentation des différents collèges électoraux de la confédération.

2. Nonobstant toute disposition d'aucune loi de la province de la Nouvelle-Ecosse ou de la confédération du Canada, nul employé sur la ligne de l'Intercolonial dans cette province ne sera inhabile à voter comme électeur dans aucune élection future d'un membre ou de membres appelés à la Chambre des Communes du Canada, s'il possède les propriétés requises ou toute autre qualification exigée à cette fin par la loi. Dans le cas où le nom de tout tel électeur étant un employé sur la ligne de l'Intercolonial, aura été omis, par des reviseurs, de la liste des électeurs aptes à voter ponr un membre de l'Assemblée générale de la Nouvelle-Ecosse en vertu des lois en vigeur dans cette province, ou n'aura pas été transmis aux greffiers de comtés ou aux greffiers de paix, ou aura été omis des listes des électeurs remises par le shérif aux greffiers de comtés ou au greffiers de paix ou obtenues par l'officier-rapporteur, ou fournies au sous-officier-rapporteur, il sera loisible à tel employé de voter comme électeur à toute élection future d'un membre ou de membres appelés à siéger à la Chambre des Communes du Canada, s'il prête, ou s'il offre de prêter le serment suivant devant le shérif ou l'officier-rapporteur.

Il est évident que jamais la législature provinciale de la Nouvelle-Ecosse n'a décrété d'incapacités relativement aux listes d'électeurs pour l'élection des députés à la Chambre des Communes du Canada.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami (M. Fielding) pourrait-il me dire, dans ce cas, pourquoi il a été nécessaire d'adopter la loi qu'il vient de lire? La chose était devenue nécessaire, pour donner le droit de suffrage à ceux que la loi de la Nouvelle-Ecosse avait dépouillés de ce droit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je réponds à la question de mon honorable ami en lui disant qu'il n'était pas nécessaire d'adopter cette loi. Si les noms des employés en question se trouvaient inscrits sur la liste, chose qui n'est point contestée, mon honorable ami (sir Charles Tupper) voudrait-il bien me dire comment ils se trouvaient privés de leur droit de vote?

Sir CHARLES TUPPER : A quoi bon cette loi. Si ces fonctionnaires n'étaient pas privés de leur droit de vote?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'affirme qu'elle n'était nullement nécessaire. Mon honorable ami n'a pas répondu à ma question : puisque les noms se trouvaient inscrits sur les listes, chose qui a été prouvée, pourrait-il me dire comment ils se trouvaient privés de leur droit de vote aux élections fédérales?

Sir CHARLES TUPPER : Voici comment : comme on se servait pour les élections fédérales des listes préparées pour les élections locales, et que celles-ci empêchaient les employés fédéraux de voter, le parlement se vit de toute nécessité, obligé d'établir la loi en question, afin de protéger les droits des citoyens de la Nouvelle-Ecosse qui se trouvaient privés du droit de vote.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (sir Charles Tupper) affirme que les listes provinciales empêchaient les employés fédéraux de voter. Voilà un argument qui serait fort probant, si l'honorable monsieur ne faisait erreur sur la question de fait, car, comme je l'ai prouvé, les listes provinciales n'empêchaient pas les fonctionnaires fédéraux de voter.

Les listes contenaient le nom de chaque employé fédéral ayant la quantité de propriété nécessaire ou les autres qualités voulues pour exercer son droit de suffrage. Voilà ce qu'était cette liste provinciale ; l'employé fédéral n'était pas privé de son droit de suffrage en raison de l'omission de son nom et nulle autre incapacité n'était décrétée par la loi. Les faits sont là pour attester que dès le début, toute cette histoire au sujet de l'incapacité décrétée contre les employés fédéraux est une pure invention. Je le répète, et je défie les honorables députés de nier cette allégation : Jamais les noms des employés fédéraux n'ont été omis des listes électorales, et en pareilles circonstances, ils avaient droit de voter aux élections fédérales. Il n'y a jamais eu de nécessité d'adopter la législation de 1882 : Les honorables députés de la gauche ont prétendu que l'incapacité décrétée par la législature de la Nouvelle-Ecosse avait rendu nécessaire la loi fédérale sur le cens électoral. J'ai établi que l'incapacité relativement aux listes fédérales n'avait jamais existé, puisque les noms en question se trouvaient portés sur la liste, et en second lieu, si, par impossible, ces noms eussent été omis des listes, alors, trois ans avant l'adoption de la loi en question, le parlement avait voté une loi pour trancher la difficulté et pour donner à ces employés le droit de suffrage. Il est donc absolument futile de prétendre que, trois années plus tard, il est devenu nécessaire d'adopter une loi fédérale sur le cens électoral, afin de porter sur les listes fédérales des noms qui se trouvaient déjà inscrits sur les listes provinciales donnant aux intéressés droit de voter aux élections fédérales. Si l'on conteste l'exactitude des faits que j'ai avancés en toute bonne foi, je remercierai les honorables députés de me démontrer maintenant ou plus tard, en quoi je me suis éloigné de la vérité des faits.

Avant de terminer, je veux dire un mot au sujet du mode d'élaboration des listes électorales en Nouvelle-Ecosse. Ces listes sont préparées par les municipalités. C'est à tort qu'on a prétendu, que ces listes étaient élaborées par le gouvernement local ou par certains individus intéressés dans le gouvernement local. J'ai représenté, pendant nombre d'années au parlement provincial, un des principaux collèges électoraux, celui de Halifax. A cette époque, les partis politiques dans la municipalité de Halifax étaient à peu près également divisés. Tantôt les conservateurs l'emportaient, tantôt les libéraux dominaient. Je n'ai jamais entendu dire qu'il existât de différends au sujet des listes. Qu'il se soit rencontré des reviseurs partisans, la chose est possible ; cela arrive infailliblement. J'ai entendu parler des reviseurs fédéraux partisans, bien que je n'affirme pas en avoir connu personnellement. En Nouvelle-Ecosse, les listes, dans leur ensemble, s'élaboraient virtuellement sans partialité; je dis virtuellement, et non pas absolument. Je parle en connaissance de cause, puisque j'ai été élu, nombre de fois, d'après des listes préparées sous la direction de fonctionnonnaires nommés par un conseil municinal conservateur, listes confectionnées,

je l'avoue, avec impartialité. Au sujet de la loi fédérale sur le cens électoral, quelle que soit la divergence d'opinions au sujet de la base véritable du cens électoral, l'opinion publique est convaincue que dans presque toutes les provinces, la différence entre le cens électoral fédéral et celui des provinces est si insignifiante que nous ne serions pas justifiable de maintenir une double organisation et de faire les dépenses qu'entraînent la dualité des listes. Puisque cette réforme est la plus conforme aux intérêts publics et à ceux des candidats, des agents, des fonctionnaires et de tous ceux qui consacrent leur temps et leur argent à la confection des listes ; puisque le mode le plus convenable pour opérer cette réforme est d'abolir les listes fédérales, le public si je ne me trompe, se rangera à mon avis, quand j'affirme que le bill à l'étude est un pas dans la bonne voie.

M. MILLS : Je n'ai qu'un mot à dire. J'approuve entièrement ce qu'a déclaré l'honorable ministre des Finances (M. Fielding), car jamais, à ma connaissance, il n'ait été affirmé en Chambre que la loi provinciale de la Nouvelle-Ecosse ait privé les employés fédéraux du droit de suffrage, aux élections fédérales.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, pourquoi donc a-t-on adopté la loi de 1882 ?

M. MILLS : Or, quel a été le résultat pratique de l'application de cette loi par des reviseurs ignorants ?

Il en résulta que lorsque la revision des listes fut faite, les noms d'un grand nombre de ces employés ne furent pas inscrits. Et cela prit de telles proportions qu'il fût nécessaire d'adopter une loi ici pour remédier aux injustices commises, car au point de vue légal ces employés avaient le droit de faire inscrire leurs noms sur les listes.

Au cours des observations que j'ai faites l'autre jour, j'ai demandé à la Chambre de faire une distinction entre les actes qui enlèvent le droit de suffrage aux électeurs de la Nouvelle-Ecosse. Il y a deux actes distincts. Il y a l'acte du cens électoral de la Nouvelle-Ecosse et un acte privant certaines personnes du droit de votes pour les députés à être élus à la législature provinciale, mais il n'y a pas d'acte privant toute personne quelconque dont le nom est sur la liste locale de voter à l'élection d'un député à cette Chambre. Mais, ainsi que je l'ai dit, l'effet de cet acte fut tel sur des reviseurs ignorants—ignorants en loi mais braves citoyens à part cela—qu'ils privèrent ces employés du droit de suffrage en n'inscrivant pas leurs noms sur les listes locales, et l'acte de 1882 fut adopté par ce parlement expressément pour redresser ce grief, ainsi que les députés peuvent s'en convaincre en lisant les *Débats* de cette époque. Les élections étaient proches et on s'apercevait qu'un grand nombre d'électeurs n'étaient pas inscrits sur les listes. Comment pouvait-on les y faire inscrire à moins d'adopter une loi pour cette fin, et ce fut pour cette raison que l'acte fut décrété.

L'honorable ministre des Finances s'est donné du mal pour pas grand'chose. On n'a jamais prétendu que la Nouvelle-Ecosse avait adopté une loi empêchant qui que ce soit de prendre part à l'élection des députés à cette Chambre. Mais je dis que l'effet du présent bill sera de priver du droit de suffrage un grand nombre d'employés du gouverne-

ment fédéral dans la Nouvelle-Ecosse. Voilà quel sera l'effet de cette loi si elle n'est pas modifiée. Mais même si le bill est adopté en deuxième délibération, j'ai assez de confiance dans les membres du gouvernement pour croire que quand ils constateront cela, ils rémédieront à ce défaut. J'ai toute confiance et j'espère que le gouvernement ne privera pas ainsi un si grand nombre de personnes, de leur droit de suffrage, et qu'il sera fait au bill des amendements qui le rendront plus acceptable qu'il ne l'est actuellement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai jamais entendu parler de ces cas comme ceux que l'honorable député (M. Mills) a cités, dans lesquels des employés fédéraux n'ont pas pu faire inscrire leurs noms sur les listes. C'est du nouveau pour moi.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Si l'honorable ministre ne s'en souvient pas, moi je me le rappelle parfaitement, et pendant que j'ai la parole, je vais faire mon possible pour expliquer la raison qui a nécessité l'adoption de la loi fédérale dont l'honorable député a parlé. Je dis avec l'honorable député d'Annapolis (M. Mills), et je m'en souviens, que c'est pour la raison que ce que la loi ordonnait de faire dans la Nouvelle-Ecosse n'a pas été fait, et ces personnes que l'acte de la législature provinciale avait privé du droit de suffrage, ne furent pas, à dessein ou autrement, inscrites sur les listes locales, bien que si la loi eût été exécutée, leurs noms s'y seraient trouvés.

Je me lève, particulièrement pour expliquer pourquoi l'honorable ministre ne doit pas être libre de faire croire à la Chambre que tout ce qui a été fait de son temps dans la Nouvelle-Ecosse est au-dessus du soupçon. Si je m'en souviens bien, son parti déploya une grande activité en 1890, et les listes furent préparées à la façon des libéraux. En 1891, la législature locale adopta ces listes comme base de celles alors préparées en vertu de la législation provinciale de cette année-là. Et quel en est le résultat ? Si je suis bien informé, et je l'ai été par ceux qui sont en mesure de le savoir et qui sont intéressés dans ces questions, et qui ont été affectés par les faits que je vais relater, si je suis bien informé, dis-je, en vertu du système qui prévaut dans la Nouvelle-Ecosse, et que l'honorable ministre se vante d'avoir aider à établir, on constate que dans le district de Larry's-River, comté de Guysborough, sur la liste locale qui contient 207 noms, sept seulement ont réellement le droit de voter, esquels étaient sur le rôle de cotisation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne connais pas les faits que mon honorable ami relate. Mais je suis convaincu qu'il verra que ce système est appuyé sur de saines raisons, et je ne me souviens pas que cette partie ait jamais été critiquée dans la législature, qui est censée y être intéressée.

M. McNEILL : Je crois que nous devons de la reconnaissance à mon honorable ami le ministre des Finances qui a appelé notre attention sur le fait que cette Chambre a cru qu'il était nécessaire d'adopter une loi spéciale à cause de la ligne de conduite suivie par le gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable ministre désire nous faire croire que malgré tous les représentant habiles des deux partis politiques de cette province qui siégeaient alors ici, la Chambre des Communes auraient adopté une loi absurde, sans aucune valeur et dont l'existence n'aurait pas sa raison d'être.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a mal compris.

M. McNEILL : Je ne pense pas avoir mal compris. C'est exactement ce que l'honorable ministre s'est efforcé de nous faire croire, que cet acte aurait été adopté sans aucune bonne raison. Il a dit que cette loi était absolument inutile et qu'elle n'aurait pas dû paraitre dans le statut.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut me le permettre, je ferai observer que j'ai dit qu'elle était inutile, mais ma prétention principale a été que si la privation du droit du suffrage avait jamais existé, elle avait été supprimée trois ans avant l'adoption de l'acte fédéral du cens électoral.

M. McNEILL : Mais l'honorable ministre n'est pas du tout dans la question. Il a dit que cette loi était inutile, et pour nous convaincre, il doit supposer que tous les représentants de sa propre province dans cette Chambre n'ont pas eu à eux tous, assez de talent pour expliquer à la Chambre des Communes le fait qu'il nous présente actuellement, et que s'ils ont exposé dans le temps les faits qu'il vient de soumettre à notre attention, il faut de ces deux choses l'une, soit que la Chambre ait été assez stupide pour ne pas les comprendre, ou qu'elle ait agi irrégulièrement au point de faire ce qu'elle savait être irrégulier ou inutile.

Maintenant, quant à l'autre prétention, mon honorable ami dit qu'il était inutile d'adopter l'acte du cens électoral de 1885, parce que cette loi de 1882 avait déjà été votée. Je dis, M. l'Orateur, qu'on ne pouvait pas faire valoir une raison plus puissante en faveur de l'adoption de l'acte du cens électoral que le fait que cette Chambre avait été obligée pour sauvegarder ses privilèges, d'adopter la loi de 1882. Quel motif plus puissant pouvait-on invoquer ? Il peut se faire que cette loi sauvegardât les privilèges de la Chambre en ce qui concernait cet acte particulier, mais il ne couvrait pas tout le Canada. Si de pareilles choses pouvaient arriver dans la Nouvelle-Ecosse et si cette Chambre crut nécessaire, pour la conservation de ses privilèges, de se protéger contre l'acte du gouvernement de la Nouvelle-Ecose, il était également nécessaire pour elle de se protéger contre des listes de même nature que d'autres provinces pouvaient décréter et mettre en vigueur.

M. McISAAC : Je ne dirais pas un mot sur ce sujet, si l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) n'eût pas fait allusion à un district du comté de Guysborough. Personnellement, je connais peu de chose à ce sujet, mais l'honorable député dit que dans le district de Larry's-River, vers 1890, 207 noms ont été inscrits sur la liste provinciale, et que sept seulement avaient réellement le droit d'y être.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Sept qui étaient sur le rôle de cotisation.

M. McISAAC : Je n'en sais rien autre chose que ce que l'honorable député dit. Mais si tel est le cas, sa conclusion est que la loi du cens électoral de la Nouvelle-Ecosse est injuste comparativement à la

loi fédérale. Or, s'il est vrai que sept électeurs seulement sont habiles à voter dans le district de Larry's-River, et que 200 dont les noms se trouvaient sur la liste n'avaient pas le droit d'y être, que pensera la Chambre, quand je lui dirai que dans le même district, sous l'empire de l'acte fédéral, à peu près le même nombre d'électeurs ont été inscrits, ce qui prouve que la liste fédérale ne vaut pas mieux.

L'honorable député se souviendra que le candidat conservateur dans ce comté à la dernière élection a obtenu au moins sept suffrages, le nombre qu'il prétend être habile à voter, mais on me dit que le député libéral a eu 100 voix de majorité, ce qui fait voir que si la liste provinciale était défectueuse, il en était de même pour la liste fédérale. En conséquence, l'argumentation de l'honorable député manque de justesse. Je suis sûr que nous ne pouvons pas beaucoup nous fier à l'information qu'il nous donne, et qu'il n'y a pas eu de fraude ni acte répréhensible de la part de ceux qui ont préparé les listes fédérale et provinciale dans le district de Larry's-River.

Je suis content que l'honorable député d'Annapolis (M. Mills) ait soulevé la question, car plusieurs députés de l'Ontario et d'autres provinces croyaient que la loi du cens électoral de la Nouvelle-Ecosse empêchait les employés fédéraux de voter aux élections fédérales. L'honorable député a dit que, par ignorance, des reviseurs n'avaient pas inscrit les employés fédéraux sur la liste. C'est peut-être le cas à Annapolis, mais dans la partie de la province où je réside, je n'ai jamais vu exister une si grande ignorance. En ce qui me concerne, je préfère pour des fins de parti l'acte du cens électoral au bill qui est devant la Chambre. Si cet acte continuait à exister, nous pourrions employer quelques-unes des méthodes que les honorables chefs de la gauche ont établies quand ils étaient au pouvoir. Nous pourrions utiliser le reviseur et ses commis, et avoir quelques-uns des avantages dont les honorables chefs de la gauche ont joui. Par le présent bill, les honorables chefs de la gauche auront le même avantage que nous. Dans certains districts, il y aura des employés libéraux et des employés conservateurs, de sorte qu'un parti politique n'aura pas l'avantage sur l'autre.

On prend le vote sur l'amendement de M. Powell:

POUR :

Messieurs

Bell (Addington),	Macdonald (King),
Bell (Pictou),	MacLaren,
Bennett,	McAlister,
Broder,	McCleary,
Cargill,	McInerney,
Caron (sir Adolphe),	McNeill,
Carscallen,	Marcotte,
Chauvin,	Martin,
Clancy,	Mills,
Clarke,	Monk,
Cochrane,	Montague,
Davin,	Moore,
Dugas,	Morin,
Earle,	Pope,
Foster,	Powell,
Ganong,	Quinn,
Gillies,	Rosamond,
Guillet,	Sproule,
Hale,	Taylor,
Henderson,	Tupper (sir Charles),
Hodgins,	Tupper (sir Charles Hibbert),
Hughes,	Wallace, et
Kaulbach,	Wood (Brockville).—48.
Kloepfer,	
LaRivière,	

M. McISAAC.

CONTRE :

Messieurs

Bain,	Hurley,
Bazinet,	Joly de Lotbinière (sir Henri),
Beausoleil,	Landerkin,
Beith,	Lang,
Bernier,	Lavergne,
Bertram,	Leduc,
Blair,	Legris,
Borden (King),	Lemieux,
Bostock,	Lewis,
Bourassa,	Lister,
Britton,	Logan,
Brown,	Macdonold (Huron),
Bruneau,	MacPherson,
Burnett,	McClure,
Calvert,	McGregor,
Carroll,	McGugan,
Cartwright (sir Rich'd),	McHugh,
Casey,	McInnes,
Champagne,	McIsaac,
Choquette,	McLennan (Inverness),
Copp,	McMillan,
Cowan,	Madore,
Davies (sir Louisi),	Malouin,
Davis,	Maxwell,
Dechêne,	Meigs,
Desmarais,	Mignault,
Douglas,	Morrison,
Dupré,	Mulock,
Edwards,	Oliver,
Ellis,	Parmalee,
Erb,	Paterson,
Ethier,	Pettet,
Featherston,	Poupore,
Fielding,	Proulx,
Fisher,	Ratz,
Fitzpatrick,	Richardson,
Flint,	Rinfret,
Fortin,	Robertson,
Fraser (Guysboro'),	Rogers,
Frost,	Ross,
Gauthier,	Savard,
Gauvreau,	Semple,
Godbout,	Sifton,
Graham,	Somerville,
Guay,	Stenson,
Guité,	Sutherland,
Haley,	Talbot, et
Harwood,	Tolmie.—97.
Heyd,	

L'amendement est rejeté.

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

Ministériels.	Opposition.
Messieurs	
Angers,	Casgrain,
Campbell,	Kendry,
Dyment,	McCormick,
Featherston,	Carscallen,
Penny,	Ives,
Parmalee,	Clarke,
Wood (Hamilton),	Gilmour,
Macdonell (Selkirk),	Roche,
Russell,	Borden (Halifax),
Hutchison,	Klock,
Gibson,	Corby,
Turcot,	McDougall,
Geoffrion,	Tyrwhitt,

Jameson,	Osler,
Tarte,	Bergeron,
Laurier (sir Wilfrid),	McLennan (Glengarry),
Snetsinger,	Reid,
Rutherford,	Ingram,
Christie,	Craig,
Scriver,	Roddick,
Cameron,	Beattie,
Mackie,	Ferguson,
Fraser (Lambton),	Tisdale,
Bobell,	Prior,
Charlton,	Costigan,
Brodeur,	Bethune,
Livingston,	Maclean,
McMullen,	Robinson.

M. TAYLOR : Les honorables députés de Beauharnois, Glengarry, Marquette, York-est et London n'ont pas voté.

M. BERGERON : J'ai pairé avec l'honorable ministre des Travaux publics. Sans cela, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. McLENNAN : J'ai pairé avec le chef du gouvernement. Autrement, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. ROCHE : J'ai pairé avec l'honorable député de Selkirk. Sans quoi, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. BEATTIE : J'ai pairé avec l'honorable député de Huron-ouest. J'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. MACLEAN : J'ai pairé avec l'honorable député de Waterloo-sud. J'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. INGRAM : J'ai pairé avec l'honorable député de Macdonald. J'aurais voté de la manière ordinaire si j'avais voté.

M. EDWARDS : L'honorable député de Huntingdon n'a pas voté.

M. SCRIVER : J'ai pairé avec l'honorable député de la division de Saint-Antoine, de Montréal, Sans quoi, j'aurais voté contre l'amendement.

M. PENNY : J'ai pairé avec l'honorable député de Sherbrooke. J'aurais voté contre l'amendement.

La motion pour la deuxième lecture est adoptée sur la même division, renversée.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à minuit 04 m. (mercredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 30 mars 1898.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 104) concernant la Compagnie du canal de Montréal, Ottawa et de la Baie Georgienne.—(M. Sutherland).

Bill (n° 105) concernant la Compagnie du chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal.—(M. Sutherland).

EXAMEN DES MÉCANICIENS DE MACHINES FIXES.

Sur l'ordre du jour relatif au bill concernant l'examen des mécaniciens de machines fixes et l'inspection des chaudières à vapeur—(M. Sutherland),

M. SUTHERLAND : Je désire déclarer que je ne propose de présenter ce bill à la demande de l'Association des mécaniciens de machines fixes. Plusieurs députés qui sont avocats ayant soulevé la question de savoir si les pouvoirs contenus dans ce bill sont de la juridiction de ce parlement ou du ressort des provinces, la question, à la demande de certains honorables députés des deux côtés de la Chambre, a été renvoyée au ministère de la Justice pour son opinion.

M. WOOD (Brockville) : Dans combien de temps l'honorable député espère-t-il recevoir l'opinion du ministère de la Justice ? Je ne vois pas qu'il faille beaucoup de temps pour obtenir une opinion sur ce sujet. La question a été soulevée à propos du bill présenté par le ministre de la Marine et des Pêcheries concernant les mécaniciens sur les bateaux à vapeur, et j'ai alors fait allusion au sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je ne crois pas qu'il s'écoule beaucoup de temps avant d'obtenir une opinion. Mon honorable ami (M. Sutherland) n'ayant pas transmis le bill aussi vite qu'il aurait dû le faire, devra prendre une part de la responsabilité du retard.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je demanderai à la Chambre si cette manière d'agir est bien conforme aux règlements. Nous avons dans cette Chambre un jurisconsulte de la Couronne, et nul doute qu'il est ici pour donner son opinion sur des questions qui peuvent se présenter de temps à autre. Mais il me semble—bien que je n'aie pas l'autorité sous la main—que le renvoi d'un bill directement de cette Chambre à ses jurisconsultes dans le but d'obtenir un rapport de leur part adressé à cette Chambre, n'est pas conforme à l'usage suivi en Angleterre. Je crois au contraire—je ne soulève pas la question d'ordre, mais je parle seulement de l'usage— je crois, dis-je, qu'il y a une autorité qui empêche la Chambre d'obtenir l'opinion des jurisconsultes de la Couronne donnée à la Couronne. C'est un document confidentiel, et dans des circonstances spéciales, il est communiqué à la Chambre, avec le consentement. J'émets cette idée, et si c'est la règle, ce serait chose regrettable de l'enfreindre involontairement.

L'honorable député qui a le bill en mains ne souffrira peut-être pas beaucoup si cet ordre reste en suspens jusqu'à ce que cette question ait été étudié, savoir, si c'est régulier et convenable d'obtenir l'opinion du jurisconsulte et au sujet d'un bill de le communiquer à la Chambre.

M. SUTHERLAND : Ce mode est adopté à la demande de quelques députés des deux côtés de la Chambre, qui ont cru que cette opinion pouvait être obtenue. Je ne sais pas si la Chambre y consentira.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je suppose que l'objection serait réglée si le Solliciteur général faisait connaître la décision prise comme étant son opinion.

M. l'ORATEUR : Il n'y a pas de motion devant la Chambre. Quant à l'objection soulevée à propos de l'opinion des jurisconsultes de la Couronne, je ne pense pas qu'une question de cette nature ait été soulevée ici. Celui qui doit présenter le bill a déclaré qu'il avait l'intention de retarder la présentation de ce bill de manière à lui permettre d'avoir une opinion légale. Je ne pense pas que la question se présente maintenant.

LE CABOTAGE DU CANADA.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je présente le bill (n° 106) modifiant l'acte concernant le cabotage canadien.

Au commencement de la session, au cours du débat sur l'adresse, j'ai appelé l'attention du gouvernement sur certains cas qui se sont présentés au sujet du cabotage sur les côtes du Pacifique et j'ai dit qu'il serait bon de modifier nos lois concernant le cabotage canadien, afin de parer aux difficultés qui se sont élevées, ou bien, d'ordonner aux préposés de la douane d'appliquer nos lois relatives à la navigation côtière, afin que nos navires aient, dans les eaux américaines, un aussi bon accueil que celui que nous accordons aux navires des Etats-Unis dans les eaux canadiennes. J'espère encore pourtant que le gouvernement va étudier cette question, et je comprends très bien que, à cette phase de la session, il serait complètement inutile de m'attendre à voir considérer ce projet de loi de la manière ordinaire. Je me propose d'attirer, pendant quelques instants, l'attention de la Chambre, espérant que le gouvernement prendra mes remarques en considération, et s'occupera immédiatement des cas qui se sont présentés.

Le ministre de l'Intérieur et le ministre des Douanes se rappelleront sans doute que, l'automne dernier, certaines difficultés se sont élevées au sujet des lois concernant le cabotage des Etats-Unis. J'ai eu l'avantage de discuter la question avec le capitaine Irving, le gérant de la Compagnie de navigation du chemin de fer canadien du Pacifique dont quelques navires se sont trouvés directement atteints par ces lois. Afin d'être parfaitement exact, je me propose de donner de plus amples explications sur la matière.

D'abord, permettez-moi de vous dire comment ces difficultés sont survenues. Les autorités américaines ont donné une nouvelle interprétation à leurs lois concernant la navigation côtière de façon à empêcher les navires anglais de transporter d'un port des Etats-Unis à un autre port des Etats-Unis les marchandises canadiennes transportées par chemins de fer américains. Le capitaine Irving a cherché à savoir, directement ou indirectement, du département des Douanes s'il y avait réciprocité à ce sujet. J'ai sous la main une copie de la lettre qu'il a adressée au bureau des douanes à Victoria. En voici un passage :

Il y a une loi défendant à un navire américain de transporter des marchandises canadiennes d'un port américain à un port canadien, lorsque ces marchandises sont expédiées en transit, par chemin de fer américain, d'un port canadien à un autre port canadien. Une loi semblable existe aux Etats-Unis.

M. SUTHERLAND.

Et ainsi de suite. Voilà comment le capitaine Irving comprenait la chose, mais la lettre qu'il reçut du percepteur des douanes qui s'était abouché avec le gouvernement fédéral, entre autres déclarations contenait la suivante :

En réponse à votre lettre, j'ai l'honneur de vous dire que je ne connais aucune loi qui défende à un navire américain de transporter des marchandises canadiennes d'un port américain à un port canadien, lorsque ces marchandises sont expédiées en transit par chemin de fer américain, d'un port canadien à un autre port canadien.

En d'autres termes, on interprétait le statut comme nous l'interprétions tous probablement dans ce temps là ; à savoir que la loi ne s'appliquait qu'au transport direct d'un port d'un pays à un autre port d'un autre pays par un navire sous pavillon étranger. Cette lettre du département des Douanes, daté du 19 novembre, contient de plus la phrase suivante :

La question soulevée par le capitaine Irving ne peut être clairement résolue avant que nous sachions si les Etats-Unis vont imposer des droits de douane, à Saint-Michel, sur les marchandises distinées à Fort-Cudahy.

La question intéressant le commerce de l'Alaska, le capitaine Irving écrit au ministre de l'Intérieur, le 9 décembre ; il énuméra de nouveau les difficultés qui s'élevaient et les embarras que les préposés de la douane américaine créaient aux navires canadiens en interprétant la loi de cette manière, et il citait plusieurs cas où, dans des circonstances identiques, les autorités canadiennes n'ont pas traité ainsi les navires américains.

Le 16 décembre, le ministre de l'Intérieur accusa reception de cette lettre. J'attire l'attention de la Chambre sur cette correspondance simplement pour démontrer que le gouvernement aurait eu le temps d'adopter une politique à ce sujet, et j'aime à croire que l'on a résolu d'interpréter nos lois dans le sens que le capitaine Irving mentionne, ou, si telle interprétation était impossible, d'adopter, pendant la présente session, un bill analogue à celui qui est actuellement soumis au Congrès.

Le ministre de l'Intérieur, en réponse à cette lettre, écrivait, le 16 décembre :

Je ne puis me prononcer d'une façon positive, à l'heure qu'il est, sur le sujet que vous traitez dans votre lettre. Nous devions étudier toute la question dans un avenir prochain, mais comme cela n'est pas du ressort de mon département, je demande au ministre de la Marine et des Pêcheries et au ministre des Douanes de vouloir bien s'occuper de l'affaire.

Le 30 décembre, le capitaine Irving, écrit au ministre des Douanes :

Je dois attirer votre attention sur le cabotage que font certains navires américains entre les ports anglais de notre littoral, lorsque les Etats-Unis refusent absolument aux navires anglais de faire le cabotage entre les ports américains. Des navires américains ont transporté, de Victoria, C.-A., à Glenora, C.-A., près Telegraph Creek, des marchandises canadiennes, le transbordement ayant lieu à Fort-Wrangel, un port des Etats-Unis, sur la côte de l'Alaska. L'"Alaskan," tel est le nom du navire américain, qui transporte ces marchandises de Fort-Wrangel à Glenora, et la Compagnie dite "The Pacific Coast Steamship Co.", dont la flotte se compose exclusivement de navires américains, les transporte à son tour de Victoria à Fort-Wrangel. Je signale à votre attention les articles 2 et 4 de l'acte concernant le cabotage canadien, S. R. C., chap. 83.

Je dois dire que le département de la Marine et des Pêcheries croyait sans doute que ce double transbordement ne constitue pas un seul voyage et n'est pas strictement conforme à l'esprit de nos lois concernant le cabotage.

Le capitaine Irving continue :

Votre département semble avoir seul la responsabilité de la mise à exécution de l'acte concernant le cabotage canadien.

C'est-à-dire que le ministère public a seul le droit de poursuivre ceux qui enfreignent nos lois concernant le cabotage.

Les Etats-Unis ne permettent pas que l'on élude ainsi *leurs lois concernant le cabotage, et, par conséquent, nos* navires ne peuvent faire concurrence aux navires américains que dans des conditions très inégales. Je suis convaincu qu'un pareil état de choses n'est nulle part toléré *sur* les côtes de l'Atlantique. *Si cependant il était pos*sible que la lettre de *nos lois concernant* le cabotage fut tellement contraire à l'objet certain que l'on *avait* en vue en les adoptant et à l'esprit de notre législation qui défend à *tout navire étranger de transporter* des marchandises par eau d'un port à un autre port du Canada, j'espère que vous ferez voter par le parlement un amendement qui fera disparaître tous les doutes qui peuvent exister relativement à l'effet de nos lois statutaires à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si je comprends bien l'objet de celui qui a écrit cette lettre, c'est de faire faire défense aux navires américains de transporter des marchandises de Victoria à Fort-Wrangel.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : De faire exactement ce que feraient les Américains dans un cas analogue.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne saisis pas l'analogie.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La chose est peut-être un peu compliquée, mais je crois pouvoir l'expliquer clairement. La loi des Etats-Unis sur la matière est exposée dans les Statuts revisés des Etats-Unis, article 4347, lequel se lit comme suit :

Nulles marchandises ne pourront être transportées, sous peine de confiscation, d'un port des *Etats-Unis* à un autre *port des Etats-Unis, dans un navire appartenant*, en tout ou en partie, à un sujet d'une puissance étrangère ; mais cette disposition ne devra pas être interprétée de façon à défendre à un navire étranger d'aller d'un port américain à un autre port américain, pourvu que ce navire ne transporte pas d'autres marchandises que celles qu'il a pu prendre à un port étranger, lesquelles ne devront pas être déchargées, et seront transportées d'un port à un autre, ou d'un endroit à un autre, aux Etats-Unis.

Il s'est présenté un cas de cette nature aux Etats-Unis, et nonobstant l'arrêt que je mentionnerai, les préposés de la douane américaine ont appliqué la loi dans le sens indiqué dans le bill déclaratoire dont le Congrès est aujourd'hui saisi.

La décision que je viens de mentionner a trait à une saisie, faite dans la Californie, de 250 barils de clous, et se lit comme suit :

L'affaire est venue devant la cour de district des Etats-Unis, pour le district méridional de la Californie. Il s'agissait de la saisie de 250 barils de clous, les marchandises que l'on voulait ainsi confisquer avaient toutes été fabriquées aux Etats-Unis. *Elles avaient été expédiées* de New-York dans un navire belge et étaient régulièrement consignées à une maison de commerce d'Anvers. Les marchandises furent déchargées à Anvers, et subséquemment *rechargées sur un navire anglais et consignées* aux propriétaires, à Redondo, dans la Californie, en vertu de connaissements signés par le capitaine du navire. Ces marchandises arrivèrent à Redondo et furent inscrites au bureau des douanes comme marchandises fabriquées aux Etats-Unis, exportées, puis revenues au pays. La cour de district des Etats-Unis, sous la présidence du juge Ross, a jugé que, vu les faits sus-relatés, les marchandises n'étaient pas sujettes à confiscation aux termes du statut mentionné ci-dessus. On interjeta appel du dit jugement à la cour de circuit des Etats-Unis (juridiction d'appel), et la décision fut confirmée. (61 Federal Reporter, p. 410). La cour d'Appel fit, entre autres remarques, les *suivantes :*

On prétend que les faits révélés dans cette cause démontrent à l'évidence qu'on a éludé le statut, et que c'était là l'intention des parties contractantes. L'objet que les parties ont eu en vue, ne peut influencer en rien l'interprétation du statut. Elles n'ont rien caché et n'ont commis aucune fraude au préjudice du gouvernement. Elles ont agi au grand jour. Elles avaient le statut pour les guider ; et l'acte illégal que le statut dé*finit est malum prohibitum* seulement. Le statut leur per*mettait de transporter des* marchandises de New-York à Redondo, de la façon qu'elles jugeraient convenable, pourvu que la chose ne se fit pas en contravention au *statut. Les parties contractantes ont adopté un moyen* que le statut ne prévoit pas, mais elles avaient le droit de *supposer que toute l'intention du Congrès se trouvait ex*primée dans les termes mêmes du statut.

Les marchandises sont au port, transbordées d'un navire dans un autre, bien que toute l'expédition se fasse réellement entre deux ports d'un seul pays. La cour a déclaré que l'article du statut ne prévoyait pas ce cas, bien qu'il y eût deux expéditions, et bien que les marchandises fussent directement destinées à deux ports, c'est-à-dire, qu'elles eussent fait la moitié du voyage dans un navire et l'autre moitié dans un autre navire. Quoiqu'il y eût nullement deux voyages au lieu d'un seul, la cour déclara que cet article du statut des Etats-Unis ne s'appliquait pas à un cas de cette nature. Mais plus tard, vu la grande concurrence que se font les compagnies de transport sur les côtes du Pacifique, et afin d'empêcher les navires de Victoria ou de la Colombie anglaise de tirer profit de ce commerce de cabotage, on a donné à cet article l'interprétation que j'ai mentionnée plus haut ; et afin d'entraver le commerce de cabotage qui se fait entre Victoria ou Vancouver, les préposés de la douane américaine, avant que le Congrès vint s'occuper de la question, ont reçu instruction de poursuivre les navires canadiens qui feraient ainsi le cabotage, comme étant en contravention au statut américain.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Ces marchandises étaient-elles déchargées à un port de la Colombie anglaise ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Oui. Elles étaient transbordées d'un navire dans un autre, et les tribunaux de la Californie ont jugé que cela était permis, attendu que les statuts américains ne prévoyaient pas le cas. Mais les instructions que l'on donne aujourd'hui aux préposés de la douane sont basées sur une autre interprétation du statut, et déclarent que l'opération que je viens de mentionner est évidemment une infraction à la loi et ne peut être tolérée. Le département des Douanes considère le transport des marchandises d'un port américain à un autre port américain, *comme une opération de navigation intérieure*, et essaie d'empêcher tous les navires qui ne sont pas sous pavillon américain de transporter ces marchandises d'un point quelconque à un autre point.

On a mentionné aussi une autre partie du statut, à savoir l'article 3110, mais je n'ai pas besoin d'en donner lecture. Le *Post Intelligencer* de Seattle, contient une déclaration qui corrobore ce que je viens de dire. Comme ces matières peuvent ennuyer ou embarrasser directement ou indirectement les citoyens du Canada, ce journal les imprime en gros caractères :—

NE PEUT SE SOUSTRAIRE AU TARIF.—LE TRANSPORT DES MARCHANDISES D'UN PORT A UN AUTRE PORT DES ÉTATS-UNIS *VIA* DES PORTS ANGLAIS DÉFENDU PAR LE SECRETAIRE SPAULDING.

La tentative d'éluder les réglements douaniers américains qui imposent, dans les ports de l'Alaska, un droit sur les marchandises canadiennes, en achetant à Seattle des équipements que l'on expédie aux ports canadiens dans des navires américains, et que l'on transborde ensuite, pour le lieu de destination dans des navires anglais, a été efficacement déjouée par le gouvernement des Etats-Unis. Ainsi que l'annonce une dépêche spéciale envoyée de Washington au *Post Intelligencer* et publie dans notre numéro d'hier matin, le secrétaire Spaulding a décidé que le transport des marchandises d'une pareille manière est une violation de nos lois concernant l'exportation, et rend la cargaison sujette à confiscation. L'article 4347 des Statuts revisés, tel que modifié, le 15 février 1893 et en vertu duquel la présente décision est rendue, se lit comme suit :

Je viens de vous lire cet article.

Une dépêche que le *Post-Intelligencer* a reçu hier du secrétaire Spaulding, annonce que le percepteur de ce district a reçu avis de la décision, et que les préposés de la douane à Dyea et à Skaguay doivent être immédiatement avertis.

C'est le 15 janvier que l'on a attiré, pour la première fois, l'attention du département du Trésor sur ce sujet, et depuis, les navires anglais, le *Danube* et le *Tees* ont pu partir avec une cargaison qui, aux termes de la décision que l'on vient de prendre, serait sujette à saisie à Dyea et à Skaguay.

Ces deux navires appartiennent à la compagnie de navigation du chemin de fer canadien du Pacifique. Je crois que depuis le *Danube* a été saisi, dénoncé devant la cour de l'Amirauté et relâché en donnant cautionnement.

Le journal cite ensuite l'article 3008 des Statuts revisés et continue :

L'on n'a jamais mis cet article à exécution et c'est probablement la raison pourquoi le secrétaire Spaulding ne le connaît pas. Il est évident que cet article s'applique dans les circonstances actuelles. L'expédition des marchandises à Victoria, à Vancouver ou à Nanaïmo serait une exportation. Le transbordement à ces endroits et le déchargement subséquent à Dyea ou à Skaguay serait un rechargement, aux termes de l'article 3008, et assujétirait non seulement les marchandises à la saisie, mais les personnes intéressées à une amende de $400.

Le 24 janvier, les journaux de la Colombie anglaise ont publié une dépêche de Washington contenant les instructions du secrétaire Spaulding et déclarant que celui-ci a rendu sa décision sur un cas que lui avait soumis la compagnie de navigation du chemin de fer canadien du Pacifique. De fait M. Irving, en entendant parler des difficultés qui surgissaient, avait très sagement soumis un cas hypothétique au percepteur des douanes à l'un des ports du Sound, et, à ce sujet, on avait écrit à Washington pour avoir des instructions. En réponse, on reçut la dépêche suivante :

Le transport des marchandises américaines, de Seattle ou d'un autre port américain, consignées à l'Alaska, par voie de Victoria, Vancouver ou Nanaïmo, et transbordées à ces différents ports dans des navires anglais, est une violation des lois américaines concernant le cabotage et expose les marchandises à la confiscation. Le général Spaulding a dit aujourd'hui :

Cette mesure en est une entre plusieurs que le département du Trésor est à préparer pour protéger les intérêts américains et développer le commerce des Etats-Unis dans le Pacifique et à l'Alaska ; mesures qui semblent nécessitées par les récents événements et les nouvelles conditions auxquelles il nous faut faire face.

Puis il revient de nouveau sur l'acte de 1893 et cite un des articles que j'ai mentionnés.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Ainsi nous constatons, à cette session du Congrès, l'introduction d'un bill, accompagné d'un message du secrétaire du Trésor, M. Gage, pour modifier les lois concernant la navigation. M. Payne en présentant ce bill (n° 3580), s'est exprimé comme suit :

L'objet de ce bill est de protéger notre commerce de cabotage sur les côtes du Pacifique avec l'Alaska. C'est là le seul objet de ce bill. Sous l'empire des lois actuellement en vigueur, il arrive qu'une cargaison peut être expédiée d'un port, par exemple, de Seattle à Victoria ou Vancouver, une distance de 90 milles, sur un navire américain, mais de Victoria ou Vancouver, la cargaison peut être transportée, sur une distance de 900 ou 1,000 milles, dans un navire étranger.

Chose étrange, M. Payne, parlant au nom de l'administration dit que la loi actuelle permet cela, tandis que le secrétaire Spaulding, déclare, dans sa décision, qu'elle le défend, et a donné des instructions en conséquence aux percepteurs des douanes aux différents ports.

M. Payne continue :

L'objet du bill est d'empêcher une pareille chose et de suivre les cargaisons expédiées du littoral du Pacifique, dans les Etats-Unis, à l'Alaska, pour constater si elles arrêtent à Victoria et Vancouver, et exiger le transport par navires américains. Voici le premier objet du bill.

M. Payne demande alors la lecture du rapport du secrétaire Gage. Dans ce rapport, M. Gage, à l'exemple du secrétaire Spaulding, considère ce bill comme un bill déclaratoire, et non comme une modification importante, ainsi que semblait le croire M. Payne.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : En présentant le bill, M. Payne a-t-il cité quelques autorités pour donner plus de poids à son opinion et démontrer que la loi permettait de transborder des marchandises expédiées de San-Francisco ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Non, c'est peut-être parce qu'il n'était pas au courant de la question aussi bien que l'administration. Il n'y a pas de doute que celle-ci a donné à la loi l'interprétation que j'ai mentionnée, et c'est la loi ainsi interprétée que l'on appliquait dans les ports américains. Le secrétaire Gage ajoute :

L'article premier de ce bill définit d'une façon plus formelle et plus explicite certaines dispositions de l'article 4347 des Statuts revisés. Cet article du bill n'est pas présenté sous forme d'amendement à l'article 4347, parce que les reviseurs des statuts ont incorporé dans ce dernier article certaines dispositions législatives basées sur le traité de Washington de 1871. Depuis quelques années, on conteste la validité, à l'heure qu'il est, de ces dispositions, et pour éviter une déclaration législative sur cette dispute dans une mesure où la question ne se présente pas, le premier article, bien qu'il ait l'effet d'amender indirectement les autres paragraphes de l'article 4347, ne s'y rattache pas directement.

La modification importante se trouve dans les mots " ou pour quelque partie du voyage." On a récemment demandé au département du Trésor, si les marchandises américaines consignées de Seattle aux ports de l'Alaska peuvent être transportées à Victoria dans des navires américains (une distance de 72 milles seulement), et peuvent être à ce dernier endroit chargées sur des navires anglais pour transport jusqu'à Dyea, une distance de 900 milles, ou à Saint-Michel, une distance d'environ 2,000 milles. Le département du Trésor a décidé que c'était là une violation des lois qui réservent le cabotage aux navires américains. C'est là éluder manifestement ces lois, mais, dans certains quartiers, on se demande si les tribunaux ne décideront pas comme ils l'ont déjà fait, au sujet de l'expédition d'une cargaison de clous de New-York à Anvers par un navire étranger....

Il mentionne la cause que j'ai déjà citée :

... et de là à San-Francisco par un autre navire étranger, que la loi a été éludée avec succès, mais non violée.

Cet arrêt a provoqué l'acte du 15 février 1893, modifiant l'article 4347 des Statuts revisés et défendant l'expédition "par voie d'un port étranger". Cet amendement n'est peut-être pas tout à fait suffisant pour le cas que je viens de mentionner. La politique des Etats-Unis est de réserver le transport par eau, pour tout le voyage, entre les ports américains, aux navires américains. Nous croyons que cet article affirme cette politique en termes explicites et fait disparaître tous les doutes.

C'est là, je crois, tout ce qu'il y a d'important dans le rapport du secrétaire du Trésor. Le reste a trait à d'autres sujets qui ont déjà été discutés.

Notre acte sur le cabotage est tout aussi susceptible de cette interprétation que l'article des statuts américains que je viens de vous citer. Je ne trouve rien à redire à la politique des Etats-Unis, car je n'y vois absolument rien d'hostile à notre endroit. J'ai essayé de vous signaler la difficulté, c'est l'interprétation nouvelle que l'on donne soudainement à ce statut américain, à cause du changement qui s'est opéré dans l'état des affaires sur les côtes du Pacifique. Nos voisins applique la loi en lui donnant l'interprétation que j'ai mentionnée, tandis que nous nous en tenons toujours à la bienveillance qui caractérisait auparavant les rapports des deux nations.

Notre statut déclare :

Nulles marchandises ou passagers ne pourront être transportés par eau d'un port à un autre port du Canada si ce n'est sur des navires anglais.

La loi américaine s'exprime en termes analogues, et les autorités des Etats-Unis nous déclarent que cela ne peut se faire, ni directement, ni indirectement. On ne peut éluder la loi en se servant d'un navire américain pour une faible partie du voyage, et transborder ensuite la cargaison dans un navire étranger, à un port étranger, pour le reste du voyage. Les Etats-Unis prétendent que le cabotage entre deux ports américains est réservé aux navires américains, et ils modifient et ils appliquent leurs lois en ce cens. L'esprit de notre acte est également que le cabotage entre deux ports canadiens est réservé aux navires anglais ; et je suis convaincu que si l'on étudie bien le sujet, le gouvernement n'hésitera pas,—si le statut est susceptible de l'interprétation qu'il est possible de lui donner, suivant moi,—à envoyer à nos percepteurs des douanes, au sujet des navires étrangers, des instructions semblables à celles que les Etats-Unis ont données à leurs percepteurs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député voudrait-il nous expliquer ce qu'il désire ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je ne pouvais donner un meilleur exemple que le cas qui s'est présenté et au sujet duquel cependant nos percepteurs ne sont pas intervenus et n'interviendront pas. Je veux parler de ce qui s'est passé à propos de l'*Alaskan*, un navire américain qui a pris des marchandises à Fort-Wrangel et les a transportées à Glenora, marchandises qui avaient été transportées de Victoria à Fort-Wrangel par la compagnie dite "The Pacific Coast Steamships Company" dont tous les navires sont américains. Au moyen de ce transbordement à Fort-Wrangel, les navires américains ont transporté ces marchandises canadiennes, sur tout le parcours entre Victoria et Glenora, deux ports canadiens.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Si le cas était prévu, et si notre loi était exactement semblable à la loi américaine, l'honorable député croirait-il que la loi américaine, appliquée ainsi qu'elle l'est aujourd'hui, empêcherait l'opération qu'il vient de mentionner.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'ai déjà dit que mon opinion n'était pas bien arrêtée sur ce point. Quant à moi, je pense que l'interprétation que le département du Trésor des Etats-Unis donne à la loi américaine, serait maintenue par les tribunaux.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : En supposant que l'interprétation serait maintenue par les tribunaux, l'honorable député apprendra qu'un voyage de Victoria à Wrangell est un voyage entre un part canadien et un port américain.

Si notre loi est absolument semblable à la loi américaine, et si on l'interprète de la même façon que nos voisins, l'opération que l'honorable député vient de mentionner serait-elle défendue ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je le crois. Si la mémoire ne me fait défaut, je pense que l'opération se fait ainsi ; les marchandises sont consignées, par exemple, de Victoria à Glenora ; et on écrit le nom de ce dernier endroit au bas du connaissement.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : En supposant que les marchandises seraient consignées à Wrangel, et de là à Glenora ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je ne sache pas que les tribunaux s'occuperaient beaucoup de la façon dont les marchandises sont consignées, s'ils vont au fond des choses et s'ils constatent que l'expédition est faite de bonne foi d'un port canadien à un autre port canadien. Je pense que l'on a assez raison de croire que notre législation actuelle est suffisante pour les cas de cette nature, et que s'il en est ainsi, le présent bill n'est pas nécessaire ; mais c'est là un point que les propriétaires de navires désirent soumettre au département de la Justice.

En décembre dernier, M. Irving a donné un avis très pratique, en disant que si le département de la Justice ne croyait pas que c'était là l'interprétation à donner à notre acte concernant le cabotage, nous devions faire une déclaration législative décrétant que c'est dans ce sens que l'on doit interpréter notre loi.

Afin que ce bill puisse être pris en considération le plus tôt possible, mais sans espérer que ce bill recevra la sanction législative à cette session, même dans le cas où le gouvernement l'approuverait et le regarderait comme un bill d'intérêt public. Je demande la permission de le présenter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'honorable député voudrait-il nous dire en peu de mots, quel est l'objet de ce bill ? J'étais occupé lorsqu'il en a exposé les grandes lignes, et je n'ai pu saisir ce qu'il a dit à ce sujet.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne sais s'il serait mieux de faire de ce bill un acte déclaratoire ; ce n'est pas ce que j'ai fait, mais la chose importe peu, à mon sens, si l'objet que nous avons en vue est atteint.

Le premier article décrète :

L'article 2 de l'acte concernant le cabotage canadien, étant le chapitre 83 des Statuts revisés, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :

Nulles marchandises ou nuls passagers ne pourront être transportés par eau d'un port à un autre du Canada, soit pendant tout le voyage, soit pendant une partie du voyage, si ce n'est sur des navires britanniques; et si des marchandises ou des passagers sont transportés, comme susdit, contrairement au présent acte, le capitaine du navire ou bâtiment faisant ce transport, encourra une amende de quatre cents dollars ; et toutes marchandises ainsi transportées seront confisquées, comme de contrebande, et le navire ou bâtiment pourra être détenu par le percepteur des douanes au port ou lieu dans lequel sont amenés des marchandises ou des passagers, jusqu'à ce que l'amende ait été payée ou que le paiement en ait été garanti par cautionnement à sa satisfaction et jusqu'à ce que les marchandises en aient été livrées, desquelles il sera disposé comme marchandises confisquées, suivant les dispositions de l'acte des douanes.

C'est là l'ancien article dans lequel j'intercale les mots "port du Canada, soit pendant tout le voyage, soit pendant une partie du voyage." Ensuite, j'ajoute le paragraphe suivant :

On ne pourra pas interpréter cet article de façon à prohiber le transport d'un port du Canada à un autre port du Canada, dans un navire autre qu'un navire britannique, de marchandises qui ont été importées dans tel navire d'un port étranger, et qui n'ont pas été déchargées dans un port du Canada.

Naturellement, nous ne voulons créer aucun embarras aux navires qui arrivent avec une cargaison, lorsque celle-ci n'est pas déchargée, en tout ou en partie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Voici évidemment un bill qui, dans certaines circonstances, serait très important, et naturellement, je n'ai pas l'intention de le discuter maintenant. Je me lève simplement pour m'assurer si j'ai bien compris les observations de l'honorable proposeur, que j'ai essayé à suivre dans ses remarques. Si j'ai bien compris l'honorable député (sir Charles-Hibbert Tupper), des compagnies de transport ont,—à très juste titre—essayé de faire le cabotage sur une aussi grande échelle que possible sur les côtes septentrionales du Pacifique, et afin d'atteindre ce but, on a suggéré de transporter, de San-Francisco, Tacoma ou Seattle, les marchandises ayant comme lieu de destination le nord du continent, de les débarquer à Victoria, et, à ce dernier endroit, les transborder d'un navire américain dans un navire britannique qui les rendraient au lieu de destination. Lorsque l'on a appelé, pour la première fois, mon attention sur le sujet, il m'a semblé que l'opération pourrait soulever quelques difficultés. Nous aimerions beaucoup,—tous les membres de cette Chambre partagent ce sentiment, j'en suis certain,—prendre des moyens pour assurer à nos propres navires le commerce de cabotage, mais il se présente une difficulté à Victoria.

Comment pourriez-vous envoyer des marchandises de San-Francisco à Victoria et en effectuer le transbordement à ce dernier endroit ? Il n'y a, entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, aucun traité qui permette une telle opération, et il n'y a, non plus à ma connaissance aucune loi statutaire qui autorise la chose. Les marchandises transportées de San-Francisco à Victoria, en arrivant dans le port de Victoria, doivent être légalement entrées, j'imagine. Je ne vois pas comment on pourrait faire autrement. Je serais heureux

d'apprendre de la bouche de l'honorable député (sir Charles-Hibbert Tupper) par quel moyen on pourrait éviter l'entrée sur les registres de la douane. Aussitôt qu'un navire arrive à Victoria, le percepteur doit dire : aux termes de la loi, si vous déchargez ces marchandises ici, vous devez acquitter les droits. Comment puis-je prendre votre parole ou de quelle autorité vous permettrais-je de transborder ces marchandises d'un navire dans un autre ? Il n'existe aucun traité qui vous autorise à transborder les marchandises et d'en faire ensuite le transport au lieu de destination.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Ces marchandises viennent en entrepôt.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'aimerais à signaler un fait à mon honorable ami, c'est qu'aux termes du traité de Washington, le privilège d'entrepôt ne s'étend pas aux marchandises qui viennent par mer ; et par conséquent ce traité ne prévoit pas le transport de marchandises entreposées de San-Francisco, de Seattle, ou de Tacoma à Victoria.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il n'y a rien qui empêche de le faire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'aimerais savoir comment vous vous y prendriez.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne prétends pas que nous pouvons forcer les Etats-Unis à changer la ligne de conduite qu'ils adoptent à notre égard. Au contraire, j'ai dit que nous ne pouvions nous plaindre de l'action de nos voisins ; mais j'ai ajouté que, si les Américains voulaient nous traiter ainsi, nous n'avions qu'une chose à faire, c'était d'agir afin de les empêcher d'accaparer tout le commerce de cabotage. Nous pourrions certainement empêcher des navires américains de transporter des marchandises entre nos ports de Victoria et de Glenora.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je crois que la seule divergence d'opinion est sur le point que j'ai soulevé, lequel est cependant d'une très grande importance. Il ne devrait y avoir non plus, aucune difficulté au sujet de l'interprétation de notre acte concernant le cabotage, comme il ne devrait y avoir non plus, aucune difficulté au sujet de l'interprétation de l'acte américain. Mais le transbordement à Fort-Wrangel, en vertu des traités, des marchandises expédiées de Victoria à Glenora, pourrait soulever des difficultés sérieuses. Sans exprimer une opinion très formelle sur un sujet que je n'ai pas encore eu l'occasion d'étudier, je crois qu'il ne peut exister un doute raisonnable sur ce point.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Cest là l'objet du bill, mais aujourd'hui, en pratique, c'est bien différent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Les marchandises, lorsqu'elles sont expédiées d'un point à un autre du territoire anglais ne peuvent pas être transportées sur des navires américains. Nous sommes du même avis à ce sujet, je suppose.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Mais ce qu'il faut, c'est d'interpréter exactement l'acte, et d'envoyer des instructions en conséquence.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Nous avons pris le sujet en considération. Naturellement, notre objet est de rendre justice à nos propres compagnies de transport et de leur assurer une part, aussi large que possible, dans ce commerce de cabotage.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si je ne me trompe, l'honorable député (sir Charles-Hibbert Tupper) a dit, en substance, que le département du trésor avait décidé un point en litige et que l'on avait agi sur cette décision, mais que le statut n'était pas assez formel, on avait présenté un acte déclaratoire afin d'obtenir les pouvoirs nécessaires ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DES DOUANES : Exactement, et l'honorable député propose de rendre notre loi plus sévère ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Si elle a besoin d'être modifiée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Et il intercale dans notre loi les mots que les Américains ont intercalés dans la leur, " une partie d'un voyage " ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Oui.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si j'ai bien compris l'honorable député, le département du Trésor, selon le précédent créé dans cette cause de la Californie, n'avait pas l'autorité statutaire de rendre la décision qu'il a rendu ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Exactement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Alors l'honorable député ne blâme pas le département des Douanes, car les termes de notre statut sont semblables à ceux du statut américain ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'ai cherché à établir que la décision intervenue dans cette cause de la Californie, n'était pas saine et que c'était aussi là l'avis des autorités de Washington qui, de fait, ne se sont pas occupées de ce jugement. J'ai dit que l'interprétation donnée par cette décision avait été acceptée seulement jusqu'à l'excitation,—si je puis m'exprimer ainsi,—qui s'est élevée sur les côtes du Pacifique, et qu'alors, vû la grande concurrence que se faisaient les compagnies de transport, les autorités américaines ont étudié la question et ont mis de côté l'interprétation que les tribunaux de Californie avaient donnée au statut des Etats-Unis, et ont donné à la loi une interprétation que l'on ne peut appeler, à mon avis, extrêmement rigoureuse. Et après cela, on a présenté au Congrès un acte de déclaration. Je veux simplement constater si notre acte est susceptible de la même interprétation que l'acte américain, et, dans la négative, adopter un acte déclaratoire.

Motion adoptée, et le bill est lu une première fois.

WAGONS-BUFFET SUR L'INTERCOLONIAL.

M. McMULLEN :

Combien de wagons-buffets y a-t-il sur l'Intercolonial et de combien se sert-on ? Quelle a été la dépense brute, y compris les gages, approvisionnements, etc., au cours de l'année dernière, et quel est le chiffre brut des recettes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avant le prolongement de l'Intercolonial, à Montréal, le 1er mars, il n'y avait, sur cette voie ferrée, aucun wagon-buffet, mais il y en a trois, depuis le 1er mars et on se sert de tous les trois. L'installation de ces wagons-buffets a coûté $7,321.97, l'équipement, $2,528.06, et l'exploitation, du 1er mars au 22 du mois courant, $913 ; le chiffre des recettes brutes a été, pendant la même période, de $655.55.

PERMIS D'IMPORTER DES LIQUEURS AU YUKON.

M. FOSTER :

Un permis ou des permis d'importer du whiskey dans le district du Yukon ont-ils été donnés au nommé Chambers ou à Chambers et Chisholm, de Oak-Lake, Manitoba, soit par le gouvernement fédéral, soit par les autorités des territoires du Nord-Ouest? Si oui, pour quelle quantité?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Un permis d'importer 1,000 galons de whiskey dans le district du Yukon a été donné, par le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest, à William Chambers, d'Oak-Lake, Manitoba. Aucun permis n'a été donné à Chambers et Chisholm, d'Oak-Lake, Manitoba. Je puis ajouter que c'est la quatrième fois que la réponse à cette question paraît dans les *Débats*, pendant cette session ; j'aime à croire que les honorables membres de la gauche vont la retenir une bonne fois et qu'il ne sera plus nécessaire de faire une nouvelle interpellation à ce sujet.

M. WALLACE : J'ai écouté attentivement, mais je n'ai pu entendre,—et plusieurs de mes voisins sont dans le même cas,—la réponse du ministre de l'Intérieur. Les membres de cette Chambre ont droit d'exiger, je crois, que l'on parle de manière à être entendu. Je demanderai donc au ministre de l'Intérieur de relire sa réponse.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je ne mets pas en doute la vérité des remarques de l'honorable député (M. Wallace). Je suis naturellement obligé de le croire quand il nous dit qu'il ne m'a pas entendu. Mais s'il ne m'a pas compris, qu'il lise les *Débats* des quelques derniers jours, il verra la réponse répétée deux fois le même jour. C'est la quatrième fois, pendant cette session, que le renseignement demandé paraît dans les *Débats*. Je ne suis pas obligé, que je sache, à donner, de jour en jour, un renseignement qui a déjà été fourni à la Chambre.

COMPAGNIE D'INFANTERIE DE MORRIS, MANITOBA.

M. LARIVIÈRE :

La requête du capitaine George-P. Bliss, demandant l'autorisation de lever une compagnie d'infanterie dans la ville de Moris, Manitoba, sera-t-elle accordée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (M. Borden) : J'ai l'honneur de répondre à l'honorable député que la demande a été prise en considération. Mais je puis ajouter, pour que mon honorable ami en prenne note, que l'acquiescement à la demande du capitaine Bliss, augmenterait la force numérique de la milice, et partant, le crédit annuel.

DIVISION DES STATISTIQUES—DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

M. HEYD :

1. Quel est le nombre des personnes actuellement employées dans la division des statisques du département de l'Agriculture? 2. A quel travail ont-elles été employées pendant les six derniers mois? 3. Quel a été le coût total de la division, y compris les salaires, pour le dernier exercice? 4. M. M. George Johnson est-il encore la statisticien fédéral, comme on l'appelle, et le chef de la division? 5. Quel est le traitement de M. Johnson? 6. Vers quel temps sera-t-il nécessaire de commencer à se préparer pour prendre le prochain recensement décennal? 7. Si M. Johnson est encore le chef de cette division, devra-t-il prendre charge du prochain recensement? 8. M. George Johnson est-il celui qui a été fréquemment dénoncé en parlement et dans la presse libérale pour avoir pris une part active et agressive aux élections? 9. A-t-on l'intention de réorganiser la division des statistiques du département de l'Agriculture?

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : 1. Huit. 2. Le travail comprend l'Annuaire Statistique, la statistique criminelle et la statistique générale. 3. Pour l'exercice 1896-1897, $22,844.89. Cette somme se décompose comme suit.

Statistique générale	$ 4,237 55
Recensement du Manitoba	1,873 35
Statistique criminelle	1,509 67
Annuaire statistique	5,573 82
Traitements du personnel permanent	7,650 50
Total	$22,844 89

4. M. George Johnson, qui a été nommé statisticien du département de l'Agriculture, en 1889 remplit encore les mêmes fonctions, et est le chef de la division. 5. $2,400 par année. 6. Nous devrons inscrire une legère somme dans le budget de 1899 pour le travail préliminaire. 7. Quand le temps sera arrivé, le gouvernement décidera qui prendra charge du prochain recensement. 8. Je ne puis répondre avec certitude, mais je crois que c'est lui? 9. La question n'a pas encore été prise en considération.

LIGNE DE TÉLÉGRAPHE DANS LE COMTÉ DE CHICOUTIMI.

M. MARCOTTE :

1. Combien a coûté l'établissement de la ligne du télégraphe du gouvernement entre Saint-Alexis et l'Anse Saint-Jean, comté de Chicoutimi? 2. Qui a eu l'entreprise de la fourniture des poteaux et quel est le montant du contrat? 3. Quel montant a été payé à l'entrepreneur? 4. Qui a eu l'entreprise du posage des poteaux et quel est le prix de ce contrat? 5. Quel est le montant qui a été payé pour ce dernier ouvrage? 6. Des soumissions ont-elles été demandées pour ces travaux? 7. Quelle longueur a la ligne du dit télégraphe entre Saint-Alexis et l'Anse-Saint-Jean?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : 1. $4,509,76. 2. Les poteaux ont été fournis par H. Tremblay, de l'Anse-Saint-Jean et J.-N. Savard, de Saint-Alexis, à raison de $1.50 par poteau. 3. M. Tremblay a reçu $960, et M. Savard $955.50. 4. Le posage des poteaux, des isolateurs, etc., a été confié à Elzéar Boivin, à raison de $50 par mille. 5. Le montant total payé à M. Boivin est $2,003.13. 6. Le département a fait une estimation du coût de l'établissement de la ligne, et a demandé aux personnes ci-dessus nommées de faire une soumission. Pour l'établissement de la ligne proprement dite, la soumission, faite en premier lieu était de $60, mais le département l'a réduite à $50 et une convention est intervenue sur cette base. 7. $40\frac{1}{16}$ milles.

M. LARIVIÈRE.

MADAME ROSS, TÉLÉGRAPHISTE.

M. GILLIES :

1. Quand madame Ross a-t-elle été remerciée par le gouvernement de ses services comme télégraphiste à North-East Margaree, comté d'Inverness, Cap-Breton? 2. Pendant combien de temps a-t-elle été employée par le gouvernement comme télégraphiste? 3. A-t-elle été destituée? Si oui, pourquoi? 4. Des plaintes ont-elles été portées contre elle dans le département ou portées à la connaissance du gouvernement? Si oui, par qui et quelles étaient ces plaintes? 5. A-t-on fait une enquête à ce sujet? Si oui, où et quand, et quel a été l'enquêteur? 6. Qui a succédé à madame Ross comme télégraphiste à North-East Margaree, quand cette personne a-t-elle été nommée, et par qui a-t-elle été recommandée? 7. Quel était le salaire de madame Ross et quel est le salaire de la personne qui l'a remplacée?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : 1. Le 14 janvier 1898. 2. Depuis le 1er janvier 1889. 3, 4 et 5. Madame Ross a été destituée pour des raisons que le département a jugées suffisantes. Il n'a pas été jugé nécessaire de faire une enquête. 6. Duncan J. Ross a remplacé madame Ross, le 14 janvier 1898, à la recommendation du ministre des Travaux publics. 7. Le salaire, dans les deux cas, est une commission de 25 pour cent, des recettes que donne le bureau de télégraphe ; tel salaire ne devant pas être moindre que $50.

QUAI À MACKAY'S-POINT.

M. GILLIES :

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour la construction du quai public à Mackay's-Point, comté d'Inverness, Cap-Breton? 2. Quels sont les soumissionnaires pour ces travaux et le montant mentionné dans chaque soumission? 3. L'entreprise pour ces travaux a-t-elle été donnée? Dans l'affirmative, à qui, et quel était le montant stipulé dans la soumission de l'adjudicataire de l'entreprise?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davis) : Mackay's-Point est connu, au département, sous le nom de Judique. Des soumissions ont été demandées pour la construction d'un quai, à cet endroit. 2. Le département a reçu les soumisssons suivantes :

Simmons et Burpee, Gibson, N.-B.	$14,143
Donald McDonald, Centennial, comté d'Inverness	15,000
J.-B. McMannus, Memramcook, N.-B.	15,435
John Burns, Ottawa	15,960
D.-W.-B. Reid, John-W. Reid, Edzard Archibald, Middle-Musquodoboit N.-E	17,550
John McMillan, Port-Hood, N.-E.	17,400
McDonald et Moffatt, Sydney, N.-E.	17,550
Henry et Smith, Ottawa	18,123
John-D. Reid, James-W. Chisholm, Pugwash, N.-E.	19,545

3. Oui. L'entreprise a été donnée au plus bas soumissionnaires, MM. Simmons et Burpee, à raison de $14,143.

BRISE-LAMES DANS LE HAVRE DE SUMMERSIDE.

M. POWELL :

Des soumissions ont-elles été demandées pour la construction d'un brise-lames dans le havre de Summerside, I.P.-E.? Si oui, quels sont les soumissionnaires et le montant stipulé dans chaque soumission?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : L'entreprise n'a pas encore été donnée a aucun des soumissionnaires ; par conséquent il n'est pas dans l'intérêt public de faire connaître le chiffre des soumissions.

TRANSPORT DE LA MALLE ENTRE GOLDEN, C.A., ET SAINT-EUGÈNE.

M. FOSTER :

Qui transporte la malle entre Golden, Colombie anglaise, et la mission de Saint-Eugène? Combien de fois par semaine fait-il ce trajet? Combien reçoit-il par année? Quand a-t-il eu l'entreprise? Quel était son prédécesseur et quel était le montant stipulé dans son contrat?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je demanderai à l'honorable député de faire une motion pour obtenir les documents.

M. FOSTER : Je ne demande aucun document.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Mais répondre à des questions posées aussi catégoriquement serait de nature à induire en erreur. Je désire fournir les renseignements les plus complets ; que l'honorable député (M. Foster) donne un avis de motion afin d'obtenir un ordre de la Chambre et j'en permettrai l'adoption immédiate lorsque nous en arrivons aux motions qui ne soulèvent aucune opposition.

LES MOHAWKS.

M. FOSTER :

1. Depuis quand le département des Affaires des Sauvages a-t-il cessé de donner un octroi pour payer les services d'un médécin pour les Mohawks de la Baie de Quinté?
2. Quels étaient les médecins de cette bande, lors de la cessation de cet octroi?
3. Quel service médical cette bande a-t-elle eu depuis lors, et quels ont été les médecins?
4. Le gouvernement a-t-il fait quelque changement dans le personnel de ce service médical depuis juillet 1896? Et, dans ce cas, lequel?
5. Ce changement, s'il en est, a-t-il été fait sur la recommandation de la bande, ou malgré elle?
6. Pourquoi ce changement, s'il en est, a-t-il été fait?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : 1. Depuis le 1er juillet, 1892. 2. John Newton, M.D., et G. A. Whitman, M.D. 3. Le service médical a été payé à même les fonds de la bande. Les docteurs Newton et Whitman ont continué à faire ce service jusqu'au mois d'avril 1897. A cette époque le Dr Whitman a démissionné, et Dr John Moore a été nommé pour le remplacer, et le 28 novembre dernier, le Dr Hicks a remplacé le Dr Newton. 4. La réponse à la troisième question couvre la quatrième. 5. (*a*). Le Dr Moore a été nommé sur la recommandation du conseil des Sauvages, pour remplacer le Dr Whitman, démissionnaire. (*b*). Le conseil de la bande a objecté au renvoi du Dr Newton. (*a*). Le Dr Whitman a démissionné. (*b*). Le Dr Newton a été renvoyé pour s'être mêlé activement de politique.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

M. CORBY :

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il écrit une lettre à W.-H. Biggar, écr, de Belleville, ou à toute autre personne durant le mois de février dernier, promettant d'insérer une assez forte somme d'argent dans le budget de cette année pour aider à la construction du canal de la Vallée de la Trent? Si oui, cette lettre sera-t-elle déposée sur le bureau de la Chambre?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je crains fort d'être obligé de refuser soit de reconnaître ou de nier le contenu de toutes lettres confidentielles qui peuvent être échangées entre moi et un ami. En conséquence, il m'est impossible de déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance demandée par l'honorable député.

AIDE-INSPECTEUR DES DOUANES—QUÉBEC.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

1. Le ministre des Douanes a-t-il reçu du Dr Ennis quelque communication accusant d'inconduite l'aide-inspecteur des douanes dans la province de Québec? 2. Si oui, quand a-t-il reçu cette communication? 3. Si une décision a été prise au sujet de ces accusations, quelle est-elle? 4. Se propose-t-on de faire une enquête sur ces accusations, s'il en a été portées? 5. Si des accusations ont éte portées, de quelle nature sont-elles?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : 1. Le ministre des Douanes a reçu du Dr Ennis une communication accusant l'aide-inspecteur des douanes dans la province de Québec de s'être mêlé activement de politique durant les élections fédérales du mois de juin 1896. 2. Le 2 mars 1898. 3. Aucune décision n'a été prise jusqu'à présent au sujet de cette accusation. 4. La question d'une enquête est actuellement à l'étude. 5. La réponse à cette question est comprise dans le paragraphe 1.

QUAI DE SAINT-ANICET.

M. BERGERON :

1. Combien a coûté la construction du quai à Saint-Anicet? 2. Combien a-t-on dépensé pour ce quai, depuis lors? 3. Est-il vrai qu'une jetée doit être construite au printemps de 1898? 4. Quelle somme a été promise pour cette jetée? 5. Les travaux seront-ils donnés par voie de soumission? 6. Quel a été le gardien du quai jusqu'à 1897? 7. Qui est gardien actuellement? 8. Pourquoi M. Masson a-t-il été remplacé? 9. Quel est le montant des péages perçus par M. Dupuis? 10. Sur la recommandation de qui M. Dupuis a-t-il été nommé, et par qui?

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : 1. Le coût de construction, en 1862, $1,920.50. 2. Réparations, 1889-93, $709.65, reconstruction, 1893-94, $1,725.35. 3. Oui. 4. Le parlement a voté durant la dernière session $3,000 pour une jetée à l'extrémité extérieure et pour réparations. 5. Les travaux seront exécutés à la journée. 6. Il n'y a pas eu de gardien attitré à venir au transfert du quai au ministère de la Marine et des Pêcheries le 28 août 1896.

7. M. S. Dupuis. 8. M. Masson n'a jamais été nommé ni par ce département ni par le ministère de la Marine et des Pêcheries. 9. Le gardien du quai n'a pas encore transmis un état des péages perçus, mais il a reçu l'ordre de l'envoyer. 10. Par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

TERRAINS DU PARLEMENT.

M. TAYLOR :

1. N. Robertson, surintendant des terrains du parlement, a-t-il été destitué? Si oui, quand et pourquoi? 2. Des soumissions ont-elles été demandées pour les travaux qu'il avait à faire? 3. Si oui, quel est l'adjudicataire de l'entreprise? 4. Quel était le montant mentionné dans sa soumission? 5. A-t-il rempli les conditions requises? 6. Si non, en quoi les conditions n'ont-elles pas été remplies?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : 1. Les fonctions de surintendant des terrains du parlement exercées par N. Robertson ont cessé d'exister en 1889, quand il fût décidé par le ministre des Travaux publics de cette époque, d'exécuter les travaux d'entretien à l'entreprise, lesquels l'avaient été jusqu'alors à la journée sous la direction de M. Robertson. 2, 3 et 4. On n'a pas demandé de soumissions quand l'entreprise fut adjugée pour la première fois en 1889, M. Robertson l'ayant obtenue pour une année à raison de $6,000, mais en juin 1896, des soumissions furent demandées, et M. Robertson, étant le seul soumissionnaire, eut l'entreprise pour trois ans à raison de $5,600 par année. Ce contrat fut continué pendant trois autres années sans soumissions jusqu'au 1er juillet 1896. En décembre 1896, des soumissions furent demandées, le plus bas soumissionnaire étant J.-N. Grieves, et cette soumission fut acceptée. 5 et 6. Il exécute son contrat conformément aux conditions.

BARRIÈRES SUR L'INTERCOLONIAL.

M. DÉCHÊNE :

A-t-on demandé des soumissions pour des barrières sur l'Intercolonial en 1897? Si oui, quel est le plus bas soumissionnaire, et quel est le montant payé par barrière?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Oui, on a demandé des soumissions pour ériger des barrières sur le chemin de fer Intercolonial pour l'année 1897. La soumission de Charles McNeil, de New-Glasgow, N.-E., a été la plus basse. Le prix payé par barrière a été $1.89.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE PICTOU, N.-E.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

1. L'honorable ministre des Postes ou l'honorable ministre des Travaux publics ont-ils proposé ou fait proposer, ou ont-ils donné ordre que le directeur de la poste de Pictou, N.-E., soit aussi gardien de l'édifice du bureau de poste et qu'il y habite, et qu'il soit fourni de combustible et qu'il reçoive une allocation pour loyer, etc., au lieu d'un salaire comme gardien? 2. L'honorable ministre des postes ou l'honorable ministre des Travaux publics ont-ils, vers le mois d'octobre 1896, proposé cet arrangement ou un arrangement de pareille nature?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : 1. Oui. 2. Oui,

HAVRE DE REFUGE—ASPEY-BAY, N.-E.

M. BETHUNE :

1. Le gouvernement a-t-il décidé de faire un havre de refuge à Aspey-Bay, comté de Victoria, N.-E.? Le rapport de l'ingénieur sur ces travaux projetés sera-t-il bientôt soumis à la Chambre? 2. Quand construira-t-on un quai à Seymour-Point, comté de Victoria, N.-E., pour lequel une somme de deniers a été votée à la dernière session? 3. Un quai sera-t-il construit à Iona, comté de Victoria, N.-E., cette année? Quel en sera le coût estimatif?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : 1. Non, pas encore. 2. Les plans et devis sont en voie de préparation. 3. Je ne suis pas en mesure de répondre avant que le budget supplémentaire soit présenté.

CHEF DE SECTION À LA RIVIÈRE-DU-LOUP—PATRICK LAVRY.

M. DECHÊNE :

Le gouvernement a-t-il payé les frais dans l'enquête ordonnée contre Patrick Lavry, contremaître à la station de Sainte-Louise, et qui était alors chef de section à la Rivière-du-Loup? Si oui, ont-ils été payés? L'avocat de Lavry a-t-il aussi été payé, et combien a-t-il reçu?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le chemin de fer Intercolonial a payé les services et les frais de J.-E. Bédard dans l'affaire Patrick Lavry. L'avocat de Lavry n'a pas été payé par le chemin.

CABLE DANS L'OCÉAN PACIFIQUE, ENTRE LA COLOMBIE-ANGLAISE ET L'AUSTRALIE.

M. BEATTIE :

Est-ce l'intention du gouvernement de prendre quelque mesure pour assurer la pose d'un câble dans l'océan Pacifique, entre la Colombie anglaise et l'Australie, qui compléterait le circuit du service télégraphique de l'Empire?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Le gouvernement étudie actuellement cette question.

DÉLIBÉRATIONS.

Sir CHARLES TUPPER : Avant l'appel des avis de motions, je recommanderai, pour sauver du temps, d'épuiser la liste et décider les motions auxquelles il n'y a pas d'objection. Je prierai le gouvernement de ne pas demander que les motions restent en suspens quand l'intention n'est pas de les discuter, mais seulement de faire produire les papiers. Le gouvernement a demandé que plusieurs motions restent en suspens dans des cas où il est important que nous ayons les renseignements sans délai.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je ne pense pas que la dernière fois que cela a eu lieu, le gouvernement ait demandé de laisser en suspens des motions non discutées.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je crois que cela a eu lieu parce que le ministre intéressé n'était pas présent.

VÉTÉRINAIRES.

M. MONTAGUE : Je demande—

Etat donnant,—(*a.*) Les noms des vétérinaires ou inspecteurs de bestiaux nommés par le gouvernement ou le ministre de l'Agriculture depuis le 13 juillet 1896, la date de la nomination dans chaque cas, et les noms des personnes qui les ont recommandés. (*b.*) Le chiffre du salaire ou allocation donné à chacun des titulaires. (*c.*) Copie des instructions données à ces inspecteurs par le ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je remarque que l'honorable député demande les noms des personnes qui ont recommandé les nominations. Il y aura discussion sur ce point, et l'honorable député doit laisser sa motion en suspens ou l'amender.

M. MONTAGUE : En ce qui me concerne, il n'y aura pas de discussion.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce n'est pas une information qu'on doit nous demander de donner, et il y aura certainement discussion.

M. MONTAGUE : Je croyais que le ministre de l'Agriculture serait content de donner les noms, tenant compte de ce qu'il a dit l'année dernière.

M. l'ORATEUR : La motion reste en suspens.

DESTITUTION DE NAPOLÉON ALAIN.

M. CASGRAIN (par M. BERGERON) : Je demande—

Copie de tous ordres en conseil, papiers, dépositions, rapports, documents, etc., concernant la destitution de Napoléon Alain comme directeur de la poste de l'Ancienne Lorette, et copie de toutes instructions données par le ministre des Postes ou aucun de ses officiers à l'inspecteur des postes à Québec ou à quelque autre officier au sujet du témoignage à rendre dans une action pour dommages intentée par le dit Napoléon Alain contre Frédéric Belleau.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : L'honorable député doit comprendre que si cette motion est adoptée elle ne peut pas être interprétée comme couvrant des lettres confidentielles échangées entre les officiers du département.

M. FOSTER : Je crois que cela est toujours entendu.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est entendu distinctement. Je le mentionne pour éviter tout malentendu.

Motion adoptée.

REGLEMENTS DOUANIERS—YUKON.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande—

Copie de tous les rapports à Son Excellence le Gouverneur général, minutes du conseil, rapports, papiers et correspondance se rapportant en quelque manière à la navigation des fleuves Yukon et Stikine ou aux règlements douaniers y relatifs, y compris le btransordement des cargaisons. Aussi, copie de tous rapports à Son Excellence le Gouverneur général, minutes du conseil, correspondance et papiers concernant les règlements douaniers et les honoraires imposés sur les marchandises du Canada passant par Saint-Michel, Dyea, Skaguay et Wrangel.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : L'honorable député ferait mieux de laisser cette motion en suspens. Il y a actuellement des négociations entamées, et il peut y avoir impossibilité de produire ce qu'il demande.

Sir CHARLES TUPPER : Naturellement, je sais qu'il peut y avoir des lettres sur ce sujet qu'il ne serait pas à propos de produire, mais le gouvernement peut exercer sa discrétion à ce sujet. Nous aimerions avoir tous les renseignements qui peuvent être fournis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : L'honorable député pourra peut être avoir des informations plus complètes dans dix jours.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Avec cette entente la motion peut-être adoptée.

La motion est adoptée.

DESTITUTION DE JAMES M. AITKEN.

M. MACDONALD (King) : Je demande—

Copie de toute correspondance, arrêtés du conseil et pétitions avec les noms des signataires, concernant la destitution de James M. Aitken, sous-percepteur des douanes au port extérieur de Montague, I.P.-E., et les motifs de sa destitution, et aussi copie de toutes demandes pour sa charge et les noms des postulants et par qui ils ont été recommandés.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Si l'honorable député veut que sa motion soit adoptée, il faut qu'il retranche la dernière phrase, après le mot "destitution," autrement elle devra rester en suspens.

M. MACDONALD (King) : Je consens à l'amender de cette manière, si je ne peux pas obtenir toute l'information.

La motion amendée est adoptée.

TRAVAUX PUBLICS À MISTASSINI ET SAINT-MÉTHODE.

M. CASGRAIN (par M. BERGERON) : Je demande—

Copie de toutes instructions, correspondance, etc., au sujet de la construction de quais à Mistassini et Saint-Méthode (Tékouabé). Etat détaillé indiquant le montant du bois, du fer et de la pierre employés dans ces constructions : par quelles personnes ces articles ont été fournis ; quels prix ont été payés pour eux à chacune d'elles ; quels étaient le ou les charpentiers employés à ces constructions ; quels prix recevaient-ils par jour, et combien ont-ils reçu en argent, ainsi que les journaliers qui ont travaillé avec eux ; et toute autre dépense en rapport avec ces constructions. Copie de toute correspondance en rapport avec les contrats donnés à MM. Têtu et Savard de Saint-Félicien, pour préparer du bois de quai pour Saint-Méthode. Copie de ces contrats et de toute correspondance ultérieure pour empêcher le paiement de leurs comptes. Etat indiquant la quantité de bois préparé par ces messieurs et du montant qui leur a été payé personnellement. Copie des instructions données à M. J.-B. Carbonneau comme premier charpentier aux quais de Mistassini et Saint-Méthode. Correspondance au sujet de l'annulation de ces instructions à Saint-Méthode et la nomination d'un autre charpentier constructeur à sa place.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : L'honorable député, qui est l'auteur de la motion, est absent, et l'honorable député qui la présente en son nom n'est pas, je suppose, en mesure de dire s'il peut affirmer qu'il y a de bonnes raisons pour demander tous ces renseignements. Je

désire faire observer qu'on demande souvent des rapports qui occasionnent de grandes dépenses pour les préparer, plus, je crois, que la Chambre ne voudrait en ordonner ; à moins que l'honorable député ne puisse dire qu'il y a de bonnes raisons pour demander que cette dépense soit faite. Nous ne voulons refuser aucune information quelconque, mais la Chambre comprendra que quand la préparation des rapports exige beaucoup de temps et de dépenses, l'auteur de la motion doit avoir de bonnes raisons pour appuyer sa demande.

Sir CHARLES TUPPER : Mieux vaut laisser la motion en suspens.

M. BERGERON : Je dois dire que je ne connais rien du tout au sujet de cette motion, mais mon honorable ami m'a prié de la présenter.

Motion suspendue.

LE FREDERICK J. GERRING, NAVIRE DE PÊCHE DES ETATS-UNIS.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande —

Copie de tous rapports à Son Excellence, arrêtés du conseil, papiers, correspondance et jugements de la cour Suprême du Canada, concernant la condamnation et la décharge du navire de pêche des Etats-Unis, le *Frederick J. Gerring*.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je n'ai aucune objection à l'adoption de cette motion, mais l'honorable député comprendra que la correspondance n'est pas encore terminée.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je croyais qu'elle l'était.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Nous avons reçu aujourd'hui une communication des autorités des Etats-Unis, et en réponse j'ai présenté au conseil un rapport très long. L'affaire est encore en suspens.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La motion peut être adoptée, avec l'entente que les papiers seuls qui sont prêts seront produits.

La motion est adoptée.

COLLÈGE MILITAIRE ROYAL—ETAT-MAJOR ET EMPLOYÉS.

Sir CHARLES TUPPER (pour M. TYRWHITT) : Je demande—

Etat donnant,—(*a*) Les noms et nominations des membres de l'état-major et des employés du Collège Militaire Royal du Canada, qui ont été retranchés de l'effectif entre le 30 juin 1896 et le 31 décembre 1897 ; (*b*) Les dates correspondantes ; (*c*) Les conditions respectives de leur engagement quant à la durée ; (*d*) La longueur respective du service qu'ils ont fait ; (*e*) L'allocation de retraite, s'il en est, donnée à chacun ; (*f*) Les raisons pour lesquelles ces allocations ont été données, et les principes en vertu desquels elles sont données, avec explication des exceptions, s'il en est : (*g*) Les nominations qui ont été faites, après la création des vacances, et les dates de ces nomitations ; (*h*) Les dépenses supplémentaires causées au public par ces nouvelles nom nations (en dehors des nominations faites pour causes de décès), y compris les dépenses de voyage, d'hôtel et autres dépenses occasionnées à cet effet ; (*i*) Dans le cas de vacances résultant de décès, les montants accordés aux familles des employés décédés.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

M. LANDERKIN : Que la motion reste en suspens.

Sir CHARLES TUPPER : Dois-je comprendre qu'il y a des objections à cette motion ?

M. LANDERKIN : Plusieurs députés désirent parler sur cette motion.

Sir CHARLES TUPPER : Ne serait-il pas préférable de parler après que les papiers auront été produits ? J'ai fait une observation pour faciliter l'expédition des affaires de la Chambre et j'ai demandé au gouvernement de ne pas empêcher d'adopter des motions de cette nature destinées simplement à obtenir des renseignements. J'espère que mon honorable ami (M. Landerkin) laissera produire cette information.

M. LANDERKIN : Puisque l'honorable chef de l'opposition le désire—je retire toute objection.

La motion est adoptée.

SERVICE POSTAL ENTRE GOLDEN ET SAINT-EUGÈNE, C.-A.

M. FOSTER : Je demanderai à la Chambre et au directeur général des Postes (M. Mulock) la permission de présenter une motion contenue dans la demande à laquelle l'honorable ministre s'est opposé pour quelques raisons de formalités. Je suppose, comme il m'a promis de donner l'information, qu'il n'y aura pas d'objection à la demander maintenant. Je demande donc :

Copie de toutes les correspondance, rapports, arrêtés du conseil, soumissions, s'il y a lieu, ou documents se rapportant au transport des malles entre Golden et Saint-Eugène, C.-A., depuis juillet 1896, avec le nombre de voyages faits par chaque courrier et le montant qui lui est payé.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Tout ce que j'ai dit à l'honorable député, c'est que s'il faisait une motion je veillerais à ce qu'on ne mit pas d'embarras, de délai, autant que je pourrais l'empêcher dans l'adoption de la motion et dans la production des documents. Je voulais dire juste ce que j'ai dit. Je ne sais si le libellé de la motion comprend tous les documents qui devraient être produits et si l'honorable député veut donner avis de motion ou me communiquer un mémoire de ce qu'il désire, je l'aiderai à obtenir son information. Je ne parle pas pour le retarder, mais pour qu'il puisse y avoir production utile des documents touchant à la question.

M. FOSTER : J'ai demandé tous les documents.

Le MINISTRE DES POSTES : Je ne me rappelle pas de mémoire ce qui a été lu comme constituant le fond de la demande.

M. FOSTER : Je vais envoyer à l'honorable ministre une copie de la motion que j'ai lue.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Il vaudrait mieux donner avis de motion.

M. FOSTER : Nous n'y arriverons jamais à cette session.

Le MINISTRE DES POSTES : Maintenant que je vois ce que désire l'honorable député, je ne m'oppose pas à sa motion.

Motion adoptée.

ENTRÉE EN FRANCHISE DES INSTRUMENTS ARATOIRES.

M. DAVIN : Je propose—

Que la bonne foi du gouvernement actuel à l'égard des cultivateurs du Nord-Ouest devrait l'obliger à placer les instruments aratoires sur la liste des articles admis en franchise.

C'est une motion à laquelle les cultivateurs du Nord-Ouest et d'autres encore, sans doute, portent un vif intérêt. Je dois premièrement dire que j'aborde cette question en protectionniste, et je ne vois pas pour quelle raison le plus fort protectionniste ne pourrait pas l'appuyer de son vote. Elle est appuyée par mon ami de Leeds-sud (M. Taylor). Je désire dire aussi pour rassurer quelques-uns de mes amis indépendants de l'autre côté et les Patrons que ce n'est pas une motion de non confiance dans le gouvernement. Un vote de non confiance dans le gouvernement se prend sur une motion pour se former en comité, ou lorsque l'on se place en travers de quelque motion du gouvernement. Mais ce n'est pas une motion impliquant techniquement ni d'une façon quelconque manque de confiance ; il ne peut donc y avoir aucune difficulté pour mon ami le député de Frontenac (M. Rogers) ou aucun autre député indépendant à voter pour ma motion, quand elle sera mise aux voix aujourd'hui, demain ou dans huit jours. Car le temps viendra aussi sûrement que celui de la mort, suivant le dicton grec, demain ou après.

Lorsque viendra le moment de voter, j'espère que nous ne verrons pas les ministres se glisser dans les bancs pour endoctriner les Patrons et les indépendants. S'ils agissent ainsi, j'espère qu'ils ne réussiront pas comme ils ont réussi en 1896 et en 1897, et une fois déjà à cette session-ci. C'est un spectacle humiliant. Une fois déjà le ministre a tenu cette conduite, une autre fois, c'était le ministre de l'Agriculture, et dernièrement, enfin, c'était le ministre de la Marine et des Pêcheries. Comment ! M. l'Orateur, je vois déjà le ministre des Postes qui s'y met. M. l'Orateur, je puis dire avec vérité, je crois, qu'avec le chef de l'opposition, je suis un des premiers hommes qui, dans cette Chambre, ait prêché pour le Canada la cause de la protection. Je suis un fervent de la protection. Laissez-moi vous expliquer ce que c'est que la protection scientifique. Je comprends que quelques manufacturiers dans le pays, en voyant mon nom accolé à une motion de ce genre pensent qu'il y a inconséquence de ma part ou de la part des députés qui voteraient pour moi. Comment, cette motion dit d'abord, que le gouvernement, de bonne foi à l'égard des cultivateurs du Nord-Ouest, devrait laisser entrer en franchise les instruments aratoires. Si je prouve que le gouvernement a promis aux gens des territoires du Nord-Ouest, leur a tenu un langage qui équivalait à une promesse de mettre les intruments aratoires sur la liste de franchise, y a-t-il un homme qui m'écoute qui ne se verra pas tenu de voter pour ma motion ?

Je veux expliquer ce que c'est que la protection. La protection n'indique pas que nous devons imposer un droit sur tout ce qui se fabrique au Canada. Ce que signifie la protection, c'est ceci : qu'à l'égard de toute industrie qui fleurit naturellement au Canada le gouvernement a le devoir de la protéger contre l'étranger, jusqu'à ce qu'elle soit capable de lutter contre tout le monde sans protection. Du moment qu'elle est assez forte la protection ne dit pas que vous allez maintenir des droits élevés pour écarter la concurrence extérieure, lorsque vous l'avez rendue assez forte pour lutter contre les concurrents du dehors. A l'égard des articles contenus dans cette motion, que voyons-nous ? Voici la vérité : le parti conservateur a beaucoup travaillé pour le Canada et pour ces manufacturiers. Avant l'arrivée des conservateurs au pouvoir, en 1878, l'industrie des machines agricoles était misérable, malade, appauvrie. Mais après que le parti conservateur l'eût protégée, elle réussit à fabriquer des machines aussi bonnes que dans aucun autre pays du monde ; non seulement elle les fit meilleur marché—ce qui est un des buts où tend la protection—mais elle enrichit ceux qui l'exerçaient et leur permit de lutter contre le monde entier sur les marchés étrangers. Mes honorables amis de la droite ont maintes fois indiqué comment les manufacturiers dont nous parlons peuvent maintenant envoyer leurs marchandises en Australie, aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et lutter là-bas avec tous les manufacturiers sur leurs marchés, et nous nous en réjouissons.

Je ne cite pas cela par jalousie ni pour nuire aux manufacturiers. Je me félicite au contraire de leurs succès, car c'est le résultat de la sage et saine politique du gouvernement protectionniste qui a régné si longtemps et si avantageusement pour le pays. Maintenant, M. l'Orateur, je ne me fie pas à ce qu'a dit le premier ministre le 12 octobre dernier à Montréal. C'est une de ces déclarations comme il en lance de temps en temps. Il a dit que le parti libéral avait plus fait pour le pays en 20 mois que le parti conservateur en 20 ans. C'est une de ses fanfaronades du genre de celles que j'ai lues dans un livre très intéressent " Tartarin de Tarascon." Lorsque je lis des gasconnades extraordinaires du chef du gouvernement à l'égard des géants qu'il a terrassés et tués, du gros gibier qu'il a abattu, cela me rappelle Tartarin de Tarascon partant pour la grande chasse, pour tuer des lions et les panthères et ne réussissant qu'à abattre un âne. Je n'attache à ces discours aucune importance. Je me présente ici comme protectionniste et je demande vos votes en faveur de cette motion à trois points de vue. D'abord et avant tout, est-il admissible que les cultivateurs du Nord-Ouest se laissent offrir par les ministres d'inscrire les machines agricoles sur la liste de franchise s'ils arrivaient au pouvoir et, maintenant qu'ils sont au pouvoir partiellement par les votes de ces gens-là, lorsqu'ils traversent cette chambre pour s'installer de l'autre côté, lorsque le ministre du Commerce et de l'Industrie qui dirige aujourd'hui cette Chambre, passe à la droite, lorsqu'ils jouissent des douceurs du pouvoir, peut-on permettre qu'ils se retournent, et pour employer une expression vulgaire mais significative, laissent en plan le Nord-Ouest. Est-ce tolérable même un instant ? Voulez-vous dire, M. l'Orateur, que je ne suis pas tenu comme député du Nord-Ouest d'exprimer l'opinion des cultivateurs du Nord-Ouest dont la plupart sont protectionnistes ? Mais, protectionnistes ou non, ils entendent que leur désappointement, leur mépris, leur indignation à l'égard des gens qui se con-

duisent comme cela trouvent dans la Chambre une expression et une expression énergique. Maintenant, je demande encore, qu'est-ce que la protection? C'est l'imposition d'un droit qui permette au manufacturier du pays de gagner la force de richesse, la puissance à laquelle sont arrivés ces manufacturiers d'instruments agricoles, qui leur permette non seulement de nous donner de bons instruments, mais encore de laisser dans le pays, le prix de ces instruments, de faire travailler les hommes et de fournir un marché pour le cultivateur. Notre devise en 1878 était que l'atelier devait être à portée de la ferme. J'ai ici les brochures électorales de 1878, l'exposé des principes pour le triomphe desquels nous demandions le pouvoir. Nous voulions protéger le manufacturier national, non seulement pour l'enrichir, mais pour avoir les articles à meilleur marché, des articles fabriqués dans le pays, augmentant le marché, enrichissant le cultivateur, lui assurant un marché non seulement de l'autre côté de l'Atlantique ou de la frontière, mais encore à sa porte. Car je disais moi-même que je voulais voir la manufacture s'installer à côté de la ferme et les grandes cheminées d'usine noircir le ciel bleu de nos prairies. Qu'est-il arrivé? Le parti conservateur a été dix-huit ans au pouvoir; vous n'avez qu'à examiner les tableaux du commerce et de la navigation, à feuilleter les statistiques du bureau d'Ontario, à songer à tout ce qui constitue pour ces années-là l'historique de progrès du Canada pour admettre cette proposition qu'aucune contrée au monde, qu'aucun pays dans l'histoire n'a progressé plus vite que ne l'a fait le Canada pendant ces dix-huit ans du bienfaisant régime conservateur.

Nous avions un parti qui dénonçait le parti conservateur, qui condamnait sans restriction sa politique, lançant au sujet des autres questions des professions de foi dont je n'ai pas à m'occuper ici. Ce parti par un hasard est parvenu au pouvoir laissant le peuple sous l'impression qu'en s'emparant de l'administration, il allait faire certaines choses, entre autres, fournir aux cultivateurs du Nord-Ouest des machines agricoles qui ne paieraient pas de droits. J'ai dans un volume que voici le rapport officiel de la grande convention libérale tenue en 1893, convention dont M. Laurier, maintenant sir Wilfrid Laurier, a dit que depuis la grande convention libérale de 1859, on n'avait rien vu d'aussi imposant.

Le chef du gouvernement s'est curieusement conduit en cette circonstance. Il n'a pas, comme font les autres chefs posé un programme qui lui fût propre. Il a dit qu'il venait pour apprendre, qu'il invitait les magnats du parti libéral dans tout le Canada à venir ici conférer sur la situation du pays, à énoncer une politique qui serait non pas celle du chef mais la synthèse de la sagesse du parti libéral. On trouvera, page 23, du rapport les paroles suivantes de l'honorable M. Laurier :

Je viens devant vous confirmer simplement ce qu'a déjà dit M. Sutherland, que cette convention n'a pas pour objet de ratifier des résolutions préparées d'avance, mais que ce travail repose maintenant entre les mains mêmes des membres de la convention. C'est dans toute la force du terme une convention libérale et démocratique. Je désire et mes amis associés comme moi à la direction du parti libéral désirent que dans la politique qui sera adoptée, toutes les recommandations proviennent du peuple ici représenté.

Ainsi, les principes posés à cette convention étaient ceux du parti libéral. La convention a passé une série de résolutions et une de ces résolutions qui se trouve à la page 71 du volume dit :

Que le tarif des douanes du Canada....

j'appelle l'attention de la Chambre sur ces mots car je vais prouver ma proposition aussi rigoureusement qu'une proposition mathématique.

....devrait être basé non pas comme maintenant sur le principe de protection mais sur les besoins du service public.

Que le tarif existant, reposant sur un principe malsain et employé comme il l'a été sous forme d'agence de corruption pour se maintenir au pouvoir a développé des monopoles, des syndicats et des coalitions.

Que, dans cet état de choses, le tarif devrait être réduit aux besoins d'un gouvernement honnête, économe et efficace.

Qu'il devrait être disposé de façon à affranchir ou à peser le plus légèrement possible sur les articles de première nécessité et de façon à produire un mouvement commercial plus libre avec le monde entier et spécialement avec l'Angleterre et les Etats-Unis.

Nous dénonçons le principe de la protection comme radicalement malsain et injuste pour la masse du peuple et nous déclarons être convaincus que des changements de tarifs basés sur ce principe doivent forcément manquer d'alléger le fardeau qui écrase le pays.

Ceci fut présenté au pays, le pays fut pris à témoin que si ces messieurs arrivaient au pouvoir ils élimineraient du tarif, suivant leur propre expression, jusqu'au dernier vestige de protection. Quels étaient les commentaires de l'honorable M. Laurier, maintenant sir Wilfrid Laurier? Il disait et l'on trouvera ses remarques à la page 32 :

Messieurs, vous ne pouvez rien attendre d'eux.

L'orateur voulait dire que le peuple n'avait rien à attendre du parti conservateur et tout à attendre du parti libéral. Puis il faisait allusion aux paroles de sir John Thompson au sujet de l'émondage du tarif. Il disait :—

En dehors de la logique même des évènements, vous avez la parole de l'honorable M. Foster lui-même qui a déclaré à maintes reprises dans ces dernières semaines que la réforme du tarif consisterait en quelques changements çà et là, mais que le principe fondamental de protection de la politique nationale serait maintenue. Cela veut dire que le gouvernement entend enlever la peinture, mettre une couche de vernis et appeler cela une réforme du tarif.

L'idée de l'orateur était sûrement que pour sa part il ne se contenterait pas d'enlever le vernis ou de mettre une nouvelle couche de peinture, mais qu'il abattrait l'échafaudage et élèverait un édifice nouveau, des fondations au toit. Il continuait :—

En vertu de quel principe allez-vous taxer le cultivateur pour l'avantage de l'artisan? En vertu de quel principe allez-vous taxer l'artisan pour faire payer plus cher le cultivateur?

Il n'y a pas, je pourrais dire, dans tout le pays, une province qui demande aussi énergiquement que le Manitoba à être délivrée du fardeau de la politique nationale..... ....

Je prétends que chaque sou qui est perçu devrait l'être d'abord et avant tout sur les objets de luxe.

Le premier ministre est venu dans l'ouest; il a parlé à Winnipeg, Moosomin, Régina, Mâchoire-d'Orignal, Prince-Albert et, je crois, a Edmonton. J'oublie s'il a parlé à Medicine-Hat, dans chacunes de ces places, il a parlé dans le même sens. Il était accompagné la première fois de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et l'autre fois du ministre de l'Agriculture, qui est entré en plein dans les griefs provenant de l'imposition d'un droit sur les instruments agricoles. Je ne lirai pas les discours qu'il a prononcés dans ces différentes circonstances

mais je citerai un passage du discours du ministre actuel de l'Agriculture, dont le rapport se trouve dans le Moosomin *Spectator* du 4 octobre 1894. L'honorable ministre doit naturellement s'occuper de toutes les questions intéressant l'agriculture qui se présentent devant le cabinet et je cite son discours.

Il disait :

Comme cultivateur il n'était pas satisfait de la réduction faite dans les droits imposés sur les instruments agricoles.

Quelle réduction était-ce? C'était une réduction de 20 à 15 pour 100 faite par l'ex-ministre des Finances. Cette réduction s'est faite d'un seul coup pour employer les termes sympathiques et éloquents du député d'Assiniboine-est (M. Douglas) et le parti conservateur qui reconnaissait que comme protectionniste, il avait un devoir à remplir à l'égard des cultivateurs du Canada tout comme à l'égard des manufacturiers, et que les cultivateurs de l'ouest se trouvaient dans une position absolument spéciale relativement aux autres cultivateurs du pays. Bien que ce ne se soit pas fondé au point de vue économique, il y a une forte teinte de raison dans la prétention des cultivateurs—scientifiquement inexacte—il est vrai, que les instruments agricoles sont leur matière première. Le député d'York, N.-B., alors ministre des Finances a reconnu cela en 1894 et a réduit le droit sur les instruments agricoles de 15 pour 100. Dans la chambre n° 16 l'agent de la Massey-Harris Co'y a déclaré lorsque le fer payait $10 la tonne de droit au lieu de $7 aujourd'hui, que si le droit sur les instruments agricoles était réduit à 15 pour 100 et pas plus bas, la manufacture Massey-Harris et les autres pourraient faire de bonnes affaires. Mais maintenant, tout d'un coup, pour employer l'expression sympathique du député d'Assiniboïa-est, cette réduction dont j'ai parlé a été amenée à 20 pour 100. Comme cultivateur, le ministre de l'Agriculture disait :

Le Congrès des Etats-Unis a fait une offre permanente de réciprocité pour les instruments agricoles et le devoir du gouvernement canadien serait d'en profiter. Les cultivateurs de l'ouest du Canada ont importé l'année dernière pour $120,000 de machines américaines sur lesquelles il a été payé $40,000 de droits. Au sujet de la coalition Massey-Harris, il disait que du moment que ces gens-là parlaient d'aller aux Etats-Unis combattre les Yankees sur leur propre marché, c'était la preuve que les manufacturiers canadiens pouvaient marcher sans protection. Les Canadiens peuvent en toute circonstance tenir tête aux Yankees. Si les Massey-Harris sont protégés, pourquoi pas les cultivateurs?

Comme le ministre de l'Agriculture vient justement de prendre son siège, je désire le prévenir que je citais son discours de Moosomin, d'octobre 1894. Les cultivateurs se pressaient pour entendre ces grands libéraux et quelle impression, M. l'Orateur, ont-ils faite sur les cultivateurs? L'impression était parmi les cultivateurs que si les libéraux arrivaient au pouvoir ils aboliraient les droits sur les instruments agricoles. Mais les libéraux ne sont pas pressés de faire face à l'écchéance, ils ont laissé déshonorer leur billet dans la banque de l'opinion publique et tolerera-t-on un instant que l'indignation des cultivateurs désappointés du Canada ne trouve pas d'expression dans cette Chambre?

M. BENNETT: Où sont donc les députés du Nord-Ouest?

M. DAVIN: Je n'en vois pas beaucoup; mon honorable ami de Saskatchewan (M. Davis) est là ainsi que mon ami de Lisgar (M. Richardson), mais l'honorable député d'Assiniboïa-est n'est pas là; je le regrette, car je vais citer de lui des paroles éloquentes. Le parti libéral, en 1896, a lancé une circulaire électorale: ils dénonçaient comme une énormité du tarif le droit de 20 pour 100 qui existait sur des instruments agricoles, faucheuses, etc. Mais, sous le gouvernement libéral, le droit sur ces articles est toujours le même. Je vais vous signaler le frontispice de cette brochure électorale; il est instructif. C'est ce que Platon appelait un document esotérique. Il était destiné seulement à servir au politicien de choix et à ceux auxquels il était approprié. Voici le titre:

Confédération Canadienne—Principes—Programme du parti libéral.

Et ensuite :

Cette brochure n'est pas destinée à la distribution générale.

(Signé) ALEX. SMITH,
Secrétaire de l'Association libérale.

Voici ce que disait la brochure :

Une réduction de tarif autant que le permettront les besoins du revenu, avec élimination complète de toute trace d'un caractère distinctement protectionniste dans le tarif.

Et l'on voue le parti conservateur à l'opprobe parce que le droit sur les instruments agricoles était de 20 pour 100. Laissez-moi demander quelle impression cette brochure a créée chez les cultivateurs? Les cultivateurs méritent-ils quelque considération de la part du gouvernement? Vous ne devez pas oublier que le cultivateur—et je ne fais pas ici de démagogie—est dans la société l'homme le plus utile. Il est à la base de tout; il pose les fondements de notre richesse et souvent il travaille dans de bien dures conditions à cause du genre particulier de ses affaires. S'il lui faut emprunter de l'argent, il doit payer de forts intérêts et il est bien reconnu que ses bénéfices sont bien modiques comparés à ceux des fabricants et du marchand. Je ne vois pas ici mon honorable ami de Leeds et Grenville (M. Frost), mais on me dit que dans son commerce il fait 34 pour 100 de profit et que Massey, Harris et Cie font 34 pour 100.

M. DAVIS (Saskatchewan): Il est à regretter que vous ne vous soyez pas aperçu de cela plus tôt quand vous appuyiez la politique nationale.

M. DAVIN: Je m'en suis aperçu dès 1892-1893 et dans cette dernière année, j'ai proposé à cette Chambre d'abaisser les droits et c'est à la suite de cette proposition qu'a eu lieu en 1894 la réforme du tarif.

M. DAVIS: C'est cette fois-là que vous avez voté contre votre propre motion.

M. DAVIN: Non, ce n'est pas cela. Je pensais que cette pauvre vieille plaisanterie était maintenant morte et enterrée.

Mon honorable ami (M. Davis) sait ce qu'il arrive quand là-bas au Nord-Ouest on lance une pierre à un chien. Celui-ci la poursuit inutilement. Il en est de même pour mon honorable ami (M. Davis) essayant de mordre à une vieille rangaine maintenant.

Je dis, M. l'Orateur, que c'est ma conduite qui a été cause de la revision du tarif en 1894. Je signale et à mon honorable ami le député de Saskatchewan

(M. Davis), et à mon honorable ami le député de Lisgar (M. Richardson), et à mon honorable ami le député de Frontenac (M. Rogers), et à chacun des députés indépendants, et aux prétendus patrons, s'il leur reste une étincelle de patriotisme et une parcelle d'indépendance ; je leur signale, dis-je, qu'un gouvernement ne s'occupe guère beaucoup des attaques qui lui viennent de l'opposition, car ces attaques, dans une certaine mesure, perdent de leur force par le fait que l'opposition est dans son rôle en les faisant ; mais que dès qu'un de ses partisans se lève pour lui dire qu'il devrait changer sa politique, le gouvernement devient attentif.

Tout en ayant beaucoup de respect, naturellement, pour les capacités de mon honorable ami le député de Saskatchewan (M. Davis) et de mes honorables amis les députés de l'ouest, je ne dis pas toutefois qu'elles soient prédominantes ni gigantesques. Cependant, M. l'Orateur, il n'est pas un de ces députés libéraux de l'ouest qui ne puisse accomplir plus que vingt des plus forts membres de l'opposition, pourvu qu'il veuille seulement se lever pour exprimer sans crainte l'opinion de la population des prairies de l'ouest qu'il est chargé de représenter.

Mon honorable ami, le député de Saskatchewan (M. Davis), m'a demandé pourquoi je n'avais pas dénoncé cet état de choses. Eh bien ! M. l'Orateur, si je ne l'ai pas fait, ses amis qu'il appuie maintenant l'ont fait, eux. Dans la brochure même que j'ai mentionnée, ils établissent une comparaison entre le cultivateur et le manufacturier, dont je lui signalerai la nature intéressante et instructive. Cette brochure est celle qui résumait les diverses questions qui ont fait l'objet de la lutte électorale dans l'Ontario et dans tout le Canada ; elle constitue le programme du parti libéral, et voici ce qu'elle dit sous le titre de "Bénéfices des manufacturiers et bénéfices des cultivateurs" :

On se demande souvent : "Pourquoi les terres diminuent-elles de valeur? Cette diminution a la même cause que celle de la valeur de tout autre fonds, c'est-à-dire que le bénéfice, les frais d'exploitations payés, est trop faible.

Puis elle ajoute que d'après le recensement de 1891 le bénéfice des manufacturiers était de 34 pour 100 sur un capital placé de $353,000,000, tandis que le capital placé des cultivateurs en 1892, d'après la commission des industries de l'Ontario, était de $979,000,000, produisant un revenu net de $114,000,000. Ainsi donc, d'après ce que dénonçait la brochure électorale du parti libéral, le cultivateur mérite une attention spéciale de notre part.

Et qu'est-ce que le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) qui, généralement, dirige cette Chambre, dit à ce sujet ? Voici ce qu'il a déclaré ici en 1894, lorsque nous étions sur le point de légiférer en la matière :

La valeur des produits du cultivateur a été abaissée à son dernier degré, mais ce qu'il doit acheter lui est vendu à un prix exagéré, comparativement aux prix payés en Angleterre. Les circonstances qui lui sont propres obligent le cultivateur à vendre sur le marché le plus libre et dont les prix sont le plus bas : alors devrait-il également avoir le privilège d'acheter sur le marché dont les prix sont le plus bas, sujet seulement à l'imposition des droits nécessaires pour constituer le revenu du pays. C'est là une proposition parfaitement raisonnable, parfaitement juste, parfaitement équitable—si raisonnable, si juste et si équitable que le gouvernement n'ose pas l'attaquer ouvertement. Et cependant il ne peut l'adopter. Pourquoi? Parce qu'il est enchaîné et asservi à un système qui est le contraire du raisonnable, du juste et de l'équitable.

M. DAVIN.

Telles sont les paroles du très honorable ministre qui dirige cette Chambre, et elles s'appliquent au gouvernement actuel. C'est là le système que celui-ci applique maintenant. Au comité de chemins de fer, hier, le ministre des Chemins de fer (M. Blair) a déclaré que si le tarif actuel n'était pas assez élevé, il serait en faveur d'un tarif—et il présenterait un acte concernant les chemins de fer pour lui permettre de le mettre en vigueur par arrêté ministériel ;—il serait en faveur d'un tarif, dis-je, qui protégerait parfaitement la population de la région de Boundary-Creek.

Voilà le langage tenu par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et pourtant son chef avait dit :

Et cependant il ne peut l'adopter. Pourquoi? Parce qu'il est enchaîné et asservi à un système qui est le contraire du raisonnable, du juste et de l'équitable.

Ces paroles sont parvenues dans l'ouest en 1894. Que devaient en penser les cultivateurs ? Lorsque le très honorable ministre se rendit lui-même dans l'ouest, le *Globe* le représenta, dans une gravure, penché sur le cultivateur du Nord-Ouest, dont les mains étaient liées et enchaînées par le tarif même en vigueur aujourd'hui ; puis, on y dépeignait le futur premier ministre sous les traits d'un libérateur de ce pauvre homme. On nous donna une autre gravure, savoir : celle de l'homme tombé au milieu des voleurs, c'est-à-dire le cultivateur du Nord-Ouest encore ; et l'on y voyait le bon Samaritain, Wilfrid Laurier, incliné sur lui et versant l'huile du bonheur et de la joie sur ses blessures. Mais ce que le pauvre homme tombé au milieu des voleurs a reçu du très honorable ministre, ce furent en réalité des bouteilles de vent. Car au Nord-Ouest, l'on a constaté que ses promesses ne valaient pas plus que les affirmations d'un joueur.

Je veux vous démontrer, M. l'Orateur, la déception éprouvée. Je possède en ce moment l'avis de Duncan Marshall, qui exprime les opinions des patrons de l'Ontario en présence de ce tarif. "C'est de nature à désappointer les cultivateurs à qui le parti maintenant au pouvoir avait promis des changements importants," déclare Duncan Marshall, le lutteur électoral bien connu des patrons. On trouvera cet avis dans le *Sun* du 29 avril 1897. Il continue en énumérant un certain nombre d'articles qui intéressent le cultivateur, et sur lesquels le droit est plus élevé aujourd'hui que sous le gouvernement conservateur. Eh bien ! lorsqu'il a fait son premier discours en cette Chambre, mon honorable ami le député de l'Alberta (M. Oliver) a parlé des promesses faites par le parti libéral. J'ai ici le texte de son discours, qu'on trouvera dans les *Débats*, à l'endroit du débat sur l'adresse. Se fiant à ces promesses, il ne croyait pas nécessaire d'appuyer ma prétention relativement aux instruments aratoires, car, disait-il :

Si c'est l'intention du gouvernement de porter les instruments aratoires à la liste des articles admis en franchise, et de faire droit aux vœux des cultivateurs des territoires du Nord-Ouest, exécutant ainsi les promesses faites par les candidats libéraux et leurs partisans dans les Territoires du Nord-Ouest, pourquoi apporter du retard à la chose? Peut-on donner une raison pour cela?

Et je me rappelle que mon honorable ami ne pouvait voter avec moi, parce qu'il avait confiance que lors de la réunion du parlement, en 1897, le gouvernement accorderait au cultivateur le soulagement que, disait-il, on avait promis ; et je puis concevoir que mon honorable ami, se sentant l'in-

dépendance qui lui a déjà fait honneur, et qui l'a placé sur un piédestal dans l'esprit du peuple, par ses manifestations de cette année, soit tenu de m'appuyer dans la circonstance actuelle.

Pour démontrer comme la population du Nord-Ouest a été désappointée, j'ai sous la main le rapport de ce qui a eu lieu à Winnipeg en octobre 1897, alors que l'honorable député de cette ville (M. Jameson) et l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) étaient présents.

Voici ce qu'a dit l'honorable député de Winnipeg :

Il parla du tarif, d'abord, et déclara que les députés de l'ouest avaient été désappointés.

Pourquoi l'avaient-ils été ? Parce qu'à Winnipeg même le premier ministre avait promis, relativement à ces instruments aratoires mêmes, que les cultivateurs du Nord-Ouest les obtiendraient à des conditions bien différentes de celles auxquelles ils les achetaient sous l'empire du tarif conservateur.

Il parla du tarif, d'abord, et déclara que les députés de l'ouest avaient été désappointés, mais qu'il regrettait d'avoir à dire que dans leurs efforts pour le faire abaisser, les députés de l'ouest avaient à combattre des influences qui ne représentaient pas tout le parti, mentionna, par exemple, M. Frost, le fabricant d'instruments aratoires...

C'est l'honorable député de Leeds et Grenville.

....lequel demandait la diminution des droits sur toutes choses excepté les articles de son industrie, au sujet desquels il voudrait voir augmenter les droits.

Ce député, probablement, possédait quelque promesse secrète, car dans la lutte électorale de Toronto-ouest l'un des adversaires du député actuel a déclaré que le droit de 20 pour 100 ne suffisait pas à M. Frost et à MM. Massey et Harris, et que le gouvernement le hausserait.

Voici ce que l'honorable député de Winnipeg disait :

M. Frost, le fabricant d'instruments aratoires, lequel demandait la diminution des droits sur toutes choses excepté sur les articles de son industrie, au sujet desquels il voudrait voir augmenter les droits ; M. Fraser, député de Lambton, qui possède des intérêts dans la production de l'huile, qui voulait le maintien des droits relativement à cet article ; et plusieurs autres libéraux qui, vraisemblablement pénétrés de zèle, en théorie, pour le libre échange, objectaient à ce qu'on portât atteinte aux droits protégeant les articles qu'ils produisent en particulier. Le fait est que l'est tout entier est opposé à l'ouest en matière de protection.

Puis, l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) adressa la parole. Intercalée dans ce rapport de journal, une gravure nous montre les traits de l'honorable député, et comme je considère ce monsieur comme un bel homme, je suis d'avis qu'il devrait poursuivre pour libelle l'artiste qui a fait ce portrait de sa personne. Mais probablement qu'on a rendu avec fidélité l'expresion de tristesse et de sombre mélancolie qui altéraient alors sa physionomie, par suite du désoppointement qu'il avait éprouvé à Ottawa.

Voici ce que dit mon honorable ami, le député de Lisgar :

M. Richardson parla du désappointement que lui faisait éprouver le tarif, disant qu'il était difficile de faire abandonner le droit imposé sur les instruments aratoires, vu que la tendance constatée dans les réunions de caucus était plutôt d'accroître que de diminuer les droits.

Cependant, qui ne se rappelle combien ce droit fut dénoncée par les libéraux dans leurs campagnes, dans leurs journaux et leurs brochures, et dans leurs discours, en 1895 et en 1896 ?

Si mon honorable ami m'eût appuyé la dernière fois que j'ai soulevé cette question, telle n'aurait pas été la tendance constatée au caucus, et s'il m'appuie maintenant, il fera beaucoup pour détruire cette tendance dans les caucus de son parti. Il s'apercevra qu'en étant sincère et en disant sa pensée, non seulement dans les assemblées de chez lui, mais ici, le lieu par excellence où un membre du parlement doit parler—car, bien qu'il soit convenable pour lui de s'adresser à ses commettants en montant sur les hustings ou en s'épanchant dans la presse, il n'y a pas de lieu où il soit autant tenu de parler avec sincérité que dans la Chambre des Communes ;—il s'apercevra alors, dis-je, qu'il grandit dans l'estime de la population de l'ouest, et il fera quelque chose.

C'est la manière dont j'ai réussi à accomplir ce dont je peux m'attribuer le mérite. Ce fut en regimbant fort d'année en année, que je n'ai pas passé une session sans obtenir quelque chose pour les cultivateurs du Nord-Ouest.

Je suis convaincu que les intentions de mes honorables amis sont bonnes, mais ce sont de nouveaux députés, et je ne crois pas qu'à leur première session ils eussent une idée parfaite de leurs devoirs parlementaires. Je sais fort bien, pour l'avoir observé, l'influence saisissante et hypnotisante que produit sur un nouveau député son entourage à Ottawa, lorsqu'il y arrive d'abord.

Je vois que le *Globe* parle de l'influence hypnotisante de la société sur ses propres amis. Il nous déclare que même les ministres sont hypnotisés par la société d'Ottawa. Il ajoute que la grande influence sociale est conservatrice, et que les ministres ont dû les uns après les autres baisser pavillon devant elle. Si cette influence a un effet si saisissant et si hypnotisant sur les ministres, que ne doit-elle pas produire sur la nature encore verte et pleine de feu de mon honorable ami, le député de Saskatchewan (M. Davis) ! Ou bien encore, prenons mon honorable ami, le député d'Assiniboïa-est (M. Douglas). Ce monsieur, naturellement, en partie à cause des circonstances et en partie par suite de son état a été toute sa vie tenu éloigné de la société, et l'on sait très bien que la vivacité des impressions est en raison de la nouveauté des choses qui les produisent. Je comprends que des ministres qui, lorsqu'ils étaient dans l'ouest, n'auraient voulu pour aucune considération entrer dans une salle de danse ou se trouver à portée d'ouïe d'un violon vibrant de l'harmonie du bal, aient, pour quelques-uns d'entre eux, depuis leur arrivée à Ottawa, pris des leçons d'un maître de danse, et qu'ils soient devenus, non seulement des chefs politiques, mais encore des conducteurs de chœurs de danse, s'inclinant et saluant avec grâce dans les menuets.

Voici, d'après son propre journal, ce que mon honorable ami, le député de Lisgar, aurait dit :

La grande difficulté contre laquelle les députés ont eu à lutter à Ottawa, fut qu'ils n'étaient pas consultés. Le gouvernement prenait ses décisions, puis proposait ses mesures, et règle générale, il ne restait aux députés que l'alternative ou d'accepter le programme tout entier ou de passer à l'opposition. Ce syatème, très souvent, tendait à compromettre la position des députés.

Eh bien ! J'ai une consolation en réserve pour mon honorable ami. Il a mal compris son chef.

Il n'a pas du tout lu ce que celui-ci a dit. Le 12 octobre dernier, parlant à l'occasion de la glorification de M. Tarte, au club de ce nom, alors qu'on

lui présentait la médaille Tarte, dont le dessin fut reproduit dans la *Patrie*, une médaille frappée à l'effigie d'Israël Tarte, figurant à côté de la médaille Cobden et de l'étoile qui blasonnait sa ferme et fière poitrine,—le chef de mon honorable ami, disait-ce sont des paroles que je cite pour démontrer à mon honorable ami qu'il n'a pas besoin d'accepter tout le programme du gouvernement :

Le parti libérale n'exige pas de ses membres qu'ils appuient toute mesure qui semble bonne à ses chefs.

Ainsi, j'apporte quelque consolation à mon honorable ami. Il pourra maintenant retourner parmi ses commettants pour leur dire qu'un de ces conservateurs obscurantistes de la gauche, qui vient de l'ouest, lui a signalé certaines paroles de son très honorable chef qui consacrent la liberté des députés qui le suivent. Conséquemment, mon honorable ami ne se sentira plus tenu d'accepter tout le programme du gouvernement ; il ne se croira pas obligé d'avaler l'éléphant tout entier, et de causer un tort mortel à sa digestion politique ; il ne sera pas contraint de dire avec Hosea Bigelow :

A marciful Providunce fashioned us holler
O' purpose that we might our principles swaller.

J'ai encore quelque chose à dire.

M. OLIVER : Je veux soulever une question de privilège, je désire déclarer à la Chambre que l'honorable député a erronément cité mes remarques rapportées dans les *Débats*.

DAVIN : J'enverrai chercher les *Débats* relatifs à la seconde session de 1896, et j'espère pouvoir prouver à l'honorable député que je ne l'ai pas cité à faux, mais que je lui ai donné tout le mérite de ses paroles. Si je me trompe, je réparerai tout le tort que j'ai pu lui causer.

Je désire signaler à mon honorable ami qui dirige en ce moment la Chambre (sir Richard Cartwright)—je suis heureux de le voir la diriger, car il le fait avec grâce et dignité ;—je désire lui signaler ce qu'il disait en 1895 :—

Ce n'est pas là un cas qui prête aux demi-mesures. Le sort du parti démocrate des Etats-Unis nous offre un avertissement et un exemple de l'arrêt qui frappera tout parti qui transige avec ses convictions, et qui, après s'être mis à la tête d'un grand mouvement populaire, présente au peuple une pierre au lieu d'un pain.

Tel est le langage dont l'honorable ministre se servait en parlant de la politique libérale concernant le tarif.

Eh bien ! M. l'Orateur, voilà des paroles sérieuses, et elles semblent prophétiques autant que sérieuses, car déjà l'indignation du peuple, de ce peuple outragé et trahi, se soulève contre un gouvernement qui ne s'occupe pas de ses promesses, de son programme ou de ses professions de foi. Et M. l'Orateur, ce que je disais en 1896 pourrait être répété avec encore plus de vérité aujourd'hui, savoir : que la pâleur de la mort se voit sur le front de ce ministère moribond.

Je me promenais dans la ville de Huil l'autre jour. J'ai constaté qu'on y changeait le nom des rues, et qu'on avait saisi cette occasion pour donner à une avenue le nom de Laurier. Je crus devoir m'accorder l'honneur et l'orgueil de cheminer dans cette rue nouvellement nommée. Et en marchant, je me pris à songer que lors de l'avènement de Napoléon III on avait changé le nom des rues de Paris, en substituant aux noms entachés de républicanisme des noms évocateurs de Napoléon et de Louis-Napoléon. Et je me rappelai que lorsque je retournai dans ces mêmes rues de la capitale française à l'automne de 1870, les noms entachés de Napoléonisme avaient été arrachés pour être remplacés par des noms proclamant sa déchéance. J'allai jusqu'au bout de cette rue appelée l'avenue Laurier, et savez-vous où elle mène ? J'espère que ça ne fera pas tort à votre santé, M. l'Orateur, ni à celle des libéraux, elle conduit—"absit omen !"—à un cimetière.

PRODUCTION DE RAPPORTS.

(*a.*) Les noms des employés renvoyés par le gouvernement, par voie de destitution ou autrement, sur le canal Welland et son coursier d'alimentation, depuis le 13 juillet 1896 jusqu'au 1er mars 1898. (*b.*) Les années de service de chaque employé ainsi renvoyé. (*c.*) Le chiffre de l'allocation de retraite, s'il en est. (*d.*) La cause de la destitution dans chaque cas. (*e.*) Le montant du salaire annuel que chaque employé retirait. (*f.*) Les noms des nouveaux employés nommés, permanemment ou temporairement, entre les dates susdites. (*g.*) Le montant du salaire à payer à chacun de ces nouveaux employés permanents ou temporaires.—(M. Montague.)

Etat indiquant le nombre de boisseaux de blé placés dans les élévateurs à Fort-William, du 15 septembre 1897 au 15 janvier 1898, et les diverses qualités (*grades*) de ce blé, tel qu'attesté par l'inspecteur de grains nommé par le gouvernement en cet endroit. Aussi le nombre de boisseaux de blé expédiés de ces élévateurs durant la même période et les diverses qualités de ce blé tel qu'attesté par le dit inspecteur.—(M. Richardson.)

Copie de tous papiers et correspondance concernant la mise en force, sur le littoral du Pacifique ou de l'Atlantique, des lois du Canada sur le cabotage.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Copie de tous papiers et correspondance (qui peuvent être raisonnablement produits) entre le gouvernement impérial et celui du Canada au sujet de l'amélioration des défenses du Canada—(M. Casgrain, par M. Bergeron.)

Copie de tous papiers, rapports ou correspondance concernant la destitution de M. William Sutherland, inspecteur de wagons à Stellarton, Nouvelle-Ecosse, et de toute correspondance concernant une enquête à ce sujet.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Copie de tous papiers, lettres correspondance, dépositions, rapports, documents, etc., concernant la suspension de Victor-J.-A. Venner, comme agent pour la bande des Indiens de Ristigouche.—(M. McAlister.)

Copie de toutes instructions données par le gouvernement du Canada ou aucun de ses départements à Charles Russell, écuier, avocat, de Londres, Angleterre, ou à aucun de ses associés au sujet de toute cause ou affaire dans laquelle le dit gouvernement ou aucun de ses départments étaient ou sont concernés. Aussi, copie de tous mémoires ou comptes de frais adressés par les dites personnes au gouvernement ou à aucun de ses départements depuis le 1er juillet 1896.—(M. Casgrain, par M. Bergeron.)

Copie de tous papiers et correspondance, y compris copie de l'annonce se rapportant à l'adjudication du contrat de l'Intercolonial pour barrières de fermes, durant l'hiver de 1896-97 ; copie de contrat de l'Intercolonial avec le nommé McNeil, de New-Glasgow, N.-E., et copie des soumissions et des dépôts faits par les divers soumissionnaires pour ces travaux.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Copie de l'acte de concession minière accordée au chevalier Drolet.—(M. Davin.)

Copie de tous ordres en Conseil, commission, instructions, correspondance et papiers concernant la nomination et les devoirs du major Walsh, commissaire du district du Yukon, y compris tous avis concernant ses devoirs avant comme après son arrivée à Dawson-City.—(Sir (Charles-Hibbert Tupper.)

Copie de toutes soumissions reçues par le gouvernement ou par le département des Chemins de fer et Canaux ou par aucun de ses officiers pour des traverses de chemins de fer et du bois de toute espèce fournis à l'Intercolonial

entre juillet 1896 et janvier 1898, sur la division de ce chemin de fer qui se trouve dans la province de Québec. (M. Casgrain, par M. Bergeron.)

Etat détaillé indiquant le montant payé à toute personne qui a travaillé au quai de Roberval en 1896; le nombre de jours donnés, le prix payé par jour: la quantité de bois ou fer fourni ainsi que les prix payés pour ces bois et fer, et l'endroit où obtenus. Copie de toutes instructions, correspondance, etc., en rapport avec cet ouvrage.—(M. Casgrain.)

Copie de toute accusation, preuve et rapport d'enquête, correspondance et papiers concernant la destitution de Thomas-H. Miller, comme préposé à l'engagement au port de Bear River, comté d'Annapolis, N.-E., et la nomination de Albert Harris.—(M. Mills.)

Copie de toutes pétitions, rapports, lettres, correspondance et papiers, y compris toutes lettres, communications ou correspondance entre les différents départements du gouvernement, et particulièrement la lettre du ministre de la Marine et des Pêcheries sous la dernière administration adressée au ministre des Travaux publics d'alors, et la lettre de l'honorable M. Dickey citées dans cette dernière, faisant allusion à l'enlèvement des restes des piliers du vieux pont à l'embouchure de la rivière Bear, N.-E.—(M. Mills.)

Copie de tous rapports, correspondance et papiers concernant la destitution de R.-H. Simonds, employé dans les bureaux généraux de l'Intercolonial à Moncton, N.-B.—(M. Powell.)

Copie de tous papiers, correspondance et ordres concernant la destitution de François Corbeil, ci-devant gardien de quai sur le canal de Lachine.—(M. Bergeron.)

Copie de tous papiers se rapportant au congé définitif de William-J. Spencer, de la police à cheval du Nord-Ouest, qui a été blessé le 14 mai 1885, pendant qu'il faisait la patrouille dans les Buttes de l'Aigle avec un détachement faisant partie de la colonne du colonel Otter; aussi, copie du rapport et de la recommandation de la commission à laquelle cette question avait été soumise.—(M. Davin.)

Copie de toute correspondance et rapports directs ou indirects, et de toutes communications verbales entre les autorités impériales, les autorités du Canada et le commandant du Collège Militaire Royal du Canada au sujet des commissions données, dans les années 1888 et 1889, dans les forces régulières de Sa Majesté, à des cadets du Collège Militaire Royal.—(M. Tyrwhitt.)

Copie de tous ordres en conseil, papiers, correspondance, preuve et rapports se rapportant à l'enquête sur les accusations portées contre M. A.-F. Cameron, du service des douanes à Sherbrooke, et sur son renvoi d'office. —(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Copie de tous papiers concernant la réclamation de Amasa-E. Killam pour des bestiaux tués ou blessés par la chute du pont à Chandler's-Cutting, près de Moncton, sur l'Intercolonial; aussi, copie de toute correspondance, papiers et documents concernant le règlement entre le gouvernement ou le chemin de fer Européen et Nord-Américain, et E.-B. Chandler ou toute autre personne, concernant le dit pont, son usage et son entretien; aussi, copie de tous reçus, pièces justificatives, désistements ou décharges donnés par le dit E.-B. Chandler, ou par quelqu'un en son nom ou par toute autre personne, au chemin de fer Européen et Nord-Américain ou à l'Intercolonial ou au gouvernement, concernant le dit pont; aussi, copie de toutes opinions données par le département de la Justice concernant les obligations du gouvernement à l'égard de l'entretien du dit pont ou au paiement des bestiaux tués par sa chute.—(M. McInerney.)

Copie de toute correspondance entre quelque ministre de la Couronne et autres personnes concernant le renvoi du service de John Walker, comme gardien des bains de Banff, T.N.-O.—(M. Davin.)

Copie de tous ordres en conseil, correspondance et papiers se rapportant en quelque manière à la réclamation de E.-J. Walsh, écr, contre les autorités des Iles-sous-le-Vent.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Etat indiquant—
1. Le nombre de personnes employées sur le dragueur *Prince Edward* comme gardiens ou autrement depuis qu'il a été mis en hivernement à la fin de la dernière saison. 2. Le nombre de personnes employés pendant l'hiver de 1896-97. 3. Le nombre de verges cubes enlevées par le dit dragueur pendant les saisons de 1896 et 1897, et le coût, par verge cube, chaque saison. 4. Le nombre de jours pendant lesquels le dit dragueur a été employé réellement, chaque mois, pendant les saisons de 1896 et 1897, respectivement. 5. Le coût des réparations faites au dit dragueur pendant les années expirées respectivement le 31 décembre 1896 et 1897.

Aussi, copie de toute correspondance se rapportant à la destitution de John-N. MacDonald de sa charge sur le dragueur *Prince-Edouard* et à la nomination de son successeur.—(M. Macdonald, King.)

Copie de toute correspondance, instructions, rapports, mémoires de frais et comptes se rapportant aux poursuites qui ont été intentées à la suite des élections générales de 1896 dans la province du Manitoba, ainsi qu'un relevé de tous deniers payés pour cet objet par le gouvernement fédéral.—(M. Roche.)

Copie de toute correspondance entre le département des Travaux publics et M. L.-H. Masson, de Saint-Anicet, concernant le quai du gouvernement à cet endroit. Aussi, copie de toute correspondance entre le dit département et des cito ens de Saint-Anicet au sujet de la construction d'une jetée au dit quai.—(M. Bergeron.)

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

BILL DE NATURE PRIVÉE—DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 91) constituant en corporation la Compagnie des mines d'or, des terres et des transports du Klondike et de la Rivière de la Paix (à responsabilité limitée).—(M. Davis.)

Bill (n° 87), destiné à venir en aide à Augustus-Baldwin Hart.—(M. Landerkin), (sur division.)

AMENDEMENT AU CODE CRIMINEL.

M. BRITTON: Je propose la deuxième lecture du bill (n° 12) dont l'objet est d'amender le Code criminel.

Ce bill est fort important, et j'avais espéré obtenir la coopération du Solliciteur général pour celui-ci comme pour certains autres amendements proposés au Code criminel. Peut-être n'est-il pas opportun de discuter ce bill à ce moment même, et cependant je crains qu'en laissant passer l'occasion actuelle une autre ne puisse se présenter à cette session-ci. Je crois devoir me borner à proposer la deuxième lecture du bill.

La motion est adoptée, et le bill lu la deuxième fois.

POIDS ET MESURES.

M. FORTIN: Je propose que le bill (n° 60), dont l'objet est d'amender la loi concernant les poids et mesures, subisse sa deuxième lecture.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'expliquer les dispositions de ce bill à présent, attendu que la Chambre siégeant en comité, est actuellement saisie d'une mesure présentée par l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur se rapportant au même sujet, et qu'il est possible que ce bill soit fondu dans celui du gouvernement.

Dans ces circonstances, je proposerai simplement que le bill subisse sa deuxième lecture, et qu'il soi renvoyé au comité.

La motion est adoptée.

MARQUES DE COMMERCE ET DESSINS DE FABRIQUES.

M. BERTRAM : Je propose que le bill (n° 61), dont l'objet est d'amender la loi concernant les marques de commerce et dessins de fabriques soit lu la deuxième fois.

Je ne crois pas que ce bill requiert de longues explications. Il a simplement pour fin de permettre aux propriétaires de marques de commerce et d'étiquettes d'unions, c'est-à-dire d'étiquettes employées dans les opérations de sociétés d'artisans et de coopération commerciale, de les posséder à titre de propriété, de manière qu'ils puissent en retirer les avantages que leur marque de commerce assure au manufacturier ou au marchand. C'est une mesure très simple, et je crois que la Chambre l'acceptera sans hésiter. Si d'autres explications sont requises, elles seront données lors de la considération du bill en comité.

M. MONTAGUE : Je voudrais savoir si le ministre de l'Agriculture a examiné ce bill, et s'il possède quelque rapport à son sujet.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis dire que j'ai un peu examiné ce bill, et qu'il y a dans mon département un bon nombre de documents s'y rapportant, que j'ai parcourus à la hâte pour le moment. Je ne suis pas prêt à dire que le bill devrait être rejeté. Je crois que la Chambre devrait le considérer sous toutes ses faces avant d'en disposer. Je suggérerais donc de laisser le bill subir sa deuxième lecture, et de le renvoyer au comité des banques et du commerce qu'il concerne assurément de près. Il pourra ensuite passer par la filière ordinaire.

M. MONTAGUE : C'est le mode le plus sage à suivre.

La motion est adoptée, et le bill subit sa deuxième lecture.

SPÉCULATIONS CONCERNANT LA VENTE DU BEURRE ET DU FROMAGE.

M. PARMALEE : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 83), dont l'objet est de prohiber la spéculation illégitime concernant la vente du beurre et du fromage.

Lors de la présentation du bill, j'ai jugé à propos de donner des explications assez complètes sur ces grandes lignes. Je proposerai donc seulement qu'il subisse sa deuxième lecture, maintenant, et je suggérerai qu'il soit renvoyé au comité des banques et du commerce.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Je voudrais suggérer que ce bill soit renvoyé au comité de l'agriculture. Il s'agit d'une chose fort importante pour les cultivateurs, et je suis d'avis que ce comité s'en occuperait mieux, peut-être, que le comité des banques et du commerce.

M. MONTAGUE : Le ministre de l'Agriculture a parfaitement raison. J'allais moi-même exprimer cet avis.

M. PARMALEE : Je suis absolument prêt à l'accepter. J'ai suggéré que le bill fût renvoyé au comité des banques et du commerce parce que je croyais qu'il s'y heurterait à moins d'opposition qu'à tout autre comité. Cependant, je suis convaincu que le bill recevra une attention plus grande de la part du comité de l'agriculture. Tout en concernant le commerce dans une certaine mesure, ce bill est intimement lié aux intérêts des cultivateurs et des gens intéressés dans l'industrie laitière.

La motion est adoptée, et le bill subit sa deuxième lecture.

AJOURNEMENT—COMMERCE AVEC LES ANTILLES.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Comme nous avons travaillé ferme ce soir, je ne demanderai pas à la Chambre d'aborder d'autres sujets. Je propose que la séance soit levée.

M. MACLEAN : Avant que la séance soit levée, il est un sujet sur lequel je désirais attirer l'attention de l'honorable ministre du Commerce, lorsqu'on a appelé l'ordre du jour. Je lis dans le *Times* de Londres, de mardi, le 15 mars, le compte rendu d'un débat qui a eu lieu dans la Chambre des Communes. On y déclare que M. Chamberlain, secrétaire d'Etat pour les colonies, a fait, lundi le 14 mars, dans la Chambre des Communes, la déclaration suivante :

Nous sommes actuellement engagés, avec les Etats-Unis et le Canada, dans des négociations dont le résultat sera, nous l'espérons, des arrangements de réciprocité entre ces pays et les Antilles, relativement aux produits de ces colonies. Je ne suis pas en état de dire aujourd'hui que les négociations ont fait beaucoup de progrès.

J'aimerais demander au ministre du Commerce s'il veut bien dire à la Chambre et au pays quelle est la nature de ces négociations, et indiquer quel en sera le résultat, suivant les probabilités.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami pourra obtenir, je crois, des renseignements complets, lorsque le budget sera présenté dans quelques jours. Les propositions de réciprocités ont nécessairement une intime relation avec certains articles du budget, et nous espérons alors donner entière satisfaction à mon honorable ami.

Motion adoptée, et la séance est levée à 8.25 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 31 mars 1898.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRES.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 107) constituant en corporation la Compagnie de transport au Yukon, par voie de terre.—(M. Domville.)

Bill (n° 108) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 109) constituant en corporation la Compagnie anglo-américaine d'éclairage et de force motrice.—(M. Rosamond.)

L'AGENCE DE BATTLEFORD—MORT DES BESTIAUX.

M. DAVIS (Saskatchewan):

Combien de bestiaux appartenant au département des Affaires des Sauvages sont morts à l'agence de Battleford pendant l'hiver 1896-97? Et combien de ces bestiaux sont-ils morts par suite de la négligeuce des employés de l'agence?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Il est mort 270 têtes de bétail appartenant au département des Affaires des Sauvages à l'agence de Battleford pendant l'année 1896-97. Il n'y a pas de doute que l'imprévoyance de l'agent, qui n'avait pas le fourrage nécessaire, a considérablement augmenté la mortalité; mais il n'est pas possible d'estimer avec précision combien de morts sont attribuables à cette négligence.

MALLES CANADIENNES ET ANGLAISES—STEAMERS DE LA LIGNE BEAVER.

M. IVES (par M. TAYLOR):

1. Quels sont les noms des steamers qui ont été employés par la Compagnie de la ligne *Beaver* pour transporter les malles canadiennes et anglaises en vertu du contrat actuellement en force entre le gouvernement du Canada et la dite compagnie? 2. Combien de voyages chacun de ces steamers a-t-il faits en vertu du dit contrat, et quel temps chaque steamer a-t-il pris pour accomplir chaque voyage? 3. Quel est le nombre de lettre transportées à chaque vogage? 4. Le gouvernement déposera-t-il sur le bureau le contrat ci-dessus mentionné?

Le MINISTE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Les steamers dont se sert régulièrement la ligne Beaver pour le transport des malles canadiennes et anglaises sont le *Gallia*, le *Lake Ontario*, le *Lake Huron*, le *Lake Superior*, et le *Lake Winipeg*. 2. Jusqu'ici le *Gallia* a fait trois traversées complètes, et a commencé sa quatrième traversée de Liverpool. Le *Lake Winnipeg* a fait trois traversées complètes et est maintenant en route pour Halifax, sa quatrième traversée. Le *Lake Ontario* a fait deux traversées complètes et un voyage. Le *Lake Huron* a fait trois traversées complètes, et est maintenant à sa quatrième traversée. Le *Lake Superior* a fait deux traversées complètes, et a quitté Saint-Jean pour compléter sa quatrième traversée. De plus une traversée complète a été faite par le *Numidian*, de la ligne Allan. Ce steamer a remplacé, pour ce voyage, le *Lake Ontario*, endommagé dans une collision. La durée de chaque voyage entre Moville et Halifax, et *vice versa*, d'après les renseignements que nous avons en mains, est comme suit:—De la Grande-Bretage au Canada: *Gallia*, 9 j., 4h., 56m.; 10 j., 23h., 40m.; 7j., 18h., 45m. *Lake Superior*, 9., 1h., 31m.; 8j., 12h., 41m.; 9j., 0h., 10m. *Lake Ontario*, 9j., 1h., 8m.; *Lake Huron*, 10j.; 4h., 15m.; 9j., 23h., 35m. *Lake Winnipeg*, 12j., 6h., 31m.; 11j., 23h., 0m. Du Canada à la Grande-Bretage: *Gallia*, 8j., 2h., 50.; 8j., 18., 50m. *Lake Superior* 8j., 17h., 29m.; 9j., 5h., 10m. *Lake Ontario*, 8j., 21h., 50m. *Lake Huron*, 9j., 23h. *Lake Winnipeg*, 10j., 17h., 1m.; 9j., 15h., 5m. 3. Les lettres ne sont pas comptées et par conséquent, nous ne pouvons fournir le renseignement demandé. 4. Une copie du contrat sera déposé, sur le bureau de la Chambre conformément à l'ordre de la Chambre, en date du 14 février 1898.

LISTES ELECTOTRALES DANS L'ONTARIO. —REVISEURS—COUT DE L'IMPRESSION.

M. BENNETT:

1. Combien d'officiers-reviseurs pour la revision des listes de votants dans l'Ontario n'étaient pas des juges senior ou junior de comtés? Quels sont leurs noms et les districts où ils ont agi en cette qualité? 2. Quel a été le montant total payé aux officiers-reviseurs de l'Ontario pour la dernière revision des listes électorales fédérales? 3. Quel a été le coût total de l'impression des listes de votants pour les divisions électorales dans la province d'Ontario.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): 1. Pour la revision de 1894-95, il y avait dans l'Ontario 14 reviseurs qui n'étaient pas juges de cour du comté? 2. Le montant total payé aux reviseurs dans l'Ontario, pour la dernière revision, a été de $71,660.20. 3. Le coût total de l'impression des listes électorales pour les diverses divisions électorales dans la province de l'Ontario, a été de $34,306.88. J'enverrai à l'honorable député (M. Bennett) les noms des reviseurs qui n'étaient pas, comme je l'ai dit plus haut, des juges de cour de comté, et le coût détaillé de l'impression des listes pour chaque division électorale.

TERRITOIRE DU YUKON—PERMIS DE VENDRE DES LIQUEURS ENIVRANTES.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER:

En vertu de quelle autorité et au nom de qui ont été émis des permis ou licences pour vendre des liqueurs enivrantes dans le territoire du Yukon en 1897 et 1898.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Tous les permis d'importer des liqueurs dans le territoire du Yukon, émis depuis le 1er janvier 1897, ce qui comprend la période mentionnée par l'honorable député, ont été émis au nom et sous l'autorite du lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest.

APPROVISIONNEMENTS DES PHARES.

M. MACLEAN:

A qui a été donnée l'entreprise pour la fourniture des approvisionnements des phares à l'ouest de Montréal, et à quels prix? Quelles ont été les autres offres?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davis): "The Collin's Bay Rafting and Forwarding Company"; prix du contrat, $3,750. Les autre offres étaient $3,749 et $3,840. L'entreprise n'a pas été accordé au plus bas soumissionnaire dont le prix était $1 de moins que "The Collin's Bay Rafting Company" parce que l'inspecteur des phares a fait un rapport défavorable sur le navire *Michigan* dont les soumissionnaires voulaient se servir pour cette entreprise.

PÉNITENCIER DE KINGSTON—MEDECIN DE CETTE INSTITUTION.

M. ROCHE:

Quel est le nom du médecin attaché au pénitencier de Kingston? Est-il un officier permanent? Quel est son salaire? La loi lui permet-elle d'exercer sa profession en dehors de ses devoirs officiels? Le gouvernement sait-il ou a-t-il été informé que le médecin attaché au pénitencier de Kingston exerce sa profession en dehors de ses devoirs officiels?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): 1. Docteur Daniel Phelan. 2. Oui. 3. $1,500. 4. Non. 5. Non.

DOMMAGES À BELŒIL.

M. MONK :

1. Les propriétaires des terres à Belœil ont-ils demandé une indemnité au gouvernement à cause du dragage opéré par le gouvernement près du rivage à Belœil, dans le but d'y construire un quai? 2. Quels sont les noms des postulants? 3. Quels montants ont-ils demandé au gouvernement? 4. Le gouvernement a-t-il payé ou est-il convenu de payer quelque chose à ces postulants?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : 1. Oui. 2. Tancrède Bienvenu et Cyrille Choquette. 3. T. Bienvenu, $1,675 et C. Choquette, $2,700. 4. Non, pas encore.

GARDIEN DES ESTACADES À BELŒIL.

M. MONK :

1. Bienvenu, le gardien des estacades du gouvernement, à Belœil a-t-il donné sa démission ? 2. Qui a été nommé à sa place? 3. Quel salaire est payé au nouveau gardien?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : 1. Oui. 2. Cyrille Choquette. 3. M. Choquette reçoit le même salaire que l'ancien gardien : $100.

LICENCES DE MINEURS—ASHCROFT STATION, C.-A.

M. PRIOR :

1. Qui est autorisé à émettre des licences de mineurs pour le Yukon, à Ashcroft, C.-A., et par qui a-t-il été recommandé pour cette position? 2. Reçoit-il un salaire ou une commission?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Personne n'est autorisée à émettre des licences de mineurs pour le Yukon à Ashcroft Station. Le sous-percepteur des douanes à Ashcroft est autorisé à émettre telles licences. Il a été ainsi autorisé, non sur la recommandation de qui que ce soit, mais conformément à la règle que le département de l'Intérieur a adoptée d'autoriser les sous-percepteurs des douanes à émettre des licences de mineurs aux endroits où le département n'a pas d'agents. Il ne reçoit, pour l'émission de ces licences, ni salaire, ni commission.

PARC DE LA REINE VICTORIA AUX CHUTES NIAGARA.

M. McCLEARY :

1. Le gouvernement a-t-il décidé d'accéder à la demande faite par le conseil municipal et le conseil de comté du comté de Welland de donner et mettre sous la juridiction des commissaires du Parc de la Reine Victoria aux chutes de Niagara, les terrains du gouvernement sur lesquels sont situés les ruines du vieux fort Erié? 2. Le gouvernement sait-il que les commissaires du Parc ont adressé aux autorités de l'Ontario un rapport à ce sujet? 3. Des communications a ce sujet ont-elles été échangées entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Le gouvernement a décidé (du consentement de la municipalité) d'annuler le bail des terrains qui entourent les ruines du vieux fort (17½ acres), bail consenti à la municipalité de Fort-Erié, et à passer un autre bail avec les commissaires du Parc des chutes Niagara. La décision a été transmise au maire de la municipalité, le 20 janvier. 2. Le gouvernement a été informé que les commissaires du Parc ont adressé au gouvernement de l'Ontario, un rapport à ce sujet. 3. Il n'y a eu aucun échange de communications à ce sujet entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario.

VACANCES DE PAQUES.

Sir CHARLES TUPPER : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'aimerais demander à l'honorable leader de la Chambre,—car il serait très utile, je crois, aux membres de la droite et de la gauche de le savoir,—qu'est-ce que l'on se propose de faire au sujet des vacances de Pâques,—quand l'ajournement aura-t-il lieu, et pour combien de temps ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : En semblable matière, nous désirons faire ce que la Chambre aura pour agréable. L'ajournement, je crois, si je me rappelle bien, a lieu d'ordinaire le mercredi soir, je suppose qu'il se prolongera jusqu'à mardi à trois heures.

M. BERGERON : D'ordinaire c'est jusqu'à huit heures.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mardi est un jour consacré aux affaires du gouvernement, et nous pourrions tout aussi bien nous réunir à trois heures. Cependant je donnerai demain, à l'honorable chef de l'opposition une réponse positive à ce sujet.

BILL CONCERNANT LA FAILLITE.

M. MACLEAN : Avant l'appel de l'ordre du jour, je demanderai au leader de la Chambre si le gouvernement entend presser ou non l'adoption du bill concernant la faillite.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Qu'il me soit permis de dire à l'honorable député (M. Maclean) que le gouvernement n'a pas charge de ce bill.

DATE DU DISCOURS SUR LE BUDGET.

M. FOSTER: Il est entendu, je suppose, à moins qu'il ne survienne quelque empêchement, que la Chambre s'ajournera mercredi soir. Vu l'ajournement projeté, l'honorable ministre des Finances, croit-il encore devoir prononcer son discours sur le budget mardi prochain ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : C'est notre intention pour le moment, mais je n'ai pas d'objection à étudier la question. S'il doit y avoir un changement il sera annoncé demain, en même temps que les arrangements pour l'ajournement. Pour le moment, cependant nous n'avons pas l'intention de faire ce changement.

EXPLICATION PERSONNELLE.

M. MORRISON : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention sur un fait qui n'a probablement d'importance que pour moi. Il

s'agit de certaines remarques que j'aurais faites au cours du débat sur le bill du Yukon. Les *Débats* me font dire, à propos des rapports du Dr Dawson et de M. Ogilvie :

Je ne crains pas de dire qu'il n'y a pas un capitaliste dans le pays qui voudrait engager $100,000 sur la foi d'un rapport du Dr Dawson ou de M. Ogilvie sur une mine d'or.

Jusqu'à ce qu'on m'ait fait remarquer ce passage j'ignorais que j'avais restreint mes remarques à une mine d'or. Je parlais des rapports du Dr Dawson et de M. Ogilvie, et plus particulièrement de celui du Dr Dawson, publié en 1887 et revisé en 1898 et ma prétention était que personne ne serait justifiable d'engager des capitaux sur la foi de ces rapports, tels que publiés. D'après les *Débats* j'aurais ajouté "sur une mine d'or."

Si ces paroles sont de nature à nuire à la réputation du Dr Dawson, je les retire sans la moindre réserve. Je n'ai jamais eu l'intention de parler du Dr Dawson, en sa qualité professionnelle ; je parlais plutôt de lui comme explorateur et non à titre d'expert en matière de mine d'or, et s'il y a eu un malentendu je déclare que je serais la dernière personne à vouloir révoquer en doute sa compétence en fait de mines.

Je donne ces explications afin que si le Dr Dawson a pu souffrir quelque tort, il sache que tel n'a jamais été mon intention. Je regrette que ces paroles aient été publiées. Je ne dis pas que je ne les ai pas prononcées, mais ce n'était pas intentionnellement.

Sir CHARLES TUPPER : Comme la question est assez importante, il vaudrait peut-être mieux que l'honorable député nous dise à présent ce qu'il a voulu dire, ou ce qu'il dirait à présent.

M. MORRISON : Je croyais avoir expliqué ce que j'ai voulu dire, je parlais des rapports publiés par le Dr Dawson en 1887 et 1898, et de celui de M. Ogilvie, et j'ai ajouté que je considérais que le rapport de M. Ogilvie sur une mine d'or, aurait peu de valeur, vu qu'il est plutôt un explorateur qu'un ingénieur des mines. Dans une circonstance j'ai joint le nom du Dr Dawson à celui de M. Ogilvie, mais je parlais de son rapport à la commission géologique et non sur les mines d'or, mais sur la topographie générale du pays, mais on a ajouté les mots "sur une mine d'or". Je ne voulais pas laisser entendre que les capitalistes ne seraient pas justifiables d'engager de l'argent sur la foi d'un rapport du Dr Dawson sur une mine d'or, car je considère qu'un rapport de lui, sur une mine d'or, s'il avait le temps et les moyens de l'examiner, serait aussi précieux que celui d'aucun ingénieur. Je veux détruire l'impression que les mots "sur une mine d'or" auraient pu créer, car je n'avais assurément pas l'intention de laisser entendre qu'un rapport du Dr Dawson sur une mine d'or, n'aurait aucune valeur.

PROCÈS-VERBAUX.

M. ELLIS : J'appellerai votre attention, M. l'Orateur, sur une inscription à la page 216 des procès-verbaux de la Chambre :

Et la question étant mise aux voix par M. l'Orateur: "Quand le bill sera-t-il lu pour la troisième fois;"
Et M. l'Orateur ne pouvant, à raison de la divergence d'opinion, décider quand le bill serait ainsi lu,—il laisse à la Chambre de décider la question: "Que le bill soit maintenant lu la troisième fois."

La Chambre se prononce alors pour l'armaffitive, par le vote suivant :—

Le procès-verbal donne alors le détail du vote et ajoute :

M. Hughes propose en conséquence - Que le bill soit maintenant lu la troisième fois.

Puis vient une autre inscription pour constater que M. Maclean a proposé en amendement que le bill ne fût pas maintenant lu une troisième fois, mais fût renvoyé de nouveau devant le comité général de la Chambre, dans le but d'y ajouter certains articles. Cela est peut-être conforme à ce qui a eu lieu, mais laisse entendre que la Chambre a voté deux fois sur la même question. D'après ce procès-verbal la Chambre aurait décidé que le bill fut lu une troisième fois et un député ayant proposé un amendement, la Chambre aurait ensuite voté sur cet amendement. Cela ne me paraît guère exacte.

M. l'ORATEUR : Je ne partage pas l'avis de l'honorable député. Je ne vois rien à reprendre à cette inscription. Le vote qui a été pris était pour décider si l'auteur du bill était alors autorisé à en proposer la troisième lecture et la Chambre s'est prononcée dans l'affirmative. Nous n'avons pas voté la troisième lecture, mais nous avons décidé que l'auteur du bill pouvait en proposer la troisième lecture à ce moment là.

M. ELLIS : Dans ce cas, cela devrait être dit dans la motion, afin qu'il n'apparaisse pas par les procès-verbeaux qu'il y a eu deux motions exactement semblables et qu'un amendemeut a été proposé après la troisième lecture du bill.

M. l'ORATEUR : Chaque fois que le cas se présente, cette inscription est la même. Quand un bill a subi l'épreuve du comité sans amendement, l'Orateur demande : "Quand le bill devra-t-il être lu une troisième fois?" Généralement la réponse unanime est : "Maintenant." Alors la question est mise aux voix, comme dans le cas actuel, et tout député est libre de proposer un amendement.

COMMERCE DES ANIMAUX—LE PORT DE BELFAST.

M. QUINN : Avant de passer à l'ordre du jour je désirerais savoir de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) si le gouvernement a fait quelques démarches pour induire le gouvernement anglais à modifier ses règlements, et ouvrir le port de Belfast à notre commerce d'animaux. Je pose cette question parce que la navigation sera bientôt ouverte et que nos expéditeurs ont tout intérêt à savoir si quelque chose a été fait dans ce sens. A ce propos je rappellerai à l'honorable ministre la résolution de la chambre de commerce de Montréal, adoptée le 23 septembre 1897. Je suis certain qu'il connait le contenu de cette résolution dont le secrétaire d'Etat a accusé réception, ce qui me dispense de la citer. Je crois savoir que lord Strathcona et Mount-Royal a fait quelques instances auprès du gouvernement anglais, mais je suis informé par des commerçants d'Angleterre qui s'intéressent à cette question que si le gouvernement canadien faisait quelque chose dans ce sens, cela fortifierait la position de ceux qui sont disposés à nous aider à obtenir que le port de Belfast soit ouvert à notre commerce d'animaux.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit se borner à poser la question.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : (M. Fisher) : Cette question est venue devant la Chambre, il y a quelques jours et a été expliquée au long. Le gouvernement s'est mis en rapport avec lord Strathcona, conformément à la résolution dont parle l'honorable député.

RAPPORT DE M. ROTHWELL.

M. McINNES : Avant de passer à l'ordre du jour l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) peut-il nous dire quand il pense pouvoir soumettre à la Chambre le rapport de M. Rothwell sur les réclamations de certains colons qu'il a été chargé d'examiner. Je crois que le rapport est fait depuis quelque temps et que l'honorable ministre a demandé sa production.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Je crois pouvoir soumettre très prochainement ce rapport dont la production a été ordonnée. Ce rapport est très volumineux et sa préparation demande beaucoup de travail. On en hâte l'exécution et j'espère qu'il sera prêt dans quelques jours.

EMPLOYÉS NÈGRES SUR L'INTERCOLONIAL.

M. FOSTER : Avant de passer à l'ordre du jour, j'aimerais poser une question à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. J'ai lu dans les journaux du Nouveau-Brunswick que tous les employés nègres sur les wagons Pullman, sur l'Intercolonial, ont été congédiés. Je désirerais savoir si cette nouvelle est vraie, et dans le cas affirmatif, s'ils ont été congédiés pour cause, ou uniquement en raison de leur couleur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je ne suis pas suffisamment au courant pour donner une réponse catégorique, si ce n'est pour dire que je suis certain que la couleur de ces employés n'a rien à voir dans cette affaire. Je ne crois pas que le gérant général ose prendre une pareille décision de son propre chef, et je puis déclarer positivement qu'il n'a reçu aucune telle instruction. J'ai reçu hier une lettre m'informant que la mise à exécution d'une règle adoptée par le gérant général avait eu ce résultat ; je lui ai écrit à ce sujet, mais je n'ai pas encore reçu sa réponse. Dans tous les cas, l'honorable député d'York peut être certain que la couleur de ces employés n'est pour rien dans l'affaire.

M. LARIVIÈRE : Le gérant est peut-être atteint de daltonisme.

SAISIE DES SALAIRES ET DENIERS ENTRE LES MAINS DU GOUVERNEMENT.

M. RICHARDSON : Je propose que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 14) concernant la saisie des salaires et deniers entre les mains du gouvernement. L'objet de ce bill est bien simple. C'est pour autoriser la saisie de l'argent dû ou qui doit devenir dû aux fonctionnaires de l'Etat.

M. QUINN.

Jusqu'à présent les émoluments des employés du gouvernement ont été insaisissables et je ne crois pas me tromper en disant qu'il est impossible de saisir aucun argent entre les mains du gouvernement, quand cet argent est dû à quelqu'un. Ce bill décrète que les sommes dues aux employés du gouvernement où toute autre personne seront saisissables, comme dans le cas de citoyens ordinaires. Il me paraît inutile de donner les raisons de cette demande. Dans toutes les parties du pays, il est impossible de contraindre les fonctionnaires à payer leurs dettes. Je ne sais pas comment les choses se passent à Ottawa, mais dans la ville que j'habite, cet état de choses crée beaucoup de mécontentement, et si ce que l'on me rapporte d'Ottawa est vrai, la Chambre adoptera, au moins, le principe de ce bill.

Je n'ignore pas les difficultés qu'il y a à surmonter. On ne manquera pas de me dire qu'une pareille loi causerait beaucoup d'ennui et occasionnerait certaines dépenses au gouvernement. A cela je réponds que si le gouvernement veut se montrer ferme envers les employés rencontrera très peu de difficultés, et celles qui pourraient surgir iraient en diminuant d'année en année.

Un bill semblable à celui-ci a été voté par la législature du Manitoba et nous n'avons pas eu beaucoup d'ennui, car conformément à la règle adoptée, l'employé qui laisse saisir son salaire deux fois, est congédié du service. Je suis aussi informé que des lois semblables ont été adoptées dans l'Ontario et Québec.

Depuis que mon nom est attaché à ce bill j'ai reçu plusieurs requêtes en faveur de son adoption. J'ai ici une résolution adoptée à la séance régulière de l'association des épiciers de Montréal, du mois de février 1897. Elle se lit comme suit :

Que le secrétaire soit chargé de préparer une pétition demandant au gouvernement fédéral d'amender la loi de manière à ce qu'une partie des salaires des fonctionnaires publics soit saisissable pour juste dette, et de faire distribuer cette pétition pour qu'elle soit signée par toute la classe commerciale.

J'ai aussi celle de l'association des épiciers de Hamilton, dans laquelle il est dit :

Que par la loi actuelle les appointements des fonctionnaires publics ne sont pas saisissables, pour juste dette.

Que vos pétitionnaires demandent humblement que la loi soit amendée de manière à rendre saisissable, pour juste dette, une partie des appointements des fonctionnaires publics.

Je sais que cette même question a créé beaucoup d'embarras aux Etats-Unis et elle a été réglée par une résolution du gouvernement décrétant que tout fonctionnaire qui laisse saisir son salaire sera promptement destitué.

Je sais que ce bill va provoquer de nombreuses objections et je désire qu'il soit discuté devant un comité général de la Chambre, afin que la question soit étudiée à fond, et que le pays sache ce que le gouvernement et la députation pensent de ce projet. Il est possible que mon bill ne soit pas aussi parfait qu'il pourrait être, mais je suis certain, qu'après mûre délibération, nous réussirons à rediger une loi qui donnera entière satisfaction.

Mon intention n'est pas de donner à la loi un effet rétroactif. Nous n'avons pas à nous occuper des anciennes dettes. Si les fonctionnaires sont avertis avant la mise en vigueur de la loi que leurs appointements seront saisissables pour toutes dettes contractées à l'avenir, je crois que cela sera suffisant. Je voudrais que le bill fût discuté à fond.

M. FORTIN: Ce bill me paraît avoir un double objet en vue. Il décrète d'abord que tous les deniers dus par la couronne seront saisissables, tout comme si ces deniers étaient dus par des particuliers. Jusque là je ne vois aucune objection au bill. Je ne vois aucune raison pour que les sommes dues par la Couronne soit à des entrepreneurs, soit par suite d'accidents survenus sur les chemins de fer de l'Etat, ou autrement ne seraient pas saisissables, tout comme si elles étaient dues par des particuliers, après un jugement régulièrement rendu par un tribunal compétent.

Le deuxième but qu'on se propose d'atteindre par ce bill, c'est de rendre saisissable les appointements des fonctionnaires publics. Tel que le bill est rédigé, il rendrait saisissable la totalité des appointements d'un fonctionnaire.

Je suis tout à fait en faveur du principe du bill. Je ne vois aucune raison pour qu'un fonctionnaire public ne soit pas tenu à payer ses dettes légitimes, comme tous les autres citoyens. S'il faut juger de la valeur des emplois publics par le nombre des aspirants, nous devons en conclure que ces emplois sont bien rétribués ; que les appointements de ces fonctionnaires sont suffisants pour leur permettre de bien vivre et de payer leurs dettes comme les autres.

D'après la loi en vigueur dans la province de Québec, on peut saisir le quart des gages d'un ouvrier ou d'un journalier. Mais lorsqu'il s'agit d'un employé du gouvernement fédéral, pas un sou de ses appointements n'est saisissable. Je considère que c'est un état de choses honteux. Dans toutes les provinces il y a des fonctionnaires qui reçoivent des salaires très élevés. J'en connais qui reçoivent $4,000 et même $5,000 par année. La plupart vivent d'une manière extravagante, achètent partout où ils peuvent avoir à crédit et ne donnent jamais un sou à leurs créanciers. Je dis que cela est un scandale qu'il faudrait faire cesser.

La législation que l'on propose n'aurait rien de nouveau. Le parlement fédéral est arriéré sous bien des rapports, et entre autres sous celui-ci. En Angleterre les appointements d'un fonctionnaire public sont saisissable après qu'il a été déclaré insolvable. La loi de faillite anglaise décrète que celui contre lequel un jugement pour au moins £50 est rendu depuis un certain temps, peut être mis en faillite. Une autre disposition de la même loi décrète que sur demande faite devant un juge, et après avis donné au chef du bureau dans lequel ce fonctionnaire public est employé, le juge peut fixer la proportion du salaire de ce fonctionnaire qui sera versée entre les mains du syndic pour le bénéfice des créanciers.

C'est la seule manière d'atteindre le but que nous nous proposons d'atteindre et sur lequel notre loi est muette. En France, des dispositions semblables existent avec cette différence que la proportion saisissable est déterminée par la loi. Depuis la promulgation du code de procédure civile en France, une partie des appointements des fonctionnaires publics est saisissable. L'article 580 du code de procédure civile français décrète que les appointements des fonctionnaires publics sont saisissables dans une proportion à être déterminée par la loi et les ordonnances à cette fin. Or un décret du 21 ventose, an 9, de la première République dit que les salaires sont saisissables dans les proportions suivantes : un cinquième pour les premiers mille francs ce qui équivaut à environ $200 ; un quart pour les cinq milles francs suivants, soit environ $1,000 ; et un tiers pour une somme supérieure à cinq mille francs, quelle qu'elle soit.

Un autre article du code français étend ces dispositions même aux militaires. Si parmi les serviteurs du public il y en a qui mériteraient quelque protection particulière sous ce rapport, ce sont bien ceux qui, par leur profession, sont exposés à donner leur vie pour la défense de la patrie.

Bien que les appointements soient très peu élevés dans l'armée, on a jugé à propos de rendre saisissable une partie des appointements des officiers et des soldats. Comme l'a dit l'honorable député de Lisgar, dans la province de Québec nous avons aussi une loi concernant la saisie des appointements des employés du gouvernement provincial, mais malheureusement, elle ne s'applique pas aux employés du gouvernement fédéral. Cette loi est la (38 Vict., chap. 12), et est en vigueur depuis 1875 et décrète les salaires saisissables dans la proportion suivante : 1. Un cinquième de chaque salaire mensuel n'excédant pas $1,000 par année ; 2. Un quart de chaque salaire mensuel excédant $1,000 et n'excédant pas $2,000 ; 3. Un tiers de chaque salaire mensuel excédant $2,000 par année. Comme je l'ai dit cette loi est en vigueur depuis 1875.

Lorsqu'elle a été proposée on a prétendu qu'elle créerait des difficultés et empêcherait le gouvernement de s'assurer les services des meilleurs fonctionnaires qu'il pourrait avoir. Après une expérience de 23 ans, je ne crains pas d'affirmer que rien de cela n'a eu lieu ; je puis dire au contraire que la loi a si bien fonctionnée, qu'elle a donné une satisfaction si générale, que ce parlement peut sans crainte en adopter les principales dispositions. J'ajouterai qu'en règle générale, les fonctionnaires du gouvernement provincial ne sont pas aussi bien payés que ceux du gouvernement fédéral ; s'ils sont en état de payer leurs dettes et de bien vivre avec leurs appointements, je ne vois pas pourquoi les autres ne pourraient pas faire la même chose.

Mais comme je l'ai expliqué en commençant j'approuve le principe de ce bill, mais il ne faut pas en porter l'application trop loin. Il faut tenir compte des exigences du service et de la position de ces fonctionnaires, et ne pas rendre saisissable la totalité des appointements, mais une partie seulement, comme cela se pratique en Angleterre, en France, dans la province de Québec et d'autres provinces mentionnées par l'honorable député de Lisgar.

Le bill tel que rédigé prête le flanc à de sérieuses objections, et s'il va devant le comité, je proposerai certains amendements pour le rendre aussi conforme que possible à la loi provinciale.

La mise à exécution de cette loi n'offre aucune difficulté. La saisie, ou quelle que soit la pièce de procédure, est signifié au chef ou au sous-chef du département dans lequel le fonctionnaire est employé. Ce chef ou ce sous-chef transmet au tribunal un état certifié du salaire payable à ce fonctionnaire, et le juge déclare alors la saisie valable et ordonne au chef ou sous-chef du département de payer au demandeur la partie saisissable du salaire. Comme on le voit, le chef ou le sous-chef du département n'est pas obligé de quitter son bureau et d'aller en cour déclarer quelles sommes sont dues à ce fonctionnaire public.

Mais avant de discuter le bill lui-même, je crois que nous devrions nous assurer si le parlement a juridiction en ces matières, en d'autres termes, si

cette loi serait constitutionnelle. On peut se demander si la saisie, *pour dette*, des salaires des fonctionnaires publics, est de la *compétence* du parlement fédéral, ou des législatures provinciales. Quant à moi, je dois dire que j'étais d'avis, il n'y a pas longtemps, que cette matière était du ressort exclusif des provinces.

Avant la dernière session de la législature de Québec, étant d'avis que cette matière était de la juridiction de la province, j'avais préparé un court projet de loi pour amender notre code de procédure civile et je l'avais confié à l'éminent député de la circonscription électorale de Saint-Jacques de Montréal, M. Gouin. Le bill fut présenté et reçut la sanction de l'Assemblée législative du Québec, mais malheureusement il fut rejeté par le conseil législatif. Il paraît que ces mesures de progrès et libérales sont destinées à être étranglées par les chambres hautes, non seulement ici, mais encore dans les provinces.

Il est bon, avant d'aller plus loin, de nous assurer si nous avons juridiction en la matière. Dans l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, la Chambre trouvera un article relatif à ce sujet.

M. PENNY : J'aimerais demander à l'honorable député (M. Fortin) si ce parlement peut légiférer de façon à rendre saisissable le salaire des commis-marchands ?

M. FORTIN : Je ne le crois pas; et c'est pour cette raison que je doute beaucoup que nous puissions déclarer saisissable une partie quelconque du traitement d'un fonctionnaire public du Canada. Il me semble que c'est un sujet auquel s'applique le paragraphe 13 de l'article 92 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, lequel donne aux provinces le pouvoir exclusif de faire des lois concernant la propriété et les droits civils. A mon avis, il n'y a aucune différence entre déclarer saisissable une partie d'un salaire, et déclarer saisissable un poêle et un tuyau, ou un bois de lit. Il me semble que c'est là une question de droit civil et de propriété civile qui est du seul ressort des législatures provinciales. Voilà mon opinion et je la donne à la Chambre pour ce qu'elle vaut.

D'un autre côté, si les honorables députés lisent l'article 91 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, ils verront que l'on a posé en principe que toutes les matières ne tombant pas dans la catégorie des sujets énumérés sous l'article 92, sont du ressort du parlement du Canada ; et nous voyons dans le paragraphe 8 que le parlement peut légiférer sur la fixation et le paiement des salaires et honoraires des officiers civils et autres du gouvernement du Canada.

Voilà tout ce que j'ai pu trouver à l'appui de l'opinion de ceux qui prétendent que le parlement fédéral a juridiction en la matière. La question est venue devant les tribunaux d'une manière indirecte, et je vais vous citer les décisions pour ce qu'elles valent. La cour n'a pas eu à décider la question de savoir si le parlement fédéral avait juridiction en la matière ; la question s'est présentée *indirectement au sujet de l'interprétation* de notre statut provincial. Les tribunaux de Montréal ont été saisis de deux causes que je vais vous citer.

Dans l'affaire Crevier, *v.* De Grandpré et Lamothe, T. S., 5 L. N. p. 48, le juge Rainville, s'est ainsi exprimé :

Je suis d'avis que le statut 38 Vict., ch. 12, ne s'applique pas aux employés du gouvernement fédéral. L'insaisissabilité du salaire des employés publics est de droit constitutionnel et la loi provinciale ne saurait affecter les droits des fonctionnaires qui relèvent du gouvernement d'Ottawa.

Dans l'affaire Evans *v.* Hudon et Browne, T.S., 22 L.C.J. 268, le même juge a rendu l'arrêt suivant:

Que l'insaisissabilité des salaires des employés publics est d'ordre public et que la législature de la province de Québec n'a pas le pouvoir de déclarer saisissables les salaires des employés du gouvernement fédéral et qu'en conséquence le percepteur du revenu de l'intérieur à Montréal n'est pas tenu de faire le raport requis par l'article 5ème de l'acte 38 Vict., ch. 12.

Ces deux causes ne tranchent pas précisément la question ; il ne s'agissait pas de savoir si une loi promulguée par ce parlement était constitutionnelle ou non ; mais la question est venue d'une façon indirecte, et les arrêts que je viens de citer démontrent clairement que ce savant magistrat que la mort nous a enlevé, que l'honorable juge Rainville, considéré comme une grande autorité en droit, était d'avis qu'une législature provinciale n'avait pas juridiction sur ces matières.

Je veux qu'il soit bien compris que, tout en ayant des doutes sur la juridiction de ce parlement, c'est sans la moindre hésitation que je me prononce pour l'adoption d'un projet de loi de cette nature.

J'approuve entièrement le principe de la saisissabilité des salaires des fonctionnaires publics, tout comme le principe de la saisissabilité des salaires d'autres employés, commis de banque, commis marchands ou autres. J'ai simplement soulevé la question de juridiction, afin qu'une discussion complète devant cette Chambre, élucide la matière. Je ne veux pas que l'on adopte une loi que les tribunaux pourraient déclarer inconstitutionnelle. Il serait beaucoup mieux de discuter la question maintenant, et si nous en arrivons à la conclusion que ce parlement n'a pas juridiction en la matière, nous pourrions nous contenter d'affirmer le principe posé dans le premier article du bill ; article qui n'a aucunement trait au salaire des fonctionnaires publics.

M. BRITTON : Le bill est très important, et je déclare, au début de mes remarques, que j'approuve l'objet que l'honorable proposeur a en vue. J'ai déjà étudié le sujet avant la présentation de ce bill que je me suis empressé de lire aussitôt que je l'ai reçu ; et il me semble que nous devons tout d'abord, avant d'adopter une loi de cette nature, discuter deux importantes questions et à moins que l'honorable député de Lisgar (M. Richardson), ou quelque autre député qui appuie le bill, ne soit en état de répondre aux difficultés que je vais exposer, il est à peine besoin que la Chambre se forme en comité pour prendre cette proposition en considération. On remarquera que ce bill contient deux dispositions distinctes. Le premier article décrète :

Tous deniers entre les mains du gouvernement, ou sous son contrôle ou sa gestion, et payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, seront passibles de saisie à la poursuite de tout créancier porteur d'un jugement contre toute personne à qui quelque partie de ces deniers est payable, de la même manière et par les mêmes procédures qu'au sujet de deniers entre les mains de particuliers.

Le seul moyen de mettre la main sur des deniers que le gouvernement doit payer à un créancier ou à une personne qui se prétend créancier, c'est la pétition de droit. Les tribunaux ordinaires sont

fermés au plaideur qui a un recours à exercer contre la Couronne ; et si ce bill était adopté dans sa forme actuelle, voilà une difficulté à laquelle se heurterait le créancier porteur d'un jugement. Par ce projet de loi, on cherche à mettre la main sur les deniers en possession de la Couronne, sans avoir recours à la procédure que nos statuts exigent ; et je comprends facilement qu'une personne qui a une réclamation contre le gouvernement et qui n'a pas obtenu le privilège de procéder par pétition de droit, pourrait, collusoirement avec un tiers, laisser prendre jugement contre elle, afin de faire saisir l'argent que le gouvernement peut lui devoir, et engager ainsi une contestation sur une saisie arrêt de cette nature, au lieu de recourir à une pétition de droit qui lui a peut-être été refusée. En lisant le premier article du bill, cette difficulté légale m'a vivement frappé. Naturellement, il y a aussi la question soulevée par l'honorable député de Laval (M. Fortin), relativement à la juridiction du parlement fédéral en la matière ; et il est permis de se demander si ce sujet ne se trouve pas compris dans les droits civils dont l'exercice et la réglementation sont du ressort des provinces.

D'un autre côté, si les provinces légifèrent sur la matière, sur une question presque analogue, le plus haut tribunal du pays a décidé que les provinces ne peuvent imposer le traitement des fonctionnaires fédéraux, de sorte que les juges et les membres largement rémunérés des administrations publiques peuvent vivre dans une municipalité sans que l'impôt municipal atteigne leur revenu. Si c'est là une question qui n'est pas de la compétence des corps municipaux, ceux-ci pourraient difficilement s'immiscer dans une matière relative à la saisie des deniers entre les mains de la Couronne.

Le dernier article de ce bill a pour objet de faire décréter la saisie du salaire ou traitement futur d'un fonctionnaire public. Il me semble que la rédaction de cet article doit être amendée en comité. Naturellement nous ne pouvons saisir un traitement futur, mais si l'on veut dire, par cet article, qu'après d'adoption de cet acte, les traitements des fonctionnaires fédéraux seront saisissables, de la même manière que le salaire d'un commis d'une corporation ou de tout autre individu, le comité peut exprimer la chose plus clairement.

Outre la question de juridiction, outre la question de savoir si nous avons droit de légiférer dans une matière touchant aux droits civils, une autre difficulté se présente, c'est que chaque province a une loi qui lui est propre au sujet de la saisie des salaires. Dans l'Ontario vous ne pouvez saisir le salaire d'une personne, lorsque la somme due n'est pas de $25. Naturellement, l'intention du législateur est de protéger ceux qui gagnent des petits salaires, et d'empêcher de saisir des gages qui sont destinés au soutien de la famille ; et c'est là une loi assez équitable, je crois.

Dans chaque province la loi peut être différente ; et l'on ne peut adopter une législation d'un caractère général, ainsi que l'on veut faire par ce bill, sans aller beaucoup plus loin dans cette voie, et avant d'aller plus loin, il faudrait nous assurer si nous avons juridiction, si nous avons le droit de fournir les moyens de saisir les deniers entre les mains du gouvernement fédéral. Voilà la difficulté qui se présente au début et que nous devons résoudre avant d'étudier le bill même.

Il me semble que tous les membres de cette Chambre doivent chercher à mettre les fonctionnaires publics sur le même pied que les serviteurs des corporations ordinaires. Nous devons être tous d'accord sur ce point, et par conséquent, nous devons agir avec prudence et voir à ce que notre législation ne soit pas inutile, mais atteigne l'objet que nous avons en vue. On dira peut-être : vous avouez qu'un mal existe, alors quel remède proposez-vous ? Il me semble que le seul remède que nous pouvons apporter, sans empiéter sur les attributions des provinces, serait de légiférer en ce sens. Que le parlement autorise le gouvernement à consentir à la saisie des deniers dans les mains de la Couronne, suivant le mode que le parlement indiquera, si les législatures provinciales jugent à propos d'adopter une loi déclarant ces deniers saisissables. C'est le consentement de la Couronne qui est nécessaire pour mettre la main sur ces deniers, et si le parlement autorise la Couronne à tel consentement, je m'adresse à ceux qui sont versés dans la science du droit, et je dis que nous devons laisser aux législatures provinciales le soin d'appliquer cette loi, d'abord, quant aux deniers que la Couronne peut avoir en mains, et ensuite quant aux traitements des fonctionnaires publics.

Si mon honorable ami (M. Richardson) est prêt, lorsque la Chambre se formera en comité, a suggérer des amendements dans le sens que l'honorable député de Laval (M. Fortin) et moi avons indiqué, alors formons-nous en comité et adoptons une loi dont nous pourrons retirer quelque avantage. Autrement, il serait peut-être mieux de remettre la chose jusqu'à ce que l'on ait trouvé quelque moyen pratique d'obtenir le résultat que nous désirons.

M. MACLEAN : Voici, suivant moi, un projet de loi malheureux et bien peu conforme à l'esprit de notre temps. Nous ne devons pas, je crois, faire de nouvelles lois pour favoriser le recouvrement des petites dettes ; au contraire, je pense que nous devrions ici, et surtout dans les législatures provinciales, abroger les lois en vigueur à ce sujet. Si un homme a des marchandises, et si un autre se présente pour les acheter à crédit, le premier peut se protéger en ne s'en dépossédant pas, et il ne devrait pas demander à la société de l'aider à recouvrer sa dette, lorsqu'il a bien voulu courir le risque de vendre ses marchandises sans se les faire payer comptant. La plaie du jour, c'est la facilité que que l'on accorde aux gens de faire des dettes ; et si les marchands ou autres vendeurs comprenaient une bonne fois qu'ils sont les gardiens de leurs propres marchandises, et que la société et les tribunaux ne viendront pas leur aider à recouvrer leurs créances, ils seraient plus prudents avant de faire crédit, et le public se trouverait à en profiter. Dans tous les pays, nous constatons que payer comptant est le vrai principe commercial ; et ce sont les marchands qui vendent au comptant et ne font pas crédit, qui réussissent ; et c'est celui qui vend à crédit qui perd de l'argent. Si le principe de la vente au comptant se répand chaque jour de plus en plus, alors nous devrions légiférer de manière à encourager les gens à payer comptant, et décourager ceux qui vendent à crédit.

Dans la province de l'Ontario, cette question a été longuement discutée, et je crois que le courant de l'opinion est contre la cour de division, et la rigueur avec laquelle on y applique la loi pour le recouvrement des créances.

J'aimerais demander à l'honorable député (M. Richardson) qui a présenté le bill si celui-ci s'ap-

lique aux deniers affectés au paiement de l'indemnité et des appointements des membres et des fonctionnaires de la Chambre des Communes ?

M. RICHARDSON : Mais certainement.

M. MACLEAN : Cependant le bill ne mentionne que les deniers entre les mains du gouvernement.

M. RICHARDSON : Mon intention était d'appliquer le bill à tous indistinctement.

M. CAMERON : Aux traitements des ministres de la Couronne, des sénateurs et tous autres fonctionnaires de l'Etat.

M. MACLEAN : Alors le bill, tel que rédigé, n'atteint pas son objet.

M. BERGERON : L'indemnité des membres du parlement n'est pas saisissable aux termes de ce bill.

M. MACLEAN : Alors comment expliquerons-nous notre attitude devant le pays ? Voici un bill qui déclare que l'indemnité et le traitement des membres et des fonctionnaires de cette Chambre ne sont pas saisissables, et qui déclare que les appointements des employés publics payés sur le fonds du revenu consolidé sont saisissables. C'est là une mauvaise législation ; une législation qui n'est pas conforme à l'esprit de notre temps et que nous ne devrions pas approuver, mais renvoyer aux législatures provinciales qui ont juridiction en la matière.

M. PENNY : M. l'Orateur, je ne puis discuter à l'exemple des honorables députés de Laval (M. Fortin) et de Kingston (M. Britton), les points de droit que soulève cette question, mais j'aimerais exposer devant la Chambre la manière de voir des marchands au sujet de ce bill.

On a constaté que certains fonctionnaires publics —pas tous heureusement—ont fait un criminel usage de la loi actuelle pour se soustraire à leurs justes obligations. Je demande pourquoi un membre de la société serait-il plus favorisé qu'un autre : La loi oblige le simple citoyen, le commis-marchand à payer ses justes dettes, et je demande pourquoi on permettrait à un fonctionnaire public de se retrancher derrière un article de nos statuts pour ne pas payer ses dettes légitimes ? Le serviteur de l'Etat est beaucoup plus favorisé que le commis du marchand. Le premier est certain d'être payé rubis sur l'ongle à la fin du mois, tandis que quelquefois le commis du marchand doit attendre plusieurs jours. Il n'y a donc pas de raison pourquoi le fonctionnaire public ne paierait pas ses dettes à l'échéance.

L'honorable député d'York-est (M. Maclean) à dit que le marchand ne devait pas faire crédit. Dans les circonstances ordinaires, je condamne fortement le système du crédit, mais comme tout le monde sait, il peut se présenter des circonstances exceptionnelles où un homme a besoin qu'on lui fasse crédit pendant une semaine ou deux ; mais ce n'est pas une raison pourquoi on devrait mettre cet homme sur un autre pied que ses concitoyens. Je représente un district électoral composé en grande partie de marchands détaillants qui tous, sans exception, approuvent cordialement le principe de ce bill. Dans certains cas, ces marchands qui ont voulu recouvrer leurs créances, se sont heurtés à l'arrogance et à l'impertinence grossière des fonctionnaires publics. Est-ce là un état de choses tolérable ? Pas un membre de cette Chambre ne le prétendra.

Je veux qu'il soit bien compris que je ne classe pas tous les serviteurs de l'Etat dans la catégorie de ceux qui désirent se soustraire à leurs obligations légitimes. Je suis certain que la grande majorité de nos fonctionnaires n'a pas recours à des procédés aussi méprisables, mais il y a, dans les administrations publiques, des hommes qui décréditent leurs collègues.

M. SOMERVILLE : Je désire dire quelques mots pour approuver la tentative de l'honorable député de Lisgar (M. Richardson), qui veut que ce parlement décrète l'honnêteté des fonctionnaires publics. J'ai souvent entendu dire, ici et ailleurs, qu'un acte législatif ne peut rendre les hommes honnêtes ou moraux. Mais à toutes les règles, il y a des exceptions, et je crois que le cas actuel est une exception, car si ce bill est adopté nous pourrons inculquer des principes d'honnêteté à quelques fonctionnaires qui en sont dépourvus. Par conséquent, une telle législation devrait recevoir l'appui de tous les membres de la Chambre. Comme l'a dit l'honorable préopinant (M. Penny), les fonctionnaires publics sont plus en état de payer leurs dettes que les commis-marchands ou que les autres employés, parce qu'ils ont un salaire fixe et certain. De fait, leurs salaires sont mieux rémunérés que les services des hommes qui occupent des emplois semblables dans le commerce ou dans d'autres industries, et ils devraient être capables de vivre suivant leur revenu. Par conséquent, les fonctionnaires sont donc à blâmer s'ils dépensent plus qu'ils ne gagnent, et un acte législatif devrait leur enseigner l'honnêteté. Depuis longtemps, au Canada, il est vraiment scandaleux de voir les fonctionnaires publics se moquer de leurs créanciers, et de voir le parlement tolérer un pareil état de choses et de retenir au service de l'Etat des hommes qui achètent à crédit partout où ils peuvent, bien déterminés à ne pas payer leurs dettes, parce que le gouvernement les soutient et déclare que les créanciers ne peuvent saisir leur traitement.

Je ne connais pas la question de juridiction, mais ce parlement contient assez d'avocats pour pouvoir faire une loi parfaitement applicable. Et il est à désirer qu'il en soit ainsi, tant dans l'intérêt du Canada que pour l'honneur de nos administrations publiques. Je présume que la plus grande partie des serviteurs de l'Etat paient leurs dettes et entend les payer honnêtement, mais il y en a quelques-uns qui ne s'acquittent pas de leurs obligations et qui ne s'en acquitteront pas sans que le parlement intervienne pour les y forcer.

L'honorable député de Laval (M. Fortin) nous a dit que deux éminents juges de la province de Québec avaient décidé que cette matière n'était pas du ressort des législatures provinciales et que celles-ci n'avait pas le pouvoir d'adopter un acte décrétant la saisissabilité du traitement des fonctionnaires fédéraux. Si cette décision est conforme à la saine doctrine, le parlement qui nomme les fonctionnaires doit avoir juridiction. Je pense donc que les hommes de loi que nous avons dans cette Chambre, et qui d'ordinaire s'occupent beaucoup des sujets de cette nature, doivent se consulter les uns les autres et rédiger une loi qui surmontera cette difficulté. C'est l'un des rares cas où nous

pouvons, par un acte législatif, rendre des hommes honnêtes ; et je crois que nous ne devons pas cesser nos efforts avant d'avoir réussi.

M. MONK : M. l'Orateur, je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami, le député de Laval (M. Fortin), quand il nous dit que c'est là une mesure de progrès et libérale. Beaucoup de personnes la considéreront comme une mesure d'une rigueur excessive, et non sans quelque raison. Dans tous les cas, je pense que cette Chambre avouera que ce projet de loi est une innovation considérable. Cette mesure a une immense portée, et atteint tout homme qui reçoit quelque argent du gouvernement fédéral, des plus hauts fonctionnaires aux plus humbles et décrète la saisissabilité de leur traitement en entier.

Il y a aussi quelques points de détails qui devront être considérablement modifiés, si la Chambre se forme en comité pour étudier cette mesure. Telle qu'elle est, la mesure est inapplicable, du moins dans la province de Québec, car on y déclare que les deniers ne peuvent être saisis qu'à la poursuite d'un créancier porteur d'un jugement. Eh bien ! dans la province de Québec, il y a des circonstances exceptionnelles, je l'avoue, qui rendent nécessaire la saisie avant jugement et ce bill restreint le droit de saisir au créancier porteur d'un jugement.

L'article 2ième du présent bill contient une disposition générale qui décrète que la saisie-arrêt sera signifiée au comptable du département ou à l'auditeur général. Il est évident qu'à Montréal, où un grand nombre de personnes reçoivent de l'argent du gouvernement fédéral, il sera extrêmement difficile à un créancier de saisir entre les mains du comptable d'un département, et encore plus difficile à tel comptable de se conformer aux prescriptions du code de procédure civile concernant la déclaration à faire dans le cas de saisie-arrêt.

Le bill déclare de plus que la saisie-arrêt, lorsqu'il s'agit de deniers payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, sera signifiée à l'auditeur général ; mais je ne sache pas que ce fonctionnaire paie lui-même ces deniers, lesquels ne sont versés que sur son certificat ou son approbation.

Mais ce ne sont là que des questions de détails, et la législature de Québec a reconnu, implicitement du moins, l'insaisissabilité des appointements des fonctionnaires fédéraux, aux termes des lois provinciales du moins, en adoptant une loi spéciale décrétant la saisissabilité—pour une certaine partie,—du traitement des fonctionnaires de la province.

Je ne puis partager l'opinion de l'honorable député de Laval lorsqu'il nous dit que la loi concernant la saisie d'une partie du traitement des fonctionnaires publics de la province de Québec a été mise à exécution sans soulever aucune difficulté. L'expérience m'a démontré le contraire.

Je crois que le gouvernement de la province de Québec serait d'avis que cette disposition cause de graves inconvénients dans le service public. Il existe bien des raisons pour lesquelles un employé public n'est pas dans la même position qu'un salarié quelconque. Il y a d'abord une raison d'intérêt public qui a provoqué la loi existant actuellement, parce que les saisies de ce genre causeraient une foule d'ennuis et de frais au gouvernement. Le cas s'est présenté dans la province de Québec et les inconvénients ne pourraient être que plus considérables dans la Confédération où la sphère est plus vaste. Il y a autre chose, aussi, à considérer. Prenez un juge, par exemple, car cet acte, tel que je le comprends atteint toute personne ayant droit de recevoir de l'argent du trésor fédéral. Un juge, par exemple, peut être éminemment doué pour remplir les devoirs de sa charge, charge qui l'oblige à tenir un certain rang, et s'il est accablé de dettes, quelle que soit son honnêteté, il lui sera impossible en vertu de cet acte de conserver sa place. Si tout son salaire peut être saisi à la demande d'un créancier, il ne peut pas continuer à occuper la position de juge. Ceci s'appliquerait à beaucoup d'employés du gouvernement habiles et honnêtes, que leur place oblige à tenir un certain rang et que les dispositions de ce bill peuvent absolument arracher à leur position. Je ne doute pas que nous n'ayons juridiction. Il me semble que les récentes interprétations et les jugements du Conseil privé tendent à poser en principe que dans un cas de ce genre, où jusqu'à un certain point, vous empiétez sur les droits civils, cet empiétement est toujours subordonné au principe que nous devons en toute circonstance conserver le contrôle absolu sur tous nos agents ; un des éléments et peut-être le plus important de ce contrôle est le pouvoir de décider dans quelles conditions ils doivent être payés et quel doit être le caractère—saisissable ou insaisissable—attaché aux salaires que nous leur payons.

L'honorable député de Kingston a soulevé deux objections, l'une était que ce bill portait atteinte aux prérogatives de la Couronne. En règle générale, nous ne pouvons pas procéder contre la Couronne autrement que par pétition de droit, mais l'adoption d'une loi de ce genre serait une renonciation à cette prérogative et il me semble que le parlement peut permettre cet abandon en décrétant que les biens de la Couronne pourront être saisis.

Pour les raisons que j'ai données, je n'accepte pas le principe du bill. Je n'admettrais son adoption qu'avec les restrictions qui existent dans Québec, mais je crois qu'il vaudrait mieux pour le parlement ne pas toucher à l'état actuel des affaires.

M. GIBSON : J'ai remarqué en plusieurs circonstances que lorsque des bills sont présentés dans ce parlement par des députés étrangers à la profession d'avocat un grand nombre de membres de cette profession paraissent aussitôt disposés à les critiquer au point de vue des principes généraux. J'ai eu dans mon temps l'expérience d'hommes tombant dans des dettes et dont le salaire était saisi de mois en mois et les objections de l'honorable député qui vient de parler me paraissent futiles. Prenez les corporations de chemin de fer du Canada et voyez l'effet de la loi actuelle. Cela a sûrement été la meilleure chose possible dans l'intérêt des chemins de fer ; les employés ont cessé dans une grande mesure de contracter des dettes comme ils le faisaient lorsque les frais de saisie étaient excessifs. Les compagnies de chemin de fer se trouvent en face des mêmes difficultés que le gouvernement et le terrain est tout aussi étendu. Nos chemins de fer sont répandus sur toute la surface du Canada et n'éprouvent aucune difficulté ; lorsque des saisies sont opérées contre les salaires de leurs employés, ils retiennent pour le moment le montant réclamé par les marchands ou par ceux à qui des employés doivent de l'argent jusqu'à ce que l'affaire soit finalement réglée.

Quel est maintenant le résultat ? Les compagnies de chemin de fer se sont retournées contre les employés qui faisaient des dettes, et, comme question de discipline, elles ont lancé un règlement qui est en vigueur depuis bien des années—depuis longtemps en tout cas—non seulement au Canada mais aux Etats-Unis et dont les administrateurs de chemins de fer assurent que les effets sont très salutaires, puisqu'ils n'ont plus maintenant la moindre saisie quand ils en avaient autrefois des centaines. Et pourquoi ? Parce que simplement pour un employé, une seconde saisie du salaire signifie la destitution et que ceux qui avaient des dettes avant d'entrer au service du chemin de fer se gardent bien d'en contracter à l'avenir.

Quant au service civil du pays, si la loi s'applique à tous les maitres et patrons dans ce vaste Canada, elle devrait aussi s'appliquer aux employés du gouvernement fédéral et le parlement devrait immédiatement prendre à cet égard une décision rationnelle. Il y a dans notre service civil beaucoup d'excellents employés qui ne contractent pas de dettes. Mais d'après la loi actuelle le parlement encourage les serviteurs publics à se mettre dans les dettes et à y rester et si un marchand ose essayer de lui arracher de l'argent, il le fait boycotter par ses amis ; le résultat est que l'employé public au lieu d'essayer honnêtement de rattraper le terrain perdu s'enfonce davantage dans les dettes, change de marchand et va de mal en pis. Mon honorable ami (M. Monk) qui vient de se rasseoir nous disait qu'un employé public devait tenir un certain rang. Je prétends que personne n'est obligé de tenir un rang qui dépasse ses revenus et je crois que les employés publics sont assez bien payés en tout cas pour ne pas être obligés de faire des dettes, c'est une chose que le parlement ne devrait pas encourager. Mon ami, le député d'York-est (M. Maclean) a peur de voir saisir l'indemnité des membres du parlement. Quant à moi, je serais heureux de voir la mesure assez radicale pour s'appliquer aussi aux députés.

M. MACLEAN : M. l'Orateur, l'honorable député dénature ce que j'ai dit. J'ai demandé si le bill s'appliquait à ce cas, je n'ai pas exprimé le désir qu'il s'y appliquât : maintenant il m'attribue ce petit discours pour utiliser la chose au point de vue politique.

M. GIBSON : Je suis heureux de voir l'honorable député considérer la question à ce point de vue et à cet égard, je suis parfaitement d'accord avec lui.

M. MACLEAN : Cependant en vertu de ce bill l'argent des ministres et des avocats du gouvernement sera toujours exempt de saisie.

M. GIBSON : Cela m'amuse d'entendre dire à l'honorable député d'York-est, que personne n'a le droit de faire crédit. Je demande où en seraient les affaires de beaucoup d'entre nous s'ils n'avaient pas pu au début de leur carrière, obtenir du crédit. Le système du crédit est bon tant que ceux qui vendent les marchandises ont confiance dans ceux qui les achètent et savent qu'ils seront payés de ce qu'ils vendent. Quant aux employés qui ont l'habitude de payer ce qu'ils doivent, et qui sont à l'abri des dettes, cette loi ne les affecte en aucune façon. Mais ce que devrait faire le parlement, comme l'a dit un orateur de ce côté, ce serait de faire disparaître l'exemption de saisie du salaire des employés qui constitue une honte pour le service public du Canada. Pourquoi faire une exception en faveur de certaines classes ou de certains individus ? La loi devrait s'appliquer à tous. Comme les employés fédéraux ne sont pas occupés dans une province en particulier, c'est ici, je crois, la vraie place, et je le suggère humblement à la Chambre, pour traiter cette question. Nous ne devons pas légiférer hors de notre sphère. Je crois cependant, que le parlement peut et devrait immédiatement veiller à faire changer la conduite des employés publics qui désobéissent à la loi, et qui, dans le passé se sont plus à contracter des dettes, même dans le but qu'indiquent le député de Jacques-Cartier, c'est-à-dire, conserver l'apparence extérieure, pour l'amour de l'apparence. Je crois qu'il est plus honorable pour un employé de porter un habit râpé et de n'avoir pas de dette, que d'arriver ici, une canne à pommeau d'or et de devoir à tous les passants. Pour ma part, j'approuve cordialement le principe du bill. Il peut y avoir des points à retoucher quand la mesure sera examinée par le comité, mais j'espère sincèrement, que, des deux côtes, sans acception de politique, les députés prêteront leur concours à leur collègue qui présente ce bill et feront disparaître pour toujours ce système pernicieux, relique du passé qui met une classe ou une catégorie d'individus au-dessus de la loi commune.

M. CASEY : Quand mon attention a été appelée d'abord sur le bill, j'ai cru que son objet était uniquement de rendre les salaires des employés publics et autres du gouvernement saisissables de la façon ordinaire. J'approuvais ce bill et me suis déclaré prêt à l'appuyer sans restriction. Mais on m'a fait remarquer que le texte du bill semble lui donner une portée beaucoup plus étendue et le rendre applicable à toute somme due par la Couronne en vertu d'un contrat ou autrement.

On a prétendu qu'en tout cas cet acte ne portait pas atteinte aux droits et prérogatives de la Couronne de refuser d'être poursuivie dans certains cas, et qu'il faudrait plus qu'un simple ordre de saisie pour mettre la main sur les sommes dues de la nature que j'indiquais plus haut. Je trouve que cette assertion est de la plus haute importance et il est probable que si nous adoptons ce bill, ses termes devront être amendés en comité de façon à ne pas signifier plus qu'ils ne veulent dire.

Quant au sens réel du bill, l'application des lois ordinaires de saisie aux salaires des employés publics, j'approuve cela. Mon honorable ami de Lincoln (M. Gibson) nous a parfaitement indiqué, avec la connaissance qu'il possède des affaires de chemin de fer, l'utilité d'un acte de ce genre. Il n'y a aucun doute que les employés de chemin de fer ont été poussés à économiser davantage lorsque l'on a facilité les moyens de saisir leur paye et le système s'est complètement amélioré. Il en serait de même pour le service public.

Je parle ainsi en ami des employés publics. Je crois avoir démontré depuis que je siège dans cette Chambre que j'éprouve les sentiments les plus sympathiques à l'égard du service public du pays.

Je ne crois pas qu'il soit plus enclin qu'aucune autre classe à faire des dettes. Je ne le crois pas plus extravagant que d'autres gens aux salaires modiques ayant l'occasion de dépenser leur mo-

deste salaire pour tenir leur rang. Les arguments que j'apporte en vertu de ce bill, l'appui que je donne à l'adoption de cette disposition en particulier n'attaque pas le caractère de l'employé public désireux de payer ses dettes, quand il a l'argent pour le faire. Mais je prétends que c'est une insulte de l'exempter spécialement des obligations ordinaires du citoyen. Je prétends que ce bill aura pour effet de faire sortir l'employé public de sa position actuelle qui est celle d'un sauvage que l'on ne peut pas poursuivre et de le mettre dans la position d'un citoyen passible d'être poursuivi, dont le salaire peut être saisi comme celui de tout le monde.

On a dit que les employés publics abusent du crédit que leur accordent les marchands ; cela se peut ; peut-être aussi des gens qui ne sont pas employés publics agissent-ils de la même façon. Mais il y a un autre point de vue. L'exemption telle qu'elle existe aujourd'hui limite certainement le crédit de l'employé public. La loi actuelle a pour effet non seulement de pousser l'employé malhonnête à abuser du crédit que lui offre le marchand mais aussi de restreindre le crédit d'un autre employé qui serait désireux d'agir honnêtement. Un marchand prudent ne fera jamais crédit à un homme dont le salaire ne peut pas répondre de la façon ordinaire des dettes qu'il fera. Cela n'est pas juste pour ceux qui entendent administrer leur pécule d'une façon économique. La nouvelle proposition causera certainement quelque embarras au gouvernement mais je dis que le gouvernement ne devrait pas hésiter un seul instant à accepter et à affronter ce tracas. Comme l'a dit l'honorable député de Lincoln, cela ne sera pas plus embarrassant que pour les grandes compagnies de chemin de fer et même s'il y a quelques embarras à encourir, l'intérêt public exige qu'ils soient encourus. Il n'y a pas d'abandon de prérogatives du moins en ce qui a trait aux salaires, bien qu'il puisse en exister dans les cas plus considérables auxquels s'applique, je crois, ce bill. Je crois donc qu'au point de vue de l'employé public, du gouvernement, et du marchand qui sert l'employé public, l'adoption du bill est une chose avantageuse. Je sympathise entièrement avec l'honorable député qui l'a présenté et j'espère qu'il subira sa deuxième lecture, puis sera amendé en comité pour lui faire signifier absolument ce qu'il veut dire.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Ce bill implique une foule de questions qui devraient nous pousser à en remettre l'adoption à plus tard. Je pense qu'il serait très avantageux de retarder l'examen de ce bill jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion de l'étudier plus à fond. Le bill me paraît avoir une portée beaucoup plus étendue qu'on ne croirait à première vue. Par exemple vous devez considérer comme acquis que la Couronne ne peut pas être poursuivie autrement que par pétition de droit, c'est-à-dire que la Couronne ne peut être traduite devant les tribunaux du pays qu'avec le consentement de la Couronne. Si vous adoptez cette loi, la première clause vous met dans une position telle que le premier entrepreneur ayant contre le gouvernement une réclamation et à qui la pétition de droit a été refusée peut faire valoir, en vertu de cette disposition sa réclamation contre la Couronne. Laissez-moi vous indiquer comment. L'entrepreneur va trouver un de ses amis créanciers ; ils s'entendent ensemble et il lui fait saisir entre les mains de la Couronne l'argent dont il se prétend créancier.

La Couronne est obligée de comparaître en cour et de déclarer si elle doit ou ne doit pas à l'entrepreneur. La contestation se trouve immédiatement engagée, elle doit être débattue et le principe de la pétition de droit qui constitue la protection de la Couronne est violé. Voici une des conséquences qui découleraient de l'adoption du bill sous sa forme actuelle. Maintenant, il me semble que mon honorable ami de Laval (M. Fortin) se défie trop de son propre jugement. Il prétend être indécis si les pouvoirs de ce parlement lui permettent de passer une législation de cette nature. Je sais qu'il y a dans la province de Québec, quelques cas, qu'il a tous cités et qui vont jusque là. Dans ces cas, il a été déclaré que le gouvernement local ou le parlement provincial local n'avait pas le droit de saisir le salaire d'un employé du parlement fédéral. Voici la position pour notre province. Il y a eu deux jugements qui consacrent ce principe, mais ce sont des jugements de la cour Supérieure seulement qui n'ont jamais été portés en appel. Dans Ontario, il y a la cause de Leprohon et de la cité d'Ottawa qui a été jusqu'à la cour d'Appel d'Ontario et là, par un jugement divergent, confirmant le jugement du tribunal inférieur, il a été décidé que le gouvernement provincial ne pouvait pas autoriser une municipalité à taxer le salaire d'un employé au service du gouvernement du Canada. Par conséquent, si cette loi était bonne, sa conclusion logique devrait être que les autorités locales n'ont absolument pas le droit de traiter cette question. Mais je dis qu'il est impossible de mettre d'accord le jugement de la cour d'Appel de Toronto dans la cause de Leprohon et la cité d'Ottawa avec le jugement du Conseil privé dans la cause de la banque de Toronto et de Lambe. Je n'ai pas la cause devant moi, mais je n'ai aucun doute qu'elle est connue de tous les membres de la profession d'avocat siégeant dans cette Chambre. Dans cette cause, il a été maintenu que les autorités locales pouvaient imposer aux banques dans les limites de leur province une taxe sur tout leur capital. Or les banques et opérations de banques sont sous le contrôle absolu du pouvoir fédéral et si le Conseil privé a décidé, malgré la cause de Leprohon contre la cité d'Ottawa, que la législature locale peut taxer les banques et imposer leur capital, quelle différence y a-t-il en principe—je dis, en principe—entre cela et taxer les salaires des employés publics ? Il peut y avoir certaines considérations de détail, mais, en principe, je prétends qu'il ne peut y avoir aucune distinction.

Les personnes qui s'intéressent à la question abstraite pourront consulter avec avantage un livre récemment publié par Lefroy sur l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, qui traite cette question d'une façon remarquable. On verra là le principe posé dans la cause de la banque de Toronto et de Lambe, et depuis lors il est bien douteux que le jugement rendu dans la cause de Leprohon contre la cité d'Ottawa puisse faire autorité devant nos tribunaux. Si nous nous trouvons dans cette position, à quoi bon pousser plus loin, pour le moment du moins, l'examen de ce bill avant d'avoir étudié plus profondément la question ? Pourquoi aller jusqu'à mettre en application un principe, pour le moins, douteux ? Supposons que nous déclarions saisissables les salaires des employés du gouvernement fédéral et que nous nous trouvions, dans

Québec, en face d'un statut qui les déclare insaisissables ; il surgirait immédiatement un conflit d'autorité qu'il vaut mieux éviter. Je désirerais signaler à la Chambre un autre aspect de la question. Le dernier paragraphe du bill me semble un empiétement très clair sur les droits du parlement local en matière de réglementation de procédure légale. Le paragraphe 3 prescrit comment les créanciers doivent procéder pour prendre jugement. Ceci est matière à régler par les tribunaux provinciaux, c'est une matière sur laquelle nous n'avons aucun contrôle et que nous ne pouvons pas traiter. Il faudrait sûrement, en tout cas, éliminer cela du bill qui nous est soumis. Quelques-uns de mes honorables amis ont parlé des serviteurs publics. Je crois qu'il n'est que justice de leur mentionner un fait. L'employé public qui entre au service du gouvernement fait un contrat avec le gouvernement. Quand il fait ce contrat, il considère qu'il accepte des obligations déterminées par la loi alors en vigueur. Si un homme est invité à entrer dans le service public et fournit un bon travail pour l'argent qu'il reçoit ; si un homme qui n'a pas réussi en affaire entre dans le service avec l'entente qu'il sera à l'abri des jugements de ses créanciers, il serait injuste, après son entrée au service, de laisser violer ce contrat. Ce serait un acte inconvenant et injustifiable.

M. FOSTER : Où est le contrat ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : A son entrée dans le service, il y a eu contrat implicite entre les parties, il prend la position conformément aux dispositions existantes. Naturellement les lois peuvent être modifiées. Nos lois ne sont pas immuables comme celles des Mèdes et des Perses. La loi peut être modifiée, mais elle ne doit pas l'être à la légère et sans considération pour les droits que possèdent les membres du service public.

M. MACLEAN : Le Solliciteur général voudrait-il me dire si le bill s'applique aux traitements des députés et des sénateurs et aux paiements faits aux avocats pour conduire les causes de la Couronne ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : S'ils sont payés sur le fonds consolidé.

M. SPROULE : Suivant mon interprétation de la loi il me semble qu'elle s'applique aux membres du parlement et du Sénat comme aux membres du service public, car dans tous ces cas respectivement, l'argent payé est sous le contrôle du parlement du Canada. Le fonds du revenu consolidé est sous le contrôle du parlement du Canada, car nous votons pour tous les départements et pour tous les objets pour lesquels ces sommes sont requises. Le bill prescrit :

Toutes les sommes entre les mains du gouvernement du Canada, ou sous son contrôle et administration et payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada,....

L'indemnité des députés est payable sur le fond du revenu consolidé.

....sont susceptible de saisie à la suite d'un jugement obtenu par un créancier contre toute personne à qui ces sommes sont payables en tout et en partie, de la même façon et par la même procédure que les sommes qui sont entre les mains de particuliers.

Ce langage est aussi clair que possible et s'applique aux députés et sénateurs comme aux membres du service public intérieur et extérieur.

M. FITZPATRICK.

M. SOMERVILLE : C'est ce qu'il faut.

M. SPROULE : Je prétends qu'il s'y applique et doit s'y appliquer. Mais je trouve que cela est en conflit avec le principe actuellement existant et appliqué de ne pouvoir recouvrer d'argent de la Couronne autrement que par pétition de droit. Dans ce cas-ci, nous accordons la permission d'avance. Cette loi s'appliquerait aux entrepreneurs comme aux employés publics et aux membres du parlement. Ce bill paraît avoir deux buts. D'abord de permettre de recouvrer de l'argent de la Couronne ; ensuite dire comment le recouvrer ou d'indiquer la voie. En indiquant cette voie on empiète évidemment sur le pouvoir des législatures provinciale ; c'est un pouvoir qui ne peut émaner que des législatures provinciales et aucunement du parlement du Canada. L'article 2 stipule ce qui suit :

L'action intentée pour la saisie des dits deniers sera signifiée au comptable du département..

Où est la difficulté de signifier un tel avis au comptable de la Chambre des Communes, ou du comptable du Sénat ?

...par lequel ils sont payables, ou, dans le cas d'une saisie-arrêt contre des deniers payables sur le fond du revenu consolidé du Canada, à l'auditeur général.

Si les deniers ne sont payables à aucun département, ou par le comptable d'aucun département, alors, la sommation pourra être signifiée à l'auditeur général. L'article 3 semble, cependant, avoir en vue un objet tout différent. Cet article s'applique uniquement aux employés publics. La première disposition peut s'appliquer ou ne pas s'appliquer aux employés publics ; dans l'affirmative elle s'applique également aux membres du parlement et aux entrepreneurs, à toute personne recevant de l'argent de la Couronne ; mais l'article 3 ne s'applique qu'aux employés publics, et aux salaires devenant dus. La disposition précédente semble s'appliquer à tous deniers déjà gagnés et entre les mains de la Couronne. La dernière disposition s'applique à l'argent à gagner, d'après un engagement ; dans le cas d'un homme s'engageant pour un an, ou un entrepreneur gagnant de l'argent en vertu d'un contrat fait avec la Couronne. Cette mesure est très imparfaitement rédigée et semble dépasser le but visé par son auteur.

Je suis de l'avis de l'honorable procureur général, qu'il vaudrait beaucoup mieux soumettre ce bill à une étude sérieuse avant que la Chambre n'entreprenne d'en faire une loi et constate par la suite qu'il vient en conflit avec la loi actuellement en vigueur. J'approuve entièrement l'objet qu'a en vue l'auteur du bill. Je n'ai jamais compris pourquoi les employés publics seraient sous la tutelle du gouvernement, comme les sauvages ; pourquoi ils ne seraient pas comme tout autre membre de la société. L'employé public doit occuper une position semblable à celle de tout autre citoyen, par rapport à ses dettes. Je ne vois pas pourquoi il serait plus favorisé que tout autre individu. Cela peut le porter à s'efforcer d'éluder la loi et augmenter ses dettes autant que possible.

M. CAMERON : Je dirai quelques mots sur ce sujet. Les honorables députés de Laval et de Kingston ont exprimé certains doutes relativement au pouvoir de ce parlement de voter la législation demandée. Les grands avocats et les grands

hommes ont toujours des doutes. Dieu merci, je n'en ai jamais, et je n'admets pas que le parlement canadien n'ait pas le pouvoir d'adopter ce bill, s'il le juge à propos. C'est une autre question que celle de savoir si cette mesure est bonne ou médiocre. Je ne vois non plus aucune raison pour limiter l'application de ce bill au pauvre employé public. Toute personne recevant des deniers de la Couronne devrait tomber sous le coup de ce bill ou de quelque autre loi. Pourquoi les membres du parlement ne seraient-ils pas tenus de payer leurs dettes, lorsque nous forçons les pauvres employés publics, retirant peut-être $600 par année, de payer les leurs? Pourquoi le ministre de la Marine et des Pêcheries, le ministre du Commerce, et les membres distingués du cabinet, ne seraient pas obligés de payer leurs dettes? Le bill, s'il est adopté, devrait, à mon avis s'appliquer à toutes les classes - juges, législateurs, sénateurs, ministres de la Couronne et lieutenant-gouverneurs. Mais je connais un lieutenant-gouverneur qui s'est vu refuser une paire de chaussures à crédit. Je sais, un juge qui a dû comparaître une demi-douzaine de fois devant un collègue et il dût échapper à la loi au fait de la dignité de la position, alors qu'il ne pouvait pas payer un compte d'épicier.

Je sais un inspecteur du Revenu de l'intérieur menacé de voir saisir son salaire parce qu'il ne payait pas son épicier, appelé devant le juge du comté pour être entendu, d'après notre procédure d'Ontario il échappa à la loi sous prétexte que ces salaires étaient donnés par le gouvernement aux employés publics pour maintenir la dignité de la position. Cet homme retirait un salaire de $1,600 et vivait en nabab, et cependant, il échappa au paiement de ses petites dettes. Je suis d'avis que ce bill devrait avoir une application générale. Je ne veux pas dire par là qu'il s'appliquerait à $\frac{1}{10}$ des employés publics ; non, je ne le crois pas. Je pense que la grande masse des employés publics paient leurs dettes ; mais, malheureusement, il y en a qui ne les paieront pas, s'ils le peuvent, et la loi actuelle leur offre cette occasion. Vous pouvez les poursuivre, obtenir jugement contre eux, mais à quoi bon un jugement contre un employé public qui n'a rien autre chose que le salaire qu'il reçoit du gouvernement? Ainsi ils échappent au paiement de leurs dettes contractées pour des choses de première nécessité ; ils ne paieront pas leur compte d'épicier, leur compte de cordonnier, de boulanger et de boucher. Je connais de ces hommes et je dis que c'est une honte. Je pourrais peut-être ajouter que ce n'est pas à l'honneur du gouvernement de garder à son service des employés qui ne veulent pas payer leurs dettes.

M. l'Orateur, nous avons ici le pouvoir, et si nous ne l'avons pas, nous devons recourir aux législatures provinciales, mais nous ne pouvons certainement pas donner le pouvoir à ces législatures. Les droits et revenus de ces employés publics sont garantis par l'Acte d'Union. Une disposition de cet acte donne au gouvernement le pouvoir de déterminer et fixer les salaires des employés publics, et cette question a été parfaitement discutée, il y a quelques années, devant notre cour d'Appel, dans la cause dont a parlé le Solliciteur général. Il est bon de comprendre sur quelle raison la cour d'Appel basa son jugement. Mon honorable ami, le Solliciteur général, a quelques doutes sur le mérite de ce jugement. Je suis sûr que s'il l'eut étudié, il n'aurait aucun doute. Je crois que ce jugement ne peut, sous aucun rapport, être attaqué en nullité. En rendant jugement dans cette cause, la cour d'Appel dit :

Par l'article 8 de l'Acte d'Union, le gouvernement fédéral est revêtu du pouvoir de fixer et de déterminer les salaires des employés publics et autres fonctionnaires du Canada. Si le gouvernement fédéral a tel pouvoir, il faut en conclure qu'aucun autre gouvernement, aucun autre pouvoir, ne peut intervenir à ce sujet.

La cour dit en outre :

Permettre à une municipalité, en vertu d'une loi provinciale, de taxer un salaire fédéral, serait, de fait, permettre à une législature provinciale, en vertu d'une loi provinciale, de s'approprier une partie du revenu fédéral, pour des fins locales. Tout salaire fédéral est fixé, réglementé, payé par le fédéral et permettre à une législature provinciale d'intervenir en cela, par une loi locale, serait lui permettre de porter atteinte à une loi fédérale.

La cour dit encore :

Permettre à une législature provinciale de s'approprier une partie d'un salaire fédéral serait priver le fédéral du pouvoir de déterminer le salaire de ses fonctionnaires, contrairement aux termes de la constitution et ainsi nuire à l'application—sinon la détruire—du pouvoir fédéral.

Les raisons données par la cour d'Appel en rendant jugement dans cette cause me semblent établir d'une manière concluante que nous possédons un pouvoir dont nous ne pouvons revêtir les législatures locales.

M. l'Orateur, j'approuve entièrement le principe du bill, si vous pouvez l'appliquer par un acte du parlement. Je dois dire que, durant les vacances, j'ai donné beaucoup d'attention à la préparation d'un bill embrassant la question entière. J'ai préparé une demi-douzaine de bills. Après avoir consulté toutes les autorités canadiennes, anglaises et américaines que j'ai pu me procurer sur le sujet, j'en suis resté avec la ferme conviction qu'aucun avocat ne saurait préparer un bill atteignant le but que l'on a en vue. Cela ne saurait se faire ; et pour plusieurs raisons. Et si cela même était possible, qu'en résulterait-il pour le gouvernement? On veut recourir à la tiers-saisie. Or vous avez 50 tiers-saisies ; il vous faut employer 50 avocats, et les frais encourus par le gouvernement, serait tout simplement énormes. Le gouvernement à mon avis, ferait mieux de payer les dettes. Il faudrait ici, à Ottawa, un certain nombre de commis pour tenir les dossiers de toutes ces opérations. A la campagne il vous faudrait retenir les services d'avocats pour protéger les droits du gouvernement, car on comprend qu'il pourrait y avoir collusion entre le créancier et le débiteur au détriment du gouvernement, et ainsi il vous faudrait des avocats pour protéger le gouvernement. Si le gouvernement permettait l'adoption de ce bill, ce serait, je l'admets, d'un grand avantage pour les avocats et aussi pour les fonctionnaires, mais il n'en résulterait rien de bon pour le créancier ni pour le gouvernement.

Autre chose. Vous savez que dans 99 cas sur cent, le montant en jeu est en-dessous de $200 et de la juridiction des cours de divisions. Or si le greffier d'une cour de division émet un bref de tiers-saisie contre le gouvernement comment allez-vous appliquer ce bref? Nous pouvons adopter un bill à ce sujet, pour obtenir le jugement et puis la contrainte, mais je demanderai au Solliciteur général, ou à quelqu'un des ministres, comment vous allez vous soustraire à la procédure du tiers-saisie? Vous ne pouvez par aucun procédé appliquer la contrainte contre le gouvernement ; il n'est tenu d'y porter aucune attention. Dans la cause de

Wilcox Pirrell, division de l'Echiquier, Angleterre, la question est discutée sous toutes ses faces et il est établi que si vous voulez aller au delà de la contrainte, vous en êtes empêchés. Vous pouvez, il est vrai, recourir à la procédure connue dans les tribunaux anglais, et dans quelques-uns de nos tribunaux, celle de séquestre et d'injonction, vous pouvez procéder contre le gouvernement, séquestrer le salaire du fonctionnaire et, par l'injonction : empêcher le gouvernement de payer ce salaire ; mais, au nom du sens commun, qui recourra à cette procédure? Supposons des dettes de $30, $40 ou $50, la procédure de séquestre et d'injonction coûterait $400 ou $500, et il n'est pas concevable qu'un de ces créanciers risquera un tel montant pour s'assurer le paiement d'une petite dette. C'est un pauvre remède ; ce n'est pas un remède du tout. Ce n'est pas une protection pour l'honnête créancier ; ce n'est pas une punition pour le débiteur malhonnête, car vous ne sauriez l'atteindre. Je dis donc que le parlement n'a aucun autre pouvoir que par la cour de l'Echiquer, ou par la procédure du séquestre et de l'injonction, je nie son pouvoir d'appliquer un ordre de contrainte ou d'aller un pas plus loin. Et dites-moi, M. l'Orateur, pourquoi discuter ce bill ? Les jurisconsultes de la Couronne devraient tout de suite nous dire qu'une procédure semblable est tout à fait inutile.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Le Solliciteur général a mentionné cela.

M. CAMERON : La recommandation que je me propose de faire va couvrir toute la question, je le pense, mais le projet de loi ne va pas assez loin. Il n'attaque que les salaires des employés, et comme le dit le Solliciteur général, les sommes dues par la Couronne aux entrepreneurs. S'il va aussi loin, je suis pour ma part opposé à cette partie du projet de loi. Il est facile de s'expliquer les complications et les difficultés qui peuvent s'élever dans le cas où un créancier ferait des procédures et saisirait les sommes dues à un entrepreneur. Mais pour ce qui concerne les employés publics, les juges, les membres du gouvernement et tous les serviteurs publics, je ne vois pas pourquoi un créancier ne pourrait pas procéder d'une façon simple et peu dispendieuse. Qu'on me permette de suggérer au gouvernement une manière d'atteindre ce résultat, ce qui aurait dû être fait depuis longtemps. Que le gouvernement adopte le système américain. A Washington, on a adopté un système qui ne coûte rien. Il n'y a pas lieu d'avoir recours à un ordre pour saisir en main tierce, pour séquestrer, pour prendre une injonction ou quelque chose du même genre. Vous pouvez le faire d'un trait de plume immédiatement. Je ne suis pas, d'habitude, en faveur de prendre des leçons des Yankees, mais il est bon quelquefois, lorsqu'ils adoptent une bonne mesure de suivre leur exemple.

Le secrétaire de la trésorerie, à Washington, a lancé une circulaire aux employés, où il est dit que si un commis qui reçoit un salaire permanent néglige de payer ses dettes, sans donner de raisons satisfaisantes pour expliquer cet état de choses, sera renvoyé du service. Que notre gouvernement passe un arrêté du conseil ou une résolution à l'effet que s'il peut être démontré, par exemple, par la production d'un certificat du greffier d'un canton ou d'une ville, que A. B. n'a pas payé ses taxes depuis trois mois, ou un certificat d'un greffier d'une cour, portant sous sa signature et son sceau qu'un jugement a été rendu contre C. D., un employé public, et que cette dette, ou ce jugement n'a pas été honoré depuis trois mois, la position de cet employé deviendra vacante.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Appliqueriez-vous cette règle aux membres du parlement?

M. CAMERON : Oui. Du moins je ne l'appliquerais pas autant aux députés qu'aux membres du gouvernement. Si vous adoptez cette règle, prenez ma parole, vous ne serez pas longtemps ennuyés par les employés civils qui sont endettés. Il y en a peu qui courront le risque d'avoir des jugements enregistrés contre eux. Quand vous ferez comprendre aux employés civils dans quelle position ils se trouvent, il n'y en a pas beaucoup parmi eux qui ne paieraient pas entièrement leurs dettes.

Et je dis au gouvernement, et à n'importe quel gouvernement, ça n'est pas honorable et ça n'est pas maintenir la dignité du service civil, que de voir les employés traduits devant un juge d'une cour de comté et examinés sur leurs revenus, parce qu'ils n'ont pas payé leur compte de boucher, de tailleur, de cordonnier et malgré cela garder leur position. Je sais que l'ancien gouvernement a commis bien des fautes. C'était presque toutes des fautes. Mais celle-ci, dans quelque cas, il ne l'a pas commise. Je sais que deux employés civils, il y a quelques années, ont été congédiés par un ministre de la Couronne, parce qu'ils ne payaient pas leurs dettes. L'un d'eux devait à son tailleur les propres habits qu'il portait ; le ministre a pensé que s'il pouvait acheter des habits, le moins qu'il put faire c'était de les payer avec son salaire, et il l'a congédié. C'était ce qu'il devait faire. J'espère que ce gouvernement va prendre une position tranchée et immuable et va passer un ordre avertissant tous les employés civils dans le sens que j'ai indiqué. S'il agit ainsi, je le répète, le gouvernement n'aura pas d'ennui ni de dépenses. L'employé civil aura toute la protection à laquelle il a droit. Le créancier pourra retirer ce qui lui est dû.

M. FOSTER : Comment l'honorable député va-t-il appliquer cela aux membres du gouvernement ?

M. CAMERON : Je crains que nous ne soyons obligés de passer un statut spécial pour ce qui concerne les ministres et les ex-ministres.

M. McHUGH : M. l'Orateur, j'approuve le projet de loi qui est maintenant devant la Chambre. Je voudrais qu'il fut adopté, même au cas où il faudrait l'amender. Je l'approuve, parce que je crois qu'il va être à l'avantage des créanciers, des employés civils et au service civil lui-même. Quand les employés civils verront qu'ils sont placés sur le même pied que les commis dans les autres institutions, ils pratiqueront l'économie jusqu'au point de payer leurs justes dettes. Je ne crois pas que tout le salaire des employés civils devraient être saisi. La loi de l'Ontario laisse vingt-cinq piastres aux journaliers ou à tout autre dont le salaire est saisi. Je comprends, cependant, que dans les autres provinces tout le salaire est saisissable. Si la Chambre adopte ce projet de loi, je

crois qu'il serait juste de laisser une partie du salaire des employés civils insaisissable pour qu'ils puissent subvenir aux besoins immédiats de sa famille. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monck) dit que le projet de loi va trop loin. Eh bien, nous pourrions prendre les propres termes de la loi de l'Ontario qui a été récemment passée et qui détermine les classes auxquelles cette loi s'applique. Je ne veux pas dire que la loi soit aussi stricte dans son application, tellement au point de rendre saisissable l'indemnité des députés; bien que je n'y aie pas d'objection si la chose est faite. Les termes de l'acte de l'Ontario sont :

Le mot "employé" lorsqu'il sera employé dans cet acte, voudra dire, pour les fins de cet acte, tout officier, commis, messager, employé du gouvernement de la province, faisant partie du personnel du service civil de l'Ontario, au siège du gouvernement, et comprendra aussi les officiers, commis et employés du gouvernement de la province faisant partie du personnel des bureaux des cours mentionnés dans la section 32 de l'Acte du service public de l'Ontario.

Si le gouvernement croit que ce projet de loi est suffisant, il peut l'amender en ce sens. Mais j'espère que ce projet deviendra loi de quelque manière, afin que ces employés civils soient sur le même pied que les employés dans les autres institutions. L'on m'a dit à Ottawa que ce ne sont pas les commis à petit salaire dont les marchands et autres ont à se plaindre, mais c'est de ceux dont les salaires sont élevés. Nous ne leur ferons pas d'injustice en rendant justice à leurs créanciers en leur permettant de percevoir leurs dettes. Je suis heureux de constater que le bill n'a pas d'effet rétroactif, parce qu'ainsi les employés civils sont avertis d'avance de ne pas être extravagants et de ne pas vivre sur un ton plus élevé que ne le permet leur salaire.

M. TAYLOR : Il me paraît que c'est l'opinion générale des membres des deux côtés de la Chambre, qu'une loi semblable soit adoptée. Je suggérerais que le bill soit lu une seconde fois, puis renvoyé à un comité spéciale, composé de deux ou trois de nos plus savants avocats, et un ou deux autres députés, pour préparer le bill. Je ne fais que suggérer la chose. Je crois que c'est ce qu'il y a de mieux à faire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Ceux qui ont suivi ce débat, en sont certainement venus à la conclusion qu'un très grand nombre de députés pensent qu'un mal existe et qu'il faut y porter remède. Je ne doute pas moi-même que le promoteur de ce bill n'ait vu ce mal et désire y remédier ; mais je crois que l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick), et l'honorable député de Kingston (M. Britton) nous ont tous les deux démontré que ce bill ne vise pas tout d'abord le mal que le promoteur du bill dit exister. Le but principal tel que mentionné dans le premir article est de permettre à ceux qui pensent avoir des réclamations d'une nature ou d'une autre contre la Couronne, et que celle-ci ne permet pas de recouvrer par une pétition de droit de faire valoir ces réclamations d'une façon détournée, au moyen d'ordres pour tiers-saisies. Je vais me permettre de dire que si quelque député introduisait un tel bill simplement à cause de son mérite, les députés des deux côtés de la Chambre n'y attacheraient pas beaucoup d'importance.

Ceux qui ont été membres des gouvernements dans le passé, ceux qui le sont aujourd'hui, et les honorables députés qui ont de l'expérience légale concernant les pétitions de droit, savent bien que les gouvernements sont toujours spécialement soigneux de donner à tout citoyen qui a un semblant de réclamation, l'occasion de faire décider ce droit par les cours de justice. L'expérience démontre que jamais un gouvernement n'a refusé une enquête dans le cas d'une juste réclamation. Je prétends qu'il ne serait pas sage pour la Chambre d'adopter une loi qui aurait virtuellement pour effet de détruire l'acte de pétition de droit. La discussion s'est faite presque entièrement sur la nécessité qu'il y a d'adopter une loi pour permettre la saisie des salaires des employés civils ; mais ceci ne vient qu'incidemment dans le bill. Ni la première, ni la seconde clause n'ont de rapport avec cela. Ça ne me paraît pas avoir été le but de l'auteur. La troisième clause en fait quelque peu mention. Il a été mentionné là afin d'appeler l'attention des honorables députés qui sont en faveur d'une telle législation.

Le jugement rendu par la cour d'Appel de l'Ontario dans cause de Leprohon contre la ville d'Ottawa, et le jugement rendu par la cour Suprême du Nouveau-Brunswick, dans la cause *ex-parte* Owen m'amène à la conclusion qu'aucun parlement local ne peut faire une loi qui aurait l'effet de saisir le salaire que ce parlement donne à ses employés. Je doute fort qu'une législature locale puisse par sa législation surmonter la difficulté qui existe ; mais je crois qu'il serait possible, pour ce parlement, malgré ce qu'a dit mon honorable ami de Huron (M. Cameron), de faire une déclaration d'une façon ou d'une autre, que le principe qui défend de saisir le salaire des employés civils soit aboli. Je ne crois pas toutefois que les honorables députés soient prêts à dire immédiatement que le salaire de tout pauvre homme qui travaille sur l'Intercolonial, par exemple, pourrait être entièrement saisi—parce que le bill ne limite pas le montant—et que sa famille reste sans pain. Maintenant je désire ajouter un autre mot aux honorables députés. On critique malicieusement et constamment les employés civils, comme s'il y en avait beaucoup de malhonnêtes et ne payant pas leurs dettes.

Voilà vingt mois que j'ai pris la direction de mon ministère et je dois déclarer que je n'ai pas encore reçu une seule plainte contre un employé qui aurait refusé de payer ses dettes. Il n'est pas à ma connaissance qu'un seul employé de mon ministère refuse de payer ses dettes. Je suis informé de bonne source que l'administration du chemin de fer Intercolonial a établi certains règlements à ce sujet et, dans la mesure où ces règlements sont applicables, les chefs voient à ce que les employés de leur département paient leurs dettes ; et lorsqu'il est rapporté au chef de ce département qu'un de ses employés néglige de payer ses dettes, il prend les mesures nécessaires pour qu'une partie du salaire de cet employé soit affecté au paiement des dettes qu'il a pu contracter pour le soutien de sa famille. Quoi qu'il en soit, je ne crois pas qu'un seul député soit prêt à assumer la responsabilité d'adopter le bill à l'étude, dans sa teneur actuelle.

Nous ne sommes pas d'avantage prêts à adopter même le troisième article du bill restreignant la saisie-arrêt au salaire. L'honorable député de Laval prétend qu'il serait injuste de saisir tout le salaire, et que nous devrions adopter le système

suivi dans la province de Québec. A mon avis, eu égard à la situation respective des provinces, les législatures locales sont bien mieux que nous en mesure de statuer sur la partie du salaire qui doit être saisie et sur celle qui doit être laissée à l'employé pour le soutien de sa famille. Chaque province a une réglementation spéciale à ce sujet. Ces questions veulent être laissées à la décision des législatures provinciales; et à mon avis, maintenant que la question a été élucidée, il serait préférable d'ajourner le débat et de donner au gouvernement le temps de constater s'il ne serait pas possible d'élaborer une législation qui ferait disparaître l'interdiction actuellement portée contre la saisie des salaires des employés civils et laisserait aux législatures locales l'application du mécanisme législatif relatif à la saisie de ces salaires. Je me range absolument à l'avis de l'honorable député de Huron (M. Cameron): Voilà un problème que j'ai moi-même tenté de résoudre, mais en vain. S'il fallait que chacune des saisies-arrêts venant des différentes provinces fut signifiée à l'Auditeur général, il lui faudrait employer toute une armée d'avocats, et la dépense serait énorme.

M. BERGERON: Que dites-vous de la proposition suggérée par l'honorable député de Huron (M. Cameron)?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: C'est une proposition que j'approuve et qui est probablement praticable. Si c'est le désir évident de la Chambre, le cabinet pourrait la mettre à l'étude. Ce système est déjà appliqué par le ministère des Chemins de fer depuis quelques années, et le bureau de la trésorerie pourrait l'appliquer avec les précautions et la prudence voulue, aux autres branches du service public. Il me semble donc convenable d'ajourner le débat et de mettre sérieusement la question à l'étude, lorsque le bill reviendra sur le tapis. Je propose donc l'ajournement du débat.

M. CHOQUETTE: Avant l'ajournement du débat, je tiens à déclarer que j'approuve pleinement l'objectif que cherche à atteindre l'honorable député de Lisgar, en présentant le bill à l'étude, et j'en suis convaincu, ce projet de loi est également approuvé par la classe commerciale. A mon avis une mesure de cette nature est non seulement utile, mais encore nécessaire. Nul n'en comprend mieux la nécessité que les hommes d'affaires sur le parcours du chemin de fer Intercolonial. Tous ceux qui sont au fait de ce qui se passe sur le parcours de ce chemin de fer, savent que les employés de l'Intercolonial ont l'habitude de rançonner le public. Il n'est pas rare de voir certains employés de l'Intercolonial se faire ouvrir un compte chez un marchand et quand leur crédit est épuisé, choisir une autre victime, opération qu'ils répètent tant que la patience des créanciers n'est pas rendue à bout. Il faudrait nécessairement adopter une loi pour remédier à cet abus, dans l'intérêt du public et des employés mêmes du chemin de fer qui paient leurs dettes; car ces derniers souffrent de la mauvaise réputation de ceux qui ne paient pas leurs dettes.

L'année dernière, j'engageai le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) à adresser une circulaire à tous les employés, les avertissant d'avoir à payer leurs dettes ou d'en venir à une entente avec leurs créanciers, sous peine de démission. Or, cela m'a valu des remerciements de la part des deux tiers des employés de l'Intercolonial; car, leur réputation, m'ont-ils dit, avait eu à souffrir de la conduite de ceux qui ne payaient pas leurs dettes. Il surgit, toutefois ici, une question fort intéressante celle de savoir si nous avons juridiction dans l'espèce. Pour mon compte, je suis décidément d'avis que nous n'avons pas cette juridiction, mais qu'elle est dévolue aux provinces. L'article 599 du nouveau code de la province de Québec, qui est une répétition de l'article 628 de l'ancien code, statue que les salaires des employés publics ne sont pas saisissables et que les salaires des employés civils de la province sont saisissables qu'à concurrence d'un cinquième du paiement mensuel, et ainsi de suite. Ainsi donc, la législature de la province de Québec a proclamé son droit de déclarer insaisissables les salaires des employés publics, et n'a fait exception qu'à l'égard des employés de la province, dont les salaires sont saisissables en partie. La province de Québec a donc proclamé le droit dont elle jouit de déclarer insaisissables les salaires des employés publics, et à mon avis, ce droit de la province est incontestable. Donc, bien que j'approuve pleinement la mesure à l'étude, et tout heureux que je serais de voir toutes les provinces adopter des lois obligeant les employés à payer leurs dettes, et les plaçant sur un pied d'égalité avec les autres citoyens, je ne saurais voter en faveur du bill, qui à mon avis, outrepasse notre juridiction. La meilleure mesure dans ce sens serait, à mon avis, la proposition suggérée par l'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron): que le gouvernement adopte un arrêté du conseil, on envoie une circulaire, portant que tout employé public qui ne paie pas ses dettes ou n'en vient pas à une entente avec ses créanciers, sera démis de sa charge. Voilà à mon avis la mesure qui se recommande d'avantage, tant par la simplicité de sa forme et sa facilité d'application que par les bons résultats qu'elle produirait.

M. LEMIEUX: En prenant part à cette discussion, je m'expose, sans doute, M. le président, à ce que l'on me reproche de plaider pro-domo, étant fils d'un employé public, cependant, je dois déclarer bien franchement que la savante argumentation que j'ai entendu faire par un nombre assez considérable d'avocats qui ont parlé en faveur de la mesure présentée par l'honorable député de Lisgar (M. Richardson), ne m'a pas encore convaincu que ce projet de loi devrait être approuvé par cette Chambre.

On a exagéré, à mon sens, la malhonnêteté des fonctionnaires publics; je crois même que l'on exagère énormément à ce sujet. Je suis d'avis qu'à l'exception de quelques cas isolés où des employés de l'Etat refusent de payer leurs dettes, la très grande majorité des serviteurs publics font honneur à leurs obligations. Je connais beaucoup d'entrepreneurs, de marchands et de banquiers qui paient encore moins bien qu'eux, en dépit de tout ce que nous venons d'entendre dire.

L'honorable député de Huron-est (M. Cameron), a suggéré un moyen d'obvier à l'état de choses dont on croit pouvoir se plaindre, et il nous dit que l'application de ce remède serait de beaucoup préférable à l'adoption d'une loi décrétant la saisie du salaire des employés publics. Si la propositisn faite par ce monsieur était adoptée, que verrions-nous, M. le président? On nous dit qu'un arrêté

Sir LOUIS DAVIES.

du conseil pourrait être adopté par le gouvernement, déclarant que tout fonctionnaire qui ne paiera pas ses dettes sera par le fait même privé de son emploi. Qu'arriverait-il si une telle décision était prise ? Je n'hésite pas à le dire, il ne saurait y avoir de mesure plus radicalement vicieuse que celle-là. En effet, si un tel arrêté du conseil était adopté, avec l'approbation tacite de cette Chambre, les ministres, dans 99 cas sur cent se croiraient forcés d'intervenir en faveur des malheureux fonctionnaires aux prises avec leurs créanciers. L'affaire étant laissée absolument à la discrétion, au libre-arbitre des ministres, ceux-ci refuseraient d'exécuter une mesure aussi draconienne.

D'un autre côté, où serait la sanction d'une telle disposition ? Il y a dans nos codes des procédures assurant l'exécution des jugements pris par les créanciers. Mais dans l'espèce, ceux-ci munis de leur jugement, n'auraient qu'à s'adresser au ministre, je suppose, et lui tiendrait ce langage : " Nous avons obtenu jugement contre tel employé de votre département, qu'il paye, sinon vous allez le destituer ".

Est-il possible de croire à la mise en pratique d'une mesure semblable ?

Il y aurait bien, en vérité, un texte, un arrêté du conseil, mais il ne faudrait pas connaître la nature humaine pour croire que les fonctionnaires mis en cause, amis politiques des ministres, seraient destitués.

Dans ces circonstances, la suggestion de l'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron), ne saurait être acceptée par la Chambre.

Je reconnais avec les honorables députés qui ont pris la parole avant moi, que les serviteurs de l'Etat devraient être mis sur un pied d'égalité avec les autres citoyens. D'un autre côté, il faut admettre aussi que, dans la plupart des cas, nos fonctionnaires publics ont des salaires peu élevés. Il est vrai que quelques-uns d'entre eux sont mieux favorisés, mais c'est l'exception. J'ajouterai que, règle générale, les fonctionnaires dans notre pays ont à peine la rétribution qui leur permet de vivre convenablement. En présence de ces faits, je crois que l'axiome anglais, bien connu de tous, " Her Majesty's Government must be carried on " trouve ici sa justification.

A tout événement, dans l'espèce qui nous occupe, je préfère déclarer que je ne suis pas prêt à voter en faveur du projet de loi soumis par l'honorable député de Lisgar (M. Richardson). Je ne suis pas disposé à dire que ce parlement peut adopter une législation qui, d'après l'acte constitutionnel, est du ressort des législatures provinciales. Je ne suis pas d'avis que cette Chambre doit faire une législation empiétant sur les prérogatives des provinces.

Comment ! mais je ne reconnais plus l'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron),—car il a prétendu que ce parlement avait droit de légiférer sur ce point,—je ne reconnais pas davantage dans l'attitude prise par mon honorable ami le député de Laval (M. Fortin), la forte empreinte des principes du parti libéral, principes que ce parti a prôné devant le pays alors qu'il était dans l'opposition. Le parti libéral a lutté vaillamment sur le maintien des franchises provinciales et contre tout ce qui pouvait être considéré comme un empiètement du pouvoir fédéral sur les prérogatives des législatures. Cependant, chose qui ne laisse pas de me surprendre,—car il y a là un manque de logique de la part de ceux qui figurent dans les rangs de ce parti,—je vois que plusieurs de mes collègues de la droite, connaissant le projet de loi qui nous est soumis, se déclarent, grisés sans doute par le pouvoir, prêts à sanctionner de leur vote un empiètement des autorités fédérales sur les droits des législatures.

Quels ont été les combats du parti libéral depuis vingt-cinq ans ? Sur la question des licences, des cours d'eau, des biens en déshérence, le parti libéral s'est toujours énergiquement opposé à ce que le pouvoir fédéral empiétât sur les droits des provinces. Or, si ce projet de loi était voté par la Chambre, cela constituerait une violation de l'autonomie provinciale. Comme libéral,—et je dois ajouter comme canadien aimant la constitution de mon pays, et désireux de la faire respecter,—je repousse cette législation. (Texte.)

M. McNEILL : Je partage entièrement l'avis de ceux qui prétendent que l'employé public doit être forcé de payer ses dettes, comme tout autre citoyen du pays. Je ne saurais dire dans quelle mesure les employés publics manquent à cette obligation. J'ignore ce qui en est à cet égard. Il n'est que juste toutefois, de prendre certaines mesures dans le but d'assurer au créancier le droit de recouvrer ses créances de l'employé civil avec autant de facilité que de toute autre personne. J'ai, toutefois, une observation à présenter au gouvernement à ce sujet; tout juste qu'il soit de forcer l'employé public à remplir ses obligations, le gouvernement doit bien faire attention, en obligeant ses employés à payer leurs dettes, de ne pas donner lui-même l'exemple de la violation de ses obligations.

Je désire apporter mon modeste appui à l'avis exprimé par l'honorable Solliciteur général à ce sujet et exprimer l'espoir que, dans les mesures qu'il jugera à propos de prendre, le gouvernement prendra soin de ne violer aucun contrat, même implicite conclu avec l'employé public qui est déjà à son service.

Toute excellente que soit cette mesure, si elle va jusqu'à saper par sa base un contrat conclu par le pays avec ses employés, ce serait porter un coup fort grave à la bonne foi publique, et je suggérerais au gouvernement de bien mûrement étudier cet aspect de la question, dans les arrangements qu'il jugera à propos de faire à cet égard.

La motion de sir Louis Davies est adoptée et le débat est ajourné.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

AMENDEMENT AU CODE CRIMINEL. SÉDUCTION.

M. BRITTON : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour mettre à l'étude le bill (n° 12) amendant de nouveau le Code criminel. En présentant cette motion, je veux faire quelques observations tant au sujet du bill lui-même qu'à l'égard du Code criminel et des amendements qu'il me semble nécessaire d'y apporter. J'aurais préféré présenter mes observations en présence du Solliciteur général et d'autres personnes intéressées à une mesure comme celle-ci. Mais il est probable que si je ne le fais pas maintenant, l'occasion ne se

représentera plus de la session. Je présenterai donc ma motion, mais dans la supposition qu'il ne sera pas adopté ce soir et que, d'ici à ce qu'il arrive à une autre phase, avec le concours de quelques membres du cabinet et d'autres députés intéressés au bill, il me sera donné de le rédiger de façon à ce qu'il puisse être adopté cette session-ci. Le premier article du Code criminel que je désire amender est l'article 684. Cet article décrète que nulle personne accusée d'une des infractions prévues par les articles 181 jusqu'à 190 inclusivement, ne pourra être convaincue sur le témoignage d'un seul témoin, à moins qu'il ne soit corroboré par une preuve impliquant l'inculpé. L'article 181 porte sur la séduction des filles âgées de quatorze ans ou plus ou de moins de seize ans. Les articles 198 et 199 portent sur les rapports illicites avec les idiotes, les imbéciles et les aliénées.

Je suppose que cette dernière catégorie de délais ne soulèvera pas de discussion. Tout le monde conviendra que les causes rentrant dans cette dernière catégorie doivent être assimilées à toute autre cause où le prévenu est accusé d'une infraction et peut être trouvé coupable sur le témoignage d'un seul témoin digne de foi, ou sur une preuve que la cour et le jury jugent suffisante pour la conviction du prévenu. L'on sait que notre loi est fort indulgente et cela à bon droit. Tout prévenu est censé être innocent tant que la preuve de sa culpabilité n'a pas été établie, et il faut toujours donner au prisonnier le bénéfice du doute. Tout juge devant lequel une personne, accusée d'une infraction, subit son procès, dira toujours aux jurés qu'il faut donner le bénéfice du doute au prévenu et c'est sur ce principe qu'il se guidera lui-même dans l'instruction du procès, le prévenu ne devant être condamné que sur une preuve claire, satisfaisante et convaincante Or, puisque les personnes dont il est question, les idiotes et les aliénées ne peuvent rendre témoigne elles-mêmes, il n'y a pas plus de raison ici que dans tout autre cas de faire corroborer la preuve faite par les personnes qui savent qu'elles ont été victimes d'une semblable infraction.

Quant à l'article 181, c'est bien différent. Cet article, je le répète, statue sur la séduction des filles âgées de moins de seize ans et de celles agées de plus de quatorze. Il me semble que, dans nombre de circonstances, la justice est frustrée parce que l'article 684 exige que la preuve soit corroborée. Je vais citer un exemple concret de cas qui me reviennent à la mémoire et qui m'ont porté à penser que cette loi devrait être amendée. Il arrive que de jeunes filles appartenant à des familles pauvres, sont obligées d'aller en service. Une de ces jeunes filles entre au service d'un maître qui la séduit.

Il n'existe pas le moindre doute sur les mœurs chastes de la fille jusque là ; il n'en existe pas non plus sur son âge, qui, d'ailleurs, doit être établi, pour qu'il puisse y avoir délit prévu par cette loi ; il n'y a aucun doute sur les relations illicites qui ont existé entre la fille et un individu quelconque, puisqu'elle est enceinte, et, au témoignage de la fille elle-même, l'infraction a été commise par son employeur sous son propre toit. Il est prouvé, en outre, au témoignage des parents et des connaissances de la fille, qu'elle n'a pas eu occasion d'entretenir des relations illicites avec d'autres que l'inculpé : or, nonobstant toutes ces preuves, quand les juges abordent ce point qui est réellement le point décisif du procès, ils disent à bon droit, en se fondant sur le texte de l'article en question : "Oui, tout cela est vrai, mais où en est la preuve qui corrobore l'accusation portée par la jeune fille contre l'inculpé ? Vous avez bien prouvé les antécédents chastes de la jeune fille ; vous avez bien établi tous les autres points, mais vous n'avez pas produit de preuve corroborant le fait que l'accusé est bien réellement la personne qui a entretenue des relations criminelles avec cette fille." Je soutiens que, dans nombre de circonstances, il est impossible d'établir la preuve stipulée par cet article du code. Si les circonstances que je viens de citer ne constituent pas une preuve suffisante pour établir cette infraction et pour convaincre un jury, alors il devient impossible de faire cette preuve dans une foule de cas. Voici donc ce qu'il importe de savoir : Convient-il de laisser des infractions de cette nature impunies, à cause du risque qu'il y aurait d'ouvrir la porte à des abus qu'il est inutile de mentionner ? car les honorables députés comprennent parfaitement ce à quoi je fais allusion. Il s'agit donc de savoir s'il faut laisser des personnes réellement coupables échapper au châtiment, en raison du risque que j'ai mentionné. Le danger est-il réellement si grave que, plutôt que d'ouvrir la porte à ces abus, il faille permettre aux coupables de se soustraire au châtiment qu'ils méritent ? Voilà donc les circonstances de la preuve que vise mon amendement.

Les tribunaux de la province de l'Ontario n'ont pas défini avec précision quelle est la preuve corroborante qu'il faut produire, ou plutôt ils n'ont pas décidé quelle est la preuve corroborante exigée par l'article en question. Ces causes sont ordinairement des causes *nisi prius*, dont l'instruction se fait devant un juge et un jury, et, à moins que le juge ne décide de soumettre la cause à un tribunal de juridiction supérieure, on en entend plus parler, l'accusé est acquitté et il n'en est plus question. Une de ces causes a été soumise à un tribunal supérieur mais n'a pas encore été plaidée, et voilà pourquoi je désire que la Chambre se borne, ce soir même, à la discussion des points que j'ai soulevés.

La cause à laquelle je fais allusion est celle de la Reine *vs* Vahey, où il se présente des circonstances semblables à celle que j'ai signalées ce soir. De l'avis de l'avocat de la poursuite, ces circonstances dans cette cause constituent la preuve corroborante exigée par le statut ; et le juge a renvoyé cette question au tribunal supérieur. Je n'ai pas entendu dire que la cause ait été plaidée et elle doit l'être à Toronto. Voilà un cas qui devrait être parfaitement défini par voie législative. A mon avis, quand il s'agit d'un cas comme celui que j'ai signalé, et de la poursuite d'une personne accusée d'une semblable infraction, on ne devrait pas exiger une preuve plus forte qu'on ne l'exige pour le délit plus grave de viol ou de détournement de fonds. Si la Chambre le veut bien, je proposerai un amendement dans ce sens, en comité.

J'aborde maintenant l'article 744 du code, que je désire aussi amender. Voilà une disposition législative qui me semble parfaitement absurde. Cette disposition a trait à la procédure à suivre, lorsque le juge, qui instruit le procès refuse de renvoyer la décision d'une question de droit à un tribunal de juridiction supérieure.

Dans sa teneur actuelle, la loi décrète qu'avant d'aller en appel, l'inculpé doit en obtenir du procureur général la permission par écrit, et muni de

M. BRITTON.

cette permission, il se rend à la cour d'Appel, et, après motion, avis ayant été notifié aux intéressés, il demande la permission d'interjeter appel. Si la demande est accordée, alors la cause s'instruit. Dans ce cas, l'accusé devrait avoir le droit de s'adresser directement à la cour d'Appel et de faire sans retard sa demande au tribunal. La loi, dans sa teneur actuelle, stipule la chose et c'est là, à mon avis, une disposition fort sage et raisonnable, et tous ceux à qui j'en ai parlé se rangent à mon avis. La loi ne devrait pas laisser au caprice et à la fantaisie du procureur général de décider si l'intéressé a droit d'aller à la cour d'Appel et de demander à ce tribunal l'autorisation de soumettre à sa décision quelque importante question de droit qu'il juge utile de soulever dans l'intérêt du prisonnier qui subit son procès, et dans le sens que je viens d'indiquer.

L'article 748 est aussi très important, puisqu'il autorise le ministre de la Justice à se constituer en cour d'appel. Voilà, si je ne me trompe, une législation inconnue de tout autre pays. Elle n'existe pas en Angleterre, et avant son apparation dans le code criminel de 1892, elle n'existait pas au Canada, où elle était tout à fait inconnue. Cette disposition a été appliquée dans la cause de madame Sternaman et le ministre de la Justice se fondant sur cet article lui accorda un nouveau procès. Dans une autre circonstance, le ministre de la Justice a rendu une décision dans le même sens. A mon avis, une semblable disposition ne devrait pas être insérée dans notre Code criminel. Le ministre de la Justice est un politicien, par la force même des choses ; il appartient à un parti et représente ce parti comme ministre de la Justice.

A l'avenir, grâce à cet article, dans toutes les affaires sérieuses, et dans toutes les causes capitales, des amis de l'accusé viendront s'adresser au ministre de la Justice et s'il ne veut pas commuer la sentence, il pourra, du moins, ne pas refuser un nouveau procès. Je ne crois pas que le ministre le fasse dans tous les cas—je sais même qu'il ne le fera pas ; je ne prétends pas que dans tous les cas où il a accordé un nouveau procès, il n'y avait pas lieu de le faire ; mais je dis que ce n'est pas un pouvoir à accorder à un ministre de la Justice de recevoir dans ses bureaux les amis d'un accusé qui peut être sous le coup d'une accusation capitale, comme dans le cas que je viens de mentionner et d'écouter tout ce que les amis de cet accusé jugeront à propos de lui dire. On peut lui soumettre des affidavit faux ; on peut lui représenter qu'on a découvert de nouvelles preuves, trouver des excuses pour n'avoir pas produit ces preuves lors du premier procès, et l'on voit qu'avec un pareil pouvoir entre les mains, le ministre de la Justice est exposé à accorder de nouveaux procès dans des cas qui constitueraient de véritables dénis de justice.

La plupart des députés ont eu quelques affaires à traiter avec le ministère de la Justice et je ne crois pas qu'il y en ait un seul qui n'ait pas été chargé d'intervenir en faveur d'un prisonnier.

Dans un très grand nombre de cas rien n'est changé à la sentence, et toutes les influences vraies ou supposées qu'on peut faire jouer sur le député, sont mises en œuvre pour qu'il intervienne auprès du ministère de la Justice. Tout cela se pratique à présent, et se pratiquera sur une bien plus grande échelle quand le public saura—car la chose n'était pas encore bien connue—que le ministre de la Justice peut intervenir. Chaque fois qu'un accusé aura des amis, le ministre recevra des demandes d'intervention. Cet article devrait être soigneusement étudié et discuté. Je comprends que le ministre de la Justice ne désire pas posséder un pareil pouvoir, car c'est un pouvoir redoutable, c'est le pouvoir d'une cour d'appel exercé par un seul homme, décidant *ex parte* et sous le coup des sollicitations des amis des accusés ; et dans des cas où le ministre n'ose pas aller jusqu'à recommander la clémence exécutive, il peut être disposé à ne pas prendre sur lui la responsabilité de refuser un nouveau procès. Un nouveau procès peut constituer un déni de justice.

En proposant ce bill et en suggérant ces divers amendements, je n'ignore pas qu'il y a déjà devant la Chambre des bills qui couvrent quelques-uns des mêmes points, tout en recommandant d'autres amendements au code criminel. Devant le comité il sera peut-être possible de faire concilier ces divers amendements.

Il me semble qu'aux articles 181 et 182, le mot "réputation" devrait remplacer le mot "caractère," car c'est surtout de la réputation qu'il s'agit dans une affaire de ce genre. Le "caractère" d'une personne est ce qu'elle est, sa "réputation" c'est ce qu'on dit d'elle, et c'est plutôt de la réputation que du caractère qu'il s'agit ici. Je soumets cette recommandation à l'appréciation de la Chambre. De plus, d'après l'article 182, l'offense n'est consommée que si elle est commise sous promesse de mariage.

Tous ceux qui ont eu quelqu'expérience des tribunaux de l'Ontario, savent que cette disposition a été ignorée, grâce à l'interprétation que les juges lui ont donnée. Par exemple, il est dit que cette offense ne peut être commise que sous l'influence d'une promesse de mariage. Cela me paraît absurde. Si les deux personnes étaient engagées l'une à l'autre et si une promesse de mariage existait à ce moment, cela devrait suffire, et au lieu des mots du code, je recommanderais quelque chose comme ceci :

Pendant qu'une promesse de mariage existe.

Ou :

Sous promesse de mariage et pendant qu'un engagement existe entre les deux.

Avec cela on ne pourrait pas prétendre que pour que l'offense ait été commise, il faut qu'elle l'ait été immédiatement après une promesse de mariage.

Un autre point important est le suivant : D'après l'article 743, le juge devant lequel la cause est entendue peut réserver une question de droit pour la cour d'Appel, et dans l'Ontario, la cour d'Appe, pour cette fin, est composée d'une division de la cour Supérieure.

Dans la cause de la Reine *vs* Williams (rapportée) la division du Banc de la Reine a décidé que les témoignages entendus devant le coroner peuvent être admis comme preuve, pendant le procès de l'accusé, et servir contre lui. Cette décision est basée sur l'Acte de la preuve au Canada. Dans la cause de Williams le juge a réservé la question de droit pour la cour du Banc de la Reine qui, comme je l'ai dit, a confirmé la condamnation.

Plus tard, Hammond a subi son procès pour le meurtre de Katie Tough, et il a été déclaré coupable. Conformément à la décision rendue dans la cause de Williams, les dépositions prises devant le

coroner ont été admises au procès, malgré une décision contraire du juge en chef Miredith, dans la cause La Reine *vs* Hendershott. Cependant, comme le jugement dans la cause de Williams était motivé, dans la cause de Hammond, le juge a admis le témoignage donné par l'accusé devant le coroner. La question a été réservée pour la cour en Chancellerie et cette dernière a décidé que cette preuve ne pouvait pas être admise.

Nous voici donc en présence de deux décisions contraires, rendues par deux tribunaux d'égale juridiction. Il faut apporter remède à cet état de choses. Je crois que le Solliciteur général ou le ministre de la Justice se proposent, à cette session même, de présenter un bill pour modifier l'Acte concernant la preuve, de manière à déclarer admissible la preuve faite devant le coroner. Cela ferait disparaître la difficulté sur ce point, mais non sur les autres. Tant qu'on permettra à chacune des divisions de cette cour de siéger comme cour d'appel pour décider les questions réservées, un conflit d'autorité sera toujours possible. Je conseillerais que toutes les questions réservées fussent entendues par un tribunal spécial et par certains juges, constitués en cour d'appel pour cette fin, et on admettra avec moi que cet amendement est raisonnable. Plusieurs autres articles sont incompatibles les uns avec les autres et de légères modifications feraient disparaître ces défauts. Je citerai un cas entre autres. Celui qui a été chargé de la codification de la loi criminelle, a omis d'indiquer une punition spéciale pour l'évasion. Avant la promulgation du Code, le chapitre 155 des Statuts revisés du Canada décrétait que lorsqu'une personne s'évadait et était reprise ou tentait de s'évader d'un pénitencier, elle pouvait être condamnée à un terme additionnel de détention, après l'expiration de la première peine, dans le même pénitencier. Ce chapitre fut abrogé par le code et on a omis de le remplacer. Je demande donc que l'article 955 du code soit amendé et que les mots suivants soient ajoutés au paragraphe 3:

Et pourvu, toutefois que lorsqu'une personne condamnée pour une offense, soit à la date de telle condamnation, à purger une autre condamnation dans un pénitencier, elle puisse être condamnée à un autre emprisonnement n'excédant pas deux ans, dans le même pénitencier, la dernière condamnation devant commencer à compter de l'expiration de la première.

J'habite Kingston et je sais que de fréquentes tentatives d'évasion ont lieu au pénitencier. On a considéré qu'il était de l'intérêt de la justice de faire subir un procès à tout prisonnier qui tente de s'évader et est repris après s'être évadé; on a cru que cela aurait un effet salutaire sur les prisonniers. J'ignore s'il ne voudrait pas aussi bien s'en rapporter à la discipline de la prison sous ce rapport, mais le législateur a été d'opinion de punir les évasions et les tentatives d'évasions. Pour évasion la punition ordinaire est l'emprisonnement pour moins de deux ou trois ans, et la loi actuelle décrète qu'après un procès pour tentative d'évasion, le prisonnier, s'il est condamné à moins de deux ans, doit terminer sa première condamnation dans le pénitencier et être ensuite transféré dans une prison pour y subir un emprisonnement de moins de deux ans. Il reste dans le pénitencier jusqu'à ce que sa première condamnation soit purgée. Ensuite il est transféré dans une prison de comté, où il est gardé aux frais de la province et du comté, du comté surtout, pour y purger sa condamnation pour tentative d'évasion. Cela n'a jamais été l'intention du législateur. L'acte concernant les évasions dit expressément que la punition sera un nouveau terme d'emprisonnement dans le pénitencier où l'évasion ou la tentative d'évasion a eu lieu.

L'Acte des pénitenciers contient des dispositions pour le transport des prisonniers d'un pénitencier à un autre, et nous n'avons pas besoin de nouvelle législation sur ce point. Mais il faudrait un amendement à la loi pour empêcher qu'une injustice fut commise envers les comtés où il y a des prisons, afin que le juge puisse condamner le prisonnier qui s'est évadé ou a tenté de s'évader, à un nouvel emprisonnement dans le pénitencier d'où il s'est évadé ou a tenté de s'évader.

Voilà autant d'amendements que je considère importants et dignes d'occuper l'attention de la Chambre. Je ne sais pas encore jusqu'à quel point le gouvernement sera disposé à adopter ma manière de voir; mais je soumets ces amendements à la Chambre avec l'espoir qu'ils seront étudiés et discutés, et j'aimerais à savoir du premier ministre s'il désire que je propose le renvoi du bill devant le comité, ou s'il entend prendre une autre attitude. Quoiqu'il en soit, pour régulariser ma position, et non dans l'intention d'obtenir une décision ce soir, je propose que la Chambre se forme en comité sur le bill.

M. CAMERON: M. l'Orateur, je regrette que l'honorable député ait fait cette proposition en l'absence de l'honorable Solliciteur général. Les bills pour amender le code criminel sont de la plus haute importance et devraient toujours être discutés en la présence et sous la direction du conseiller légal responsable de la Couronne. L'honorable député a cependant jugé à propos, en l'absence de tous les membres du cabinet, moins deux....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Non, cinq.

M. CAMERON: Je n'en ai vu que trois, et pas un seul avocat.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. CAMERON: L'honorable député a présenté sa motion en l'absence du Solliciteur général. Je suis de ceux qui, en règle générale, sont opposés aux changements trop fréquents, dans le code criminel, qui, à mon sens, n'a pas de supérieur. Il a été préparé, en grande partie, par les soins du défunt ministre de la Justice qui, je ne crains pas de le dire, était un des plus profonds criminalistes qui aient siégé dans cette Chambre et je m'oppose à tout changement non recommandé par le conseiller responsable de la Couronne en matière de droit criminel.

Les changements que propose l'honorable député sont d'une nature radicale, et je dois dire dès maintenant que je ne les approuve pas du tout. Il demande l'abrogation du paragraphe "C" de l'article 684 du code criminel. Ce paragraphe décrète que dans un certain nombre de cas, douze ou treize en tout, un prisonnier ne peut être condamné sur le témoignage d'un seul témoin. Prenons les principaux cas que traite l'honorable député. Le code pourvoit à la mise en accusation et à la punition d'un grand nombre d'offenses, telle que la séduction

d'une fille âgée de moins de 16 ans, la séduction d'une femme ou fille âgée de moins de 21 ans, au moyen d'une promesse de mariage, la séduction d'une pupille par un tuteur ; séduction d'une passagère par un officier de navire ; défloration des filles ; conspiration par les parents ou autre pour le défloration des enfants ; maîtres de maison permettant la prostitution dans leur maison ; connaître charnellement une idiote ; prostitution des femmes sauvages.

Le code accorde une certaine protection à ceux qui sont accusés de ces offenses. Je ne sache pas que personne se soit plaint de la loi telle qu'elle est aujourd'hui. Je n'ai jamais entendu un juge ou un substitut de la Couronne dire qu'un accusé devrait être trouvé coupable d'une de ces offenses sur un seul témoignage. Je n'ai jamais vu de pétitions adressées à cette Chambre ou à la magistrature, demandant l'abrogation de cette loi prudente et sage.

Tous ceux qui ont quelqu'expérience en matière criminelle savent que dans un très grand nombre de cas, sinon dans la majorité des cas, les poursuites en vertu de ce qu'on appelle la loi Charlton, ne sont pas inspirées par les motifs les plus purs. Beaucoup de ces poursuites sont intentées dans un but de chantage, pour extorquer de l'argent, et si on change la loi qui exige que le témoignage de l'unique témoin soit corroboré, on ouvre la porte à des crimes pires que ceux que mentionne le code. Le parlement a sagement décrété que les innocents accusés de ces offences devraient être entourés d'une protection et ne pas être à la merci d'un témoin unique. On sait que ces poursuites sont toujours intentées par une femme qui prétend avoir été séduite. Elle porte plainte ; l'accusé est condamné à subir son procès devant douze jurés ; la femme donne son témoignage et raconte son histoire qui paraît assez plausible ; l'accusé peut être entendu à son tour et nier tout ce qu'elle a dit, mais il y a dix chances contre une, surtout si la fille est jolie et bien développée, que le verdict sera contre l'accusé. Pendant quarante ans, j'ai agi comme avocat dans ces sorte de causes, soit comme avocat de la Couronne, soit comme avocat de l'accusé, et je crois pouvoir dire franchement que dans la moitié des cas, l'accusé n'est pas coupable. Cependant on voudrait que la fille—qui peut être honnête, ou non—soit entendue comme témoin, et que l'accusé qui n'est pas coupable soit condamné. Dans ce cas, la loi intervient sagement et dit : vous ne condamnerez pas un homme sur un témoignage unique, non corroboré.

Voilà la protection qu'elle offre à l'innocent. Si l'offense a été réellement commise, il y a dix chances contre une qu'il y aura des preuves pour corroborer le témoignage de la plaignante. Il n'est pas nécessaire d'avoir le témoignage d'une personne qui a vu commettre l'offense, mais s'il existe des preuves pour corroborer le témoignage de la fille, cela est suffisant, cela n'est pas trop exiger dans l'intérêt des innocents.

Un homme ne peut pas être condamné pour faux sur un seul témoignage. Un homme peut commettre un faux pour une piastre et il faut que le témoignage du plaignant soit corroboré pour qu'il soit condamné ; mais un homme est accusé de rapports criminels avec une fille qu'il n'a peut-être jamais connue, et sur le seul témoignage de cette fille, l'honorable député par son amendement, voudrait que l'accusé fût condamné, bien qu'il puisse être aussi innocent que Joseph. Nous savons trop bien comment les choses se passent ordinairement. Un jeune homme fait la cour à une jeune fille ; pour certaines raisons qui sont peut-être bonnes, il cesse ses assiduités ; la jeune fille en est offensée—on sait ce que peut faire une femme négligée et repoussée—elle dépose une plainte et le jeune homme est arrêté ; la jeune fille est entendue comme témoin et tout ce qu'il lui faudrait pour faire condamner l'accusé d'après l'amendement de l'honorable député serait son propre témoignage.

Je n'approuve pas ces moyens extrêmes, car je suis convaincu que la loi actuelle donne satisfaction. Dans toute ma carrière, je n'ai jamais entendu quelqu'un s'en plaindre ; je n'ai jamais vu de pétition pour la changer ; je n'ai jamais entendu un juge ou le ministre de la Justice prétendre qu'elle devrait être modifiée.

Cependant, pour des raisons que je ne puis comprendre, mon honorable ami en vient à la conclusion que cette loi est mauvaise. A mon sens, le parlement ne devrait pas abroger cette loi. Elle fait partie de notre code criminel et tant que l'honorable député n'aura pas donné de raisons plus plausibles, nous ne devons pas adopter un changement aussi radical.

Dans l'article suivant de son bill l'honorable député propose un autre amendement. Je ne le suivrai pas dans son raisonnement, car il a discuté les articles qu'il veut amender et ceux qu'il ne veut pas amender.

Je me bornerai aux articles qu'il désire changer. D'après la loi actuelle, une cause peut être réservée pour la cour d'appel, avec le consentement par écrit du procureur général. Il propose de se passer, à l'avenir, du consentement du procureur général. Je suis opposé à cela. Si c'est une cause qui mérite d'être soumise au tribunal au complet, il est très facile d'obtenir ce consentement. D'un autre côté, la nécessité d'obtenir ce consentement peut prévenir une foule d'appels frivoles. Dans tous les cas, la loi a eu cet effet, jusqu'à présent, et il vaut mieux s'en contenter que d'adopter un amendement qui, dans mon opinion, vaudrait encore moins.

Mais c'est dans le troisième article du bill que se trouve le point capital. Il propose de changer ce qui est comparativement une inovation dans notre code criminel—l'article qui permet au ministre de la Justice, lors d'une demande de commutation, d'accorder un nouveau procès, s'il le juge à propos. Les raisons qu'il donne pour cela ne me paraissent pas concluantes. Il dit que le ministre de la Justice est un homme politique. Je l'accorde, mais il en est de même de presque tous nos juges ; mais du moment qu'ils entrent dans la magistrature, ils laissent toute politique de côté. Peu m'importe qui soit procureur général ; je serais prêt à m'en rapporter au plus ardent conservateur qui ait jamais occupé ce poste, lorsqu'il s'agit d'une opinion purement légale. Lorsqu'il s'agit de question de cette nature, un ministre de la Justice ne les considère qu'au point de vue judiciaire, sans aucun égard à la politique.

Le cas cité par l'honorable député est le seul à ma connaissance dans lequel un ministre de la Justice ait exercé ce pouvoir d'accorder un nouveau procès. J'ai lu le procès Sternaman, et si jamais il y a eu sous le soleil une cause dans laquelle un ministre de la justice était justifiable d'user de sa prérogative d'accorder un nouveau procès, c'est

bien celui-là. J'ai lu les témoignages d'un bout à l'autre, et malgré mon respect pour les jurés, je dois dire que je n'y ai pas rencontré une parcelle de preuve, sur laquelle un jury pouvait se baser pour rendre un verdict de culpabilité. En droit criminel, le grand point c'est le mobile de l'acte. Pourquoi le meurtre a-t-il été commis ? On ne tue pas pour le plaisir de la chose. Toute offense doit avoir un mobile ; et si la mémoire ne me fait pas défaut, dans la cause de Sternaman on n'a pas prouvé le plus léger mobile. C'était un meurtre, si toutefois il y a eu meurtre, sans cause, sans motifs, et cependant le jury a déclaré cette malheureuse coupable, et elle a été condamnée à être pendue. Sans cet article prévoyant et humain, le ministre aurait été obligé de commuer la sentence, où elle aurait expié son prétendu crime sur l'échafaud. Et que prouverait une commutation ? Ni elle, ni ses enfants, ni les enfants de ses enfants n'auraient échappé à la honte et au stigmate, et pendant des générations ces enfants auraient été désignés comme les enfants d'une mère qui a été la meurtrière de leur père. C'est ici que la loi se montre clémente et juste en décrétant que si le ministre de la Justice le croit opportun, après avoir examiné le dossier, il peut ordonner un nouveau procès. Cela est laissé à la discrétion du ministre. Je considère que dans ce cas-ci, il a fait un légitime exercice de sa prérogative, et je dirais la même chose s'il était un adversaire politique. Je ne connais ni cette femme, ni aucun de ses parents, mais j'ai lu tous les témoignages qui ont été recueillis. On a produit de nouvelles preuves, il est vrai ; il y a eu un affidavit.

Mon honorable ami avance qu'il y pu y avoir parjure. Nous ne pouvons pas présumer cela.

M. BRITTON : Je n'ai pas du tout parlé de ce cas-là.

M. CAMERON : Non, mais mon honorable ami a dit qu'il pouvait y avoir des affidavit et que ces affidavit pouvaient être faux. Nous ne pouvons pas admettre que les personnes qui font ces affidavit commettraient, de propos délibéré, un parjure. Ce cas montre parfaitement la sagesse de la disposition de la loi et l'abroger ce serait laisser la loi comme elle était avant. La malheureuse personne condamnée, bien qu'innocente peut-être, aurait eu à subir les rigueurs de la loi, ou si sa peine avait été commuée elle aurait dû continuer sa vie avec son pardon ou sa commutation de peine, mais aussi avec un stigmate ou une tache sur son nom qui se serait transmise à ses enfants et aux enfants de ses enfants.

Si le gouvernement et le parlement veulent suivre mon avis qui découle d'une expérience de quarante années plus ou moins devant les tribunaux civils et criminels, il ne toucheront pas à une lettre même des dispositions que l'honorable député cherche à abroger ou à amender au moyen de ce bill. D'ailleurs, je ne voudrais pas changer la moindre des choses dans le code criminel, à moins que ce ne soit à l'instigation des juges qui ont une expérience quotidienne de l'application des lois criminelles où sur les conseils des avocats éminents qui conduisent les causes de la Couronne. Il peut y avoir çà et là quelque petit point technique qui n'affecte pas le fond du code et n'intervient pas dans l'administration de la justice, et il peut y avoir, çà et là un mot que l'on peut avantageusement remplacer par un autre, mais ne faites pas de changement dans le code criminel à moins d'absolue nécessité. Et s'il y a nécessité, que des changements se fassent sous la responsabilité du département de la Justice. Nous avons ici le Solliciteur général, que les changements se fassent sous sa responsabilité et nous saurons exactement ce que nous faisons. En même temps, je dis au gouvernement : votez contre ce bill et pour avoir un indice du sentiment de la Chambre, je propose que le bill ne soit pas maintenant soumis au comité général de toute la Chambre, mais qu'il soit renvoyé au comité général de cette Chambre d'aujourd'hui à six mois.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député ne sait peut-être pas que le bill a été lu une deuxième fois.

M. CAMERON : Je le sais, je ne me trouvais pas là dans le moment. Ma motion est que le bill n'aille pas maintenant, mais dans six mois devant le comité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : C'est avec une certaine anxiété que je me lève après m'être vu reprocher par l'honorable député de Huron mon manque de connaissances légales. Mais j'avais avant de venir ici quelqu'expérience comme procureur général de ma province et depuis vingt-cinq ans, je pratique devant les tribunaux. Je prie mon honorable ami d'en prendre note. Je crois que mon honorable ami qui présente ce bill recevra les remerciements du ministère de la Justice pour le discours soigneusement préparé qu'il a prononcé, et pour les informations qu'il a données. L'expérience qu'il possède en matières criminelles est une garantie que ses paroles recevront une sérieuse considération lorsqu'il s'agira de toucher au code criminel et de l'amender. Je partage sans l'admettre entièrement la répulsion qu'éprouve le député de Huron (M. Cameron) pour les amendements au code criminel. Mais je ne juge pas de la même façon que lui le code en lui-même. Je pense qu'à bien des égards il est mal rédigé et sans soin.

Je ne crois pas qu'il y ait dans nos statuts d'acte qui porte la trace d'autant de négligence. Peut-être puis-je encourir ma part de blâme à cet égard. Je siégeais dans le parlement qui a adopté ce code. L'acte comprenait six ou sept cents clauses, et le thermomètre variait de 85 à 90 degrés pendant que le comité examinait le bill. Plusieurs députés étaient là, je dirais presque en manches de chemises, pour discuter le bill. Je pourrais presque dire que nous étions à peine une demi-douzaine de députés en Chambre quand un grand nombre de clauses passèrent en comité. Et cependant j'éprouve une sincère admiration pour cet acte. Je crois que l'honorable député a jusqu'à un certain point raison de demander qu'on ne change pas hâtivement le code actuel.

Maintenant, je ne parlerai pas des questions auxquelles M. Britton a fait allusion mais qu'il n'a pas voulu prendre la responsabilité d'atteindre dans son bill. L'honorable député dit que l'on peut suggérer en comité des amendements qui ne figurent pas dans son bill. Ce serait une procédure dangereuse à suivre de la part de la Chambre. Je conseillerais, si l'on doit procéder à quelqu'amendement du code criminel, qu'un député prit la responsabilité de présenter son amendement sous forme

de bill et de le faire passer par les différentes phases pour qu'on puisse le discuter convenablement. Les remarques que je vais faire sont limitées aux trois recommandations contenues dans le bill de l'honorable député. La première se rapporte à la clause 181 du code qui prescrit que tout individu qui séduit une jeune fille de 14 à 16 ans se rend coupable d'un crime et devient passible d'emprisonnement pour un certain terme. Je ne crois pas que la Chambre juge à propos de rappeler la sage disposition qui exige que le tribunal obtienne dans ce cas une corroboration de la preuve sur quelque particularité importante. Je ne sais pas pourquoi l'honorable député a choisi cette clause en particulier, mais je me rappelle bien, que longtemps avant l'adoption du code criminel, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a présenté un bill contenant une clause analogue à celle-ci et c'est seulement après de longues années d'agitation et de discussion qu'il réussit à faire accepter par la Chambre le principe de son bill. Mais lorsque la Chambre accepta bien à regret ce principe, elle l'entoura de précautions et y ajouta cette sauvegarde pour le public que la personne accusée du crime ne pourrait pas être condamnée incontinent sans qu'il y eut quelque preuve de corroboration. Voilà la garantie dont la Chambre a cru devoir entourer l'accusé. Et quant à moi, à moins qu'on ne me démontre que le bill a mal fonctionné, j'aurais beaucoup de répugnance à supprimer dans nos statuts cette protection.

La seconde proposition est que, dans certaines causes où il y a eu conviction et où la cour refuse de réserver des cas particuliers pour la cour d'Appel, la partie puisse s'adresser directement à la cour d'Appel pour demander que le cas soit réservé. La loi actuelle prescrit qu'il ne peut pas le demander à la cour sans le consentement écrit du procureur général. Mon expérience en matière criminelle m'a démontré la sagesse de cette prescription que si un juge repousse l'appel ou la motion pour appel, la personne demandant ce privilège ne peut pas faire de motion sans que le procureur général de la province y consente par écrit. La raison est celle-ci: nous savons qu'aux Etats-Unis la loi criminelle est devenue une vraie farce dans bien des cas, par suite des appels fréquents que les criminels peuvent prendre d'un tribunal à un autre, jusqu'à ce que la prolongation du procès ou la mort des témoins rendent impossible l'établissement de la preuve devant le tribunal. Si un homme est convaincu de crime après un procès équitable devant un tribunal britannique et si le juge lui dit: "Votre cause est si claire que je ne veux pas réserver le moindre cas pour une cour d'appel, s'il veut quand même en appeler, il devrait avoir le consentement du procureur général.

La dernière proposition de l'honorable député est relative à la clause 748 et prescrit que le ministre de la Justice, s'il soupçonne qu'une personne a été condamnée à tort à la peine capitale peut permettre un nouveau procès. La seule cause à laquelle se soit encore appliquée cette clause est celle de Sternaman. Pour des raisons qui se conçoivent facilement, je ne discuterai pas le cas. Il est "subjudice" et personne ne voudrait maintenant se prononcer sur la culpabilité ou l'innocence de cette femme. Elle sera jugée conformément à la loi anglaise, par un jury de douze de ses pairs, devant un juge britannique et conformément à la preuve, je regrette donc toute expression d'opinion relativement à sa culpabilité ou à son innocence. Mais je dirai que je ne trouve pas beaucoup de poids dans l'objection de l'honorable proposeur du bill que le ministre de la Justice peut obéir à un impulsion politique. J'admets avec l'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron) que le ministre de la Justice, en exerçant la grave et lourde responsabilité que lui confère cette clause laissera de côté toute considération politique. Lorsqu'une question de vie ou de mort dépend de son jugement ou de sa décision, il encourt la même responsabilité qu'un juge siégeant sur le banc. Dans ce cas particulier, je sais que le ministre de la Justice a étudié tous les faits avec soin et avec constance avant d'exercer son jugement, je crois que la clause que l'on veut abroger est bonne, car il se présente fréquemment des cas, comme le savent ces messieurs, où la condamnation une fois obtenue et la sentence capitale prononcée, la Couronne se trouve appelée à exercer sa prérogative et dans l'alternative de commuer la sentence en emprisonnement perpétuelle ou de laisser l'exécution s'accomplir, parce qu'elle n'a pas le pouvoir de décider ou de renvoyer la cause pour un nouveau procès. Lorsqu'il s'agit de louis, chelins et deniers, lorsqu'il s'agit de trois mille dollars ou d'un autre montant, nous prenons nos précautions pour permettre un nouveau procès, pour éviter le déni de justice. Voyez le cas de Mme Maybrick, en Angleterre. Bien des personnes dans la magistrature, entre autres le lord juge en chef d'Angleterre, ont déclaré qu'ils croyaient à son innocence, mais il n'y a pas dans l'acte anglais comme dans notre acte de clause qui permette, lorsque le lord juge en chef exprime des doutes au sujet de la légitimité de la condamnation d'une femme, qui permette, dis-je, d'ordonner un nouveau procès, et la Couronne reste dans cette situation d'accorder à la femme la liberté complète ou de la laisser là pour la vie.

Je ne crois donc pas que la clause 748 ait été l'objet d'une expérience suffisante pour être abrogée aujourd'hui. Je suis convaincu que l'argument employé par mon honorable ami lui est défavorable au lieu de l'aider. Je suis heureux cependant de voir qu'il atteint le but très louable qu'il poursuit d'attirer l'attention de la Chambre et du ministère de la Justice sur les défauts graves du code criminel. Il ne se propose pas de demander à la Chambre de consacrer à cette question plus de temps que les députés intéressés au code criminel n'en jugent nécessaire pour une discussion convenable. Pour ma part, je suis d'avis que si nous acceptons ce que suggère le député de Huron (M. Cameron), nous satisferons aux besoins de la circonstance et je n'ai pas besoin de lui dire que ses remarques sur le bill feront l'objet d'une étude attentive du ministère de la justice,

M. BRITTON: Je ne crois pas que ces messieurs qui ont pris la parole ont traité équitablement les arguments exposés d'abord à l'appui de cette clause. Naturellement, si le ministre de la Marine et des Pêcheries donne à entendre que le bill ne peut pas aller plus loin, j'accepte son avis, mais je dois dire au ministre qui dirige aujourd'hui cette Chambre—et je vois le Ministre de la Justice à portée de m'entendre—que j'ai partiellement discuté la question avec le ministre de la Justice, et que je m'attendais à discuter plus longuement la question avant qu'elle parût à l'autre Chambre et que je l'ai également discutée avec le Solliciteur général,

J'ai présenté mon bill ce soir parce que j'ai pensé que c'était la seule occasion que j'aurais de toute la session. Je crois que l'on devrait en tout cas présenter pendant cette session quelque bill en dehors de ceux qui sont déjà soumis et qui amenderait le Code criminel sur les grandes lignes que j'ai indiquées. En tout cas, je laisse au ministère de la Justice de décider s'il présentera un bill répondant aux besoins et corrigeant les défauts que j'ai signalés. Maintenant un mot ou deux de mon bill. On demande pourquoi j'ai choisi la clause 181. Je l'ai choisie parce que c'est la seule clause à laquelle s'applique l'argument tiré des raisons que j'ai données.

Si le ministre de la Marine et des Pêcheries veut examiner les clauses 188 et 189, il s'apercevra qu'il n'est pas plus nécessaire de faire corroborer la preuve dans cette matière que dans aucun autre crime connu. Les personnes désignées dans la clause 189 ne peuvent pas témoigner en personnes et par suite, bien qu'un homme d'une véracité indiscutable se présente, et jure positivement qu'il y a crime suivant la clause, notre loi, telle qu'elle est actuellement conçue, empêche de condamner l'accusé si quelqu'un ne veut pas jurer la même chose ou ne corrobore pas la preuve apportée contre l'accusé. Il y a là une absurdité évidente dont n'a pas parlé l'honorable député. Je ne crois pas cependant que le cas se présente souvent, et il n'y a pas, je crois, grand mal à laisser la clause intacte. Mais si un cas de ce genre se présentait, il ne pourrait pas y avoir condamnation à moins que deux personnes ne se trouvent là pour témoigner du fait, car la personne sur qui se commet le crime ne peut pas témoigner qu'il a été commis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Toute preuve sérieuse impliquant l'accusé est admise.

M. BRITTON : Oui, mais il faut que ce soit une preuve sérieuse, corroborant la preuve de quelque témoin. Ceci n'est par exigé pour les neuf dixièmes des causes qui se présentent devant les tribunaux. Si, par suite, la personne sur qui se commet le crime ne peut pas témoigner, je ne vois pas pourquoi on exige un témoin indépendant pour corroborer. Mais, pourquoi ai-je choisi la clause 181 ? Parce qu'elle a trait à l'âge des jeunes filles sans protection. Ces jeunes filles quittent leur foyer pour se mettre en service et si un crime est commis sur leur personne, il est commis la plupart du temps dans des circonstances où l'accomplissement du crime ne peut pas laisser de doute, mais ou la loi ne peut pas sévir à moins qu'il n'y ait corroboration de la preuve impliquant l'accusé. Voilà les termes du statut dont je me plains et c'est seulement pour cette catégorie de cas que j'amerais à voir l'amendement s'appliquer. La clause 181 a trait seulement à un certain âge fixé par le statut; la loi prescrit cet âge.

Un bill est présenté à la Chambre pour changer cet âge. Je ne demande pas cela, l'âge est fixé par le statut. A cet âge-là, les servantes partent de leur famille pour entrer au services d'étrangers et dans cette condition, sans protection, elles sont victimes d'un attentat criminel. Ceci n'est pas un cas imaginaire ; c'est un cas qui s'est réellement présenté, où personne dans la cour ne doutait de la véracité de ce que racontait la jeune fille, mais comme personne n'était là pour corroborer la preuve, le coupable a pu échapper à la condamnation. Maintenant, quant à l'autre clause, celle des appels, l'honorable ministre s'est complètement mépris. Cette clause s'applique aux cas où le juge refuse de réserver un cas. Avant que l'accusé puisse amener son cas devant la cour d'Appel, il doit, dans les conditions actuelles, faire deux choses: d'abord, obtenir le consentement par écrit du procureur général ; maintenant il lui faut la permission de la cour d'Appel. Sûrement il n'a pas besoin pour en appeler d'avoir la permission de la cour s'il a le consentement par écrit du procureur général. Il n'a pas besoin non plus d'avoir la permission du procureur général s'il a la permission du tribunal. Quant à l'autre clause, personne ne s'oppose à ce que l'on accorde de nouveaux procès, mais je m'oppose à ce que le ministre de la Justice puisse accorder de nouveaux procès.

S'il faut accorder un nouveau procès, donnez à l'accusé droit d'appel ; que sa demande soit plaidée à fond devant les tribunaux et que ceux-ci décident s'il doit y avoir appel ou non.

Dans les conditions présentes, si la question n'a pas été plaidée et examinée à fond, soit qu'elle ait été insuffisamment exposée et pour tout autre motif, je serais heureux de voir laisser le bill en suspens. Cependant, si le gouvernement ne veut pas le laisser aller plus loin, je dois me soumettre à son avis ; mais je déclare que si le gouvernement ne juge pas à propos de présenter un bill remédiant aux défauts que j'ai déclaré indispensable de faire disparaître, je présenterai un autre bill.

Amendement adopté.

PUNITION DE LA SÉDUCTION ET DE L'ENLÈVEMENT.

M. CHARLTON : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 3) pour amender le code criminel de 1892, pour rendre plus efficaces les dispositions relatives à la séduction et à l'enlèvement.

J'ai entendu, dit-il, de l'autre côté de la Chambre remarquer que c'était là une vieille histoire. Cette interjection émane d'une haute autorité. C'est une vieille histoire et il y en a une encore plus vieille qui consiste à faire le bien et à éviter le mal. Le bill actuel est conforme à cette ligne de conduite. Le bill dont je propose maintenant la deuxième lecture est une addition à un bill auquel le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait allusion, qui fut pendant deux ou trois sessions soumis à l'examen de la Chambre, avant que les dispositions en fussent acceptées et qui, après son acceptation par cette Chambre, dut être repassé de nouveau pendant trois ou quatre ans avant d'être finalement sanctionné par le Sénat.

Ce bill prescrivait que la loi devait fixer un âge de consentement et que la séduction d'une femme antérieurement chaste d'un âge inférieur à 16 et supérieur à 14 ans constituerait un délit. La loi prescrivait qu'au-dessous de 14 ans, ce serait une félonie. Cette loi figure depuis bien des années au statut. La nature de cette loi et son fonctionnement sont sortis du domaine de la théorie, mais on peut avec raison prétendre que la loi s'est montrée excessivement satisfaisante, que son fonctionnement a été satisfaisant et que c'est une loi que bien peu de gens désireraient voir abroger bien qu'au début l'opposition a été très vigoureuse.

Ce bill propose dans la première clause de porter l'âge de consentement de 16 ans à 18. Je pense que personne ne niera que s'il est à propos de protéger une jeune fille de 16 ans, il est tout aussi à propos de protéger celle qui a 18 ans. On peut voir en examinant les statuts des divers Etats et pays qui se sont occupés de cette question que dans bien des cas, la loi protège de son bras la jeune fille jusqu'à 18 ans. Le bill demande que la protection dans ce cas soit étendue jusqu'à cet âge. Nous avons eu à la session dernière une pluie de pétitions demandant cet amendement au Code criminel. Les pétitions soumises à la Chambre cette année-ci n'ont pas été aussi nombreuses, mais il y en avait des centaines l'année dernière et le caractère comme l'origine de ces pétitions indiquent clairement un désir général, sinon universel, d'élever à dix-huit ans l'âge de consentement.

Les termes de la 1re clause du bill sont les suivants :

La clause 181 du Code criminel de 1892 est amendé par les présentes en substituant dans la cinquième ligne le mot "dix-huit" au mot "seize."

La clause 181 du Code criminel est la suivante :

Est coupable d'offense criminelle et passible d'emprisonnement de deux ans, quiconque séduit ou a des rapports illicites avec une jeune fille antérieurement chaste et de l'âge de quatorze ans ou au-dessus, mais d'un âge inférieur à seize ans.

L'amendement proposé a pour objet de substituer 18 à 16. Les dispositions relatives à la corroboration de la preuve, sont les mêmes sous le nouveau bill que sous l'ancien. Le principe du bill a été accepté l'année dernière par l'honorable premier ministre et il a été accepté par l'ancien premier ministre, sir John Thompson, si je ne me trompe et avec la sanction de deux autorités aussi éminentes, avec la preuve de l'existence d'un sentiment aussi général dans le pays en faveur du changement, nous pouvons avoir raison d'espérer que le public approuvera les modifications contenues dans ce bill. Je considère certainement que le changement sera profitable dans l'intérêt public, qu'il assurera parmi l'élément féminin un plus haut degré de chasteté, ce qui est très important pour établir la société sur une base sûre dans ce pays ou dans un autre.

La deuxième clause du bill propose d'amender la clause 182 du Code criminel. Cette clause est la suivante :

Tout individu âgé de de vingt et un ans se rend coupable d'une offense criminelle et passible de deux ans d'emprisonnement si, au moyen d'une promesse de mariage, il séduit et a des rapports illicites avec une femme non mariée et antérieurement chaste et âgée de moins de moins de vingt et un ans.

La loi telle qu'elle est conçue actuellement pose en principe qu'un homme n'est pas responsable de ce crime s'il a moins de 21 ans. Je propose dans ce bill de porter à 18 ans l'âge de consentement, l'âge auquel la femme doit veiller sur elle-même, et je propose en même temps, de fixer à dix-huit ans l'âge auquel l'homme devient coupable du crime de séduction avec promesse de mariage. Je ne vois pas pourquoi un homme échapperait à la responsabilité et à la punition entre 18 et 21 ans. Il est sûrement responsable à 18 ans. Le bill changera de 16 à 18 ans l'âge auquel une jeune fille doit veiller sur elle-même, et il demande aussi que l'homme soit déclaré responsable depuis l'âge de 18 ans, de l'acte déclaré criminel à partir de 21.

La troisième clause du bill prescrit l'amendement de la clause 283 du code et est ainsi rédigée :

3. La clause 283 du dit code est par les présentes amendée en substituant les mots "vingt et un" aux mots "seize" dans les quatrième et dernière lignes.

La clause 283 qu'il s'agit d'amender est ainsi conçue :

Est coupable d'offense criminelle et passible d'emprisonnement pour cinq ans quiconque illégalement enlève ou fait enlever contre leur gré des mains ou du domicile de son père ou de sa mère ou de toute autre personne en ayant légalement charge, une jeune fille âgée de moins de seize ans.

2. Il est indifférent que la jeune fille soit enlevée ou non de son propre consentement ou à sa demande.

3. Il est indifférent que le coupable ait cru ou non que la jeune fille avait seize ans ou plus.

Le crime d'enlèvement est certainement plus sérieux que celui de séduction, et le bill prescrit que l'enlèvement jusqu'à l'âge de 21 ans sera un délit, au lieu que la limite soit fixée comme actuellement à seize ans. Voilà les trois dispositions du bill. L'élévation de seize à dix-huit ans de l'âge de consentement, par laquelle la séduction d'une fille antérieurement chaste et âgée de 14 ou 18 ans devient une offense criminelle et un délit. La deuxième disposition rendant l'homme responsable du crime de séduction avec promesse de mariage depuis l'âge de 18 ans, le considérant comme un être responsable à partir de 18 ans au lieu de 21, comme actuellement. La troisième disposition fait un crime de l'enlèvement d'une jeune fille âgée de moins de 21 ans au lieu de seize ans, comme maintenant. Je crois ces trois dispositions favorables aux intérêts de la loi, de la moralité et de la société. La première disposition, élevant à 18 ans l'âge de consentement a été approuvée à la dernière session par le premier ministre ; elle a été approuvée, je crois, à une session antérieure par sir John Thompson. Je recommande donc ce bill à la généreuse considération de la Chambre, et je propose, appuyé par M. Scriver, la seconde lecture du bill.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : J'espère que mon honorable ami ne va pas insister sur son bill.

M. CAMERON : Ecoutez !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je crois avoir très énergiquement et activement appuyé ce bill. La raison pour laquelle je demande à cette Chambre de ne pas pousser le bill est de la même nature que celle dont je me suis servi à l'égard de mon honorable ami de Kingston (M. Britton). La loi criminelle telle qu'elle figure au statut n'a pas été conçue à la hâte ; c'est la condensation dans les statuts de débats qui, à ma connaissance personnelle, ont occupé huit ou dix sessions du parlement ; c'est là l'opinion unanime de plus d'un parlement.

M. CHARLTON : Trois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Nous avons l'expression de l'opinion de trois parlements dans cette loi criminelle. Je considère, pour employer une métaphore, qu'il ne serait pas à propos d'arracher la loi par la racine pour voir si elle pousse encore. Je considère que l'honorable député ferait bien de la laisser tranquille. Quant à moi, je pense que le bill a été

déjà un peu plus loin qu'il ne devrait aller et la persévérance du proposeur a reçu une récompense que ne justifiait pas la valeur de ses arguments. L'honorable député veut porter de 16 à 18 ans l'âge de consentement, mais il n'a présenté aucun argument pour justifier sa demande. Il ne nous a montré aucune injustice de la loi actuelle ; il ne nous a montré de la part des juges, des procureurs ou des avocats qui appliquent cette loi aucune récrimination. Il ne nous a montré par aucune pétition que le public la trouve insuffisante.

M. CHARLTON : J'ai mentionné que des centaines de pétitions avaient été reçues à la dernière session.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai pas entendu l'honorable député dire cela et je ne me rappelle pas d'avoir vu ces pétitions. Je ne me rappelle pas qu'on en ait lu aucune dans la Chambre, et je ne crois pas qu'il en soit venu de la partie du Canada à laquelle j'appartiens.

M. CHARLTON : Oui, de chaque province du Canada.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne sache pas que dans la partie du pays que j'habite aucune poursuite ait été prise aux termes de l'acte. Le deuxième changement que désire obtenir l'honorable député est encore plus inacceptable. La loi prescrit maintenant qu'un homme de l'âge de 21 ans qui commet un de ces crimes est passible d'emprisonnement au criminel, et mon honorable ami, M. Charlton, cherche à rendre un jeune homme de dix-huit ans qui viendra à peine de quitter les bancs du collège responsable d'une offense de ce genre. Je m'oppose à cela ; je trouve que c'est une erreur et que nous allons dans la mauvaise direction. Vous ne pouvez pas supposer ces choses-là logiquement ; il faut déterminer un âge arbitraire quelconque ; vous ne pouvez pas démontrer que l'âge de 21 ans est exactement celui qui devrait être accepté et doit être dans toutes les circonstances celui qui doit être logiquement rationnel ; mais c'est l'âge généralement accepté comme âge légal, comme celui où l'homme atteint son entière virilité et devient responsable de ses actes. Dire qu'un jeune garçon de dix-huit ans doit être passible de ce terrible châtiment, c'est faire un pas dans une direction que je ne veux certainement pas suivre. L'honorable député propose aussi dans la clause 283 de substituer 21 à 16. Il désire prescrire que l'homme qui enlève une fille de moins de 21 ans, même s'il la croit âgée de 23 à 24 ans soit passible de 5 ans d'emprisonnement. Je crois que c'est aller trop loin et, avec un peu de réflexion, mon honorable ami M. Charlton l'admettra. La loi dit maintenant qu'il est indifférent que la jeune fille soit enlevée de son consentement ou à sa demande et que le coupable croit ou non la jeune fille d'un âge inférieur à 16 ans. Mais mon honorable ami veut fixer l'âge à 21 ans.

Le coupable peut avoir cru que la jeune fille avait 25 ans ; il peut avoir toutes les raisons possibles pour lui donner cet âge, elle peut avoir quitté ses parents à sa propre demande, mais l'honorable député (M. Charlton) n'admet ni excuse ni palliatif et le coupable doit aller passer cinq ans d'emprisonnement au pénitencier. Je me permettrai de dire à mon honorable ami que la loi est

Sir LOUIS DAVIES.

déjà assez draconienne, telle qu'elle est maintenant, même un peu plus qu'elle ne devrait être. Je proteste contre ce remaniement continuel des lois criminelles, à moins, j'admets que mon honorable ami, M. Charlton qui a étudié très attentivement la question, ne me démontre que les faits et les circonstances fassent voir dans l'intérêt du Canada la nécessité d'un changement dans les âges. J'admets qu'il ne me l'a pas démontré et je crois qu'il agirait sagement en remettant la chose aux mains du ministre de la Justice qui, je sais, a étudié récemment bien des points du code à cet égard et après qu'il aura consacré tout le temps nécessaire à cet étude soumettra au parlement le résultat de ses délibérations.

M. CHARLTON : Je ne puis pas admettre l'attitude du ministre de la Marine et des Pêcheries, à l'égard des changements que je propose dans la loi criminelle, ni ses reproches qu'ils sont draconiens et n'ont pas été suffisamment étudiés. L'honorable député propose que le bill soit laissé de côté M. l'Orateur, la partie du bill qui a trait à l'élévation de l'âge de consentement a été fréquemment discutée dans la Chambre des Communes. Comme je l'ai déjà dit elle a été admise par le ministre de la Justice de l'ancien gouvernement et par le premier ministre à la session dernière. Ce bill a subi l'année dernière sa deuxième lecture et a été renvoyé à un comité. La raison pour laquelle il n'a pas été poussé plus loin, c'est que le premier ministre est allé assister à la célébration du jubilé en Angleterre et qu'on a laissé en suspens toute législation. Maintenant l'honorable ministre me dit que je ferais bien de laisser là toutes ces questions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je demande pardon à l'honorable député, j'ai dit : de laisser le bill où il est maintenant, c'est-à-dire à l'étude de la part du ministre de la Justice. Le ministre de la Justice n'a pas encore eu le temps d'étudier la question, comme il conviendrait, et je ne crois pas juste de pousser la question maintenant, jusqu'à ce qu'il ait eu le temps.

M. CHARLTON : Si le bill passe par le comité et reçoit en tout ou en partie la sanction du comité et de la Chambre pour sa troisième lecture, il arrivera alors devant le ministre de la Justice qui pourra l'étudier. Je ne sais pas si j'insisterai autant sur la deuxième et troisième clause que sur la première. Il me semble que le crime de séduction avec promesse de mariage, est un crime bien discernable pour un homme de dix-huit ans.

M. MONK : Je soulève un point d'ordre ; je ne crois pas que l'honorable député ait le droit de parler une deuxième fois sur une motion pour la deuxième lecture d'un bill.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Le point d'ordre est soulevé à propos, car l'honorable député de Norforlk-nord (M. Charton) a proposé l'ordre du jour et je ne crois pas qu'il ait le droit de repliquer sans le consentement unanime de la Chambre.

M. CHARLTON : J'avais encore deux ou trois raisons à soumettre si la Chambre me l'avait permis ; mais je suppose que je ne dois pas abuser de sa tolérance si quelqu'un s'y oppose.

M. REID : M. l'Orateur, je m'y oppose.

M. BRITTON : Je ne suis pas d'accord avec le ministre de la Marine et des Pêcheries sur les raisons pour lesquelles le code criminel ne devrait pas être modifié. Je suppose que l'on a suffisamment entendu ce que j'avais à dire, il y a un instant, sans avoir maintenant à y revenir. Mais je pourrais citer plus de vingt cas dans lesquels notre législation est tout ce qu'il y a de plus négligé. Je comprends la raison depuis que l'honorable ministre m'a dit qu'elle a passé en comité à toute vapeur. Mais on ne peut signaler ces choses-là que lorsqu'elles se présentent dans le cour actuel de la procédure ou à la suite d'étude attentive du code. Entre autres choses, il n'y a présentement dans le code aucune disposition pour recouvrer une reconnaissance authentique d'une caution qui se trouve dans un autre pays qu'en poursuivant sur le cautionnement. S'il y a une législation importante qui demande à être revisée, c'est sûrement ce code à bien des égards. Quant au bill soumis à la Chambre, je ne désire pas lui voir subir le même sort que le mien et si l'honorable député de Norfolk-nord désire parler, je vais proposer l'ajournement du débat.

M. CRAIG : M. l'Orateur, il y a un an, lorsque ce bill fut soumis à la Chambre, une petite députation a eu une entrevue à cet égard avec le premier ministre qui s'est montré favorable à l'adoption de la première clause. Il a, je crois, exprimé en Chambre la même opinion. Quant aux deux autres clauses, il s'y est, je pense, opposé énergiquement. Je crois que le ministre de la Marine et des Pêcheries, a jusqu'à un certain point raison en disant que le promoteur du bill devrait démontrer d'abord qu'actuellement le bill fonctionne mal. Je ne crois pas qu'il l'ait démontré. Il n'a pas, je crois, prouvé qu'aucun tort soit résulté de la fixation de l'âge à seize ans. Je sais que des pétitions ont été envoyées à cette Chambre pour élever l'âge à 18 ans. J'ai moi-même vu des requêtes dans ce sens de dames de la "Woman's Christian Temperance Union." Mais l'honorable député de Norfolk-nord devrait montrer que l'acte actuel fonctionne mal, car il existe certainement une opposition sérieuse à ces changements, à moins qu'ils ne soient absolument requis.

M. CHARLTON : Je ne voudrais pas tenter de démontrer que l'acte actuel ne fonctionne pas bien. Au contraire, je dirai qu'il fonctionne très bien, si bien, qu'il est désirable d'étendre ses dispositions pour lui permettre d'étendre ses opérations sur un plus grand nombre de jeunes femmes. L'acte a agi favorablement pour les jeunes filles de quatorze à seize ans, et je crois qu'il serait aussi avantageux pour les jeunes filles de seize à dix-huit ans. Voilà ce que je puis répondre au député de Durham-est.

M. CLANCY : L'honorable député pourrait-i nous dire par quel mode de progression arithmétique il déterminera l'âge final.

M. CHARLTON : Je me contenterai de le fixer à dix-huit ans.

M. CRAIG : Je désire dire que je ne m'oppose pas à ce que l'âge soit élevé à dix-huit ans ; je prétends seulement que l'objection soulevée par le ministre de la Marine et des Pêcheries est très rationnelle. Je suis prêt à appuyer le bill tel qu'il est.

M. CHARLTON : Ceux qui approuvent ce genre de législation sont unanimement en faveur de porter l'âge à dix-huit ans. Nous avons reçu l'année dernière des centaines de pétitions, en grande partie de la Women's Christian Temperance Union, provenant de toutes les provinces et de presque toutes les cités, villes et villages du Canada demandant d'étendre l'âge de consentement de 16 à 18 ans. Dans beaucoup d'Etats où la loi a été mise en vigueur pour protéger la chasteté des jeunes femmes, l'âge de consentement a été fixé à dix-huit ans. C'est par exemple le cas pour l'Etat de New-York qui compte plus de 6,000,000 d'habitants. La loi fonctionne dans cet Etat depuis plusieurs années d'une façon satisfaisante. S'il est nécessaire de protéger les jeunes femmes, je ne vois pas pourquoi cette protection ne s'étendrait pas jusqu'à l'âge de dix-huit ans, comme cela se fait dans l'Etat de New-York et dans beaucoup d'autres Etats. Naturellement, ceci n'a aucun rapport avec ce bill ; mais ça indique que l'expérience humaine dans beaucoup d'Etats a fait adopter cette disposition. Maintenant, je consentirais comme le conseille, le député de Durham-est à limiter le bill à la première clause. Je n'espérais pas plus que cela, mais j'espérais cela parce que, comme l'a dit l'honorable député, le premier ministre du Canada a donné à entendre, à une délégation fort respectable qui s'est adressée à lui à la dernière session qu'il sanctionnerait la disposition élévant à dix-huit ans l'âge de consentement, tout en faisant remarquer qu'il doutait de l'à-propos de concéder les autres points du bill. Sir John Thompson avait pris la même attitude. Si on laisse ce bill venir devant le comité et si la première clause est sanctionnée, comme je l'espère, on pourra immédiatement retrancher les deux autres clauses, au cas où elles soulèveraient de l'opposition. Le point important du bill est l'élévation à dix-huit ans de l'âge de consentement, c'est un point qui est soumis à la Chambre depuis nombre de sessions et qui a reçu la sanction de sir John Thompson et je crois, aussi la sanction de sir Oliver Mowat. Il a surement été sanctionnée par sir Wilfrid Laurier. Dans ces conditions, je crois qu'il serait au moins loyal de livrer le bill au comité général et de laisser le comité s'en arranger. Le comité règlera probablement la chose en faisant disparaître toutes les clauses, sauf celles qui élèvent l'âge de consentement à dix huit ans et ensuite il passera au Sénat où le ministre de la Justice pourra s'en occuper.

M. CAMERON : Je crois la position prise par le député de Norfolk-nord très déraisonnable. Il a entendu l'opinion du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Celui-ci lui a dit que le ministre de la Justice s'occupait de la question et se disposait, lorsqu'il en aurait le loisir de régler la question toute entière. Sûrement, mon honorable ami ne doit rien demander de plus. Il veut nous faire consentir à la deuxième lecture et soumettre le bill au comité général. En agissant ainsi nous accepterions le principe du bill et je m'y oppose. Ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit devrait sûrement satisfaire tout homme raisonnable et satisfaire le député de Norfolk-nord. Je me propose de discuter entièrement la question mais pas maintenant parce que j'espère encore que l'honorable député de Norfolk-nord acceptera le conseil raisonnable qui lui a été donné.

Motion adoptée et débat ajourné.

TARIF DE TRANSPORTS SUR LES CHEMINS DE FER.

M. REID : Je propose la deuxième lecture du (bill n° 7) relatif à la réglementation des tarifs de transports sur les chemins de fer. Nous savons tous, dit-il, que dans les dernières années la construction des chemins de fer au Canada a considérablement augmenté. Je crois que le moment est venu d'avoir quelque loi ou règlement plus efficaces que ceux qui existent aujourd'hui pour concilier les différends qui s'élèvent entre les expéditeurs et les compagnies de chemins de fer. Dans les cas où les compagnies différencient au désavantage de différentes sections du pays et des diverses catégories d'expéditeurs nous devrions avoir quelque mode d'accord. J'ai présenté ce bill dans ce but et j'y ai introduit une disposition relative à la nomination d'une commission de chemins de fer.

Je crois que l'opinion publique demande l'établissement d'une commission ayant le pouvoir de régler les injustices et les griefs dont j'ai parlé et j'espère que si ce bill devient loi, le gouvernement nommera dans cette commission des hommes aptes à remplir la position, a même de faire exécuter entièrement les prescriptions du bill et de remédier à toutes les injustices. Je ne citerai pas beaucoup de cas, mais je vois dans le Toronto *News* du 23 mars que les gens de Toronto se plaignent sérieusement des compagnies de chemins de fer. Pour vous donner une idée de l'étendue des griefs, je vous ferai remarquer que d'après la liste des différences publiée par le Toronto *News* le prix de Montréal à Toronto pour du fret de première classe est de 42 cents pour 100 livres, tandis que le prix de Toronto à Montréal, est de 50 cents par 100 livres. Ainsi le fret de l'ouest coûte 8 cents par 100 livres de moins que le fret de l'est. La même chose se présente pour le fret de Montréal à Guelph, 381 milles qui coûte 48 cents, tandis que le fret de Toronto à Upton, 381 milles il coûte 62 cents. Je pourrais vous citer une foule de cas analogues pour montrer l'injustice commise en matière de transports. De Morrisburg à Montréal, 92 milles, le transport du lait est de 8 cents par quatre gallons, tandis que d'Alexandria à Montréal, 62 milles, le tarif est de 11 cents, soit 3 cents de plus qu'il n'est pour une distance de 92 milles. L'objet de ce bill est d'établir ces tarifs sur une base raisonnable et équitable, et lorsque des injustices de ce genre se commettent de les soumettre à une commission ayant l'autorité nécessaire pour y remédier. J'ai aussi inclu dans ce bill une disposition destinée à empêcher d'établir une préférence en faveur de certain fret et de certaines localités. Nous savons que des expéditeurs à certains points peuvent être d'accord avec une compagnie de façon à payer les transports un peu meilleur marché et à nuire aux autres expéditeurs du district soit pour l'achat des grains ou autrement. Dans ce cas, l'expéditeur lésé aura le droit de s'adresser à la commission des chemins de fer et de faire examiner ses plaintes.

Le bill prescrit aussi que les tarifs de transport doivent être affichés, afin que tout le monde les connaisse. Actuellement, vous devez vous adresser à l'agent et souvent il lui est difficile de connaître exactement les prix, parce que des fois il n'a pas grande expédition à faire à cette station en particulier et n'est conséquemment pas bien informé. Mais si les tarifs sont affichés un expéditeur peut voir en tout temps ce qu'ils sont. Je crois par

M. CAMERON.

suite qu'il est de l'intérêt du public que ces tarifs soient publiés et que tout le monde puisse les examiner. Lorsqu'un tarif est établi, il doit être publié dix jours avant d'entrer en vigueur, si bien que l'on ne puisse pas exploiter les expéditeurs qui font des envois de ce point en particulier.

J'ai inclus aussi une clause pour régler les cas d'accidents ou de torts que la commission aura le droit d'examiner et sur lesquels elle pourra adjuger. Tout le monde sait qu'aujourd'hui les compagnies exploitent les expéditeurs qui font leurs envois de points où il n'y a pas de concurrence. Par exemple, vous pouvez expédier de Montréal à Toronto à bien meilleur marché que de Montréal à Cobourg ou de Montréal à Peterborough où aux autres points sans concurrence. J'ai introduit dans ce bill une clause en vertu de laquelle un chemin de fer ne doit pas exiger pour un court trajet plus que son tarif pour le long trajet. En d'autres termes quelque soit le prix coté de Montréal à Toronto il ne peut pas être dépassé par le prix de Montréal à un point intermédiaire. Ainsi, les compagnies transportent actuellement à meilleur marché de Chicago à Montréal que de Windsor ou London à Montréal. Je ne crois pas que ce soit juste. Nous avons bien maintenant le comité des chemins de fer du Conseil privé, mais il est presque impossible, je dirai même absolument impossible pour ce comité de s'occuper de tous les griefs qui existent et je crois, par suite, qu'il vaut mieux nommer une commission qui emploira tout son temps à examiner ces plaintes et à les redresser. Aux Etats-Unis, il existe une loi analogue à celle-ci. Elle fonctionne depuis plusieurs années et, d'après mes informations, donne complète satisfaction. En Angleterre il y aussi quelque chose d'à peu près similaire ou au moins une loi pour remédier aux griefs. Je crois donc le moment venu de faire dans ce pays-ci quelque chose de ce genre et j'espère que la Chambre étudiera sérieusement ce bill et si c'est possible s'arrangera pour qu'il devienne loi à la prochaine session.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je n'ai pas été à même de parcourir ce bill attentivement, mais je remarque que l'honorable député se propose de constituer ce qu'il appelle une Commission commerciale interprovinciale. Il a préparé aussi quelques dispositions relatives aux honoraires, mais je ne vois pas d'où viendra l'argent pour payer ces messieurs. L'honorable député sait-il bien où il aura l'argent pour payer cette commission ?

M. REID : Non ; ils sont nommés par le gouvernement comme employés publics et leurs salaires constitueraient un mince article du budget. Si ce tribunal répond à un intérêt public, je crois certainement que nous pouvons laisser au gouvernement le soin de pourvoir aux $6,000 nécessaires pour payer les commissaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne dis pas que $6,000 seraient une somme exorbitante pour payer ces personnes ; mais en étudiant le bill un peu à la hâte, j'ai pu difficilement trouver d'où provenait cet argent. L'honorable député semble vouloir laisser la chose à la générosité du gouvernement, mais, à moins que la chose ne soit spécifiée dans son bill, le gouvernement ne se trouverait pas autorisé à payer

ces employés. D'un autre côté, s'il place dans son bill une stipulation autorisant le gouvernement à payer, la Chambre ne pourra plus malheureusement s'occuper de ce projet de loi. Nous sommes donc placés dans une position assez difficile. J'ai compris que l'honorable député avait étudié cette question avec beaucoup de soins, et n'avait présenté ce bill qu'après sincère reflexion. Pour ma part je suis bien disposé a étudier ce bill attentivement. Je suppose que d'ici à la prochaine session du parlement le gouvernement prendra ce projet de loi en considération, et j'espère même que la chose sera faite. L'honorable député nous a dit ce qu'il pensait du bill qui nous est actuellement soumis et nous a fait connaître sa manière de voir à ce sujet. J'espère qu'il n'insistera pas plus pour cette session. Si j'en ai le temps durant les vacances je m'occuperai de ce bill avec le plus grand plaisir et je prendrai en sérieuse considération les renseignements qu'il contient.

M. REID: Puisqu'il en est ainsi, je demande la permission de retirer le bill.

La motion est adoptée, et le bill est retiré.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davis): Comme il commence à être un peu tard et que nous avons fait beaucoup d'ouvrage aujourd'hui, vu aussi le fait que nous aurons encore une bonne journée à faire demain relativement à la discussion du bill du cens électoral en comité, je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 10.05 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 1er avril 1898.

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

PRIÈRE.

L'ACTE DES POSTES.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): Je présente le bill (n° 110) modifiant de nouveau l'acte des postes.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre voudrait-il avoir l'obligeance d'expliquer la nature des différents articles contenus dans ce bill.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Le premier article du bill pourvoit au transport gratuit par la poste des livres destinés à l'usage des aveugles. Cette modification a été apportée à l'acte sur la demande de M. C.-F. Fraser, de Halifax, qui est, je crois, intéressé dans une institution pour les aveugles, ainsi que par M. Dymond, le surintendant de l'asile des aveugles de Brantford. Ces livres sont très volumineux et très pesants; les lettres sont soulevées afin que les malheureux qui ont perdu le précieux trésor qui est la vue, puissent les reconnaître au toucher. L'on m'a transmis une liste de ces livres que l'on peut maintenant trouver dans un grand nombre de librairies, et j'ai ici un état démontrant ce qu'il en coûte pour les expédier par la poste. Dans certains cas les frais de port sont aussi élevés que le prix d'un livre d'un format ordinaire. Par exemple, il en coûterait près de $4.80 pour expédier un exemplaire de la bible tel que rédigée pour les aveugles. Je suis convaincu que tous les honorables membres de cette Chambre vont approuver cette mesure.

Sir CHARLES TUPPER: Ecoutez! écoutez!

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: L'article suivant a trait à la décentralisation de la branche des lettres en rebut qui est maintenant exclusivement à Ottawa. Actuellement si une lettre est mise à n'importe quel bureau de poste et si son auteur oublie d'y apposer un timbre-poste, ou de l'adresser, ou d'une façon ou d'une autre fait qu'il est impossible que cette lettre puisse être portée à destination, elle doit être envoyée à Ottawa au bureau des lettres en rebut. Ce système peut entraîner en certains cas de sérieux inconvénients et même causer des dommages aux parties ayant des intérêts dans la lettre. Par exemple, une lettre mal adressée ou ne portant pas de timbre poste qui est mise à la poste à Victoria devra être expédiée à Ottawa et cela au plus grand détriment des parties intéressées qui seront exposées par ce fait à subir des pertes et des retards. Je demande la permission au parlement par ce bill, de décentraliser le bureau des lettres en rebut et d'établir des succursales à certains endroits propices dans le Canada. Je crois que la chose se pratique en Angleterre avec les résultats les plus satisfaisants.

M. DAVIN: *Ecoutez! écoutez!*

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Les articles 3 et 4 du bill se rapportent à la question du port des lettres. L'article 3 réduit le coût du port des lettres de 3 cents, tel qu'il existe actuellement, à 2 cents. L'article 4 est destiné à opérer un remaniement partiel dans les frais de port des journaux expédiés par la poste. Le bill fixe le taux du transport des journaux par la poste à un demi-centin par livre, lequel devra devenir en vigueur en deux périodes différentes; un quart de cent par livre le 1er janvier 1899, c'est-à-dire, dans neuf mois; et l'autre quart de cent par livre, le 1er juillet 1899. On a cru qu'il était opportun de retarder jusqu'à cette date la mise en vigueur de cette loi afin de permettre à ceux qui sont intéressés dans les journaux et autres publications de même nature, de prendre les mesures nécessaires pour se conformer à la loi.

L'intention de ce bill n'est pas de faire disparaître complètement le système du transport gratuit par la poste des journaux, tel que la chose existe aujourd'hui dans tout le Canada, mais simplement de le limiter à dix milles de l'endroit où est publié le journal. Relativement à la réduction dans le taux du transport des lettres, cette modification ne deviendra pas en vigueur immédiatement après l'adoption de ce bill, mais seulement par la publication d'une proclamation à cet effet. Ces deux propositions au sujet de la réduction dans les frais de port des lettres et de l'imposition d'un certain port sur les journaux sont passablement liées l'une à l'autre. Il ne faut pas perdre de vue cependant la question des divers besoins, et bien que j'espère que dans un avenir prochain les

recettes et les dépenses du département des Postes seront enfin équilibrées, toutefois cette modification ne sera pas mise en vigueur avant le 1er de juillet prochain. J'espère que lorsque cet article du bill qui pourvoit à la réimposition de certains frais de port sur les journaux aura été en vigueur durant un certain temps, le département des postes pourra se soutenir par ses propres revenus.

Sir CHARLES TUPPER : Quel est le changement relativement au frais de port des lettres ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le taux actuel qui est de 3 cents par once ou fraction d'once, est réduit à 2 cents par once ou fraction d'once. Nous avons substitué 2 cents à 3 cents, qui étaient le taux des lettres ordinaires dans tout le Canada. Certaines personnes vont peut-être se plaindre d'avoir à payer des frais de port sur les journaux—j'ignore si ces frais vont être supportés par les éditeurs ou par les abonnés—mais ils auront cependant la satisfaction de savoir que si les journaux paient une part de ce qu'il en coûte pour les expédier, d'un autre côté les frais de port des lettres seront considérablement réduits. Comme nous n'en sommes qu'à la première lecture du bill il ne convient peut-être pas que je donne d'autres explications sur ce sujet, mais puisque j'en agis ainsi, à la demande de l'honorable chef de la gauche, j'ajouterai que le tonnage des journaux qui ont été ainsi transportés gratuitement par la poste, depuis que la loi permet la chose, a pris des proportions extraordinaires, et je crois même que l'on a souvent abusé de la chose.

En 1889, le poids des journaux transporté ainsi gratuitement par la poste s'est élevé à plus de 9,000,000 de livres ; en 1891, il s'est élevé à 11,000,000 de livres, et en 1897, il avait atteint 16,557,490 livres ; et à chaque jour, il se fonde de nouveaux journaux qui demandent à être transportés gratuitement. Journaux d'une plus ou moins grande importance, dont un grand nombre ne méritent guère ce titre, mais qui, cependant, sont conformes aux exigences de la loi, et susceptibles d'être transportés gratuitement.

Le coût du transport gratuit de journaux devient une question très sérieuse si on l'envisage au point de vue des revenus du pays. Les chemins de fer nous demandent des augmentations considérables dans les subventions qui leurs sont accordées, par suite de l'augmentation du tonnage des journaux dont le gouvernement est obligé de payer le transport. J'ai en mains un état indiquant les quantités de sacs que l'on nous demande de fournir de temps à autres, et je suis convaincu que la Chambre apprendra non sans surprise que deux journaux nous ont demandé un jour, l'un plus de 3,000 sacs, et l'autre plus de 2,000 sacs, et cela pour un court espace de temps.

M. WALLACE : Combien coûtent les sacs ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : La valeur d'un sac est de $1.04½. Les 2,500 sacs que nous avons dû fournir à deux journaux, il n'y a pas bien longtemps, ont coûté au département $2,612.50 en argent comptant ; mais cela n'est que pour une partie de l'année. Nous avons dû expédier, il n'y a pas encore bien longtemps à ces deux journaux que je viens de citer, 3,700 sacs, qui avaient coûtés $3,886.50, chacun de ces sacs peut contenir quatre-vingt-six livres pesant ; de sorte que pour ces deux journaux seulement, le gouvernement a transporté gratuitement durant le temps que ces sacs ont été en circulation, 318,200 livres dans les 3,700 sacs et 215,000 dans les 2,500 sacs. Pour ces deux seuls journaux, la population canadienne a donc payé durant les deux ou trois derniers mois pour le transport de plus d'un demi-million de livres pesant, pour leur maniement et leur distribution dans tout le pays. Rendez-vous n'importe quel matin au bureau de poste d'Ottawa et vous y trouverez une armée de facteurs obligés de tranporter gratuitement une quantité énorme de journaux qui sont publiés dans la cité de Montréal, où dans la cité de Toronto.

Nous sommes obligés de fournir les sacs dont ces journaux ont besoin, et cela a n'importe quel endroit ; nous sommes obligés ou nous pouvons être appelés à les transmettre du bureau de poste aux différentes gares ; nous payons des sommes considérables pour leur transport par chemin de fer ; nous sommes obligés d'augmenter le nombre des employés sur les convois et aux points de réception lorsqu'ils arrivent ; nous les transportons au bureau de poste ; nous les y assortissons, et nous avons une armée de facteurs pour les porter à la résidence de chaque abonné—tout cela aux dépens des contribuables du Canada. Voilà l'état de choses qui règne actuellement dans tout le pays. Je crois qu'il y a là un mal auquel il est nécessaire de remédier, c'est pourquoi je prends la liberté de soumettre à la Chambre la mesure actuelle. Le bill contient encore un autre article qui dit que les seuls examens que devront subir les commis du département des Postes pour avoir droit à une promotion seront ceux qui ont trait au travail du bureau.

Sir CHARLES TUPPER : Je remercie sincèrement l'honorable ministre des explications qu'il a données sur la nature de ce bill. La Chambre et le pays sauront quelles sont les grandes lignes de ce projet de loi et ces explications seront certainement très utiles lorsque le bill sera discuté en deuxième lecture. Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre plus longtemps sur cette question, mais je voudrais immédiatement appeler l'attention de l'honorable ministre sur ce qui est mon impression personnelle relativement à l'augmentation extraordinaire du nombre des journaux qui sont expédiés par la poste. J'attribue cette augmentation, M. l'Orateur, au désir que possède le peuple de ce pays d'obtenir des renseignements.

Je considère la publication des journaux comme l'un des moyens les plus puissants de répandre l'éducation dans ce pays.

Si le Canada possède aujourd'hui une population qui est mieux renseignée dans toutes les classes de la société que la population de n'importe quel autre pays de l'univers, cela est dû en grande partie au désir qu'elle manifeste de posséder tous les renseignements qui ne peuvent être fournis à la masse du peuple que par la voie des journaux. Je ne veux pas me prononcer sur cette question avant qu'elle ait été discutée sur son mérite ; mais je veux immédiatement faire remarquer au gouvernement que le fait de cette augmentation considérable dans la circulation des journaux du pays est une des plus puissantes raisons qui doivent nous faire comprendre que la population est animée du désir de se renseigner et de s'instruire sur les questions d'intérêt public et qu'elle ne doit pas être privée de

ce besoin légitime en empêchant la publication de ces journaux, si tel doit être le résultat naturel de cette mesure.

Maintenant, M. l'Orateur, je considère que cette mesure venant de la part de l'honorable ministre et du gouvernement, est une reconnaissance éclatante de la position qu'occupe aujourd'hui le parti libéral-conservateur. Il y a déjà un certain temps, après une ou deux années du régime libéral—presqu'au commencement—une tentative fut faite pour supprimer les *Débats*. Pourquoi? Parce que l'on constata que les rapports contenus dans les *Débats* de la discussion des affaires publiques étaient si défavorables au gouvernement qu'il en supprima sa publication, et ce n'est que poussé au pied du mur que le gouvernement consentit de nouveau à en reprendre la publication. Je considère cette tentative de faire disparaître les journaux comme une mesure du même genre, et particulièrement lorsqu'elle s'attaque, comme dans le cas actuel, aux organes les plus influents de l'opinion publique, aux plus grands journaux du pays, à ceux qui tiennent le mieux le peuple au courant de ce qui se passe dans le parlement. L'honorable ministre n'a aucune objection à ce que les journaux insignifiants, qui ne peuvent obtenir de circulation ailleurs que dans un rayon de dix milles de l'endroit où ils sont publiés, soient transportés gratuitement, parce qu'il est bien persuadé qu'ils ne peuvent causer de tort considérable au gouvernement. Mais ce que l'on veut surtout atteindre au moyen de ce bill c'est la dissémination par la presse des procédures de cette Chambre et les discussions qui ont lieu relativement aux affaires publiques.

Je considère donc cette mesure comme une preuve évidente du désir de l'honorable ministre de diminuer en particulier la circulation des grands organes de l'opinion publique dans le pays et de les empêcher d'atteindre la masse du peuple, pourquoi? Parce qu'il sait bien que la discussion des mesures du gouvernement qui a eu lieu dans cette Chambre durant la dernière session de ce parlement, et particulièrement durant la présente session, est de nature à faire tort au parti au pouvoir, et il veut autant que possible empêcher les rapports de ces discussions d'être connus du pays.

L'honorable ministre des Postes n'ignore pas, comme nous le savons tous, que la majorité de la population canadienne est en révolte ouverte avec l'administration actuelle. Cet état de choses est dû à la publicité donnée par les journaux aux transactions de ce gouvernement, relativement au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, au chemin de fer du Drummond, au chemin de fer du Yukon et à la discussion qui a eu lieu jusqu'ici. Il sait bien que si l'on ne trouve pas un moyen d'arrêter la publication de ce qui se passe dans cette Chambre et la dissémination des comptes rendus des débats parmi le peuple par l'entremise des principaux journaux du pays, qui sont en position de faire la chose, son gouvernement devra baisser chaque jour dans l'estime du peuple. Il demande donc à la Chambre de venir à son aide et de détruire par un acte du parlement les communications qui existent entre les parties éloignées du pays, et les grands journaux qui sont l'expression de l'opinion publique. En agissant ainsi, le gouvernement est loin de faire un compliment à ses propres organes, qui font l'impossible pour les défendre. Mais, parce que, malgré tous leurs efforts ils ne peuvent réussir à maintenir le parti à flot, on demande à la Chambre d'empêcher ces grands journaux qui sont les organes du sentiment public, de se répandre dans tout le pays, et de porter à la connaissance de la population avec toute l'habileté dont les deux partis sont capables, tout ce qui a trait aux affaires publiques.

Je considère la dissémination gratuite de ces mêmes journaux que l'honorable ministre veut faire disparaître comme l'un des moyens les plus efficaces que nous possédons d'instruire la population de ce pays. Le fait seul que les malles ne peuvent suffire à transporter tous ces journaux est une preuve évidente du désir qui anime les masses de se renseigner et de s'instruire sur les affaires publiques. Je considère donc cette mesure comme étant le meilleur compliment que le gouvernement pouvait faire à l'opposition et aux journaux qui disséminent ainsi dans tous le pays les discussions qui ont lieu dans cette Chambre, et qui font ainsi connaître la reprobation que l'opposition offre à la conduite et à la politique du gouvernement. Le gouvernement considère que cela est tellement à son désavantage qu'il veut faire disparaître ces journaux. Je me contenterai pour le moment d'exprimer l'espoir que l'honorable ministre va retirer son bill, l'étudier de nouveau, et ne pas essayer d'empêcher les meilleurs journaux du pays de faire connaître à la population des discussions et des faits qui sont d'un aussi grand intérêt public.

M. ELLIS: Je n'ai pas l'intention de discuter la question de savoir si la loi doit être modifiée de manière à imposer ou non certains frais de port sur les journaux, mais je voudrais répondre à un argument de l'honorable directeur général des Postes. Il a fait allusion, dans la défense de son bill, au coût des sacs qui sont fournis aux journaux. Or, cet arrangement a été prop sé par le département des Postes lui-même pour le plus grand avantage de commis du bureau de poste, car les éditeurs de journaux pourraient dans le cas contraire envoyer leurs journaux dans une voiture ou autrement et faire jeter le tout sur le plancher du bureau de poste. C'est le département des Postes lui-même qui a proposé comme question de commodité, que les journaux soient placés dans des sacs qu'il fournirait, et que de plus ils y soient placés de manière à ce qu'ils puissent être prêts pour la distribution. Les journaux qui étaient distinés à Toronto étaient placés dans des sacs portant l'adresse de Toronto, ceux qui étaient destinés à Saint-Jean, N.-B. étaient placés dans des sacs portant les lettres N.-B., et ainsi de suite. Ce système est le résultat d'un arrangement conclu entre le département des Postes et les éditeurs, et par conséquent ces derniers ne peuvent être tenus responsables du coût de ces sacs.

M. FOSTER: Cette distribution est-elle faite par les éditeurs?

M. ELLIS: C'est ainsi que je comprends la chose. Les journaux sont placés dans des sacs, lesquels sont adressés aux différents endroits.

M. FOSTER: Par conséquent, en agissant ainsi vous aidez le bureau de poste?

M. CLARKE: Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il a l'intention d'insérer dans le bill qui est actuellement soumis à la Chambre et qui est destiné à imposer de nouveau certains frais de port

sur les journaux—que ces derniers soient distribués par les facteurs dans la municipalité où ils sont publiés. Ou bien se propose-t-on de continuer à exiger un taux d'un ½ cent ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Ce n'est pas l'intention du gouvernement de faire distribuer ces journaux par les facteurs dans les municipalités où ils sont publiés. Nous nous proposons de laisser la loi telle qu'elle existe actuellement sur ce point.

Sir ADOLPHE CARON : Je ne veux pas discuter ce bill maintenant, mais je crois qu'il serait beaucoup mieux si l'honorable ministre voulait produire, lorsqu'il présentera le bill, un état de la différence que devra produire suivant lui dans le revenu le changement des frais de port de 3 cents à 2 cents. L'honorable ministre n'ignore pas que cela a toujours été la pierre d'achoppement. Plus d'une fois des propositions ont été faites devant la Chambre à l'effet de réduire les frais de port de 3 cents à 2 cents pour les lettres à destination du Canada, mais la grande difficulté a toujours été que cette réduction allait faire subir une perte sérieuse au revenu. Lorsque les Etats-Unis ont réduit les frais de port sur les lettres, ils en ont agi ainsi parce qu'ils supposaient que l'augmentation du nombre des lettres couvrirait le déficit produit dans le revenu, et je crois que l'honorable ministre pourra trouver dans son propre département des états indiquant que ce résultat n'a pas été atteint, et je crois que pour pouvoir discuter ce bill l'honorable ministre devrait produire l'état de ce qu'il croit devoir être le profit ou les pertes. Je comprends que l'honorable ministre croit pouvoir combler le déficit que produira cette réduction en forçant les journaux à se servir de timbres-postes, mais encore une fois, pour la discussion intelligente du bill, je crois qu'il est important que nous sachions exactement ce que l'honorable ministre croit devoir être la perte ou le gain qui devra résulter de ce changement proposé.

M. FOSTER : L'honorable directeur général des Postes, est peut-être en état de nous dire cela maintenant.

Le DIRECTEUR GENÉRAL DES POSTES : Je vous dirai ce que je pense sur cette question plus tard.

M. FOSTER: Ce n'est pas de l'opinion de l'honorable ministre que nous avons besoin. Il ne doit pas avoir commencé à préparer ce bill sans se rendre compte de ce qu'il allait perdre en réduisant d'un tiers le coût du port des lettres. Il doit posséder ce renseignement et être en mesure de le faire connaître.

Le DIRECTEUR GÉNERAL DES POSTES : Je préférerais discuter ce point lorsque le bill sera soumis à la Chambre en deuxième lecture,

M. FOSTER : Dans ce cas l'honorable ministre ne veut pas donner tous les renseignements. De tous les renseignements qu'il a donnés, et en particulier celui qui avait trait aux sacs et qui était erroné, aucun n'est d'une aussi grande importance que celui que j'ai demandé et qui est la base de de toute la discussion, c'est-à-dire quelle perte va subir le pays par cette réduction du prix du port des lettres de 3 cents à 2 cents. Il est un peu plus difficile de dire ce qui va pouvoir être réalisé sur les journaux au moyen du changement proposé, bien que nous puissions en faire le calcul en nous basant sur la circulation et le nombre de tonnes de journaux qui ont été transportés l'année dernière. Ces renseignements ne demandent pas de longues recherches. Le directeur général des Postes doit les avoir en sa possession, il doit connaître tous ces faits parfaitement, car il ne pouvait tenter de préparer ce bill sans savoir à quoi s'en tenir à ce sujet. Si nous devons discuter ce bill durant une semaine et plus, il est absolument nécessaire que ces renseignements qui sont de l'essence même de la question nous soient fournis. Je voudrais aussi demander à l'honorable ministre s'il se propose de placer bientôt sur le bureau de la Chambre les documents et la correspondance qui ont été demandés et accordés, il y a déjà quelque temps, et qui se rapportent à la tentative faite pour diminuer les frais de port sur les journaux venant de l'étranger. J'aimerais beaucoup à discuter ces deux questions en même temps, car elles se rapportent l'une à l'autre. Si l'honorable ministre veut bien placer ces documents et ces renseignements sur le bureau de la Chambre avant de proposer la deuxième lecture de son bill, il en facilitera certainement la discussion.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Je ne sache pas que la Chambre ait passé l'ordre dont parle l'honorable député (M. Foster). Je sais qu'il y a, sur l'ordre du jour, une demande de ces documents.

M. FOSTER : Cette motion n'est-elle pas adoptée ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Pas que je sache. Je crois qu'elle est encore sur l'ordre du jour.

Sir ADOLPHE CARON : On a demandé qu'elle fût suspendue.

Le DIRECTEUR GÉNERAL DES POSTES : Si j'ai bien compris, l'honorable député (M. Foster) il a dit que la Chambre avait passé cet ordre. Je crois qu'il est dans l'erreur. Si cette motion était présentement devant la Chambre, je serais obligé de dire que la correspondance entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien, à ce sujet, est incomplète, car elle se rattache à de prochaines négociations et elle est à présent d'une nature confidentielle.

M. FOSTER : Je vois que la motion dont je parle n'a pas été adoptée.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Je ne le pensais pas. Pour la raison que je viens de donner, il ne conviendrait pas de soumettre à la Chambre la correspondance demandée. Il nous faut d'abord l'assentiment des autorités impériales, et dans ce cas même, il y a dans cette correspondance des choses d'une nature confidentielle que, l'honorable député le reconnaîtrait, j'en suis sûr, après en avoir pris connaissance, il ne serait pas juste envers le pays de soumettre au parlement.

Quant à l'autre demande de l'honorable député, je n'ai pas du tout perdu de vue la question de savoir comment la réduction du port des lettres

affecterait le revenu. Je dirai cependant que le déficit dans le département, à l'expiration de l'année financière 1896, était de près de $800,000. J'espère qu'avant que l'on donne effet à cette réduction ce déficit aura complètement ou presque entièrement disparu. Même si la réduction du taux ne devait pas avoir pour effet d'augmenter le nombre de lettres expédiées par la malle, la perte causée au revenu par cette réduction ne créerait pas un déficit égale à celui de 1896. Ainsi, si le pays, avec un taux de port de 3 cents peut payer en un an un déficit de près de $800,000, il pourra certainement faire de même, avec un taux de deux cents, et quand même la réduction du taux n'augmenterait pas le nombre des lettres, le déficit ne serait pas si grand.

M. FOSTER : A combien s'élèverait-il ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Pas au chiffre de 1896.

Sir ADOLPHE CARON : Je ne pense pas que l'honorable ministre veuille discuter dans le moment la position financière de son département. Le temps serait très mal choisi. Je ne partage pas tout à fait l'opinion de l'honorable ministre et je pourrais, je crois, lui signaler quelques autres raisons....

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas que l'honorable député soit dans l'ordre en continuant.

Sir ADOLPHE CARON : Je ne faisais que répondre à l'honorable ministre (M. Mulock).

M. l'ORATEUR : L'honorable député (sir Adolphe Caron) a déjà parlé.

Sir ADOLPHE CARON : L'honorable ministre a parlé 3 ou 4 fois.

M. l'ORATEUR : Il (M. Mulock) a répondu à une question.

M. FOSTER : Avec votre permission, M. l'Orateur, je dirai que l'honorable ministre n'a pas répondu à une question, mais qu'il est entré dans un nouveau sujet.

Sir ADOLPHE CARON : Je questionnerai l'honorable ministre au sujet de la convention de Berne—l'honorable ministre ne s'imaginera pas, je suppose, qu'il donne une réponse à ce sujet. La question est sur l'ordre du jour et devra être discutée en temps et lieu.

M. HUGHES : En présentant ce bill le directeur général des Postes a donné comme une des raisons de l'imposition d'un taux sur les journaux, le coût élevé du transport par les chemins de fer. Je crois—on me reprendra si j'ai tort—que le poids des malles importe peu, mais qu'un chemin de fer fait un contrat pour transporter la malle, quelle qu'elle soit, pendant un certain nombre d'années, à un taux fixe par année. Est-ce cela ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le taux payé est susceptible, de temps à autre, de nouveaux arrangements, et je sais que les chemins de fer ont demandé une augmentation considérable, et je ne doute pas que cela ne soit dû en partie à l'augmentation du tonnage à raison de cette matière postale transportée franco. J'ai reçu récemment, de l'inspecteur en chef, M. Sweetnam, un rapport dans lequel il me dit qu'avant mon entrée dans le département le Grand-Tronc a demandé une augmentation considérable de subside pour le transport de la malle entre Toronto et Montréal, soit $25,000 par wagon, et il attribue cela, en grande partie à l'énorme quantité de journaux envoyés francs de port.

M. INGRAM : Je demanderai à l'honorable ministre s'il n'y a pas une différence entre le prix payé au Grand-Tronc et celui payé au Pacifique canadien, et si cela n'est pas la cause de plaintes de la part des compagnies de chemin de fer.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : En 1864 il fut fixé un prix d'après lequel on paya le Grand-Tronc. Mais il a été fait depuis des exceptions et des modifications et le Grand-Tronc est payé à divers taux, selon les contrats. Dans certains cas c'est tant par mille pour un wagon à marchandise, dans d'autres cas, tant par mille pour un wagon-poste ; dans d'autres cas c'est tant par mille de parcours, indépendamment du service exécuté. Ainsi il n'y a pas de règle fixe. Si les honorables députés, cependant veulent étudier les estimations ils y trouveront un crédit de $5,000 pour les dépenses d'une commission chargée d'étudier la question et de déterminer un mode de paiement.

M. TAYLOR : Si je comprends bien l'honorable directeur général des Postes veut, par ce bill, réduire le taux des lettres de 3 à 2 cents et il espère augmenter le revenu en imposant une taxe postale sur les journaux.

Maintenant, en étudiant la question au point de vue des intérêts du cultivateur, je crois la chose très condamnable et j'espère que le ministre retirera son bill, pour cette raison. Dans une proportion de 90 pour 100, les lettres qui passent par la poste sont écrites par des fabricants et des hommes d'affaires ; le cultivateur, règle générale, n'envoie probablement pas plus de 4 lettres par année, ce qui constituerait, pour lui, une épargne d'environ 4 cents. Mais 90 pour 100 des journaux sont fournis à nos cultivateurs, de sorte que cette épargne de 4 cents sur ses lettres lui coûterait 25 cents qu'il aurait à payer en sus pour son journal quotidien ou hebdomadaire. Cela me semble un nouveau coup porté au cultivateur. Il y a quelques années mon honorable ami se vantait d'être l'ami du cultivateur, du patron ; voici maintenant qu'il le prend à la gorge en taxant son journal. Je crois que le cultivateur regardera cette législation comme la plus condamnable qui ait été soumise à ce parlement par aucun gouvernement.

M. CLARKE : Je demanderai au directeur général des Postes s'il a l'intention de changer le port des lettres destinées à la localité desservie par le bureau de poste où elles sont déposées. L'automne dernier il est venu auprès du ministre une députation de Toronto se plaindre du mode en opération au sujet de ces lettres. Et, comme j'accompagnais la députation je me rappelle que l'honorable ministre promit d'étudier la question. J'aimerais savoir si, en réduisant le port général des lettres dans le pays, le directeur général des Postes a l'intention de réduire de 2 à 1 cent le port des lettres dans les villes.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il n'y a pas de disposition à cet effet dans le bill.

M. CASEY : Avec l'imparfaite connaissance que nous pouvons avoir de ce bill, je ne me propose pas de le discuter sur sa première lecture, mais j'aimerais attirer l'attention de l'honorable ministre sur une ou deux questions que j'ai signalées déjà à ses prédécesseurs. Un de ces points serait de nature, je crois, à l'aider à obtenir cette augmentation de revenu qu'il désire obtenir pour pouvoir faire une réduction dans le port des lettres. Je crois que l'on pourrait obtenir une grande amélioration dans le revenu du département des Postes, par un mode combiné d'enregistrement et d'assurance, comme s'est la pratique, je crois, en Angleterre. Sans doute l'honorable ministre connait mieux que moi ce qu'est la pratique là-bas, mais je crois savoir que les lettres et les paquets transportés par la malle peuvent être assurés. Je suis certain que si l'on pouvait envoyer par la poste, avec les mêmes sûretés que cela se fait par les compagnies de messageries, par exemple, des petits paquets et des lettres chargées, il résulterait de grands avantages de ce genre d'affaires. Les garanties qu'offre aujourd'hui le mode d'enregistrement ne sont pas suffisantes pour induire les gens à expédier quoi que ce soit de valeur par cette voie, et par conséquent il se fait peu de ce commerce. L'honorable ministre a peut-être vu à la chose, en tous cas je lui recommanderais d'approfondir autant que possible la question avant que le bill arrive à une autre phase, afin que nous puissions établir une comparaison avec le bill anglais, et il constatera, je crois, que ce mode peut avoir de très bons résultats.

Un autre point, c'est que le taux actuel d'enregistrement me semble élevé comparativement aux garanties qui sont offertes. Je ne veux pas dire qu'il soit perdu beaucoup d'argent, d'après ce système, mais pour toute la peine que l'on se donne au sujet des lettres recommandées je crois que le taux de 5 cents est passablement élevé. Cela importe peu à l'homme d'affaire qui expédie par la poste des choses de peu de valeur, mais il est une classe fort intéressée, c'est celle des gens qui ont à payer des versements mensuels aux sociétés de bienfaisance, versements qui souvent ne dépassent pas $1 chacune et qui exigent chaque fois 3 cents de port plus 5 cents d'enregistrement. C'est là une proportion élevée sur le montant expédié, et la chose répétée 10 ou 12 fois l'année devient une forte taxe. Il y a, je crois, matière à amélioration dans le mode d'enregistrement, en réduisant les taux et en établissant un système combiné tel que j'ai dit d'enregistrement et d'assurance.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je répondrai à l'honorable député que cette idée d'assurance a été l'objet de l'attention du département, mais nous ne croyons pas pouvoir recommander aujourd'hui ce changement. En agir ainsi, d'abord, demanderait que le département installât des wagons avec des coffres-forts à l'épreuve des voleurs, ce qui nécessiterait pour cela seulement un montant considérable. Le président de l'Association des banquiers a fait une estimation du coût de cette amélioration, et d'après ce que je me rappelle, une dépense d'un à deux millions serait nécessaire pour équiper ces wagons.

C'est pourquoi, en tant qu'une compagnie de messageries fait le service de cette partie du service public, comme l'a bien dit mon honorable ami, je n'ai pas cru prendre sur moi de recommander cela à la Chambre. Quant à ce qui concerne les 5 cents pour l'enregistrement, ce montant a été exigé, il y a plusieurs années sur l'avis du directeur général des Postes d'alors, l'honorable député de Lanark (M. Haggart).

A cette époque la Chambre a discuté la question de savoir si un timbre de cinq cents pour l'enregistrement n'était pas trop élevé ; et la majorité de la Chambre a décidé de voter en faveur de la recommandation qui créait ce changement, il est devenu en vigueur et a continué d'exister depuis. J'ai moi-même souvent cru que le montant de cinq cents était trop élevé, mais je ne suis pas prêt à proposer autre chose pour le présent. Je suis prêt à dire à mon honorable ami que pour ce qui concerne cette classe de remise à laquelle il fait allusion, d'un dollar ou moins, qui demande un enregistrement, cette objection disparaitra le 1er juillet, le système de billet postal deviendra en vigueur, et je crois qu'il ne sera pas nécessaire alors de faire enregistrer des lettres contenant rien autre chose que des billets postaux, ceux-ci étant payables à ordre et payables à des endroits particuliers.

Motion adoptée, et le bill est lu une première fois.

LOI DE FAILLITE.

Sir CHARLES TUPPER : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire attirer l'attention du ministre du Commerce, qui dirige cette Chambre, sur une question très importante actuellement devant le parlement ; si la chose est nécessaire, je vais proposer une motion, afin de faire les quelques remarques que je désire faire. Je veux parler du bill de faillite, présenté par l'honorable député de Laval (M. Fortin) dans un discours savant et lucide, qui démontre que l'honorable député a travaillé beaucoup pour se rendre maitre de cette question importante et compliquée. Je désire spécialement attirer l'attention du ministre du Commerce, qui, heureusement, pendant que cette question est sur le tapis, dirige en ce moment la Chambre, sur ce que je considère être d'un intérêt sans égal. Je sais qu'il y a une grande diversité d'opinions sur cette question parmi les membres des deux côtés de cette Chambre. Pendant le long séjour que j'ai fait en Angleterre, j'ai appris combien il est important pour les intérêts commerciaux du Canada qu'une loi de faillite soit adoptée, cela détruirait en Angleterre et dans les autres pays l'impression que les marchands ne sont pas en sûreté en commerçant avec notre pays, à cause du risque qu'il a d'être sujet à des pertes injustifiables.

Il m'est arrivé mille fois d'entendre avec peine les plaintes des commerçants de la grande métropole commerciale du monde, me montrant l'abominable injustice dont ils avaient été victimes, les pertes qu'ils avaient subies, parce que quelques particuliers au Canada avaient obtenu leurs produits et étaient capables de diviser entre leurs amis et autres entre les mains desquels ils plaçaient ces produits, ignorant absolument toutes les réclamations des personnes qui avaient vendu ces articles. J'ai raison de croire que ceci a pour effet de mettre le commerce avec le Canada sur un terrain très désavantageux et ce désavantage pourrait cesser d'exister, je crois, si une loi de faillite judicieuse était adoptée. J'attire spécialement l'attention du ministre du Commerce sur ce sujet en ce moment,

parce qu'un de ses honorables collègues, M. Dobell, n'est pas actuellement ici ni dans le pays. Nous avons tous deux, M. Dobell et moi, assisté à une assemblée importante et considérable de la Ligue de l'Empire Britannique, présidée par Sa Grâce le Duc de Devonshire, lorsque j'étais récemment à Londres en même temps que M. Dobell.

M. l'ORATEUR : Je suppose que l'honorable député veut parler de l'honorable député de Québec.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande pardon de l'avoir nommé—je veux dire l'honorable député de Québec-ouest ; mais c'était comme M. Dobell, qu'il était avec moi en cette occasion. A cette assemblée l'honorable monsieur a appuyé une résolution que je proposais moi-même dans laquelle nous nous engagions à démontrer fortement au gouvernement du Canada l'importance qu'il y avait à présenter et à faire adopter par le parlement une loi de faillite.

Ayant entrepris de remplir ce devoir, et en l'absence de l'honorable monsieur qui me secondait à Londres à cette époque, je désire choisir cette occasion pour remplir ma promesse et démontrer au gouvernement l'importance de cette question que cet honorable député connaît parfaitement bien, bien qu'elle ait été si habilement traitée par l'honorable député de Laval (M. Fortin) ; et malgré qu'il ait consacré beaucoup de temps et de soin à la considération de ce sujet, il est impossible d'espérer que cette question puisse être décidée durant cette session, si elle reste entre les mains d'un simple député.

Je me lève donc pour insister auprès de l'honorable ministre pour qu'il fasse ce que je considère être un devoir envers la Chambre et le pays, qu'il place sur les ordres du gouvernement la mesure qu'a si bien expliquée l'honorable député de Laval et qu'il prenne la responsabilité de faire la chose, de telle sorte que ce projet de loi soit complètement élaboré par cette Chambre. Autrement, les honorables députés de l'autre côté de la Chambre, le savent bien, cette loi ne pourra pas être adoptée si elle est laissée entre les mains d'un simple député. Je crois qu'il n'y a rien de plus important que ce sujet. Je crois que les députés de ce côté-ci de la Chambre, quelle que soit leur divergence d'opinion comme la chose existe du reste de l'autre côté, je crois, dis-je, que des deux côtés on est disposé à rechercher s'il n'est pas possible de trouver et d'adopter une mesure praticable qui donnera un avantage beaucoup plus considérable que celui qu'il a aujourd'hui, au commerce du pays avec les autres nations.

Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps, mais je saisis cette occasion pour faire ressortir auprès du ministre du Commerce et de ses collègues l'importance de cette mesure et celle qu'il y a pour le gouvernement d'adopter le seul moyen de discuter à fond cette question, afin d'adopter une loi qui sera pour l'avantage du pays et aussi, je crois, pour le plus grand honneur de ce parlement. Je suis certain que le très honorable premier ministre, lorsqu'il a parlé à ce sujet lors de la présentation du bill, a mentionné le fait que la loi de faillite que cette Chambre a déjà adoptée a été présenté par un simple député. C'est vrai, mais il est aussi vrai que le député, M. Abbott, plus tard sir John Abott, était reconnu par les deux partis comme l'homme capable de traiter cette question mieux qu'aucun membre ne le peut faire des deux côtés de cette Chambre. Je conclus en espérant que cette mesure, à laquelle trop d'importance ne peut être attachée, recevra la plus complète considération de la part du gouvernement.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je ne suis pas prêt à diminuer l'importance qu'il y a d'adopter la loi proposée. Mais l'honorable député comme moi sait que de toutes les questions qui peuvent être discutées dans cette Chambre, la question de faillite est celle où les avocats et les autres députés diffèrent le plus d'opinion—et il sait de plus, que si nous devons avoir une loi de faillite pour toute la confédération, il est très important qu'elle soit étudiée et considérée on ne peut plus attentivement et sous tous ses aspects.

Pour le moment, l'honorable député qui l'a prise sous ses soins est, je crois, l'avocat qui occupe un des premiers rangs dans sa profession dans la province de Québec, et il a rendu un grand service public, je crois, en amenant cette question devant la Chambre et le public. Je crains de n'être pas capable de promettre que le gouvernement va se charger de cette mesure. Il aurait été le premier à le faire, s'il avait pu le faire. De plus, bien qu'il soit parfaitement vrai que bien des abus aient existé dans le fonctionnement de la loi de faillite ou dans la distribution de l'actif dans différentes provinces, j'ai raison de croire que l'on a remédié dans tous les cas à ce qu'il y avait de plus défectueux.

Les diverses députations qui sont venues auprès du gouvernement pour discuter cette importante question, en tant que je me rappelle, ont admis que les lois adoptées dans les différentes provinces, notamment dans la province de l'Ontario comme dans la province de Québec, étaient, en somme, justes et raisonnables, et surtout dans la province de Québec. Je crois que l'honorable député sait que c'est vrai, peut-être pas autant pour la province de l'Ontario. Là où il y a le plus de plaintes, c'est dans la Nouvelle-Ecosse, et je suis informé par mon honorable ami (M. Fielding) qu'à présent un acte a été adopté par la législature de la Nouvelle-Ecosse, ou est sur le point d'être adoptée, laquelle doit, paraît-il, remédier aux abus qui ont existé dans l'administration de la loi dans cette province.

Tout ce que je puis dire, c'est que nous désirons autant que l'honorable député que les lois de faillite des diverses provinces, soient de nature à contenter tous les créanciers anglais ou canadiens ou de toute nationalité ; mais nous ne croyons pas qu'il soit en notre pouvoir, à cette phase de la session surtout, d'entreprendre de présenter la chose comme une mesure du gouvernement.

M. FLINT : Les observations faites par le très honorable premier ministre lors de la présentation du bill, nous faisaient espérer que le gouvernement pourrait, à une époque plus avancée de la session, mettre ce bill au nombre de ses mesures. Je connais assez mon honorable ami (M. Fortin) pour dire que lorsque le bill viendra devant la Chambre, il demandera la formation d'un comité spécial pour en étudier les détails avant de le soumettre au parlement, du consentement des membres des deux côtés de la Chambre qui feront partie de ce comité. Cela, avec l'aide du gouvernement, nous mettra en position,

je j'espère d'adopter cette mesure avant la fin de la session.

Sans aucun doute, il y a beaucoup de force dans l'argument apporté par l'honorable chef de l'opposition demandant une mesure raisonnable concernant la faillite, car nous savons que le crédit individuel, ou le crédit public souffrira probablement du manque d'une loi de faillite uniforme. J'aime à croire que plus tard, la Chambre sera disposée à étudier cette question sans esprit de parti, et à adopter une mesure dans l'intérêt du commerce seulement. Il n'y a aucun doute que ce bill est très important, et, si j'en juge par ce que j'ai entendu dire à mes collègues, je suis convaincu qu'il existe un sentiment très prononcé en faveur d'une mesure de ce genre.

Motion rejetée.

VACANCES DE PAQUES.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : En réponse à une question que m'a posée hier l'honorable chef de l'opposition, je dirai que j'ai l'intention de proposer que l'ajournement de la Chambre qui aura lieu mercredi soir, se prolonge jusqu'à mardi.

Sir CHARLES TUPPER : Mercredi soir à six heures ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Bien, non : dans tous les cas, que la Chambre s'ajourne mercredi.

EXPLICATIONS PERSONNELLES.

M. OLIVER : M. l'Orateur, je désire attirer l'attention de la Chambre sur quelque chose que je lis dans les *Débats* du 30 mars. Parlant, ce jour-là, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) aurait prononcé les paroles suivantes :

Eh bien ! lorsqu'il a fait son premier discours en cette Chambre, mon honorable ami le député de l'Alberta (M. Olivier) a parlé des promesses faites par le parti libéral. J'ai ici le texte de son discours, qu'on trouvera dans les *Débats*, à l'endroit du débat sur l'adresse. Se fiant à ces promesses, il ne croyait pas nécessaire d'appuyer ma prétention relativement aux instruments aratoires, car, disait-il :

Si c'est l'intention du gouvernement de porter les instruments aratoires sur la liste des articles admis en franchise, et de faire droit aux vœux des cultivateurs des territoires du Nord-Ouest, exécutant ainsi les promesses faites par les candidats libéraux et leurs partisans dans les Territoires du Nord-Ouest, pourquoi apporter du retard à la chose ? Peut-on donner une raison pour cela ?

Or, M. l'Orateur, voici ce que j'ai dit, en cette circonstance, d'après le compte rendu des *Débats :*

Je dirai à l'honorable député, M. l'Orateur, je dirai à la Chambre qu'il n'existe pas de désappointement dans la division que je représente, en tout cas—et elle renferme beaucoup plus de votants que celle que représente l'honorable député (M. Davin)—au sujet du discours du trône. L'élection gagnée dans mon comté pour le gouvernement n'a pas été gagnée par des promesses faites par le chef de ce gouvernement au sujet de la réduction du droit sur les instruments aratoires.

J'ai attiré l'attention de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) sur le sujet et je déclare qu'il m'a attribué des paroles et des sentiments qui n'étaient ni dans ma bouche, ni dans mon cœur ; paroles et sentiments que je n'ai pas exprimés, que les *Débats* ne m'attribuent pas et qui sont évidemment les paroles et les sentiments d'une autre personne. L'honorable député (M. Davin), au lieu de rapporter fidèlement mes paroles, a insinué, dans son discours, que je n'avais pas dit la vérité. Il n'est que juste que je donne cette explication.

M. DAVIN : L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) se trompe certainement en disant que j'ai insinué qu'il n'avait pas dit la vérité. J'ai envoyé immédiatement chercher les *Débats* à la bibliothèque afin de voir ce qu'il avait dit, et j'ai ensuite déclaré à mon honorable ami (M. Oliver) que je citais un article du *News* de Medicine-Hat, qui lui attribuait ces paroles, et j'ai cité cet article tel que les *Débats* le rapportent. Je constate, maintenant, en référant aux *Débats* que mon honorable ami a parfaitement raison et que le *News*, de Medicine-Hat, n'a pas rapporté ses paroles fidèlement. Mais mon honorable ami se trompe certainement lorsqu'il suppose que j'ai insinué qu'il n'avait pas dit la vérité ; au contraire j'ai envoyé immédiatement chercher les *Débats*, et si j'avais parlé après six heures, je me serais corrigé, comme j'ai l'intention de le faire, lorsque le sujet reviendra devant la Chambre.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. OLIVER : M. l'Orateur, puis-je lire dans les *Débats* ce que l'honorable député (M. Davin) a dit dans cette circonstance.

M. l'ORATEUR : L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) ayant donné ses explications, il me semble qu'il ne peut y avoir de malentendu maintenant.

L'ACTE DU CENS ÉLECTORAL.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 16) à l'effet d'abroger l'acte du cens électoral et de modifier l'acte des élections fédérales.

M. KAULBACH : Vu qu'il me manquait certain journal que je n'ai pu me procurer avant la deuxième lecture de ce bill, mais que je me suis procuré depuis, je demanderai à la Chambre de m'accorder quelques moments d'attention.

A mon avis, ce projet de loi est d'une grande importance, non parce qu'il est destiné à faire beaucoup de bien, mais parce qu'il peut produire beaucoup de mal, par conséquent, qu'il me soit permis de dire que tout en étant opposé à l'acte du cens électoral de 1885, à cause de son fonctionnement coûteux et compliqué, je crois que nous n'améliorons en rien la position par le bill dont la Chambre est saisie, attendu que nous sacrifions l'indépendance et la dignité auxquelles nous avions droit. Le principe de ce bill est mauvais, car il remet nos droits de suffrage entre les mains des législatures des différentes provinces, et ce sont des corps qui nous sont subordonnés qui vont déterminer le cens électoral qui nous convient le mieux ; ce qui, à mon sens, n'est pas dans l'ordre naturel des choses.

En outre, une province a le suffrage universel, une deuxième a le vote ouvert et une troisième quelque autre chose, et sans parler des injustices que peut causer la confection des listes, il me semble qu'un pareil système manque d'uniformité, est impraticable et injuste.

Permettez-moi de vous dire que si le gouvernement présentait un bill établissant un cens électoral uniforme de l'Atlantique au Pacifique, un cens empreint d'un fort sentiment national et canadien, et fixé pour le plus grand avantage du plus grand nombre, tout en étant d'un fonctionnement peu coûteux, un tel bill, j'en suis parfaitement convaincu, recevrait l'appui de toute la Chambre et l'approbation du peuple du Canada, car nous garderions la haute main sur le droit de suffrage.

Le cens électoral de la Nouvelle-Ecosse n'est pas satisfaisant, car il ouvre la porte à la malhonnêteté des estimateurs et des reviseurs. De plus, il est relativement facile de manipuler et d'altérer les listes électorales, qui sont écrites à la main ; et de temps à autre, dans les élections récentes, nous avons eu des preuves que la fraude se glissait non seulement dans la confection des listes, mais que des fonctionnaires publics, que l'on devrait supposer à l'abri de pareilles tentations falsifiaient les bulletins.

Pour vous donner un exemple des fraudes que commettent quelquefois certains officiers de la Couronne, partisans sans scrupules, laissez-moi vous dire que nous avons dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, un fonctionnaire qui possède l'heureux pouvoir d'élire ou d'invalider un candidat, suivant son bon plaisir. C'est là une chose qui a été parfaitement prouvée dans la dernière élection provinciale de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, en avril dernier. En effet, C.-E. Church, un membre du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, fut défait dans cette élection par son concurrent, M. A.-J. Wolf, un libéral-conservateur, qui eût sur lui une majorité de 17 voix et par un autre libéral-conservateur, M. Emmanuel Hebb, qui eût sur lui une majorité de 8 voix, et cependant, quoique le ministre fut en minorité, quoiqu'il fut le dernier sur la liste lors du dépouillement du scrutin, le shérif à la grande surprise de tous, à la grande surprise même du parti de M. Church, l'a proclamé élu ; et cet homme remplit aujourd'hui les importantes fonctions de commissaires des mines dans le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse sans aucun droit et sans être le choix des électeurs du comté de Lunenburg.

Avec la permission de la Chambre, afin de donner une idée plus exact de ce qui s'est passé, je vais lire un compte rendu des procédures, ou un article qui a paru dans le *Bulletin*.

VÉRIFICATION MONSTRUEUSE.

Le comté de Lunenburg a élu Wolf par une majorité de 17 voix.

Le shérif Creighton a élu C.-E. Church par une majorité de 2 voix.

Les électeurs ne comptent pour rien aujourd'hui, et il est étonnant que l'organisation libérale n'ait pas donné à Church une plus grande majorité.

Lorsque le résultat de l'élection fut connu, les libéraux ont dit que tout s'arrangerait par un recensement des votes. M. Church a déclaré lui-même, dans la salle à manger de l'hôtel Bridgewater, qu'une vérification des votes le remettrait sur pied.

Sous un prétexte ridicule, on a demandé une vérification des votes, et ainsi qu'il avait été prédit, Church a été proclamé élu.

Electeurs du comté de Lunenburg, considérez avec calme ce qui s'est passé et jugez par vous-mêmes. On a dépouillé de leurs votes 2,500 électeurs de ce comté et on a privé ceux-ci de leur légitime représentant ; car aussi vrai que le soleil brille dans le firmament, au moyen de quelque monstrueuse canaillerie, on a honteusement volé à A.-J. Wolf le siège qui lui appartient dans l'Assemblée législative.

Voici les faits, en peu de mots. A.-J. Wolf a reçu 17 voix de plus que C.-E. Church. En premier lieu, les libéraux ont essayé à induire le shérif Creighton à proclamer Church élu, sans compter les bulletins contenus dans huit boîtes du scrutin, sous le prétexte que les cahiers de vote n'étaient pas attachés à l'extérieur des dites boîtes. Les avocats conservateurs ont empêché cette injustice. Alors les libéraux ont demandé une vérification des votes au moyen de laquelle, ils se vantaient d'élire Church. Personne ne peut prédire le résultat d'une honnête vérification des votes. Ces là un jeu où les deux candidats ont des chances égales, la balance penchant un peu du côté du candidat de l'opposition, car, dans une élection, les présidents du scrutin, sont d'ordinaire des amis du gouvernement. La vérification des votes a eu lieu, et nous n'exagérons rien en disant que les procédures ont été une parodie d'une honnête enquête semi-judiciaire. Raconter ce qui s'est passé ferait monter le rouge au front d'un tireur de ficelles de Tammany Hall. Les amis du shérif peuvent tenter de l'excuser en plaidant ignorance de sa part et, dans une certaine mesure, nous tombons d'accord avec eux sur ce point ; mais dire que ses décisions ont été partiales exprimerait bien faiblement le sentiment populaire. Il n'a même pas été poli à l'égard des avocats conservateurs. A un certain moment, il a dit à l'un des procureurs représentant les candidats conservateurs de se "taire," sur quoi l'autre avocat conservateur aurait observé : "Oui, vous n'êtes qu'un tory." Le shérif Creighton ne s'occupe pas des précédents. Tantôt il rendait une décision, tantôt une autre *toute contraire, selon qu'il y voyait l'intérêt* de M. Church.

Il a admis des bulletins marqués en faveur de M. Church, lesquels, en toute raison et justice, auraient dû être rejetés. Il a rejeté des bulletins marqués en faveur de M. Wolf, lesquels il avait lui-même acceptés auparavant, au palais de justice de Lunenburg, en sa qualité de président de l'élection. De plus, un certain nombre de bulletins marqués en faveur de Hebb et de Wolf ont été *gâtés au moyen d'une croix placée en regard du nom de* Church, et grattés avec le doigt ou le pouce (voyez facsimile dans une autre colonne). Ces bulletins grattés étaient nombreux et ont été l'objet d'une discussion sérieuse ; en effet, les avocats conservateurs ont énergiquement soutenu, que ces bulletins avaient été altérés. Nous pourrions citer plusieurs décisions injustes et manifestement partiales du shérif Creighton et de ses conseillers libéraux, *mais nous croyons en avoir dit assez pour* que le public en vienne à la conclusion qu'on a escamoté à A.-J. Wolf le mandat législatif qui appartient à celui-ci.

Nous le demandons, est-il raisonnable de supposer que, dans presque tous les arrondissements, Wolf perd des votes et Church *en gagne? Nous sommes fermement* convaincu que même si la majorité de Wolf eut été de 30 voix, il n'aurait pu prendre son siège dans la Chambre.

Electeurs du comté de Lunenburg, rappelez-vous cette infamie. Rappelez-vous *comment on a annulé* vos votes et on vous a enlevé votre représentant. Rappelez-vous qu'aujourd'hui, le seul moyen de gagner une élection pour un candidat conservateur, c'est d'avoir une majorité d'au *moins 100 voix. Gravez bien ces injustices dans* votre mémoire, et lorsque le temps viendra, donnez libre cours à votre indignation et écrasez ces meneurs électoraux et ces lâches adversaires.

Je vais aussi vous lire, à ce sujet un incident qui probablement intéressera et amusera en même temps les honorables membres de la Chambre.

LA SPOLIATION DES EGYPTIENS.

Dans un certain pays, vivaient deux surintendants des écoles du dimanche ; le nom de l'un était l'Honnête Samuel et le nom de l'autre était le Saint Tom.

Or ces deux hommes étaient avocats, excessivement plus droits que tous les autres avocats qui habitaient ce pays.

Or il y eut une élection dans ce pays, et ensuite une vérification des votes, et les deux surintendants surveillèrent le tout, après qu'une organisation secrète, appelée Tammany, eut commencé son travail.

Or, avant le commencement de la vérification des votes, un des surintendants lança un regard à l'autre et dit : "Prions" (*prev.*)

Et alors, tous deux "prièrent" avec ferveur durant trois jours, depuis le commencement de l'audience jusqu'à la fin.

Or Joseph était le juge de cette cour.

Et il advint que pendant qu'ils priaient, voilà que la majorité de l'homme appelé Wolf disparaît graduellement, comme les nuages légers ou la rosée du matin, sous les rayons de l'aurore. Et voyant cela, Joseph cligna de l'œil et fut fort aise.

Et, voyez, la minorité de 17 voix d'un homme appelé Church s'évanouit, et l'on vit s'élever des profondeurs des boîtes du scrutin une majorité de 2 voix:

Mais les chiffres de " Manny " et de l'homme appelé " John " ne changeaient pas. Et ainsi ils dépouillèrent les Egyptiens.

Et l'un des Egyptiens dit à Joseph: Donnes-nous l'énigme, nous t'en prions, et montres nous-en la clef."

Et Joseph se tira la barbe, se moucha trois fois et répondit: " Vous êtes excessivement naïfs. Regardez ces boîtes du scrutin et les clefs et les débris du sceau qui fermait celle-là. Voici les clefs: mais le sceau est-il éternel? Et il fit un clin-d'œil aux deux surintendants des écoles du dimanche, le plus âgé des deux prisa et lança un regard au plus jeune.

Regardez, je vous découvre un mystère. N'as-tu pas vu les nombreux bulletins de l'homme appelé Wolf, lesquels ont été barbouillés comme avec le pouce de la main droite? Eh bien! ces bulletins n'ont pas profité à Wolf et je les ai rejetés comme de la paille qu'il faut brûler. Regardez, je suis le juge de toute cette terre depuis Vogler's-Cove jusqu'à Hubbard's-Cove, et depuis la grande mer jusqu'au comté de Queen.

Et l'Egyptien répondit et dit à Joseph: Qui a barbouillé ces bulletins de l'homme appelé Wolf, et pourquoi aucun des bulletins de l'homme appelé Church n'a-t-il pas été barbouillé?

Mais Joseph se moucha et ne répondit pas un seul mot.

Et l'Egyptien dit à Joseph: " Dis à ton serviteur, je t'en prie, qu'avait donc le bulletin de l'homme appelé Wolf, bulletin que toi et ton prophète Samuel avez déclaré valide le jour de l'élection et que tu a rejeté dans la vérification des votes? Dis à ton serviteur, aussi, que sont devenus deux bulletins marqués en faveur de l'homme appelé Wolf, à l'arrondissement de Mader's-Cove, et d'où venait ce bulletin égaré dans la boîte du scrutin de Lily Dale?

Mais Joseph se tira la barbe, et ne lui répondit pas un seul mot.

Et l'Egyptien dit à Joseph, que sont devenus les bulletins de la Petite-Rivière, la place de l'homme appelé John? Ton serviteur ne peut comprendre ce grand changement. A-t-il été opéré par ta main puissante?

Et Joseph répondit et dit à l'Egyptien: " Pour qui me prends-tu? Pense-tu que 17 est un nombre tellement grand que le juge de toute cette terre ne puisse le faire disparaître Le chiffre 50 pourrait à peine résister à mon creuset.

Et l'Egyptien dit à Joseph: " Où mon seigneur a-t-il mis les boîtes du scrutin après l'élection, et avant la vérification des votes; et quelle garde mon seigneur a-t-il établi sur ces boîtes?

A ces paroles Joseph entra dans une grande collère, se tira la barbe, se moucha et dit: " Va demander au surintendant des écoles du dimanche."

Et ainsi l'Egyptien s'en alla à la recherche des surintendants des écoles du dimanche, et lorsqu'il les trouva, ils étaient dans le bureau d'un avocat libéral impie, dans la ville qui est appelée Lunenburg, et, voyez les deux surintendants des écoles du dimanche expliquant les leçons qu'ils devaient donner le dimanche suivant à l'organisation secrète appelé Tammany.

Voilà en substance comment le comté de Lunenberg, dans une élections a été traité par un fontionnaire public dont la population veut se débarrasser, mais que le gouvernement maintient en fonctions, tandis que des employés publics honnêtes et honorables ont été destitués sans cause et sans avoir été entendus, mais simplement pour avoir exercé leur droit de suffrage, sans avoir pris une part active dans la politique.

On peut difficilement imaginer un acte plus diabolique de la part d'un fonctionnaire public, et si celui-ci est capable d'un acte aussi inique que celui que lui reproche le journal que je viens de lire, de concert en cela avec d'autres journaux, il peut récidiver et faire peut être quelque chose de pire lorsque l'occasion s'en présentera, et mentir pour couvrir sa faute. Où est le ministre de la Justice? Pourquoi ne fait-on pas une enquête sur ces faits? Il y a un proverbe qui dit que "le bonheur des méchants est de courte durée"; espérons que ce fonctionaire recevra avant longtemps le châtiment de ses fautes.

M. KAULBACH.

Un fonctionnaire de ce calibre, peut être un instrument commode pour un parti, mais est détesté de tous les gens bien pensants, et je dis en toute franchise, qu'il n'est pas juste d'obliger les électeurs d'un comté ou d'un pays à souffrir en silence les procédés infâmes d'un fonctionnaire de cette trempe, et que les autorités devraient intervenir.

Je considère qu'un électeur honnête qui se rend au bureau de votation pour donner son suffrage doit avoir confiance en ceux qui ont charge du scrutin, il doit avoir confiance surtout au shérif qui a la garde des boîtes électorales, il doit avoir confiance que son bulletin ne sera altéré en aucune façon, mais que son vote sera légitimement compté lorsqu'on additionnera les voix données en faveur de chaque candidat.

Pour remédier àce mal, je recommanderais l'adoption du suffrage universel,—lequel nous avons virtuellement aujourd'hui,—et le vote ouvert, car le système actuel du scrutin secret, est bas et méprisable, et ouvre la porte à toutes sortes de fraudes, et encourage, dans certains cas, le faux serment, tandis que le vote ouvert est d'un fonctionnement simple, peu coûteux et peu susceptible d'entraîner des complications.

M. MILLS: Avant que la Chambre se forme en comité pour étudier ce bill, je désire faire quelques observations au sujet des articles 4 et 5.

L'article 4 se lit ainsi:

L'*Acte du cens électoral*, formant le chapitre 5 des Statuts revisés, et tous les actes qui le modifient, sont par le présent abrogés.

L'article suivant se lit ainsi:

Pour les fins d'une élection fédérale qui a lieu dans les limites d'une province, sauf les dispositions ci-après décrétées:—

(*a.*) Le cens nécessaire pour permettre à une personne d'y voter sera celui qui est établi par les lois de cette province comme étant nécessaire pour permettre à cette personne de voter, dans la même partie de la province, à une élection provinciale.

Voilà l'article auquel je m'oppose tout particulièrement et je crois que le gouvernement devrait assurer la Chambre que ces dispositions du bill seront amendées même avant que nous nous formions en comité. L'autre soir le ministre des Finances a cité à la Chambre l'acte de 1882, et a déclaré que la législature de la Nouvelle-Ecosse n'avait adopté aucune loi privant un électeur de son droit de suffrage ou lui défendant de l'exercer, dans les élections fédérales.

Sous l'impulsion du moment, j'ai répondu que cela était vrai, et il en est ainsi jusqu'à un certain point. La législature de la province de la Nouvelle-Ecosse n'a pas adopté une loi formelle privant un électeur de son droit de suffrage dans les élections fédérales, mais il n'en est pas moins vrai que le parti politique qui a inséré cet acte malfaisant dans les statuts de la Nouvelle-Ecosse a inséré, dans les statuts du Canada, un acte prescrivant que la même loi s'appliquera dans la Nouvelle-Ecosse aux électeurs qui élisent les membres de cette Chambre. Afin d'exposer la question clairement et dans tous ses détails—chose qui n'a jamais été faite, je crois—je vais commencer par le commencement, et je vais dire à la Chambre, aussi brièvement et aussi exactement que possible, ce qui s'est passé.

D'abord, l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord a reçu la sanction de cette Chambre en 1867. L'article 41 de cet acte prescrit :

Jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement, toutes les lois en vigueur dans les diverses provinces concernant l'éligibilité ou l'inégibilité des membres de la Chambres des Communes, et les votants, aux élections de ces membres, s'appliqueront.

Plus tard, en 1871, la législature de la Nouvelle-Ecosse a adopté un acte, sanctionné le 4 avril 1871, pour assurer l'indépendance de l'Assemblée législative de cette province. J'ai lu cet acte l'autre soir ; et c'est cet acte malfaisant qui prive les fonctionnaires fédéraux, et surtout les employés de l'Intercolonial, de leur droit de suffrage dans les élections provinciales de la Nouvelle-Ecosse. Tel est la portée de l'acte adopté, en 1871, par le gouvernement de la Nouvelle Ecosse, qui avait décidé de faire disparaître de la législature provinciale et de la Nouvelle-Ecosse elle-même, tout ce qui de près ou de loin se rattachait à la confédération. Dans le moment, je cite de mémoire les remarques faites par le procureur général de ce temps-là, en présentant le bill dont j'ai parlé. Le 14 avril 1871, immédiatement après l'adoption de cet acte odieux, le gouvernement adopta un bill appelé l' " Acte provisoire des élections parlementaires de 1871," qui n'a été en vigueur que deux ans, ainsi que l'indique l'article premier. Je vais citer l'article même. Il est manifeste que l'objet de ce bill était d'annuler l'effet de l'acte malfaisant que la Nouvelle-Ecosse avait adopté dans le même mois.

Sir CHARLES TUPPER : Quelle est la date ?

M. MILLS : Le bill a été sanctionné le 14 avril 1871 et l'acte est intitulé " Acte à l'effet d'établir des dispositions temporaires pour l'élection des membres de la Chambre des Communes du Canada."

L'article premier se lit ainsi :

Le présent acte restera en vigueur pendant deux ans à compter de son adoption et pas plus longtemps ; il pourra être cité sous le titre de " Acte provisoire des élections parlementaires, 1871 ".

L'article 4 se lit comme suit :

Toutes les personnes nommées reviseurs, en vertu du chapitre 28 des actes de la législature de la Nouvelle-Ecosse, adopté en 1863, intitulé " An Act to regulate the election of members to serve in the general assembly ", devront en la présente année, 1871, dans un délai de trois mois de l'adoption du présent acte, et en toute année future à l'époque où elles prépareront la liste annuelle des électeurs ayant droit de voter aux élections des membres de l'Assemblée générale, préparer aussi et remettre au greffier de la paix une pareille liste alphabétique des électeurs ayant droit de voter aux élections des membres de la Chambre des Communes du Canada, en ajoutant aux listes des électeurs pour l'élection des membres de l'Assemblée générale les noms de tous les fonctionnaires et employés du gouvernement de la confédération ayant droit de voter aux élections des membres de l'Assemblée générale, en vertu des lois en vigueur à la Nouvelle-Ecosse le premier jour de juillet 1867, mais pouvant avoir été déclarés inhabiles à voter par tout acte de la législature de cette province adopté après le dit jour. Les listes en premier lieu faites formeront le registre des électeurs des membres de la Chambres des Communes jusqu'a ce que les listes de l'année suivante soient faites et parfaites, et les dispositions des articles 25, 26, et 27 respectivement du dit chapitre seront réputées applicables à ces listes futures. Pour tout fait de négligence et manquement volontaire dans l'accomplissement de leur devoir, sous l'empire du présent article, les reviseurs seront sujets aux mêmes peines décrétées par l'article 24 du dit chapitre.

Cela a été adopté par ce parlement le mois même que l'inique loi était adoptée à la Nouvelle-Ecosse. Comprenons-le bien, ça ne devait être en vigueur que deux ans, n'étant que temporaire.

Le 23 mai 1873, un autre acte fut adopté par cette Chambre. Il est intitulé : " Acte pour pourvoir provisoirement à l'élection des députés à la Chambre des Communes." Son premier article décrète ceci :

Cette loi sera en vigueur durant un an depuis l'époque de son adoption jusqu'à la fin de la prochaine session, et pas davantage.

L'article 10 reproduit la disposition adoptée en 1871. Inutile de la lire.

Cet acte a été sanctionné le 23 mai 1873. Le 23 novembre suivant, le gouvernement Mackenzie prit les rênes du pouvoir, et l'élection avait lieu le 22 janvier 1874. La première fois qu'il fût ensuite légiféré à ce sujet en ce parlement, ce fut en 1874. L'acte était intitulé : " Acte concernant l'élection des députés à la Chambre des Communes." L'article 40 est ainsi conçu :

Sauf les exceptions ci-dessus prescrites, toute personne ayant droit de voter à l'élection des députés à la Chambre d'assemblée ou Assemblée législative des différentes provinces qui composent la confédération du Canada, et nulle autre, aura le droit de voter à l'élection des députés à la Chambre des Communes du Canada dans les diverses circonscriptions électorales situées en ces provinces respectivement ; et toute liste d'électeurs faite et préparée dont, d'après les lois en vigueur dans les différentes provinces, on ferait usage si l'élection était celle d'un représentant ou de représentants à la Chambre d'assemblée ou Assemblée législative de la province dans laquelle aura lieu l'élection (lorsque ces listes doivent être faites), sera la liste électorale employée à l'élection des députés à la Chambre des Communes qui auront lieu en vertu des dispositions du présent acte.

En d'autres termes, il ne permet pas l'exercice de leur droit de vote aux fonctionnaires du gouvernement fédéral comme le faisait l'acte de 1873, mais il ressuscite l'ancienne loi de 1871, relative à la privation du droit de vote.

L'article 43 de l'acte adopte encore, relativement à la privation du droit de vote, des dispositions identiques à celles que j'ai mentionnées dans l'inique loi de la Nouvelle-Ecosse en date de 1871. Voici cet article :

Chaque électeur, introduit un seul à la fois dans chaque compartiment de la salle où se tient le scrutin, donnera ses noms, prénoms et professions, qui seront inscrits ou enregistrées sur une liste gardée à cette fin par le greffier du bureau de votation ; et si son nom se trouve sur la liste des électeurs de l'arrondissement assigné à ce bureau, il recevra du sous-officier-rapporteur un bulletion de vote sur lequel celui-ci aura préalablement apposé ses initiales ainsi qu'une enveloppe.

Pourvu toujours que cet électeur, s'il en est requis par le sous-officier-rapporteur, le greffier du bureau de votation, l'un des candidats ou l'un de leurs agents, ou par quelque électeur présent, prête, avant de recevoir son bulletin de vote et son enveloppe, le ou les serments de qualité requis par les lois en vigueur dans la province où aura lieu l'élection, d'un votant à l'élection d'un membre de la Chambre d'Assemblée de cette province en substituant dans ce cas les mots " Chambre des Communes du Canada " aux mots " Chambre d'Assemblée," ou en faisant tout autre changement nécessaire pour appliquer ce serment à l'élection d'un député à la Chambre des Communes du Canada, lequel serment le sous-officier-rapporteur ou le greffier sont par le présent autorisés à lui déférer.

L'effet de cette disposition est d'insérer dans les statuts du Canada dans l'acte de 1874 concernant les élections fédérales, l'inique loi de la Nouvelle-Ecosse en date de 1871, privant les fonctionnaires et les employés de chemins de fer du gouvernement

fédéral de leur droit de voter aux élections des membres de ce parlement.

Le ministre des Finances demande : Pourquoi alors avoir adopté l'acte de 1882 ? Il y avait une bonne raison pour cela. Sous l'impulsion du moment, j'ai donné pour raison celle qui était la première de toutes aux yeux de tout le monde, savoir : la manière dont les reviseurs avaient fait les listes en n'y portant pas les noms de ces fonctionnaires à la Nouvelle-Ecosse ; mais il y en avait une autre, c'était que cette inique disposition inserée dans les statuts fédéraux consacrait la légalité de cette exclusion des employés de chemin de fer et des fonctionnaires du gouvernement fédéral du droit d'exercer leur droit de voter aux élections des membres de cette Chambre.

La législation qui eut lieu ensuite fut celle de 1878, alors qu'on adopta une loi intitulée : " Acte pour assurer l'indépendance des membres du parlement." Cet acte n'abolit pas l'inique disposition relative à la privation du droit de vote, mais elle la confirme encore et la conserve dans la loi électorale de ce parlement. Je parle de l'article 5, dont je ne donne pas lecture, parce qu'il ne fait que reproduire l'article que je viens de citer. L'organisation politique même qui avait fait introduire cette loi dans les statuts de la Nouvelle-Ecosse la fit insérer dans une loi de ce parlement pour en faire la loi de celui-ci. Il y avait donc tout lieu de voir à son avènement au pouvoir le parti conservateur, adopter cette loi de 1882.

Vint donc, ensuite, cette loi de 1882, dont je parlerai. Elle est intitulée : " Acte concernant la distribution nouvelle de la représentation à la Chambre des Communes, ainsi que d'autres sujets." Elle a été adoptée par le gouvernement conservateur de 1882. Comme je le constate par les *Débats* du temps, le bill fut présenté en cette Chambre sans contenir de dispositions relative à l'inique loi privant les fonctionnaires fédéraux à la Nouvelle-Ecosse de voter dans la province, non seulement aux élections provinciales, mais encore aux élections fédérales. Mais lorsqu'il fut présenté au Sénat, celui-ci s'affirma—ce qu'il fait souvent, je suis heureux de le dire ;—il vit qu'une injustice était commise à la Nouvelle-Ecosse, et il résolut d'y remédier. Ainsi, le bill revint à la Chambre des Communes augmenté d'un amendement relatif à la province de l'Ontario et d'un autre se rapportant à la Nouveile-Ecosse, je donnerai maintenant lecture à la Chambre de cet amendement, ainsi conçu :

Nonobstant toute disposition d'aucune loi de la province de la Nouvelle-Ecosse ou de la Confédération du Canada, nul employé sur la ligne de l'Intercolonial en cette province ne sera inhabile à voter comme électeur dans une élection future d'un membre ou de membres appelés à siéger à la Chambre des Communes du Canada, s'il possède les propriétés requises ou toute autre qualité exigée à cette fin par la loi. Dans le cas où le nom de tout tel électeur employé sur la ligne de l'Intercolonial aura été omis, par des reviseurs, de la liste des électeurs aptes à voter pour un membre de l'Assemblée générale de la Nouvelle-Ecosse, en vertu des lois en vigueur en cette province, ou n'aura pas été transmis aux greffiers de comté ou aux greffiers de paix, ou aura été omis des listes des électeurs remises par le shérif aux greffiers de comté ou aux greffiers de paix ou obtenues par les officiers rapporteurs ou fournies au sous-officier-rapporteur, il sera loisible à cet employé de voter comme électeur à toute élection future d'un membre ou de membres appelés à siéger à la Chambre des Communes du Canada, s'il prête ou offre de prêter le serment suivant devant le shérif ou l'officier-rapporteur, savoir : " Je, (A.B.), fais serment que je suis légalement apte à voter à cette élection, et je crois sincèrement que mon nom a été omis de la liste des électeurs pour la raison que j'étais employé du gouvernement fédéral sur le chemin de fer Intercolonial à l'époque où telle liste a été complétée en dernier lieu, et pour nulle autre raison."

Ainsi l'inique loi fut abrogée par cet amendement, et en même temps furent adoptées des dispositions destinées à empêcher la perpétration des injustices des officiers-reviseurs dans les diverses circonscriptions électorales de la Nouvelle-Ecosse. Le fait est que les reviseurs ne portaient pas ces fonctionnaires sur la liste, alors qu'ils avaient parfaitement le droit d'y figurer.

En outre, d'autres se heurtaient au serment les privant de leur droit de vote lorsqu'ils se présentaient au bureau de votation. Mais en réalité on ne les portait pas sur la liste, simplement parce que ceux qui étaient chargés du soin de stimuler les intérêts du parti disaient que tel était la loi, qu'ils n'avaient pas droit de vote, et qu'il était inutile d'inscrire ces gens-là sur la liste.

Ainsi donc, la loi de 1882 fut adoptée, non seulement pour redresser ces torts causés apparemment en vertu de la loi, mais encore pour abroger une loi inique introduite dans les statuts fédéraux.

L'amendement cité fut appuyé par le chef actuel de l'opposition en cette Chambre et au Sénat, par le sénateur actuel de Colchester, M. McKay, et tous deux le défendirent. Le premier fit alors un discours dont je citerai le point capital que voici :

Tout l'effet de cet amendement est de permettre à ceux qui paient le montant d'impôt requis par la loi, et dont les noms n'ont pas été portés sur les listes électorales par suite de la loi provinciales de 1871, d'exercer leur droit de vote s'ils sont prêts à jurer que l'omission de leur nom sur la liste est la conséquence de cette loi-là.

Les *Débats* démontrent parfaitement ce qu'on voulait. La même organisation de parti, celle-là même qui ne voulait pas que les listes électorales de la Nouvelle-Ecosse portassent la moindre trace de tout ce qui touchait au gouvernement du Canada, celle-là même qui avait introduit cette loi dans les statuts de la Nouvelle-Ecosse, l'avait également introduite dans les statuts de ce parlement.

Eh bien ! Nous voulons savoir si la même organisation politique, qui a des représentants même en cette Chambre, va faire la même chose relativement à ce bill-ci, car ce bill renferme un article qui décrète la même iniquité.

Peu m'importe que ces fonctionnaires du gouvernement fédéral soient sujets ou non à la règle de ceux qui les gouvernent actuellement à la Nouvelle-Ecosse, il me suffit de considérer que ce sont des hommes libres, tout aussi aptes à voter que le mieux doué des électeurs de cette province. Possédant les qualités requises par la loi, étant propriétaires suivant les exigences de la loi, ayant l'âge fixé par la loi, ils ont tout autant droit d'être portés sur les listes électorales et de voter, que l'électeur le mieux doué et le plus riche de la Nouvelle-Ecosse.

Eh bien ! l'un des membres du gouvernement nous dira-t-il si les représentants de cette organisation politique, dont quelques-uns font partie de cette Chambre, lesquels sont résolus à exclure de la Nouvelle-Ecosse tout ce qui se rattache au gouvernement du Canada ; nous dira-t-on si ces hommes vont encore pouvoir venir ici pour ressusciter et maintenir davantage cette tache dans notre législation ? Je suis d'avis qu'il est convenable, de la part de certain membre, qu'avant de siéger en comité sur ce bill il assure à cette Chambre qu'au-

cune honte de ce genre ne souillera les pages de nos statuts.

Avant de reprendre mon siège, je désire toucher à un autre sujet.

L'honorable député d'Antigonish (M. McIsaac) s'est levé, l'autre jour, pour dire ceci :

Peut-être en est-il ainsi dans Annapolis, mais dans la partie de la province que j'habite je n'ai jamais constaté pareille ignorance.

Il a dit ces paroles au sujet du fait que les reviseurs ne portaient pas certains électeurs sur la liste par ignorance de la loi.

Je n'ai qu'à renvoyer l'honorable député aux actes adoptés par la Nouvelle-Ecosse en 1880, 1881 et 1882. Que voyons-nous dans chacune de ces lois ? En 1880 on a adopté la loi intitulée : "Acte légalisant les listes du jury et les rôles de cotisations et revisant les listes de l'année courante." Les fautes commises par les reviseurs étaient si considérables, que la législature dût en prendre connaissance, et adopter une loi spéciale pour légaliser leurs travaux et permettre qu'on puisse faire légalement les élections.

L'acte continue :

Nonobstant toute omission, erreur ou irrégularité dans la préparation de ces rôles ou de ces listes, ou dans toute procédure s'y rapportant.

Procurant par là aux rôles, tels qu'on les voyait dans leur état tronqué et inique, une existence légale.

La loi de 1880, et celles de 1881 et de 1882, identiques absolument à la première, durent être adoptées, et cependant l'honorable député d'Antigonish vient dire ici qu'il ne sait rien de ces iniquités. C'est possible, mais d'autres en savent quelque chose, la législature de la Nouvelle-Ecosse notamment.

Je ne veux pas prolonger la discussion, mais je trouve qu'il nous incombe de savoir si l'élément anticanadien du cabinet va pouvoir se manifester et s'affirmer comme il l'a fait jusqu'à présent dans les statuts de la Nouvelle-Ecosse et en ce parlement. C'est ce qu'il a fait sous le règne de l'honorable Alexander Mackenzie. Voici que nous voyons poindre encore le même état de choses en ce parlement. Le bill représente l'acte du diable, et pour me servir d'une expression qu'on s'est renvoyée de part et d'autre en cette Chambre, la question est de savoir si cet acte du diable va être transformé en loi. Tel est ce que nous voulons savoir.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 1.

M. BENNETT : Depuis que la majorité de cette Chambre a accepté le principe du bill, la seule chose qui nous reste maintenant à faire, d'après ce que je comprends, c'est, d'abord, de tâcher de rédiger un bill qui satisfasse, autant que possible, les désirs des honorables députés des deux côtés de la Chambre, premièrement en ce qui a trait à l'honnêteté à être apportée dans la préparation des listes électorales, considérée au point de vue de la justice avec laquelle doivent être faites les élections, et secondement en ce qui en concerne le coût. La dernière de ces deux propositions, toutefois, est de bien moindre importance que la première, c'est-à-dire celle relative à l'honnêteté à être apportée dans les élections.

J'aurais cru, à en juger par la somme de discussion qui a précédé l'adoption en deuxième délibération, qu'il y aurait aujourd'hui en cette Chambre, lors de la considération de ce bill en comité, quelques-uns des représentants de l'Ontario dans le cabinet en sus du ministre du Commerce. Je suppose que le directeur général des Postes s'aiguise l'appétit en destituant, avant dîner, une couple de directeurs de la poste de la campagne, une de ses bontés habituelles ; et quand à l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson), je suppose qu'après le résultat de l'élection provinciale dans Grey-nord, l'autre jour, il se demande quel endroit il pourra bien trouver où reposer sa tête, après avoir été chassé de la circonscription électorale qu'il a représentée tant d'années, et qu'il s'est refugié temporairement dans celle-ci. Cependant, je suis bien aise de voir ici le ministre du Commerce, car, pour emprunter à l'honorable ministre une expression qu'il employait durant l'ancien parlement, en parlant des ministres qu'ils combattait, c'est lui que j'admire le plus de toute la bande, à cause de son sentiment élevé de l'honneur. Je suis encore heureux, pour la même raison, de trouver l'honorable Solliciteur général à son siège ; et je préférerais avoir à m'adresser à ces deux ministres et en même temps à leur collègue, le ministre du Revenu de l'intérieur, que j'estime et respecte hautement, parce que je crois que nous obtiendrions une mesure plus juste de ces trois ministre du cabinet que du reste de la bande, si l'on me permet de parler ainsi.

J'entends quelqu'un mentionner le nom de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Je pourrais espérer quelque chose de lui, mais rien d'extraordinaire. Je sais que ce ministre nous vient des provinces maritimes, et si l'on doit ajouter foi à tout ce qu'on a dit en cette Chambre au sujet de la manipulation des listes électorales dans ces provinces, on ne peut s'empêcher de croire que ces messieurs se cramponneront à la vieille habitude, et que lorsqu'une occasion leur sera offerte de s'assurer politiquement un avantage, ils ne manqueront pas de le faire, et avec acharnement.

Je me propose de discuter le bill en vue d'obtenir quelque chose d'approchant de l'honnêteté et de la justice. Tel qu'il est maintenant, le bill n'a rien d'approchant de cela. Le bill en lui-même, de même que toute disposition des statuts, est parfait ; mais c'est l'application de la loi qui amène toujours sa condamnation. Si donc je puis établir, à la satisfaction des trois ministres distingués auxquels je m'adresse particulièrement, que le bill en question en ce moment tend à procurer à des partisans politiques tous les avantages indignes et méprisables, il est certain qu'on devrait apporter un changement radical dans le bill.

Touchant la préparation des anciennes listes fédérales, on pouvait dire ceci, savoir : que lorsqu'un électeur se rendait au bureau de votation, le jour du vote, il savait même depuis six mois que son nom était sur la liste, et il était convaincu d'avoir parfaitement droit de vote alors. La Chambre sait ce qu'étaient les listes fédérales. Elles étaient nettement imprimées ; le nom de chaque électeur ayant droit de vote était là ; il n'y avait pas de noms raturés ni inscrits dans les interlignes ; et au moins un mois ou six semaines avant que la votation eût lieu les électeurs savaient que

leurs noms étaient sur la liste, et qu'ils auraient occasion de voter. Mais ce bill-ci, s'il devient loi, ne donne pas de semblables garanties, et nul, avant de se présenter pour voter, ne saura si on le lui permettra, chose que je vais prouver d'une manière concluante par les listes électorales des provinces.

Si l'on consulte l'article 6 du bill, voici ce qu'on y trouve :

Aussitôt après avoir reçu le bref ordonnant la tenue d'une élection fédérale, l'officier-rapporteur se procurera en s'adressant aux officiers qui en sont les gardiens légaux, ou au moyen de duplicata dûment certifiés ou de copies d'iceux, des listes électorales provinciales semblables ou de semblables copies certifiées de ces listes, ou des extraits d'icelles.

Que l'honorable Solliciteur général, veuille bien voir le résultat qu'il obtient là. L'officier-rapporteur reçoit de qui de droit les listes des électeurs. Ensuite, ces listes sont remises aux sous-officiers-rapporteurs des divers arrondissements de votation, et tout le monde sait que tous ces officiers sont choisis par suite de leurs liaisons politiques. Qu'en résulterait-il ? J'ai ici la liste du canton de Tay. Je frémis quand je songe à combien de conservateurs il serait permis de rester sur les listes jusqu'au jour du vote, après que ces listes auraient été en possession des sous-officiers rapporteurs durant les deux ou trois jours précédents. Je frémis également en songeant au nombre de noms libéraux qu'on ajouterait à cette même liste d'électeurs. Laissez-moi vous montrer une page à laquelle il se trouve à y avoir 37 noms d'ajoutés. Lorsque cette liste est placée dans les mains d'un sous-officier-rapporteur partisan, celui-ci n'a nullement besoin d'y toucher, il n'a qu'à la laisser traîner quelque part—vû qu'elle doit être en sa possession durant quelques jours,—là où un ami politique peut venir biffer de cette liste les noms de plusieurs électeurs, empêchant forcément ainsi ces électeurs de pouvoir voter. Je sais qu'on a ainsi biffé des noms sur les listes électorales provinciales, et que des électeurs ont par suite été privés de leur droit de vote.

Si la lutte est un peu plus vive et un peu plus acharnée on peut faire encore mieux. Un sous-officier-rapporteur peut laisser sa liste dans un endroit d'accès facile, et un partisan—une insidieuse canaille, car il serait tel—peut ajouter un certain nombre de noms à cette liste.

Ainsi donc, tout semblant de justice disparaîtrait par l'adoption des listes électorales des provinces, que proposent maintenant à la Chambre les membres de la droite.

Voici encore la liste électorale du canton de Flos, et chaque page de cette liste nous montre des noms qu'on y a ajoutés. Que la Chambre se rappelle, en effet, que la liste reste dans les mains d'un sous-officier-rapporteur une couple de jours avant le vote. Ce dernier n'a nullement besoin d'y toucher, tout ce qu'il a à faire c'est de la laisser là où l'on peut y apporter les changements désirés.

Je dis que l'idée d'introduire une loi comme celle-là dans les statuts du pays est simplement un scandale et un outrage à toute décence, quand on considère que dans l'Ontario—je ne parlerai pas à présent des autres provinces,—personne ne peut savoir s'il est sur la liste ou non avant le moment même où il se présente pour voter.

Il ne s'agit pas seulement, M. l'Orateur, d'opérer une économie, mais il s'agit surtout d'empêcher la possibilité d'une pareille injustice dont le bill tel qu'il est rendrait la perpétration des plus faciles.

M. BENNETT.

On nous dit qu'il faut songer que le nouveau système va épargner de fortes dépenses au candidat personnellement. C'est ce que je nie absolument, et je prétends que tous ceux qui ont tant soit peu à faire avec la revision des listes électorales dans l'Ontario, constatent le contraire à leurs dépens. Ils constatent qu'il en coûte beaucoup plus cher de reviser les listes électorales des provinces que celles du Canada, et c'est ce que j'appuierai de quelques preuves.

Les listes fédérales, elles, étaient publiquement affichées, et si l'on avait objection à quelqu'un, prétendant qu'il était porté illégalement sur la liste, on avait qu'à lui donner avis de cette objection par lettre chargée, et alors l'officier-reviseur avait à se prononcer sur le fond de l'appel, parties ouïes ou appelées. Tel n'est pas du tout le principe de la loi de l'Ontario. Si vous trouvez que la liste provinciale contient les noms de personnes qui ne devraient pas y être, il vous faut assigner ces personnes à la cour et les indemniser pour être venues rendre témoignage.

Je demande aux députés des deux côtés de la Chambre qui ne sont pas au courant de la loi concernant le cens électoral de l'Ontario d'hésiter avant de faire quelques-uns de ces changements, et de ne pas permettre que ce bill soit adopté tel qu'il est.

En ce qui me concerne, et je pense que la plupart des membres de cette Chambre diront comme moi, la revision des listes électorales dans l'Ontario n'a pas été accompagnée du même zèle et de procédures aussi vigoureuses que celle des listes fédérales, de la part des conservateurs, parce que ceux-ci avaient le désavantage d'être dans l'opposition à la législature provinciale. Mais qu'on apporte à la revision des listes provinciales le même zèle et la même vigueur qu'à la revision des listes fédérales, et l'on s'apercevra fort à sesfrais, que les dépenses de revision des dernières listes ne sont rien comparées à celles des premières.

Le très honorable premier ministre a commis l'erreur de déclarer que les listes provinciales sont toutes prêtes, que tout ce que nous avons à faire est d'en profiter, et qu'il n'en résultera aucun frais supplémentaire pour personne. Il se trompait, parce que les juges de la cour de comté de l'Ontario sont payés pour leur travail, pas considérablement il est vrai, bien que, cependant, le petit nombre des appels dont il ait été disposé en vertu de la loi provinciale concernant le cens électoral ait coûté environ $8,000. Si l'on apporte à la revision de ces listes électorales la vigueur dont on a fait preuve à l'égard de la revision des listes fédérales, ça coûtera encore bien davantage.

Rappelons-nous encore qu'il est insensé et ridicule de prétendre que le fonctionnement de cet acte ne coûtera rien aux municipalités. Je défie n'importe lequel de ces messieurs qui font ces assertions inconsidérées, d'établir que ça ne coûtera rien du tout aux municipalités ; je les défie de produire un état de la part de leur municipalité respective, et s'ils le font, cet état démontrera, dois-je dire, que les frais imposés à la municipalité formeront un aussi fort montant de frais, sinon plus, que ceux découlaut de la revision des listes électorales fédérales.

D'abord, il ne faut pas oublier que ce n'est qu'une fois en trois ou quatre ans que les candidats à la législature de l'Ontario s'occupent de la revision des listes locales. Ce serait une véritable corvée pour

ces personnes que de s'occuper chaque année de voir à ce que ces listes soient complètes, et le résultat de cela c'est que, règle générale, durant trois ans, pas un seul nom de ceux à qui le suffrage universel accorde droit de vote n'apparaît sur la liste. Mais quand vient la quatrième année chaque parti politique s'occupe activement de la revision des listes, et telles qu'elles sont préparées dans l'Ontario, et par suite des appels auxquels elles donnent lieu, tout cela entraîne des dépenses considérables pour chaque municipalité. L'objection la plus sérieuse à l'acte de l'Ontario c'est que les listes sont d'abord imprimées et que la revision a lieu plus tard. Voilà comment il se fait que l'on ne peut honnêtement accepter les listes des électeurs pour les élections provinciales.

Voyons maintenant ce que coûte la revision de ces listes aux municipalités locales. Une fois que la liste a été préparée par le secrétaire, et soumise à l'examen du public durant l'espace de temps requis par le statut, les appels sont alors transmis au secrétaire, et les causes sont ensuite entendues devant le juge de la cour de comté. Chaque municipalité doit supporter ces frais. Je prends par exemple le township de Tay où les dépenses se sont élevées à $67.75 pour une seule municipalité ; le township de Medonte où les frais ont été de $88.68 ; la ville d'Orillia dont la municipalité a dû payer $90.50 ; et la ville de Midland où les frais relativement à cette revision ont été de $50.

Le SOLICITEUR GÉNÉRAL : A quoi ce montant a-t-il été dépensé, quel est sa nature ?

M. BENNETT : Je parlerai de ce point dans un instant. Il en a coûté $48 à la ville de Penetanguishene, et je pourrais citer comme exemple d'autres municipalités pour démontrer que j'ai raison de dire que chaque revision de la liste des électeurs pour les élections locales coûte en moyenne de $60 à $75 pour chaque municipalité. Je ne compte pas parmi ces dernières les grandes villes où le système d'enregistrement est en vigueur et où les dépenses s'élèvent de $300 à $500, et même jusqu'à $3,000 comme dans le cas de la cité de Toronto.

Voici comment s'explique cette dépense : la loi de l'Ontario déclare que le secrétaire de la municipalité devra recevoir un certain montant pour chaque appel inscrit. Lorsque les listes sont préparées il n'y a rien qui oblige l'estimateur à placer sur la liste les noms de ceux qui jouissent du droit de vote par suite du système du suffrage universel. Cela n'est que facultatif de sa part. Le devoir de l'estimateur consiste à estimer toutes les propriétés qu'il voit et à en déterminer la juste valeur afin de prélever les taxes nécessaires aux besoins de la municipalité ; mais il n'existe pas de lois qui lui imposent le devoir de rechercher les noms de tous les jeunes gens à qui l'adoption du suffrage universel donne le droit de voter. Ce n'est qu'une fois que les listes sont préparées que l'ouvrage commence, et que les candidats ou les associations politiques sont obligés de les compléter ; il existe une clause dans la loi électorale de l'Ontario, qui lui accorde 12 ou 15 cents pour chaque appel qui est fait. Quel est le résultat de cela ? J'ai démontré l'autre soir que dans certaines municipalités il y a jusqu'à 400 appels de faits. Et chaque année la municipalité doit payer pour la papeterie nécessaire à cette fin, et pour les témoins dont la présence est requise. Depuis la dernière revision des listes locales dans le comté de Simcoe des protestations vigoureuses ont été faites de la part des townships et des municipalités locales contre l'obligation dans laquelle ils se trouvent placés par la province de supporter les dépenses qu'entraînent la confection des listes pour les élections provinciales. Ces plaintes auront encore bien plus leur raison d'être lorsque l'on constatera que le gouvernement fédéral vient à son tour mettre un nouveau fardeau sur les épaules des townships. Le résultat de cela va être que ces malheureuses municipalités locales vont être entraînées dans des dépenses considérables simplement parce que le gouvernement fédéral refuse de reviser ses propres listes électorales,

M. CHARLTON : Cela augmentera-t-il le coût de la revision si elle est faite pour les fins provinciales ?

M. BENNETT : Certainement. Si l'honorable député pouvait nous garantir que les élections fédérales et provinciales auraient lieu la même année, il n'en coûterait pas plus.

M. CHARLTON : N'y a-t-il pas une revision de faite chaque année ?

M. BENNETT : Certainement, mais l'honorable député sait bien que cette revision tout en étant permise par la loi, ni lui ni son frère, qui fait partie de la législature provinciale, ne font chaque année le tour de leur comté pour reviser les listes électorales ; parce que s'ils en agissaient ainsi ils démontreraient l'impopularité de l'Acte du cens électoral. L'honorable député sait bien, que s'il était candidat pour la législature provinciale et qu'il obligerait chaque année tous les townships de son comté à payer de $75 à $100 de dépenses à cette fin, quelles protestations s'élèveraient de ces municipalités. Ils est vrai que la loi dit qu'il y aura une revision chaque année, mais de fait cette revision n'a pas lieu, parce que cela entraînerait trop de dépenses au candidat ; il attend au contraire que l'on soit à la veille d'une élection et il revise alors la liste des votants du township.

M. BURNETT : N'est-t-il pas dans l'intérêt de la municipalité d'avoir une liste électorale aussi complète que possible ?

M. BENNETT : Oui, mais la municipalité n'oblige pas l'estimateur à entrer sur la liste les noms de ceux qui ont droit de vote en vertu du suffrage universel.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : L'honorable député connaît mieux la loi de l'Ontario que moi ; mais je voudrais appeler son attention sur ce passage de la loi qui vient de m'être remis, et lui demander si cela est exact ou non :

Conformément à l'article 6 de l'Acte du cens électoral, le secrétaire de la municipalité est tenu de prendre sur le rôle de cotisation revisé une liste de toutes les personnes âgées de vingt et un ans révolus, sujets britanniques par naissance ou par naturalisation et qui sont indiquées sur le rôle comme ayant droit de vote dans la municipalité. Cette liste doit être préparée en trois parties différentes, la première doit contenir les noms de toutes les personnes qui ont droit de voter aux élections municipales et provinciales ; la deuxième, les noms de ceux qui ont droit de vote aux élections municipales seulement ; et la troi-

sième, ceux qui n'ont droit de vote qu'aux élections provinciales; et vis-à-vis le nom de chaque personne qualifiée à voter aux élections provinciales, le secrétaire doit placer les lettres "S. U.," qui signifient suffrage universel.

Si la loi est telle que je viens de l'indiquer, le secrétaire est tenu de faire cela chaque année.

M. BENNETT : L'honorable Solliciteur général a cité exactement ce que contient la loi ; mais il n'existe pas de loi qui oblige l'estimateur à faire le tour de la municipalité et à rechercher les noms de tous ceux qui ont droit de vote en vertu du suffrage universel. Son devoir consiste à estimer toutes les propriétés de la municipalité. Une fois que cette estimation est faite pour les beeoins des taxes municipales, le secrétaire prend ces noms et les placent dans les différentes formes voulues par la loi.

M. McMILLAN : N'est-ce pas le devoir de l'estimateur de placer sur la liste les noms de tous ceux qui ont droit de vote en vertu du suffrage universel, et avant d'entrer en fonction cet officier ne prête-t-il pas serment qu'il remplira son devoir ? Et n'est-il pas tenu à la fin de l'année de déclarer qu'il s'est acquitté de ses devoirs d'estimateur honnêtement et fidèlement et au meilleur de sa connaissance et de son habileté ?

M. BENNETT : Je suis obligé de demander pardon à l'honorable député pour lui dire qu'il ne connaît pas la loi. L'estimateur n'est tenu à aucune obligation de cette nature et il n'existe pas de loi qui le force à agir ainsi.

M. BURNETT : L'honorable député serait-il assez bon de nous citer un exemple dans son comté où l'estimateur aurait refusé d'inscrire sur la liste un nom qui lui aurait été fourni ?

M. BENNETT : J'ai prouvé à l'honorable député que dans une certaine division du township de Tay l'estimateur n'a placé que quelques noms sur la liste.

M. BURNETT: Vous ne vous attendriez pas, je suppose, à ce qu'il les inscrivît sur la liste si personne ne le lui demandait ?

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BENNETT : C'est là qu'est toute la question.

M. BURNETT : Je désire expliquer ce que je veux dire. Comment un homme pourrait-il savoir qu'il est là s'il ne le demande pas—ou si son nom n'est pas fourni ?

Je vais vous donner un exemple. Supposons que j'aie une demi-douzaine d'hommes à mon service, et que l'estimateur vienne pour estimer la valeur de ma propriété. Il me demande de lui donner les noms de tous les hommes ayant atteint un certain âge. Si je les lui donne, je me conforme à la loi ; et si je refuse de les lui donner, je désobéis à la loi. La loi m'oblige donc à donner tous les noms, et l'estimateur est tenu de tous les recevoir.

M. McHUGH: Voici le serment que l'estimateur doit prêter et par lequel il s'engage à accomplir son devoir :

Que, au meilleur de ma connaissance et de ma croyance, j'ai entré sur la dite liste le nom de toute personne

qui a droit d'y figurer, soit en vertu de cet acte ou de l'acte relatif au suffrage universel, ou de tout autre acte modifiant l'un ou l'autre des dits actes, et que je n'ai pas omis intentionnellement du dit rôle le nom d'aucune personne que je connais, ou ai une bonne raison de croire qu'elle avait ou qu'elle a droit d'y figurer en vertu d'aucun ou de l'un ou l'autre des dits actes, et je déclare de plus que la date de la transmission ou de la remise de l'avis exigé par l'article 47 du dit acte est exactement et honnêtement indiqué dans chaque cas sur le dit rôle.

M. BENNETT: Nous avons dans la province de l'Ontario—j'ignore s'il en est de même dans les autres provinces, mais je crois que nous avons le monopole sous ce rapport dans l'Ontario—ce qui est connu sous le nom de loi d'inscription, et qui est ordinairement administrée par des gens comme l'honorable député de Victoria-sud (M. McHugh) et les deux honorables députés que nous venons d'entendre. Cette loi coûte très cher au peuple pour qui elle a été faite, mais rapporte une riche moisson aux avocats, parce qu'elle donne lieu à un grand nombre d'appels devant les magistrats. Toutefois, la population souffre de la mise en vigueur de cette loi, et je vais essayer de protéger la Chambre contre une loi de cette nature en lui en donnant l'explication. Il est bien évident que ces honorables députés n'ont pas lu la loi. L'estimateur est obligé par la loi et le serment qu'il prête de mettre sur la liste les noms de tous ceux qui lui demandent d'y figurer ; mais il serait vraiment monstrueux de supposer qu'il est obligé de parcourir un township en tous sens et d'y chercher des votants pour les différents partis politiques. La conclusion à laquelle en arrive l'honorable député a simplement trait à la loi d'inscription. Je préfère m'occuper du projet de loi présenté par le Solliciteur général.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je constate que la loi déclare que l'estimateur est tenu de faire des enquêtes et de placer sur le rôle les noms de ceux qui ont les qualités requises.

M. BENNETT : Le Solliciteur général constatera que l'on s'occupe plus de violer la loi que de l'observer. Il n'y a rien dans la loi qui la rende obligatoire ; l'estimateur n'est pas passible d'amende ; et il serait monstrueux de supposer que son devoir consisterait à parcourir les chemins et les routes à la recherche des personnes dont les noms doivent figurer sur les listes. Aucune peine n'est attachée à la transgression de cette obligation, et le résultat de cela, c'est que les candidats ne gaspillent pas leur temps et leur argent à reviser les listes chaque année, mais attendent à l'année qui précède les élections, alors qu'ils s'occupent à grands frais de cette tâche. Et avec quel résultat ? Lorsqu'une liste est ainsi revisée, on y ajoute des pages et des pages, des noms sont placés entre les lignes et d'autres sont retranchés. L'honorable député doit comprendre qu'une liste préparée dans de pareilles circonstances n'est rien moins qu'une absurdité.

Lorsque l'on m'a interrompu il y a un instant, j'étais à parler de la question des frais, et je disais que les municipalités sont lourdement taxées pour la révision de ces listes provinciales, et que l'on va leur imposer un nouveau fardeau pour la revision des listes fédérales. En supposant qu'il y aurait des élections fédérales l'année prochaine, et que nous préparerions les listes électorales pour l'année courante, 1898, alors les malheureuses municipalités seraient encore obligées de payer des frais considérables. Mais ce fardeau ne pèserait pas seule-

ment sur les municipalités de campagnes, mais songez aux dépenses extraordinaires que devront encourir les villes. Je suis convaincu qu'à Toronto, la revision des listes électorales provinciales avec le système d'inscription, doit coûter près de $3,000. Le député de Brantford-sud m'a dit l'autre soir que la révision des listes électorales avait coûté $450 à la ville de Brantford ; il en a coûté $600 à la ville de Stratford, et environ la même somme à la ville de Saint-Thomas. Et cependant, vous dites à la population du pays que vous allez réduire les dépenses ! Et au lieu de cela vous allez enlever ces dépenses des épaules du gouvernement fédéral pour les mettre à la charge des municipalités.

Nous savons tous que quel que soit le parti au pouvoir, les partisans sauront toujours à quoi s'en tenir sur le meilleur temps de reviser ces listes électorales. Quel sera le résultat de cela ? D'après la loi actuelle, les listes fédérales ne pouvaient être revisées qu'une fois, et elles étaient bonnes pour trois ans. Mais dans quelle position nous trouverons-nous placés si ce bill est adopté ? Le candidat qui ne sera pas dans les secrets du gouvernement raisonnera comme suit : il se dira, dans le cours ordinaire des choses, les élections ne devraient pas avoir lieu avant l'année prochaine, mais il est possibte que le gouvernement en appelle au peuple avant ce temps, et afin de ne pas être pris par surprise, je vais faire les frais de surveiller la revision des listes cette année. Et si je prends un comté qui se compose, disons de dix municipalités—et je ne veux pas parler de la ville où le système d'inscription est en force—et les dépenses s'élèveront certainement à au delà de $600. En supposant que le gouvernement ne ferait pas les élections sur les les listes préparées cette année-là, alors, le candidat devra nécessairement recommencer le même ouvrage l'année suivante, et le comté devra encore payer $600 de dépenses cette année-là.

Et s'il y a eu une élection locale un an ou deux auparavant, le résultat sera que les malheureuses municipalités d'Ontario seront taxées chacune d'environ $180.00 dans l'espace de trois ans. Cela ne peut être contredit car les chiffres sont là. Dans quelle position se trouve le malheureux candidat ? D'abord, comme je l'ai déjà dit, la revision des listes électorales pour les élections locales est beaucoup plus dispendieuse. Les listes sur lesquelles sont placés les noms de ceux qui ont droit de vote en vertu du suffrage universel, sont l'œuvre d'estimateurs amis. Je connais des estimateurs qui ont préparé des listes aussi favorables que la chose était possible aux candidats conservateurs, mais je connais aussi des estimateurs libéraux qui ont préparé des listes aussi défavorables que la chose était possible aux candidats conservateurs, dans l'intérêt des libéraux, parce que la loi ne les oblige pas à traiter les libéraux et les conservateurs sur le même pied, mais déclare qu'ils devront placer sur la liste les noms des personnes qui le demanderont.

Le mal sera encore plus grave lorsqu'il s'agira des grandes villes, et je prie le Solliciteur général de bien réfléchir à ce dernier point. Si les honorables députés qui représentent aujourd'hui la cité de Toronto étaient obligés d'entreprendre la revision des listes des électeurs dans cette cité, l'année prochaine, quel en serait le résultat ? Ils seraient obligés de faire des dépenses considérables pour subvenir aux frais que seraient obligés d'encourir leurs amis pour se procurer les renseignements nécessaires pour faire enregistrer tous les noms. Il est vrai que la cité ne serait pas obligée de faire ces dépenses deux années de suite, parce que, comme je comprends le bill, il y aura dans les villes, avant chaque élection fédérale, un système d'enregistrement, tel que la chose existe actuellement pour les élections provinciales ; mais l'honorable député ne doit pas oublier que le candidat qui s'attend à une élection devra encourir des dépenses considérables dans une grande ville, afin de trouver les noms ; et l'adoption de ce bill aura probablement pour effet d'augmenter encore le montant de ses dépenses.

Je dis donc à l'honorable Solliciteur fiénéral qu'il n'est pas juste de la part du gouvernement fédéral d'imposer ce nouveau fardeau aux municipalités locales. Pourquoi forcerait-il chacun des townships de mon comté à payer durant deux années consécutives $75 ou $80 pour la revision des listes des électeurs distinées aux élections fédérales ? Toute la question revient à dire que nous avons mis de côté le principe de l'uniformité, et que ce point est parfaitement établi.

Mais nous devons avoir des listes préparées honnêtement, et je prétends que le Solliciteur général ne devrait pas demander aux honorables membres de la gauche de s'engager dans une lutte électorale sur des listes d'électeurs qui offrent tant de facilités à la fraude et à l'injustice. Il est monstrueux de proposer que ces listes soient laissées aux mains d'officiers-rapporteurs ainsi durant deux ou trois jours dans tout le pays, afin que, si ces officiers-rapporteurs ne les conservent pas avec soin, elles seront manipulées par n'importe qui, des noms y seront ajoutés ou retranchés, privant ainsi certains électeurs de leur droit de vote et l'accordant à d'autres qui n'auront pas droit d'être sur le rôle.

La question des dépenses ne devrait pas entrer en considération si on la compare avec la question d'avoir des listes d'électeurs préparées honnêtement. Qu'est-ce qu'il y a à faire dans de semblables circonstances ? Prenons l'ancien Acte du cens électoral fédéral, si l'honorable député veut bien consulter les états qui ont été préparés, il constatera que les dépenses les plus considérables entraînées par la mise en vigueur de cet acte—et je veux surtout parler de la province de l'Ontario—résidaient dans le paiement des traitements des juges. Les honorables membres de la droite ont déclaré que leur opposition à la loi du cens électoral actuelle avait été si vigoureuse lorsqu'elle fut présentée il y a dix ans, qu'ils l'avaient combattue jour et nuit. Tout ce que je puis dire, c'est que j'ai lu une bonne partie de la discussion qui eut lieu à cette époque sur cette question, et j'ai remarqué qu'elle n'indiquait aucun moyen pratique d'améliorer le bill. Si à cette époque les honorables membres de la droite avaient essayé de faire réduire le coût des listes, elles n'auraient pas causé autant de mécontentement. Voyons maintenant ce que disent les chiffres. Il appert des comptes publics de la province de l'Ontario pour l'année 1897, qu'il a été payé aux juges de comtés en chiffres ronds $7,700 pour la revision de la liste des électeurs pour la législature provinciale, et je constate que le juge du comté de Simcoe a disposé de tous les faits relativement à ces listes dans ce comté pour la somme de $214.

Qu'est-ce que cela veut dire ? J'ignore combien il y a eu d'appels dans les autres divisions électorales, mais je sais qu'il y a eu au delà de 1,400 appels dans le seul comté de Simcoe-est. Les hono-

rables membres de la droite vont peut-être se lever et déclarer que s'il y a eu un nombre considérable d'appels dans le comté de Simcoe, il n'a jamais existé rien de semblable dans leurs comtés. Maintenant, ces honoraires payés aux juges de comtés devaient être basés sur un tarif quelconque, et si les honorables députés veulent regarder ces comptes ils constateront que dans un grand nombre de ces comtés la province a dû payer des sommes beaucoup plus considérables que dans le comté de Simcoe, et par conséquent les appels doivent avoir été bien plus nombreux dans les autres comtés que dans celui de Simcoe. Je présume qu'il doit y avoir eu 2,500 appels de faits dans le comté de Simcoe.

Le juge qui a entendu ces appels a reçu $214. Sous l'empire de l'Acte du cens électoral nous constatons que le reviseur du comté, qui en est en même temps le juge, le juge Ardagh, a reçu $1,100 pour entendre et juger ces appels dans ce seul comté. Je propose donc que l'on paie environ $150, dans chaque comté, à chacun de ces juges de comtés, pour entendre et juger ces appels, et je suis bien convaincu qu'ils seront tout à fait satisfaits de recevoir ce montant et de faire l'ouvrage. N'allez pas croire que les juges des cours de comtés ont plus d'ouvrage qu'ils ne sont capables d'en faire. Ils ont le temps d'aller ici et là siéger en qualité d'arbitres. Actuellement il se poursuit un arbitrage dans la ville de Barrie, relativement à l'aqueduc de cette ville, et le juge de comté du comté de Durham siège comme arbitre en cette affaire. Ils me semble qu'il doit y avoir moyen de trouver un système simple et peu coûteux. Suivant moi nous devrions prendre la liste des électeurs pour les élections provinciales préparée durant l'année qui précèderait la revision, et pourvoit ensuite à un svstème d'appels peu coûteux. Par exemple, que l'appelant pourrait donner avis à un homme au moyen d'une lettre, et que l'appel pourrait être entendu devant le juge de comté sans qu'il soit nécessaire que cet électeur soit présent en cour, tel que le veut la loi provinciale actuelle, alors qu'il est obligé de payer ses frais pour assister aux procès. Permettez que les demandes pour ajouter les noms à la liste puissent se faire conformément au système actuel, c'est-à-dire au moyen d'un affidavit déclarant que la personne dont on veut faire ajouter le nom à la liste, possède le sens nécessaire quant à l'âge, qu'il est sujet britannique, et ainsi de suite, et, au bout d'un mois, faites siéger le tribunal. Je crois pouvoir dire qu'il n'existe pas un seul comté, au moins dans la province de l'Ontario, dans lequel le juge de la cour de comté ne serait pas consentant à entendre tous ces appels pour la somme de $150.

Nous savons maintenant à quoi nous en tenir sur les honoraires à payer au juge. Passons maintenant à la question la plus importante de toutes, celle qui consiste à avoir une liste des votants exacte—et je sais que les honorables membres de la droite, un certain nombre d'entre eux dans tous les cas, et je suis bien prêt à admettre que tous veulent que ces listes soient préparées honnêtement.

M. CAMPBELL : C'est ce que nous n'avons pas eu depuis douze ans.

M. BENNETT : Je ne crains pas de dire que l'honorable député n'osera pas déclarer du siège qu'il occupe en cette Chambre que le juge de la cour de comté qui a revisé ses listes se soit rendu coupable de quelqu'injustice.

M. BENNETT : J'ai fait cette déclaration plusieurs fois dans cette Chambre et je suis prêt à la répéter de nouveau.

M. BENNETT : L'honorable député (M. Campbell) ne déclarera pas que le juge Bell qui est me dit-on un libéral et un honnête homme, ait jamais tenté de manipuler ces listes.

M. CAMPBELL : Le juge Bell n'est pas le reviseur de mon comté.

M. BENNETT : Dans ce cas, j'ai été mal renseigné à ce sujet. L'honorable député (M. Campbell) n'osera pas déclarer que le juge Woods ait jamais tenté de manipuler les listes.

M. CAMPBELL : Oui, je le déclare aujourd'hui comme je l'ai déjà fait.

M. BENNETT : Tout ce que je puis ajouter c'est que l'honorable député ne devrait pas être certain de son affaire, autrement, il y a longtemps qu'il aurait demandé une enquête. J'exprime l'opinion de la Chambre en disant que l'honorable député n'a jamais porté une accusation dans cette Chambre contre le juge Woods, l'accusant d'avoir manipulé les listes.

M. CAMPBELL : Je puis prouver par le *Hansard* que je l'ai fait.

M. BENNETT : Ce n'est ni ici ni là. Nous reconnaissons tous que les frais sont excessifs. Mais il est inutile de convenir que la bête est morte, ce que nous voulons, c'est un remède pour la bête vivante.

M. McMILLAN : Pourquoi donc parler alors de la bête morte ?

M. BENNETT : Pour faire plaisir aux honorables députés de la droite, car, quand ils sont à bout de tout, ils montent à l'assaut de l'Acte du cens électoral. Or, je dis qu'il n'y a pas un juge de comté dans l'Ontario qui refusera de reviser les listes électorales moyennant $150. Revenons à l'honnêteté dans l'impression des listes. On me dit qu'ici, à l'Imprimerie Nationale, il y a des formes debout dont on s'est servi pour imprimer les dernières listes électorales.

M. BURNETT ; L'honorable député veut-il me permettre de lui demander de nous dire combien le juge de comté reçoit par jour pour s'occuper de la revision des listes ?

M. BENNETT : Je n'en sais rien, mais je peux lui dire que dans le comté d'Ontario le juge a reçu $200 pour reviser les listes locales. Il a dû y avoir dans le comté d'Ontario plus d'appels que dans le comté de Simcoe.

M. BURNETT : L'honorable député veut-il nous dire combien il y a de municipalités dans le comté d'Ontario ?

M. BENNETT : L'honorable député vient du comté d'Ontario, et il doit savoir cela.

Ainsi que l'ai dit, à l'Imprimerie Nationale les formes qui ont servi à l'impression des dernières listes des votants restent debout. Et quand ces listes ont été imprimées, il n'a pas été nécessaire

de recomposer, mais seulement faire des changements dans la forme primitive, et le coût a été très minime, comparativement parlant pour chaque comté.

Les corrections ont coûté, je crois, entre $150 et $200. Il y a vingt districts électoraux dans l'Ontario où la correction des listes coûte moins de $100. Il y en a treize dans la Nouvelle-Ecosse où le coût en est en moyenne de $130. Au Nouveau-Brunswick la moyenne est de $130, et il y en a où le coût a été moins élevé. Si nous sommes pour adopter le cens local dans l'Ontario, donnez-nous au moins une chance, et après la revision finale des listes faites-les imprimer ici, à l'imprimerie de l'Etat. Ainsi, le coût sera à peu près de $200 par comté. Mais je demande aux honorables ministres de ne pas, en toute justice, nous laisser faire des élections avec des listes comme celle-là. Ne donnez pas au président du scrutin le pouvoir de permettre que ses listes soient manipulées par tous les allants et venants.

M. BURNETT : Je veux attirer l'attention de l'honorable député sur ce fait : Il sait que les président du scrutin reçoivent leurs instructions et les listes des mains du juge et de personne autre, et ces listes ne peuvent donc pas être manipulées. Les listes dont parle l'honorable député sont celles qui sont en premier lieu imprimées par les municipalités. Elles n'ont jamais été revisées finalement, et l'honorable député veut faire croire que ce sont les listes revisées.

M. BENNETT : L'honorable député est plus fort que je ne le croyais en loi d'inscription, et même au risque de fatiguer la Chambre, je dois expliquer la loi pour l'avantage de l'honorable député. Or, quand le tribunal siège les listes ont déjà été imprimées. Il n'y a pas de doute sur ce point. Le juge a alors devant lui un mémoire expliquant que tous les changements qui ont été faits sont survenus. Ce mémoire est remis au secrétaire du township, et celui-ci fait les changements sur la liste imprimée des votants et la dépose entre les mains du greffier de la paix du comté, avec les noms inscrits et retranchés. Quel en est le résultat ? C'est qu'alors la liste revisée est en la possession du greffier de la paix, et la loi dit que vous recevrez une liste corrigée des votants du greffier de la paix qui en est le gardien. Je demande au Solliciteur général si cela n'est pas exact ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : C'est ainsi que je le comprends.

M. BENNETT : C'est ridicule de dire que le juge inscrit dans les livres des quantités de noms. Qu'arrivera-t-il ensuite ? Donnez-nous au moins cette chance de salut. Après que la liste a été revisée par le juge et déposée au bureau du greffier de la paix, que cette liste soit donc envoyée à Ottawa, et faites faire les corrections sur les galées composées qui restent debout ici, et il en résultera que vous corrigerez cette liste à l'imprimerie de l'Etat et que le coût en sera de $200 environ par comté. Et vous donnerez ainsi à vos adversaires politiques la garantie qu'ils auront une liste faite d'une manière honnête. Mais si vous imposez à la Chambre et au pays des listes comme celles-là faites malhonnêtement, vous faites soupçonner que vous préparez des moyens dont tout honnête homme doit rougir.

M. HEYD : L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question ? Je ne le fais pas uniquement pour critiquer. Mais j'ai écouté les explications données par l'honorable député sur la manière dont ces listes sont corrigées, et je ne crois pas qu'il ait parfaitement élucidé ce point. Il donne à entendre que la liste imprimée est la liste authentique. Dans la ville de Brantford, par exemple, après que le juge a corrigé la liste écrite, le greffier en fait une copie qu'il affiche. Or, n'importe qui peut rayer des noms sur cette copie, ou en arracher des feuillets, mais cela n'affecte pas la liste qui est dans la voûte de sûreté de la ville. C'est d'après cette liste écrite qu'il fait les différentes listes pour les divisions de votation, et quelle que soit la manière dont les listes imprimées sont changées, cela n'affecte en rien la liste authentique.

M. BENNETT : L'honorable député ne voit pas dans quelle position il se place. Il dit que les listes sont sous clef dans la voûte de sûreté, et que personne ne peut les voir. Eh bien ! ce sont les listes que les députés ont entre les mains qui sont employées pour la votation, et non pas celle qui est dans la voûte de sûreté.

M. McGREGOR : N'appelez-vous pas cela la loi d'inscription ?

M. BENNETT : Je dis que c'est une loi inique, et c'est ce dont je me plains.

Mon honorable ami de Brantford (M. Heyd) aurait eu raison de dire, que dans les villes vous ne pouvez pas porter cette plainte contre la liste parce que l'inscription est là. Il aurait pu invoquer ce fait pour Brantford et les chefs-lieux où existe l'inscription. Une liste frauduleuse ne s'applique pas à ces villes, que parce qu'il y a une inscription spéciale, et après que cette inscription a eu lieu il y a une liste honnête imprimée et personne ne peut se plaindre de cette liste enregistrée. Je demande à l'honorable auteur du bill, où il va prendre sa liste de votants, quand les listes sont corrigées d'après le mode suivi dans l'Ontario ? Quand le candidat sait que le greffier de la paix a en sa possession une liste corrigée des électeurs, je demande au Solliciteur général où le candidat va se procurer sa liste des votants ? Dans Ontario, après que la liste a été finalement revisée, et qu'elle est entre les mains du greffier de la paix, où le candidat va-t il prendre sa liste pour entrer en campagne ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : L'article 6 prescrit que l'officier-rapporteur devra se procurer des officiers qui en auront légalement la garde une copie de la liste dont il devra se servir pour l'élection. Le candidat s'adressera aux mêmes officiers et il obtiendra une liste. Je ne connais pas parfaitement les détails de la loi d'Ontario, mais il me semble que ce serait curieux de voir un officier public prendre possession d'un document public et ne pas être obligé d'en donner une copie à ceux qui y ont droit. Je ne connais aucune loi qui peut justifier cela.

M. BENNETT : Voici le sujet de plainte : Je suis candidat, et j'ai besoin du nombre ordinaire de listes d'électeurs. Il est vrai que je peux m'adresser au greffier de la paix, qui en a légalement la garde, mais je suppose que je devrai payer un dollar ou deux pour chaque copie.

Le SOLLICITEUR GÉNERAL : La loi de l'Ontario ne prescrit-elle pas que les copies de documents municipaux seront fournies à un certain prix fixe ?

M. BENNETT : Si je ne me le rappelle bien, voici ce qui en est : Aux termes de la loi, 200 copies des listes des votants sont imprimées par la municipalité. Or, quel en est le résultat ? Je connais des municipalités dans mon comté où le greffier de la paix, qui est un bon libéral, laisse aller les listes de tout côté, de sorte que nous ne pouvons pas en avoir quand elles sont nécessaires. La loi accorde dix copies au candidat défait, et au député élu, mais ce ne sont pas des copies revisées.

M. CAMPBELL : Oui, c'en est.

M. BENNETT : L'honorable député dit-il que ce sont des copies revisées ?

M. CAMPBELL : Certainement.

M. BENNETT : Encore une autre victime de l'erreur. Permettez-moi de faire voir l'absurdité de la prétention de l'honorable député. Comment le candidat va-t-il savoir que des noms sont sur la liste avant qu'elle soit imprimée, affichée et distribuée ? J'en appelle au Solliciteur général, parce que je préfère sa loi à celle de l'honorable député.

J'attire l'attention du Solliciteur général sur ce fait. Je suis candidat, et on me donne dix copies de la liste de chaque municipalité. Dans certaines municipalités, il y a dix divi-ions de votation, et je n'ai que dix listes pour chaque municipalité, soit une pour chaque division de votation. Or, aux termes de la loi fédérale, et conformement à la recommandation que j'ai faite, ces copies peuvent être expédiées d'Ottawa pour une couple de cents chaque.

Dans chaque township, où il y a dix divisions de votation, il peut arriver que dans une, il n'y ait que dix votants, tandis que dans une autre, il peut y en avoir deux ou trois cents. Il en résulte qu'avec mon nombre limité de listes, je n'en ai qu'une pour la division où il y a dix votants, et qu'une seule pour celle où il y en a 300. Il y a un moyen de sortir de là. Si un candidat est millionnaire, il peut faire imprimer toutes les listes dont il aura besoin. Mais assurément, le gouvernement n'imposera pas à la Chambre une loi en vertu de laquelle il faudra qu'un candidat malheureux et un député paient $60, $75 ou $100 pour avoir une liste imprimée des électeurs de chaque municipalité. Si cette loi doit être mise en vigueur dans Ontario, je peux dire que les gens peu fortunés feront mieux de se retirer de la politique.

L'honorable Solliciteur général doit voir que son bill, tel qu'il est, fourmille d'irrégularités et de défauts qui doivent être corrigés avant qu'il sorte des mains du comité. J'ajouterai que vous ne diminuez point le coût pour le candidat, ni pour le public en général, car, que le public paie au moyen des municipalités ou d'une taxe fédérale, c'est la même chose. Et ce qui est pire que tout cela, c'est que vous encouragez la fraude dans la préparation de ces listes. Je ne sais pas comment les listes sont préparées dans les autres provinces, bien que j'en aie entendu dire quelque chose. Si dans le Nouveau-Brunswick et dans d'autres provinces, les listes sont écrites et non pas imprimées, je dis que c'est pire que l'iniquité d'Ontario, et j'espère que le gouvernement verra à nous donner des listes préparées honnêtement, imprimées après qu'elles auront été finalement revisées par les autorités locales.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 57) concernant la Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents dite des manufacturiers, et changeant son nom en celui de "Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents de la Confédération du Canada".—(M. Clarke.)

Bill (n° 59) constituant en corporation la Compagnie d'assurance contre l'incendie, La Victoria.—(M. Quinn.)

CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA RIVIÈRE DE LA CHAUDIÈRE.

La Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière.—(M. Bostock.)

(En comité.)

Article 6.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Cet article a été amendé en comité en réduisant le capital social de $2,500,000 à $1,000,000.

M. LARIVIÈRE : Cela ne paraissant pas dans le bill qui est devant le comité, je pense que le comité ferait mieux de lever sa séance, rapporter progrès et renvoyer le bill devant le comité des chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fait la motion moi-même, et cela a pu échapper à l'attention du président ou du secrétaire du comité. Tous les intéressés se sont entendus pour que le capital soit réduit à $1,000,000.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : On propose que les mots "deux millions cinq cent mille" soient rayés et remplacés par les mots "un million."

M. DAVIN : Ne faut-il pas donner avis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. DAVIN : J'aimerais avoir votre décision, M. le président. Un amendement peut-il être fait en comité à un bill d'intérêt privé sans en donner avis ?

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je comprends que le changement qu'on demande maintenant est simplement la correction d'une erreur de copiste.

M. CASEY : Il y a eu entente au comité des chemins de fer.

M. SPROULE : J'ai cru que le capital était réduit à $1,500,000.

M. LARIVIÈRE : Je ne sais pas comment nous pouvons changer le bill, quand c'est le bill primitif tel qu'il est venu du comité des chemins de fer, que ce soit une erreur ou non.

M. HUGHES : S'il y a une motion pour rayer le mot " deux ", vous ne pouvez pas le faire sans donner avis. Si c'est une erreur traitons-la comme telle.

M. McINNES : A cette phase du bill j'aimerais faire quelques observations. C'est un bill que le comité des chemins de fer a examiné avec soin, et il est d'une grande importance, et il ne doit certainement pas être adopté sans mûre délibération. Il est important, non seulement à cause de la richesse du district où doit être construit ce chemin de fer, mais en raison de l'effet qu'il aura sur le commerce du Canada et parce qu'il implique une question qui devient de plus en plus essentielle dans notre existence politique.

Sir CHARLES TUPPER : Je prierai mon honorable ami de nous laisser décider la question très importante qui est devant le comité. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dit qu'un amendement a été fait à cet article, lequel ne se trouve pas dans le bill que le comité discute. Il dit que le capital a été réduit à $1,500,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce dont se souvient l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

Sir CHARLES TUPPER : Je demanderai à mon honorable ami s'il se souvient que devant le comité cet article a été amendé de la manière indiquée par le ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. McINNES : Je dois dire que le président a paru mener ce bill à la course devant le comité sans égard aux questions d'ordre qui étaient soulevées et j'ai cru qu'il était juste de présenter une protestation quelconque.

Sir CHALES TUPPER : Mon honorable ami se souvient-il si l'article 6 a été amendé de manière à opérer ce changement ?

M. McINNES : Je ne m'en souviens pas.

Sir CHARLES TUPPER : On me dit qu'il n'y a pas de changement fait au rapport primitif tel que présenté à la Chambre ; et si c'est le cas je crois que ce serait établir un précédent très dangereux en permettant de faire un changement d'une nature aussi importante sur la déclaration d'un membre de la Chambre, si elle n'était pas corroborée ; et en conséquence je suis sous l'impression que le comité ne peut que prendre le rapport tel qu'il est arrivé au président.

M. DAVIN : Dans les circonstances je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député qui vient de présenter cette motion désire beaucoup que le comité lève sa séance. Il est mal disposé à l'égard de ce bill. Quant à la question de l'amendement fait à cet article, je dis sans hésiter que si nous voulions changer un détail vital du bill, il serait juste de s'y opposer en l'absence de toute note dans le rapport du comité. Mais le comité comprendra qu'un changement de cette nature, réduisant le capital social n'est pas de nature à jeter l'alarme parmi les membres du comité. C'est un changement qui est généralement approuvé. Je ne parle pas par ouï-dire seulement. Je dis ce qui a eu lieu à ma connaissance personnelle.

J'ai moi-même, demandé que le capital social fût réduit et le promoteur du bill a conféré avec les intéressés, je l'ai vu parler à M. Bodwell, et ils ont accepté la réduction. Je disais qu'un capital de deux millions et demi de piastres était excessif, et M. Bodwell a consenti à réduire le chiffre, et j'ai cru que le greffier du secrétaire en avait pris note.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre (M. Blair) a mal saisi mon opinion sur le sujet. Je serais disposé à penser comme le ministre des Chemins de fer et Canaux, mais il s'agit de savoir si contrairement aux règles de la Chambre il est possible de changer un bill tel que rapporté par le comité des chemins de fer. Nous avons l'Orateur de la Chambre qui émettra son opinion sur cette question. Je crois qu'il est parfaitement entendu qu'un amendement ne peut pas être fait sans avis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne dis pas le contraire. Je suppose que le comité est disposé à accepter l'assurance que je lui ai donnée, que c'est par erreur que le changement n'a pas été mentionné. S'il y a la moindre objection, je consens à laisser le bill tel qu'il est. Cela ne m'intéresse point.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que changer un bill tel qu'il arrive devant le comité serait créer un précédent dangereux.

M. DAVIN : Je ne partage pas l'opinion du ministre. Il nous dit que le comité des chemins de fer dans sa sagesse a décidé que le capital était excessif et qu'il devait le réduire de plus de la moitié. Rien sur le bill ne fait voir que la réduction a été faite. Si le comité des chemins de fer a décidé que le capital était excessif, ce serait une chose monstrueuse de la part de la Chambre de déclarer que nous avons le droit de fixer le capital à deux millions et demi de piastres. Je crois qu'il vaut mieux proposer que le comité lève sa séance, et que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer. C'est ce que je propose appuyé par mon honorable ami (M. Bergeron).

M. MORRISON : Je proposerai que le bill reste tel qu'il est est ; il n'y a aucune preuve devant le comité de nature à lui faire croire que le capital a été réduit, et pourquoi ne pas le laisser à deux millions cinq cent mille piastres ?

M. DAVIN : Nous ne pouvons faire cela, parce que les règles de la Chambre le défendent pour la raison donnée par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Il n'y a aucune preuve sur le bill que ce changement a été fait par le comité des chemins de fer, et que le capital doit être réduit de deux millions cinq cent mille à un million de piastres. Ce serait une chose extraordinaire de la part de la Chambre de ne pas reconnaître cette recommandation du comité des chemins de fer.

M. CASEY : Si c'est la seule objection à faire au bill, autant vaut le laisser aller devant le comité

tel qu'il est, et quiconque s'y oppose peut, s'il en donne avis maintenant, proposer, lors de la troisième lecture, que le bill soit renvoyé au comité général pour faire le changement recommandé.

M. LARIVIÈRE : Le bill a été ou n'a pas été amendé devant le comité des chemins de fer, et s'il l'a été, ainsi que le dit le ministre des Chemins de fer et Canaux, alors nous n'avons pas le bill que la Chambre doit examiner. Je suis convaincu, d'après le témoignage du ministre, que le bill a été amendé de la manière qu'il mentionne et, en conséquence, tel que le bill est devant nous, ce n'est pas le bill amendé par le comité des chemins de fer, et nous ne pouvons pas l'examiner.

M. CASEY : Il est notoire, je crois, que cet amendement a été accepté par les intéressés, mais qu'il n'a pas été lu par le président et adopté par le comité des chemins de fer. Néanmoins, la Chambre peut renvoyer le bill devant le comité et faire faire le changement convenu de la manière que j'ai recommandée.

M. SPROULE : Il n'y a pas de doute que cet amendement a été fait, car, lorsque la question est venue sur le tapis, j'ai moi-même déclaré que le capital était tout à fait disproportionné à la longueur de la voie ferrée, et le ministre de la Justice a suggéré la réduction du capital à un million cinq cent mille dollars. Nombre de membres du comité des chemins de fer ont consenti à cet amendement et je suis convaincu qu'il a été fait par le président.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Mes souvenirs ne me permettent pas d'aller aussi loin que l'honorable député de Grey (M. Sproule). Je me rappelle parfaitement que l'amendement a été proposé, mais non pas qu'il a été adopté par le comité. Je me souviens fort bien que l'honorable député, représentant les promoteurs du projet de loi, a dit que l'amendement était adopté, et si la chose est révoquée en doute, je n'insisterai point. La ligne de conduite proposée par l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey) est certainement très convenable et elle devrait réunir tous les suffrages, si comme j'en ai presque la conviction, il n'existait quelque part une certaine tendance à créer des obstacles à l'adoption du bill.

Quelques VOIX : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je soupçonne presque une certaine hostilité au bill, or, si cette hostilité existe, il est facile de se tirer d'affaire en adoptant le moyen suggéré par l'honorable député d'Elgin (M. Casey).

Sir CHARLES TUPPER : Le seul moyen de se tirer d'embarras est de proposer que le comité lève sa séance. Je puis donner à mon honorable ami (M. Blair) l'assurance que tout ce que nous cherchons est de nous conformer aux règlements de la Chambre.

M. HUGHES : J'approuve de tout cœur les paroles que vient de prononcer l'honorable chef de l'opposition et, à mon avis, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux est à peine justifiable de supposer que je suis hostile au bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je vous exonère de tout blâme.

M. HUGHES : D'autant plus que la voie ferrée en question n'a guère plus de trente milles de parcours, dont dix ou quinze milles se trouvent aux Etats-Unis et les autres dix ou quinze milles au Canada, avec pouvoir de construire des embranchements dans la direction que la compagnie voudra. Il me semble que le capital pourrait fort bien être réduit. Je n'ai pas la moindre objection à ce que cet article du bill soit amendé en comité.

M. SPROULE : J'appelle l'attention de mes honorables collègues sur la règle :

Nul amendement important ne peut-être proposé à un bill privé, en comité général, où à la troisième lecture d'un bill, à moins qu'il n'en ait été donné un jour d'avis préalable.

Voilà la règle : Qu'allez-vous faire ?

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Depuis que le débat est commencé, je me suis procuré l'original du bill, et je constate que l'article 6 ne contient pas d'amendement. L'article a été adopté dans sa teneur primitive, le capital stipulé étant de $2,500,000 ; et en raison de la divergence d'opinions exprimées par des membres du comité, force m'est bien de mettre la question aux voix dans sa teneur actuelle.

M. CHOQUETTE : M. le président, je crois que la meilleure raison à donner pour que la motion de l'honorable député soit adoptée, c'est que nous ne savons pas où nous en sommes rendus sur le bill. Il a été parfaitement compris, au comité des chemins de fer, que le capital mentionné dans la clause 6, devrait être d'un million de piastres.

La motion a été faite, elle a été adoptée par le comité, et les promoteurs du bill devant le comité, ainsi que les parties intéressées, ont accepté l'amendement. Par conséquent, il n'y a pas de doute sur ce fait-là.

Je crois, évidemment, M. le président, que l'on veut empêcher que le bill soit discuté de manière à donner un vote intelligent sur la matière. Je dis donc qu'il est parfaitement clair que l'on ne s'entend pas et qu'il est impossible de procéder actuellement.

Ce bill a été rapporté du comité des chemins de fer avec un amendement, et en relisant la clause 6 que l'on veut faire adopter par ce comité, il me paraît qu'on l'interprète d'une manière toute autre que celle qui a été acceptée au comité des chemins de fer. Dans ces circonstances, et quand il n'y aurait que cette seule raison de divergence d'interprétation pour faire adopter la motion que le comité se lève, je crois que nous devrions agir ainsi afin de ne pas prendre le temps de la Chambre inutilement. Les promoteurs du bill y gagneraient et ils devraient accepter la proposition que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer.

Il y a encore une autre raison pour laquelle le comité de la Chambre ne devrait pas procéder maintenant sur ce bill, c'est que nous avons eu devant le comité des chemins de fer tant de preuves contradictoires, qu'il est impossible pour ce comité de voter, comme je le disais tout à l'heure, d'une manière intelligente. Nous avons eu peut-être, cent télégrammes et cent résolutions de toutes les parties du Nord-Ouest. Ces télégrammes et ces

résolutions disaient les uns d'une manière et les autres de l'autre.

Par conséquent, je crois qu'il serait de l'intérêt public comme de l'intérêt des particuliers que le comité se lève maintenant, afin que le bill soit référé au comité des chemins de fer pour que nous puissions, non seulement faire rentrer dans le bill l'amendement qui a été adopté par ce comité mais encore pour que nous puissions nous enquérir si ces résolutions des bureaux de commerce et des conseils municipaux des différents endroits du Nord-Ouest sont authentiques ou non. Pour que nous puissions également constater si ces télégrammes, signés par différentes personnes, comme maires de ces différentes localités, sont authentiques ou non.

Nous avons donc intérêt à retarder l'adoption de ce bill afin de pouvoir nous enquérir sur l'exactitude de ces faits.

M. CASEY : Je soulève une question d'ordre. L'honorable député est à discuter la question générale, celle de savoir si le bill doit être adopté ou écarté et cela lorsqu'il s'agit de discuter un article en particulier, touchant le capital de la compagnie.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je regrette infiniment d'avoir a dire à l'honorable député qu'il fait erreur, en soulevant cette question d'ordre. La motion actuellement en délibération demande au comité de lever sa séance et de rendre compte de ses travaux, et l'honorable député (M. Choquette) est parfaitement dans l'ordre en discutant la question générale, lorsqu'une semblable motion est sur le tapis.

M. CHOQUETTE : *Evidemment, quelques-uns* de ces honorables députés semblent disposés à faire de l'obstruction, afin de nous empêcher de voter sur la proposition qui est maintenant devant le comité, et de discuter le projet de loi qui est soumis à nos délibérations.

J'excuse l'honorable député de Elgin-ouest (M. Casey) d'avoir voulu me rappeler à l'ordre ; mais en même temps, je dois dire que je suis heureux de constater, par les remarques qu'il a faites, qu'il comprend parfaitement le français, et qu'il peut suivre d'une manière très intelligente l'argumentation que j'ai soumise au comité.

D'après la décision rendue par vous, M. le président, j'ai le droit de parler sur la proposition qui est maintenant devant nous. Il ne faut pas oublier que nous discutons l'article 6, mais que nous pouvons en même temps traiter également les différentes dispositions de ce projet de loi.

Je n'ai pas l'intention d'en dire davantage, car je ne désire pas, en prolongeant mes remarques, empêcher le comité de se prononcer sur cette proposition avant que le temps accordé à l'examen des projets de lois de ce genre soit expiré. Néanmoins, j'ajouterai ceci : Je crois, M. le président, devoir insister sur le principe que l'on veut faire adopter ce soir. J'appelle l'attention sur le fait que l'on cherche à créer un précédent très dangereux, en essayant de faire accepter par ce comité, une disposition toute autre que celle qui a été votée par le comité des chemins de fer.

Je le répète, quand bien même il n'y aurait que cette seule raison pour m'engager à voter en faveur de la proposition qui nous est soumise, je n'hésiterais pas un seul instant à le faire. (Texte.)

M. McINNES : La question débattue est de haute importance, puisqu'il s'agit de savoir si nous allons réserver aux citoyens du pays la jouissance des avantages qui découleront nécessairement du plein développement de nos immenses ressources naturelles. De l'aveu de tous les députés qui ont pris la parole au comité des chemins de fer ou qui ont mûrement étudié la question, le district de Boundary-Creek, dans la Colombie anglaise, possède d'immenses richesses minérales ; et tout difficile qu'il soit de faire un choix entre les différentes régions minières de cette province, sans faire des distinctions odieuses, l'on peut, toutefois, affirmer que, de toutes les parties de la Colombie anglaise, la Kootanie est celle qui renferme les plus précieuses richesses minérales, celles dont l'exploitation va provoquer un mouvement commercial bien plus considérable que ce qui s'est vu dans toute autre contrée de la même étendue dans cette province. J'ai sous les yeux le compte rendu officiel des débats de 1897, et j'y vois le discours prononcé par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, sur la proposition relative à la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Dans ce discours, l'honorable ministre s'est étendu longuement sur la richesse de la partie orientale de la Colombie anglaise et du district de Boundary-Creek que nous sommes en ce moment à discuter, relativement au bill en délibération.

Sir CHARLES TUPPER : Quel est l'auteur de ce discours ?

M. McINNES : Le ministre des Chemins de fer et Canaux, et j'ai l'intention de lire quelques parties de ce discours où il nous dit qu'il est en mesure de parler de ces questions avec beaucoup de confiance et avec une grande autorité. C'est donc avec une grande confiance que je vais citer les observations qu'il a faites, surtout relativement à la richesse minérale du district en question :

J'ai encore entre les mains un autre exposé qui fait autorité et que je tiens à communiquer au comité. Un représentant du gouvernement allemand a visité récemment la Colombie anglaise et a passé plusieurs mois dans les parties de la province dont j'ai parlé, y compris le district de Boundary-Creek dont il a fait une étude attentive. C'est un minéralogiste d'expérience qui a étudié la situation de l'Australie, de l'Afrique méridionale, ainsi que des autres centres miniers du monde : je suppose que c'est en considération de ses connaissances à cet égard que le gouvernement allemand l'a chargé de la mission de faire un soigneux rapport sur les ressources et l'avenir de la province de la Colombie anglaise et de l'Etat américain limitrophe, l'Etat de Washington. Il a parcouru ces deux contrées. Je me contenterai de donner lecture au comité d'un extrait de cet intéressant rapport. Je l'ai trouvé très intéressant, car il est soigné et modéré, c'est le rapport d'un homme décidé à ne pas exagérer la situation, ni à embellir les faits, c'est celui d'un homme qui n'a en vue que de faire un rapport impartial pour renseigner à fond son gouvernement.

M. WILSON : *Comment s'appelle ce monsieur ?*

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Son nom est Hans Geise. Il a parcouru les différents districts de la Colombie anglaise dont j'ai parlé. Il est passé d'abord par Rossland, puis s'est rendu dans le district de la Kootanie-ouest et est, et dans celui de Boundary-Creek jusqu'à Lilloet, et son étude comprend toutes ces différentes parties de la Colombie anglaise. Voici ce qu'il dit de Boundary-Creek :

"La troisième division est celle de Boundary-Creek même, avec ses divers camps. Il n'est pas facile de décider de la supériorité d'un point sur un autre. Midway est au centre de la région la plus étendue, mais se trouve en dehors du groupe des camps de Boundary-Creek. Il a donc surgi dans la vallée de Boundary-Creek trois petits villages : Greenwood-City, Anaconda et Boundary-Falls,

qui vantent à qui mieux mieux leurs avantages respectifs et leur brillant avenir: mais en raison de leur contiguïté et de l'étroitesse de la vallée, et il est naturel de supposer qu'un jour, la vallée formera une ville de plusieurs milles de longueur."

Je tiens à faire saisir au comité toute la valeur de ce rapport; ces renseignements nous viennent d'une autorité impartiale, c'est l'opinion d'un homme qui n'a aucun intérêt à exagérer les conditions favorables du pays qu'il décrit. Il fait un rapport pour renseigner son gouvernement, et nous voyons ici qu'il affirme, après avoir soigneusement examiné la situation et d'après ce qu'il connaît du développement minier des autres pays du monde, qu'il est tout naturel de supposer qu'un jour la vallée de Boundary-Creek ne formera qu'une seule ligne ininterrompue de villes. De quoi dépend donc ce résultat final?

Ce résultat dépend seulement des facilités de transport dont jouira ce pays, des chemins de fer qui seront construits et des moyens qui seront fournis aux gens qui se rendront là afin de développer le pays, pour y importer les provisions et la houille et pour exporter les produits des mines. Tout dépend de cela, et il me semble que c'est une question sérieuse de savoir si le parlement n'a pas le devoir d'accorder immédiatement toute l'aide en son pouvoir pour prendre dans la mesure possible, possession absolue de ce précieux territoire. Car le comité ne doit pas perdre de vue que cette importante partie du pays est limitrophe de la frontière des Etats-Unis, et pas bien loin d'une ligne principale de chemin de fer Il ne faudrait pas bâtir bien des milles de chemin de fer pour pénétrer dans le district de Boundary-Creek. La population au sud de la frontière pourrait fort bien faire pour cette contrée de frontière ce qu'elle a déjà presque fait pour le district de la Kootanie, elle pourrait fort bien en faissant pénétrer une ligne de chemin de fer dans cette contrée s'en emparer au point de vue du commerce et des affaires, détourner le trafic de l'est du pays et de notre littoral, pour l'amener de l'autre côté de la ligne. C'est là, je le sais, ce que nos voisins ont fait pour la Kootanie. Comment, M. le président, il suffira, je crois, pour créer une impression sur l'esprit de cette Chambre et du public, de dire que les citoyens de l'Etat de Washington, appréciant les avantages de posséder la Colombie anglaise et les ressources qui n'y sont pas encore exploitées, ont construit un chemin de fer pour pénétrer dans le district de la Kootanie et accaparer le commerce et le trafic de cette région et c'est l'exploitation seule du commerce qui a pris naissance dans la province de la Colombie anglaise qui leur a permis d'élever la ville de Spokane Spokane est aujourd'hui une ville florissante de 35,000 habitants. Interrogez à ce sujet les hommes d'affaires, de cette ville et ils vous diront que la prospérité de la ville et l'augmentation de sa population, qui de sept à huit mille habitants qu'elle était il y a quelques années, s'élève aujourd'hui à trente-cinq mille âmes, sont dus à l'exploitation du commerce de la Colombie anglaise. Voilà donc une question de la plus haute importance qui s'impose à l'étude du comité; car il s'agit de savoir si nous allons rester maitre du commerce de cette province, ou bien si nous allons permettre à nos voisins de nous enlever ce commerce sous nos propres yeux et de l'accaparer à leur profit, dans la mesure même où la situation commerciale tend à faire dévier le trafic dans cette direction.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux poursuivant sa citation, ajoute :

J'arrive aux observations par lesquelles le fonctionnaire allemand en question termine son exposé de la situation, et le comité, je crois, me saura gré de lui donner lecture des conclusions de cet exposé. Voici ce qu'il dit ; "Que résultera-t-il pour ce pays, de l'exploitation de ces gisements miniers d'une richesse incalculable et en apparence illimitée? Ce résultat dépasse les bornes à l'imagination."

Je signale à la députation toute l'importance de cette assertion. Voilà le témoignage d'une autorité étrangère ; témoignage d'autant moins suspect que celui qui le rend ne cherche pas à obtenir une subvention de chemin de fer, et, par conséquent, n'est pas enclin à farder les renseignements qu'il fournit. Voilà, je le répète, le témoignage d'une autorité compétente et impartiale, et dont la Chambre doit saisir toute l'importance.

L'honorable ministre poursuit sa citation et ajoute :

Certaines exportations....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je n'ai pas dit cela.

M. McINNES.

M. McINNES: Il s'agit du rapport de Hans Geise. Je suppose qu'il y a ici erreur typographique ; il faudrait lire " experts."

Des experts qui ont visité les terrains aurifères de l'Afrique méridionale et de l'Australie occidentale sont unanimes à dire que les terrains miniers de la Colombie anglaise ne le leur cèdent en rien et, tout bien considéré, leur sont même supérieurs. Dans l'Afrique méridionale, la roche aurifère constitue le lit d'un ancien lac de 65 milles de long et de 35 milles de large ; le conglomérat où apparaît l'or varie en largeur de 3 à 100 pieds. Les veines de largeur petite ou moyenne contienne seules assez d'or pour mériter d'être exploitées. La valeur moyenne du minerai est de $10. La contrée est aride et inhospitalière, le bois pour boiser les mines manque absolument.

M. CHOQUETTE: M. le président, je désire soulever une question d'ordre. Le règlement de la Chambre autorise-t-il l'honorable ministre des Chemins de fer et l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) à interrompre l'Orateur (M. McInnes)?

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: Je n'ai pas entendu ces honorables messieurs interrompre l'orateur ; il n'y a donc pas lieu de soulever de question d'ordre.

M. McINNES: Je remercie l'honorable député (M. Choquette) de la protection qu'il m'accorde.

Dans l'Australie occidentale, les mines peuvent être très riches, mais la contrée est dans des conditions encore plus défavorables; le bois et l'eau font entièrement défaut. On se trouve là-bas en face d'une proposition tendant à élever l'eau à 2,500 pieds et à la faire passer à travers un désert de 225 milles. De plus, le minerai, dit-on, est de teneur pauvre. Le district minier de la Colombie-anglaise possède des gisements considérables de minerai de haute teneur et encore plus de gîtes de teneur pauvre ; les minerais sont, dit-on, excellents pour la fabrication de la matte et pour le smeltage, parce qu'ils contiennent leur propre fondant.

Le territoire où se trouve ici la roche aurifère est certainement plus étendu que le territoire sud africain.

Tous les matériaux nécessaires à l'exploitation des mines et au smeltage sont à profusion sous la main : bois, charbon, chaux, eau, etc. Une force motrice considérable peut être développée presque partout à même les cours d'eau rapides des montagnes. Le climat est toute l'année doux et agréable ; l'hiver n'arrive que tard dans l'année, et bien que la neige tombe presque continuellement, il ne fait pas très froid, sauf dans une courte période de janvier.

La culture peut se pratiquer dans toutes les vallées ; des districts agricoles étendus dans l'Etat de Washington et dans la province canadienne d'Alberta sont à proximité pour fournir la nourriture aux millions d'hommes qui, un jour, auront besoin de leurs produits. Le district sera bientôt traversé par plusieurs chemins de fer qui toucheront à tous les camps miniers assez importants pour justifier un arrêt.

M. HUGHES: L'honorable député de Vancouver (M. McInnes) pourrait-il me dire si ces paroles se rapportent au district de Greenwood, au district même que le chemin de fer doit desservir ?

M. McINNES: Oui, il s'agit ici de ce district en question, j'ai cité le témoignage de cet éminent expert en minéralogie, dont le rapport est corroboré par celui du minéralogiste provincial, M. Carlyle, ainsi que par le témoignage de tous ceux à qui il a été donné de voyager dans cette partie du pays. Il n'y a pas de doute que ce sera l'une des plus riches parties du pays, et l'une de celles qui permettront à l'industrie de s'asseoir sur une base absolument permanente. Il a été fait différentes estimations du commerce qui découlerait de l'exploitation convenable des ressources de ce district. Il y a quelques semaines, en comité des chemins de fer, nous avons eu le plaisir d'entendre sir William Van Horne traiter cette question, et il nous a déclaré que, dans le cours de la prochaine période

décennale, l'exploitation convenable des ressources de ce district donnerait naissance à un mouvement commercial qu'il ne craint pas de porter au chiffre de $100,000,000. N'est-ce pas qu'il y va de l'intérêt du Canada de faire bénéficier nos nationaux de cet immense commerce, au lieu de le laisser passer aux mains des étrangers ? Voilà précisément à quoi tend le bill à l'étude. J'aime à penser que le gouvernement a pour principe de réserver aux canadiens le trafic du Canada. Je vais continuer à citer quelques autres extraits du même discours du ministre des Chemins de fer et Canaux. Sur la question de savoir s'il serait utile de développer ce pays à l'aide de voies ferrées canadiennes, de façon à ce que ce commerce soit accaparé par les Canadiens, voici ce que dit le ministre des chemins de fer et Canaux, dans ce discours auquel j'ai déjà emprunté de copieux extraits :

Tout se résume à cela.....

C'est-à-dire, du fait de relier ce district avec le Canada par voie ferrée.

Tout se résume à cela, et à mon avis, c'est une question fort grave que celle de savoir si ce n'est pas le devoir du parlement de déployer, sans retard, tous ses efforts dans le but de prendre, autant que possible, possession exclusive de ce précieux territoire. Car, il est un fait que le comité ne doit pas mettre en oubli, c'est que cette importante partie du pays est limitrophe de la frontière des Etats-Unis, et à distance assez rapprochée d'une importante ligne-mère de voie ferrée. Un chemin de fer de parcours peu considérable nous permettrait de pénétrer dans le district de Boundary-Creek. Nos voisins des Etats-Unis pourraient fort bien faire, relativement à ce district de Boundary-Creek, ce qu'ils ont presque accompli relativement au district de la Kootanie ; il est fort possible, dis-je, qu'en faisant pénétrer une ligne de chemin de fer dans ce district, ils s'en emparent au point de vue du commerce et des affaires, et réussissent à détourner ce commerce de la partie est du pays et de notre littoral, au profit de leur propre pays.

Voilà l'attitude prise par le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la session dernière ; voilà l'attitude adoptée par le cabinet, bien qu'à vrai dire, le ministre des Chemins de fer et Canaux, je l'appréhende fort, se soit quelque peu écarté de cette attitude. Toutefois, le gouvernement, j'en ai la ferme confiance, demeurera fidèle au système qu'il a énoncé, l'année dernière, relativement au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et qu'il a de nouveau formulé cette année au sujet du bill du Yukon, système tendant, dans la mesure du possible, à assurer le commerce du pays aux Canadiens.

J'emprunte encore une citation au discours prononcé par le ministre, la session dernière :

C'est là, je le sais, ce que nos voisins ont fait pour la Kootanie. Comment, M. le président, il suffira, je crois, pour créer une impression sur l'esprit de cette Chambre et du public, de dire que les citoyens de l'Etat de Washington, appréciant les ressources qui n'y sont pas encore développées, ont construit un chemin de fer pour pénétrer dans le district de la Kootanie et accaparer le commerce et le trafic de ce district, et c'est l'exploitation seule du commerce qui a pris naissance dans la province de la Colombie anglaise qui leur a permis d'élever la ville de Spokane. Spokane est aujourd'hui une ville florissante. Interrogez les hommes d'affaires, de cette ville et ils vous diront que la prospérité de la ville et l'augmentation de sa population qui de sept à huit mille âmes qu'elle était, il y a quelques années, s'élève aujourd'hui à trente-cinq mille habitants, sont dus au développement de la Colombie anglaise. Ces gens-là étaient sur les lieux et ont profité du commerce. Voilà donc une question de la plus haute importance qui s'impose à l'étude du comité : il s'agit de savoir si nous allons rester maîtres du commerce de cette province, ou bien si nous allons permettre à nos voisins des Etats-Unis de nous enlever ce commerce sous nos propres yeux et de l'accaparer à leur profit, dans la mesure même où la situation commerciale tend à faire dévier le trafic dans cette direction.

Voilà, M. le président, l'attitude que je prends, ce soir. J'ai encore une autre citation de cet intéressant discours à faire, citation qui porte sur le sujet même débattu en ce moment ; l'importance d'assurer à nos propres nationaux le commerce de ce riche district. Voici la déclaration faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux, au sujet de l'exposé de monsieur Hans Geise :

Voilà une opinion à laquelle on peut, je crois, attacher de l'importance. Elle provient d'une source absolument indépendante dans tous les cas du pays que traverse le chemin. Cette opinion répond, je crois, aux questions que je posais au début, et elle doit faire disparaître tous les doutes qui pouvaient exister du devoir qui s'impose au gouvernement de s'emparer du commerce qui résultera de la construction du chemin de fer, avant que ce commerce tombe aux mains d'un autre pouvoir ou d'un autre pays.

On peut voir par là que nous avons toute raison d'être convaincus que le gouvernement actuel partage entièrement le sentiment qui s'affirme d'un bout à l'autre du pays, en faveur du Canada pour les Canadiens.

L'heure réservée aux bills privés étant expirée, la Chambre passe à l'ordre du jour.

CENS ÉLECTORAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 16) pour abroger l'acte du cens électoral et modifier de nouveau la loi concernant les élections fédérales.

(En comité).

M. BENNETT : Lorsque la séance a été suspendue à six heures, j'en étais à expliquer que dans l'Ontario les listes ne sont pas revisées assez soigneusement pour indiquer au juste la force respective des partis à une élection.

Plusieurs de mes collègues de la droite ne partagent pas cette opinion et prétendent qu'il est du devoir des conseils municipaux et des estimateurs de voir à ce qu'une nouvelle liste soit préparée tous les ans, qu'un nouveau rôle de cotisation doit être fait tous les douze mois, et que ce rôle sert à la confection de la nouvelle liste électorale.

Depuis la suspension, j'ai consulté quelques chiffres qui confirment mon opinion que cette liste serait bien incomplète et serait loin d'être l'expression de la force respective des partis dans un comté. Voici quelques chiffres à l'appui de ma prétention. L'an dernier, alors que nous étions à la veille d'une élection générale et que les deux partis rivalisaient de zèle pour faire mettre tous les électeurs sur les listes, dans le comté de Huron, le juge a reçu $204 pour la revision des listes. Mais l'année précédente, quand il n'y avait pas de probabilité que les listes qui se préparaient alors serviraient à une élection provinciale, aucun des partis politiques ne s'est occupé de leur préparation.

Nous en avons la preuve dans le fait que le juge qui a fait la revision n'a reçu que $33 pour ses services. Qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie que s'il y avait eu une élection provinciale l'année précédente, des centaines et des centaines d'électeurs auraient été privés de leur droit de suffrage dans le comté de Huron ; car aucune loi n'oblige l'estimateur ou le conseil municipal à mettre ces

électeurs sur la liste, et il en résulte que ces noms sont négligés et que la liste est incomplète. Cét état de choses a déjà donné lieu à de nombreuses plaintes.

Prenons encore le comté d'Ontario. L'année de l'élection provinciale, la revision des listes dans ce comté a coûté $200, et l'année précédente, $27 seulement. Jusque tout dernièrement Ontario-sud était représenté par M. Dryden, le ministre de l'Agriculture, et comme il savait très bien, à titre de membre du gouvernement, qu'il n'y aurait pas d'élection sur les listes de 1896, il s'est épargné l'ennui et les dépenses de s'occuper de la revision. Le résultat a été que cette année là la revision n'a coûté que la bagatelle de $27.

Mais l'an dernier, on savait qu'une élection était imminente, libéraux et conservateurs se sont mis de la partie, et se sont emparés des listes incomplètes fournis par les municipalités, et ont rivalisé de zèle pour les rendre complètes. Il est évident par les chiffres que j'ai cités, qu'elles étaient bien imparfaites avant la revision devant le juge de comté ; si une élection avait lieu sur ces listes, il n'y aurait qu'un cri d'un bout à l'autre de la province parce que des milliers d'électeurs seraient privés de leur droit de vote.

Je demanderai au Solliciteur général le sens de l'article 18. L'article 22 dit que l'article 54 de l'acte s'appliquera aussi aux électeurs ayant le droit de voter autrement qu'en étant inscrits sur la liste. Je signalerai l'article 21 qui dit :

21. L'article 52 du dit acte est par le présent abrogé, et en son lieu et place, il est par le présent statué qu'aucun électeur qui refusera de prêter serment ou d'affirmer, ou de répondre aux questions posées, ou de fournir la preuve de son droit de vote, comme susdit, lorsqu'il en sera requis, ne recevra de bulletin de vote ou ne sera admis à voter.

Si on lit ces deux articles en les rapportant à l'article 18, celle-ci me paraît offrir de grandes objections. Mais l'article 18 est un ancien article et vers le milieu on lit :

Tout électeur devra, avant de recevoir son bulletin de vote, répondre aux questions au sujet de son droit de vote ou en fournir la preuve.

On fait du président du scrutin un véritable inquisiteur.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Cet article vise les cas qui pourraient se présenter.

M. BENNETT : Rien dans le bill ne dit que ces dispositions ne s'appliqueront pas aux autres provinces. Telles que rédigées elles s'appliquent partout. Supposons un homme qui soit réellement électeur et dont le nom est sur la liste ; le président du scrutin s'érige en inquisiteur, grâce aux pouvoirs qui lui sont donnés par cet article, et pose, à cet électeur, dont le nom a été confirmé sur la liste par le juge reviseur, certaines questions et refuse de lui donner un bulletin de vote. C'est mettre entre les mains du président du scrutin un pouvoir dont il sera tenté d'abuser. Non seulement il peut refuser un bulletin à celui dont le nom est sur la liste, mais il peut en offrir un à celui dont le nom n'est pas sur la liste et lui permettre de voter. Si cet article doit s'appliquer à toutes les provinces, nous ferions aussi bien de nous passer complètement des listes.

M. CLANCY : Je viens de lire le premier article

Quelques VOIX : Nous sommes rendus au préambule.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Nous sommes à l'article premier, mais je n'ai pas d'objection à ce qu'un député discute tout le bill.

Sir CHARLES TUPPER : Nous ferons probablement plus de progrès de cette manière. Les explications que le Solliciteur général pourra donner sur les articles subséquents amèneront peut-être l'adoption de l'article premier.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je crois que l'honorable député se trompe. Il est absolument nécessaire de discuter un bill article par article, autrement la discussion s'égare dans toutes les directions.

M. BERGERON : Je suppose que l'honorable ministre n'a pas oublié la session de 1885. A cette époque il a fallu revenir cinq cents fois sur les mêmes explications. Nous sommes actuellement à étudier le premier article qui dit que ce bill sera cité sous le titre : Acte du cens électoral de 1898. Nous pouvons parfaitement discuter tout le bill sur cet article.

M. CLANCY : Il me paraît évident que ce premier article concerne virtuellement tout le bill et donne beaucoup de marge à la discussion. Je remarque avec plaisir la conversion qui s'est opérée chez l'honorable ministre du Commerce et j'espère qu'elle n'est pas due uniquement à un changement dans les circonstances. Je n'étais pas ici lors de la discussion sur le premier bill, mais je me rappelle avoir lu plusieurs de ses bons discours dans lesquels il n'appliquait pas la règle qu'il pose ce soir.

Je vais signaler quelques points qui ont déjà été mentionnés afin d'appeler l'attention du Solliciteur général sur l'article dont parle l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), concernant les pouvoirs extraordinaires conférés aux présidents du scrutin.

Au lieu de mettre un électeur dont le nom est régulièrement sur la liste, à la merci du président, ce qui est une chose dangereuse, on devrait trouver un moyen qui ne l'exposerait pas à être admonesté et intimidé ; il devrait avoir le droit de recevoir son bulletin et de voter. L'honorable Solliciteur général ne devrait pas exposer les électeurs a être chassés des bureaux de votation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je considère une discussion comme celle que nous avons en ce moment, bien inutile. Le Solliciteur général a déclaré que si l'on découvrait des objections sérieuses à l'application d'aucun des articles du bill, il serait prêt à accepter les recommandations qu'on pourrait faire pour les faire disparaître.

Pour le moment nous discutons le premier article qui dit que cette loi portera le nom de : Acte du cens électoral de 1898. Le principe du bill ayant été admis, nous devons maintenant le discuter article par article. Discutons-les d'une manière intelligente et si des amendements nécessaires sont proposés acceptons-les. Si nous persistons à discuter comme nous le faisons en ce moment le bill ne pourra être voté. Le chef de l'opposition s'est engagé à user de son influence pour le faire voter ce soir. Il ne peut pas être question d'empêcher

les députés d'exprimer leurs opinions, mais je proteste contre la discussion des articles 23 ou 24, quand nous sommes à étudier l'article 1, qui ne se rapporte aucunement aux deux autres.

M. WALLACE: Je ne partage pas du tout l'opinion que vient d'exprimer l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Il est impossible de poser une règle absolue et de dire qu'un député en discutant le bill devra se borner à une clause unique. Il est toujours possible de surmonter cette objection en proposant que le comité lève la séance, et alors un député peut discuter le bill comme il l'entend. Le gouvernement ne sauvera pas de temps en cherchant à nous empêcher de discuter les articles que nous jugerons à propos.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Mon but n'est pas d'empêcher une discussion générale, mais je crois qu'il vaudrait mieux nous borner à l'article qui est soumis à la Chambre. Si par la suite nous rencontrons d'autres articles s'y rattachant toute la question peut être débattue de nouveau. Tout ce que nous voulons s'est de faire des progrès.

M. WALLACE: Notre seul but, c'est d'avoir une loi équitable et nous croyons que le bill tel qu'il est n'est pas juste.

M. TAYLOR: Nous voulons avoir une loi applicable, et certains articles de ce bill ne le sont pas. Pour sauver du temps je conseillerais qu'un comité spécial composé de deux membres de chaque province fut nommé pour étudier le bill et il est probable que la Chambre accepterait les amendements que ce comité recommanderait. Si nous continuons à discuter en comité général, comme nous avons commencé, nous pourrions bien en avoir pour plusieurs semaines.

Sir CHARLES TUPPER: J'espère que non. Après la déclaration du ministre de la Marine et des Pêcheries et celle de l'honorable Solliciteur général, je crois qu'après la discussion approfondie que nous venons d'avoir, nous devrions continuer jusqu'à ce que nous arrivions à un article que nous croirons devoir amender. J'espère que la droite se montrera disposée à accepter tout amendement raisonnable. Si mes honorables amis sont de cet avis, je crois que c'est le meilleur moyen.

Quelques VOIX: Ecoutez ! écoutez !

Article 2.

Le présent acte ne s'applique pas aux territoires du Nord-Ouest.

M. TAYLOR: Pourquoi ?

Sir CHARLES TUPPER: Le Solliciteur général devrait donner la raison de cette exception.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Parce que nous avons une loi spéciale pour le Nord-Ouest. Il n'y a pas d'organisation municipale dans les territoires pour nous permettre d'appliquer cette loi.

M. CLANCY: Dans certaines parties de la province de l'Ontario il n'y a pas non plus d'organisation municipale et ce qui est bon pour un endroit doit être bon pour l'autre.

M. BERGERON: Il n'y en a pas non plus dans la province de l'Ile du Prince-Edouard.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Oh oui, il y en a.

M. BERGERON: Non.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Il y a des organisations municipales à Charlottetown et à Summerside. Le cas est prévu par une loi spéciale de la législature de l'île.

M. MACDONALD (I.P.-E.): Où se trouve cette loi de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: J'admets qu'il n'y a pas de listes électorales dans l'Ile du Prince-Edouard, mais il y a un mode d'opération pour l'élection des députés provinciaux.

M. POWELL: Leurs méthodes électorales ne s'appliquent pas au cas actuel.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Je vous demande pardon, il n'y a pas de loi du cens électoral qui puisse être indépendante de la loi électorale.

M. POWELL: Il n'y a pas de parallèle à établir entre le cens électoral dans l'Ile du Prince-Edouard et les territoires du Nord-Ouest. Dans l'Ile du Prince-Edouard tout résident est électeur; pourquoi ne pas faire une loi semblable pour les territoires du Nord-Ouest ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Il y a une loi spéciale pour l'élection des députés fédéraux dans les territoires du Nord-Ouest.

Article 3, paragraphe "*d*".

(*d*.) L'expression "listes des électeurs" ou "liste d'électeurs" comprend, lorsqu'il est question de listes provinciales, tout cahier de votation ou toute liste officielle des personnes ayant droit de voter à une élection provinciale.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Je demande à retrancher les mots "tout cahier de votation ou" à la troisième ligne. Ces mots me paraissent inutiles.

M. BENNETT: Dois-je comprendre que dans la province de l'Ontario il nous faudra accepter la liste imprimée, avec tous les changements qui y sont faits, avec des noms ajoutés entre les lignes et d'autres biffés ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Je crois que nous devrons nous servir des mêmes listes que pour les élections provinciales. C'est le principe du bill. Si l'honorable député veut lire le paragraphe il verra que les mots "tout cahier de votation ou" sont du remplissage. A mon sens ils n'ajoutent rien au paragraphe. Autant que je sache, il n'y a pas de cas ou ces mots pourraient s'appliquer.

M. POWELL: Et ils pourraient nuire.

M. BENNETT: Il est possible que l'honorable Solliciteur général ne soit pas au courant du fonctionnement de la loi d'Ontario. Cette après-mid j'ai demandé si la liste qui serait remise au président du scrutin serait la liste imprimée telle qu'elle

nous arrive des mains du juge avec des noms rayés et d'autres ajoutés et j'ai compris qu'il avait répondu dans l'affirmative. Actuellement il n'y a pas une de ces listes entre les mains du président du scrutin le jour de l'élection. Ce qu'il a c'est un cahier de votation, c'est-à-dire un cahier contenant les noms de tous ceux qui ont droit de voter. J'aimerais à savoir laquelle de ces deux listes sera remise à cet officier. Aurons-nous la liste imprimée avec les corrections faites par le juge, ou ce cahier de votation dont on se sert aujourd'hui ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Dans les cas où la liste aura été finalement revisée par un juge, nous l'aurons dans la forme dans laquelle elle sera remise à l'officier. Les honorables députés de la gauche sont loin de s'accorder dans leur interprétation de la loi de l'Ontario, mais la position est celle-ci : Nous aurons dans Ontario pour les élections fédérales les listes électorales dont on se sert dans cette province pour les élections provinciales, quelles qu'elles soient.

M. HUGHES : Lorsque la liste est finalement revisée et complétée, elle est imprimée avec les ratures et les additions ; ce n'est pas du tout de cette liste que le Solliciteur général entend se servir.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Pourquoi pas ?

M. HUGHES : Parce qu'elle ne sert jamais pour l'élection. On en fait une copie dans des cahiers de votation qui sont remis aux différents présidents du scrutin et qui servent pour l'élection.

M. McMILLAN : Quand la liste doit être revisée dans Ontario, voici ce qui a lieu. Quand l'estimateur a terminé son travail, ce qui ne doit pas être plus tard que le 30 mai, le rôle de cotisation est envoyé au conseil de paroisse, qui le revise. Dans beaucoup de cas, où des noms ont été omis sur le rôle, cette cour de revision fait agir l'estimateur comme appelant et ces noms sont ajoutés avant que le rôle soit clos. Le rôle n'est final que lorsque la cour de revision a fini de siéger et quelquefois le conseil ajourne pour permettre d'ajouter des noms. Ensuite s'il a encore d'autres noms à ajouter, il y a appel devant le juge de comté qui tient une cour de revision et remet au greffier de la municipalité une liste des noms à ajouter.

M. TAYLOR : Non.

M. McMILLAN : Oui. Voici la loi :

Au cas où des plaintes seraient faites, comme dit ci-dessus, immédiatement après que la liste aura été finalement revisée et corrigée par le juge, ce dernier fera ou fera faire et signera une déclaration en triplicata (formule 16) faisant connaître les changements, s'il y en a, qu'il a fait à la liste ; il certifiera, en triplicata, (formule 17) une copie corrigée de la liste ; et la déclaration en triplicata, et les copies corrigées de la liste seront, si le juge l'ordonne, et sous sa direction et surveillance, préparées par le greffier de la municipalité et à cette fin, le juge, après que la liste aura été ainsi finalement revisée et corrigée, devra transmettre ou délivrer au greffier tous les papiers et instructions nécessaires, lesquels papiers et instructions, ainsi que la déclaration en triplicata, et les copies corrigées, seront, au plus tard dans les huits jours après la revision finale comme susdit, renvoyés par le greffier au juge qui, sur réception signera immédiatement la déclaration et certifiera les dites copies corrigées. Mais au cas où la déclaration et les copies corrigées ne seraient pas renvoyées et délivrées par le greffier au juge, dans le délai ci-dessus mentionné, le juge fera immédiatement et signera la déclaration et certifiera les copies corrigées de la liste.

Le juge conservera une copie certifiée et une déclaration, il transmettra une copie certifiée et une déclaration, par la poste, recommandées, au greffier de la paix du comté ou de l'union de comtés dans lequel se trouve la municipalité, et une copie certifiée et une déclaration au greffier de la municipalité, pour qu'il les conserve parmi les archives du bureau.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a prétendu cette après-midi que tout président du scrutin qui a cette liste entre les mains durant deux ou trois jours, pourra rayer tous les noms qu'il jugera à propos ; et il était terrifié à la seule idée de ce que serait cette liste quand arriverait l'élection. L'honorable député a mal lu la loi, car il aurait vu que cette liste doit être remise à l'officier-rapporteur, ainsi que les autres papiers, avec le mot " voté " certifié à la suite du nom de chaque électeur qui a voté ; on conserve cette liste et il est facile de la comparer avec celle qui est en la possession du greffier de la municipalité. Un président du scrutin qui mutilerait une liste s'exposerait à une forte punition. L'honorable député a avoué qu'il connaissait très peu la loi, et qu'il n'y avait rien pour obliger un estimateur à mettre le nom d'un électeur sur la liste. S'il veut consulter la loi refondue des cotisations, à l'article 14, paragraphe 3, il verra que :

L'estimateur fera aussi les recherches raisonnables, pour savoir quelles personnes résident dans sa municipalité, ou dans la partie de la municipalité où il travaille, ont droit d'être mises sur le rôle de cotisation, comme compétentes à être électeurs en vertu de l'acte du suffrage universel et il mettra ces personnes sur le rôle comme compétentes à être électeurs, sans exiger l'affidavit mentionné dans le paragraphe 1 de cet article.

Le paragraphe 1 dit qu'il sera du devoir de l'estimateur de trouver tous ceux qui ont le droit de voter et de mettre leurs noms sur la liste. L'estimateur prête d'abord serment qu'il s'acquittera des devoirs de sa charge fidèlement et honnêtement et à la fin il jure que :

Je n'ai mis aucun nom sur le rôle ci-dessus, et mis injustement aucune lettre ou lettres, dans la colonne 4, en regard d'aucun nom, avec l'intention de donner le droit de voter à une personne qui n'y a point droit.

Que je n'ai pas omis intentionnellement du dit rôle le nom d'aucune personne que je crois avoir droit d'y être, et je n'ai pas, dans le but de priver quelqu'un de son droit de vote, omis de la colonne 4, en regard de son nom, aucune lettre ou lettres qui devraient y être.

L'estimateur signe l'affidavit qu'il a rempli les devoirs que la loi lui inpose et il prête le serment d'office. J'ai été étonné d'entendre les accusations que l'on a portées au cours de ce débat. Pas moins de quatre députés ont déclaré que le rôle des cotisations dans la province de l'Ontario était falsifié. L'honorable député de Halton nous a dit que l'estimateur devait être un homme capable de porter sur le rôle des cotisations des noms qui ne devaient pas y figurer et d'omettre d'inscrire ceux qui devaient s'y trouver, que c'était là la seule qualité que l'on exigeait de ce fonctionnaire.

M. HENDERSON : Je demande pardon à l'honorable député, je ne me suis jamais servi de ces paroles.

M. McMILLAN : Il y a trente ans que je m'occupe d'affaires municipales, dans l'Ontario, et je n'ai jamais connu un seul estimateur qui ait de propos délibéré, falsifié le rôle des cotisations.

Je n'ai aucun doute cependant que si les hommes qui portent ces accusations avaient le pouvoir de nommer les estimateurs, ils ne nommeraient que des gens capables de falsifier les listes. Mais je n'ai jamais connu un seul estimateur qui ait fait

pareille besogne. J'ai toujours constaté que ces fonctionnaires municipaux étaient des hommes intelligents, manquant quelquefois de l'expérience nécessaire, mais toujours désireux de faire le meilleur rôle possible. J'ai connu des estimateurs qui ont rempli leurs fonctions quinze ou vingt ans, à l'emploi de conseils municipaux dont la complexion politique a souvent changé. Quand siège la cour de revision, tout électeur a le droit d'en appeler à ce tribunal et de faire corriger le montant de sa cotisation. On omet nécessairement certains noms, comme ceux des jeunes gens qui, à la date de la confection du rôle n'ont pas encore vingt et un ans. Les estimateurs commencent leurs travaux vers le 15 février et doivent clore le rôle des cotisations le premier mai. Plusieurs jeunes gens qui, n'ayant pas vingt et un ans, ne sont pas portés sur le rôle par l'estimateur, y sont inscrits par le juge qui revise la liste, parce qu'à la date de la revision, ils se trouvent dans les soixante jours qui précèdent leur majorité.

M. CLANCY : Est-ce que nous avons cette classe d'électeurs, dans Ontario, c'est-à-dire les jeunes gens qui se sont fait inscrire dans les soixante jours qui précèdent leur majorité ?

M. McMILLAN : Oui, si ces jeunes gens se trouvent dans les soixante jours qui précèdent leur majorité, lors de la revision, c'est le devoir du juge de les inscrire sur la liste.

M. CLANCY : L'honorable député ferait mieux de lire l'acte électoral avant de faire une assertion semblable.

M. McMILLAN : J'ai lu cet acte aujourd'hui avec attention, et je l'avais lu auparavant.

Les honorables membres de la gauche ont dénoncé les rôles des cotisations et les conseils municipaux, mais je leur demande ce qu'ils prendraient pour base des listes des élections, même sous l'empire d'un acte du cens électoral fédéral. Y a-t-il dans Ontario, ou dans n'importe quelle autre province, une classe d'hommes plus en état de dresser des listes fidèles et exactes que les estimateurs et les secrétaires des municipalités ?

Au sujet du traitement des secrétaires municipaux, il n'y a aucune dépense supplémentaire, car un conseil municipal, qui connaît bien son affaire, a parfaitement le droit d'adopter, lorsqu'il nomme un secrétaire, un règlement décrétant que ce fonctionnaire ne recevra aucune rémunération supplémentaire pour reviser les listes et signifier les avis. Non seulement cela n'augmenterait pas les dépenses, mais aurait pour effet de rendre le secrétaire très prudent, car si, par sa faute, l'inexactitude des listes exige un travail supplémentaire, il est obligé d'en supporter la dépense. Ces hommes sont indépendants de la législature provinciale, et personne ne peut dresser des listes électorales plus fidèles. Le conseil du canton est parfaitement indépendant de la législature provinciale, et il en est ainsi pour l'estimateur et pour le secrétaire. Sous l'empire de la loi actuelle, dans la plupart des cas, le juge emploie, pour la revision des listes, le secrétaire municipal, de sorte qu'en réalité le même homme qui revise les listes provinciales revise les listes fédérales. La population de chaque municipalité de canton peut exiger que les estimateurs fassent leur devoir. J'ai été douze ans maire d'une municipalité ; tous les ans, la liste était revisée avec soin, et le juge n'est venu dans le canton qu'une seule fois.

On a dit qu'il en coûtait $200 pour payer le juge qui revise la liste dans le comté de Huron. Il y a dans ce district électoral quinze municipalités rurales et dix municipalités urbaines, ou en tout vingt-cinq municipalités, ce qui représente un peu plus de $8 pour chaque municipalité qui doit payer le juge, le constable et les autres dépenses nécessitées par la revision de ces listes. C'est loin de la somme que coûte la revision des listes sous l'empire de l'acte du cens électoral fédéral ; car sous l'empire de ce dernier acte, la rémunération du juge et les autres dépenses qu'entraîne la revision des listes ne s'élèvent jamais à moins de $700.

M. BENNETT : J'aime toujours entendre l'expression de la chaleureuse indignation de l'honorable député de Huron (M. McMillan). Il s'indigne toujours lorsqu'on révoque en doute la bonne foi de de son parti, et cependant il vient du seul district électoral d'Ontario dont on ait absolument taillé et morcelé les cantons afin d'écraser les conservateurs, —soit dit au déshonneur de ce comté. De tous les membres de cette Chambre, l'honorable député devrait être le dernier à prendre ces airs de vertueuse indignation.

M. MACDONALD : Combien de comtés ont été taillés et morcelés ?

M. BENNETT : Je croyais que l'autre député de Huron (M. Macdonald) ne songerait pas à rompre le silence, mais lui aussi, comme son collègue, semble se glorifier de sa honte.

M. MACDONALD : Il n'y a aucune honte dont nous puissions nous glorifier.

M. BENNETT : Eh bien ! j'accepte la parole de l'honorable député lorsqu'il nous dit qu'il n'a aucune honte. Je dis qu'un estimateur ne doit pas se faire l'instrument politique de l'un ou l'autre parti, en se mettant à la recherche de ces soi-disant électeurs en vertu du suffrage universel. Le bill prescrit que ce fonctionnaire devra faire des recherches pour s'assurer quelles sont les personnes qui ont ainsi les capacités électorales ; mais il n'y a aucune peine s'il ne les inscrit pas sur les listes. Dans le comté de Huron, on n'a virtuellement inscrit aucun de ces hommes sur les listes avant l'an dernier, et l'on a alors dépensé beaucoup d'argent pour les faire inscrire, vu l'imminence des élections provinciales.

Mais l'honorable député nous dit : Voyez les peines imposées. Est-ce qu'il ne sait pas que dans l'Ontario, tout homme peut violer la loi au profit du gouvernement provincial qui l'absoudra. L'honorable député qui est à la solde du gouvernement de l'Ontario et a reçu plusieurs centaines de dollars pour donner des conférences devant les instituts agricoles, ne devrait pas ignorer ces choses ; cependant je ne suis pas surpris de le voir venir à la défense de ses amis. Il est notoire que dans l'Ontario, les fonctionnaires provinciaux se sont rendus coupables des actes les plus honteux. Nous savons que dans une certaine affaire à Portage-du-Rat, le gouvernement a absous le coupable et l'a sauvé de la prison.

L'honorable député sait très bien que les listes de l'Ontario ont toujours été plus ou moins tenues en suspicion, et je suis convaincu qu'il demande

l'adoption de ce bill parce qu'il sait très bien que les listes telles qu'imprimées facilite la fraude, et que le système ne donnera pas au pays les listes parfaites que la loi fédérale nous assure aujourd'hui.

Non seulement la loi n'impose pas à l'estimateur l'obligation de faire ces recherches, mais elle prescrit de plus que si ce fonctionnaire a omis de porter un nom sur la liste, la personne ainsi omise, en mettant un affidavit entre les mains de l'estimateur a le droit d'être inscrite. Je prétends que tout ce que j'ai affirmé cet après-midi est tout à fait conforme à la vérité.

M. TAYLOR: L'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) a bien lu l'acte, j'en suis certain, mais l'interprétation qu'il en donne est défectueuse, car il a déclaré cet après-midi, et l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald) et plusieurs autres députés ont dit la même chose,—que les dix copies des listes que l'on envoyait aux membres de cette Chambre et aux candidats défaits dans les élections fédérales, étaient corrigées et certifiées.

M. McMILLAN: Je n'ai jamais dit cela; ne m'attribuez pas ces paroles, car je connaissais mieux.

M. TAYLOR: L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a affirmé la chose, et a été approuvé par plusieurs membres de cette Chambre.

M. McMILLAN: Dans tous les cas, je n'ai jamais fait semblable assertion.

M. TAYLOR: J'ai sous la main les listes de 1897.

M. McMILLAN: J'avoue que ces listes ne sont pas des copies revisées.

M. TAYLOR: J'allais dire que j'avais les listes des neuf dixièmes des municipalités de mon comté. Il m'en manquait une, la liste de Crosby-sud, et j'ai écrit au secrétaire de la municipalité de me la faire parvenir. Je l'ai sous la main, et je constate que dans un arrondissement, le juge a inscrit sur la liste huit ou dix noms, et dans un autre, environ une vingtaine de noms; et comme l'a fait remarquer mon honorable ami, le député de Simcoe (M. Bennett), à plusieurs pages il y a des ratures, des noms rayés par le juge. Mais comme les dix copies qui nous sont envoyées ne contiennent pas ces corrections, de quelle utilité nous sont ces listes? Il n'y a pas d'autres copies des listes définitives que les trois copies revisées par le juge; la première est pour le juge lui-même, la deuxième pour le greffier de la paix, et la troisième, pour le secretaire de la municipalité.

Lorsqu'arrive le temps de l'élection, est-ce que les listes sont réimprimées et distribuées? Non; on dresse simplement des cahiers de votation. En passant, je désire demander à l'honorable Solliciteur général ce qu'il entend par "cahier de votation." Quelle est la signification de ces mots? Est-ce que le "cahier de votation" n'est pas le cahier même que dresse le secrétaire de la municipalité conformément à la liste revisée qui lui est fournie par le juge? C'est là le cahier de votation remis au scrutateur. Si ce cahier contient des additions et des ratures, qu'est-ce qui empêche le scrutateur d'y inscrire autant de noms qu'il lui plaira?

Un électeur se présente, mais il ne peut donner son vote parce que le scrutateur a rayé son nom. Il peut bien remettre son bulletin, s'il jure qu'il est la personne inscrite ou que l'on a eu l'intention d'inscrire sur la liste et qu'il a le droit de voter, mais ce bulletin n'est compté que lorsque l'on demande l'invalidation du candidat élu. J'ai moi-même été témoin de la chose dans les dernières élections. Un homme se présente, il était porté sur la liste, mais son nom était incorrectement inscrit, une ou deux lettres étaient changées. Cet homme prêta serment qu'il était la personne désignée ou qu'on avait eu l'intention de désigner, qu'il possédait la propriété sur laquelle était basé le droit de suffrage; cependant, on ne lui remit qu'un bulletin particulier qui ne fut pas compté,—tout cela parce que son nom était inscrit comme étant "Joseph T." et que le pronom de l'électeur était simplement "Joseph."

Je me suis levé pour contredire l'assertion que l'on a faite que les listes envoyées aux députés et aux candidats défaits, étaient les listes revisées.

M. McMILLAN: Je sais cela.

M. TAYLOR: Mais vous avez corroboré la déclaration de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui a dit que c'étaient les listes revisées.

M. McMILLAN: Jamais.

M. CLANCY: L'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) a catégoriquement affirmé cette après-midi que les jeunes gens qui atteignent leur majorité dans les soixante jours qui précèdent la clôture des listes provinciales, ont le droit de se faire inscrire.

L'honorable député a été un peu sévère dans les critiques qu'il a faites des avocats, et a même dit à ceux-ci qu'ils ne connaissaient pas la loi, et il s'est levé pour leur donner une leçon et lire l'acte électoral. Quelle que soit la confiance que l'honorable député ait en lui-même, la Chambre doute beaucoup qu'il soit infaillible en matière de loi, lorsque j'aurai lu l'article sur lequel il s'appuie. Je suis bien convaincu que l'honorable député n'a pas saisi la signification de cet article. Le voici:

Tout individu dont la propriété est estimée ou qui est inscrit, ou qui a le droit d'être inscrit sur le rôle des cotisations, soit comme fils de cultivateur, soit comme possédant un immeuble ou retirant le revenu requis pour lui donner droit de vote aux élections municipales, et qui aura vingt et un ans dans les soixantes jours qui précéderont la revision définitive et la correction du rôle des cotisations, aura le droit de s'adresser au juge pour que son nom soit inscrit sur la liste des votants....

Quelle liste des votants?

....ou sur le rôle des cotisations et sur la liste des votants, comme ayant droit de voter aux élections municipales.

L'honorable député nous enseignait la loi.

M. BENNETT: La loi domestique.

M. MACDONALD: Vous l'avez cette loi-là.

M. CLANCY: Je crois avoir entendu mon honorable ami, le député de Huron-est (M. Macdonald), demander si, dans le remaniement des districts électoraux, en 1885, le gouvernement provincial avait divisé un seul canton. Il demande des renseignements à ce sujet, je vais lui en donner.

M. BENNETT : Il les connaît déjà.

M. CLANCY : S'il les connaît déjà, je ne prendrai pas la peine de les lui donner.

M. MACDONALD : Si vous avez l'intention de me donner les divisions de mon comté, je vous dirai que je les connais.

M. CLANCY : Peut-être l'honorable député a-t-il protesté contre le remaniement de son comté tel que fait par la Chambre des Communes. S'il l'a fait, je dirai simplement que le monde a perdu quelques chose, car jamais cette protestation n'a été entendue. La circonscription électorale provinciale de Huron-sud qui, je crois, comprend une partie du comté représenté par l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan), a été morcelée ; les cantons de Hullett et Turnberry ont été divisés en deux, et une moitié de ces deux cantons a été annexée à la circonscription électorale de Huron-ouest.

M. MACDONALD : Si l'honorable député (M. Clancy) connaissait les lieux, il dirait que l'on a bien fait.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. MACDONALD : Il est plus facile de rire que de parler sens commun dans ces matières. Si l'honorable député (M. Clancy) connaissait les routes de ce comté, il saurait exactement pourquoi on a fait ces remaniements, et il ne trouverait rien à redire, mais saurait que ce qu'on a fait a été fait pour favoriser tous les intéressés.

M. CLANCY : Je pourrais donner à l'honorable député quelques-unes des raisons de ce remaniement. Je puis dire qu'en agissant ainsi, on a privé de leurs mandats certains députés conservateurs, afin de faire entrer certains libéraux dans la législature provinciale. Mes remarques ne s'appliquent pas spécialement au comté de l'honorable député.

M. MACDONALD : Vous êtes mieux de borner vos observations à votre propre comté.

M. CLANCY : Il serait mieux de borner vos observations à un seul sujet.

M. MACDONALD : Je suis dans l'ordre. Je veux répondre de cette façon à l'honorable député. Celui-ci a essayé d'abord de nous prouver l'iniquité du gouvernement Mowat, en nous indiquant comment et pour quelle raison le comté de Huron a été remanié. Pour être juste, je crois, il devrait nous dire tout ce qui en est au sujet du comté de Huron. Pourquoi ? Parce que s'il se trompe, je suis en état de le corriger.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je ne vois pas quel rapport il peut y avoir entre le remaniement des comtés dans la province de l'Ontario et le sujet que nous discutons. Je ne sais qui a le premier soulevé cette question, mais je rappellerai aux membres du comité que nous discutons maintenant l'article 3.

M. CLANCY : Permettez-moi de donner quelques chiffres. Avant le remaniement, Huron-ouest avait 22,900 électeurs, et après le remaniement 2,605 de plus. Huron-est avait 26,248 électeurs, mais par le remaniement, le nombre en fut réduit à 22,758. Dans quel but ? Afin de donner dans l'élection suivante un comté sûr à l'honorable député qui représentait alors Huron-est (M. Gibson).

M. MACDONALD : La représentation n'a pas été changée ; par conséquent, je ne vois aucune différence après ce soi-disant remaniement. Cela démontre que ces nouvelles divisions n'ont pas été faites pour en tirer un avantage de parti. Si l'honorable député peut établir que le prétendu remaniement a changé la représentation du comté, alors son argument aurait quelque poids.

M. POWELL : Je conseillerais au Solliciteur général de laisser cet article en suspens. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux corroborera mes remarques en tant que cet article s'applique au Nouveau-Brunswick. Je ne blâme point le Solliciteur général de ne pas connaître les conditions particulières dans lesquelles se trouve le Nouveau-Brunswick, mais la loi telle qu'elle est aujourd'hui serait inapplicable dans cette province. Notre mode de voter dans les élections provinciales du Nouveau-Brunswick n'est pas celui qui est adopté dans les élections fédérales. Là un homme peut préparer son propre bulletin et préparer celui des autres, s'il le veut ; le président du scrutin permet à plusieurs personnes d'entrer en même temps dans le bureau de votation, pourvu que cela n'interrompe pas la marche de la votation, et il met les bulletins dans la boîte aussi vite qu'il peut les recevoir, et le scrutateur inscrit le nom des votants. Le résultat, c'est que souvent plusieurs milliers de personnes peuvent voter au même bureau de votation, tandis que dans les élections fédérales, deux cents personnes au plus peuvent voter dans le même bureau de votation. Je vais donner un exemple que connaît le ministre des Chemins de fer et Canaux, car ce dernier est bien au courant des conditions dans lesquelles se font les élections au Nouveau-Brunswick. Prenez l'ancien acte électoral qui se trouve à la page 49 des actes du Nouveau-Brunswick, 1889. Aux termes de cet acte, la paroisse de Shédiac est divisée en deux bureaux de vote.

Je ne donnerai pas les divisions en détail, mais ceux qui connaissent cette paroisse savent quelle en est l'étendue. Il n'y a pas moins de 1,200 électeurs à Shédiac, comme le sait le ministre des Chemins de fer et Canaux. Le plus fort bureau de votation se trouve dans le district de Barachois, où il y a 800 électeurs ; il serait absolument impossible dans une élection fédérale, à ces 800 électeurs, de donner leur suffrage, surtout lorsque l'on fait prêter serment. Je n'ai aucun doute que la même difficulté se présenterait dans le comté de Queen, et dans les paroisses plus peuplées des différents comtés de la province. Prenez encore la paroisse de Dorchester, une très grande paroisse située dans le district électoral de Westmoreland. Il y a 1,100 électeurs dans cette paroisse. Il y a un fort bureau de votation et deux autres plus petits. Je crois qu'il y a sur la liste du bureau de votation de McGinley 600 ou 700 électeurs. Il y a une autre très grande paroisse, Sackville, où il n'y a que trois bureaux de votation. Dans un seul bureau, il y a sur la liste 800 électeurs, et il est impossible que tous ces électeurs votent au même bureau, sous l'empire de la loi fédérale. Si l'on a administré le

serment, ou si l'on fait des objections, la moitié au moins des électeurs ne pourront voter. Il en est ainsi, mais à un degré moindre, dans les autres paroisses de Salisbury et de Moncton, où les listes électorales sont trop remplies pour permettre à tous les électeurs inscrits de donner leur suffrage.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: J'attirerai l'attention de l'honorable député sur le paragraphe *b* de l'article 5. Cet article, je crois, est celui qu'il faudra amender, dans le cas où la difficulté que mon honorable ami indique pourrait se présenter.

M. POWELL: Cet article ne prévoit pas le cas que je signale.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Mais nous discuterons la matière quand nous délibérerons sur cet article.

M. POWELL: Il y a peut-être une légère contradiction entre les termes de cet article et le paragraphe que mentionne le Solliciteur général.

Je ne trouve rien à redire, car le mode de dresser les listes provinciales ne donne pas plus satisfaction que le mode de dresser les listes fédérales. Je puis dire que dans notre province,—et les députés provinciaux corroboreront mes assertions,—que l'on n'a jamais fait de plaintes bien fondées soit à l'encontre de la loi électorale fédérale, soit à l'encontre de la loi provinciale, parce que l'on aurait privé délibérément un électeur de son droit de vote.

Sous l'empire de notre loi, on choisit trois reviseurs. Ces hommes revisent le rôle des cotisations de la paroisse et ont le pouvoir d'y inscrire les noms de ceux qui ont acquis le droit de voter, ou de ceux que l'on a omis de porter sur la liste. Il y a appel de leur décision. Si les reviseurs ne portent pas un homme sur le rôle, la partie lésée a droit d'en appeler au juge de la cour du comté, afin de faire inscrire son nom. Je connais plusieurs cas où à tort ou à raison, on s'est plaint de l'injustice des reviseurs. Si ces hommes que l'on choisit au hasard et qui ne connaissent pas la loi, ont fait des injustices,—supposant même qu'ils ont agi de bonne foi,—je demanderais au Solliciteur général, d'amender ce bill ou d'y ajouter un article, afin de donner le droit d'appel. Je désire bien faire comprendre que si ce paragraphe s'applique au Nouveau-Brunswick, il faudra ajouter les mots suivants ou d'autre comportant le même sens: "les listes officielles telles que revisées par le juge après appel."

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Je ne vois pas bien comment je pourrais acquiescer à cette demande et accorder le droit d'appel. Si nous modifions les lois d'une province, on nous demandera de faire la même chose au sujet des lois d'une autre province. Je conseillerais donc de laisser les choses en suspens, et avec le secours de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, je serai probablement capable de trouver un moyen de trancher la difficulté qui peut surgir au Nouveau-Brunswick.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Nul doute, le point mentionné par l'honorable député de Westmoreland a passé inaperçu dans la préparation du bill. L'an dernier un bill semblable a été présenté à la Chambre, et il renfermait une disposition au moyen de laquelle la difficulté serait surmontée. Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner le bill avant qu'il fût présenté, cette année; mais si l'on consulte le bill de l'an dernier, on verra que des dispositions avaient été prises pour que la liste fut divisée en trois parties, par ordre alphabétique, ou pour qu'il y eût trois bureaux de votation distincts. J'examinerai le bill de l'an dernier, et je me consulterai avec le Solliciteur général.

M. POWELL: Le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux était procureur général au Nouveau-Brunswick, à l'époque où la loi fut adoptée. Il proposa une chose qui fonctionna très bien aux élections locales, mais qui ne fonctionnerait pas ici. Elle consistait en ce qu'on se pourvût de deux boîtes de scrutin ou plus dans chaque cas. Le système fonctionna très bien dans Westmoreland, où se trouvent quelques grands arrondissements de votation dans lesquels il y avait deux ou trois boîtes de scrutin, et où la liste électorale était divisée par ordre alphabétique, mais ce système ne fonctionnerait pas sous l'empire de la loi fédérale qu'on propose.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Pourquoi?

M. POWELL: Il ne pourrait fonctionner que si le conseil du ministre des Chemins de fer et Canaux était suivi, c'est-à-dire que si l'on décrétait la tenue de bureaux de votation distincts. Alors, il faudrait voir à autoriser le président d'élection ou le président du scrutin à faire des listes séparées pour chacun des dits bureaux de votation.

Je désire signaler un autre point, lequel est très grave.

A présent, presque partout dans la province, en réalité partout, les élections fédérales s'y font dans le meilleur ordre possible, et un étranger s'apercevrait à peine qu'il y a une élection. Sous l'empire de notre loi locale, dans les comtés où il se réunit un grand nombre de gens le jour de l'élection, c'est plutôt un jour de honte parfois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Cette remarque, je crois, devrait se trouver à désigner la partie sud-est de la province.

M. POWELL: Je n'ai aucun doute que dans le comté représenté par l'honorable ministre la population est animée de sentiments forts pieux et d'un très grand esprit d'ordre; mais voilà ce qu'on ne retrouve pas çà et là. En vertu de la loi électorale du gouvernement Mackenzie, l'officier reviseur opérait une division de la liste électorale, de manière qu'aucun arrondissement de votation ne renfermât plus de 200 électeurs. Il en résulta le maintien d'une tranquillité et d'un ordre parfaits. Le Nouveau-Brunswick occupe une position exceptionnelle. Nous possédons un mode de votation différent de celui que le Canada a adopté. La province et l'Ile du Prince-Edouard se trouve dans un cas exceptionnel sous ce rapport.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Je suggère de laisser cette question en suspens, et de rédiger avec soin un amendement qu'on soumettra à une séance ultérieure.

M. QUINN: J'aimerais à savoir si le cahier qui contient les noms des électeurs d'un arrondisse-

ment de votation peut, en vertu de ce bill-ci, être appelé une liste officielle ou une liste des électeurs. En vertu de notre loi, dans la province de Québec, une liste officielle est une liste certifiée par des commissaires qui l'ont examinée. Cette liste n'est nullement officielle tant qu'elle n'a pas été attestée par certain certificat. En vertu de cette disposition-là, ce cahier ne constituerait pas une liste officielle.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Par le paragraphe "*d*", l'expression "liste d'électeurs" comprend tout cahier mentionnant ceux qui votent dans un arrondissement ou toute liste officielle de personnes ayant droit de vote à une élection provinciale. Dans la province de Québec, nous avons deux sortes de listes, savoir : les listes des villes et celles des campagnes. Dans les villes, telles que Québec et Montréal, il existe des commissaires qui apposent leur certificat sur la liste, laquelle est obtenue du président de la commission des reviseurs par l'officier-reviseur lorsque survient une élection. Voilà ce qu'en vertu de notre loi on appelle une liste d'électeurs.

La difficulté est en ce qui concerne le mot cahier de votation, dont nous nous sommes servis pour concorder avec la loi de l'Ontario. En vertu de la loi de cette province, une liste d'électeurs est entièrement différente d'un cahier de votation. Celui-ci sert simplement à enregister les noms des votants, à mesure qu'ils déposent leur bulletin de vote.

Quelques VOIX : Non, non.

M. QUINN : Cela n'est guère exact.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Quand je parle de la loi de l'Ontario, je suis heureux de recevoir des renseignements des députés de cette province.

Je parle en ce moment du paragraphe 33 de l'Acte électoral de l'Ontario. Je trouve dans ce paragraphe que lorsqu'arrive une élection le président d'élection obtient la liste des électeurs du greffier de la paix du comté, et le cahier de votation du greffier de la couronne en chancellerie. Celui-ci ne fournit nullement la liste des électeurs.

M. QUINN : Appliquez cela à Québec.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Pour ce qui concerne Québec, le cahier de votation est remis au greffier, à l'époque de l'élection, ses pages absolument vierges de toute inscription de noms, et celui-ci, le jour de l'élection, y inscrit les noms des électeurs à mesure qu'ils votent.

Peu importe la manière dont nous envisageons la chose, la question est de savoir si ce paragraphe est ou n'est pas suffisant pour répondre aux fins que nous nous proposons. Ce que nous voulons dire, c'est que la liste des électeurs, pour les fins du présent acte, comprendra cette liste officielle. Il semble que ce soit suffisant pour l'atteindre.

Je ne suis pas lié au changement. Je le suggère parce que, d'après moi, il améliorerait la rédaction de l'article.

M. QUINN : Je dois avouer que j'ai quelque peu oublié la loi concernant les arrondissements de votation. D'après mon souvenir, les arrondissements étaient formés par les commissaires eux-mêmes, lesquels, après avoir terminé tout la liste des électeurs, la divisaient en listes d'arrondissements composées de 200 noms chacune. Voilà, je crois, ce qui a lieu dans les districts électoraux de la ville de Montréal.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Les mots employés dans le bill sont "arrondissement de votation".

M. QUINN : Si le Solliciteur général est satisfait, j'y suis bien consentant ; mais j'ai cru nécessaire de donner cet avis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai envoyé chercher le bill présenté l'an dernier, et l'article 28 dit : que là où l'arrondissement de votation renferme plus de 200 électeurs aptes à voter d'après la liste électorale, le président d'élection fera des listes distinctes pour divers bureaux de votation, en observant l'ordre alphabétique. Je crois que l'introduction d'une disposition semblable dans le bill actuel ferait disparaître toute difficulté.

M. POWELL : Je crois qu'il vaut mieux avoir des arrondissements de votation composés de 200 électeurs chacun. Dans mon comté le shérif est libéral, et je ne crois pas qu'il commette de fraude ; cependant, il vaudrait mieux ne pas rassembler les gens à un seul bureau de votation. J'en suis convaincu, l'élection se ferait d'une manière plus respectable si, par là, ou empêchait de se produire de grandes affluences de peuple.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il ne serait pas bon d'intervenir dans les arrangements locaux dans la mesure que le suggère l'honorable député. Je n'ai pas constaté qu'il y ait eu autant de désordre qu'il le dit, et en divisant ces arrondissements de votation nous interviendrions dans les arrangements locaux. Je suis d'avis qu'il serait bon d'adopter les dispositions insérées dans l'ancien bill à cet égard.

M. BELL (Addington) : J'admire la manière bienveillante dont l'honorable Solliciteur général a présenté ce bill ; mais je désire attirer son attention sur la prétention de l'honorable député de Simcoe (M. Bennett), alléguant qu'il y a eu des irrégularités et qu'il peut encore y en avoir de commises, si les listes électorales ne sont pas imprimées de nouveau après la revision finale par le juge, malgré toute la loi citée par l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan), et malgré sa longue expérience des affaires municipales, il est cependant hors de doute et hors de toute contestation que les listes électorales ne sont pas complétées après avoir passé par la cour de revision. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), vous a fait remarquer la manière insouciante avec laquelle on en agit avec ces listes après que de la cour de revision elles sont passées devant le juge, et que celui-ci doit les reviser. J'ai eu occasion de constater certains cas de négligence de ce genre. Dans le cours de la dernière élection provinciale, le juge a porté sur la liste soixante-six noms oubliés dans l'un des cantons de mon comté. Cela produisit une confusion et une difficulté considérables.

Je crains, toutefois, qu'il soit inutile de discuter cette question ici, attendu que, si nous devons adopter les listes provinciales, on ne manquera pas de nous répondre que nous n'avons rien à dire à ce sujet. Eh bien ! je crois qu'en confiant aux pro-

vinces le soin entier de préparer et de reviser les listes électorales, cela nous place dans une position des plus humiliantes. Si nous avons des griefs, il nous est inutile de les mentionner ici, car la seule réponse à laquelle nous puissions nous attendre est que toute la question est sujette à la juridiction des provinces. Je suis donc d'avis que c'est tout simplement perdre notre temps, que de continuer cette discussion.

M. WALLACE: Je ne partage pas du tout l'avis que l'honorable député d'Addington (M. Bell) a émis en dernier lieu. Je trouve le moment opportun, dans tous les cas, de faire noter nos opinions.

A mes yeux, voilà qui paraît être une proposition très humiliante, et qui place le Solliciteur général dans une position des plus humiliantes.

Que propose-t-on?

Ces messieurs disent que nous allons adopter une nouvelle loi concernant le cens électoral. Que va-t-elle être? Nous allons abolir l'ancienne, voilà ce que nous allons faire d'abord. Et qu'est-ce qui va la remplacer, ensuite? Les lois des provinces concernant le cens électoral. Ils ne s'attardent pas à s'informer si ces lois-là sont justes, ni si elles conviennent à la réalisation des fins que nous nous proposons en ce parlement. Ils ne s'occupent nullement de cela. Il nous faut simplement tout accepter.

Le Solliciteur général a consacré quelques minutes d'examen aux lois des provinces concernant le cens électoral, lois qu'il connaît peu, et il se présente en cette Chambre chargé du soin d'un bill qu'on lui a confié, et il lui faut défendre tout ce qui concerne les listes électorales de l'Ontario, s'il ne peut le défendre, pourquoi vient-il ici insister pour l'imposer à l'acceptation de ce parlement? Il ne peut le faire, même malgré l'aide de l'honorable député de Huron et des députés de quelques autres comtés, parce qu'il est certaines choses à cet égard qui ne peuvent être défendues.

Je dis qu'il est humiliant pour le gouvernement et pour le parlement, de constater que nous devons adopter des lois que le Solliciteur général connaît si peu, je suppose—chose qui ne jette aucun discrédit sur sa réputation—qu'il n'avait pas jusqu'à tout récemment, étudié les lois électorales des diverses provinces du Canada, en dehors de sa propre province de Québec. Cependant, il vient défendre ici, et il lui faudra le faire, dans l'ensemble, la loi de la province de l'Ontario! Nous ne pouvons pas, évidemment, la changer, car l'article suivant dit que "les aptitudes nécessaires pour donner droit de vote à quelqu'un seront celles déterminées par les lois de cette province", etc. Nous demandons: Quelles sont les lois de l'Ontario? Quelles sont les lois de la Nouvelle-Ecosse? Nous devons marcher et accepter ces lois en aveugles.

Ainsi, la Nouvelle-Ecosse a décrété une loi concernant le cens électoral pour cette province. Nous ignorons les circonstances ou les conditions dans lesquelles elle se trouve, c'est-à-dire les exigences des partis politiques en cette province-là; et cependant on demande à ce parlement de déclarer que cette loi est parfaite, ou aussi parfaite que nous puissions la rendre.

Voilà ce que nous ne pouvons faire.

Et quant à l'Ontario, ceux qui connaissent bien cette province peuvent signaler d'innombrables défauts dans sa loi électorale. Cependant, les qualités requises des électeurs et, je suppose, tout le fonctionnement de la loi, doivent être les mêmes, du moins virtuellement, pour cette Chambre comme pour la législature provinciale.

Nous devrions adopter pour principe que si le cens électoral de l'une ou de l'autre des provinces nous convient, que si l'on trouve le plus apte à servir les fins proposées, nous l'adopterons en ce qu'il a de bon, c'est-à-dire en ce qui peut s'adapter aux circonstances et conditions dans lesquelles nous nous trouvons; mais nous ne devrions pas abandonner le soin des listes électorales à des estimateurs ou autres officiers absolument indépendants de notre autorité.

On dit qu'elles sont subordonnées à l'autorité des législatures provinciales. Eh bien! d'après ce que j'ai constaté dans le canton de Vaughan, où j'habite, durant une période de vingt années, c'est qu'on n'a confiance dans ces listes, tant provinciales que fédérales, qu'après qu'elles ont été soumises au juge, chose qui nous oblige à faire venir à grands frais des témoins qui passent deux ou trois jours à la cour pour attendre leur témoignage, en vue de rectifier les vices des listes électorales telles que préparées par l'estimateur. Il nous faut lutter contre ces difficultés dans les affaires provinciales, et voici qu'on nous demande de les accepter en ce qui concerne ce parlement.

Ce qu'il y a à considérer avant tout, c'est que nous aurons en conséquence une liste des plus imparfaites. Le principe le plus important qui doit présider à la préparation de la liste électorale, c'est qu'aucun de ceux qui ont droit de voir leur nom porté sur la liste ne devrait être privé de son vote. Mais on ne peut trouver rien approchant d'une liste parfaite aux élections provinciales.

Ce qui le prouve, c'est que, tout en prétendant posséder le suffrage universel, la province, cependant, recueille à ces élections provinciales un nombre de vote beaucoup moindre que celui constaté aux élections fédérales, où le cens électoral est plus restreint. Cela prouve qu'on ne porte pas sur les listes provinciales beaucoup de noms de personnes aptes à voter.

C'est là ce que nous avons constaté à la dernière élection provinciale, bien que la revision des listes ait eu lieu quelques mois seulement auparavant, c'est-à-dire en septembre, octobre et novembre. Nous avons constaté à l'élection que malgré toutes les peines que l'un et l'autre des candidats s'étaient réellement données pour obtenir des listes parfaites, ces listes étaient en vérité très mauvaises.

Et ce sont ces listes que vous essayez d'imposer à ce parlement!

Je ne puis que m'élever fortement contre une mesure aussi absolument mauvaise et injuste.

M. POPE: Je trouve dans la loi électorale de Québec qu'aussitôt que la liste est devenue en vigueur, il est du devoir du secrétaire-trésorier de la municipalité de la certifier en double, puis de déposer l'une de ces listes certifiées dans les archives de la municipalité, et de transmettre l'autre au régistrateur du lieu où cette municipalité est située. Cette liste, je suppose, constituerait la liste officielle. Or, on se propose de faire disparaître le terme "cahier de votation," et de ne laisser subsister que la liste officielle des personnes ayant droit de vote aux élections provinciales. L'honorable Solliciteur général voudrait-il nous dire si c'est là la liste qui devra se trouver à chacun des bureaux de votation, ou si, pour l'usage de chacun de ces bu-

reaux, le président du scrutin fera préparer sur la liste officielle une liste spéciale des électeurs ayant droit de vote à tel bureau particulièrement ? Autant que je puis voir, d'après la loi de Québec, la seule liste officielle serait celle déposée chez le régistrateur.

M. HUGHES : Vu qu'il est possible qu'il y ait des changements de faits relativement aux listes électorales employées dans les provinces, pourquoi ne pas laisser cet article en suspens ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Pour quelle raison ?

M. HUGHES : Parce que si l'honorable ministre juge à propos d'adopter le conseil que j'ai saisi l'occasion de donner, l'autre jour, les mots "listes électorales" devront être changés.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je comprends ce qu'entends dire l'honorable député.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que les remarques de l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), relativement à l'effet de ce paragraphe, donnent fort à réfléchir. On propose de faire servir les listes provinciales aux élections fédérales, dans les différentes provinces. L'un des faits qui m'ont le plus frappé au cours de la discussion sur ce bill, surtout en comité, c'est que, dans une grande mesure, on nous demande de l'adopter sans en connaître exactement la portée. Quand on songe que le Solliciteur général, malgré son grand talent et la somme considérable de temps et d'attention qu'il lui a consacré, n'est pas bien sûr lui-même de la portée du bill, comment peut-on s'attendre à ce que les membres de cette Chambre, qui n'ont pas le temps de s'en occuper, ni, pour un grand nombre, les connaissances spéciales que possède l'honorable Solliciteur général, puissent comprendre ce qu'on fait là ? On nous demande de décréter que certaines dispositions adoptées par les législatures servent de juste base aux listes des électeurs des membres de ce parlement. En ma qualité de membre de ce parlement, je suis appelé à déterminer quelles seront les listes électorales dans l'Ontario destinées à servir aux élections fédérales. Il me faut avouer que, tout en ayant prêté un peu d'attention au débat, j'ai une idée fort obscure de la chose ; et dans une certaine mesure, l'honorable Solliciteur général doit s'en rapporter à l'avis des députés de cette province à ce sujet.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je ne le cache pas, et si l'honorable député veut bien prendre communication de l'annexe que j'ai fait imprimer et attacher au bill, il trouvera tout ce qu'il désire.

M. BORDEN (Halifax) : Si la mémoire ne me fait pas défaut, je crois qu'hier, l'honorable Solliciteur général désirait avoir des renseignements des membres de la gauche intéressés à l'application de la loi électorale de l'Ontario. Pendant le discours de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), mon honorable ami le Solliciteur général a déclaré franchement ne pas prétendre comprendre la loi de cette province aussi bien, par exemple, que celle de Québec.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je ne voudrais pas prétendre un instant en savoir autant sur la loi de l'Ontario qu'un homme, par exemple, possédant au barreau de cette province le rang qu'y occupe l'honorable député de Simcoe-ouest.

M. BORDEN (Halifax) : C'est tout ce que je dis. Mon savant honorable ami le Solliciteur général ne croit pas un instant, je suppose, que je lui impute la moindre faute, ou que je lui reproche de ne pas connaître tout ce qui concerne ces lois provinciales, comme si tout homme remplissant sa charge devait être instruit de toutes leurs dispositions. Mais j'énonce cette objection, savoir : qu'il nous faut tenir compte de lois dont nous ne possédons qu'un simple abrégé, dans le très utile mémoire annexé à ce bill par l'honorable ministre, et que cet abrégé ne peut nous permettre d'acquérir une bonne idée de ces lois.

Mais l'objection ne se borne pas à cela, elle va encore plus loin. On nous invite non seulement à accepter des lois que nous ne comprenons pas, mais encore à adopter un bill décrétant que tout ce que les législatures provinciales ordonneront par la suite devra être considéré comme parfaitement juste.

Mon honorable ami me répondra, je suppose, que dans le cas où les législatures changent leurs lois, nous avons le pouvoir de les corriger. Je veux tout de suite qu'il en soit ainsi, mais qu'est-ce que cela signifie ? Simplement qu'il nous faudrait surveiller constamment les législatures, et leur appliquer le frein à chaque occasion. Cela nous ramène simplement au principe consistant en ce que nous devrions régler nous-mêmes cette matière.

Cependant, si nous adoptions les lois des provinces, je suggérerais que nous nous bornions à décréter que ces lois telles qu'elles existent à présent, et les principes sur lesquels repose actuellement la préparation des listes électorales dans les différentes provinces, constitueront les principes en vertu desquels nous serions régis à l'avenir. Je ne vois pas pourquoi nous nous rendrions maintenant garants de la législation future des provinces.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Cette question a été complètement débattue lors de la discussion sur la deuxième lecture, et puis nous avons adopté le principe consacrant comme notre cens électoral celui des provinces. Je puis, toutefois, dire à l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), qui a dit que ma position était quelque peu humiliante, qu'il devrait savoir que nous sommes à la saison du carême, et que, par suite, cette position n'est pas hors d'à-propos.

Je ne suis pas bien convaincu, cependant, qu'en demandant, d'une façon bien humble, je l'avoue, des renseignements à quelques-uns de mes amis, hommes de loi de l'Ontario, j'aie fait là une chose si mauvaise, après tout ; et, si mon honorable ami, le député de Halifax, qui nous déclare ne rien connaître au sujet de la loi de cette province, me demande des renseignements sur un point particulier qui l'embarrasse, je tâcherai de le lui expliquer du mieux que je pourrai.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne crois pas que l'honorable Solliciteur général apprécie la difficulté mentionnée. Il essaie d'y faire face en disant que le principe de ce bill-ci est l'adoption du cens électoral des différentes provinces, que nous comprenions ce cens, ou non.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Nous sommes censés le comprendre.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : C'est là, peut-être, une supposition forcée. Je suis d'avis que l'honorable ministre lui-même serait embarrassé d'énumérer, en ce moment, sans le secours de son mémoire, les différents cens qui régissent les diverses provinces.

Nous avons déjà adopté le principe consistant à accepter le cens électoral des provinces, et nous voici maintenant à considérer la question très importante de la procédure à suivre, c'est-à-dire, du système au moyen duquel ce bill peut être appliqué. Les listes électorales sont du ressort de la question de procédure.

L'honorable ministre est fort bon d'avouer—et c'est là un aveu qui ne peut jeter le moindre discrédit sur lui ni tout autre occupant sa position—qu'il lui est impossible de parler avec assurance au sujet du fonctionnement de son système, si ce n'est relativement à la province de Québec, là où, naturellement, son expérience lui permet de prendre une attitude très ferme et de fournir beaucoup de renseignements utiles au comité. Mais il a continué à avouer qu'il ne pouvait nullement parler avec assurance quant au fonctionnement des différentes lois des autres provinces. Nous avons donc à adopter, non seulement les lois des législatures provinciales concernant le cens électoral, mais, ce qui est plus dangereux, leurs différents systèmes destinés à fournir aux électeurs l'occasion d'exercer leur droit de vote. La discussion de ce soir a prouvé d'une façon évidente que nous tâtonnons dans l'ombre à ce sujet même. Nous ne savons pas ce qui constitue un cahier de votation dans les diverses provinces, ni comment les listes électorales y sont préparées. A mon sens, rien ne pouvait démontrer plus clairement l'erreur que commet le gouvernement, et son aventure dans la nuit, que l'aveu du Solliciteur général, qu'il ne peut nous dire la manière dont ces différents systèmes fonctionnent, ni quelle est la procédure qui reste à adopter en vertu d'un système sujet à l'autorité de cette Chambre. Nous devrions posséder non seulement la connaissance de ce système, mais encore des renseignements exacts et certains relativement à son fonctionnement.

M. ERB: Il me semble que nous passons beaucoup de temps à propos des listes d'électeurs. En relisant ce bill, j'ai été frappé de voir que l'Ile du Prince-Edouard n'avait pas de listes. Je me suis demandé si la population de l'Ile du Prince-Edouard était plus intelligente que la nôtre, ou s'il y avait plus de moralité et moins de préjugés politiques chez la population de cette province. Si l'Ile du Prince Edouard peut faire ses élections sans listes et les faire d'une façon satisfaisante, les autres provinces ne pourraient-elles pas faire la même chose? Ce serait éviter beaucoup de dépenses et de tiraillements que de se passer de listes d'électeurs. J'aimerais entendre le ministre nous dire comment se font les élections, et si le système est satifaisant. Dans ce cas, je prétends qu'il n'y aurait rien de mieux à faire que d'adopter le système de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je dois dire à mon honorable ami (M. Erb) que le système employé dans l'Ile du Prince-Edouard est absolument satisfaisant, et qu'il n'y a jamais le moindre inconvénient ni la moindre difficulté. Le pays est surtout agricole. La province est divisée en deux districts, où tout le monde se connait. Mais, tout en admettant l'excellent fonctionnement de ce système, je serais désolé de vouloir l'imposer aux grandes villes ou aux autres provinces. Cette Chambre a décidé en principe que nous devions prendre comme cens électoral celui qui fonctionne dans chaque province d'une façon satisfaisante. En agissant ainsi, nous adoptons le système que l'expérience démontre être dans chaque cas le plus praticable.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre voudrait-il nous dire ce qu'est ce système ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Quant à l'Ile du Prince-Edouard, l'officier-rapporteur partage la division électorale en districts de 200 électeurs environ. Le matin de l'élection, un homme vient voter....

M. HUGHES : Comment sait-on qu'il y a 200 ou 2,000 électeurs ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le fonctionnement du système ne provoque aucune difficulté. Depuis quarante ans, il fonctionne sans qu'aucun embarras se soit élevé. L'officier-rapporteur connaît son comté et le subdivise, et les divisions sont connues de tous, depuis des années. Aux bureaux, il y a des inspecteurs de chaque côté et un sous-officier-rapporteur qui siège comme un juge pour recevoir les votes. Un homme se présente pour voter et donne son nom. Si son droit de vote est discuté par l'un des inspecteurs, il peut, s'il veut, prêter serment et jurer qu'il a les titres nécessaires pour voter. Mais il doit être bien compris que tout le monde se connaît. Ce n'est pas comme dans une grande ville, où bien souvent les électeurs son inconnus. Mon honorable ami de King (M. Macdonald) sait que le système fonctionne farfaitement.

M. DAVIN : Si l'on conteste son droit de voter, on peut lui demander de prêter serment ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Certainement. Son nom est inscrit au livre de scrutin avec la remarque qu'il a été assermenté dans le cas d'une vérification.

M. DAVIN : Nous avons le même système au Nord-Ouest, et il fonctionne bien.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La population est probablement du même genre. Dans ces conditions, il fonctionne bien. Je ne sais pas comment cela pourrait fonctioner dans les grandes villes.

M. WALLACE : Pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Parce que les gens ne sont pas connus. Prenez la ville de Toronto, par exemple ; comment saurez-vous si un homme a ou n'a pas le droit de vote ?

M. WALLACE : D'après l'honorable ministre, il importe peu, lorsqu'un homme veut voter, s'il a ou non le droit de vote. Lorsqu'on s'y oppose, il prête serment et vote.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il y a une grande différence entre un

homme qui prête serment et qui est connu personnellement du sous-officier-rapporteur comme des inspecteurs des deux côtés, et un étranger qui disparaîtra immédiatement sans qu'on puisse savoir où le retrouver. Les personnes ne prêtent pas de faux faux serments en présence de voisins et d'amis.

Je voudrais faire remarquer une chose au comité. A quoi bon discuter en comité général le principe du bill? Ce principe a déjà été affirmé. Nous avons adopté le principe du cens électoral des différentes provinces, et nous sommes ici pour l'appliquer. Je ne crois pas que le comité doive discuter le principe du bill dans la phase actuelle; nous avons soumis le bill au comité pour en discuter les détails. Le Solliciteur général a franchement informé le comité que s'il se trouvait dans le bill une disposition quelconque sujette aux amendements, il était prêt à examiner les propositions qu'on lui ferait et à les accepter s'il les jugeait raisonnables. Je crois qu'il a fait là tout ce qu'on pouvait lui demander. Qu'est-ce que nous discutons? La clause 3 du bill, la clause d'interprétation pour savoir ce que c'est qu'une "liste de votants" ou qu'une "élection fédérale." Je ferai respectueusement remarquer au comité que nous n'avancerons pas vite de cette façon-là. Quand nous en serons à la clause 5, qui prescrit l'adoption du cens électoral provincial, on peut soulever des objections qui seront alors examinées. Mais cette discussion me semble actuellement oiseuse, par ce qu'elle est absolument étrangère à la clause qu'examine maintenant le comité.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne prendrai qu'un instant pour faire remarquer à mon honorable ami (sir Louis Davies) que, malgré l'autorité de sa parole, j'écoute ici depuis plusieurs heures aussi attentivement qu'un profane peut le faire une demi-douzaine d'avocats éminents qui me paraissent être dans l'impossibilité absolue de s'entendre sur l'interprétation de la clause la plus simple. Où est la difficulté? La difficulté est que vous avez entrepris d'adopter la législation d'une demi-douzaine de législatures différentes, ce qui fait aussitôt naître la question de principe. Ceci touche à l'essence même du bill. Si une demi-douzaine d'avocats, après avoir discuté pendant une heure, ne peuvent pas résoudre quelle est l'essence et quel est l'effet de cette loi, je vous demanderai ce que peuvent faire le gros public et les gens ignorants de la loi qui auront à appliquer cette loi dans les diverses provinces?

Le fait même que cette difficulté a surgi doit naturellement pousser les gens à se demander si nous n'avons pas commis une erreur en adoptant un principe aussi impraticable lorsqu'il s'agit d'en venir à l'appliquer. Mais ce n'est pas tout. Ce serait déjà une assez mauvaise affaire d'adopter les lois provinciales, si nous devions baser le cens électoral du Canada sur celui des différentes provinces tel qu'il est actuellement. Mais cette difficulté n'est pas la dixième partie de ce qui arrivera, si vous songez qu'après être enfin arrivés au meilleur moyen de résoudre la question et de rédiger cette clause, trois ou quatre de ces législatures avant la prochaine session du parlement peuvent changer toutes les dispositions sur lesquelles nous basons maintenant notre loi. Où en serons-nous? Ce sera une source de grande confusion de chercher à faire fonctionner le principe que vous adoptez, de prendre les lois des provinces non pas telles qu'elles sont aujourd'hui, mais telles qu'on les change d'année en année et d'essayer d'en faire la base du cens électoral du Canada. Je serais très disposé à approuver le député de Middlesex-ouest (M. Calvert), surtout après la déclaration du ministre de la Marine et des Pêcheries. Je crois qu'il vaudrait mieux éviter tous ces embarras en adoptant le système du député de Middlesex-ouest, que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, après une expérience de quarante années, a déclaré fonctionner d'une façon admirable.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Dans un centre agricole.

Sir CHARLES TUPPER: Il me semble que le fonctionnement d'un système aussi compliqué va provoquer bien des difficultés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je crois que les difficultés prévues par mon honorable ami sont absolument imaginaires. D'où peuvent-elles provenir? La clause 1 dit que "l'expression 'district électoral' signifie tout emplacement ou division territoriale du Canada ayant le droit d'élire un représentant pour siéger à la Chambre des Communes." Y a-t-il quelque difficulté là-dedans? Personne n'en a signalé. L'expression "élection fédérale" ou "élection" veut dire élection d'un député pour siéger à la Chambre des Communes. Où est la difficulté? L'expression "élection provinciale" signifie élection d'un député pour siéger dans l'Assemblée législative, la Chambre d'Assemblée ou l'Assemblée générale d'une province du Canada. Qu'est-ce que cela veut dire? Il n'y a pas d'embarras. L'expression "liste de votants" ou "liste des votants" comprend, quand on parle des listes provinciales, tout livre de scrutin ou liste officielle de personnes ayant droit de voter à une élection provinciale Je n'ai pas encore entendu dire que cela soulevât des difficultés.

Sir CHARLES TUPPER: Le Solliciteur général lui-même a justement proposé d'amender cette clause.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Le Solliciteur général lui-même l'a amendée; il a cru comme moi que les mots "livre de scrutin" étaient du superflu. Je ne voyais pas leur utilité, et ils ont été effacés.

M. CLANCY: L'objection à ceci est que cette clause implique toutes les conséquences de l'adoption des listes provinciales dans la clause 5 et les autres paragraphes. Si elle est adoptée et que l'on fasse des modifications ultérieures quant au droit de vote, il faudra revenir aux anciennes clauses.

L'honorable député de Victoria (M. Hughes) a proposé que cette clause restât en suspens pendant que le gouvernement examinera les changements à faire.

M. DAVIN: Rien n'est plus à propos que de discuter à cette phase même du bill le principe de la mesure. Il est inutile de supposer que la minorité qui a voté acceptait le principe du bill. On se rappellera que le Solliciteur général en présentant ce bill en a fait un exposé très maigre, et j'avais compris qu'il s'étendrait davantage sur la question lorsque le bill serait soumis au comité. Mais lors-

que la plus haute lumière légale de cette Chambre vient avouer ignorer relativement le cens électoral des provinces sauf celui de Québec, et quand le ministre de la Marine et des Pêcheries vient invoquer comme argument pour l'adoption de cette clause le bon fonctionnement des lois provinciales, nous avons, je crois, le droit de demander ce qu'elles sont.

Prenez la province du Manitoba. Dans le cours de trois années, de 1889 à 1892, le cens électoral de cette province a subi des changements réflétant la plus grande ignominie sur ceux qui les ont faits. Et cependant, le ministre nous dit que les lois ont bien fonctionné. Tout le monde sait au Nord-Ouest que la majorité du Manitoba considère comme une injustice criante la loi actuelle en vertu de laquelle se font les élections locales. J'ai à la main les statuts refondus du Manitoba que je vais vous citer. Il y a là-bas le suffrage universel, et voici comment se font les listes :

Lorsqu'il a été décidé de faire et de reviser la liste des électeurs dans une ou plusieurs divisions électorales, le lieutenant-gouverneur en conseil devra, par proclamation, nommer une personne apte à ce soin et nommée "greffier d'enregistrement"——

De fait, c'est un "énumérateur"

——pour chaque division électorale ainsi désignée, et dans cette proclamation, fixer la date de la fermeture de la liste par le greffier d'enregistrement dans chaque division électorale. Cette date ne doit pas être éloignée de plus de quatre semaines de la date de la proclamation.

Maintenant, voici une disposition à l'égard des divisions, car un juge ou un avocat de trois ans d'expérience peut être nommé pour la revision des listes.

Un tribunal de revision des listes d'électeurs devra se tenir à ces fins dans chaque division électorale comme prescrit ci-après * * * *
Si un juge ou avocat ainsi désigné néglige ou est incapable, dans les deux semaines qui suivent la date de cette proclamation, de fixer un jour pour la revision de la liste pour la division électorale qui lui a été assignée, avant l'expiration du délai ci- essus fixé, le lieutenant-gouverneur en conseil pourra donner cette division à quelque autre juge ou avocat.

Si bien que si le parti au pouvoir trouve, dans une division quelconque, avantage à retarder la revision tout ce qu'il y a à faire, c'est un clin d'œil au juge ou l'avocat reviseur pour le rendre négligent dans l'exercice de ses devoirs. Puis il retarde un peu pour prévenir le lieutenant-gouverneur de nommer un autre avocat ou juge reviseur pour faire l'ouvrage. J'ai entre les mains la preuve que ceci s'est pratiqué et que, par suite, 165 électeurs ont été laissés de côté. J'ai aussi la preuve d'autres injustices.

M. T. Seaman m'écrit :

J'ai reçu votre lettre au sujet du greffier d'enregistrement et de l'avocat reviseur, et je vous dirai en réponse que je connais peu de chose personnellement de la conduite de ces officiers. J'étais malade lors de la visite de Monkman et je ne l'ai pas vu. Mais j'ai pu observer l'autre : C. de Sumericourt, le maire de la municipalité, et moi, nous avons parcouru la liste qui avait été préparée et nous avons constaté pour notre part qu'un tiers au moins de ceux qui devaient figurer sur les listes était omis. Nous avons rempli les requêtes pour tous ceux que nous savions avoir été omis de la sorte, et de Sumericourt, a juré qu'il les connaissait personnellement, mais l'avocat reviseur Monkman n'a inscrit sur la liste que trois ou quatre noms sur les quarante requêtes. Parmi ceux qui avaient demandé à être inscrits se trouvaient Dan Macdonald et Robert Holland des 28, 18, 2. Macdonald est propriétaire de la terre et de la maison, et Holland vit avec lui. Macdonald est connu comme conservateur, mais Holland avait promis de voter pour Burrows. Macdonald ne fut pas inscrit par la cour de revision, mais Holland le fut. On prétendit que les formules présentées n'étaient pas convenables, mais alors, pourquoi inscrire un homme et laisser l'autre de côté? De plus, Gilmour m'avait envoyé les formules et je n'ai aucun doute qu'elles étaient exactes. A l'établissement de la Pointe-au-Chêne, je sais que les noms suivants devaient être portés sur la liste :—Pierre Chartrand, Joseph Lucier. Alexandre Desjarlis, aîné, Alex. Desjarlis, jeune, Alex. Desjarlis, 18, 18, 5, Baptiste Lamoureux, Alexandre Lamoureux, George Lamoureux, Baptiste Bruno, Moïse Lucier, Stanislas Desjarlis, François Desjarlis, Louis Desjarlis et Antoine Desjarlis; mais ces deux derniers noms-là seulement étaient sur la listes, bien que tous ou presque tous les autres figurent sur les listes municipales.

Si bien que tout en apparaissant aux listes municipales dont on fait tant de cas, on ne les trouve pas sur les listes des élections locales. Ces gens-là sont nés dans le pays, sont âgés de quarante à cinquante ans et nés à la Pointe au Chêne. On savait qu'ils voteraient comme un seul homme contre Burrows. La tactique suivie semblait être de laisser de côté autant de noms français que possible, et d'inscrire tous ceux qui portaient un nom islandais, bien que la plupart restassent à Winnipeg et n'eussent pas vécu longtemps ici. Un jeune Islandais a fait l'école ici pendant deux mois cet été; il n'avait jamais résidé auparavant et a quitté quand l'école s'est fermée; son nom était sur la liste quand beaucoup de gens ayant résidé ici des années étaient laissés de côté. Pour empêcher absolument nos amis de se faire inscrire à la revision, la cour siégeait à l'extrémité de la colonie, et il eût fallu pour beaucoup de gens faire quarante milles pour être inscrits. Vous savez que le greffier d'enregistrement doit informer les électeurs en affichant des avis dans tous les bureaux de poste aussitôt après sa nomination, et demander que tous ceux qui désirent se faire inscrire sur la liste, lui envoient leurs noms, cinq jours au moins, je crois, avant la clôture des listes. L'avis est arrivé ici le 30 octobre, et la liste s'est fermée le 5 novembre, juste le délai requis pour envoyer les noms quand le greffier demeurait à 150 milles de là et qu'il était impossible d'abord de lui envoyer les noms.

Vous figurez-vous cela? Voilà une injustice. L'avis leur est parvenu six jours avant la clôture de la liste.

Mais vous devriez voir Glen Campbell. Il peut vous conter des choses pires que cela. Vous pouvez faire de ce qui précède l'usage que vous voudrez, et si c'est nécessaire, vous pouvez mentionner mon nom comme auteur de la lettre.

J'ai ici l'affidavit de Heriot, C. Ross.

District du Lac Dauphin,
Province du Manitoba,
Savoir :

Je, Heriot C. Ross, du village de Dauphin, dans la division électorale de Dauphin, province du Manitoba, commis, agent de Glenlyon, A. Campbell, un des candidats à l'élection tenue récemment dans la division électorale de Dauphin pour élire un membre de la législature provinciale, fais serment et dis :

Que j'ai assisté à plusieurs séances de la cour de revision tenue par Albert Monkman, avocat reviseur, et que la pièce ci-jointe marquée A est une liste de noms qu'on lui a demandé d'inscrire sur la liste des électeurs à diverses séances de revision, et que le dit Albert Monkman a refusé de dire s'il inscrirait ou non ces noms sur la liste des électeurs de la dite division électorale.

Et je sais que ceci est vrai en substance et en fait.

(Signé) HERIOT-C. ROSS.

Assermenté devant moi au village de Dauphin, le 29 février 1896.

CHARLES HICKS,
Commissaire en B. R.

Voici la pièce A.

Liste des noms qu'il a été demandé à l'officier reviseur en diverses séances de révision dans la division électorale de Dauphin, d'inscrire sur la liste des électeurs devant servir aux élections tenues en janvier 1896, lesquels noms, l'officier reviseur siégeant a refusé de déclarer s'il voulait inscrire ou rejeter.

Suit une liste de 165 noms dont les titulaires ont tous droit de vote. Puis vient la note suivante :

Beaucoup des personnes dont les noms figurent ci-haut et qui ont demandé au tribunal de revision d'être inscrites résident depuis plusieurs années dans la division.

(Signé) HERIOT-C. ROSS.

Voilà le système qui fonctionne si bien au dire du ministre de la Marine et des Pêcheries. Voici une lettre de Wawanesa, Manitoba, 28 février 1896:

Le temps était bien court pour eux. Je n'ai que 7—17 et 8—17 absolument remplis, une partie de 7—16 et les nombres dans 17—18. Il y a au moins 200 noms de côté qui devraient être inscrits, et 75 inscrits qui devraient être rayés. Nous ne prétendons pas que ce sont tous des conservateurs, mais cela indique que s'il y avait eu une cour de revision les choses auraient marché autrement. Naturellement, la grande majorité était composée de conservateurs. Voici comment on s'y prenait. M. Graham allait trouver les conservateurs quand ils arrivaient et leur disait:

Ce n'est pas la peine de vous occuper de rien, si vous n'avez pas le temps, car nous inscrivons tous ceux que nous croyons avoir droit de vote. Nous nous servons des vieilles listes, municipales, provinciales et fédérales, et nous donnons franc jeu à tout le monde." Avec des arguments pareils, je leur ai laissé faire l'ouvrage, pensant, comme je le disais à Haddon et à Graham, que nous pourrions rectifier les erreurs lors de la revision. Lorsqu'arriva le moment de la revision, je vis Haddow et lui demandai les listes; c'était douze jours avant. Il me dit: "Je ne les ai pas encore reçues de l'imprimeur." Je le revis après cela, et il me dit: "Il ne peut pas y avoir de revision maintenant, car il n'y a pas assez de temps pour afficher les listes, et je n'en ai pas encore reçu de l'imprimeur." J'avais envoyé près de 28 noms avant le 4 novembre, et j'étais désireux de voir s'ils étaient inscrits. Le temps passait. Le tribunal de revision devait siéger, le jeudi, 19: mardi, 17, la première liste est parvenue, à notre directeur de poste. J'ai immédiatement télégraphié à W.-A. Macdonald, de Brandon, pour faire ajourner la cour ou savoir ce qui se passait. Il me répondit: "MacLeod dit: Il n'y aura pas de cour de révision à Wawanesa, parce qu'il n'y a ni demandes ni oppositions." Nous constatâmes que presque tous mes 28 noms étaient omis des listes. Maintenant, pourquoi a-t-on fait imprimer les listes à Emerson? Je voudrais connaître les motifs du gouvernement. Voici ma solution du problème: En 1892, Bailey, imprimeur, arriva ici en rage contre Greenway, me sonda pour le patronage tory, me dit qu'il avait été maltraité par Greenway et que si le gouvernement d'Ottawa voulait bien le traiter, il donnerait au parti conservateur dans les deux chambres l'appui de son journal l'*Enterprise*. Il dit que Greenway lui devait $700 de dépenses dans le district de Morden (pas E. D.) que lui, Bailey avait fait élire Greenway, que Greenway l'avait fait venir à Morden en lui promettant du patronage et qu'après que lui (Bailey) eut fait $400 de dépenses, Greenway refusa de remplir ses promesses. J'ai dit à Bailey que je verrais. En juin 1893 suivant, je reçus la visite de plusieurs conservateurs me disant que Bailey leur avait écrit et ils venaient me voir à ce sujet. Je leur dis: "Bailey ne vaut rien, il se sert de nous pour presser Greenway." Au mois d'août suivant, Bailey vint à mon magasin et me montra un document du bureau du procureur général, disant que lui (Bailey) devait avoir l'impression de plusieurs travaux, brochures d'hygiène et autres choses, et que lui (Bailey) consentait à cesser son opposition au gouvernement local.

Je demanderai à l'honorable député (M. LaRivière) à combien de milles se trouve Emerson de..

M. LARIVIÈRE: A cent milles.

M. DAVIN: Avez-vous dit deux cents milles?

M. LARIVIÈRE: A cent milles.

M. DAVIN: Eh bien! c'est une une longue distance.

Je n'ai la preuve d'aucun contrat, je n'ai que la parole de Bailey, et le fait que depuis lors Bailey a fait tout en son pouvoir en faveur du gouvernement Greenway. Son journal ne lui rapportait aucun bénéfice, et il partit pour Emerson, puis, bien que Graham, Fowler et autres s'y opposassent fortement, Greenway et Sifton insistèrent pour lui faire imprimer les listes de Brandon-sud. Comme Bailey était un homme capable de faire toutes les sales besognes, il s'arrangea de façon qu'elles ne parvinssent entre les mains de Haddow le greffier, que le vendredi soir, 13, soit quatre jours pleins seulement, non compris le dimanche, avant que la cour entrât en séance, c'est-à-dire en ne laissant à aucun de nous la chance de faire requête ou objection. Les faits expliquent la façon dont Graham a agi. On croyait généralement que les conservateurs allaient présenter le maire Canall, d'Oakland, et comme Canall était très populaire, très fort et voisin de Graham, Graham faisait tout en son pouvoir pour prendre de l'importance. Tout ce dont nous pouvons nous plaindre, c'est que le défaut de tribunal nous empêche d'ajouter des noms ou de faire des objections.

Je constate que, comme de coutume, le ministre de l'Intérieur n'est pas à son siège ce soir. Il serait intéressant pour nous d'apprendre de lui quelle part il a prise pour que Greenway insistât ainsi à donner à Bailey l'impression de ces listes à Emerson.

Nous arrivons maintenant à l'heure du sabbat; il est onze heures et vingt minutes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Et vous avez consenti à ce que ce bill fût discuté en comité à cette séance de la Chambre.

M. DAVIN: Oui; mon honorable ami (sir Louis Davies) se rappelle-t-il ce que lui et ses amis ont fait en 1885?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il n'est pas question de cela. Je parle de la convention solennelle qui est intervenue en cette Chambre.

M. DAVIN: En 1885, après la deuxième lecture du bill concernant le cens électoral, vous avez plaidé, discuté et bavardé, en comité, durant trois mois.

M. QUINN: Où est le ministre de l'Intérieur à l'heure du sabbat?

M. DAVIN: Je me suis tellement consacré à la politique depuis plusieurs années, que j'ai oublié la description des rondes orgiaques que nous donne Byron. On la trouvera, je crois, dans Childe Harold; et les mouvements de notre ministre de l'Intérieur semblent être une imitation de ces danses fantastiques. C'est avant la bataille de Waterloo qu'eut lieu, dans la ville de Bruxelles, ce bal dont nous lisons une description dans Childe Harold; mais le bal de ce soir peut-être en commémoration d'une bataille tout aussi désastreuse au jeune Napoléon du parti libéral que le bal de Bruxelles le fut au grand Napoléon de l'histoire. Le bal de Bruxelles que Byron nous décrit dans Childe Harold est antérieur à la défaite de Napoléon, mais le bal de ce soir est postérieur à la défaite du jeune Napoléon, le ministre de l'Intérieur.

M. LARIVIÈRE: Le duc du Yukon.

M. DAVIN: Mon honorable ami (M. LaRivière) suggère de lui donner le nom de duc du Yukon, mais je pense qu'à l'heure qu'il est, le duc du Yukon ne pourrait mettre dans ses armoiries des feuilles de fraisier, car le froid du printemps les a brûlées dans le bourgeon.

M. BENNETT: C'est leur hiver.

M. DAVIN: Oui, c'est leur hiver.

M. TALBOT: Tout cela est très intéressant.

M. DAVIN: Pas la moitié aussi intéressant que la belle mine de mon honorable ami, le député de Bellechasse (M. Talbot).

M. TALBOT: Croyez-vous?

M. DAVIN: Je puis assurer à mon honorable ami (M. Talbot) que rien ne me fait plaisir comme une interruption de sa part. Alors, je me retourne; je le regarde, et je me rappelle les lignes du poète Keats:

A thing of beauty is a joy for ever,
Its loyliness increases, it will never,
Pass into nothingness, but still will keep
A bower quiet for us and a sheep
Full of sweet dreams and health and quiet breathing.

Chaque fois qu'il m'interrompt, il me cause un ravissement esthétique.

M. TALBOT: Vous êtes un homme tout à fait esthétique.

M. DAVIN: Maintenant, M. l'Orateur, je vais démontrer au Solliciteur général et au ministre de la Marine et des Pêcheries que le *Free Press*, qui les appuie maintenant, et qui les a appuyés depuis deux ans, a toujours été un organe libéral; or, le *Free Press* de Winnipeg a dénoncé les listes provinciales comme un outrage à la justice; un outrage, dans ce sens que l'on remet entièrement entre les mains d'un gouvernement imbu de l'esprit de parti le pouvoir de dresser, à sa guise, les listes électorales, de sorte que dans chaque comté, le gouvernement peut empêcher la véritable expression du sentiment populaire et assurer l'élection de ses amis. De fait, j'ai entendu dire, à Winnipeg, par un homme indépendant, que dans les dernières élections, Greenway aurait pu empêcher les conservateurs d'élire un seul homme; mais la canaillerie eût sauté aux yeux de tous, et ensuite, une législature entièrement composée de libéraux lui eût fait une opposition beaucoup plus dangereuse que six ou sept conservateurs; c'est pourquoi Greenway, pour sauvegarder les apparences, permit à quelques conservateurs de franchir le seuil du palais législatif.

Doit-on s'attendre un moment que, soit lors de la prise en considération de ce bill par le comité, ou soit à une autre phase de la procédure parlementaire, nous allons permettre l'adoption d'un tel projet de loi sans discussion, lorsque se présentera la question de savoir si nous allons obliger les députés qui, dans ce parlement, représentent le Manitoba, à subir de tels outrages à la justice? Je puis bien ne pas avoir d'objection à accepter les listes électorales des différentes provinces pour base du droit de suffrage; mais les accepter sans sauvegardes et sans garanties, ouvrir la porte de ce parlement à la fraude et à la corruption, permettre à six ou sept députés du Manitoba de venir siéger dans cette Chambre sans avoir obtenu la majorité des votes, dégrader nos libres institutions parlementaires, et souffrir de pareils outrages à la justice, jamais! Avant de tolérer un pareil état de chose, nous combattrons sans trêve et sans relâche. Voilà mon sentiment, et tel est le devoir que j'ai à remplir envers le Manitoba et le Nord-Ouest. Je combattrai de toutes mes forces; je ne me croiserai pas tranquillement les bras devant de semblables tentatives; et mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, devra combattre à mes côtés, car ce qu'il a dit au sujet du droit de suffrage dans l'Ile du Prince-Edouard implique que si, dans quelque province, le cens électoral n'est pas juste et ne fonctionne pas bien, il n'en voulait pas. L'honorable ministre nous dit que dans l'Ile du Prince-Edouard, le cens provincial est d'un fonctionnement facile; je le crois, car la même chose fonctionne bien ici.

Pourquoi n'insère-t-on pas dans ce bill une disposition décrétant que, dans le Manitoba, un homme qui a les capacités électorales, qu'il soit sur la liste ou non, pourra se présenter au bureau du scrutin et prêter serment? Pourquoi ne pas agir ainsi? Parce que, nous dit-on, ce serait une légère tentative de la part de ce parlement de réglementer le cens fédéral, et voilà un outrage qu'on ne saurait tolérer un seul instant. Vu les déclarations qu'il a faites que le cens électoral de l'Ile du Prince-Edouard donnait satisfaction, qu'est-ce que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries peut avoir à répondre à ma proposition? Il dira peut-être: mais Winnipeg est une grande ville. Eh bien! exceptons la grande ville. N'est-il pas plus vrai dans l'Ile du Prince-Edouard que les gens se connaissent mieux, les uns les autres, que dans les districts ruraux du Manitoba? La population n'est pas dense dans le Manitoba. Les districts ruraux y sont peuplés de cultivateurs honnêtes, tout comme les districts ruraux du Nord-Ouest, de l'Ile du Prince-Edouard et de l'Ontario. Je vous ai donné les noms des électeurs qui n'avaient pas été portés sur les listes. Pour 165 d'entre eux, on a donné des affidavits. Si leurs noms ont été omis par négligence, ou parce que, usant d'un truc infâme, on a envoyé à Emerson, à 100 milles, pour la faire imprimer, la liste qui est revenue trop tard pour faire les corrections nécessaires, donnons à ces gens le même droit que l'on accorde aux citoyens du Nord-Ouest et de l'Ile du Prince-Edouard, c'est-à-dire, le droit de jurer qu'ils résident dans la province depuis deux ou trois ans, et, dans le district électoral, depuis trois mois. La seule objection que l'on fasse à cela, c'est qu'en agissant ainsi, le parlement fédéral interviendrait quelque peu dans la confection des listes électorales au Manitoba, et qu'un tel outrage dérangerait la symétrie de notre bel acte électoral, qui ne contient pas un seul principe homogène et qu'on pourrait décrire comme le Dr Johnson décrivait le panier d'un colporteur "une masse informe de matières hétérogènes."

M. HUGHES: J'espère que le Solliciteur général comprendra qu'il est bon de laisser cet article en suspens. Quant à moi, je ne pourrais accepter les listes provinciales de l'Ontario, mais grâce à un léger amendement, on pourrait faire des listes provinciales la base des listes fédérales. Même au cas où le gouvernement ne croirait devoir établir un cens électoral uniforme depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, mais persisterait à adopter le cens des diverses provinces, je pense que, en toute justice, on devrait faire de légères concessions, afin de pouvoir inscrire sur les listes, par un mode simple, les nom qui ont été omis, ainsi que viens de nous le dire l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin).

M. TAYLOR: Avant la clôture du débat, je veux relever une remarque faite par le ministre de la Marine et des Pêcheries, depuis que l'honorable chef de l'opposition a quitté la Chambre. Il a dit qu'il y avait *en entente que le présent bill serait* voté ce soir. Je n'ai pas compris, et pas un membre de la droite n'a compris qu'une telle entente était intervenue; et l'honorable ministre (sir Louis Davies) ne pourra pas, je crois, trouver dans les *Débats* une convention à cet effet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je suis heureux de voir l'honorable député soulever cette question. D'ordinaire, les chefs des deux partis en arrivent à une entente provisoire au sujet des bills publics. Dans le cours du débat de vendredi soir, l'honorable chef de l'opposition a demandé que la séance fût levée. Le premier ministre n'était pas présent, et comme j'étais temporairement le leader de la Chambre, je me suis consulté avec l'honorable chef de l'opposition. Je lui ai dit que le premier ministre désirait un vote, ce soir-là, sur la deuxième lecture de ce bill. L'honorable chef de l'opposition après s'être consulté avec son voisin, l'honorable député d'York, m'a répondu qu'il ne pouvait pas consentir à un vote ce soir-là, mais qu'il croyait que l'on pourrait prendre le vote mardi soir. Je répondis alors que j'allais voir le premier ministre et faire un arrangement à mon retour, s'il y avait possibilité. Je revins quelque temps après, et l'honorable chef de l'opposition, l'honorable député d'York et moi-même agissant au nom du premier ministre, nous fixâmes à mardi soir le vote sur la deuxième lecture de ce bill, et nous convînmes que ce bill serait pris en considération par la Chambre formée en comité général, ce soir même.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Considéré par la Chambre formée en comité général?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Oui.

Quelques VOIX: Non, non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je dis ce qui s'est passé,—que l'on permettrait la considération de ce bill en comité et que, pour cette fin, l'honorable chef de l'opposition ferait tout en son pouvoir pour induire les honorables membres de la gauche à respecter cette convention, je ne pouvais demander plus. J'ai communiqué cette réponse au premier ministre, et vu cette entente, nous avons consenti à remettre le vote à mardi soir. Les honorables membres de la gauche peuvent bien violer cette convention, s'ils le désirent. J'ai déclaré à l'honorable chef de l'opposition ce qui s'était passé dans le temps.

M. TAYLOR: Cette convention s'est-elle faite devant la Chambre?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Pas publiquement. L'honorable chef de l'opposition est venu de ce côté-ci de la Chambre, et s'est assis près de moi; et je suis allé de l'autre côté, et je me suis assis près de lui.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Il est bien malheureux que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'ait pas soulevé cette question avant le départ de l'honorable chef de l'opposition.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Le sujet a été discuté, à deux reprises différentes, ce soir, avec le chef de l'opposition,—lorsque celui-ci est venu de ce côté-ci de la Chambre, et lorsque je suis allé de l'autre côté.

M. WALLACE: L'honorable ministre nous a d'abord dit que la convention avait eu lieu publiquement devant la Chambre, et maintenant, il nous déclare qu'il n'en est pas ainsi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: La convention n'a pas été faite publiquement devant la Chambre, mais de la façon que je viens de rapporter.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Cela n'est pas clair. Le chef de l'opposition a quitté la Chambre à onze heures et quart, ce soir. Je suis sorti avec lui, et je suis convaincu que j'aurais entendu parler de cette convention, si elle eût existée, mais je n'ai entendu parler ni par lui, ni par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. J'ai suivi la discussion très attentivement, et je suis convaincu que si le chef de l'opposition eût été sous l'impresssion que le débat devait se clore ce soir, il me l'aurait dit. Depuis que cette conversation dont nous parle mon honorable ami (sir Louis Davies) a eu lieu, pas un membre de la gauche n'a eu vent de cette convention.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'honorable chef de l'Opposition peut bien ne pas en avoir parlé, mais cette convention a été faite en présence de l'honorable député d'York, son voisin.

M. WALLACE: D'après la déclaration même de l'honorable ministre, la Chambre n'a pas eu connaissance de cette convention et, par conséquent, n'y a pas souscrit. Il n'y a rien eu autre chose que la conversation qu'il dit avoir eue avec l'honorable chef de l'opposition. J'ai été étonné vendredi soir du ton d'assurance avec lequel l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit que la Chambre devait en venir à un vote ce soir-là. La Chambre n'en vient à un vote que lorsqu'elle est prête. Pas un gouvernement ne peut imposer un vote à la Chambre s'il y a des députés qui désirent parler; et ce jour-là il y en avait plusieurs qui voulaient discuter cette mesure, de sorte que la Chambre ne pouvait en arriver à une division vendredi soir; ce n'est qu'à une heure avancée, le mardi suivant, que la Chambre a voté; et même alors, quelques députés qui désiraient parler, n'ont pu le faire. Ce soir, nous avons vu, à deux reprises, le ministre de la Marine et des Pêcheries se lever et tenter d'arrêter la discussion. Il a pris le bill, en a lu différents articles, et nous a dit que nous ne pouvions y objecter, parce que le principe du bill avait été discuté et approuvé.

Par conséquent, nous disait-il, il ne saurait y avoir nouvelle discussion. A chaque article, on nous déclare autocratiquement que nous ne devons pas le discuter, parce que le principe du bill a déjà été accepté. M. le président, nous allons discuter ce bill, et il sied bien mal à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui, en 1885, comme nous le savons tous, a passé des jours, des semaines et des mois à discuter un bill concernant le cens électoral....

M. TAYLOR: Après que le principe en eut été approuvé.

M. WALLACE: Oui, après que le principe en eut été approuvé. Je me rappelle qu'un aussi grand homme que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, feu sir John Macdonald, disait qu'un bill concernant le cens électoral était

d'une importance telle, qu'il fallait réellement y consacrer toute une session. Cependant, nous entendons le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui ne connaît rien de ce bill, qui ne peut nous dire quel est le cens électoral d'aucune province, excepté celui de sa propre province, nous déclarer que nous devons adopter ce bill ce soir même. Oui, il nous déclare que nous devons étudier et adopter, dans une seule nuit, ce bill qui implique l'adoption du cens électoral—souvent insoutenable—des différentes provinces. Nous ne sommes pas pour faire tout cela dans une nuit, et nous ne voterons pas plus tôt qu'il ne nous conviendra. C'est là un sujet trop important pour agir à la hâte. Nous avons eu ce soir une intéressante et importante discussion, et cependant, à deux reprises, nous avons vu l'honorable ministre se lever et chercher à dicter à la Chambre ce qu'elle doit faire, en disant : Vous ne devez pas discuter ce bill, il ne vous reste qu'à l'adopter article par article. Non, il n'en sera pas ainsi. Le ministre de la Marine et des Pêcheries doit comprendre qu'il ne peut faire accepter un bill à la Chambre, en s'y prenant de cette façon arbitraire et despotique.

Ce bill vient d'être discuté d'une manière qui m'a vivement intéressé ; j'écoutais, prenant de temps à autre une faible part au débat, et nous allons continuer la discussion.

Nous avons entendu l'honorable député d'Assiniboïa-ouest nous signaler les défectuosités du cens électoral du Manitoba, et nous produire une preuve indiscutable, la déclaration sous serment d'un homme honorable, des iniquités qui se commettent sous l'empire de cette loi. L'on nous demande ce soir de fermer les yeux, d'ouvrir la bouche et d'avaler ce bill sans dire un mot. J'espérais voir les membres du gouvernement donner quelques explications ou, du moins, essayer de répondre aux déclarations et aux accusations de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin).

Mais au lieu de cela, le ministre de la Marine et des Pêcheries se lève et nous dit que nous devons adopter ce bill ce soir ; nous devons terminer immédiatement une besogne qui demanderait des mois d'étude. Ce n'est pas là une réponse aux objections de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, bien que je sois prêt à admettre que l'honorable ministre qui a charge du bill (M. Fitzpatrick) a montré une grande courtoisie à l'égard de ceux qui ont discuté ce projet de loi, et celui-ci m'a mal compris, il y a quelque temps, en supposant que j'avais dit qu'il était dans une position humiliante parce qu'il ne connaissait pas la loi d'Ontario.

Je désire donner quelques mots d'explication et déclarer qu'il m'a certainement mal compris, car je suis convaincu qu'il est aujourd'hui le seul membre de cette Chambre qui soit au courant des lois des différentes provinces ; il est le seul homme qui ait fait une étude de ces lois. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries connaît les lois de l'Ile du Prince-Edouard, mais je suis certain qu'il ne connaît pas les autres lois en vigueur au Canada concernant le cens électoral. Le Solliciteur général connaît ces lois, il en a fait récemment une étude particulière.

On a parlé ce soir du bulletin que remet au président du scrutin, dans Ontario, un électeur qui n'est pas inscrit sur la liste, mais est porté sur le rôle des cotisations. Jamais fraude plus grande n'a été commise au détriment du peuple, car on me dit que, bien que la loi en vigueur depuis environ vingt ans autorise un électeur à voter ainsi, jamais un tel bulletin n'a été compté. Cependant, ce bulletin qui n'a jamais eu dans une élection d'autre effet que de priver un électeur de son droit de suffrage, est reconnu par le présent projet de loi. Je connais une douzaine de cas où des personnes ayant droit de suffrage ont voté de cette façon, mais jamais leurs bulletins n'ont été comptés. Ces hommes se sont présentés au bureau du scrutin et ont appris qu'ils n'étaient pas inscrits sur les listes; ils ont alors prouvé qu'ils étaient portés au rôle des cotisations et qu'ils possédaient les capacités électorales requises ; on leur a dit d'offrir leur bulletin, et c'est ce qu'ils ont fait ; mais jamais, dans l'Ontario, ces bulletins n'ont été comptés. La seule tentative que l'on ait faite pour faire admettre ces bulletins fut dans l'élection du comté de Lincoln : le procès en invalidation a duré trois ou quatre mois consécutifs, et, finalement, a été abandonné, parce que l'un des candidats intéressés se laissa mettre en nomination à une élection fédérale.

Par le présent bill, nous acceptons un tel bulletin. A quoi bon ? C'est simplement une fraude qui ne sert qu'à annuler le vote d'un électeur. Comme je l'ai dit l'autre soir, la loi électorale de l'Ontario, au lieu de faciliter le vote, crée toutes sortes d'obstacles à l'électeur, et c'est là une des raisons pourquoi je m'oppose à ce que le parlement du Canada songe à l'adopter.

Comme on l'a dit ici, il n'y avait aucune objection à accepter les listes électorales de l'Ontario et a en faire la base des listes fédérales, ainsi que l'a proposé sir John Thompson, que les honorables membres de la droite ont cité avec approbation. Mais pourquoi, s'ils l'approuvent, ne pas adopter le plan de cet homme d'Etat, c'est-à-dire, faire des listes électorales d'Ontario, ou du rôle des cotisations,—les listes électorales seraient peut-être préférables,—la base des listes fédérales ?

Il y a plusieurs modes que nous pourrions adopter. L'inscription avant l'élection a de nombreux avantages, donne une liste complète, et procure à tous l'occasion de se faire inscrire, de sorte que l'élection est véritablement l'expression de la volonté populaire. Je crois que cet article 3, que nous étudions en ce moment, mérite une sérieuse considération. Il est maintenant près de minuit ; et je pense qu'on ne devrait pas l'adopter ce soir, car, bien que le bill ait déjà été discuté, on peut dire avec assez de raison, je crois, que ce projet de loi a pris la Chambre à l'improviste.

Je ne blâme aucunement le gouvernement à ce sujet, mais de fait, nous avons été occupés presque constamment au comité des chemins de fer et à d'autres comités, ainsi qu'aux travaux de la Chambre, de sorte que nous n'avons pu étudier les détails de ce bill aussi bien que nous l'aurions voulu.

J'espère que le gouvernement se contentera de la discussion qui a eu lieu au sujet de l'article 3, et qu'il pourrait, en toute justice, remettre la considération du bill à une autre séance du comité, afin que nous puissions suggérer de nouvelles modifications. La plupart des députés sont partis pour leurs foyers, ainsi qu'il arrive généralement le vendredi soir. J'espère que l'honorable Solliciteur général consentira à un ajournement, afin de nous donner l'occasion de délibérer de nouveau sur cet important projet de loi. Je propose donc que le comité lève la séance, rapporte progrès, et demande la permission de siéger de nouveau.

M. WALLACE.

M. INGRAM : Si c'est l'intention du comité de lever la séance, je remettrai mes remarques à plus tard.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Avant d'en arriver à une entente sur ce point, avant que le comité lève sa séance, dans tous les cas, je désire attirer l'attention sur un amendement que je proposerai à l'article premier, afin d'aplanir les difficultés qui pourraient se soulever au sujet de l'Ile du Prince-Edouard, où il y a deux classes d'électeurs. J'en parle maintenant, afin que les honorables députés aient la chance de considérer la matière. Je proposerai que le cens des électeurs fédéraux, dans l'Ile du Prince-Edouard soit le même que le cens des électeurs de seconde classe, c'est-à-dire de ceux qui élisent les membres de l'Assemblée législative.

M. HUGHES : Je ferai remarquer au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il y a un malentendu de son côté, car le Solliciteur général vient de consentir, de propos délibéré, à remettre à un autre jour la considération de certains articles du bill.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si le Solliciteur général consent à remettre à plus tard la considération de certains articles, je ne veux pas insister, et presser l'adoption de ces articles.

Je ne sache pas que cela fût compris. J'ai aussi été ici toute la soirée.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il a été entendu que toutes demandes d'amendement devaient être examinées. J'ai cru que nous pouvions examiner le bill, et que nous devions étudier toutes demandes d'amendement à quelqu'une des dispositions, et discuter un autre jour la question générale.

M. POWELL : J'ai suggéré un amendement qui n'est pas applicable. J'en ai un autre à suggérer.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : L'honorable député pourrait me communiquer son amendement.

M. WALLACE : Le gouvernement consent-il à ce que le comité lève sa séance, et fasse son rapport ? A mon avis, nous avons fait passablement de besogne.

M. le PRÉSIDENT (M. Flint) : La motion porte que le comité lève sa séance, fasse son rapport et demande qu'il lui soit permis de siéger de nouveau. Ceux qui sont en faveur de cette motion voudront bien se lever.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Les honorables membres de la gauche se sont levés, mais la question n'a pas été mise aux voix. . .

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. CASEY : J'en appelle aux règlements.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. CASEY : Les honorables députés ne peuvent se lever pour voter avant que le président ait demandé....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. CASEY : Le président me donne la parole. Il s'agit....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. le PRÉSIDENT : L'honorable député (M. Casey) a la parole.

M. CASEY : Les honorables députés ne peuvent pas se lever avant que la question soit mise aux voix par le président....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. le PRÉSIDENT : L'honorable député (M. Casey) en a appelé aux règlements, et je désire qu'il expose sa question.

M. BERGERON : La question a été posée, et nous votons maintenant.

M. CASEY : Il s'agit de....

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Vous nous avez demandé de nous lever, M. le président ; combien de temps désirez-vous que nous restions debout ?

M. le PRÉSIDENT : L'honorable dépté d'Elgin-ouest (M. Casey) a la parole.

M. CASEY : On ne peut pas nous faire lever avant que le président ait demandé à ceux qui sont en faveur de la motion de dire "oui," et à ceux qui y sont opposés de dire "non." La question que je soulève, c'est que le vote ne peut pas être pris dans les présentes circonstances. Je demande au président de donnner sa décision sur cette question.

M. le PRÉSIDENT : Je ne crois pas que la question soulevée par l'honorable député ait sa raison d'être.

M. CASEY : Je n'ai jamais entendu mettre la question aux voix.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : M. le président....

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'aimerais poser une question au président. Je suis très près du président et je n'ai pas entendu mettre la question aux voix. S'il l'a mise aux voix, je ne l'ai pas entendu. Je lui demanderai s'il l'a mise aux voix.

M. le PRÉSIDENT : En réponse à l'honorable ministre (sir Louis Davies), je dirai que la motion portait que le comité levât sa séance, fît son rapport et demandât la permission de siéger de nouveau. Et puis j'ai dit : " Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien se lever."

M. CASEY : Cela devrait être fait de manière à être entendu, M. le président.

Le comité prend le vote sur la motion demandant que la séance soit levée, laquelle est perdue—Pour, 20 ; contre, 35.

M. INGRAM : Ayant eu, à une phase antérieure, quelque chose à dire sur le principe de la législation, je me suis réservé le droit d'ajouter quelque chose en comité sur les différents articles du bill. En faisant mes remarques, je ne parle pas comme avocat, mais je parle comme un homme qui connaît un peu la manière dont on a appliqué dans l'Ontario la loi relative aux élections provinciales.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député veut-il me permettre de l'interrompre ? D'après certaines observations faites par le chef de la gauche, j'ai certainement compris qu'il désirait, quant à lui, que cette question fût décidée ce soir, en tout cas, en ce qui concerne l'examen des principaux articles du bill. Mais s'il n'a pas fait connaître l'arrangement qu'il a conclu, si je comprends bien, avec les honorables membres de la gauche, je ne crois pas qu'il nous soit nécessaire de prolonger le débat à cette heure. J'espère, cependant, que si nous levons maintenant la séance du comité, l'honorable député s'arrangera de façon à ce que nous fassions des progrès raisonnables la prochaine fois.

J'aimerais savoir de l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) s'il va s'efforcer d'amener un arrangement raisonnable à cet effet. Je ne désire pas, et le gouvernement ne désire pas, non plus, empêcher la discussion de cette matière. Nous en connaissons l'importance, et nous désirons aussi connaître les opinions exprimées des deux côtés. Nous savons parfaitement bien qu'il est difficile d'approprier le cens électoral des provinces à la confédération. Nous admettons cela, et nous acceptons l'assurance qui a certainement été donnée par le chef de la gauche, parlant au nom de cette dernière, qu'il désirait autant que possible que le débat ne se fît pas dans le but de faire de l'obstruction. J'espère que ses partisans le suivront.

S'il existe une convention à l'effet que des progrès raisonnables soient faits, alors, je proposerai que le comité lève sa séance. Mais j'aimerais que l'honorable député de Pictou, ou celui qui dirige actuellement l'opposition, nous donnât des assurances sur ce point.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ce n'est pas moi qui dirige l'opposition à l'heure qu'il est, mais je n'hésite pas à dire à l'honorable ministre que les discussions relatives à ce bill qui ont eu lieu entre les membres de la gauche me sont quelque peu familières—discussions qu'ils ont eues entre eux et avec leur chef. Je n'ai pas du tout entendu dire que l'on devait faire la moindre obstruction à un article quelconque. Mais je sais qu'un très grand nombre de députés, avocats et autres, ont porté beaucoup d'attention au bill ; quelques-uns ne sont pas ici ce soir. Je sais qu'un certain nombre de députés désirent exprimer leurs opinions au comité ; et je suis convaincu que quel que soit ce que l'honorable ministre du Commerce ait compris, le chef de la gauche n'a pu vouloir dire, en tout cas, que ce bill devait être examiné en une séance, car il savait que les critiques que l'on se propose de faire rendraient la chose impossible, quand bien même nous siégerions toute la nuit.

Je me crois justifiable de dire, au nom des honorables députés ici présents, que lorsque l'on reprendra la discussion du bill, nous ne serons que trop heureux de profiter de l'invitation faite par le Solliciteur général et de donner les conseils pratiques qu'il nous sera possible de donner pour perfectionner la législation. Il sera sans doute fait beaucoup de critiques, non dans le but de faire de l'obstruction, mais pour expliquer les objections que nous avons à la deuxième lecture.

M. WALLACE : Le ministre du Commerce, je crois, acceptera la déclaration faite par l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper). Nous ne désirons certainement pas retarder l'examen du bill, mais ses articles seront sans aucun doute beaucoup discutés, et il est possible que ces critiques prennent un certain temps ; cependant, nous nous efforcerons de faire des progrès raisonnables. Il n'est pas entendu que nous adopterons ces articles sans les examiner attentivement. Nous désirons que le gouvernement comprenne, comme nous le comprenons nous-mêmes, que nous devons conserver la haute-main sur le cens électoral. Des amendements seront sans doute proposés à cette fin. Le gouvernement peut être convaincu que nous n'avons l'intention de rien faire de plus qu'une discussion complète.

M. HUGHES : En justice pour le chef de l'opposition, je rappellerai ce qui s'est passé pendant que l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) parlait, ce soir. Il s'est levé pour suggérer que nous abandonnions toute opposition à ces dispositions préliminaires, et que nous avancions aussi rapidement que possible.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il ne vaut guère la peine que nous continuions le débat. J'accepte la parole de l'honorable député de Pictou et d'autres députés qu'ils ne sont pas disposés à faire une opposition factieuse.

Je propose que le comité lève sa séance, fasse son rapport et demande qu'il lui soit permis de siéger de nouveau.

La motion est adoptée, et le comité lève sa séance.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.05 (Samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 4 avril 1898.

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

PRIÈRE.

CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA RIVIÈRE DE LA CHAUDIÈRE.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour examiner le bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière.—(M. Bostock.)

(En comité.)

M. McINNES : Est-ce qu'une motion est soumise au comité, M. le président ?

M. le PRÉSIDENT (M. Flint) : La motion porte que le comité lève sa séance et fasse son rapport.

Une VOIX : Cette motion a été adoptée.

M. McINNES : Alors, je proposerai que le comité lève sa séance, et à l'appui....

M. LARIVIÈRE : Je demande pardon à l'honorable député. A la dernière séance, il a été fait une motion demandant que le comité levât sa séance et fit son rapport ; mais le comité a levé sa séance à l'heure consacrée aux bills d'intérêt privé, de sorte que cette motion n'a pas été mise aux voix, et c'est encore la motion soumise au comité.

M. le PRÉSIDENT : Mes renseignements sont exacts : la motion soumise au comité porte que le comité lève sa séance et fasse son rapport.

M. McINNES : Alors, je parlerai sur cette motion. Lorsque le comité a examiné ce bill, l'autre soir, j'ai fait quelques observations, et j'ai cité de très longs extraits du discours fait à la dernière session par l'honorable ministre des Chemins de fer relativement à la contrée à travers laquelle ce chemin doit passer, et au système que le gouvernement suivait alors en ce qui a trait à la conservation du commerce de ce district pour le Canada. Vendredi soir, deux ou trois députés ont insinué qu'en faisant ces citations, nous désirions, quelques autres membres de la Chambre qui combattaient ce bill et moi, en retarder l'examen. Je n'ai certainement jamais eu cette intention. Cette législation est très importante. A mon sens, c'est la législation la plus importante qui ait été présentée en ce parlement durant cette session. Si vous considérez la nature permanente des industries qui naîtront là vraisemblablement, et la population considérable qui se rendra indubitablement dans la région, vous verrez que son commerce sera nécessairement énorme. En effet, je n'hésite pas à dire que les intérêts commerciaux auxquels touche le projet de loi sont même plus grands que ceux que concerne le bill relatif au chemin de fer du Yukon, car il existe cette différence que tandis qu'il y aura probablement, dans les districts de la Kootanie et de Boundary-Creek, une population aussi considérable que dans le Klondike, il aura cet avantage sur ce dernier que ce sera indubitablement une population permanente et que les industries de la contrée seront permanentes.

Je déclare que je repousse toute intention de parler simplement dans le but de mettre obstacle à l'adoption de ce bill. S'il le fallait, je pourrais parler longuement, et, par ce moyen, j'arriverais peut-être à tuer le bill ; mais une telle ligne de conduite serait clairement injuste pour ceux qui cherchent des chartes par des bills qui figurent à l'ordre du jour après ce bill ; et, outre cela, j'espère fermement que cette Chambre, lorsque tous les faits se rattachant à cette matière seront exposés, rejettera ce bill, et qu'il ne sera pas nécessaire de recourir aux moyens auxquels, d'après ce que l'on a insinué, nous avons tâché de recourir vendredi soir.

Lorsque l'on m'a interrompu, hier soir, je parlais de l'énorme richesse minérale de ce district. J'ai cité le discours prononcé à la dernière session par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), discours qu'il était autorisé à prononcer, ainsi qu'il l'a dit, car il avait visité cette région quelque temps auparavant—pour prouver que ce district renfermait indubitablement de grandes richesses minières. J'ai aussi cité le rapport de M. Hans Geise, l'un des minéralogistes les plus éminents peut-être de l'univers, qui, non seulement a décrit dans les termes les plus enthousiastes l'importance de la richesse minière de ce district, mais qui a aussi prédit qu'un grand avenir l'attendait.

Après avoir établi que cette contrée possède assurément de grandes richesses minières, qui devront faire naître un commerce immense et de grande valeur, j'ai fait observer que c'était la politique reconnue du cabinet de conserver ce commerce au Canada, et à l'appui de cet énoncé, j'ai cité quelques autres paroles du même discours prononcé à la dernière session par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. J'ai par-devers moi un discours fait dans la même circonstance par l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), discours que je vais citer, afin de prouver que l'année dernière, en tout cas, le cabinet se proposait de faire tout en son pouvoir pour conserver au Canada de l'est et de l'ouest le commerce de cette région pleine de promesses. L'honorable ministre du Commerce, à la dernière session, parlant sur le projet du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, disait :

Je crois que la construction d'une voie ferrée dans ce pays aura, selon toute probabilité, pour effet d'amener là une population de milliers de consommateurs, qui fourniront un marché important pour les habitants de la portion nord-ouest du Canada et pour les manufacturiers de l'est. J'admets de plus avec lui qu'il est de la plus haute importance de conserver pour le peuple du Canada le commerce qui doit certainement surgir, si seulement la dixième partie ou même la vingtième de ce que l'on nous fait entrevoir se réalise. Une grande partie du commerce est déjà détournée du côté américain.

J'attire particulièrement l'attention des honorables députés sur ces observations :

Je n'ai pas besoin de dire aux hommes d'affaires de cette Chambre ou du pays qu'il y a une chose bien certaine, c'est que si nous laissons une fois le commerce prendre les voies américaines, nous nous apercevrons qu'il est extrêmement difficile de lui faire rebrousser chemin Ce sont deux raisons qui nous imposent l'obligation de faire ce que nous eussions hésité autrement à faire demander à la Chambre d'accorder à cette entreprise une assistance qui représente une addition de trois à quatre millions à la dette publique.

Il est donc évident que, l'année dernière, le système adopté par le gouvernement relativement au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau était destiné à conserver au Canada le commerce de cette partie de la Colombie anglaise. Mais il ne nous est pas nécessaire de consulter les archives de la dernière session pour arriver à la conclusion que c'est là indubitablement le programme de ce gouvernement. Durant cette session, l'on a présenté en cette Chambre une législation que le gouvernement a défendue sur le même principe. Une des grandes raisons, de fait la principale raison donnée pour la construction du chemin de fer du Yukon, était que le commerce devait rester à notre propre population. Bien qu'il existât, chez plusieurs, des divergences d'opinions relativement à la nature de la convention par laquelle cette fin utile devait être atteinte, cependant, cela était annoncé d'une manière si accentuée par le gouvernement, et cette idée était si saillante dans cette législation, qu'un grand nombre d'entre nous furent portés à traiter la question d'une manière plus indulgente que nous n'aurions été disposés à le faire sans cela. Donc, je prétends que les deux propositions sui-

vantes sont claires : que cette contrée donnera naissance à un énorme commerce, et que, conserver à notre peuple ce commerce et le commerce de toutes les parties du pays, constitue une politique de la plus grande prudence et de la plus grande sagesse, et jusqu'aujourd'hui, en tout cas, ç'a été certainement la politique du gouvernement.

Je dis, et je vais le prouver, que si cette charte est accordée à ces entrepreneurs américains, le commerce ira aux Etats-Unis et ne pourra pas être conservé pour notre population.

M. WOOD (Hamilton) : Cela est absurde.

M. McINNES : L'honorable député de Hamilton dit que cette proposition est absurde. Je prétends que je puis la prouver, et s'il peut la réfuter, je serai très heureux de l'entendre lorsque j'aurai repris mon siège. Il me semble que c'est une proposition évidente pour tous ceux auxquels est familière la géographie de la partie occidentale de ce continent. Pour toute personne qui a suivi avec intérêt le développement du commerce dans ce nouveau district, il est virtuellement évident que si ce raccordement se fait avec le réseau de chemins de fer américain, ce commerce se dirigera vers le sud, et non vers l'est ni vers l'ouest. On a dit, cependant, que le tarif fournit assez de protection pour donner l'avantage au commerce canadien contre la concurrence du sud. Or, nous savons certainement que la protection fournie par le tarif actuel n'aura pas ce résultat. Et, à cette session, le ministre des Chemins de fer et Canaux et d'autres membres du cabinet ont appuyé sur le fait qu'elle n'aura pas ce résultat, et ce fait a été incorporé dans le bill du Yukon ; car vous vous rappelez que le bill du Yukon stipulait qu'il ne devait y avoir aucune concurrence quelconque de la part des chemins américains, et une disposition de cette nature n'aurait pas été nécessaire, si le tarif nous avait donné un avantage suffisant sur les Américains. Cette proposition est donc admise par le gouvernement, et elle a été admise par tous les députés de a droite qui ont appuyé le bill du Yukon, savoir, que le tarif en soi n'est pas une protection suffisante à donner au commerce canadien contre la concurrence du sud.

Au comité des chemins de fer, les promoteurs de cette charte ont émis la prétention qu'aujourd'hui, la plus grande partie du commerce qui se fait dans la Kootanie par ces chemins américains consistait réellement en marchandises canadiennes. J'ai pris la peine de prendre des renseignements au ministère des Douanes, et j'ai constaté qu'il n'en était pas ainsi du tout—et je savais que cela ne pouvait pas être vrai—et que le contraire était la vérité, et comme il est possible que les chiffres aident aux honorables députés à arriver à une conclusion, j'en mentionnerai quelques-uns, qui prouveront d'une manière concluante que depuis que le commerce de la Kootanie représente quelque chose, et depuis ce raccordement avec le réseau des chemins de fer américains par ce chemin de M. Corbin, la plus grande partie du commerce avec cette contrée vient du sud et non du Canada oriental. J'ai dans la main une brochure publiée par la chambre de commerce de la Kootanie méridionale ; et comme elle renferme quelques chiffres sur ce point, j'en citerai un extrait. "Prenez Nelson, par exemple, une des principales villes du district. On en a fait un poste de douanes au mois d'août 1895. Avant cela, c'était un poste dépendant de New-Westminster. Les perceptions en cet endroit ont augmenté si régulièrement, qu'en 1897, le chiffre en était plus élevé que celui du port de mer de Vancouver, les perceptions à Nelson étant de $431,038, contre $407,462 à Vancouver."

Pour que vous puissiez comprendre la situation, permettez-moi de faire remarquer que Vancouver est le troisième port d'expédition du Canada. Et cependant, ces chiffres que j'ai fait vérifier, je puis le dire, par le ministère des Douanes, prouvent que les importations faite dans la Kootanie, s'élèvent à un chiffre qui dépasse celui de toutes les importations de la ville de Vancouver. On a dit au comité des chemins de fer qu'aux premiers jours de l'exploitation des mines dans la Kootanie, le commerce avait pris la direction du sud des Etats-Unis, parce que les fabricants du Canada oriental n'avaient pas encore assez d'expérience dans la production des articles appropriés à un district minier, et que, avant qu'ils eussent l'outillage nécessaire pour produire des articles appropriés au commerce de l'endroit, les Américains, qui avaient l'expérience, avaient la haute-main sur le commerce. Mais je citerai des chiffres qui prouveront que, chaque année, le commerce avec les Etats-Unis devient graduellement plus considérable. En 1895, la valeur des importations à Nelson n'était que de $397,393. Deux ans après, en 1897, elles s'élevèrent à l'énorme somme de $1,539,993, soit une augmentation de près de 500 pour 100, et les droits perçus ont augmenté dans une proportion correspondante. On a prétendu, en outre, que les importations faites aujourd'hui des Etats-Unis à Rossland s'élevaient à un dixième des importations faites du Canada oriental. J'ai, par-devers moi, un état signé par un fonctionnaire du ministère des Douanes qui réfute absolument cela. En 1895, les droits perçus à Rossland n'ont été que de $14,349. En 1897, deux ans après, il y a eu une augmentation d'environ 1,000 pour 100, les droits perçus s'élevant à $122,646. De sorte qu'il est absurde de dire que le commerce avec le Canada oriental augmente, ou que le Canada oriental a la plus grande partie de ce commerce, au détriment des Américains.

Comme je l'ai déclaré lorsque cette question a été soumise au comité des chemins de fer, il est bien connu que le commerce de la Kootanie s'est fait avec les Etats-Unis, et il est inutile de citer d'autres chiffres pour le prouver. Tout le monde à la Colombie anglaise connaît ce fait ; tous ceux à qu'il a été donné de faire un voyage à travers cette contrée le connaissent.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux l'a vue, et ici, l'année dernière, il en a fait une peinture brillante.

Il a dit que la ville de Spokane qui était une petite ville d'environ 8,000 âmes, était devenue l'an dernier une ville florissante et prospère de 35,000 âmes. Et il aura à le répéter, car c'est un fait que cette ville a été fondée uniquement par le trafic qui lui est venu de la Kootanie.

Un mot de l'honorable député d'Assiniboïa ouest, devant le comité des chemins de fer m'a frappé. "Ayons" a-t-il dit "des Spokane au Canada". C'est absolument cela. Si nous augmentons ces facilités de communication par chemin de fer pour les Etats-Unis, il n'y a pas le moindre doute que ces villes continueront à surgir de l'autre côté de la frontière, mais que si nous adoptons une politique

différente, ces villes s'élèveront sur le territoire canadien.

Une autre chose, maintenant ; si le commerce de ce district continue à se diriger vers le sud comme il a fait jusqu'à présent, et comme il continuera à le faire, si nous améliorons les communications par chemins de fer de ce côté, l'industrie du smeltage de ce district se dirigera aussi vers le sud.

Vous n'ignorez pas que ceux qui sont intéressés dans cette charte, sinon directement, du moins indirectement, ont fait tout en leur pouvoir pour établir de hauts-fourneaux à quelques milles au sud de la frontière canadienne à Northport.

Devant le comité des chemins de fer, l'on n'a donné aucune bonne raison pour expliquer pourquoi ces hauts-fourneaux devaient être construits à Northport, et non à Trail ou à quelques autres endroits de la Colombie anglaise. On a prétendu qu'à Northport, il y avait une montagne de calcaire justement en arrière du haut-fourneau. Mais cet argument est complètement réfuté par le fait qu'il ne faut que 30 pour 100 de chaux pour fondre une quantité donnée de minerai. Alors, il est beaucoup plus économique de transporter la chaux au fourneau, que d'y transporter trois fois cette quantité de minerai.

Je répète donc qu'on n'avait aucune raison pour construire ce haut-fourneau sur le territoire américain au lieu de le construire dans la Colombie anglaise. Mais tous les intérêts de ceux qui demandent cette charte sont de l'autre côté de la frontière, et nous avons toute raison de croire qu'ils continueront à faire ce qu'ils ont fait dans ce cas-là. Leurs intérêts commerciaux, leurs intérêts politiques,—tous leurs intérêts sont au sud et les pousseront à élever des villes au sud de la frontière et à y transporter l'industrie du smeltage si c'est possible.

Je n'hésite pas à dire que si cette charte est accordée et que si ce chemin de fer est construit, tout le minerai du district de Boundary-Creek se dirigera vers les hauts-fourneaux américains.

On a prétendu devant le comité que cela n'arriverait pas, parce que le minerai du district de Boundary-Creek porte en lui-même ses propres fondants. Le rapport sur lequel on appuyait cet argument a été lu devant le comité ; et j'en ai écouté la lecture, mais je n'admets pas la conclusion qu'on en tire. Le minéralogiste qu'on a cité était très prudent dans ses expressions ; il n'a jamais affirmé que tout le minerai du district de Boundary-Creek portait ses propres fondants. Il a dit simplement qu'il était entendu que certains minerais de cette région portaient en eux leurs propres fondants.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : L'honorable député a-t-il cette citation ?

M. McINNES : Non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je crois que la citation de l'autre jour était plus complète que ce que dit l'honorable député.

M. McINNES : Si elle était plus complète, elle ne l'était pas assez pour corroborer l'assertion que ce minerai contient assez de fondants pour assurer la construction des hauts-fourneaux sur les lieux mêmes et empêcher le minerai d'être transporté l'autre côté de la frontière. Il est impossible de faire une affimation générale comme celle-là à l'heure qu'il est, parce que personne ne connaît encore assez le minerai de ce district pour le savoir au juste. Beaucoup de prospecteurs ont visité le pays, et il y a tout lieu de croire qu'il est énormément riche en minéraux ; mais je ne crains pas de dire qu'à l'heure qu'il est, ni ce gouvernement, ni celui de la Colombie anglaise, ni un expert quelconque, ne possède de données suffisantes pour prendre sur lui de déclarer que tout le minerai de Boundary-Creek contient ses propres fondants.

Si nous avons raison de croire que ce chemin une fois construit transportera, en toute probabilité, le minerai aux Etats-Unis pour le smeltage, si nous avons raison de croire que ce chemin encouragera le commerce des Etats-Unis au détriment du commerce canadien, pourquoi accorderions-nous cette charte ?

Parmi les deux ou trois arguments qu'on a apportés en faveur de ce projet, le meilleur, à mon avis, c'est qu'il nous donnera de la concurrence. Pour ma part, je n'ai aucune confiance dans la concurrence entre chemins de fer. Mon honorable ami qui est derrière moi (M. Wood) rit encore. J'espère que lorsque j'aurai repris mon siège, il nous fera entendre autre chose que son rire. Je dis que je n'ai aucune confiance dans la concurrence que les chemins de fer peuvent se faire entre eux. Nous en avons eu des preuves innombrables dans ce pays. Une partie de ce pays était dotée d'un chemin de fer, et la population croyait qu'elle était exploitée par un monopole. Ces plaintes ont réussi à amener la construction d'une seconde ligne ; mais elle n'était pas plutôt construite, qu'on s'apercevait qu'on avait deux tyrans au lieu d'un. On demande alors une troisième voie ferrée, et si on l'obtient, c'est une quatrième qu'il faudrait. Les compagnies de chemins de fer ne luttent pas les unes contre les autres. Ou elles se font la guerre comme ce que nous voyons en ce moment au Canada, ou elles en viennent à une entente mutuelle et adoptent une échelle de prix, mais il n'y a pas entre les compagnies de chemins de fer de véritable concurrence comme dans les autres genres d'industrie ou de commerce.

Nous en avons la preuve dans ce qui a eu lieu il n'y a pas longtemps au Manitoba. On se rappelle que nos bons amis des prairies s'imaginaient que le chemin de fer canadien du Pacifique exerçait trop rigoureusement les pouvoirs que lui donnait son monopole. Ils ont alors cherché à faire un raccordement avec le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc au moyen des lignes américaines, et après avoir réussi, quel résultat ont-ils obtenu ? Ils constatèrent que la ligne qui devait amener la concurrence et faire diminuer les prix ne faisait pas du tout concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique et ne leur était d'aucun secours.

Je considère donc cet argument comme sans valeur aucune, surtout dans ce cas-ci, car le chemin de fer canadien du Pacifique, dans la Kootanie, n'est pas dans la même position que dans les autres parties du pays. La compagnie n'a pas la libre gestion des tarifs qui sont sous la direction du gouvernement et du parlement, et cela rend la position toute différente. Pour mieux faire comprendre la situation, je vais citer un ou deux articles de la loi que nous avons votée l'an dernier concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. L'entente conclue entre le gouverne-

ment et le chemin de fer canadien du Pacifique est contenue dans ces articles. La paragraphe *e* dit :

Q'aussitôt que le dit chemin sera ouvert au trafic jusqu'au lac Kootanie, les tarifs et péages locaux sur ce chemin de fer et sur tout autre chemin de fer employé en rapport avec lui ou ci-après possédé ou affermé ou exploité pour le compte de la Compagnie du sud de la Colombie anglaise.....

On voit que ces dispositions s'appliquent à ce prolongement projeté du chemin de fer canadien du Pacifique, tout autant qu'à la partie qu'on est actuellement à construire.

....aussi bien que les tarifs et péages entre aucun point sur cette ligne ou ces lignes de chemin de fer et aucun point sur la ligne-mère de la compagnie dans tout le Canada, ou sur tout chemin de fer possédé ou affermé ou exploité pour le compte de la compagnie, y compris ses lignes de bateaux à vapeur dans la Colombie anglaise, seront au préalable approuvés par le Gouverneur en conseil ou par une commission de chemin de fer, si et lorsque cette commission est ou sera établi par la loi, et ils seront en tout temps ci-après et de temps à autre subordonnés à la revision et au contrôle de la manière susdite.

Il me semble que cela est très clair et donne au parlement la haute main sur les tarifs, non seulement sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau qu'on est à construire, mais sur tout prolongement ou raccordement du chemin de fer canadien du Pacifique au sud de sa ligne principale dans la Colombie-anglaise pour le présent et pour l'avenir. Il y a encore un autre article qui donne de grands pouvoirs au gouvernement sur ce prolongement projeté du chemin de fer canadien du Pacifique. L'article "*f*" dit :

(*f*.) Que le comité des chemins de fer du Conseil privé pourra accorder des droits de parcours sur la dite ligne de chemin de fer et tous les embranchements et raccordements, ou sur aucune de leurs parties, et sur toutes les lignes de chemins de fer maintenant ou ci-après possédées ou affermées ou exploitées pour le compte de la compagnie dans la Colombie-anglaise au sud de la ligne-mère du chemin de fer de la compagnie, et l'usage nécessaire de ses voies, gares, à toute autre compagnie faisant cette demande à telles conditions que ce comité pourra établir et fixer, et selon les dispositions de l'Acte des chemins de fer ou de tels autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement du Canada pourra de temps à autre adopter. Rien dans les présentes ne sera censé impliquer que ces droits de parcours pourraient ne pas être ainsi accordés sous la disposition spéciale contenue dans les présentes.

L'article "*g*" est également formel sur ce point.

(*g*.) Que le dit chemin de fer, lorsqu'il sera construit, ainsi que cette partie du chemin de la compagnie comprise entre Dunmore et Lethbridge, et toutes les lignes de chemin de fer, embranchements, raccordements et prolongements dans la Colombie anglaise au sud de la ligne-mère de la compagnie dans la Colombie anglaise, seront soumis aux dispositions de l'acte des chemins de fer et de tels autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement du Canada pourra de temps à autre adopter.

Il est évident, d'après cela, que la question des taux de fret est entre les mains du gouvernement et du parlement. J'appellerai, de plus, l'attention de mon honorable ami sur les commentaires dont le ministre des Chemins de fer et Canaux a accompagné ces résolutions l'an dernier, et s'il n'accepte pas mon interprétation, il acceptera peut-être celle de son chef :

Le comité remarquera que nous avons cherché à soulager le pays, dans une large mesure, du tarif établi depuis la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Nous avons imposé à la compagnie des conditions qui restreignent grandement ses pouvoirs actuels. Nous avons inclus dans l'un des paragraphes de cette résolution une longue liste des articles dont on fait une grande consommation dans les provinces de l'ouest, et nous avons obtenu du chemin de fer canadien du Pacifique un engagement par lequel cette compagnie s'oblige à faire une très sensible réduction dans les taux et tarif qui sont actuellement en vigueur. Nous avons aussi fait consentir le chemin de fer Canadien du Pacique à ce que le tarif, sur toutes les marchandises expédiées de ou à toute partie de la province traversée par ce chemin, ou sur toutes les marchandises expédiées sur cette ligne à ou de la Colombie anglaise, soit sujet à la revision et au contrôle du comité des chemins de fer du Conseil privé, ainsi que le tarif des autres compagnies de chemin de fer du Canada, pour le transport des marchandises expédiées de toute partie du Canada à la Colombie anglaise et pour le transport des marchandises expédiées de toute partie de la Colombie anglaise traversée par cette ligne à toute partie du Canada. Le gouvernement a obtenu, dans son contrat avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, la rescision de la clause actuelle de dix pour cent. A compter de ce jour, relativement au transport des marchandises d'une certaine classe, entre plusieurs points, le tarif sera sous le contrôle du comité des chemins de fer du Conseil privé aussi longtemps que ce comité exercera un contrôle sur les matières ; ou sous le contrôle d'une commission si jamais une commission de chemin de fer est établie pour cette fin.

L'honorable ministre du Commerce a aussi fait quelques remarques très sensées à propos des articles que je viens de citer. Voici ce qu'il disait :

Souvenez-vous que le gouvernement du Canada a le droit de contrôler le tarif de tout ce qui va d'un point quelconque du Pas-du-Nid-de-Corbeau à une portion quelconque du Canada, et de ce qui vient d'une partie quelconque du Canada pour une section quelconque du Pas-du-Nid-de-Corbeau. La réduction de 3 cents par 100 livres sur tous les grains du Manitoba allant vers l'est, ne peut pas être évaluée à moins de plusieurs centaines de mille dollars par année. La différence entre les deux propositions est virtuellement....

L'honorable ministre parle ici du projet de l'ancien gouvernement conservateur.

....que nous donnons au Pacifique $5,000 par mille ou $6.000 pour la construction et que nous lui payons en plus $5,000 ou $6,000 pour des privilèges de haute valeur pour le Nord-Ouest et pour le Canada-oriental.

Il n'y a donc aucun doute que le but et l'intention du gouvernement étaient de seréserver la direction absolue des taux de fret sur les marchandises allant des provinces de l'est du Canada à la Kootanie. Dans ce cas, l'argument qu'il faut une deuxième ligne pour nous assurer des taux raisonnables ne vaut rien. Cela équivaudrait à dire que nous n'avons pas confiance dans le gouvernement, ni en nous-mêmes pour exercer les pouvoirs que nous donne la loi.

Le parlement a voté l'an dernier près de $4,000,000 pour acquérir ces droits et privilèges, et va-t-on prétendre à présent qu'ils ne valent rien ? Nous pouvons forcer le chemin de fer canadien du Pacifique à accorder des taux raisonnables, et si nous avons confiance en nous et dans le gouvernement, il n'y a aucune nécessité de construire une nouvelle ligne pour assurer des taux raisonnables.

Un argument en faveur de cette charte, c'est que cela permettrait au chemin de fer du Grand-Tronc de pénétrer dans ce district et d'avoir sa part du trafic. Je ne crois pas que le chemin de fer du Grand-Tronc y ait beaucoup d'intérêt. Cette courte ligne de 70 milles est tout à fait indépendante du chemin de fer du Grand-Tronc, et le sera toujours. Entre le terminus ouest du chemin de fer du Grand-Tronc et le commencement de ce chemin, la distance est de 2,000. Si le chemin de fer du Grand-Tronc voulait tirer profit de cette ligne il ne pourrait le faire qu'avec le consentement de tout le réseau de chemins de fer américain, et le Great Northern ou le Northern Pacific, ou M. Corbin lui-même, n'auraient qu'un mot à dire pour empêcher le chemin de fer du Grand-Tronc de pénétrer dans la Kootanie.

Une autre chose, c'est qu'en supposant que le chemin de fer du Grand-Tronc puisse pénétrer dans la Kootanie en se servant des chemins de fer américain, cela ouvrirait en même temps la porte à tous les Etats de l'union, et c'est une question de savoir s'il ne vaut pas mieux garder ce trafic pour les Canadiens, que d'en donner une faible partie au chemin de fer du Grand-Tronc à ce prix. S'il est vrai qu'il se fasse peu de commerce entre la Kootanie et les Etats-Unis, et s'il est vrai que ce commerce va en diminuant au lieu d'augmenter, il n'y a pas de raison d'accorder cette charte pour donner une partie de ce trafic au chemin de fer du Grand-Tronc.

Un troisième argument des partisans de ce bill, c'est que M. Corbin a été le premier à construire un chemin de fer dans ce pays. Comme question de fait, son chemin de fer n'était pas le premier qui eût été construit dans ce riche district. Il a certainement été un des premiers à y pénétrer, et nous nous faisons un plaisir de reconnaître son flair et son esprit d'entreprise ; mais ce n'est pas lui qui y a construit le premier chemin de fer ; et même si cela était, ce ne serait pas une raison pour que la Chambre accordât la charte demandée. Il a été amplement dédommagé pour tout ce qu'il a fait pour ce pays ; et j'ajouterai que bien qu'il ait obtenu beaucoup de privilèges et de riches subventions en terres du parlement et de la législature de la Colombie anglaise, M. Corbin, chaque fois qu'il l'a pu, a cherché à détourner le trafic de la Kootanie vers les Etats-Unis, et a toujours travaillé contre l'industrie du smeltage dans notre province et en faveur de son propre pays. Ce n'est pas une assertion en l'air que je fais. Voici la *Tribune* de Nelson du 12 mars, donnant le compte rendu d'une séance de la chambre de commerce de la Kootanie-sud, tenue deux jours avant. La chambre de commerce avait nommé un comité pour étudier la question des taux de fret exigés par M. Corbin, et ce comité fit un rapport que je me propose de lire à la Chambre. Mais avant cela, je rappellerai que devant le comité des chemins de fer, les amis de M. Corbin ont prétendu qu'un tel comité n'avait jamais été nommé et n'avait jamais fait de rapport. Un honorable député a affirmé qu'un certain journal de Nelson avait prétendu faussement que M. Corbin exploitait son chemin de fer, de manière à nuire aux intérêts de la Colombie anglaise, mais qu'il n'y avait jamais eu de rapport sur cette question.

J'insiste sur le fait que la chambre de commerce de Nelson, le terminus du chemin de fer de M. Corbin, a été appelée à se prononcer sur cette question, et elle nous a donné dans ce rapport la preuve que M. Corbin exploite son chemin au détriment de la Colombie anglaise et en faveur de son propre pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et cependant, la chambre de commerce de Nelson a pétitionné en faveur de cette charte.

M. McINNES : Je parlerai de cela dans un instant.

Puis vint le rapport du comité chargé d'étudier la question des taux de fret, soumis à la séance précédente. Voici ce rapport :

Votre comité chargé d'étudier la question des taux de fret a l'honneur de faire rapport que :

1. Le fret sur le minerai de Hall-Siding, 11 milles, (ou de tout autre endroit sur le chemin de fer N. et F.S.) jusqu'à Nelson est de $2,25 par tonne.

2. Le fret sur le minerai de Nelson, 55 milles (ou de tout autre endroit sur le chemin de fer N. et F. S.) à Northport, est de $1 par tonne.

Le fret pour aller aux hauts-fourneaux dans lesquels M. Corbin a des intérêts est de $1 par tonne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : N'est-il pas intéressé dans d'autres hauts-fournaux ?

M. McINNES : Je l'ignore.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi dites-vous qu'il est intéressé dans celui-ci ?

M. McINNES : Je dis qu'il a intérêt à voir réussir le haut-fourneau de Northport, mais j'ignore s'il y possède des intérêts directs, et je ne m'en occupe pas. Il possède des propriétés considérables ; c'est lui qui a donné le terrain sur lequel le haut-fourneau est construit. C'est le point central de son chemin de fer, et personne ne niera que M. Corbin ait tout intérêt à voir ce haut fourneau faire de bonnes affaires. On voit par le premier paragraphe du rapport que pour transporter le minerai à 11 milles, jusqu'au haut-fourneau de Nelson, il demande $2.25, et qu'il transporte le même minerai à 55 milles plus loin pour $1 par tonne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Corbin a nié cela positivement.

M. McINNES : Je n'ai pas entendu M. Corbin nier cela devant le comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il l'a nié par son avocat.

M. McINNES : Je viens d'expliquer quels intérêts M. Corbin a dans ce haut-fourneau. Il n'est pas nécessaire d'être actionnaire pour être intéressé au succès d'une entreprise. Tout indique que M. Corbin a de grands intérêts à voir réussir le haut-fourneau de Northport, et cela ne peut pas être nié.

Je vais continuer la lecture du rapport :

3. Le fret sur le minerai de Rossland à Northport, 17 milles, est de 75 cents par tonne.

4. Le fret sur le minerai de Velvet-Mine, sur le chemin de fer de la montagne Rouge, à Nelson, est de $2.75 par tonne.

5. Le fret sur le minerai de Robson à Nelson, 28 milles, est de $1 par tonne.

6. Le fret sur le minerai de Slocan-City à Nelson, 45 milles, est de $3 par tonne.

7. Le fret sur le minerai de Sandon, et les points intermédiaires à Kaslo, destiné aux hauts-fourneaux des E.-U., est de $3 par tonne.

8. Le fret sur le minerai de Sandon à Kaslo, destiné à Nelson, est de $5 par tonne.

9. Le fret sur le minerai de Nelson à Tacoma est de $8 par tonne.

10. Le tarif imposé sur le minerai depuis Hall-Siding et autres points sur le chemin de fer N. & F. S. au sud de Nelson jusqu'à Tacoma est de $6.25 par tonne.

Un coup d'œil jeté sur les numéros 1 et 2 suffit pour convaincre qui que ce soit que c'est là un tarif différentiel contre Nelson en faveur de Northport.

Ce n'est pas moi qui dis cela ; c'est ce que déclare le rapport :

Un coup d'œil jeté sur les numéros 1 et 2 suffit pour convaincre qui que ce soit que c'est un tarif différentiel contre Nelson en faveur de Northport.

La même chose s'applique aux Nos. 7 et 8. C'est clairement une distinction contre Nelson et Pilot-Bay en faveur des points des Etats-Unis où l'on fond les minerais, et les

chemins de fer N. et F.S. et K. et T. ayant reçu des subventions de la législature provinciale, et leurs tarifs étant sous la surveillance de l'exécutif, nous considérons qu'il est du devoir de la chambre de commerce de s'adresser à la législature et au lieutenant-gouverneur en Conseil pour protester contre cette distinction, et nous recommandons qu'il soit rédigé une lettre exposant les faits ci-dessus, et adressée au secrétaire provincial et à notre député, M. Hume.

Relativement aux tarifs de transport imposés sur les marchandises entrant dans cette contrée, nous considérons que ce qui s'oppose le plus à la prospérité de Nelson au point de vue commercial, c'est la coutume de distribuer des chargements de wagons, et le fameux système de remise de la "balance de tarif," par lequel les marchands de Revelstoke et de Nakusp peuvent expédier des chargements de wagons à l'un ou l'autre de ces endroits et les réexpédier par petites quantités à Nelson, Kaslo, Rossland et autres places du district, recevant une remise mettant le tarif égal à celui imposé sur des chargements réguliers destinés à ces endroits, et ce privilège, n'étant pas accordé aux marchands de Nelson, ni à aucun de ceux qui expédient des chargements à Nelson pour distribution, cela oblige les tâcherons faisant affaires dans le district d'expédier leurs marchandises de Revelstoke et d'y établir des entrepôts, au lieu de faire ces opérations à Nelson. Si l'on continue cette coutume, nous considérons que Nelson devrait être mis, sous ce rapport, sur le même pied que Revelstoke en ce qui concerne les expéditions à Nakusp.

Votre comité recommande, en outre, qu'un comité de cette chambre de commerce soit nommé pour conférer avec les représentants des différents chemins de fer aboutissant à Nelson sur les moyens à prendre pour faire de Nelson une tête de ligne, et permettre ainsi à ses marchands de soutenir la concurrence pour le commerce en gros.

Or, ce rapport ne saurait laisser de doute dans l'esprit des députés que M. Corbin, en tant qu'il lui a été donné d'établir des distinctions contre notre population, en a établi. Ce rapport et ces conclusions ont été communiqués à M. Corbin, qui était alors à New-York, il y a six ou sept semaines environ, et je vais lire la réponse qu'il a télégraphiée à M. Martin, son agent à Nelson. Voici cette réponse :

Mettez Croasdale exactement sur le même pied que Northport, pourvu que l'on ne fasse pas de distinction à notre détriment .....

Il parle de distinction :

Mais pour éviter les malentendus, suggérez que l'on attende mon retour.

Ainsi, rien ne nous assure qu'il a arrangé les choses. Il dit :

Mais pour éviter les malentendus, suggérez que l'on attende mon retour, alors que toute la question pourra être discutée et résolue.

Et voici une singulière petite conclusion :

Je ne crois pas que la ville de Nelson me traite bien, ni qu'elle se traite bien en s'opposant à ce que je prolonge mon chemin jusqu'à la frontière ; vous pouvez montrer cela.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux m'a interrompu il y a quelques instants, pour dire que la chambre de commerce de Nelson était en faveur de cette charte. Vous verrez, d'après ce télégramme, que M. Corbin admet le fait qu'à cette époque, la chambre de commerce n'était pas en faveur de cette charte, car il dit qu'à son avis, elle ne le traite pas bien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle a envoyé un télégramme pour l'appuyer.

M. McINNES : Je ne conteste pas cela un seul instant, mais je dis qu'il est certain qu'à cette époque, la chambre de commerce de Nelson était hostile au prolongement du chemin de M. Corbin, et si elle a changé d'avis depuis, je crois que nous pouvons peut-être en trouver l'explication dans la dernière phrase de ce télégramme, dans laquelle il donne à entendre que ces tarifs de transport seront égalisés lorsqu'il sera de retour.

Or, l'on a dit beaucoup de choses au sujet de la prétention que c'est là un effort fait par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour empêcher que cette charte ne soit accordée, afin qu'il lui soit possible d'accaparer le commerce de ce district. Je ne crois pas que l'on m'accuse en cette Chambre de montrer de la partialité ou d'avoir une trop grande amitié pour le chemin de fer canadien du Pacifique, mais je m'imagine que dans ce cas, il s'agit d'autres intérêts, d'intérêts plus considérables que dans toute question quelconques de sentiments d'amitié ou d'hostilité pour une compagnie. Je suppose que, dans ce cas, au moins, il est certain qu'en demandant ce prolongement, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique met absolument ses intérêts en harmonie avec ceux du pays. Mais il ne s'agit pas nécessairement de donner le commerce de cette contrée au chemin de fer canadien du Pacifique, si cette charte n'est pas accordée.

Il existe une autre compagnie de chemin de fer —la Compagnie du chemin de fer Victoria, Vancouver et de l'Est—une compagnie de la Colombie anglaise, qui a virtuellement l'approbation, l'appui et la sympathie de toute la population de cette province. Elle a obtenu du gouvernement provincial une charte lui permettant de construire une route à cet endroit même, et elle a un subside du gouvernement provincial, ce qui prouve qu'on la considère dans la province comme une compagnie sérieuse, ayant l'approbation de la population ; et, si ce projet de loi est rejeté, il n'y a aucune raison pour que cette compagnie ne construise pas la route comme la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Elle est aussi indépendante de la Compagnie du chemin canadien du Pacifique....

M. MORRISON : Oh !

M. McINNES : L'honorable député de New-Westminster dit "Oh !" Je ne connais rien au contraire, et les intéressés dans la Compagnie du chemin de fer Victoria, Vancouver et de l'Est m'assurent qu'elle est aussi indépendante du chemin de fer canadien du Pacifique que l'est M. Corbin, ou qu'il le sera jamais. Ainsi, je dis qu'il ne s'agit pas d'une question entre le chemin de fer canadien du Pacifique et M. Corbin ; il ne s'agit pas d'une question entre le Grand-Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique, car il y a d'autres lignes qui peuvent donner autant d'avantages au pays que le chemin de fer canadien du Pacifique et auxquelles ce parlement peut accorder des faveurs. On a dit—et j'ai été très peiné d'entendre le député de Toronto-est (M. Ross-Robertson) appuyer sur ce point au comité des chemins de fer—on a dit que c'était un projet conçu par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dans le but d'engager le pays. Or, j'ignore comment le fait de rejeter ce bill va avoir ce résultat. Il n'y a rien qui empêche ce parlement, l'année prochaine, dans deux ans, ou lorsqu'il le voudra, d'accorder une charte à M. Corbin, ou à tout autre pour la construction d'un chemin de fer venant du sud. Le fait de rejeter ce bill ne signifie pas que le pays

sera engagé. Le chemin de fer canadien du Pacifique entrera là d'abord, si ce bill est rejeté ; et le grand point que je désire établir en terminant, c'est que nous devrions laisser notre chemin canadien entrer le premier, lui donner l'avantage, si avantage il y a ; que nous devrions donner à nos marchands la préférence, s'il doit en être donné. Si la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne traite pas le pays avec justice, ou si ce gouvernement ou ce parlement est trop faible pour faire servir les pouvoirs dont ils sont revêtus à diriger le chemin de fer canadien du Pacifique, il n'y a pas de raison pourquoi dans deux ans ou quatre ans d'aujourd'hui, ou dans n'importe quel temps à l'avenir, ce parlement n'accorde pas une charte à une compagnie rivale qui construira une route venant du sud. Mais, tout d'abord, quand nous faisons prendre une certaine direction au commerce du pays, que ce soit en faveur de notre propre population.

Il y a une autre question dont je désire dire un mot avant de reprendre mon siège ; je veux parler du sentiment qui règne dans la Colombie anglaise et par tout le pays au sujet de cette question. Au comité des chemins de fer, on a lu un nombre considérable de télégrammes et de résolutions, dont quelques-uns avaient de l'importance, et d'autres, très peu d'importance pour ceux qui savaient d'où ils venaient. Cependant, s'il est une résolution que l'on a lue devant ce comité et qui devait avoir de l'importance, c'est celle que la législature de la Colombie anglaise a adoptée ; et, comme il est possible qu'il y ait des députés qui n'étaient pas au comité des chemins de fer, et qui n'en ont pas entendu la lecture, je vais lire cette résolution. Je l'emprunte aux procès-verbaux de l'Assemblée législative :

M. Helmcken propose, appuyé par le major Mutter :

Attendu qu'un projet de loi est maintenant soumis au comité des chemins de fer de la Chambre des Communes du Canada, demandant la constitution en corporation d'une compagnie formée pour construire une voie ferrée qui sera connue sous le nom de "Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière," lequel chemin de fer, une fois construit, fera partie du chemin de fer de la Montagne Rouge, dont la tête de ligne est à Northport, dans les Etats-Unis d'Amérique ;

Et attendu que la construction de cette ligne par la compagnie qui demande cet acte de constitution en corporation attirera aux Etats-Unis les minerais et le trafic de la province de la Colombie anglaise, et produira un effet très sensible sur les intérêts commerciaux et industriels de cette province et d'autres parties de la confédération au Canada :

Qu'il soit en conséquence résolu qu'une humble adresse soit présentée à Son Honneur le lieutenant-gouverneur le priant de se mettre en communication avec le gouvernement fédéral, et d'insister auprès de ce dernier pour qu'il s'oppose à ce que l'on accorde cette charte ou tout autre charte dont le but est de détourner le trafic de cette province vers les Etats-Unis d'Amérique, et de demander que la dite charte ne soit pas accordée.

Cette résolution n'est pas équivoque.

M. WALLACE : Quel a été le vote ?

M. McINNES : La résolution a été adoptée par 20 contre 10.

M. WALLACE : Etait-ce un vote de parti ?

M. McINNES : Non.

M. MORRISON : C'était un vote direct de parti.

M. McINNES : Non.

M. WOOD (Hamilton) : Qui a présenté la résolution ?

M. McINNES : Un partisan du cabinet, naturellement, ainsi que la chose convenait très bien.

M. WOOD (Hamilton) : Quel rapport avait-il avec le chemin de fer canadien du Pacifique ?

M. McINNES : Je n'en sais absolument rien. Je ne sache pas que cela soit bien important.

M. WOOD (Hamilton) : Cela importe beaucoup.

M. McINNES : Je pourrais demander aux honorables députés, si l'on entre dans ces petits détails, quels rapports quelques-uns d'entre eux ont avec le chemin de fer du Grand-Tronc. J'espère qu'il ne nous faudra pas descendre à ces choses.

L'honorable député de Westminster dit que ça été un vote de parti. La majorité de ceux qui ont voté en faveur de la résolution renfermait presque tous les députés amis du cabinet, il n'y a aucun doute à ce sujet. Mais il est également vrai que toute l'opposition n'a pas voté contre la résolution. De fait, un membre de l'opposition, considéré comme un des hommes les plus capables de la Chambre, M. William, l'a appuyée.

M. MORRISON : Je ne crois pas que cela soit bien important, mais, de fait, M. Williams l'a combattue.

M. McINNES : Je n'aime pas que l'on me contredise aussi catégoriquement. J'ai dit que j'avais dans ma main les procès-verbaux de l'Assemblée législative de la Colombie anglaise, et si quelqu'un peut parler avec autorité sur cette matière, je crois que nous pouvons le faire avec ce document devant nous, plutôt qu'avec un compte rendu quelconque de journal dans lequel mon honorable ami a pu voir le contraire ; et, pour ma propre justification, je vais lire les noms :—

La question principale est proposée et adoptée par le vote suivant :—*Pour MM. Huff, Williams, Smith, Mutter,* Helmcken, Baker, Turner, Martin, Rithet, Adams, Higgins, Stoddart, Walkem, Pooley, Eberts, Bryden, Rogers, Hunter, Braden, McGregor—20.

M. Baker est le député d'une des divisions de la Kootanie, la division même intéressée dans cette question ; il est membre du cabinet, et la matière lui est probablement aussi *familière* qu'elle l'est à tout membre de cette Chambre-ci ou de la législature de la Colombie anglaise. Il y a trois semaines, M. *Higgins* était le président de cette législature. Il a donné sa *démission, probablement parce qu'il* ne pouvait pas s'accorder avec le gouvernement. Dans la province, on le considère comme un membre de l'opposition et, plus que cela, c'est un homme qui a de très grands intérêts dans le district même que ce chemin de fer projeté traversera. Si je comprends bien, c'est un des plus grands propriétaires des Grandes-Fourches (*Grand Forks*) ; et s'il est en cette Chambre un homme auquel la construction d'une voie ferrée à travers cette partie du pays devait rapporter d'énormes *profits, c'était M. Higgins.*

Contre : MM. Sword, Kennedy, Hume, Forster, Macpherson, Kidd, Vedder, Semlin, Cotton, Graham—10.

M. BERGERON : Et Williams ?

M. McINNES : Il a appuyé la proposition.

M. WALLACE : Et l'énoncé de l'honorable député de Westminster (M. Morrison) ? Que va-t-il dire ?

M. McINNES : Il peut faire un énoncé, s'il le désire.

M. BERGERON : Il devrait se rétracter.

M. McINNES : Je fais cette assertion. Non seulement cette résolution a été adoptée par la majorité considérable de deux contre un dans la législature de la Colombie anglaise, mais si l'on avait alors connu tous les faits comme on les connaît aujourd'hui, elle aurait été adoptée à l'unanimité. Je puis prouver cette assertion. Un des hommes les plus intelligents et les plus capables de l'opposition dans la législature de la Colombie anglaise, et qui, s'il y avait un changement, serait sans aucun doute membre du nouveau cabinet, est M. Cotton, qui représente la ville de Vancouver. Il est aussi le rédacteur du *News Advertiser* de Vancouver, et, discutant dans son journal le vote pris la veille dans le législature, il écrit :

L'opposition a émis la proposition que les intérêts du district de Boundary-Creek, ainsi que ceux de la province en général, exigeaient la construction immédiate d'un chemin de fer reliant ce district soit au chemin de fer canadien du Pacifique, soit au réseau des chemins de fer américains. Après avoir émis cette première proposition —la nécessité de la construction immédiate d'un chemin de fer—l'opposition a exprime tout aussi clairement l'opinion....

Notez bien ceci, M. l'Orateur :

....qu'un raccordement avec le chemin de fer canadien du Pacifique était, au point de vue provincial, préférable à un raccordement avec le réseau des chemins de fer américains. En conséquence, elle a demandé instamment au gouvernement de donner à la Chambre les renseignements indiquant que si M. Corbin n'obtenait pas sa charte, le chemin de fer canadien du Pacifique construirait immédiatement une ligne, ou de donner l'assurance qu'il en serait ainsi.

L'opposition aurait donc appuyé la résolution, si elle avait su que le chemin de fer canadien du Pacifique était prêt à construire un chemin

Puis, l'opposition a déclaré qu'elle p uvait appuyer la résolution demandant au gouvernement fédéral de refuser une charte à M. Corbin, sans craindre qu'une telle conduite de sa part pût retarder l'établissement, une autre année, de communications par chemin de fer avec Boundary-Creek.

Personne ne niera que ce ne soit là, de la part de l'opposition, une déclaration sage et juste, à laquelle, le gouvernement, si ses intentions étaient sincères, ne devrait pas hésiter de répondre en donnant l'assurance désirée. Mais le gouvernement n'a rien fait dans ce sens. Au contraire, il a absolument refusé de donner une assurance quelconque que la construction d'une ligne pour opérer un raccordement avec le chemin de fer canadien du Pacifique serait immédiatement commencée si la demande que M. Corbin faisait d'une charte était refusée.

Il nous est bien permis de prétendre, je crois, en présence de cet énoncé et considérant la position de l'homme qui le fait, que la législature de la Colombie anglaise appuie maintenant le sentiment exprimé dans la résolution qu'elle a adoptée.

J'ai ici le *Rossland Miner*, qui est le journal le plus important et le plus influent dans cette partie de la Colombie anglaise ; et pour vous prouver que le sentiment qui règne là-bas n'est pas ce que l'on a dit, je vais citer des parties d'un article de fond publié dans le dernier numéro de ce journal qui nous soit arrivé, ce qui vous démontrera clairement que, là-bas, comme dans le reste de la Colombie anglaise, l'on désire que le commerce de ce pays soit conservé à notre population :

En accordant un subside au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, le gouvernement fédéral a obtenu le droit de réglementer le tarif de transport du chemin de fer canadien du Pacifique dans la Colombie anglaise, et il a été stipulé aussi que dans tous ses prolongements construits après que ce subside aura été accordé, le chemin de fer canadien du Pacifique ne devait pas avoir de monopole de routes. On verra ainsi que par son prolongement depuis Robson, dans la région de Boundary-Creek, le chemin de fer canadien du Pacifique ne monopoliserait pas nécessairement le seul passage praticable à travers la chaîne des montagnes d'Or (*Gold Range*).

Le prolongement de Penticton du chemin de fer canadien du Pacifique touchera à tous les endroits de la vallée de la rivière de la Chaudière que pourrait atteindre la ligne projetée de Corbin, et traversera en outre tout le district de York-sud, est et ouest. L'administration du chemin de fer canadien du Pacifique a formellement déclaré que le chemin Robson-Penticton sera complété et en exploitation aussitôt que possible jusqu'à Boundary-Creek par un autre tracé.

Le chemin de fer canadien du Pacifique promet aussi d'encourager l'industrie locale du traitement du minerai dans la Kootanie et Yale-sud.

D'un autre côté, la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière....

Notez ceci, car ce sont des témoignages venant de personnes demeurant sur les lieux mêmes.

... ne s'est montrée aucunement disposée à favoriser la prospérité de ce pays; au contraire, M. Corbin s'est donné beaucoup de peine pour favoriser et encourager l'industrie du traitement des minerais aux Etats-Unis aux dépens de la Colombie anglaise. La meilleure preuve que nous en ayons se trouve dans le fait qu'il a préféré que le haut-fourneau de Le Roi fût élevé à Northport, Washington, plutôt qu'à Sayward, Colombie anglaise, où les avantages pour le traitement économique du minerai sont tout aussi grands qu'à l'endroit en premier lieu mentionné.

C'est là un très bon indice du sentiment qui règne sur cette matière dans le district même qui sera le plus intéressé, mais je sais aussi qu'une proposition, censée avoir été adoptée à une grande assemblée tenue à Rossland, a été envoyée au gouvernent en faveur de cette charte, et nous en avons entendu donner la lecture au comité des chemins de fer. Il fera plaisir à la Chambre d'apprendre combien il y avait de personnes à cette assemblée. J'en emprunte le compte rendu au *Rossland Miner :*

A une assemblée d'environ vingt-cinq citoyens tenue hier soir à l'hôtel de ville, il a été adopté une résolution avertissant le parlement fédéral que la proposition adoptée par la législature de la Colombie anglaise, objectant à ce qu'une charte soit accordée au chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière, n'exprimait pas les sentiments de la population de la province. Le fait qu'il devait y avoir une assemblée n'était pas généralement connu, et, à cause de cela, les personnes présentes n'étaient pas nombreuses.

On ne saurait douter que ce ne fût là une petite assemblée composée d'individus raccolés d'un peu partout, et une très petite assemblée. Mais malgré ce fait, la proposition qui a été envoyée au gouvernement était rédigée—ainsi que le sont invariablement les résolutions de cette nature—de façon à porter le gouvernement à croire qu'une assemblée très nombreuse aurait eu lieu et que le sentiment du district était à peu près unanime en faveur de la résolution. Voici comment était rédigée la proposition :

A une assemblée de propriétaires de mines et de marchands, à laquelle assistaient un grand nombre de personnes, tenue ce soir à la demande du maire, il a été arrêté à l'unanimité :

Je dis donc qu'un certain nombre de ces résolutions envoyées au gouvernement, et dont les hono-

rables députés ont entendu la lecture, sont de très peu d'importance comparativement à d'autres témoignages de l'opinion publique à l'effet contraire, lesquels sont venus de cette province. Pour élucider ce point, permettez-moi de parler d'un petit incident arrivé au comité des chemins de fer et dont se souviendront les honorables députés qui se trouvaient présents. J'ai été pris à partie par mon honorable ami, le député de Yale et Caribou (M. Bostock), parce que, à son avis, je parlais de manière à amoindrir l'importance des villes naissantes de cette partie du pays. Or, rien n'était plus loin de ma pensée que l'idée de parler de façon à déprécier une partie quelconque de ce pays ou de quelqu'une des villes nouvelles qui s'y élèvent. Mais je cherchais à signaler ce fait—et j'insiste là-dessus aujourd'hui—que les propositions adoptées dans ces petites villes par deux ou trois marchands réunis—s'il y a trois marchands dans quelques-unes de ces villes—ne sauraient être considérées comme ayant de l'importance, si nous les comparons avec les propositions de la nature de celles adoptées par la législature de la Colombie anglaise et par les chambres de commerce de Vancouver et de Victoria et d'autres grands centres de la province. On nous a dit qu'une de ces villes avait huit maisons d'affaires, et cela a été apporté comme une preuve que le comité devait traiter avec la plus grande considération la proposition que les propriétaires de ces huit établissements avaient peut-être adoptée. Si la vérité était connue, nous verrions que deux de ces hommes étaient peut-être des propriétaires de buvettes et deux autres, des barbiers, et le reste, je l'ignore. J'insiste donc sur le point que le simple nombre de ces propositions ne devrait avoir aucune importance aux yeux des honorables députés. Vous devriez plutôt considérer les corps dont elles émanent pour voir s'ils sont formés d'hommes qui connaissent bien le commerce du pays, qui ont suivi le développement de la région de la Kootanie et qui ont vu de quel côté se portait le commerce. Des propositions venant de tels corps méritent qu'on s'y arrête ; j'espère que la Chambre s'en occupera plus que ne s'en est occupé le comité des chemins de fer. Je n'ai pas l'intention de fatiguer la Chambre en lui lisant un grand nombre de ces propositions, mais une de ces propositions est typique, et elle a été adoptée par la chambre de commerce probablement la plus importante de la Colombie anglaise, celle de Victoria. Je vais la lire, ainsi que la lettre adressée à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dont elle est accompagnée, et ces documents vont jeter des flots de lumière sur toute la question :

VICTORIA, C. A., le 26 février 1898.

L'honorable A.-G. BLAIR,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—L'attention de cette Chambre a été appelée sur une demande de charte actuellement soumise au parlement du Canada pour un chemin de fer qui forme la continuation de la ligne de la Montagne Rouge, qui se dirige vers l'ouest en passant parallèlement et à peu de distance au nord de la frontière. Cette chambre est d'avis que la concession de cette charte ferait beaucoup de tort à la Colombie anglaise et au Canada en général, car cette ligne constituerait tout simplement pour une contrée très riche en minerais un débouché dont le cours naturel se dirigerait vers les Etats-Unis où se ferait très probablement le traitement.

L'industrie du smeltage vient dans le rang d'importance immédiatement après l'exploitation minière et devrait être conservée pour le Canada. Cette chambre vous a donc télégraphié pour vous presser de refuser cette charte. Voici les propres termes du télégramme de la chambre :

Cette chambre a résolu que la concession de la charte de prolongement de la ligne de la Montagne Rouge de Corbin causerait un tort considérable aux intérêts de la Colombie anglaise, en créant simplement un débouché pour faire traiter aux Etats-Unis notre minerai.

Bien à vous,

(Signé) F. ELWORTHY,
Secrétaire.

Maintenant, la très intéressante lettre suivante accompagnait cette résolution Elle est adressée également à l'honorable A.-G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux :

VICTORIA, C. A., 2 mars 1898.

CHER MONSIEUR,—En vous écrivant le 26 du mois dernier au sujet de la demande de charte pour le prolongement du chemin de fer de la Montagne Rouge, j'ai omis de vous dire que cette Chambre avait devant elle des lettres provenant de résidents de la région de Boundary, recommandant énergiquement la concession de la charte à laquelle cette chambre s'oppose.

Je m'arrête ici pour faire une remarque. L'avocat de M. Corbin, au comité des chemins de fer, a essayé de faire croire que les gens de Victoria qui avaient passé cette résolution ne comprenaient pas la situation, qu'ils ne comprenaient pas toute la portée de ce qu'on leur demandait. Je désire maintenant déclarer que s'il y a en Colombie anglaise des corporations qui connaissent à fond les besoins de cette région, qui savent de quel côté va et ira le commerce, ce sont bien les chambres de commerce de Victoria et de Vancouver. Nous avons un membre de cette Chambre qui fait partie de la chambre de commerce de Victoria et qui, je crois, était présent quand la résolution a été adoptée. C'est le député de Victoria (M. Earle). Il n'est pas actuellement présent en Chambre. Mais comme le savent les députés qui ont eu l'occasion de s'entretenir avec lui de la question, il est carrément opposé à la concession de cette charte. Et il ne faut pas oublier que c'est un des marchands de gros les plus importants de Victoria. Il a jusqu'à présent, comme tous les marchands de gros de Victoria, fait tout en son possible pour obtenir sa part de ce commerce, mais il a reconnu qu'il subissait un désavantage considérable et que ces raccordements de chemin de fer vers le sud assuraient aux Américains des avantages sur les marchands de la côte. Mais non seulement ces corporations sont bien informées sur des questions de ce genre, et particulièrement sur ce district, car on s'en est beaucoup occupé dernièrement, mais encore, lorsqu'ils ont passé cette résolution qui a justement été envoyée ici, ils avaient en mains, comme ils le disent ici, les arguments pour et contre, et c'est là-dessus qu'ils ont décidé de passer cette résolution. Maintenant, je désire signaler à votre attention cette partie de la lettre.

Les lettres en question provenaient de négociants en propriétés et la seule raison qu'ils invoquaient en faveur de la concession de la charte, était que la construction du chemin de fer proposé créerait un élan dans la région et permettrait aux signataires de disposer de propriétés qui sont devenues un sérieux embarras pour les détenteurs. On ne donnait pas d'autres raisons, et la Chambre a jugé que la construction d'un chemin de fer devrait avoir un but plus élevé que celui-là et m'a donné l'ordre de vous télégraphier sa résolution s'opposant à la concession d'une charte à M. Corbin.

Fidèlement à vous,

(Signé) : F. ELWORTHY,
Secrétaire.

Et je pourrais continuer. Il n'y a aucun doute, je pense, dans l'esprit de cette Chambre, que la Colombie anglaise est virtuellement unanime à s'opposer à la concession de cette charte. Les choses étant ainsi, j'en appelle à quelques-uns des membres de cette Chambre qui se sont faits dans le passé les fameux champions des droits des provinces pour soutenir la déclaration de la Colombie anglaise. La province s'est franchement prononcée contre cette mesure, et je demande à ces messieurs de rester fidèles à leur profession de foi, et comme le peuple de la Colombie anglaise déclare unanimement que la concession de cette charte nuirait à ses intérêts, je demande à ces messieurs de répondre aux désirs ainsi exprimés par tous,—et je fais toujours ici la même exception,—sauf par les Américains qui malheureusement sont en possession de quelques-uns des plus riches emplacements de la Kootanie. Ils sont en faveur, je l'admets, de la concession de cette charte, car c'est un atout entre leurs mains pour l'avantage des intérêts qu'ils possèdent de l'autre côté de la frontière. Mais, à l'exception de ces Américains qui sont en fait commercialement et politiquement identifiés avec les Etats-Unis, quatre-vingt-dix pour cent de la population sont opposés à la concession de cette charte. Le bon sens du pays n'est heureusement pas limité à la Colombie anglaise. Les centres commerciaux du pays ont aussi fait entendre leurs voix pour protester contre cette charte. La Chambre de commerce de Winnipeg et celle de Toronto, de Montréal et d'autres places ont adopté des résolutions adverses.

Certaines personnes attachent plus d'importance que d'autres à ces résolutions ; mais quand nous voyons une unanimité d'expression aussi extraordinaire parmi les hommes d'affaires, parmi les têtes commerciales les plus solides du pays contre cette charte, je prétends que cela devrait faire hésiter les députés à prendre une décision contraire à de tels désirs et à une telle opinion. Maintenant, M. le président, j'ai presque terminé mes remarques. Je veux faire à cette Chambre un appel final pour le rejet de cette charte. Laissez nos compagnie canadiennes pénétrer-là d'abord, laissez les marchands canadiens avoir la préférence tandis que le pays est nouveau, laissez le commerce s'engager bien dans les voies canadiennes avant de donner aux Etats-Unis la chance d'y pénétrer. Il n'y a rien à perdre en refusant cette charte. Le pays aura les mêmes facilités par le chemin de fer canadien du Pacifique ou le chemin de fer Victoria, Vancouver et de l'Est. Cela ne fait aucun doute. Le chemin de fer canadien du Pacifique a déclaré et personne n'a nié qu'il conduirait là son chemin sans subside. Il n'y a donc pas de préférence au point de vue de l'époque ou de la concession d'un subside qui puisse vous disposer en faveur d'une ligne américaine au lieu d'une ligne canadienne. Il n'y a absolument rien qui puisse motiver une préférence. Cela étant, je demande à la Chambre d'accorder à une ligne canadienne la préférence à laquelle elle est en droit de s'attendre de la part du parlement canadien. Nous ne fermons pas la région en agissant ainsi.

Dans un an, dans dix ans, n'importe quand le parlement voudra à l'avenir donner une charte à M. Corbin ou à un autre magnat de chemin de fer américain, rien ne s'y opposera ; le pays n'aura pas les mains liées, nous serons à l'avenir parfaitement libres à cet égard. Mais je suis encore à faire remarquer ceci : que cette ligne, si elle est construite par une compagnie canadienne, non seulement conservera pour la Colombie anglaise et pour l'est du Canada le commerce de cette section, mais encore fera ce que ne peut faire la ligne de M. Corbin : développera le pays quatre fois plus.

Vous qui étiez au comité des chemins de fer, vous avez vu cette espèce de carte déployée sur le mur, et vous avez dû être frappés du fait que M. Corbin cherche à bâtir seulement trente ou quarante milles en Colombie anglaise et en territoire canadien. Si la ligne canadienne est construite, elle sera bâtie entièrement sur notre territoire et s'étendra cette année-ci seulement sur 150 milles environ. Cette considération seule devrait, je pense, mettre toute la Chambre du côté de la ligne canadienne. Mais après tout, ce qui s'est dit et fait, même si la compagnie américaine devait développer ce pays autant que la compagnie canadienne, je dis que c'est pour nous de la sagesse et de la prudence, en ce moment où le commerce commence à se fixer dans une direction déterminée, de refuser la charte de la ligne américaine, et de donner la préférence à notre propre ligne canadienne.

M. MORRISON : Je n'ai pas l'intention de parler de la question principale, mais seulement de la question en litige entre l'honorable député et moi. Je pose en principe que personne n'a d'autres renseignements sur la façon dont s'est passé ce vote que ceux fournis par les documents que nous avons devant nous. Maintenant, le vote a été pris le 23 mars. Le 24 mars, le *Vancouver World*, qui est le partisan le plus actif du gouvernement dans cette province, contenait au sujet de ce vote le paragraphe suivant qui figure aux procès-verbaux :

> Que l'on sache de près et de loin que ceux qui désirent abandonner toute la richesse que possède cette province, tout l'héritage du peuple, se comptent dans les rangs de l'opposition, à l'exception unique de M. A. Williams, député de cette ville qui s'est élevé au-dessus des dictées du mesquin esprit de parti qui, préférant le pays aux factions, a voté avec le gouvernement sur cette question dans l'intérêt bien entendu de Vancouver et de la province en général.

Ceci paraissait le 24, et le vote avait été pris le 23 au soir. Maintenant, je trouve dans le *Vancouver World* du 26 ce paragraphe.

> Il paraît maintenant que nous faisions erreur en disant que M. Williams avait voté avec la majorité de la Chambre sur la résolution de M. Helmcken, demandant au gouvernement du Canada de ne pas sanctionner la concession de charte à D.-C. Corbin pour le prolongement du chemin de fer Spokane et Northern, depuis Marcus jusqu'à la région de Boundary-Creek, prolongement à l'égard duquel règne un sentiment hostile sur la côte, dans l'intérieur et autre part encore, au Canada.

Cela se publiait trois jours après le vote, et par suite, le journal doit avoir senti le besoin de rectifier la première impression erronée. S'il y a un partisan ardent du gouvernement, c'est bien le *World* de Vancouver, c'est aussi un excellent journal. Eh bien ! si on lit à ce sujet les procès-verbaux, on est tenu d'accepter l'assertion de M. McLagan, le rédacteur du *World* de Vancouver, que M. Williams n'a pas voté comme il pourrait paraître d'abord avoir voté. Quels sont les faits ? La motion principale a été posée comme vous l'avez entendu lire par l'honorable député de Vancouver (M. McInnes), et un amendement à cette motion principale a été proposé par le chef de l'opposition, M. Semlin.

Toute l'opposition, y compris M. Williams, a voté pour cet amendement. Naturellement, il a été repoussé. Alors, à la reprise du débat, le lendemain, un député a posé la question préalable, et tout le parti ministériel a voté pour, l'opposition, en bloc, y compris M. Williams, votant contre. Alors, la question primitive a été mise aux voix et adoptée. Maintenant, vous remarquerez que M. Williams qui est un membre influent de l'opposition, qui est de fait un facteur indispensable de l'opposition, a voté avec l'opposition à toutes les phases antérieures de la question. Alors, pourquoi ferait-il demi-tour et après avoir voté pour l'amendement et contre la question préalable prendrait-il une direction absolument opposée lorsqu'on arrive au vote sur la question principale? Le 26, après que M. Williams eut certainement demandé une correction, le *World* expose qu'il avait fait erreur en annonçant d'abord que M. Williams avait voté avec la majorité. Je crois avoir le droit de dire que c'est une faute d'impression, une erreur. Il est absolument inexplicable pour moi, connaissant M. Williams comme je le connais, connaissant sa position dans l'opposition, qu'il ait voté pour le gouvernement dans cette circonstance. Même sans avoir vu la rétractation du *World* j'aurais eu du mal à croire que M. Williams ait voté contre son parti en cette circonstance. Voilà la raison pour laquelle j'ai nié ce qu'avançait l'honorable député. Je crois être justifiable de supposer que M. Williams n'a pas voté avec la majorité après la déclaration de M. McLagan, partisan du gouvernement, qui ne serait certainement pas homme à lâcher volontiers un aussi bon point politique qu'un vote de M. Williams donné en faveur du gouvernement.

M. DAVIN: Mon honorable ami voudrait-il dire que si un journal prétend qu'un député a voté d'une certaine façon et si l'on s'aperçoit d'après les minutes de la Chambre qu'il a voté autrement, il s'en rapportera au journal et non pas au rapport officiel de la Chambre?

M. MORRISON: Si je connaissais comme dans ce cas le rédacteur du journal et les particularités du cas, je serais enclin à dire qu'il y a eu erreur typographique comme cela arrive quelquefois dans l'impression des débats de la Chambre, et je m'en rapporterais à ce que dirait le journal.

M. ROSS-ROBERTSON: La question de l'opportunité de concéder cette charte a été discutée dans le comité des chemins de fer d'une façon si complète au cours de plusieurs séances, que je suivrai l'exemple de mon honorable ami le député de Vancouver (M. McInnes), et je ne fatiguerai pas la Chambre de remarques trop étendues; cependant, je crois devoir dire un mot ou deux en faveur de ce bill J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques de l'honorable député de Vancouver, et bien que j'y aie apporté la plus sérieuse attention, bien que j'aie bien pesé toutes ses paroles au cours de ses observations, je n'ai pas été suffisamment convaincu pour changer d'idée et modifier l'opinion que je me suis faite en faveur de la concession de cette charte au chemin de fer de la Vallée de la Chaudière. Je ne pourrais faire concorder un vote contre ce bill avec la position que j'ai prise lorsque le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau a été discuté dans cette Chambre. Je me suis opposé à l'idée de livrer au chemin de fer canadien du Pacifique le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, parce que j'étais en faveur d'une politique qui assurerait un tarif de concurrence pour les transports sur une ligne toute canadienne jusqu'à la Kootanie, et, finalement, jusqu'à la côte de la Colombie anglaise. Tout espoir de concurrence sur cette ligne, avec les avantages qui en seraient résultés, s'est évanoui dans les brouillards lointains de l'avenir. Maintenant, les adversaires de ce bill ont l'audace de nous demander de donner au Pacifique canadien le contrôle suprême du commerce interprovincial dont l'importance s'accroît tous les jours. Ils nous demandent froidement que le producteur, le manufacturier et le marchand de gros de l'est ne puissent faire affaire avec le mineur, le fondeur et le consommateur de l'ouest qu'aux conditions fixées par sir William Van Horne et par les capitalistes qui sont associés à son entreprise. En ce qui me concerne, M. le président, je ne consentirai pas à placer par mon vote, les mineurs et les fondeurs de la région de Boundary-Creek, ni les marchands et manufacturiers d'Ontario, ni les marchands de gros de ma propre cité ou de Montréal ou des autres villes de l'est, sous le contrôle de la main de fer de sir William Van Horne et des patrons du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je crois que si jamais le Pacifique a essayé d'engager, pour me servir de l'expression du député de Vancouver, cette région de Boundary-Creek, c'est bien dans la façon dont il a agi à l'égard du chemin de fer de la Vallée de la Chaudière. Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a jamais dans toute son histoire fait un effort aussi désespéré que celui-ci pour faire échouer ce bill. Le fait seul que nous avons vu le président et le vice-président de cette ligne comparaître devant le comité des chemins de fer, l'abus d'influence qui a été fait, indiquent quel intérêt matériel le Pacifique ressent dans ce bill et combien il serait désireux de le voir rejeter. La concurrence est l'âme du commerce. Nous savons tous cela. Pour que la somme de bien soit faite au plus grand nombre; pour que les intérêts manufacturiers, miniers, mercantiles et industriels du pays retirent du commerce de l'ouest le plus grand avantage, je crois que nous devrions laisser adopter cette législation sans la plus légère hésitation.

Je crois à la valeur de la concurrence en matière de chemins de fer, et cette opinion est confirmée par le témoignage d'un honorable député de l'opposition, homme d'affaires et expéditeur pratique, l'honorable député de Wellington-sud (M. Kloepfer) qui, l'autre jour, à une réunion du comité des chemins de fer, a énoncé plusieurs faits très à propos relativement au tarif et à la concurrence des chemins de fer. Je pense que l'expérience de cet honorable député est même plus profonde et plus complète que celle de l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram), qui est venu prétendre au comité qu'il pouvait obtenir sur l'un des plus grands chemins de fer du Canada un tarif plus favorable pour un point où il n'y avait pas de concurrence que pour un point où il y avait concurrence. Lorsque je dis que le député de Wellington-sud a plus d'expérience, je veux dire une expérience d'un autre genre. L'honorable député de Toronto-centre fait des expéditions énormes, mais les tarifs qu'il obtient pour faire une demi-douzaine de chargements de trains ou de steamboats ne sont pas un critérium qui s'applique au petit expéditeur.

Un manufacturier comme le député de Wellington-sud a plus d'expérience utile pour un parlement que bien des grands expéditeurs, et je suis prêt à accepter sa parole, quand il dit que c'est une bonne chose d'avoir le choix des routes de transport et que c'est avantageux à la fois pour l'expéditeur et pour le consommateur. J'appuie ce bill, parce que je suis en faveur de la concurrence des chemins de fer. Quand il s'agit des intérêts du Canada, je suis prêt à lutter pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou n'importe quelle autre corporation, du moment que les intérêts de cette corporation ou de ce chemin de fer sont identiques à ceux du Canada. Je ne vois pas quel tort cela peut faire aux intérêts canadiens de permettre à nos concitoyens canadiens de Boundary-Creek de faire construire à leurs propres frais ce chemin de fer. Je pense que le temps est venu, dans l'intérêt du Canada, d'établir un précédent et de montrer qu'il y a au moins une région dans ce pays assez riche pour justifier la construction d'un chemin de fer pour elle-même. Le Canada a été amené à croire qu'il devait une reconnaissance énorme à tout groupe d'individus qui se constitue en corporation et vient ici faire au pays l'honneur d'accepter une somme suffisante pour construire une ligne de chemin de fer à leur propre avantage. A chaque session, les bienfaiteurs constitués du Canada arrivent ici et poussent le même cri : nous allons développer les ressources du pays. Oui, développer les ressources du pays aux conditions ordinaires : obtenir une subvention suffisante pour construire la ligne sur laquelle ils émettent des obligations pour bien plus qu'elle ne coûte, et ces obligations pèsent éternellement sur les malheureux qui ont besoin de se servir du chemin. Ce bill propose de laisser certaines personnes construire un chemin de fer et développer le pays à leurs propres frais. Je prétends que le Canadien du Pacifique a construit aux Etats-Unis, sous des noms divers, 2,200 milles de chemins de fer pour développer les ressources des Etats-Unis. Ces chemins de fer ont été construits sans un sou d'aide publique en terres ou en argent, et des gens bien informés m'assurent que les cultivateurs étrangers obtiennent sur les lignes construites par le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ses propres frais aux Etats-Unis, des prix bien inférieurs à ceux que le cultivateur canadien peut avoir sur les lignes construites avec son argent.

Si bien que le cultivateur américain qui n'a jamais eu à dépenser un sou sur les lignes du Pacifique, joint sur cette ligne de taux très bas, tandis que le cultivateur canadien paie des taux exorbitants sur le Pacifique et doit en plus payer des taxes énormes pour payer les subsides de ce chemin de fer. Le Pacifique n'agit pas ainsi parce que sir William Van Horne préfère le cultivateur américain au cultivateur canadien. Non, le Pacifique est obligé d'abaisser son tarif pour enlever un peu de trafic aux lignes concurrentes et, par contre, il a pu maintenir ses prix dans le Nord-Ouest canadien parce qu'il n'y a pas de concurrence. Je cherche à considérer la requête de mes concitoyens de Boundary-Creek comme j'aimerais leur voir considérer une requête similaire provenant de moi ; et comme s'ils avaient le pouvoir de me refuser les droits que je demande comme le parlement peut repousser leur demande. Rejeter ce bill, c'est mettre nos concitoyens canadiens de la région de Boundary-Creek à la merci du chemin de fer du Pacifique, c'est décider que le trafic entre Boundary-Creek et les provinces de l'est peut être taxé à satiété. Je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt du Canada de retarder le développement de Boundary-Creek, en mettant le chemin de fer canadien du Pacifique à même d'imposer des tarifs exorbitants et oppressifs à la population de ce district. Je ne crois pas que l'interêt du Canada soit d'empêcher le Grand-Tronc de pénétrer dans cette région pour faire concurrence au Canadien du Pacifique et prendre tout le frot que nos marchands de gros et nos manufacturiers de l'est pourront lui offrir.

Je suis protectionniste, mais je veux protéger les intérêts de ce pays au moyen d'un tarif et non en refusant de répondre aux justes demandes de nos concitoyens canadiens de Boundary-Creek. Je crois que l'opinion publique a approuvé ce qu'a fait le comité des chemins de fer, et, de plus, je crois qu'ellle approuve et encourage la conduite du ministre des Chemins de fer et Canaux.

J'ai entendu, depuis la séance du comité des chemins de fer, une foule de gens, les marchands et les expéditeurs de Montréal, et d'ailleurs, appartenant aux deux partis politiques exprimer leurs avis, et les neuf-dixièmes des avis exprimés étaient en faveur de la concession de la charte de la Rivière de la Chaudière. De fait, les seules personnes que j'ai entendues parler autrement n'étaient pas des expéditeurs, mais des trafiquants travaillant à la vieille enseigne aux crochets du Pacifique. Il n'y a aucun danger que l'onion publique laisse enlever la richesse de la contrée de Boundary-Creek au profit des villes des Etats-Unis. La concession de cette charte ne fera pas disparaître pour ce gouvernement ou ses successeurs l'obligation de protéger les intérêts du peuple de ce pays au moyen de droits d'exportation et, comme protectionniste et conservateur, je dis que l'imposition de droits d'exportation servira mieux les intérêts du pays que l'établissement d'un monopole de chemins de fer.

M. DAVIN : Je désirerais dire quelque mots à ce sujet. Il n'y a aucun doute que l'idée exprimée par l'honorable député (M. Ross-Robertson) est celle qui se présente au premier abord aux neuf dixièmes des personnes qui s'occupent, ou qui parlent des questions de chemins de fer, car le mot de concurrence présente toujours un attrait naturel.

Si nous n'avions pas l'expérience de l'Angleterre et des Etats-Unis, si cette expérience n'avait pas été expliquée et décrite dans des volumes, dont deux sont ici devant moi, établissant que ce que j'ai dit devant le comité des chemins de fer et dans cette Chambre, quand cette question est venue devant nous auparavant, savoir, que la concurrence des chemins de fer est une illusion, que vous ne pouvez pas obtenir cette concurrence, parce que le principe cardinal de la concurrence est que la chose qui produit la concurrence puisse être multipliée presqu'à l'infini en proportion de la demande, nous devrions tous avoir la même opinion. Mais personne ne suppose qu'un chemin de fer est dans cette position. De fait, en Angleterre ou au Canada ou aux Etats-Unis ou ailleurs, une compagnie de chemin de fer est une corporation d'hommes à laquelle le gouvernement du pays pays a donné, pour des fins publiques, une partie de sa souveraineté. Vous ne pouvez pas obtenir la concurrence des chemins de fer.

J'ai ici l'ouvrage publié par M. Hole sur les chemins de fer nationaux, et le chapitre 4 déve-

loppe cette question de concurrence, et voici ce qu'on y lit :

On s'aperçut de la fausseté de l'idée que le tarif pour le transport des marchandises pouvait être laissé à la concurrence des compagnies, quand il fut constaté que ces compagnies ne faisaient pas de concurrence, bien que plusieurs d'entre elles eussent obtenu leurs chartes sous ce prétexte.

Quelques-uns appellent le chemin dont nous nous occupons une ligne du Grand-Tronc ; je ne vois pas comment ils prouvent cela ; mais le fait seul que cette ligne vient d'en bas de la frontière internationale n'empêchera pas l'application de la règle relative à l'exploitation des chemins de fer, savoir : Que quand vous avez des chemins de fer contigus, du moment qu'ils constatent que leur concurrence leur cause du tort, de ce moment là, ils font un arrangement et s'entendent au sujet des péages. Si je n'avais pas cru que la concurrence des chemins de fer était une illusion, la savante dissertation de mon honorable ami de Toronto-est (M. Ross Robertson) aurait eu un grand effet sur moi. L'écrivain ajoute :

Pas une tonne de fer ou de houille, pas un sac de farine, panier de fruits ou de poissons, ni une seule de trois cent millions de tonnes transportées, ne le sont sans être taxées, non pas au gré des commerçants, non pas au gré de l'Etat, qui fixe seulement le maximum pour marchandises, mais au gré des compagnies, ou plutôt de leurs gérants, qui font payer autant qu'ils peuvent obtenir sans égard au coût du service accompli par la compagnie, et, conséquemment, elles ne peuvent pas être laissées sans contrôle.

Voici la conclusion, et elle nous amène à la proposition que j'ai énoncée, et à celle que mon honorable ami de Vancouver (M. McInnes) a developpée avec tant de vigueur, savoir : que le contrôle réel sur un chemin de fer doit être exercé par le gouvernement du pays qu'il traverse. Voici la conclusion de M. Hole :

Il n'y a rien de fondé dans la théorie qui considère les chemins comme propriété privée, à être exploitée uniquement pour le bénéfice des actionnaires.

Or, si cette proposition est juste, la théorie de la concurrence ne peut pas être appliquée aux chemins de fer. Je lis ce que suit dans l'ouvrage de Hadley sur les chemins de fer :

Le fait que les hommes d'Etat anglais ne se sont pas fait illusion sur ce point leur fait honneur. Ils ont plus appris en quelques années par l'exploitation de quelques milles de chemin de fer, que le public n'a appris en un demi-siècle par l'exploitation de tous les chemins de fer de l'univers. Ils ont compris qu'on ne pouvait pas compter sur la concurrence, ni songer à l'établir avec chance de succès.

Et tout un chapitre est consacré à ce sujet, et si l'expérience de l'Angleterre est exactement exposée dans ce volume, alors, tout le raisonnement de mon honorable ami (M. Ross-Robertson) est renversé, et la concurrence des chemins de fer est une illusion. Mon honorable ami, que je respecte beaucoup, dit que ce n'est pas le cas, mais cependant, nous avons ici de longues années d'expérience en Angleterre et aux Etats-Unis contre l'opinion de mon honorable ami (M. Ross-Robertson). Mon honorable ami nous a dit quelque chose qui nous a fait plaisir ; c'est que voilà une compagnie qui va construire un chemin de fer sans nous demander pour cela des subventions considérables. Je suis d'avis que nous aurions dû cesser depuis longtemps d'accorder de fortes subventions pour construire ces chemins de fer. Je suis d'avis qu'il est temps que nous sachions ce qu'est le pays, quelles perspectives il offre pour l'exploitation des chemins de fer, et si cette exploitation promet des bénéfices, soyons certains que les particuliers emploieront leurs capitaux pour construire des chemins de fer.

Mais comment cette raison peut-elle valoir contre le chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière, quand dans la même région, sur le territoire canadien, une de nos compagnies est prête à construire un chemin de fer sans demander un sou? En conséquence, si cette ligne doit être construite sans aide, et si nous ne payons rien pour l'une, autant vaut ne rien payer pour l'autre.

M. BOSTOCK : Je ne veux pas interrompre l'honorable député, mais il paraît oublier qu'il y a une subvention provinciale en faveur du chemin qui est construit sous l'empire de la charte du chemin de fer Colombie et Occidental.

M. DAVIN : Je n'ai pas oublié cela, mais ce n'est pas une subvention fédérale. Et qu'est-ce que cela prouve, sinon que la population de la Colombie anglaise croit que la construction de cette ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique fera ce qui doit nécessairement être fait ; qu'elle obtiendra le trafic de Boundary-Creek pour les produits des pêcheries et les autres produits de la province de mon honorable ami (M. Bostock). Mon honorable ami (M. Bostock) est dans la même position que le ministre des Chemins de fer et Canaux qui est à ses côtés. Il oublie ce qu'il a dit l'année dernière—et c'est vraiment intéressant de lever les yeux sur ces messieurs.

La position dans laquelle quelques-uns des députés de la droite se trouvent, fait voir celle dans laquelle un gouvernement opportuniste doit tomber infailliblement.

Le gouvernement ou l'homme qui agit sans principes doit être inconséquent. Et aujourd'hui, nous voyons le ministre des Chemins de fer et Canaux, avec sa puissante logique et l'aplomb avec lequel il parle toujours sur n'importe quel sujet, ayant l'air d'un homme qui règle une question dès qu'il parle ; nous le voyons et lui entendons dire des choses bien différentes de ce qu'il a dit l'année dernière, et cependant, il espère que le parlement et le pays vont accepter et approuver ses paroles. Il espère que nous recevrons ses assertions aujourd'hui comme nous avons accepté de sa part, l'année dernière, des assertions tout à fait différentes.

Voici ce que mon honorable ami de Yale (M. Bostock) a dit au cours de la dernière session :

Le danger dans ce district est le même que celui qui existe dans la Kootanie-occidentale, au sujet de Rossland. Les gens ont une tendance à venir dans ce pays du sud, et tout notre commerce et nos affaires sont exposés à prendre cette direction. Nous avons à lutter contre la situation géographique du pays et à diriger le commerce vers le nord, au lieu de le laisser aller vers le sud. Dans l'intérêt du pays lui-même, il vaut mieux s'emparer de cette question immédiatement et la régler le mieux possible.

C'est le langage de l'honorable député qui présente le présent bill ; et maintenant, il encourage la construction de ce chemin pour faire tout le contraire. Quand un homme dans le court espace de douze mois dit blanc et noir comme cela, quelle importance pouvons-nous attacher à ce qu'il dit, ou à ce qu'il fait ?

Mon honorable ami de Vancouver (M. McInnes) a, je crois, cité les paroles du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright)—paroles énergiques et éloquentes, comme elles ne pouvaient manquer de l'être, et en même temps, si nous songeons au passé,

très extraordinaire, si au bout de ces douze mois, quelque chose peut nous surprendre de la part de ces messieurs.

Il y a ensuite notre honorable ami de l'Alberta (M. Oliver), et voici ce qu'il a dit de notre commerce avec cette région :

Notre position est celle-ci : Actuellement, l'Alberta septentrionale fournit le grain, le foin et les légumes, et l'Alberta méridionale, les animaux aux régions minières en se servant de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique partant de Calgary et ses embranchements et correspondances par bateaux. Nos rivaux qui fournissent la plus grande partie de ce qui est consommé dans la Kootanie sont les cultivateurs du district de Palouse, dans l'est du territoire de Washington et le nord de l'Idaho, dont la ville de Spokane est le grand centre commercial.

Voilà les rivaux dans le moment, et la politique que nous sommes à discuter est de nature à encourager ces rivaux à faire la concurrence avec les cultivateurs de l'Alberta septentrionale et méridionale et de l'Assiniboïa orientale et occidentale. Quand nous avons une autorité aussi importante que l'honorable député de l'Alberta, et une opinion comme celle du ministre du Commerce, et quand nous avons l'exposé de la politique du gouvernement fait par le ministre des Chemins de fer et Canaux l'année dernière, et une politique contradictoire comme celle d'aujourd'hui, ne sommes-nous pas tous obligés de demander au gouvernement quelle est sa politique aujourd'hui ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il fait connaître cette politique à la dernière session, ou l'a-t-il annoncée aujourd'hui ? Ou, si ce n'est pas cela, quelque plus haut placé dans la hiérarchie du parti libéral va-t-il se lever et nous dire quelle est cette politique sur cette question ? De fait, quelqu'un de bien renseigné me dit—et les honorables ministres seraient surpris si je donnais son nom—que le ministre des Chemin de fer Canaux n'a pas exposé la politique du gouvernement devant le comité des chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dites-nous ce nom.

M. DAVIN : J'ai dit que je ne pouvais pas le faire connaître. Quand je possède un secret de cabinet comme celui-là, l'honorable ministre croit-il que je vais le dévoiler ? Mais, M. le président, si je faisais connaître l'homme qui me met au courant des secrets de cabinet des honorables ministres, il ne me dirait plus rien. Non, je vais cacher son nom sous cette formule " un petit oiseau m'a dit," mais ce petit oiseau a dit la vérité.

Mon honorable ami me fait souvenir—j'oubliais cela—qu'aux deux premières séances du comité des chemins de fer, nous avions le ministre des Travaux publics (M. Tarte) qui était à côté du président, et un peu plus loin, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), et chaque fois qu'on disait quelque chose en faveur du chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière, les deux ministres fronçaient les sourcils. Que signifie cela ? Les Gémeaux du cabinet—le Castor de Québec et le Pollux du Manitoba—étaient tous les deux opposés à ce chemin de fer, et ils ne sont pas ici aujourd'hui. Les journaux nous disent souvent que l'honorable ministre qui siège dans la galerie de la presse—si je peux le désigner ainsi—qui fait des allusions à ce que sera la politique du gouvernement et qui procrée dans son imagination puissante des chefs futurs, a déclaré quel esprit supérieur le ministre de l'Intérieur possède—c'est un jeune Napoléon, un des maitres du parti ; et il devrait être ici pour nous dire quelle est la politique du gouvernement sur cette question.

L'honorable député de l'Alberta a ajouté :

Jusqu'au mois de février dernier, leurs tarifs de transport sur le grain étaient de 25 cents par 100 boisseaux, jusqu'à Nelson, une localité centrale de la Kootanie, pendant que nos propres tarifs étaient de 50 cents par 100.

Remarquez bien, il dit que même avec les droits ils ne pouvaient pas lutter avec les gens d'en bas de la frontière ; alors, comment le pourront-ils quand nous aurons donné à ces gens plus de facilités pour arriver ici ? L'honorable député continue :

Avec le droit en notre faveur, cela nous permettait de lutter contre le taux de 25 cents de Spokane pour certaines localités de la Kootanie plus favorablement situées pour nous et moins favorablement pour les Américains, Sans l'exisience d'un droit de douane élevé, nous n'aurions pas pu lutter, à moins de payer les produits, au lieu de production, beaucoup moins cher, comparativement à ce qu'ils coûtent de l'autre côté de la frontière.

Pourquoi ? Parce que les cultivateurs de l'Idaho, Washington et Orégon, les producteurs de fruits de Washington et d'autres Etats, les fabricants de conserves du côté américain, étaient plus près de la région de Boundary Creek, et on nous demande d'augmenter encore les avantages de ces rivaux.

Quand le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau sera construit, la distance entre Spokane et Nelson sera de 150 milles, contre 600 milles entre Edmonton et Nelson.

Il y a une différence de 450 milles en faveur de ces rivaux, et cependant, vous voulez leur donner de plus grandes facilités pour lutter contre nos gens. Il ajoute :

Il ne s'agit pas seulement d'un cent de plus ou de moins mais il est possible que la question implique, en dernier ressort, la réduction des taux au simple coût du transport pour que le commerce puisse être retenu dans le pays.

On a allégué que cette ligne n'est pas réellement le chemin du " Northern Pacific," que ce n'est pas avec M. Corbin que vous traitez, mais avec le Grand-Tronc. M. le président, le Grand-Tronc de chemin de fer canadien est une ligne canadienne aussi réellement que le chemin de fer du Pacifique.

Mais qu'a-t-il été prouvé devant le comité ? Quand on demanda comment il se faisait que les expéditeurs de l'est fournissaient les marchandises aux commerçants des différentes petites villes, on nous répondit que les clients des expéditeurs canadiens qui écrivaient aux maisons canadiennes de leur envoyer certaines marchandises étaient approvisionnés non pas par le Canada, mais par Chicago. Les expéditeurs canadiens au lieu d'envoyer les marchandises du Canada, écrivaient à leurs correspondants de Chicago et d'autres villes, et des marchandises américaines étaient envoyées.

M. WOOD (Hamilton) : Seulement, les marchandises qui n'étaient pas manufacturées au Canada, et le commerce appartenait aux Canadiens.

M. DAVIN : Mais en supposant que les marchandises étaient les mêmes, mon honorable ami, veut-il dire que s'il pouvait avoir des marchandises à Saint-Paul aussi facilement qu'à Montréal, il n'aimerait pas mieux télégraphier à Saint-Paul, faire venir les marchandises de cette ville, et faire retrancher le taux, plutôt que d'expédier de Montréal et payer le taux de surcroît pour le transport ?

M. WOOD (Hamilton) : Cela n'a pas de rapport à la question.

M. DAVIN : Je veux faire connaître à mon honorable ami la nature du pays contre lequel nous avons à lutter. J'ai ici l'*Encyclopedia Britannica*, et voici comment elle décrit la contrée juste au sud de cette partie de la Colombie anglaise que longera le chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière. Ce chemin de fer est une route américaine, desservant un territoire américain, qui met justement la main sur les richesses du Canada pour les transporter sur ce qui est la partie principale de sa ligne.

Les principaux tributaires de la Colombie dans les limites du territoire sont Clark's-Fork, la décharge du lac Pend-d'Oreille, rivière non navigable, coulant dans un ravin profond, qui se jette dans la Colombie juste au-dessus de la frontière septentrionale du territoire. La rivière Spokane, un des plus importants tributaires, est la décharge du lac Cœur-d'Alène, qui égoutte une grande étendue des *Bitter Root Mountains*. La Spokane, à partir du lac jusqu'à Spokane Falls, coule juste au-dessous du niveau d'une prairie charmante.

Comme nous en avons dans le Nord-Ouest, dans l'Alberta et dans l'Assiniboïa-ouest et est.

Aux chutes, la rivière tombe de 156 pieds de hauteur, et de là jusqu'à la Colombie elle coule dans une gorge profonde. Ces chutes de la Spokane fournissent les pouvoirs hydrauliques les plus beaux et les plus puissants du monde entier, et ils ont déjà été utilisés pour des fins industrielles. La rivière Okinakane est le second tributaire important ; elle prend sa source dans la Colombie anglaise, et coule au sud des lacs Okinakane et Owoyoos, et pénètre dans le territoire à 119 degrés et 30 minutes de longitude ouest.

J'attire l'attention sur ceci :

Elle traverse une contrée riche et attayante.

D'après cette description, nos amis les Américains ont là une contrée riche et attrayante, contiguë à la frontière, et nous sommes contents de le savoir. Mais si nous voulons suivre la politique qui est chère aux Canadiens, la politique du parti conservateur, que les honorables ministre avaient adoptée pour nous imiter, la politique qui veut que le Canada soit pour les Canadiens, que nos richesses restent dans les limites de notre territoire, qu'elles ne servent pas, comme par le passé, à enrichir les étrangers, nous n'encourageons pas les cultivateurs de cette riche contrée à venir lutter contre nos cultivateurs de l'Alberta, de l'Assiniboïa et d'ailleurs.

Je vois ensuite l'Idaho, qui est un des points desservis par cette compagnie, et qui est décrit de la manière suivante :

Culture des fruits.—Au mois d'avril, l'inspecteur des jardins de l'Etat a fait rapport que 20,000 acres de terre dans l'Idaho sont consacrées à la culture des fruits—pommes, 6,695 acres, prunes 5,632, poires 1,838, 1,039, pêches, 972, et cerises, 526 acres, plusieurs autres variétés de fruits étant cultivées sur le reste des 20,000 acres. D'après des essais qu'il a dirigés, il dit que le sol de l'Idaho produira une moyenne de 17 tonnes de betteraves à sucre par acre, ces betteraves contenant entre 17 et 21 pour cent de substances saccharines.

Bestiaux.—Le département de l'Agriculture des Etats-Unis a évalué au mois de juillet le nombre et la valeur des animaux de ferme dans l'Etat ainsi qu'il suit :—Chevaux, 134,705, valeur $3,328,570 ; vaches laitières 28,034, valeur $567,689 ; bœufs et autres bêtes à cornes 395,852, valeur $5,583,492 ; moutons 1,011,852, valeur $2,281,726 ; cochons 77,518, valeur $398,290 ; valeur totale $12,189,741.

J'ai appelé l'attention sur cette description pour faire voir que nos cultivateurs subiront la concurrence non seulement dans les céréales et les produits de la laiterie, mais la concurrence de ces trois Etats dans la production de la viande. Tout habitant de Régina ou de la Mâchoire-d'Orignal ou de l'Alberta méridionale ou septentrionale, qui voudra expédier une vache ou un bœuf dans la Kootanie ou à Boundary-Creek, devra lutter contre ces cultivateurs qui ont l'avantage d'une courte distance, et ainsi que l'a fait observer l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), cette courte distance nuit à notre concurrence. Nous avons dans le Nord-Ouest d'immenses troupeaux de moutons. Nous avons exporté des moutons en Angleterre, et nous avons constaté que le long trajet, la traversée sur l'Atlantique et le dommage à ces animaux qui en résultait, nous nuisaient sur le marché anglais. Nous avons constaté que tout en pouvant expédier avec succès des bêtes à cornes en Angleterre, nous ne pouvons pas y expédier avec profit nos moutons du Nord-Ouest et nous devons les diriger vers la Colombie anglaise. La Colombie anglaise est le marché que nos cultivateurs recherchent pour leurs moutons. On nous a dit, quand nous avons voté quatre millions de piastres en faveur du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, que nous allions avoir le commerce de la Kootanie pour nos exportations de moutons, de bêtes à cornes et de blé, mais aujourd'hui, cette législation nous enlève tout espoir.

Revenons à l'Orégon :

L'Orégon a 2,486,247 moutons qui ont produit en 1896 19,889,976 livres de laine de rebut et non lavée avec 69 pour 100 de diminution. La laine nettoyée a fourni 6,165,892 livres.

Nous aurons encore la concurrence de l'Orégon. Et je vais vous faire savoir ce que ce livre dit au sujet des animaux de ferme dans le territoire de Washington. D'après la statistique fournie par le département de l'Agriculture des Etats-Unis, voici le nombre et la valeur des animaux de ferme dans cet Etat en 1896 :—

	Nombre.	Valeur.
Chevaux	192,055	$5,574,956
Vaches laitières	117,381	2,591,772
Autres bêtes à cornes	381,550	5,803,002
Moutons	756,346	1,318,462

Ainsi, la concurrence nous viendra aussi de Washington, que nos producteurs de moutons considèrent comme leur marché.

M. le président, si le comité veut me permettre de faire une observation personnelle, je dirai que j'ai porté un vif intérêt à la politique impliquée dans le bill relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Je ne pense pas manquer de respect envers mes honorables amis les ministres en disant que quel que soit le mérite que leurs amis leur attribuent en toutes choses, ils ne peuvent pas leur donner celui de l'originalité. Ils n'ont pas adopté une politique de leur crû, ils n'ont pas eu une idée à eux relativement au gouvernement du pays depuis qu'ils sont au pouvoir. A qui appartient l'idée qu'ils ont imitée l'année dernière, quand ils se sont occupés du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau ? Il y a quelque temps, quand je me suis hasardé à dire que c'était en me montrant agressif que j'avais réussi à obtenir quelque chose dans cette Chambre....

Quelques VOIX: Oh ! oh !

M. DAVIN : Oui. Il y a eu un farceur ignorant.

M. CHARLTON : Un ignorant ?

M. DAVIN : Je ne caractériserai pas celui que j'entends dans le moment. Mais je dirai à l'honorable député que je peux le prouver, ainsi que je l'ai fait....

M. CHARLTON : Les manières de l'honorable député sont vraiement exquises, et on devrait les imiter.

M. DAVIN : Mon honorable ami (M. Charlton) trouve à redire à mes manières. Naturellement, je n'ai pas reçu l'instruction irréprochable qui a fait et fait de mon honorable ami de Norfolk (M. Charlton) un gentilhomme accompli. Il doit me pardonner, mon éducation a été négligée. Je n'ai pas reçu les avantages qui nous ont donné un nouveau Brummel dans mon honorable ami.

Le 8 juillet 1895, la résolution suivante fut présentée dans cette Chambre :—

Que les commissaires nommés aux fins de faire une enquête sur le tarif de transport du fret établi par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ont fait rapport que tarif actuel de la dite compagnie pour le transport des céréales est inférieur de ½ centin à 1 centin par 100 livres à celui de la liste du Dakota, à partir de tout point à l'ouest de Régina, bien que cette dernière liste, toutefois, si on l'appliquait à Edmondton et à Prince-Albert, fût inférieure de 6 à 7 centins au tarif du chemin de fer Canadien du Pacifique ; que, relativement au bétail sur pied, le tarif du chemin de fer Canadien du Pacifique oscille entre $1.35 à $1.84 par wagon à destination de Montréal, tandis que le tarif du Northern Pacific et du Great Northern oscillent entre $1.63 et $1.91 pour la même distance ; que, relativement à la houille et au bois de construction, le tarif du chemin de fer Canadien du Pacifique soutient encore plus avantageusement la comparaison avec ces derniers. Que la Chambre désire suggérer....

J'attire l'attention des honorables députés sur ceci :—

... Que la Chambre désire suggérer l'urgence d'entrer en négociations avec le président du chemin de fer Canadien du Pacifique, en vue d'en venir à un arrangement avec cette compagnie pour transporter pendant une période de vingt années, les produits du Nord-Ouest aux ports maritimes, à un taux inférieur de 10 pour 100 au taux actuel, à condition que le gouvernement garantisse des obligations pour un certain montant pendant vingt ans ; et il est entendu que si les compagnies de voies ferrées des Etats-Unis abaissent leur tarif, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique abaissera le sien, en proportion.

C'était la première fois qu'une telle proposition était faite dans ce parlement ; et lorsque cette proposition fut d'abord faite du haut d'un hustings, c'était la première fois qu'elle était faite dans le pays. Eh bien ! comparez cela avec la politique du gouvernement au sujet du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Je ne lirai pas l'article de l'acte, on l'a déjà lu ; mais je renverrai les honorables députés à l'article premier, paragraphes *c*, *d*, *e* et aussi au paragraphe premier. En lisant cela, vous verrez combien, sous certains rapports, le gouvernement s'est peu écarté de cette proposition. Quand il s'en est écarté, il a fait fausse route. Par exemple, au lieu de garantir les obligations ou d'accorder de l'argent, il a donné $11,000 par mille, beaucoup plus qu'il n'était nécessaire pour obtenir ces concessions. Mais d'une manière générale, la politique exposée dans cette proposition de 1895 est celle que le gouvernement a adoptée en 1897.

Je suis content, M. l'Orateur, d'avoir des partisans aussi distingués. J'éprouve surtout un plaisir tout particulier à voir l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) approuver la politique énoncée dans cette proposition. Ce n'est pas la première fois que les ministres s'emparent de mes idées et les mettent en pratique. Je félicite particulièrement le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) de ce qu'il a fait en ce sens ; la seule objection que je pourrais faire, c'est qu'il revendique cette politique comme sienne. La seule objection que je puisse faire à ce sujet au ministre des Chemins de fer et Canaux, c'est que, ayant inauguré cette politique l'an dernier, aujourd'hui il s'en éloigne sous certains rapports.

Après mon discours à l'appui de cette proposition, mon honorable ami, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a répondu ce qui suit :

Je ne sais si l'on peut s'attendre à voir le chemin de fer Canadien du Pacifique accueillir favorablement une telle proposition.

Et il ajouta :

Mais je ne vois pas que le gouvernement puisse, en aucune façon, garantir les obligations du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Et ainsi de suite. La motion fut proposée à une époque avancée de la session, le débat fut clos à six heures, et le sujet ne revint pas sur le tapis. Le seul libéral qui ait parlé sur la question fut M. Martin, qui habite aujourd'hui la Colombie anglaise, M. Martin désapprouva cette idée et s'en moqua. Voici ce qu'il dit :

L'honorable député présente une proposition si absurde et si ridicule, que le ministre des Chemins de fer et Canaux se contente de se lever et de déclarer qu'il ne peut la prendre en considération.

Mais, M. l'Orateur, quand j'ai d'abord proposé de donner aux agriculteurs du Nord-Ouest le second homestead qu'ils avaient droit d'avoir, libéraux et conservateurs se sont moqués de nous ; cependant, cette loi a mis dans les goussets de plusieurs centaines d'agriculteurs une somme de $400 par tête. Mais je ne me suis pas découragé ; de 1887 à 1891, je revins à la charge, tous les ans, avec la même proposition. Après avoir demandé le vote de la Chambre en 1891, la majorité contre le projet de loi fut réduite à quatorze voix ; alors sir John Thompson vint me trouver et me dit : "Nous allons inscrire vos propositions et vos bills sur l'ordre du jour du gouvernement." Je communiquai la chose à mes honorables amis, les membres soi-disant indépendants de l'autre côté de la Chambre, pour les encourager.

M. Martin dit de plus :

Il a déclaré, si je ne me trompe, que s'attendre à voir les autres provinces du Canada donner de l'argent au chemin de fer Canadien du Pacifique afin d'induire cette compagnie à diminuer ses tarifs pour favoriser une faible partie du pays, était une proposition,—le ministre n'a pas prononcé ces paroles, mais je ne crains pas de les employer,—si absurde et si ridicule, qu'il n'était pas besoin de la prendre en considération.

Comme dans d'autres occasions précédentes, ces mots ne m'ont paru produire, dans le temps, aucun effet, mais si l'on en juge par la législation de la dernière session, ces paroles devaient couler d'une urne d'or.

M. Martin ajoutait :

Que voulez-vous que j'y fasse ? C'est une de ces choses malheureuses qu'on ne peut empêcher. Nous ne sommes pas un parti qui refuse à faire honneur à ses engagements.

C'est ce M. Martin, la brillante lumière, qui a conduit au pouvoir les honorables membres de la

droite. C'est lui qui a inventé la machine qui vous a placés là.

Lorsque cette Chambre fait quelque chose, lorsque le Canada engage son nom et son crédit dans une entreprise, nous avons l'intention, comme Canadiens, de remplir ces engagements.

Je répondis :

Alors vous vous opposez à la proposition....

Car je savais bien que s'il restait dans la vie publique et combattait ma proposition, que je serais capable, en le rencontrant sur les hustings de l'ouest, de me servir de ses paroles pour l'écraser. Voici ce qu'il répliqua :

Je ne la combats pas. Il n'est pas besoin de combattre une telle proposition. Je ne fais que rapporter ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit à ce sujet.

Et alors M. Martin essaie de s'échapper par la tangente. Eh bien ! voici ce qui en est : Je prends un vif intérêt à ce projet et je veux le voir pleinement réussir. On nous a parlé des avantages que ces villes en retireraient. Je ne pense pas que le député de Vancouver ait dénaturé les faits en nous disant que trois ou quatre personnes se réunissaient pour adopter des résolutions ; mais j'ai une lettre d'un Canadien vivant à Greenwood, où la grande majorité des habitants est composée de citoyens américains, et l'on m'y informe que—j'attire sur cela l'attention de mon honorable ami, le député de Yale (M. Bostock)—que la plupart des habitants de Greenwood sont citoyens américains, qu'ils parlent de ce territoire comme s'il leur appartenait, et qu'ils sont d'une arrogance excessive envers les Canadiens de cet endroit.

M. BOSTOCK : Pourrais-je demander à l'honorable député où il a puisé ces renseignements ?

M. DAVIN : La lettre est confidentielle, je ne puis donner le nom du signataire. Si j'avais la permission de celui-ci, naturellement, je pourrais répondre à l'honorable député, mais je n'ai pas cette permission. Peut-on supposer que la chose ait été inventée de toutes pièces ? Mon honorable ami a-t-il déjà visité Greenwood ?

M. BOSTOCK : Oui.

M. DAVIN : Bien, si mon honorable ami peut contredire ces assertions, et s'il déclare à la Chambre qu'il n'en est pas ainsi, naturellement, j'accepterai sa parole. Mais, rappelez-vous bien ceci : c'est que tout ce que mon honorable ami dit maintenant sur ce sujet, doit être pris *cum grano salis*, pour cette raison que ses paroles de l'an dernier sont écrites en lettres de feu et condamnent son attitude actuelle. Nous avons ici des nouvelles de Rossland, de Trail, de Nelson, de Vernon et de Kaslo :

Rossland, C.-A., 1er avril.—Les dépêches du jour annonçant l'adoption, par le comité des chemins fer, du bill concernant le chemin de fer de la rivière de la Chaudière, reçoit l'approbation complète d'une partie de notre population américaine, savoir, des partisans de M. Corbin, mais le sentiment général semble être que la construction de la ligne ne peut manquer de nuire immédiatement à la Kootanie-ouest, et en définitive à Boundary Creek. Si le bill est adopté par la Chambre des Communes, la seule espérance du comté, c'est que le chemin de fer Canadien du Pacifique construira une ligne à travers ce district. Personne dans la Colombie anglaise n'ajoute foi aux promesses que, dit-on, M. Corbin, aurait faites de sauvegarder les intérêts de la province, ou de développer l'industrie de la fonte du minerai. Il n'est pas naturel qu'il en soit ainsi. M. Corbin est un homme d'affaires, ses intérêts sont et resteront américains.

Voilà le télégramme envoyé à l'un des plus grands journaux du Canada par son correspondant accrédité, par un homme qui est censé donner le vrai sentiment public. Ce correspondant déclare que dans Rossland, la population américaine jubile, mais que la population de la Colombie anglaise, où la population canadienne qui s'intéresse à l'avenir de cette contrée, et désire le développement de cette région dans lès intérêts canadiens, n'est pas satisfaite, mais au contraire éprouve une certaine anxiété.

M. BOSTOCK : Mon honorable ami veut-il dire que la *Gazette* a un correspondant dans chacune de ces villes ?

M. DAVIN : Je ne suis pas dans les secrets du bureau d'information de la *Gazette* ; je n'ai jamais demandé à mon ami, M. White, de me renseigner à ce sujet ; mais je présume que quand ce journal publie une correspondance, celle-ci n'a pas le caractère d'une lettre confidentielle. Lorsque j'étais l'éditeur d'un journal, si quelqu'un, quelque haute que fut sa position, m'envoyait une dépêche, je l'insérais dans le journal comme une lettre ou une note venant de cette personne ; et si celle-ci ne voulait pas voir divulguer son nom, j'insérais quelques mots explicatifs à ce sujet.

Trail, C.-A., 1er avril—En annonçant le rapport du comité des Chemins de fer en faveur de l'octroi d'une charte à M. Corbin pour le chemin de fer de la rivière de la Chaudière, le *Northport*, journal publié dans l'Etat de Washington, est excessivement heureux et dit : "Maintenant, attendez-vous à une grande prospérité pour Northport".

"Une grande prospérité pour Northport". Nous en avons entendu long à ce sujet. Tout converge vers Northport. La fonte du minerai se fera à Northport ; mais afin d'empêcher le minerai de sortir du territoire canadien, et afin de travailler au développement d'une ville autre que Northport, nous avons inséré dans l'acte un article qui, comme tout le monde le sait, ne vaut pas grand'chose. Quelqu'un peut-il supposer qu'une disposition exceptionnelle comme celle-là sera mise en vigueur, lorsque l'on considère les intérêts pressants qui se ligueront pour en empêcher l'application ?

Voyez ce que fait le gouvernement au sujet de la question du bois : Malgré les effets du bill Dingley, malgré les promesses que l'on a faites, malgré les représentations des hommes d'affaires de ce pays intéressés dans cette question, implorant et demandant à grands cris l'imposition du droit qui avait été promis, le gouvernement n'a pas encore imposé ce droit. Lorsque, dans un cas, le gouvernement ne veut rien faire, supposez-vous que nous pouvons espérer qu'il agira dans un autre ?

La dépêche continue :

On ajoute difficilement foi à la dépêche de ce jour annonçant le succès de M. Corbin, devant le comité des chemins de fer avec son bill de la Vallée de la rivière de la Chaudière. On espère que si le comité des chemins de fer a adopté ce bill, la Chambre le rejettera. L'arrivée de M. Corbin a appauvri Rossland, et l'on est convaincu que si l'on aide à cet Américain à mettre la main sur es richesses de la Colombie anglaise, c'en est fait de nous.

La dépêche suivante nous vient de Nelson :

NELSON, C.A., 1er avril,—L'annonce de l'adoption du bill concernant le chemin de fer de la Vallée de la Chaudière par le comité des chemins de fer a causé ici une grande surprise. L'on n'ajoute pas foi à cette nouvelle. Pour ceux qui vivent dans la Colombie anglaise, les dangers que ferait courir au commerce canadien l'établisse-

ment d'une telle ligne, sont tellement évidents, que tout le monde peut facilement comprendre la situation qui nous serait faite. L'octroi de la charte et la construction de la ligne seraient la ruine complète de l'industrie de la fonte du minerai dans la Colombie anglaise.

Serait-ce seulement le glas funèbre de l'industrie de la fonte ? Serait-ce seulement le développement de Northport au détriment des villes canadiennes ? Le malheur serait bientôt beaucoup plus grand qu'il n'est maintenant. L'industrie de la pêche, l'industrie de la mise en boite du poisson, le commerce du blé et des bestiaux dans le Nord-Ouest, seraient déplorablement et irrémédiablement atteints, en ce qui concerne ce grand marché que la législation de l'an dernier devait nous assurer.

Vernon, C.A , 1er avril.—Quoique le besoin d'un chemin de fer à Boundary soit reconnu par tous, l'adoption que nous annonce une dépêche de ce jour du bill concernant le chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière par le comité des chemins de fer, est d'un mauvais augure pour cette région. On espère que le chemin de fer Canadien du Pacifique pourra venir à notre secours et empêcher les cultivateurs de la vallée de Colliville, Washington, d'approvisionner le district de Boundary-Creek, ainsi que la chose arriverait s'il ne s'établissait une ligne rivale de celle que l'on projette de construire dans ce district, partant d'un point quelconque des Etats-Unis.

Kaslo, C.A., 1er avril.—Le bill concernant le chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière a excité peu d'intérêt ici avant la dépêche de ce jour, annonçant la victoire que M. Corbin vient de remporter devant le comité des chemins de fer, sur sir William Van Horne et M. Shaughnessy. Ceux qui connaissent le district de Boundary sont unanimes à reconnaître la nécessité d'un chemin de fer dans cette région. On semble croire cependant qu'une ligne partant des Etats-Unis nuirait excessivement aux intérêts généraux du pays, et ne devrait être tolérée que dans le cas où il serait impossible de faire des arrangements pour assurer l'établissement d'une ligne canadienne à travers ce district.

S'il est prouvé, M. l'Orateur, que la concurrence est nécessaire, en empêchant maintenant l'établissement de cette ligne, nous ne fermons pas la porte à la concurrence, soit pour bientôt, soit pour plus tard. S'il était prouvé que les articles insérés l'an dernier dans l'acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, donnant au gouvernement le droit de réglementer les tarifs sur sa ligne et tous les embranchements qui peuvent se raccorder avec la voie ferrée du Pas-du-Nid-de-Corbeau, ce qui veut virtuellement dire, sur toute la ligne de la compagnie concessionnaire, s'il était prouvé, dis-je, que ces articles sont illusoires,—mais il n'en est rien,—et ne sont pas suffisants pour mettre ces chemins de fer sous la surveillance et la haute main du gouvernement, ce qui est, à mon sens, la véritable politique à suivre, nous conservons toujours le pouvoir de donner une charte à la présente compagnie, car assurément, il y aura toujours des personnes disposées à construire la ligne projetée. Mais, dans les circonstances actuelles, ce serait se départir de la politique inaugurée l'an dernier, de la politique dont l'objet est de conserver le Canada pour les Canadiens; ce serait une mesure rétrograde, une mesure qui ne doit pas recevoir l'approbation de la Chambre.

Quelques honorables députés peuvent répondre, "Mais ce bill n'a-t-il pas été adopté par le comité des chemins de fer?" Comment ce bill a-t-il été adopté par le comité des chemins de fer? Par une majorité de six voix seulement, et lorsqu'un grand nombre de députés opposés au bill étaient absents. Quand il s'agit d'une question nationale de cette importance, est-ce que le simple fait de l'adoption de ce bill par le comité des chemins de fer va nous dicter notre ligne de conduite et nous empêcher d'étudier la question et de reviser la décision rendue ?

Qu'il me soit permis de dire à l'honorable député de Toronto-est (M. Robertson) que je ne désire mettre personne à la merci du chemin de fer Canadien du Pacifique. Personne n'est maintenant à la merci du chemin de fer Canadien du Pacifique, quand nous avons en mains l'acte adopté à la dernière session.

Mon honorable ami nous a parlé de l'anxiété de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais l'anxiété de la région que traverse cette ligne, le Manitoba, l'Assiniboïa et le district d'Alberta ? L'honorable député pense-t-il que cette partie du Canada ne désire pas obtenir le commerce de Boundary-Creek ? Je comprends qu'un grand chemin de fer se fasse beaucoup d'ennemis ; et de fait, il en est ainsi pour tous les chemins de fer. Le Grand-Tronc s'est fait par le passé beaucoup d'ennemis, et il en a sans doute encore un grand nombre. Le chemin de fer Canadien du Pacifique s'est aussi fait beaucoup d'ennemis par le passé, il n'y a là rien qui doive nous surprendre; mais ce n'est pas une raison, parce que l'on critique des grandes compagnies de chemins de fer, ce n'est pas une raison, dis-je, lorsque le parlement est saisi d'une question comme celle-ci, de fermer nos yeux à la lumière et de refuser de considérer la matière en notre qualité de législateurs. Prenant en considération les conditions du Nord-Ouest, les conditions de l'Assiniboïa, du district d'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et aussi les intérêts de la Colombie anglaise, nous devrions décider si la meilleure ligne de conduite à suivre ne serait pas d'empêcher l'établissement de cette voie ferrée.

M. BOSTOCK : Je désire présenter quelques observations en réponse aux remarques faites devant le comité par l'honorable député de Vancouver (M. McInnes), qui a pris une grande partie de l'après-midi pour nous répéter les arguments qu'il avait déjà donnés devant le comité des chemins de fer à l'encontre du présent projet de loi.

Un point important que je désire signaler à la Chambre constitue une très bonne réponse à l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), qui a parlé de l'attitude que j'avais prise au sujet du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. J'ai expliqué, dans le temps, les conditions géographiques de la contrée, et j'ai fait remarquer que les chaînes de montagnes, dans la Colombie anglaise, avaient une telle direction que le trafic irait aux Etats-Unis ; mais aujourd'hui, c'est là une des plus fortes raisons qui m'induisent à appuyer le présent bill, car les conditions géographiques sont pour nous. Comme tous ceux qui ont étudié la carte le savent, la rivière de la Chaudière décrit une courbe près de la frontière et se jette dans la rivière Colombie au-dessous de Northport. Les cours d'eau qui, de la montagne, se dirigent vers le sud, entrent dans le territoire de Washington ; et une des fortes raisons pourquoi, me plaçant au point de vue des intérêts de la Colombie anglaise et du comté que je représente, je suis en faveur de cette mesure, c'est qu'en permettant la construction de cette ligne dans la Colombie anglaise, selon le tracé indiqué dans la présente charte, nous pourrons obtenir le minerai d'Eureka, dans le territoire de Washington, et le minerai des montagnes autour desquelles coule la rivière de la Chaudière.

Si nous n'accordons pas cette charte, M. Corbin pourra construire un chemin de fer sur lequel nous n'aurons aucune autorité, qui se rendra jusqu'à la frontière, développera les villes situées sur le territoire américain et enlèvera aux villes canadiennes de la région de Boundary-Creek, une grande partie du commerce. C'est un point très important que mes honorables amis ne devront pas perdre de vue lorsqu'ils voteront sur cette question, car nous avons constaté, dans la Colombie anglaise, et surtout dans le district minier de la Kootanie, que lorsqu'il y avait concurrence entre les chemins de fer, nous avons pu fonder des villes qui ont fait des progrès beaucoup plus rapides et plus constants ; tandis que les villes qui ne jouissent pas de cette concurrence ont été loin de prospérer dans la même mesure.

L'honorable député de Vancouver (M. McInnes) parlant de cette question, a donné des chiffres puisés dans les tableaux de la douane à Rossland et à Nelson, et ces chiffres démontrent que le revenu de ces deux villes a considérablement augmenté. Je présume qu'en citant ces chiffres, l'honorable député a voulu démontrer à la Chambre que ce trafic était dû au fait qu'une voie ferrée partant du sud se rendait à Nelson et à Rossland ; mais l'on doit se rappeler que le chemin de fer Canadien du Pacifique est prêt à transporter les marchandises, soit qu'elles viennent des Etats-Unis ou du Canada, que cette compagnie essaie d'étendre ses embranchements aux Etats-Unis afin d'attirer au Canada autant que possible le trafic des Etats-Unis. L'autre jour, en parcourant un journal, j'ai lu un passage indiquant que le chemin de fer Canadien du Pacifique fait actuellement des arrangements pour la construction d'une ligne qui partirait de Portland et se rendrait à Vancouver, donnerait à cette compagnie accès aux villes du littoral du Pacifique et ferait concurrence au "Southern Pacific" et à l'"Union Pacific," et permettrait ainsi au chemin de fer Canadien du Pacifique d'obtenir le trafic de San-Francisco et du sud des Etats-Unis, chose qu'il n'a pu faire jusqu'ici. Je ne blâme pas le chemin de fer Canadien du Pacifique de pousser ainsi ses affaires, mais lorsqu'il essaie d'étendre sa ligne partout où il lui est possible de le faire sur le territoire américain, il me semble que cette compagnie ne devrait pas combattre avec autant d'acharnement ce chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière, parce que celui-ci part des Etats-Unis et vient aboutir à une région du Canada dont elle voudrait accaparer tout le trafic.

L'honorable député de Vancouver (M. McInnes) a prétendu que les chambres de commerce et la population de la côte du Pacifique savaient mieux ce qui convenait à la population de Boundary-Creek que les gens même de ce district, qui ont fourni leurs capitaux afin de développer cette région. Les honorables députés se rappelleront sans doute que l'an dernier, l'on a demandé à cette Chambre d'accorder deux chartes de chemins de fer pour l'établissement de deux lignes dans cette région de Boundary-Creek : l'une de ces chartes, le "Columbia & Western Ry.", appartenait à un homme qui vient de la vendre au chemin de fer Canadien du Pacifique, et l'autre, celle du "Vancouver, Victoria et de l'Est" doit, suivant mon honorable ami (M. McInnes), diriger le commerce de cette région vers les côtes du Pacifique et favoriser les villes du littoral. Dans ce temps-là, il y eut lutte entre les promoteurs de ces deux bills, de sorte que la région de Boundary-Creek a été privée des moyens faciles de transport dont elle a besoin pour son développement. La population de cette partie de la province de la Colombie anglaise n'est opposée à aucune de ces chartes de chemin de fer, mais elle désire avoir une ligne qui l'aidera à avoir ses mines et à faire profiter l'argent qu'elle y a placé. Elle sait qu'elle ne peut développer cette région plus qu'elle ne l'a fait jusqu'à présent, sans obtenir un chemin de fer ; elle sait en outre qu'elle a une contrée d'une grande richesse minérale, une contrée qui une fois pourvue d'un chemin de fer sera assez peuplée et fournira assez de minerai pour alimenter non seulement une voie ferrée, mais deux et peut-être trois voies ferrées.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. BOSTOCK : M. le président, lorsque la Chambre a été suspendue à six heures, j'exposais au comité les raisons qui militent en faveur de ce bill. Je désire examiner quelques autres arguments présentés cette après-midi par l'honorable député de Vancouver (M. McInnes). Celui-ci a voulu nous faire croire que les villes situées dans la région de Boundary-Creek sont de petites villes dont nous ne devons pas beaucoup nous occuper, parce que la population est, en grande partie, américaine. Mais, comme je l'ai dit devant le comité des chemins de fer, il y a dans la région de Boundary-Creek une proportion de sujets britanniques, plus grande que dans aucun autre district minier de la Colombie anglaise. Les villes qu'il y a dans cette région ont été fondées, en grande partie, soit par des Canadiens soit par des Anglais qui résidaient dans le pays depuis longtemps, et y ont placé des capitaux considérables. Je cherchais à démontrer que ces gens désirent vivement avoir, dans cette région, des communications par chemin de fer, et qu'ils ont été amèrement désappointés, l'an dernier, de ne pas voir commencer la construction d'une voie ferrée, vu la lutte qui s'est faite devant le comité des chemins de fer entre le Columbia & Western, et le Vancouver, Victoria et de l'Est. Et, aujourd'hui, nous voyons les hommes qui appuyaient le "Vancouver, Victoria et de l'Est," s'opposer à ce que le parlement accorde cette charte.

Et je comprends, d'après ce qu'a dit l'honorable député de Vancouver l'autre jour, lorsqu'il a parlé à ce sujet au comité, qu'il est également prêt à combattre la concession d'une charte au Columbia et Western, dont il sera question plus tard au comité des chemins de fer.

Eh bien ! la population de la région de Boundary-Creek croit certainement avoir droit de posséder les facilités de communication, par chemin de fer qui lui permettent de travailler au développement de ses mines d'une manière dont elle ne le peut à présent. Il y a là environ vingt-deux compagnies de mines qui déjà ont envoyé des échantillons de minerai au loin pour savoir quels seront les divers produits de leurs mines après avoir subi l'épreuve de la fonte. C'est ce qu'elles ont fait en s'imposant des frais considérables, mais elles se croyaient justifiables de le faire, afin de contater si ce qu'elles possédaient avait de la valeur, ou non ; et maintenant, elles ont hâte de voir accorder cette charte de chemin de fer, parce qu'elles comprennent qu'il

en serait de même pour eux que pour Nelson et Rossland, c'est-à-dire que l'établissement d'un chemin de fer qui leur procurerait des taux de trafic déterminés par la concurrence, les aiderait beaucoup à développer les mines d'une manière dont elles ne peuvent le faire en restant la proie des exigences d'un seul chemin de fer.

L'honorable député de Vancouver a attaché beaucoup d'importance à la résolution adoptée par la législature provinciale ; mais lorsqu'il a mentionné le vote qui a été pris sur cette résolution, il s'est bien gardé d'examiner la question de la représentation des différentes parties de la province, ce qui est très important dans la considération d'une matière de cette nature. Deux membres de l'opposition seulement ont voté avec le gouvernement en cette occasion. Comme on le voit, ce fut presque tout à fait un strict vote de parti. Si la représentation à la Chambre eût été basée sur la population, le vote aurait donné un tout autre résultat.

Dans l'état de choses actuel, une certaine région renferme 2,328 électeurs que n'intéresse nullement la construction d'un chemin de fer dans la région de Boundary-Creek ; et ces 2,328 électeurs possèdent à la législature provinciale dix député, qui ont voté, naturellement, en faveur de la résolution, tandis que les 2,497 électeurs des comtés concernés dans la construction du chemin de fer n'ont à la même législature que trois députés, qui, tous, ont combattu cette résolution. Pas n'est besoin, je crois, de parcourir toute la liste des députés sur cette question de représentation. Les chiffres cités suffisent pour démontrer à la Chambre que, tout en ayant reçu l'appui de la majorité à la législature, cette résolution, en toute probabilité, aurait eu un sort tout différent à cette législature si la représentation y eût été basée justement sur la population.

L'honorable député de Vancouver a mentionné le fait que le colonel Baker avait voté en faveur de la résolution, comme si ce monsieur était bien vivement intéressé à cette partie de la province qui bénéficierait de la construction de ce chemin de fer ! Il représente un comté dans la région connue sous le nom de Kootanie-est, laquelle est située à quelques centaines de milles à l'est de la région de Boundary-Creek, que traversera ce chemin de fer, et laquelle n'a rien de commun, dans ses aspirations et ses besoins, avec la population de cette dernière. Je ne puis affirmer le fait, mais je suis convaincu que le colonel Baker n'a jamais traversé aucune partie de la région de Boundary-Creek. Mais les membres de la législature provinciale plus en contact avec cette partie-là de la province, c'est-à-dire les hommes qui la représentent, comme M. Graham et le député du comté voisin de celui-ci, M. Hume, tous deux ont voté en faveur de la résolution, et ce sont les membres de cette législature les plus capables de comprendre ce que comporte pour cette région minière la possession des facilités de nature à la développer, que lui procurerait la concession de cette charte.

Je ne sache pas qu'il me soit nécessaire d'examiner encore la question de la fonte, bien qu'on l'ait soulevée dans ce débat. Les promoteurs du bill, lors de sa considération au comité des chemins, ont pleinement expliqué que la raison pour laquelle le haut-fourneau a été établi à Northport, au lieu de l'être en quelque endroit situé en deçà de la frontière américaine, fut la nécessité, d'abord, d'avoir de la chaux pour la mêler au minerai de Rossland, afin d'avoir un fondant, et ensuite, d'obtenir de l'eau pour opérer la fonte.

L'honorable député de Vancouver a déclaré aujourd'hui que ce haut-fourneau aurait pu tout aussi bien être établi à quelque endroit situé en deçà de la frontière, et je crois l'avoir entendu mentionner un endroit appelé Sayward. Eh bien ! il est possible que l'honorable député ignore que lorsque les personnes les plus considérablement intéressées à la fonderie cherchaient un emplacement pour l'y établir, ils examinèrent celui de Sayward, et qu'ils en reçurent jusqu'à un certain point une impression favorable, restant convaincus que l'emplacement était bon. Mais quand ils en vinrent à étudier davantage la question et qu'ils tâchèrent de découvrir la manière dont ils obtiendraient l'eau nécessaire pour pouvoir exploiter l'industrie de la fonte, ils constatèrent que M. Heintze s'était emparé de la seule eau qui aurait pu leur être utile dans cette partie de la province, et ils se trouvèrent, par suite, malgré leur désir de le faire, dans l'impossibilité d'établir une fonderie à cet endroit. Ensuite, le fait qu'il leur était beaucoup plus facile d'obtenir de la chaux à Northport, les décida à y établir leur fonderie.

Je ne crois pas qu'aucun de ceux qui envisagent cette affaire au point de vue des affaires considère qu'ils ont eu tort d'adopter le parti qu'ils ont pris. Ils se sont vus forcés, virtuellement, d'aller établir leur fonderie là où ils l'ont fait, et tous ceux qui vont là établir des fonderies doivent être guidés par les mêmes principes pratiques.

Je ne considère pas, moi-même, que cette question soit bien importante dans ce cas-ci, car il existe un syndicat qui est prêt à mettre une fonderie en exploitation aux Grandes-Fourches, précisément dans la région même de Boundary-Creek, lequel est allé jusqu'à engager une somme considérable dans l'entreprise, et qui se mettra à l'œuvre aussitôt qu'on lui aura procuré les facilités de communication nécessaires par chemin de fer. Une fois sa fonderie en opération, ce syndicat fera naturellement tout son possible pour que la fonte se fasse en cette partie du pays, et ne voudra pas plus voir le minerai prendre la route de l'étranger que les honorables députés qui combattent maintenant ce bill.

L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) a donné lecture de certaines dépêches publiées dans la *Gazette* de Montréal, prétendant démontrer quel est le sentiment de la population de cette partie du pays relativement à la concession de cette charte. Il est fort étrange qu'un tel nombre de télégrammes venus de divers endroits de la région de la Kootanie aient tous été publiés dans un journal de Montréal. Je ne sache pas que ce journal ait dans toutes ces différentes villes des correspondants qui aient été chargés de lui envoyer des télégrammes à ce sujet particulièrement, et à ce moment-là même. Il me semble qu'il doit y avoir quelque main cachée qui a provoqué ces télégrammes-là et préparé leur publication. Je possède en ce moment une dépêche de Nelson, laquelle peut jeter une certaine lumière sur la manière dont on opère ces sortes de choses, ainsi que sur la nature des moyens auxquels on a recours pour combattre l'opportunité de cette charte.

Voici cette dépêche, qui vient du maire de Nelson :

Quarante membres de la chambre de commerce de Nelson se sont réunis ce soir, pour lever la séance sans avoir accorder à l'officier du chemin de fer Canadien

M. BOSTOCK.

du Pacifique l'occasion de présenter une résolution révocatoire. On les a bien battus.

La résolution révocatoire à laquelle il est fait allusion ici avait pour but d'annuler la résolution adoptée en faveur de cette charte par la chambre de commerce de Nelson. Voilà qui démontre les moyens auxquels on a recours pour créer de ce côté-ci du Canada l'impression que notre population de la région de la Kootanie est opposée à cette charte.

En traitant de la question de la fonderie, l'honorable député de Vancouver (M. *McInnes*) a parlé de la résolution adoptée par la chambre de commerce de Nelson au sujet des taux du transport des marchandises sur le chemin de fer de Nelson à *Fort-Sheppard*. *Il a essayé d'établir qu'en votant* pour ce bill, la chambre accomplirait un acte de philanthropie en faveur de M. Corbin. La Chambre sait que M. Corbin ne désire pas de faveur du gouvernement au delà de ce qu'il mérite d'avoir en qualité d'homme d'affaires ordinaire. Ce monsieur a placé son argent dans cette région, et il a fait tout son possible pour la développer, mais, de même que tout autre homme adonné à la construction des chemins de fer et aux affaires, il l'a fait dans l'espoir, en même temps qu'il édifiait et aidait le pays, de s'aider aussi lui-même.

Il ne demande pas à être traité sur un autre pied que celui-là, il ne veut pas qu'on le regarde comme un philanthrope, mais il désire recevoir, et il a, je crois, le droit de l'exiger, un juste traitement de la part de cette Chambre, et il voudrait qu'on ne lui refusât pas la charte qu'il demande aujourd'hui, simplement parce que le tarif de son chemin de fer de Nelson à Fort-Sheppard est réputé exercer une distinction contre la fonderie de Nelson. Le fait est que je ne crois pas qu'un seul wagon de minerai y ait jamais été expédié. Et comme le savent ceux qui comprennent cette question des tarifs du trafic, fort souvent dans la rédaction d'un tarif on abaisse un taux relativement au transport des marchandises d'un point à un autre, et s'il n'est point fait d'expédition de là, il n'est pas question de ce taux, lequel peut subsister pendant longtemps au tarif sans qu'on y fasse aucune attention. Et tel est le cas au sujet des taux mentionnés par l'honorable député de Vancouver aujourd'hui.

Et puis voici le *Globe* du 28 mars qui publie une lettre écrite par M. Corbin concernant la déclaration de l'honorable député de Vancouver, lettre où on lit :

Le taux réclamé pour le transport du minerai depuis Hall's-Siding jusqu'à Nelson, soit une distance de 11 milles, est prétendu être de $2.25 par tonne. Le fait est qu'il n'y a jamais eu plus de deux ou trois wagons de minerai d'expédiés de Hall's-Siding, et cet endroit est à au delà de 20 milles de Nelson. Ce minerai consistait en fin sulfure de fer, recueilli sur les tables de concentration de la mine Fern, laquelle a été en exploitation environ trois mois seulement.

J'ignore le taux fixé pour les expédition de cet endroit lorsque le tarif fut tout d'abord préparé, et avant qu'on ait envoyé du minerai de là. Mais dès qu'il devint évident qu'on en expédierait, des instructions furent aussitôt données dans le but de rendre absolument uniformes les *taux réclamés pour les transports* à Nelson et à Northport, et c'est ce qui a été fait.

Puis, relativement au deuxième point, savoir : que le taux du transport entre Nelson et Northport est de $1 par tonne, voici ce qu'il dit :

Cela n'est pas exact. Le taux réclamé entre Nelson et Northport est de $1.25 par tonne, et il n'a jamais été moindre, et pas une seule tonne de minerai n'a jamais été expédiée de Nelson à la fonderie de Northport.

Ensuite, quant à la troisième accusation énonçant que le taux réclamé pour le transport du minerai entre Rossland et Northport est de 75 cents par tonne, il dit :

Cela est exact en tout point. Notre contrat conclu avec la Compagnie de la mine LeRoi fixe à 75 cents par tonne le transport du minerai, pourvu qu'il en soit expédié 3,000 tonnes ou au delà, et $1 par tonne s'il en est expédié moins. Ce taux ajouté à celui de $1.25 par tonne réclamé pour le transport du minerai entre Nelson et Northport forme $2.25 par tonne, ce qui est précisément le taux de transport offert par ma compagnie à la fonderie de la mine Hall à Nelson, il y a plus d'un an et demi, alors que la distance qui sépare Rossland de Nelson est de 87 milles.

La quatrième accusation consiste en ce que le taux réclamé pour le transport du minerai de la mine Velvet à Nelson, sur le chemin de fer de la Montagne Rouge, lequel est celui de Rossland, était de $2.75 par tonne. A cela M. Corbin répond :

Voilà évidemment une erreur de chiffre, on devrait dire $2.25 par tonne.

La cinquième accusation mentionne un taux de $1 par tonne entre Robson et Nelson, soit une distance de vingt-huit milles. Ce taux existe sur une voie dépendant du chemin de fer Canadien du Pacifique, avec laquelle M. Corbin n'avait rien de commun, et sur laquelle il ne possédait aucune autorité.

La sixième accusation mentionne un taux de $3 par tonne entre la ville de Slocan et Nelson, soit une distance de 45 milles. Ce taux a trait encore à une voie dépendant du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur laquelle M. Corbin n'a pas d'autorité.

Les septième et huitième accusations se rapportent au chemin de fer de Kaslo et Slocan, dans lequel M. Corbin n'a pas d'intérêt, si ce n'est qu'il reçoit le fret que ce chemin transporte, comme il le ferait pour tout autre chemin, pour l'expédier sur sa voie ferrée.

La neuvième accusation mentionne le taux général réclamé entre Nelson et Tacoma, Everett et les Grandes Chutes. Ce taux a été fixé de concert par le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand-Tronc, le Great Northern et le *Northern Pacific*.

La dixième accusation est encore relative à un taux général dont seuls les chemins de fer de Nelson à Fort-Sheppard et de Spokane Falls et Northern obtiennent la proportion qui leur revient, mais je crois que ça devrait être $6.75 au lieu de $6.25.

Et dans cette lettre-ci, M. Corbin continue :

Cette matière est parfaitement comprise par la chambre de commerce de Nelson, et le fait que celle-ci est tout à fait d'accord avec moi au sujet des taux du transport des marchandises est établi par la résolution adoptée par elle en faveur du chemin de fer de la Vallée de la Chaudière, dont le comité des chemins de fer et canaux de la Chambre des Communes est actuellement saisi.

Eh bien ! voilà, je crois, un franc exposé de la situation quant aux taux de trafic réclamés sur le chemin de fer de Nelson à Fort-Sheppard, qui démontre, je pense, qu'il n'existe pas de distinction *sur ce chemin de fer au sujet des fonderies* de Nelson et de Northport.

Un autre point que j'ai essayé de soulever l'autre jour au comité des chemins de fer, c'est que, par suite de la manière dont il a été traité relativement à la réclamation, de la part de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, du droit exclusif d'accéder à la plage comprise dans les limites de la ville de Nelson, M. Corbin n'a pas eu l'avantage de pouvoir faire pénétrer son chemin de

fer dans cette ville, pas plus qu'il ne peut expédier de minerai à la fonderie de Nelson de la manière dont il devrait pouvoir le faire, et qui lui permettrait d'accorder de meilleurs taux de transport au minerai. On comprend facilement que s'il faut transporter le minerai en camions, sur un parcours d'un mille et demi à deux milles, de la gare à la fonderie, cela rend les frais d'expédition beaucoup plus coûteux que si les wagons de chemin de fer pouvaient se rendre jusqu'au réservoir à minerai de la fonderie pour y verser leur chargement.

Je n'entends pas, M. le président, retenir le comité beaucoup plus longtemps. Ce comité a entendu discuter fort cette matière, et je crois qu'il en a entendu assez de part et d'autre pour se former une opinion sur le parti dont l'adoption serait le plus favorable au pays. Pour ma part, je désire, et très certainement, voir adopter cette charte de chemin de fer, car je la considère favorable aux intérêts de la partie du pays que je représente. Je suis convaincu que la construction de ce chemin aiderait grandement à son développement, nous procurant une voie rivale: les expéditeurs et les commerçants de la partie est du Canada pourraient y faire parvenir leurs marchandises d'une manière dont ils ne peuvent le faire en étant simplement assujettis à la règle d'un seul chemin de fer. C'est là un sujet, je crois, de nature à intéresser fort la population de l'est.

On pourra le comprendre un peu plus clairement au récit d'un incident qui a eu lieu à l'occasion du transport de l'outillage destiné à l'exploitation de la mine Le Roi.

A l'époque où la compagnie propriétaire de cette mine se proposait de se pourvoir du vaste compresseur dont elle se sert dans l'exploitation de sa mine, elle eut l'occasion de voir le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc lui réclamer des taux différents, et de constater qu'elle pourrait épargner 15 ou 20 cents par tonne en s'adressant de préférence au dernier de ces chemins de fer pour faire transporter son outillage à Rossland.

La conséquence fut que, sur huit wagons de pièces de machines expédiées de Sherbrooke, dans la province de Québec, à cette mine Le Roi, sept prirent la voie du Grand Tronc, pour être expédiées par le chemin de fer du Grand Nord à Spokane, puis de là à Rossland, et un seul passa par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Par ce moyen, les propriétaires de la mine purent obtenir un taux de transport beaucoup moins élevé que celui qui leur aurait été imposé, s'ils eussent eu à accepter forcément les conditions du chemin de fer Canadien du Pacifique.

On a prétendu plus d'une fois que ce chemin déversera le trafic chez nos voisins les Américains, et l'on semble penser que c'est chose qu'on ne devrait pas faire. Mais je trouve qu'on a autre chose de beaucoup plus sérieux à considérer, si l'on doit s'occuper d'une question de ce genre, et si l'on doit essayer d'empêcher nos voisins de profiter des précieux dépôts miniers que nous possédons dans la région de la Kootanie. Je suis d'avis qu'il a été tiré du Canada, et peut-être enlevé à la population canadienne, beaucoup plus d'argent qu'on ne pourrait le faire ici, par des Américains venus en ce pays pour se choisir des claims et les exploiter, et devenus, pour quelques-uns du moins, possesseurs de grandes richesses par suite de la permission qui

M. BOSTOCK.

leur était accordée de posséder ces claims miniers au Canada.

Eh bien! si ceux qui combattent ce bill sont si désireux d'empêcher les Américains de continuer à profiter de ces régions minières de la Colombie anglaise, je trouve qu'ils rendraient un bien plus grand service à la population canadienne en s'occupant de soulever, j'allais dire une agitation, oui, une agitation pour empêcher les Américains de posséder des claims en cette région-là.

Actuellement, les Américains peuvent aller dans la région de Boundary-Creek ou de la Kootanie, se choisir des claims concurremment avec les sujets anglais et canadiens; puis ils peuvent retourner de l'autre côté de la frontière, là où le pays est presque aussi riche que du côté canadien, autant qu'il est possible de le dire, et d'y choisir d'autres claims. Il en résulte qu'ils peuvent posséder et développer des claims des deux côtés de la frontière, ou de n'importe lequel de ces côtés qu'ils trouvent le plus avantageux. Mais un sujet anglais qui se rend dans cette région ne peut se choisir de claim qu'à la Colombie anglaise. Il est gêné à ce point, que s'il lui arrive, en dépassant la frontière, comme un homme peut le faire sans le savoir, de prendre un claim sur le territoire américain, il s'apercevrait ensuite qu'il ne peut pas le garder parce qu'il est sujet anglais. Cependant, jusqu'à présent, si un homme est citoyen américain, peu importe le territoire sur lequel il opère des deux côtés de la frontière.

Je dis donc que ceux qui combattent ce bill parce qu'il serait de nature à bénéficier à la fortune et au commerce de nos voisins, feraient bien mieux de soulever cette question que je pourrais appeler essentielle, et de se déclarer prêts à empêcher les Américains de posséder des claims miniers en deçà de la frontière.

Eh bien! M. le président, je ne veux pas retenir le comité plus longtemps, mais j'espère qu'il considèrera sérieusement cette matière, et qu'il ne votera pas contre ce que je considère être dans les meilleurs intérêts des mineurs et de l'industrie minière à la Colombie anglaise.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je croyais que nous aurions l'avantage d'entendre quelques-uns des membres du gouvernement. Il me semble, assurément, que nous avions le droit de savoir avant maintenant l'attitude que le gouvernement doit prendre, si le sujet a en réalité l'importance que lui croit l'honorable préopinant (M. Bostock) et que lui a attribué aujourd'hui l'honorable député de Vancouver (M. McInnes). Pour ma part, j'aurais été particulièrement heureux d'entendre ces honorables ministres qu'on a expressément signalés dans ce début, dont on a mentionné plusieurs fois les déclarations faites à la dernière session, alors que le gouvernement demandait l'octroi d'un très fort montant, soit environ quatre millions de dollars, afin d'aider à la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Nous voici en présence de déclarations graves, de déclarations de grande importance, surtout si l'on considère qu'elles contredisent directement la politique de la législature de la Colombie anglaise, telle qu'exprimée dans la résolution dont on a donné lecture en ce débat.

L'honorable préopinant a également partagé ces opinions à la dernière session. On lui a rappelé

aujourd'hui ses observations sur le principe général du bill, et en l'écoutant très attentivement, je n'ai pu rien saisir qui expliquât la différence des opinions qu'il exprime maintenant. Il ne me semble pas qu'il puisse conserver la même opinion qu'il professait en cette importante circonstance, et préconiser l'adoption de ce bill.

L'honorable député, il est vrai, a tâché de se débarrasser des assertions provenant des localités, en tant qu'elles étaient constatées appartenir à une politique étrangère et, plus encore, qu'elles étaient attribuées à des correspondants de journaux. Mais, relativement à cette partie de ses remarques, il y a lieu d'observer qu'il ne peut nullement répondre à l'une des communications importantes dont l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) a donné lecture à la Chambre, celle dans laquelle le *Northport*, journal publié dans le territoire de Washington, confirme, si tant est que l'expression de l'opinion d'un journal sur un sujet comme celui-ci puisse avoir cet effet, les opinions des députés qui partagent l'avis que le ministre des Chemins de fer et Canaux et le ministre du Commerce possédaient à la dernière session. Il a omis de parler de la joie manifestée par le *Northport* à la nouvelle que le comité des chemins de fer avait fait un rapport favorable à l'octroi de la charte de ce chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière.

Voici ce que ce journal dit: " Attendons-nous maintenant à une grande prospérité pour Northport." Ce journal adopte ainsi l'avis que l'honorable préopinant, d'après ce que je comprends, a si bien exprimé à la dernière session, à l'approbation *de cette Chambre.*

Par conséquent, que nous ayons tort ou raison d'attribuer à ces observations la grande importance qui leur est attachée, vu qu'elles ont été émises par des membres du cabinet dans le cours de la discussion touchant l'octroi d'un subside considérable, et alors qu'on préconisait cet octroi; que nous ayons tort ou raison, dis-je, d'attribuer de l'importance à ces observations, il me semble qu'il incombe aux ministre de s'occuper du sujet, et de faire en sorte que la position du ministre des Chemins de fer et Canaux, dans tous les cas, ne se trouve pas contradictoire au sujet de la mesure actuelle. On dit que l'honorable ministre a parlé au comité des chemins de fer, et vu sa qualité de ministre, naturellement, ses observations doivent avoir beaucoup de poids.

Il serait juste que le comité général de la Chambre bénéficie des avantages pouvant découler des observations que l'honorable ministre a faites ailleurs. Dans tout le cours de ce débat, on a parlé des discussions qui ont eu lieu au comité des chemins de fer. On a agi ainsi contrairement aux règles de la Chambre, mais évidemment du consentement de ce comité. Cependant, personne ne voudrait prétendre qu'on a rapporté exactement, c'est-à-dire en entier, les divers arguments apportés au comité des chemins de fer.

Relativement à la volte face de l'honorable ministre des Chemins de fer sur cette question, j'aimerais bien à savoir si l'honorable ministre du Commerce a suivi son exemple sous ce rapport, et changé d'opinion sur les grands principes contenus dans cette question, parce que, lors du débat qui eut lieu durant la dernière session au sujet du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, l'honorable ministre auquel je viens de faire allusion a exprimé deux opinions importantes sur ce point. Il a d'abord traité l'importante question d'empêcher les chemins de fer américains de s'établir dans le district de la Kootanie, par suite du danger presque certain qu'il y avait de voir le commerce canadien se diriger vers le sud au détriment du nord; et l'honorable ministre a alors insisté fortement sur le devoir qu'il y avait pour le parlement de faire tout ce qui était possible pour conserver ce commerce à la région du nord au lieu de le laisser gagner le sud. Il a ensuite parlé de la question du droit de réglementer que devrait posséder le gouvernement, et il a à ce sujet posé des principes qui sont en contradiction complète avec la position prise par l'honorable ministre des Chemins de fer sur la mesure qui nous est actuellement soumise. A la dernière session, le gouvernement tenait la clef de la situation.

L'honorable ministre du Commerce a fait valoir tous les mérites de cette politique qui a permis au gouvernement de conserver le droit absolu de réglementer ces chemins de fer, ou pour me servir de son propre langage, pour mettre cette région à l'abri de toute tentative qui pourrait être faite d'établir dans cette région un monopole qui aurait pu avoir un effet désastreux sur l'avenir de cette province. Voici ce qu'il disait à ce sujet:

N'oubliez pas que le gouvernement du Canada est en position de réglementer les tarifs sur tout ce qui part d'aucun endroit du Pas-du-Nid-de-Corbeau à destination du Canada, ou sur toutes les marchandises qui partent du Canada pour être transportées à n'importe quel endroit le long du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Et plus loin il ajoutait:

Une grande partie du commerce est maintenant accaparée par les Américains. Inutile pour moi de dire aux hommes d'affaires qui siègent dans cette Chambre et à ceux du pays tout entier, que si nous permettons au commerce de prendre cette direction, il sera extrêmement difficile de le reconquérir.

Cette expression d'opinion est de la plus haute importance, et ces remarques couvrent pour ainsi dire les points sur lesquels il ne me semble pas exister de divergence d'opinions dans cette Chambre; c'est-à-dire, le pouvoir que possède le gouvernement de protéger dans une large mesure ce pays contre le monopole qui pourrait être créé par la mise en exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique, à mesure qu'il prolonge sa voie dans cette *importante région minière*; il existait à part cela la nécessité absolue d'empêcher autant que possible que le commerce canadien fût accaparé par les Américains. Le silence que gardent sur cette question les honorables membres de la droite ne laisse pas que de paraître quelque peu extraordinaire, parce que ce n'est plus un secret pour la Chambre que le ministre des Travaux publics était contre ce bill lorsqu'il a été annoncé.

Il a permis que la chose soit connue, ou, dans tous les cas, il est considéré comme ayant accordé toutes ses sympathies à ceux qui considéraient ce bill comme la subversion des principes importants qui avaient été établis durant la dernière session, et de concert avec d'autres, il s'est exprimé de façon que l'on pouvait induire de leur langage qu'ils étaient opposés à l'adoption de ce bill, et l'on dit même qu'à l'heure actuelle, le gouvernement n'en est pas encore arrivé à une entente unanime sur la question de savoir quelle doit être la conduite qu'il doit dire au comité de suivre relativement à ce projet de loi. Il serait donc très intéressant, dans les circonstances, de savoir quelle est l'attitude du gouvernement sur ce point. Je ne serais pas sur-

pris d'apprendre qu'il est disposé à faire tout le contraire de ce qu'il a préconisé à la dernière session ; à mon avis, une conduite de cette nature conviendrait beaucoup au gouvernement actuel et me paraîtrait tout à fait naturelle de sa part. Mais, si je prends en considération tout ce qui a été dit sur ce sujet jusqu'ici, je ne crois pas que le ministre des Chemins de fer et Canaux puisse déclarer que tous les membres du gouvernement sont unanimes à dicter au comité la ligne de conduite qu'il doit adopter relativement à ce bill. Son silence est peut-être d'or. Ce projet de loi va peut-être avoir l'avantage d'être étudié sur ses mérites ; pour ma part, je crois pouvoir dire au nom de tous ceux qui se sont déclarés contre ce bill que c'est là tout ce que nous demandons.

Je crois que l'honorable député qui a parlé le dernier contre le bill a eu tort de dire que le chemin de fer Canadien du Pacifique était au fond de cette opposition, et que beaucoup de choses ont été dites sur cette question qui n'avaient pas leur raison d'être. Je n'ai jamais entendu dire, directement ou indirectement, par aucune personne représentant le chemin de fer du Grand-Tronc ou le chemin de fer Canadien du Pacifique, quelles étaient leurs intentions relativement à ce bill. Je n'ignore pas, cependant, que le chemin de fer Canadien du Pacifique, agissant en cela conformément à ses intérêts, est opposé au bill, et il ne peut y avoir de doute que le chemin de fer du Grand-Tronc, ou en d'autres termes le chemin de fer qui est au fond de cette charte, est désireux que le bill soit adopté ; mais je ne crois pas que les honorables membres des deux côtés de la Chambre prétendent être plus en faveur d'un chemin que de l'autre, ou désirent être considérés comme étant plus en faveur d'un chemin que de l'autre.

On ne se gêne pas pour faire des déclarations de cette nature, mais ce qui doit guider notre conduite et ce que le pays appréciera dans cette affaire, ce sont les raisons et les arguments avancés par les deux parties. Les opinions exprimées par le ministre des Chemins de fer et Canaux, par le ministre du Commerce et par le député de Yale et Caribou, étant toutes d'accord, ce fait est d'une grande importance, parce que ces opinions sont d'accord non seulement avec la résolution adoptée par la législature de la Colombie anglaise, mais aussi avec la masse de la population de cette province, représentée par la presque totalité des membres de la législature qui se sont déclarés en faveur de cette résolution. Et puisqu'il a été fait allusion à ce vote, il est intéressant de voir quelle position a prise le chef de l'opposition, M. Semlin, lorsque cette question a été soumise à la Chambre, ou, dans tous les cas, de voir l'attitude de la législature lorsque l'on présenta la résolution demandant à cette dernière de faire des représentations au gouvernement fédéral, dans le but de l'empêcher d'accorder cette charte par l'entremise du parlement. Il n'y eut pas un seul vote d'enregistré contre cette motion. Cette motion mérite considération et indique qu'il ne faut pas traiter trop à la légère les désirs exprimés non seulement par les chambres de commerce du littoral du Pacifique, mais par la législature elle-même. Le discours prononcé par M. Semlin est reproduit dans le *Daily-Colonist* de Victoria, et comme il est assez court et n'a pas été cité au cours de la discussion, je vais le lire :

M. Semlin ne possédait pas une connaissance, assez parfaite du territoire qui se trouve situé près de la ligne frontière pour pouvoir se former immédiatement une opinion sur cette question.

De même probablement que tous les autres députés, il avait à cœur les meilleurs intérêts du Canada. Un chemin de fer n'est pas une œuvre patriotique, mais une entreprise commerciale. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit dans un but de spéculation. Lorsqu'il voulait écraser un adversaire, il faisait appel aux sentiments patriotiques, mais en tout cela, il n'était guidé que par ses propres intérêts. Il n'est pas du tout un admirateur de M. Corbin, ou de tout ce qu'il a fait jusqu'ici relativement au chemin de fer. Ce n'étaient pas plus les sentiments qui faisaient agir ce monsieur dans ses entreprises de chemin de fer, que le chemin de fer Canadien du Pacifique. Comme cette dernière compagnie, il n'a qu'un seul but : faire le plus d'argent possible. M. Graham a prétendu que la concurrence dans les chemins de fer était à l'avantage de la population du district dont il parlait. Cependant, il voudrait posséder de meilleurs renseignements sur l'état de choses existant dans la région de la Boundary-Creek, et il était d'opinion qu'un comité devrait être nommé pour tenir une enquête et faire un rapport à la Chambre. Il proposa que la question fût renvoyée à un comité spécial d'enquête, lequel serait composé de MM. Rithet, Graham, Higgins, Stoddart et Hume.

Le premier ministre déclara qu'il était bien certain qu'un chemin de fer pénétrerait durant le cours de l'été dans cette région, en passant de ce côté-ci de la frontière, et que cette voie serait supérieure à celle dont il s'agissait dans le moment. Il voulait faire allusion au chemin de Penticton, lequel devait se raccorder avec le Shuswap et Okanagan et faire de ce chemin de fer, dans lequel la province est intéressée et pour lequel elle paie chaque année de fortes sommes, une voie rémunératrice. L'honorable M. Baker a dit : Il ne peut y avoir le moindre doute que le chemin proposé par M. Corbin aura pour effet d'enlever le minerai du pays pour le transporter chez les Américains, et le commerce se dirigera vers le sud au lieu de rester dans la Colombie anglaise. S'ils votaient contre la résolution, ils ne pourraient trouver un meilleur moyen de faire tort aux intérêts commerciaux de la province. L'honorable M. Eberts, a dit : Le chemin de Penticton sera d'un grand secours à la province, et fera du chemin de Shuswap et Okanagan une entreprise rémunératrice.

Pour sa part, il croit qu'il vaut mieux que nous commencions par défendre nos propres intérêts, avant de travailler en faveur des chemins de fer américains au détriment de notre propre province. On peut être assuré que le chemin de Penticton sera en exploitation avant le mois d'août prochain, et il faut qu'il en soit ainsi si la compagnie veut se conformer à sa charte et obtenir sa subvention. Il n'a rien à dire contre M. Corbin, qui est un homme digne d'estime, mais toute la question consiste à savoir s'il vaut mieux permettre de construire un chemin de fer qui viendra du côté américain, ou bien s'il est préférable d'avoir un chemin de fer situé tout entier sur le territoire de la Colombie anglaise.

Je crois qu'il est très important de ne pas perdre de vue ce débat qui a eu lieu dans la législature de la Colombie anglaise, car nous devons accorder autant de considération à l'opinion ainsi exprimée par la législature de la Colombie anglaise, que nous en aurons pour une expression d'opinion de cette nature faite par la Chambre des Communes du Canada. La législature de cette province et les différentes chambres de commerce ont fait tous les efforts possibles pour bien faire comprendre à cette Chambre qu'il serait de mauvaise politique, contraire aux intérêts de la Colombie anglaise et contraire aux intérêts du commerce que le Canada fait avec cette province d'accorder une charte de cette nature. L'honorable député (M. Bostock) a voulu prétendre que la Chambre devait agir d'après l'opinion de ses électeurs—et cet argument m'a quelque peu surpris, même en supposant que cet honorable député représente l'opinion de la majorité de ses électeurs sur cette question,—car pour en agir ainsi, il ne faudrait pas tenir compte de l'opinion exprimée par la législature.

Or, la législature de la Colombie anglaise a son mot à dire lorsqu'il s'agit d'accorder des chartes de chemins de fer dans cette province, et ce ne peut

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

être qu'un faible argument à avancer dans cette Chambre que de prétendre que dans un district en particulier le sentiment public semble être défavorable à la décision de la législature. En étudiant cette question, nous ne pouvons attacher trop d'importance à l'opinion émise par la législature locale, parce que nous ne devons pas oublier qu'il fut un temps où les honorables membres de la droite traitaient avec le plus grand respect toute expression d'opinion, de la part des provinces, ou tout droit qui était censé être sous leurs juridiction. Il est bon de se rappeler que ce n'est que par suite de circonstances particulières que ce bill est aujourd'hui soumis au parlement. Si ce chemin de fer était plus long qu'il ne l'est réellement, mais ne se raccordait pas avec un chemin de fer étranger, à la frontière, il se trouverait sous la juridiction absolue de la législature de la Colombie anglaise. Par conséquent, je dis que si les honorables membres de la droite se rappellent leur conduite passée, ils réfléchiront sérieusement avant d'intervenir même au moindre degré dans ce qu'ils considèrent habituellement comme étant un droit du ressort des provinces. J'ai fait remarquer l'inconséquence qui existe entre les remarques faites l'année dernière par certains honorables ministres et les arguments dont ils se sont servis durant la présente session. Je ne crois pas faire fausse route en disant que je n'attribue pas plus d'importance qu'il ne faut à leurs déclarations ; mais je n'hésite pas à dire que le gouvernement a frappé la note juste aux oreilles de la population de ce pays, l'année dernière, en basant sa politique sur ce principe relativement au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Partant de ce principe qui a été sanctionné par le parlement l'année dernière, je voterai contre l'adoption de ce bill.

Sir ADOLPHE CARON: En tant que je puis me le rappeler, aucun projet de loi n'a été étudié avec autant de soins que celui qui est actuellement soumis à la Chambre. Il a été discuté durant trois longues séances devant le comité des chemins de fer, et à cause de la longueur de cette discussion, je serai aussi bref que possible dans les quelques remarques que j'ai à faire. Parmi les honorables membres qui composent cette Chambre, peu ont défendu avec plus de vigueur que moi ce principe que le Canada doit appartenir aux Canadiens. Je n'entreprendrai pas de discuter la question de savoir si les membres du gouvernement sont d'accord sur la politique qu'il doit suivre relativement à ce chemin de fer. Ce n'est pas la première fois qu'ils ne peuvent s'entendre, et nous sommes habitués à ces dissensions de famille ; mais si cette mesure est de nature à se recommander par elle-même au jugement de ceux qui sont intéressés dans l'affaire, cela n'est pas une raison pour nous empêcher d'étudier ce bill sur son propre mérite. L'honorable préopinant s'est moqué d'un honorable membre de la droite qui a prétendu que c'était le chemin de fer Canadien du Pacifique qui était au fond de l'opposition qui est faite au bill actuellement soumis. Je ne blâme pas le chemin de fer Canadien du Pacifique de s'opposer à l'adoption de ce bill, et je n'ai aucun reproche à faire au chemin de fer du Grand-Tronc, parce qu'il prend la position contraire. Le président de cette dernière compagnie, dont la voix n'avait jamais été entendue dans la Chambre du comité des chemins de fer, est venu se déclarer contre ce bill devant le comité ; et le vice-président de cette puissante corporation a fait de même. Nous sommes donc forcés d'admettre que la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique s'y est opposée de toutes ses forces.

Mais, M. le président, sans entrer dans l'historique de ce bill qui a déjà été fait avec beaucoup de soins, permettez-moi de vous dire que la raison qui me porte à appuyer ce bill, c'est que je suis persuadé que l'avenir des intérêts miniers de cette région est intimement lié à la concurrence que s'y feront les chemins de fer. Il est très beau de dire qu'avant la fin de l'année, le chemin de fer Canadien du Pacifique en prolongeant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau va construire un meilleur chemin que le chemin de fer de la Rivière de la Chaudière.

Mais qu'est-ce qui pourra empêcher le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui aura dépensé des sommes beaucoup plus considérables pour la construction d'une ligne bien plus dispendieuse, de s'adresser au gouvernement et de lui dire : "Comment voulez-vous que nous puissions réduire les tarifs que nous exigeons actuellement de l'industrie minière, lorsque vous connaissez les sommes considérables d'argent que nous avons dû dépenser pour construire notre chemin ?" Que le chemin de fer Canadien du Pacifique soumette ou non cette proposition au gouvernement, il est cependant plus que probable que les mineurs ne seront pas exposés à être surchargés pour le transport de leur minerai, si un chemin de fer comme celui de la rivière de la Chaudière se construit, lequel devra faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique. Que le chemin de fer Canadien du Pacifique coûte ou non de fortes sommes d'argent, il sera toujours obligé de faire concurrence à l'autre chemin et de réduire ses taux aussi bas que ceux de l'autre chemin ; et je ne puis comprendre comment il se fait que des hommes qui ont à cœur les intérêts du Canada en général, puissent avoir objection à ce que le Grand-Tronc pénètre dans cette région. Ceux qui représentaient les intérêts du Grand-Tronc, de même que M. Corbin, ont déclaré ouvertement devant le comité que cette voie serait exploitée par le Grand-Tronc ; et un honorable député a déclaré ici, ce soir, que certaines machines employées dans la grande mine Le Roi avaient été prises à Sherbrooke, dans les Cantons de l'Est, et transportées dans cette région au moyen de ce chemin. Je crois favoriser les intérêts des mineurs de ce district en disant que si une compagnie ne les traite pas convenablement, ils pourront s'adresser à l'autre et bénéficier de la concurrence qui existera entre les deux en encourageant celle qui leur donnera le meilleur service.

Je ne partage pas entièrement l'opinion de ceux qui prétendent que parce que le promoteur de ce chemin est un étranger, nous devons le traiter comme un étranger dans ce pays. Il me semble, M. le président, que l'étranger qui vient au Canada et dépense $1,600,000 de son argent pour construire un chemin de fer destiné à répondre aux besoins des Canadiens, doit jouir d'autant de considération qu'un citoyen naturalisé.

Dans tous les cas, sa conduite démontre qu'il a foi en l'avenir de notre pays, et l'on ne peut nier que si ce chemin n'eût pas été construit, ce pays ne serait pas aussi développé qu'il l'est actuellement, et n'offrirait pas des avantages aussi considérables au mineur et au capitaliste. C'est ce chemin qui a ouvert cette région à la colonisation. Même les

adversaires de ce bill ne peuvent nier que n'eût été ce chemin, cette région ne serait pas encore ouverte à l'heure actuelle. Si je pouvais finir par me persuader que la construction de ce chemin de fer, pour lequel une charte est demandée, aurait pour effet de soustraire au Canada le commerce auquel il a droit légitimement, et cela au bénéfice d'un autre pays, je serais contre ce bill ; mais par la preuve faite devant le comité, par les télégrammes reçus des différents percepteurs des douanes des districts que traverse ce chemin, il a été prouvé à mon entière satisfaction que 95 pour 100 du commerce qui se fait dans cette région sont fournis par l'industrie canadienne et expédiés par des marchands canadiens. Mon honorable ami le député de Hamilton (M. Wood), qui en connaît probablement plus long sur cette question que n'importe qui d'entre nous, parce qu'il fait un commerce considérable dans cette région, déclare lui aussi que 95 pour 100 du commerce sont de source canadienne. Vu ces faits, je crois qu'il est impossible de supposer que ce parlement puisse refuser d'accorder la charte demandée, et cela particulièrement lorsque les promoteurs de cette entreprise ne demandent pas un seul cent de subvention au gouvernement. Je serais certainement contre toute mesure qui aurait pour but d'empêcher le chemin de fer Canadien du Pacifique de pénétrer dans cette région, de même que je serais contre toute mesure qui tendrait vers le même but à l'égard du Grand-Tronc. S'il y avait trois ou quatre chemins de fer dans cette région au lieu d'un seul, les mineurs et autres personnes qui y ont placé des capitaux en retireraient tout le bénéfice.

J'admets que le chemin de fer Canadien du Pacifique a fait beaucoup pour le Canada. Je ne suis pas en faveur de cette mesure parce que je la considère comme étant hostile au chemin de fer Canadien du Pacifique, car je ne le crois pas, mais je lui accorde mon appui, parce que je crois qu'elle est dans l'intérêt du Canada.

M. SPROULE : Je désire faire connaître les raisons pour lesquelles je suis opposé à ce bill. J'ai toujours été en faveur de la concurrence dans les chemins de fer, en tant que cette concurrence est dans les intérêts du commerce et de l'industrie canadienne. Chaque acre de terre, chaque boisseau de grain, chaque tonne de minerai, chaque portion de matière première que nous possédons, devraient être, à mon avis, employés, transportés et fabriqués par des Canadiens, afin que notre pays puisse en retirer le plus grand avantage possible. Si cette charte était accordée, je ne puis m'empêcher de croire que ce chemin, une fois bâti, sera exploité de manière que l'on réussira à enlever toute la matière première que possède le Canada et à la transporter aux Etats-Unis, empêchant ainsi le Canada de bénéficier de tous les avantages qu'il pourrait retirer de la fabrication de sa propre matière première. Si ce chemin de fer devait être construit, il aiderait certainement à transporter notre matière première aux Etats-Unis, et voilà pourquoi je suis contre ce bill. Si quelqu'un prétend le contraire, qu'il étudie un peu ce qui a eu lieu depuis que M. Corbin a mis le pied pour la première fois dans cette région de la Colombie anglaise. L'honorable préopinant nous a dit que les dépenses encourues par M. Corbin, pour développer cette partie du pays, nous justifient de lui accorder de nouveaux droits et de nouveaux pouvoirs. Mais si l'expérience acquise doit nous servir à quelque chose, je dis que bien que le chemin de fer de M. Corbin soit court, et qu'il n'y ait pas encore bien longtemps qu'il est établi sur notre territoire, la quantité de matière première qu'il a extraite du Canada durant cette période pour être fabriquée dans les villes situées au sud de la frontière et le marché qu'il a ainsi ouvert aux cultivateurs, aux fabricants et aux marchands de bois américains au détriment de notre population, tout cela devrait nous faire comprendre que le plus tôt nous prendrons les moyens nécessaires pour faire cet ouvrage au pays, le plus tôt nous nous efforcerons de conserver ce marché à la population canadienne, le mieux ce sera pour nous.

Des marchés, voilà ce dont ont absolument besoin les cultivateurs, les fabricants et les marchands de bois canadiens. Depuis les immenses territoires situés au pied des montagnes Rocheuses où l'on élève d'immenses troupeaux de bestiaux, de même que les territoires du Nord-Ouest et le Manitoba, toutes ces régions expédient leurs produits alimentaires vers les autres provinces de l'est jusqu'à l'océan, et de ces endroits en Angleterre, pour trouver un marché ; mais lorsque nous avons un marché national, ne devons-nous pas autant que possible nous efforcer de le conserver à la population canadienne ? En empêchant les Américains de monopoliser ce marché, nous procurerions un marché national aux cultivateurs de nos territoires ; il leur coûterait moins cher pour transporter les produits, ils réaliseraient des profits plus considérables, et l'argent qui existe dans cette région de la Colombie anglaise au lieu de s'en aller aux Etats-Unis servirait à développer notre propre pays.

Pour ces raisons, il est du devoir du parlement de refuser une charte à cette compagnie. Le Canada est amplement pourvu de toutes les choses nécessaires aux mineurs, et les cultivateurs et les fabricants canadiens ont des droits indéniables à ce marché ; et parce qu'ils y ont droit, il ne peut exister de raison pour nous engager à construire un chemin de fer qui traversera la frontière, afin de permettre aux cultivateurs américains de s'emparer de ce marché. On dit que la population a besoin de moyens de transport et que, par conséquent, la construction de ce chemin est devenue une nécessité. Mais durant la dernière session, l'on a employé tous les arguments possibles pour nous induire à accorder une subvention considérable au chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le but de construire le chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Dans quel but ? Pour le même but que celui que l'on invoque aujourd'hui,—c'est-à-dire, accorder au mineur les facilités de transport dont il a tant besoin. La Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique nous dit qu'elle pousse la construction de son chemin aussi rapidement que possible, et qu'avant qu'une autre année se soit écoulée, le chemin sera construit dans cette région et que la population y possèdera les facilités de transport requises. La seule question qui peut se soulever relativement à cette charte est celle qui consiste à savoir si la population va obtenir de meilleures facilités de transport au moyen de ce chemin que celles qu'elle obtiendra du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ou les tarifs de transport seront-ils moins élevés ? Quelques personnes disent oui, mais après ce qui a eu lieu en comité, je me crois justifiable de dire que le droit de réglementation que possède le Gouverneur en conseil sur les tarifs de transport du fret

Sir ADOLPHE CARON.

du chemin de fer Canadien du Pacifique est une garantie suffisante, en tant que nous pouvons abaisser les tarifs pour le transport du fret, que ces tarifs seront réglementés dans les meilleurs intérêts du mineur. Le fait d'accorder cette charte aurait-il pour effet d'accorder des tarifs de transport plus avantageux pour le fret?

Je ne le crois pas à cause de l'expérience par laquelle le pays est déjà passé lorsqu'il y a deux chemins de fer en concurrence; ils se syndiquent et en arrivent à une entente pour les taux de transport, puis le peuple ne tire pas de la concurrence le bénéfice que l'on pouvait en espérer pour lui.

S'il faut en croire ce que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit l'année dernière et répété cette année-ci au sujet de cette ligne et des autres, nous devons en conclure que la population de cette contrée aura à la fin de l'année des tarifs aussi avantageux et des moyens de transport aussi faciles si nous n'accordons pas cette charte que si nous l'accordons, parce que le Pacifique Canadien va occuper toute cette région, et si nous exerçons un contrôle convenable sur ses tarifs de transport, nous aurons à la fois l'avantage des communications par voies ferrées et d'un tarif raisonnable. Ces tarifs seront-ils aussi avantageux? Je le crois. Le contrôle que nous exerçons est notre garantie. Le pays a-t-il besoin d'un chemin de fer spécialement pour les mineurs pour transporter leur minerai hors du pays? On nous dit quelquefois qu'il est absolument nécessaire de transporter le minerai de l'autre côté de la frontière pour l'y traiter. Il est vrai que dans cette région on a transporté les produits de nos mines dans une usine de traitement qui se trouve aux Etats-Unis, à Northport, et on nous dit aussi que sans les bienfaits provenant du chemin de fer de M. Corbin, le pays aurait fait peu ou pas de progrès. Mais nous savons aussi que l'on a élevé à Northport une ville grande et florissante, dont la richesse provient de la matière première sortie du Canada. M. Corbin nous dit également que la situation naturelle est telle, qu'avant peu ces minerais devront être affinés en Colombie anglaise. Il n'est pas raisonnable de prétendre que ce chemin de fer est absolument nécessaire pour faire sortir du pays la matière première et la faire affiner aux Etats-Unis. Et si le chemin de fer Canadien du Pacifique traverse cette région, comme il va bientôt le faire, les mineurs seront aussi bien pourvus qu'ils le seraient avec un chemin de fer venant des Etats-Unis.

L'attitude du gouvernement sur cette question m'amuse et m'intéresse beaucoup. Le gouvernement est composé de gens qui, jusqu'à présent, se sont proclamés dans tout le pays défenseurs des droits des provinces. Nous avons eu dans Ontario toute une suite d'élections, où le cri de guerre libéral était le respect des droits provinciaux. Il en a été de même au Manitoba et dans les diverses provinces dont nous avons, dans une large mesure, enlevé les têtes pour constituer le gouvernement d'aujourd'hui. Si ces messieurs sont fidèles à leurs convictions ou aux convictions qu'ils ont exprimées en faveur du pouvoir provincial opposé au pouvoir fédéral, nous devrions les trouver en ligne pour défendre les intérêts des provinces contre tout pouvoir fédéral, ou tout pouvoir étranger. Maintenant, je comprends que la Colombie anglaise s'est opposée à la concession de cette charte. Nous avons entendu, au cours de ce débat, citer des expressions d'opinion de chambres de commerce et de législateurs; nous avons entendu lire des résolutions passées par la législature. Ceci justifie nos conclusions que la province ne veut pas qu'on accorde cette charte. Comment se fait-il que ces défenseurs de droits des provinces se liguent maintenant contre la volonté de la province? Quand le Manitoba luttait contre le monopole du Pacifique, personne ne soutenait plus courageusement les droits de la province que ceux qui veulent aujourd'hui accorder cette charte. Je demanderai à ces messieurs si, au cas où l'Ontario s'opposerait à la concession d'une charte à certain chemin de fer, dans cette province, au cas où l'assemblée législative aurait dit que la construction de cette ligne est dommageable à la province, si on les verrait s'opposer à la volonté de l'Ontario comme ils s'opposent maintenant à celle de la Colombie anglaise? Ou bien, si le cas se présentait au Manitoba, à Québec, en Nouvelle-Ecosse ou au Nouveau-Brunswick, j'ose dire qu'ils se rangeraient vite du côté des droits des provinces. Alors pourquoi ne pas prendre aujourd'hui cette attitude? La Colombie anglaise a fait entendre sa voix aussi énergiquement qu'elle pouvait par l'entremise de ses hommes publics, de son Assemblée législative, de ses chambres de commerce, de ces conseils municipaux, le peuple comme un seul homme a condamné la concession de cette charte et pourtant on trouve des députés pour imposer à cette province éloignée. cette mesure qui est pour elle un désavantage et pour nous une honte.

Je suis opposé à ce bill. Comme on le sait, je suis en faveur de la concurrence. Et je ne crois pas que personne dans cette Chambre puisse dire que j'ai hésité à combattre le Pacifique lorsque j'ai considéré qu'il était de l'intérêt du peuple de le faire. De fait on m'a généralement trouvé du côté de l'opposition. On peut donc être convaincu que je ne combats pas cette charte pour donner au Pacifique plus de pouvoir ou plus de lignes qu'il n'en a, mais parce que je crois que le prolongement du Pacifique dans cette région profitera aux intérêts du peuple et conservera pour les Canadiens ce qui leur appartient et ce qu'ils font bien de conserver chez eux. Pour ces motifs, je suis opposé à cette charte et j'appuie la compagnie qui construit une ligne qui ne coûtera pas un sou au peuple. On dit quelquefois que M. Corbin ne demande pas de subside. Je sais qu'il n'en demande pas, mais c'est parce que les perspectives lui font croire qu'il sera amplement remunéré avec les frais de transport qu'il fera payer. Mais le chemin de fer Canadien du Pacifique ne demande pas de subside non plus, et s'il construit une ligne il contribuera toujours dans ce cas à garder le Canada pour les canadiens. Il garde le pays pour le manufacturier de l'est et le cultivateur de l'ouest et il conserve au pays l'argent qui est maintenant enlevé de cette région minière au détriment du peuple. Je suis opposé à cette charte et je m'y opposerai jusqu'à ce que la Chambre ait définitivement réglé son sort.

M. OLIVER: Je désire soulager les scrupules de ces messieurs qui paraissent s'intéresser si fort, relativement à ce bill, aux intérêts agricoles d'Alberta et des territoires du Nord-Ouest en général. Si les grands intérêts agricoles du Nord-Ouest doivent être mis en péril par un chemin de fer de quatre sous, trente milles de long, je suis prêt à combattre ce changement. Mais si je crois comme

tout le monde dans le Nord-Ouest aux avantages de la concurrence, ni moi ni personne ne sommes assez esclaves de nos préjugés pour repousser la concurrence, si tout le mal qu'elle peut faire est de nous donner un marché pour nos produits agricoles.

Mais dans ce cas-ci, je ne puis comprendre comment la construction de ces trente milles de chemin de fer pourraient faire tort aux intérêts du Nord-Ouest et du district d'Alberta spécialement; au contraire, il me semble que les intérêts agricoles des territoires bénéficieraient d'autant par l'augmentation de consommateurs qui en résultera dans la personne des mineurs employés dans la région de Boundary-Creek, dans les mines qui deviendront productives aussitôt que les trente milles de chemin seront bâtis, mines qui ne sont pas exploitées maintenant et ne le seront probablement jamais si cette ligne ne se fait pas. Comme ce travail augmentera le nombre de ceux qui consomment les produits du Nord-Ouest, je suis en faveur de sa construction et je désire qu'il soit bien compris que je n'ai pas d'autre motif.

Ces messieurs qui ont traité la question, paraissent croire que si ces trente milles sont construits, tous les produits agricoles des Etats-Unis vont affluer dans la région de Boundary-Creek et que les produits des territoires du Nord-Ouest seront bloqués. Pourquoi, on ne nous a jamais dit pourquoi? Est-ce parce que le chemin de fer canadien du Pacifique dont on plaide ici la cause si chaleureusement imposera aux cultivateurs du Nord-Ouest des tarifs de transport plus élevés que cette vile canaille de Corbin n'en imposera aux cultivateurs des Etats-Unis pour amener leurs produits? Ce point mériterait d'être discuté.

Si c'est là la position qu'ils prennent, ils emploient un triste argument en faveur du Pacifique. Mais heureusement, là n'est pas la question. Je puis vous dire que, dans les circonstances actuelles, M. Corbin ne pourrait pas anéantir notre commerce même s'il transportait le fret pour rien. Quand bien même il transporterait pour rien dans la région de Boundary-Creek toutes les provisions requises, si le Pacifique conserve les tarifs qu'il impose maintenant pour des destinations de ce genre, nous serions encore à même de fournir à la région de Boundary-Creek les articles de consommation, parce que le prix actuel d'Edmonton—qui est le centre d'approvisionnement de ce district— aux différents points du lac Fleche, est de 30 cents pour 100, et que les droits de douane sur l'avoine et la farine qui sont les principaux articles de consommation introduits, sont de 30 pour 100. Ainsi quand bien même M. Corbin transporterait ces articles pour rien, nous ne nous trouverions pas encore dans une position désavantageuse vis-à-vis des producteurs américains, parce que les droits à payer sont aussi élevés que les transports du Pacifique. C'est un fait auquel n'ont pas encore songé les gens qui nous menacent d'une catastrophe aussi épouvantable si ce chemin vient à se construire.

Maintenant on peut se demander ceci: pourquoi les gens des territoires désireraient-ils voir construire cette ligne? Pour cette raison, dont j'ai déjà parlé, parce que cette construction développerait la région minière de Boundary-Creek, qui est reconnue comme très riche et susceptible d'un grand développement dans certaines conditions. Ces conditions seraient remplies par la construction de cette ligne, le développement se produirait et nous serions à même de vendre bien des milliers de boisseaux de grain et des milliers de sacs de farine que nous ne vendons pas maintenant et que des obstacles naturels nous interdisent d'espérer vendre si le développement ne se produit pas. Ces messieurs ont dit que ce chemin de fer emportera aux Etats-Unis le minerai de Boundary-Creek pour l'y faire affiner et que le capital américain et les ouvriers américains, seront employés à affiner ce minerai. Laissez-moi poser ainsi la question. Ces minerais ne seront transportés aux Etats-Unis pour y être traités que si les circonstances sont telles qu'il faut les transporter là pour les affiner. Par conséquent s'il faut absolument qu'ils aillent aux Etats-Unis pour être traités, je dis que l'intérêt des producteurs agricoles du Nord-Ouest, sont qu'on transporte le minerai là, plutôt que de laisser les mines inexploitées et les mineurs inoccupés. Ceux qui s'intéressent tant au succès de l'industrie de l'affinage paraissent oublier en demandant qu'on rende rémunératrice à tout prix l'industrie de l'affinage que cette demande ne peut être satisfaite qu'aux frais des mineurs, et si le minerai est à un titre très bas, il se peut qu'il ne puisse pas supporter les frais et ne puisse pas être exploité. Par suite, lorsque ces messieurs basent si fortement leur opposition sur la nécessité de forcer l'affinage des minerais au Canada, ils font peut-être justement ce contre quoi ils protestent, c'est-à-dire qu'ils empêchent la création pour les produits du Canada d'un marché qui s'établirait certainement sans leur opposition.

Au sujet de la nécessité absolue de transporter le minerai canadien aux usines d'affinage américaines, je rappelerai à la mémoire des députés qui ont suivi le comité des chemins de fer les paroles de M. Shaughnessey, le vice-président du chemin de fer Canadien du Pacifique qui a déclaré que le minerai argentifère de Sandon devait être envoyé aux Etats-Unis pour être affiné économiquement et que c'était la raison pour laquelle cette compagnie transportait aux Etats-Unis ces minerais. Et bien, je ne suppose pas que M. Corbin agira autrement que le Pacifique Canadien. S'il est profitable d'affiner le minerai au Canada, il l'y affinera. Mais si cela n'est pas avantageux, pour la même raison que nous préférons voir le minerai de Sandon passer aux Etats-Unis pour y être affiné plutôt que de voir les mines inactives, de même les producteurs agricoles préfèrent voir affiner aux Etats-Unis le minerai de Boundary-Creek, plutôt que les mines restent fermées. Le minerai ne sera transporté aux Etats-Unis que si c'est nécessaire pour l'exploitation des mines. Parlons du commerce de cette région de la Kootanie et de Boundary-Creek dont profitent les Etats-Unis. Le district d'Alberta comme l'ont dit sagement ces messieurs est à même de fournir au district de la Kootanie des articles de consommation. De fait le district d'Alberta en fournit maintenant. Il y a trois ans, il ne fournissait rien, tout venait des Etats-Unis. Maintenant ces approvisionnements viennent en grande partie pour le bétail, l'avoine et la farine du district d'Alberta et du Manitoba. Je demanderai si c'est là la preuve que le Canada perd le commerce de ce pays-là, bien que M. Corbin y possède deux chemins de fer. Je prétends que non. Cela prouve hors de tout doute ce que j'ai prétendu, c'est que le Canada peut tenir le commerce de produits de consommation dans ce pays. Dans les conditions présentes, il le tient. Ce qu'il faut, c'est le développe-

ment du pays pour agrandir le marché et le développement ne se produira qu'en augmentant et en améliorant les facilités de transport. Ceci est reconnu de toutes parts.

Quant à l'argent voté l'année dernière pour le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, ces messieurs paraissent ne pas saisir la position. Nous avons payé $3,500,000 au Canadien du Pacifique pour permettre à cette ligne de pénétrer dans la région de la Kootanie et d'y faire la concurrence commerciale. On nous demande cette année de rejeter une législation destinée à permettre à une compagnie de pénétrer dans cette région pour y faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique. Je ne comprends pas pourquoi, après avoir payé $3,500,000 au Pacifique pour le mettre à même de faire la concurrence pour un certain trafic nous serions, par là, engagés à mettre de côté toute législation permettant à une autre compagnie de lui faire de la concurrence. Je trouve étrauge que cette compagnie qui est venue devant le parlement l'année dernière déclarait que si elle n'obtenait pas du parlement $3,500,000, le trafic de cette région serait perdu pour le Canada, venue de nouveau déclarer que ce commerce sera encore perdu si on laisse construire ces trente milles de chemin de fer.

Quant à la concurrence des chemins de fer, j'ai entendu certains députés prétendre que ce n'est qu'un mythe. Que cherchons-nous dans la concurrence de chemin de fer? Si deux lignes de chemin de fer marchent côte à côte, et font payer les mêmes prix, considérons-nous qu'il n'y a pas concurrence et que les deux lignes ne sont pas nécessaires? Appliquons-donc ce raisonnement à d'autres questions commerciales. Il existe dans Ottawa des magasins où les mêmes catégories de marchandises sont virtuellement vendues aux mêmes prix. Prétend-on que ce n'est pas de la concurrence. Bien que ces magasins vendent de temps à autres les mêmes marchandises aux mêmes prix, nous savons qu'il y a concurrence et une concurrence serrée et que ce serait un malheur de voir disparaître cette concurrence. Il en est de même pour les chemins de fer. Si les chemins de fer momentanement font payer le même prix, il ne s'ensuit pas que nous n'avons pas d'avantages à avoir la concurrence ou bien qu'il n'y a pas de concurrence.

Un fait notoire au Canada, c'est qu'à tous les points où il y a concurrence de chemin de fer, on voit l'activité régner et que partout ou il n'y a pas de concurrence, quelque soit le nombre de lignes de chemin de fer existantes, il n'y a aucune activité. Il n'y a pas encore longtemps que la cité de Hamilton traversée par trois ou quatre lignes de chemin de fer appartenant toutes au Grand-Tronc a jugé nécessaire dans l'intérêt de son commerce de payer un quart de million au Pacifique pour obtenir la concurrence de chemin de fer, et ils ne regrettent pas leur marché. C'est très beau pour ceux qui ont chez eux cette concurrence de dire qu'elle n'est qu'un mythe; mais vous n'entendrez jamais soutenir cela par quelqu'un qui vit où il n'y a pas de concurrence. Prenez les territoires du Nord-Ouest et vous verrez que cela coûte vertuellement aussi cher pour les passagers et les marchandises de Montréal à Calgary ou Edmonton, que de Montréal à Vancouver. Pourquoi? Est-ce que le trajet à Vancouver est plus court ou qu'il y a moins de difficultés à surmonter? La ligne doit traverser trois chaînes de montagnes avant d'atteindre la côte, y est plus longue de plusieurs centaines de milles, mais le prix pour les voyageurs et les marchandises est moindre. La raison, c'est qu'il y a concurrence à Vancouver et pas à Calgary. C'est la même chose dans tout le pays. Les députés qui viennent de grands centres et qui jouissent des avantages de la concurrence par terre et par eau ont bien mauvaise grâce de venir dire ici que la concurrence n'est pas avantageuse et qu'elle n'est qu'un mythe. J'espère que dans ce cas, ils vont nous permettre à nous, qui n'avons pas les bénifices de la concurrence, de dire ce que nous désirons; qui est-ce qui a fait de Montréal la première ville du Canada, n'est-ce pas la concurrence du Grand-Tronc et du Pacifique? Que serait Montréal aujourd'hui sans cette concurrence? Ce qui est nécessaire dans un cas l'est également dans l'autre, le principe est le même et il n'y a pas dans le Canada d'endroit où la concurrence est plus nécessaire que dans l'Ouest et spécialement dans la région de Boundary-Creek.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: J'ai assisté à une certaine partie de ce débat et j'ai entendu faire par l'opposition des demandes pressantes pour pousser le gouvernement à déclarer quelle est sa politique à l'égard de ce bill. Ceux qui ont fait ces demandes ont jugé qu'ils étaient dans leur droit et que le gouvernement avait le devoir de faire connaître sa politique sur ce point. Je ne puis pas admettre que cette proposition soit fondée. Je nie absolument que le gouvernement soit tenu de se réunir sollennellement en conclave à propos de chaque bill privé qui se présente ici et qu'il doive enregimenter ses partisans et réclamer leur appui dans chaque branche de législation qu'ils ont à traiter. Je le nie catégoriquement et je crois que quelques-uns de ces messieurs qui désiraient tant nous entendre nous prononcer et déclarer notre politique connaissent trop bien le côté constitutionnel de cette mesure pour croire un seul instant que leur demande est bien fondée. Mon honorable ami de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) qui n'est pas à son siège en ce moment, qui est généralement loyal et que j'aime toujours à entendre est, si je puis m'exprimer ainsi, un des pêcheurs dans la circonstance; l'honorable député ne s'est pas seulement montré désireux mais même très pressé de recevoir nos conseils sur cette question. Mon honorable ami, autant que je le connais, comme député du moins, n'est jamais très anxieux de guider son jugement ou ses conclusions relativement aux questions soumises, sur nos conseils, surtout lorsque les questions respirent un parfum de politique. L'honorable député sait fort bien que le gouvernement n'a aucun devoir constitutionnel dans une question de cette nature, son devoir, au contraire, est tout autre; il aurait tort d'en faire une question gouvernementale, à moins, d'y être forcé par la conscience de son devoir ou par la considération de l'importance de la question. Le premier devoir du gouvernement en matière de législation privée est, autant que les intérêts publics le permettent, de laisser ses partisans voter absolument à l'abri de son influence; c'est là, je crois, la position dans laquelle le bill se trouve actuellement.

Quelques députés ont dit que dans la discussion qui a eu lieu ailleurs, discussion très complète et je crois de nature à rendre inutile la continuation de la discussion dans cette Chambre, que je m'étais efforcé de donner à entendre que je parlais pour le gouvernement en exprimant mes vues sur

cette question. Je défie aucun député présent en cette circonstance de venir dire ici que j'ai tenu un langage prêtant à cette interprétation. Au contraire, je n'ai exprimé que mon opinion personnelle et j'ai soigneusement évité d'exprimer l'opinion du gouvernement ou d'un de ses membres, autre que moi-même, car je n'étais pas autorisé à parler pour le gouvernement. Le gouvernement n'a pas fait de la question une question de cabinet, parce qu'il ne la considérait pas assez importante. Maintenant, M. l'Orateur, une autre plainte qui a été faite et qui a réellement fourni le fond de presque tout ce débat, c'est que dans l'opinion que j'avais exprimée ailleurs sur ce bill était absolument illogique en présence de l'attitude que j'avais tenue l'année dernière à propos du bill du chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

M. DAVIN: Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Mon honorable ami (M. Davin) dit, "Ecoutez, écoutez." Il a fait tout en son pouvoir pour établir cette proposition. Il a lu ce que j'avais dit il y a un an, un membre éminent du parlement l'a lu dans le comité et cela a été lu une troisième fois depuis que le débat est entamé.

M. DAVIN: C'est moi qui l'ai lu le premier à la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Oui, l'honorable député à l'insigne honneur d'avoir été le premier à le lire et mon devoir est peut-être de reconnaître qu'il a bien lu, avec toute l'emphase nécessaire,—mais, ajouterai-je, sans comprendre,—l'article qu'il lisait. Ce que j'ai dit l'année dernière avait trait à une tout autre question, et je le répéterais si une question similaire revenait devant le parlement. L'année dernière, je traitais d'une question qui est l'antithèse de celle-ci. Nous avions devant nous l'année dernière une proposition du gouvernement demandant au parlement de voter une aide importante pour permettre à une compagnie canadienne de construire un chemin de fer dans une région qui n'était pas alors occupée par un chemin de fer canadien, mais était occupée par un chemin de fer venant du sud et dont tous les raccordements étaient au sud de la frontière.

Nous n'avions pas de ligne canadienne dans ce pays à cette époque, mais nous avions ce qu'on pourrait appeler un chemin de fer américain, un chemin de fer dont les intérêts étaient américains, un chemin de fer dont les propriétaires étaient américains, un chemin de fer dont les raccordements étaient exclusivement avec le système de voies ferrées américaines. L'an dernier, nous n'entendions pas parler de relier ce chemin de fer au système de chemin de fer du Grand-Tronc. Il n'était jamais question de cela, et nous devons en conclure que la chose n'existait pas. L'an dernier, dans le sud de la Colombie anglaise, nous n'avions pas de chemin de fer canadien en état de s'assurer ce trafic, mais d'un autre côté nous avions un chemin de fer américain qui l'avait monopolisé et le détournait vers les Etats-Unis.

Aujourd'hui, c'est tout le contraire. Nous avons maintenant, dans cette partie du pays, un chemin de fer canadien, et le président et le vice-président nous affirment de la manière la plus formelle que cet automne il ira jusqu'à Boundary-Creek même.

Nous sommes donc maintenant en possession de cette région de Boundary-Creek, et cela au moyen d'un chemin de fer canadien.

La position étant ainsi définie, nous devons nous demander si nous devons admettre ou exclure du pays un chemin de fer ayant des raccordements avec le sud. La position n'est-elle pas bien différente de celle de l'an dernier? Il me paraît impossible d'émettre deux propositions plus directement opposées. L'an dernier, je n'ai pas demandé de ne pas permettre à une ligne américaine d'étendre ses raccordements dans ce pays, lorsqu'il y avait déjà une ligne canadienne; et, cependant, pour pouvoir m'accuser d'être inconséquent, il faudrait que j'aie fait cela. Je n'en ai rien fait. Je suis en faveur de permettre les raccordements avec le sud, et je l'ai déclaré devant le comité. J'ai plusieurs raisons pour cela, et même si je n'en avais pas d'autres, je favoriserais ces raccordements, vu les circonstances et les conditions spéciales où se trouve cette région de Boundary-Creek.

J'ai déjà dit et je répète que ce pays est rempli de minerai de pauvre teneur qui peut être exploité avec profit et devenir la base de la plus grande agglomération d'installations minières du Canada et du monde entier, pourvu que nous concentrions sur les lieux mêmes tout ce qui peut assurer le traitement économique de ce minerai. Pour rendre ce minerai productif il faudrait donner toutes les facilités possibles pour le traiter à peu de frais; et si nous faisions cela, un énorme courant d'immigration se dirigerait de ce côté et créerait un trafic considérable.

Quiconque prétend qu'on ne devrait pas permettre à un chemin ayant des raccordements avec le sud, de pénétrer dans cette région, prend sur lui une responsabilité que je ne suis pas prêt à assumer. On ne réussira pas à me faire changer d'opinion sous prétexte que l'an dernier, sur une question toute différente, j'ai émis une autre opinion.

La question a été suffisamment discutée devant le parlement, et je suis convaincu que tous les députés ont décidé, à l'heure qu'il est, de quelle manière ils doivent voter et mon seul but, en prenant la parole, était d'expliquer que je n'ai pas dit, l'an dernier, autre chose que ce que je dis cette année. Si la question revenait devant le parlement dans les mêmes circonstances qu'à la dernière session, je ferais exactement ce que j'ai fait alors.

Je vois avec plaisir que les intérêts de la population de ce pays seront désormais sauvegardés et qu'ils auront une concurrence dont ils seraient privés si l'on interdisait l'entrée du pays à ce chemin de fer. Je vois aussi avec plaisir que cette population aura toutes les facilités nécessaires pour exploiter cette précieuse industrie.

M. LARIVIÈRE: Je n'entreprendrai pas de discuter les raisons données par le ministre des Chemins de fer et Canaux pour expliquer pourquoi il se contredit d'une manière aussi flagrante d'une année à l'autre sur cette question de chemin de fer. Je ferai simplement remarquer que nous sommes loin de la motion demandant que la séance soit levée et que le comité rapporte progrès avec le droit de siéger de nouveau. L'autre jour, lorsque le comité fut rendu à l'article 6, le ministre des Chemins de fer et Canaux fit la déclaration suivantes:

Cet article a été amendé devant le comité en réduisant le capital-actions de $2,500,000 à $1,000,000.

J'ai alors fait la remarque suivante :

Comme cela n'apparait pas dans le bill que nous avons devant nous, je crois qu'il vaudrait mieux lever la séance et que le comité rapporte progrès et que le bill soit renvoyé devant le comité des chemins de fer.

L'honorable ministre répliqua qu'il avait lui-même fait la motion devant le comité des chemins de fer. Voyant cela l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) proposa de lever la séance et que le comité rapporte progrès avec permission de siéger de nouveau, dans le but de renvoyer plus tard le bill devant le comité des chemins de fer pour rectifier l'erreur.

Le ministre déclare que le bill a été amendé devant le comité des chemins de fer, mais l'amendement ne se trouve pas dans le bill qui est devant la Chambre. J'ai alors ajouté que nous ne devions pas discuter ce bill, parce que ce n'était pas celui qui avait été adopté par le comité des chemins de fer. Que cela ait été fait par erreur, omission ou commission, ce n'est pas à nous à le décider, mais au comité des chemins de fer. Je crois donc que nous devons appuyer la motion de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, demandant que la séance soit levée et que le comité rapporte progrès. Le but de cette motion n'est pas de tuer le bill, mais de faire corriger l'erreur qui a été commise, et je crois que c'est la seule manière régulière de nous en tirer.

La motion de M. Davin demandant que la séance soit levée et que le comité rapporte progrès avec permission de siéger de nouveau est rejetée ; Oui, 30 ; non, 50.

Article 6.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose l'amendement dont j'ai donné avis pour réduire le capital-actions de la compagnie de $2,500,000 à $1,000,000.

M. LARIVIÈRE : Je voudrais savoir, M. l'Orateur, si cette motion est bien conforme au règlement.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Certainement ; il ne peut y avoir d'objection, puisqu'avis de l'amendement a été donné.

L'amendement est adopté ainsi que l'article, tel qu'amendé.

Article 13.

M. HUGHES : Il y a un point que je désire éclaicir : Voici un chemin de fer qui n'a pas trente milles sur le territoire canadien et la compagnie demande le pouvoir de construire des embranchements de 20 milles de long. La distance a été réduite à 10 milles, mais je crois qu'on devrait s'en tenir à 6 milles, la limite fixée par la loi.

Sir ADOLPHE CARON : Je crois que ces 4 milles en plus sont accordés pour faciliter l'exploitation des mines, car sans cela ce chemin serait inutile. Je comprends qu'on ait réduit la distance de 20 à 10 milles, mais on devrait s'en tenir à ce chiffre.

Le bill est rapporté.

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 101) concernant le port de Saint-Jean.—(M. Ellis.)

Bill (n° 104) concernant la Compagnie du canal de Montréal, Ottawa et de la Baie Georgienne.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 105) concernant la Compagnie du chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 107) constituant en corporation la Compagnie de transport au Yukon, par voie de terre.—(M. Domville.)

Bill (n° 108) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 109) pour ériger en corporation la Compagnie Anglo-Américaine d'éclairage et de force motrice.—(M. Rosamond.)

FILATURE DE COTON DE MONTMORENCY.

Bill (n° 102) pour ériger en corporation la Compagnie de filature de coton de Montmorency.—(M. Penny.)

M. LARIVIÈRE : Je ne veux pas faire d'opposition à ces bills, mais aucun d'eux n'est imprimé en français. Ceux qui sont chargés de l'impression devraient voir à ce que les bills soient publiés en français en même temps qu'en anglais.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député insiste, il faudra nécessairement les laisser de côté.

M. LARIVIÈRE : Je n'insiste pas ; je désire simplement signaler le fait, et demander que cela n'arrive plus à l'avenir.

M. l'ORATEUR : L'honorable député est dans son droit, et si ces bills sont remis à plus tard, ils seront traduits en français, imprimés et distribués. Je dois dire cependant qu'ils sont toujours traduits avant d'être discutés en comité.

La motion est adoptée, et le bill est lu la deuxième fois.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST.

M. DOUGLAS (par M. LEWIS) :

Le gouvernement se propose-t-il de retirer le poste de la police à cheval actuellement stationné à Moosomin ? Si oui, quand ce détachement sera-t-il remplacé par un autre ? Si non, pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Ce n'est pas l'intention du gouvernement.

MAIN-D'ŒUVRE ÉTRANGÈRE.

M. WALLACE :

A-t-on pris des mesures pour mettre en vigueur les dispositions de l'acte concernant la main-d'œuvre étrangère ? Si non, pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Des mesures ont été prises conformément à la loi en question.

DROITS D'EXPORTATION SUR LE BOIS.

M. WALLACE :

Le parlement du Canada a-t-il passé un acte en 1897 autorisant l'imposition d'un droit d'exportation sur les

les billes et le bois à pâte, sur proclamation du Gouverneur en conseil? Une telle proclamation a-t-elle été lancée? Si non, pourquoi?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Aucune proclamation n'a encore été lancée; la question est à l'étude

CORPS DE MARINE.

M. CAMPBELL (pour M. BRITTON):

Le gouvernement a-t-il pris en considération l'opportunité d'établir un corps de marine se rattachant à la milice actuelle ou indépendant d'icelle? Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il de considérer la chose prochainement?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: La question est très sérieusement à l'étude au ministère de la Marine et des Pêcheries. Aucune décision définitive n'a encore été prise, mais j'espère que ce sera prochainement.

CHENAL DE BERTHIER.

M. BERGERON:

Les travaux de creusage du chenal de Berthier pour lesquels une somme de $7,000 a été votée à la dernière session (1897) ont-ils été donnés à l'entreprise? 2. Des soumissions ont-elles été demandées pour ce travail? 3. L'entreprise a-t-elle été accordée au plus bas soumissionnaire? 4. Qui a obtenu l'entreprise et pour quel montant? 5. Quelle est l'occupation ordinaire de l'entrepreneur?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Voici les réponses aux questions de l'honorable député: 1, 2 et 3, les travaux ont été accordés sur soumissions, conformément à la coutume suivie depuis des années dans le ministère. 4. L'entreprise a été confiée à M. J. E. Robillard, et les travaux sont faits par le dragueur *Saint-Pierre* à raison de $7 de l'heure pour des journées de 10 heures, ce qui est $1 de moins que ce que le département paie ordinairement 5. C'est un marchand.

AIDE AUX BEURRERIES.

M. McINNES:

1. Dans quelles provinces le gouvernement a-t-il aidé à la construction et au maintien des beurreries, et quel montant a-t-il donné pour chaque province? 2. Quelles beurreries ont été ainsi aidées dans les territoires du Nord-Ouest, et quel montant chacune d'elles a-t-elle reçu? 3. Est-ce l'intention du gouvernement de donner une aide semblable à l'industrie beurrière dans la Colombie anglaise?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): Depuis quelques années le gouvernement a exploité un certain nombre de beurreries. En voici la liste:

ONTARIO.

Woodstock, de 1891-92 à 1893-94 ..... $518 50
Mount-Elgin, de 1891-92 à 1893-94..... 790 50
London, 1892-93 à 1893-94.
Wellman's-Corners de 1892-93 à 1893-94... 916 05
Chesterville, 1893-94 à 1894-95.
Renfrew, 1894-95.
Kingston (comme école), 1894-95 à 1895-96.

QUÉBEC.

Saint-Hyacinthe (comme école), 1892-93 à 1895-96.
Lennoxville, 1894-95.

M. WALLACE.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Kingsclear, de 1892 à 1893.
Sussex, de 1892-93 à 1893-94.
Sussex (comme école), de 1894 à 1897.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Nappan, de 1893 à 1898.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Crapaud, de 1894 à 1896.
Tryon, de 1894 à 1896.
New-Perth, de 1894-95 à 1896-97.
Charlottetown (centre), 1895-96 à 1896-97, et cinq stations tributaires.

Dans les territoires du Nord-Ouest antérieurement aux arrangements pris par moi l'an dernier, le gouvernement exploitait les beurreries suivantes:

Machoire d'Orignal, de 1894 à 1897.
Prince-Albert, 1896 à 1897.
Indian-Head, 1896 à 1897.

Aucune aide directe en argent n'a été donnée, excepté à la beurrerie de Nappan, N.-E., et à celles des territoires du Nord-Ouest. Voici la liste des beurreries exploitées par le gouvernement dans les territoires du Nord-Ouest, et des sommes avancées aux associations de beurriers et de fromagers. Ces sommes sont prêtées et remboursables, sans intérêt, en retenant tant par livre sur le beurre fait à ces beurreries. En 1897, il y avait en opération 16 beurreries complètes et 16 stations tributaires:

Yorkton	$1,761 38
Moosemin	1,850 90
Whitewood	2,165 93
Grenfell	1,753 87
Wolseley	1,823 37
Moffat (station tributaire)	508 20
Indean Head	382 66
Lebret (station tributaire)	63 76
Qu'Appelle	1,752 03
Fort-Qu'Appelle (station tributaire)	—Rien.
Régina	735 01
Craven (station tributaire)	Rien.
Lac-aux-Canard (station tributaire)	670 41
Prince Albert	1,201 38
Machoire d'Orignal	1,658 78
Maple Creek	1,565 84
Calgary et deux stations tributaires	3,704 35
Innisfail et cinq stations tributaires	5,417 8
Red Deer et une station tributaire	199 57
Wetaskiwin et une station tributaire	1,911 77
Edmonton-sud et deux stations tributaires	3,989 97

Depuis 1890 le gouvernement a accordé de l'aide à l'industrie laitière dans les diverses provinces, en consultant les circonstances et les conditions dans lesquelles elles se trouvaient, et aujourd'hui il laisse ce soin aux législatures provinciales qui s'en sont chargées. Les conditions auxquelles une aide pécuniaire sera accordée aux beurreries des territoires du Nord-Ouest sont expliquées dans le bulletin "Beurreries des territoires du Nord-Ouest," qui a été distribué.

Je me trouve à avoir répondu à la deuxième question. Quant à la troisième, je considère que c'est l'intention du ministère de l'Agriculture de continuer à donner à l'industrie laitière dans les différentes provinces toute l'aide que le gouvernement pourra lui donner, sous la forme qui conviendra le mieux aux circonstances et aux conditions de cette industrie.

TERRES FÉDÉRALES À TENBY, MAN.

M. ROCHE:

1. Le département de l'Intérieur a-t-il reçu une pétition demandant que Henry Robert Gebler soit nommé

sous-agent des terres fédérales à Tenby, Manitoba? 2. Le département a-t-il reçu une autre pétition demandant que John McClung soit nommé à l'emploi susmentionné? 3. M. McClung sait-il l'allemand? 4. Sur la recommandation de qui M. McClung a-t-il été nommé? 5. Quel salaire reçoit il? 6. Où tient-il son bureau? 7. Quel est son domicile? 8. Le gouvernement se propose-t-il de nommer un a ent connaissant l'allemand dans le voisinage de Tenby?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Voici les réponses aux questions de l'honorable député. 1. Le département a reçu une telle pétition. 2. Le département n'a pas reçu d'autre pétition demandant que M. John McClung soit nommé à cet emploi. 3. Le département n'a aucun renseignement sur ce point. 4. M. McClung a été recommandé par M. J.-G. Rutherford, M.P. 5. M. McClung reçoit un salaire de $10 par mois du département. 6. M. McClung tient son bureau à Tenby, Manitoba. 7. Son adresse est le bureau de poste de Tenby. 8. Le gouvernement n'a encore rien décidé sur ce point.

QUAIS ET JETÉES DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. MARTIN:

1. Quels arrangements, s'il en est, ont été faits entre le gouvernement fédéral et celui de l'Ile de Prince-Edouard au sujet de certaines jetées et quais dans cette province qui n'étaient pas jusqu'ici sous le contrôle des autorités fédérales? 2. Quels sont les quais et jetées, s'il en est, dont le gouvernement a décidé de prendre le contrôle, aux termes de ces arrangements? 3. Quelle somme, s'il en est, se propose-t-on de dépenser pour réparer ces jetées et quais, et quand se propose-t-on d'exécuter ces travaux?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): 1, 2, 3. Aucun arrangement n'a été fait pour les quais qui ne sont pas actuellement sous la direction du gouvernement fédéral. Plusieurs quais ont été transférés au gouvernement fédéral l'an dernier et les réparations nécessaires seront faites en temps et lieux.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE CHAPEAU.

M. POUPORE:

A la demande de qui Patrick Lynch, directeur de la poste de Chapeau, a-t-il été destitué? Une pétition a-t-elle été envoyée au ministre des Postes demandant cette destitution? Est-il vrai qu'une pétition portant la signature de personnes nombreuses et influentes a été envoyée, demandant que M. Lynch ne fût pas destituée?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): 1. Le directeur de la poste a été destitué à la suite d'irrégularité dans le service et parce qu'il était devenu incapable de s'acquitter des devoirs de sa position. 2. Non. 3. Une pétition a été envoyée.

PERMIS POUR LA VENTE DU WHISKEY—DISTRICT DU YUKON.

M. DAVIN:

Qui a recommandé au lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest de donner, le 5 mai 1897, à la Compagnie Commerciale de l'Alaska, un permis pour 4,157 gallons de whiskey et autres spiritueux, bière, etc., et aussi pour 2,000 gallons? Qui a recommandé au dit lieutenant-gouverneur de donner le 6 mai 1897, à Binet et Frères, un permis pour 2,000 gallons de whiskey? Qui a recommandé au dit lieutenant-gouverneur de donner, le 11 mai 1897, un permis à T. O'Brien pour 2,000 gallons de whiskey? Qui a permis au dit lieutenant-gouverneur de donner le 7 août 1897, à Wm. Chambers un permis pour 1,000 gallons de whiskey? Le 20 août 1897, un permis à Sullivan McLeod et McPhee pour 500 gallons? Et le 30 août, un permis à D. Menzies pour 500 gallons?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Le permis accordé à Binet frères était pour 600 gallons.

Avec cette correction, les permis en question furent recommandés par le département de l'Intérieur.

M. DAVIN: Qu'avez-vous à dire au sujet de O'Brien?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'honorable député voit qu'après une correction, le reste fut recommandé par le département de l'Intérieur.

M. DAVIN:

Qui a recommandé au lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest de donner un permis à Jas.-H. Brown, le 24 février 1898, pour 15 gallons de whiskey?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: La réponse à l'autre question s'applique à cette dernière.

M. DAVIN:

Des permis pour emporter du whiskey dans le district du Yukon ont-ils été donnés par une autre autorité que celle du lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest? Le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest a-t-il été conseillé par le gouvernement fédéral ou par quelqu'un de ses membres, ou par le sous-ministre de quelque département de donner des permis pour emporter des liqueurs dans le district du Yukon?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: N° 1. Pas à la connaissance du gouvernement. N° 2. Tel que expliqué dans les réponses précédentes.

COMBUSTIBLE—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. MARCOTTE:

1. Combien a-t-il été dépensé annuellement par les autorités de l'Intercolonial pour achat de charbon, de bois et de combustible en général, depuis le 1er juillet 1891 jusqu'au 30 juin 1897? 2. Quelles étaient la quantité et la valeur du combustible disponible au 1er juillet 1897, en possession de l'Interconial? 3. Quelle quantité de combustible l'Intercolonial a-t-il acquis depuis le 1er juillet 1897 jusqu'au 1er mars 1898, et pour quelle valeur?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Voici combien il a été dépensé annuellement par les autorités de l'Intercolonial pour achat de charbon, bois et combustible en général, depuis le 1er juillet 1891 jusqu'au 30 juin 1897, pour l'année expirée le 30 juin 1892, $428,645.37; 1893, $387,535.98; 1894, $399,122.80; 1895, $362,278.32; 1896, $366,525.13; 1897, $346,959.10. 2. Le 1er juillet 1897, l'Intercolonial avait 13,410 tonnes de charbon, représentant une valeur de $32,529, et 311 cordes de bois à $311; soit un total de $32,840. 3. Du 1er juillet 1897 au 1er mars 1898, il a été acheté 107,035 tonnes de charbon, $234,640.94; et 1,200 cordes de bois, à $1,200. Total, $235,840.94.

DIRECTEUR DE LA POSTE A SAINT-TITE.

M. MARCOTTE :

1. Le directeur de la poste de la paroisse de Saint-Tite, comté de Champlain, a-t-il été destitué? 2. A la demande de qui et par l'influence de qui? 3. Pourquoi? 4. Une enquête a-t-elle été faite? 5. A la demande de qui? 6. Par qui a-t-elle faite? 7. Quel montant a reçu celui qui a fait l'enquête, si elle a eu lieu? 8. Qui le remplace, si destitué? 9. Par l'influence de qui?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : L'honorable député de Chicoutimi ayant établi que durant la dernière élection fédérale de Champlain, en 1997, le directeur de la poste de Saint-Tite avait pris une part active dans la lutte, agissant comme un des chefs politiques d'un des candidats, tenant des assemblées de comité dans le bureau de poste, conduisant les électeurs au bureau de votation le jour de scrutin, on l'a remercié de ses services, sans autre enquête, d'ailleurs inutile, et la position a été donnée à M. Odilon Lacoursière.

BUREAU DE POSTE D'ASHCROFT.

M. PRIOR :

1. Quel est le directeur de la poste actuel d'Asheroft Station, C.A., et où demeurait-il avant sa nomination? 2. Par qui a-t-il été recommandé pour cette position? A-t-il été recommandé par le député du district? 4. Combien y avait-il de demandes pour cette position, et quels étaient les noms des postulants? 5. Quels étaient leur domicile et par qui étaient-ils recommandés?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : 1. Le directeur actuel de la poste à Ashcroft Station est James Charles Shields. 2 et 3. Il n'a été recommandé ni par le représentant de ce district au parlement, ni par qui que ce soit. Il n'y a pas d'autre aspirant à la position.

M. PRIOR :

1. A-t-on donné le contrat pour le transport des malles entre le bureau de poste de Station Ashcroft et la gare du Pacifique Canadien à Ashcroft, C.-A.? 2. Dans l'affirmative, à quel prix?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce contrat a été donné. 2. A M. James Charles Shields, au prix de $180 par an.

AJOURNEMENT—IMPRESSIONS EN FRANÇAIS.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je propose que la séance soit levée.

M. CASGRAIN : J'aimerais à attirer de nouveau l'attention du gouvernement sur le fait que l'impression française est beaucoup en retard. Il y a trois semaines, je demandai au très honorable premier ministre quand la version française du livre de M. Ogilvie sur le Klondike serait soumise et distribuée aux membres de la Chambre. On me dit alors que cette version était prête et serait distribuée dans quelques jours. Il nous vient chaque jour de la province de Québec des demandes de cette traduction. Je dois dire que généralement l'impression française est en retard. Ainsi, nous avons vu ce soir que tous les bills privés soumis à la Chambre cette session sont imprimés en anglais, mais aucun en français. Il est temps, je crois, que nous protestions contre cette manière de traiter l'élément français de cette Chambre. C'est un droit que nous tenons à défendre, et je dois dire, pour ma part que je m'opposerai à l'avenir à la prise en considération des bills.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je crois que l'honorable député ne saurait être blâmé dans ce qu'il vient de dire. Le premier ministre est indisposé depuis quelques jours. J'attirerai son attention sur les observations de l'honorable député au sujet du livre de M. Ogilvie sur le Klondike. J'espère que le président du comité des impressions sera ici demain, et je verrai aussi à ce qu'il soit mis au courant des remarques de l'honorable député au sujet des bills privés.

M. ELLIS : Comme membre du comité, je dois dire qu'il n'a été fait aucune allusion à ce dont parle l'honorable député, aux réunions du comité et j'ai assisté à toutes ces séances.

M. LARIVIÈRE : L'impression de ce travail est tout à fait en dehors du contrôle du comité. Cela est fait sur l'ordre du ministre de l'Intérieur. Je veux parler de la version anglaise, et je crois que la version française est imprimée en dehors du Bureau de l'Imprimerie, et le comité des impressions n'a pas été consulté à ce sujet et n'a rien à y voir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député ne parle que du rapport de M. Ogilvie sans rien dire du fait que les bills privés n'ont pas été imprimés en français.

M. l'ORATEUR : Relativement aux bills privés, je dois dire qu'ils ont été présentés trop tard sur permission spéciale et que l'on a eu juste le temps de les imprimer en anglais et non de les traduire. C'est du consentement de la Chambre qu'ils ont subi leur deuxième épreuve et ils seront traduits avant d'être pris en considération par les comités spéciaux. La traduction se fait aussi rapidement que possible, et lorsque ces bills sont présentés de cette manière irrégulière il serait difficile de faire la distribution de la version française lors de la deuxième lecture.

M. LARIVIÈRE : Vous savez, M. l'Orateur, que lors de la deuxième lecture, nous votons sur le principe du bill, et conséquemment si les bills doivent être imprimés dans les deux langues, cela doit être fait pour la deuxième lecture, car lorsqu'ils sont devant le comité il n'y a rien sur l'ordre du jour pour indiquer s'ils sont imprimés en anglais et en français, et c'est surtout à cette phase de la procédure qu'ils devraient être imprimés dans les deux langues.

M. l'ORATEUR : Je ne discute pas, que cela soit compris, le règlement de la Chambre qui veut que les bills soient imprimés en anglais et en français, mais la chose dépend entièrement du député qui peut retarder la deuxième épreuve d'un bill jusqu'à ce que l'on en ait fait l'impression dans les deux langues.

DISTRICT DU YUKON—SPIRITUEUX.

M. DAVIN : Je ne veux pas m'opposer à l'ajournement, bien que, à mon avis, il soit de bonne

heure : mais j'ai en tête de l'ordre du jour une très importante motion. Malheureusement, nous avons adopté la coutume dans cette Chambre, coutume sans précédent dans la Chambre qui nous sert de modèle, de reculer de jour en jour la prise en considération d'une mesure importante, et les députés qui ont à cœur les affaires du pays avant celles du gouvernement sont retardés jusqu'à la fin de la session, alors que le premier ministre prend un jour de plus pour la besogne du gouvernement. Il en résulte que le plus important de la besogne—je ne parle pas de la législation—est ainsi souvent mis de côté. Je n'ai pas l'intention de discuter ce soir ma motion, car c'est une question qui affecte les représentants du Nord-Ouest et le ministre de l'Intérieur, et ce dernier, comme d'habitude, n'est pas à son siège. Il n'y a pas ici un seul représentant du Nord-Ouest, pas un seul du Manitoba.

M. RICHARDSON : En voici un.

M. DAVIN : Je vois que l'honorable député de Lisgar est présent.

M. RICHARDSON : J'ai attendu patiemment cette motion.

M. DAVIN : Je suis content que l'honorable député soit ici.

M. LARIVIÈRE : N'oubliez pas l'honorable député de Provencher.

M. DAVIN : Je veux parler des députés libéraux. Les députés conservateurs sont présents. Je désire signaler à l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur une chose importante. Avec d'autres membres de cette Chambre, j'ai posé, au ministre de l'Intérieur, des questions au sujet des permis de vente de boisson dans le Yukon, et l'honorable ministre nous a donné, à moi-même, à l'honorable député d'York (M. Foster), à l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper), une réponse qui a créé chez nous et dans le public une impression autre que celle que l'on voulait créer, d'après ce que nous savons maintenant.

M. l'ORATEUR : Il n'y a présentement rien devant le fauteuil.

M. DAVIN : Il y a une motion d'ajournement.

M. l'ORATEUR : Ce n'est pas une motion directe.

M. DAVIN : Nous savons aujourd'hui que, sur la recommandation du département de l'Intérieur, la Compagnie de l'Alaska a obtenu la permission de transporter 4,370 gallons de whiskey.

M. l'ORATEUR : Je ne puis permettre à l'honorable député d'entrer dans une discussion générale de cette question sur une simple motion d'ajournement.

M. LARIVIÈRE : Toute motion d'ajournement donne droit à la discussion.

M. l'ORATEUR : Il y a 3 espèces de motion d'ajournement. Si dans le cours d'un débat un honorable député désire parler de nouveau sur la question, sur motion d'ajournement faite par un autre député, il peut de nouveau prendre part à la discussion, mais il ne doit parler que sur la question débattue. Quand il n'y a rien devant la Chambre, un député peut proposer l'ajournement dans le but de discuter un sujet qu'il doit spécifier dans son discours. La discussion peut alors se faire, mais il ne faut pas s'écarter de la question. Une troisième motion d'ajournement peut être faite par le chef du gouvernement, lorsque la besogne de la Chambre est supposée être expédiée ; mais je suis d'opinion, et je me prononcerai dans ce sens, que l'on ne saurait engager une discussion générale sur telle motion et qu'il faut s'en tenir à la question d'ajournement.

M. DAVIN : J'accepte votre décision, M. l'Orateur, mais comment se fait-il que vous sachiez, qu'en faisant cette motion, le ministre de la Marine et des Pêcheries désirait simplement l'ajournement à une heure si peu avancée ?

M. l'ORATEUR : C'est là ma décision. La chose est connue de tous, et l'honorable ministre n'a certainement pas voulu soumettre à la Chambre d'autres questions, en demandant l'ajournement.

M. DAVIN : Je dirai humblement que les honorables députés qui s'opposent à une demande d'ajournement, doivent motiver leur objection.

M. l'ORATEUR : Oui, dans ce cas, il faut donner des raisons, mais il ne faut pas déterminer par une tangente, une discussion générale. Quoi qu'en dise l'honorable député, je ne permettrai pas un débat irrégulier. Je suis prêt à écouter l'honorable député, s'il me donne des raisons acceptables.

M. DAVIN : Vous ne croirez pas, M. l'Orateur, je l'espère, que j'aie voulu un seul instant, vous manquer de respect. Il n'est personne dans cette Chambre, qui ait plus que moi, de considération pour le président de cette Chambre. J'étais sur le point de démontrer pourquoi on ne devait pas lever la séance à une heure aussi peu avancée. J'avais l'intention, si le ministre de l'Intérieur eût été ici, de lire un état démontrant que la compagnie de l'Alaska a obtenu un permis de transporter dans le Yukon 4,137 gallons de whiskey et T.-M. O'Brien un permis pour 2,000 gallons.

M. l'ORATEUR : L'honorable député, je crois, veut se jouer de l'Orateur.

M. DAVIN : Evidemment cela semble ennuyer le gouvernement.

M. FRASER : Mais pas autant que l'honorable député.

La motion est adoptée, et la séance est levée à onze heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 5 avril 1898.

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

PRIÈRE.

SUBSIDES—BUDGET.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je proposerai que l'ordre de la Cham-

bre, pour se former en comité des voies et moyens, et toute motion s'y rattachant viennent en premier lieu après les questions, mercredi le 6 avril, et tous les jours subséquents et jusqu'à la fin du débat.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE—AJOURNEMENT DE PAQUES.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que lorsque la Chambre lèvera sa séance mercredi prochain, il y ait ajournement jusqu'au mardi suivant le 12 avril.

La motion est adoptée.

QUESTION DE PROCÉDURE, D'APRÈS LE RÈGLEMENT 47.

M. l'ORATEUR : Avant d'appeler l'ordre du jour, je désire soumettre à la Chambre mes conclusions sur la question d'ordre discutée le 28 mars dernier

Le deux mars, le bill privé n° 32 a été lu une deuxième fois et renvoyé devant le comité des chemins de fer. Le 17 du même mois, ce bill a été rapporté du comité avec des amendements et soumis au comité général de la Chambre pour discussion. Le 23 mars, M. Henderson a demandé la prise en considération de cette mesure par le comité général, mais il s'en est suivi un débat, et la motion n'a pas pu être mise aux voix avant l'expiration du temps accordé aux bills privés. Le débat a été repris le 28 mars, la motion a été acceptée et la Chambre s'est formée en comité pour étudier ce bill qui a été rapporté sans amendement.

L'Orateur a alors posé la question suivante : " Quand le bill subira-t-il sa troisième épreuve " ? Et n'étant pas capable de régler la question d'après les voix données à ce moment, il a laissé la chose à la décision de la Chambre, savoir :— " Que le bill soit maintenant lu une 3e fois,"—et, sur division, la question a été réglée dans l'affirmative. Conséquemment, sur motion de M. Hughes, et après un débat prolongé, le bill a été lu une 3e fois et adopté par la Chambre.

Cela me semble être la première fois que l'on voit une division sur une question dépendant de la règle 47, demandant à la Chambre de fixer un temps pour la 3e lecture d'un bill qui a été rapporté sans amendement, du comité général. Comme c'était là une question nouvelle, il s'en est suivi une discussion intéressante. J'ai depuis étudié la question, et je désire faire part à la Chambre de mes vues à ce sujet.

Je me suis basé sur la 3e disposition du règlement 47 de cette Chambre : " Tous amendements faits en comité, sont rapportés par le président à la Chambre, qui les reçoit immédiatement. Le rapport fait, le bill peut être discuté et amendé avant que la 3e lecture en soit fixée. Cependant, quand il est fait rapport d'un bill sans amendement, sa 3e lecture est aussitôt fixée à telle époque que désigne la Chambre ".

Le règlement s'applique aux bills d'intérêt privé, autant qu'aux bills d'intérêt public. (Voir Bourinot, 748).

Voici ce que dit Bourinot, page 623, à ce sujet : " En conséquence, lorsqu'un bill est rapporté sans amendement, l'Orateur pose la question suivante : Quand le bill sera-t-il lu une 3e fois ? Le bill subit alors sa 3e lecture immédiatement ou un autre jour fixé par la Chambre ".

En conformité de cette règle, la question a été soumise à la Chambre qui n'a pu en venir à une décision. Afin de connaître l'opinion réelle de la Chambre, j'ai demandé un vote, dont le résultat a été de m'assurer que la majorité désirait la 3e lecture tout de suite.

La dernière disposition de la règle 47, non seulement permet à la Chambre de fixer un jour pour la 3e lecture, mais elle nous enjoint de faire la chose immédiatement.

On a prétendu dans le cours de la discussion qu'il fallait se fier à la règle 43 pour avoir la véritable interprétation de la règle 47, mais, à mon sens, cela ne me semble pas se rattacher à la question. Je vais citer la règle 43 :

" Chaque bill subit trois lectures à des jours différents avant son adoption. Dans les circonstances extraordinaires ou urgentes, un bill peut, en un seul jour, subir deux ou trois lectures, ou avancer de deux phases ou plus, le même jour ".

Le bill en question (n° 32) a été lu une deuxième fois le 2 mars, et une troisième fois le 28 du même mois, de sorte que l'on s'est conformé à la règle 43, et on ne saurait invoquer le cas d'urgence.

On a voulu cependant me faire croire que la deuxième lecture n'avait été, en réalité, passée qu'après l'adoption du bill en comité, et que la mesure était alors prête pour la troisième épreuve, d'après cette prétention, le bill aurait alors subi irrégulièrement deux épreuves le même jour, contrairement aux dispositions de la règle 43.

Cet argument ne saurait tenir, car la règle 59 dit :—" Tout bill privé lu pour la deuxième fois, " est renvoyé au comité permanent chargé de le prendre en considération ".

Le bill n° 32 a été renvoyé au comité des chemins de fer le 2 mars, après avoir subi régulièrement sa deuxième lecture.

On a prétendu en outre, que ce n'était pas la coutume de cette Chambre, de faire subir à un bill sa troisième épreuve à la séance même qu'il avait été adopté en comité sans amendement.

Depuis que j'ai été appelé à la présidence de la Chambre, sauf de rares exceptions, la pratique a été de faire subir aux bills leur troisième lecture à la même séance. Et en cela, je n'ai fait que suivre la pratique de mon prédécesseur, puisque, à la session de 1894, sur 46 bills d'intérêt privé qui ont été renvoyés à la Chambre sans amendement, 45 ont subi leur troisième lecture à la séance même où ils avaient été rapportés et un seul a été remis au lendemain.

Après tout, l'affaire est entre les mains de la minorité. Lorsque la question est posée : ce bill doit-il subir maintenant sa troisième lecture ? Il peut encore s'élever à ce sujet un débat en règle et il peut être proposé des amendements, comme au moment de la lecture du bill. Il serait inutile de signaler les autres privilèges parlementaires que peut invoquer une minorité, quand elle est décidée à ajourner une question soumise aux délibérations de l'assemblée.

Il est donc fort peu probable que celui qui désire hâter l'adoption d'un projet loi insiste sur sa troisième lecture, en présence de l'opposition d'un grand nombre de députés.

La règle qui permet la troisième lecture d'un projet de loi, immédiatement après son adoption en comité sans amendement, me paraît basée sur

une raison bien légitime : c'est que la Chambre vient d'avoir toute l'opportunité voulue de délibérer le projet de loi, article par article, en comité général.

Je conclus donc que la décision que j'ai rendue à l'égard de ce bill, s'appuie à la fois sur les règlements et sur la pratique parlementaire.

POIDS ET MESURES.

La Chambre se forme de nouveau en comité dans le but de délibérer sur le bill (n° 71) amendant de nouveau la loi des poids et mesures.

(En comité.)

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Si je ne me trompe, il ne reste plus qu'un article de ce bill qui n'ait pas été adopté en comité général. Il s'agit de l'article 2 dont l'étude a été ajournée en raison du nombre considérable d'amendements que quelques honorables députés veulent proposer relativement à différentes questions touchant les règlements contenus dans le bill à l'étude. Ces amendements touchent, entre autres, aux sujets que voici : le poids d'un sac de pommes de terre, le poids d'un boisseau de chaux, le contenu d'un bidon de lait, celui d'un baril de pommes, celui des conserves alimentaires, le poids d'un baril de ciment ; enfin, l'abolition de la pratique qui a donné lieu à tant de plaintes de la part des cultivateurs de l'Ontario, l'usage des vérificateurs dans le but de constater le prix que les minotiers doivent payer pour le blé. Mais d'abord, je tiens à entendre les arguments qu'ont à faire valoir en faveur de leur thèse, les députés qui ont donné avis des amendements en question.

M. FORTIN : La Chambre s'en souvient, j'ai présenté un bill tendant à amender la loi des poids et mesures, relativement à la vente des pommes de terre au sac. Ce bill a subi sa deuxième lecture et à l'appel de l'ordre du jour, il a été délibéré en comité général. A la demande du ministre du Revenu de l'intérieur, la délibération du bill a été suspendue, afin qu'il pût être incorporé dans le projet de loi soumis par le gouvernement. J'ai déjà fait connaître les raisons qui m'ont déterminé à présenter cette mesure. Je le répète, la vente des pommes de terre au sac est une pratique universelle, surtout dans les vieilles provinces de Québec et de l'Ontario. Or, la loi des poids et mesures ne fixe pas l'étalon de cette mesure. Elle fixe bien le poids équivalant au boisseau, les étalons de poids pour le foin et la paille, quand ces produits se vendent à la botte ; elle statue bien sur l'embarillage des pommes ; en outre, une loi adoptée en 1888 statue spécialement sur le poids du sel vendu au sac et sur le nombre de livres qui doivent constituer un sac de sel. Or, s'il a été jugé utile ou même nécessaire d'établir les types de ces diverses mesures, je ne vois pas pourquoi la loi ne fixerait pas un étalon pour la mesure des pommes de terre, l'un des plus importants de nos produits agricoles. Je présume donc que, comme question de principe, le projet de loi que je présente à titre d'amendement de la loi en vigueur, mérite l'appui des membres du comité. Quant à la question d'utilité pratique, il me semble hors de doute que l'absence d'une disposition législative dans ce sens est une source d'inconvénients.

Les municipalités profitent du silence de la loi pour établir des règlements à ce sujet ; et nous avons déjà signalé le fait que la ville de Montréal a adopté un statut fixant un étalon pour ce genre de mesure. Bien que l'on puisse révoquer en doute le pouvoir tant de Montréal que des autres municipalités d'établir de tels règlements, il serait préférable, à mon avis, dans cet état de doute, de régler la question en insérant un article au projet de loi en délibération. On me rapporte qu'il aurait été déclaré en Chambre, en mon absence, que ni les cercles agricoles ni les chambres de commerce n'ont demandé l'adoption d'une semblable mesure. Depuis que la Chambre a été saisie de ce projet de loi, j'ai reçu presque journellement des résolutions adoptées par les différentes corporations municipales, ainsi que des lettres de divers autres corps publics, approuvant le principe du bill. Si le comité me le permet, je citerai quelques-unes de ces résolutions. Voici une résolution adoptée par le conseil municipal du comté d'Hochelaga, dont je vais donner un extrait :

Attendu qu'il est impossible pour les cultivateurs, même en mettant la mesure impériale, d'obtenir un poids de 90 livres pour un sac de patates, et qu'il est dans l'intérêt de tous les cultivateurs du pays en général, et de ceux du comté d'Hochelaga en particulier de réduire à 90 livres le poids de chaque sac de patates :

Ce conseil prie les deux Chambres en session à Ottawa de vouloir bien faire droit à la demande de M. Fortin, député du comté de Laval, et de réduire à 80 livres le poids réglementaire de chaque sac de patates.

J'ai par devers moi de semblables résolutions adoptées par nombre de conseils municipaux. Il est inutile de les lire toutes, bien qu'elles ne soient pas revêtues de la même forme. J'ai sous la main une résolution adoptée par le conseil municipal de la Rivière-des-Prairies, le 29 de mars dernier ; une semblable résolution a été votée par le conseil municipal de Sainte-Dorothée, le 28 de mars dernier ; une autre, par la paroisse de Saint-François de Sales, le 29 de mars ; une autre, par la paroisse de Saint-Léonard de Port-Maurice, le 25 de mars ; une autre, par le conseil municipal de Saint-Martin, le 26 de mars ; une semblable résolution a été adoptée par le conseil municipal de la paroisse de Saint-Constant, comté de Laprairie, le 26 de mars ; une semblable résolution a été votée par le conseil municipal du village de Sainte-Rose, le 24 mars, et une autre par la paroisse de Sainte-Rose, le 25 de mars.

M. BERGERON : Où se trouve Sainte-Rose ?

M. FORTIN : Assurément, mon honorable ami sait où se trouve Sainte-Rose, car, si j'ai bonne souvenance, en 1886 il y est allé travailler dans l'intérêt du parti national, comme on l'appelait à cette époque, et contre ses amis actuels de la gauche.

M. BERGERON : C'est probablement ce qui explique la présence de l'honorable député en parlement, aujourd'hui.

M. FORTIN : Je ne le pense pas ainsi, mais je veux bien laisser mon honorable ami se bercer de cette douce illusion. Je me permettrai de citer aussi une lettre que j'ai reçue de la Chambre de commerce de Montréal, qui appuie également le bill en discussion. Le secrétaire dit :

Je vois que vous proposez un bill ayant pour objet d'adopter un étalon pour le sac de pommes de terre lorsqu'elles sont vendues en sacs.

Permettez-moi de vous dire que cette loi est nécessaire, puisque l'usage de vendre ce produit au sac est général dans le pays.

L'étalon que vous proposez me paraît rencontrer l'approbation générale, tant des producteurs que des commerçants, car tout le monde se plaint du règlement de la cité qui exige 90 livres—quantité qu'il est impossible de mettre dans la plupart des sacs

Voilà, M. le président, la réponse que je voulais apporter à l'objection soulevée en Chambre dans une autre circonstance et tendant à dire que cette législature est inutile et ne répond pas aux aveux des intéressés. Il m'eût été facile d'obtenir nombre d'autres résolutions dans le même sens des autres corps municipaux de la province de Québec.

Bien qu'à mon avis il convienne de rendre cet étalon de mesure uniforme dans tout le Canada, on m'a dit, et il a été déclaré en Chambre que cela créerait des inconvénients dans certaines provinces. Dans la province de l'Ontario, entre autres où les pommes de terre s'exportent en sac aux Etats-Unis, l'abaissement de l'étalon de mesure des pommes de terre serait, dit-on, une source d'inconvénients, parce que le type adoptée par les Etats-Unis est de 90 livres. En raison de ces circonstances, je propose donc d'insérer les mots "dans la province de Québec" au commencement du bill dont je propose l'adoption en amendement à l'article 2 de la loi en vigueur. Cette amendement aura pour effet de rendre l'étalon de mesure en question applicable uniquement à la province de Québec et de faire disparaître, du même coup, les objections soulevées contre cette mesure.

On m'objectera peut-être que c'est une législation d'exception que je demande à la Chambre d'adopter, et qu'il serait peu sage de créer un étalon de mesure applicable à une seule province, au lieu de la rendre uniforme dans toutes les provinces. A cela je réponds qu'il existe déjà dans la loi des poids et mesures plusieurs dispositions qui ne sont applicables qu'à la province de Québec. Telle est, entre autres, la disposition relative à l'arpentage des terres.

L'ancienne mesure française a été conservée dans nos statuts et elle ne s'applique qu'à la province de Québec. L'ancienne mesure relative à la botte de foin et de paille est également applicable à la province de Québec. Or, s'il existe déjà des exceptions dans la loi des poids et mesures, l'insertion d'une nouvelle exception ne ferait guère de différence. La loi des poids et mesures est bien loin d'être une législation parfaite. Il faudra, un jour ou l'autre, modifier tout le système des poids et mesures. Il nous faudra adopter le système décimal ou métrique, applicable aux mesurages de tout genre; or, tant que l'heure ne sera pas arrivée d'adopter une législation dans ce sens il est bien légitime de tenir compte des exceptions provinciales, et il n'y a pas de raison invincible qui s'oppose à ce que l'amendement proposé soit inséré au bill à l'étude. Je propose donc:

Que l'article 2 soit amendé en ces termes.—"Dans la province de Québec, lorsque les pommes de terre seront vendues au sac, chaque sac devra contenir au moins 80 livres de pommes de terre."

M. QUINN: Existe-t-il actuellement un étalon de mesure pour les pommes de terre?

M. FORTIN: Il y a le boisseau qui est déterminé au poids, 60 livres, ainsi que statué par l'article 16 de la loi actuelle.

M. FORTIN.

M. MACLEAN: Quel est le but de cette modification?

M. FORTIN: Nous proposons d'adopter un étalon de mesure pour le sac de pommes de terre, parce que la loi n'y pourvoit point. En raison de ce silence de la loi, les cultivateurs sont harcelés par les règlements municipaux, qui peuvent varier sans cesse. A Montréal, le poids réglementaire d'un sac de pommes de terre est de 90 livres. D'après la teneur de la loi actuelle, rien n'empêcherait une autre municipalité d'établir un règlement stipulant qu'un sac de pommes de terre devra contenir 100 livres, ou toute municipalité d'adopter un étalon différent. La vente de ce produit au sac est une pratique établie, et il est tout aussi légitime d'adopter un étalon de mesure pour les pommes de terre qu'il l'est d'en établir un pour le boisseau. Dans le bill que j'ai présenté à la Chambre, il y a un deuxième article relatif à la pénalité déjà décrétée par le paragraphe 2 de l'article 16 de la loi des poids et mesures.

M. SPROULE: Nous allons assez loin en établissant un étalon pour le boisseau. L'adoption de l'amendement créerait de la confusion. Nos concitoyens changent de domicile et peuvent résider tantôt dans la province de Québec, tantôt dans celle de l'Ontario ou au Nord-Ouest, ou bien encore à la Colombie anglaise; et s'il existe dans une province un étalon de mesure pour mesurer le sac de pommes de terre, il peut ne pas exister ailleurs. Il est bien vrai qu'il existe actuellement un étalon pour le boisseau et il importe de le conserver, mais il n'est nullement nécessaire de créer une mesure type pour le sac de pommes de terre, qui ne sera applicable qu'à la province de Québec.

M. MACLEAN: Au lieu de compliquer davantage cette loi, je recommanderais plutôt qu'il serait préférable de provoquer une conférence entre les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et le Canada dans le but d'adopter le système décimal des poids et mesures ou un système uniforme applicable au monde entier. A mon avis, le temps est venu de prendre cette initiative, et le gouvernement devrait se préoccuper de cette question. Si je ne me trompe, il se fait un mouvement dans ce sens en Angleterre et aux Etats-Unis; de sorte qu'au lieu de compliquer davantage notre système, nous devrions chercher à adopter un système uniforme basé sur le système décimal qui s'appliquerait à tout l'Empire et au monde entier.

M. WALLACE: Je suis d'avis que la proposition de l'honorable député de Laval (M. Fortin) ne serait d'aucune utilité. Elle ne porterait pas même remède au grief qu'il nous signale. L'honorable député nous apprend que la ville de Montréal a adopté un règlement fixant à 90 livres l'étalon du sac de pommes de terre, soit un boisseau et demi. Ce règlement municipal demeurerait, sans doute, en vigueur, et la proposition de l'honorable député ne l'affecterait point. Que propose l'honorable député? Il veut que chaque sac de pomme de terre contienne au moins 80 livres; cela s'entend de la province de Québec. Le poids, sans doute, peut être supérieur à ce chiffre. Dans les autres provinces, le poids du sac de pommes de terre serait de 90 livres, tandis qu'il serait de 80 livres ou un peu plus dans la province de Québec, et de 90 livres à Montréal. Je m'oppose à l'amendement, parce

qu'il ne fixe point le poids du sac de pommes de terre dans la province de Québec, car l'amendement statue que le poids sera au moins de 80 livres.

M. FORTIN : Il serait facile de stipuler que le poids sera de "80 livres."

M. WALLACE : L'amendement ne dit point quel sera le poids ; il pourrait être de 85, de 90 ou de 100 livres. Cela créerait beaucoup de confusion. Une autre objection qui, à mon avis, milite fortement contre l'arrangement proposé, est que le poids du boisseau de pommes de terre dans la province de Québec pourrait différer de celui des autres provinces. La proposition de l'honorable député n'aurait donc pas de résultats avantageux et ne ferait que compliquer les choses, et, à mon avis, il n'y a pas lieu de l'adopter.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il me semble que dans les objections qu'il vient de formuler, l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) n'a pas tout à fait rendu justice à la proposition de l'honorable député de Laval. L'amendement ne vise qu'à atteindre un règlement imposé sur un marché local, règlement qui a fait un tort grave à un grand nombre de personnes demeurant dans le voisinage de la ville en question. La proposition tend virtuellement à établir une nouvelle mesure pour un produit agricole. Dans la pratique il est difficile d'obtenir un poids de 90 livres pour un sac de pommes de terre. Il en résulte qu'un grand nombre de personnes agissant avec une parfaite bonne foi et avec les meilleures intentions du monde, sont exposées à être poursuivies en justice, sont passibles de l'amende et courent le risque de voir confisquer les produits qu'elles apportent au marché. Mon honorable ami propose l'adoption d'un poids pour le sac de pommes de terre. Il ne veut pas dire que le poids d'un boisseau et demi sera de 80 livres, mais que ce sac de pommes de terre, quand il servira d'unité de mesure pour la vente de ce produit, pèsera 80 livres.

M. WALLACE : Ce n'est pas là ce que propose l'honorable député.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il propose que le poids du sac de pommes de terre soit d'au moins 80 livres. Cela veut tout simplement dire que le sac ne pèsera pas moins de 80 livres. Quand on vend du grain au boisseau et qu'il arrive qu'il pèse au delà du nombre de livres réglementaires cela ne constitue pas une infraction à la loi. Un boisseau d'avoine, d'après l'étalon légal, est de 30 livres.

Une VOIX : Trente-quatre livres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En effet, c'est un *lapsus linguæ* de ma part.

M. WALLACE : Il me semble qu'un cultivateur devrait connaître le poids d'un boisseau d'avoine.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il me semble que l'honorable député (M. Wallace) devrait être capable de reconnaître un *lapsus linguæ*. Un boisseau d'avoine, bien que le poids fixé par la loi soit de 34 livres, pèse souvent 38 et même 40 livres, et personne ne songe à y voir une infraction de la loi. De même, s'il arrive qu'un sac de pommes de terre pèse 84 ou 86 livres, cela ne constituerait pas une infraction de la prescription législative proposée par mon honorable ami. A mon avis, au point de vue des intérêts des cultivateurs de la province de Québec, la proposition de mon honorable ami est juste et équitable. Je ne vois point qu'elle puisse porter la moindre atteinte aux arrangements qui existent dans la province de l'Ontario, et dans les autres provinces où les pommes de terre ne se vendent pas au sac.

Si la proposition tendait à modifier le poids d'un boisseau de pommes de terre, ce serait bien plus grave, et pour mon compte, je ne l'appuierais point, mais lorsqu'il s'agit d'adopter l'étalon d'une mesure qui n'a été fixé par aucune loi au Canada et qui n'a été établi que par certains règlements municipaux, je ne vois pas qu'il y ait de grave raison qui empêche le parlement du Canada d'établir cet étalon pour la province de Québec.

A mon avis, il serait peu loyale de la part des députés des autres provinces de s'opposer à cette proposition. Sans doute, comme l'a observé mon honorable ami (M. Fortin) si nous adoptons cette loi, elle annulera tous les règlements municipaux imposant une peine pour la vente de sacs de pommes de terre pesant moins de 90 livres.

M. SPROULE : L'honorable ministre (M. Fisher) est mal renseigné au sujet de la coutume en vogue dans les autres provinces, car dans la province de l'Ontario, la vente de pommes de terre au sac est chose fort ordinaire. Il est parfaitement entendu dans cette province que le sac de pommes de terre, doit contenir un boisseau et demi, soit 90 livres, et par conséquent, la modification proposée ne servirait qu'à créer de nouveaux embarras. En jetant un coup d'œil sur les cotes du marché de Montréal et de Toronto je vois que le sac de pommes de terre se vend tel prix ; alors, si l'étalon de poids—varie dans les deux villes en question, il me faudra faire un calcul élaboré pour constater la valeur comparative des pommes de terre sur ces deux marchés. Cela aurait au moins pour effet de créer de la confusion.

M. CLANCY : La loi actuelle qui fixe le poids du boisseau de pommes de terre est excellente, et quelle que soit la grandeur du sac de pommes de terre, il contient l'équivalent d'un boisseau ou peut-être un léger excédent. Je ne comprends pas comment l'amendement proposé pourrait libérer les cultivateurs de l'obligation de peser leurs pommes de terre.

Supposons que nous fixions le poids du sac de pommes de terre à 80 livres et qu'un cultivateur, sans peser n'y mettre que 79 livres, il serait encore passible des peines stipulées par les règlements municipaux. Cet amendement ne le libère pas de l'obligation de peser ses pommes de terre. A mon sens, il est dangereux de modifier la loi pour obéir aux caprices d'une municipalité quelconque.

M. TAYLOR : Si les pommes de terre recoltées dans la province de Québec s'y vendaient et s'y consommaient, il n'y aurait aucune objection à formuler contre l'adoption de la proposition débattue, mais les choses ne se passent pas ainsi. Tous les ans, les épiciers et les commerçants de la province de l'Ontario et peut-être aussi ceux des autres provinces, achètent des pommes de terre à Québec et les expédient par rail et par voie fluviale dans les localités situées le long du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent, où elles se vendent au sac.

Si ces commerçants achètent à Montréal des pommes de terre par sacs de 80 livres, alors en les vendant dans l'Ontario, ils commettraient une infraction aux règlements en vigueur dans cette province où le poids réglementaire est de 90 livres ; et cela donnerait lieu à un grief contre les habitants de la province de Québec qui seraient accusés de donner un faux poids ; car je suis convaincu que neuf négociants sur dix ignoreront absolument l'existence de cette loi. Si les pommes de terre produites à Québec étaient exclusivement réservées pour la vente et à la consommation locales, rien n'empêcherait d'adopter l'amendement en discussion ; or, comme elles se vendent dans les autres provinces où le poids légal est de 90 livres au sac, je suis d'avis que le même règlement doit s'appliquer à Québec.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Il semblerait, de prime abord, que cette question est d'une solution fort facile ; mais, plus nous la discutons, plus les difficultés semblent s'aggraver. Afin, donc, de l'étudier plus mûrement, je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée.

LE BUDGET.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour considérer les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

Je me lève, M. l'Orateur, pour proposer la motion dont j'ai donné avis et dont vous venez de donner lecture à la Chambre. Et avant de reprendre mon siège j'aurai l'honneur de déposer sur le bureau une série de résolutions que je désire soumettre à la considération de la Chambre.

Il y a un peu moins d'un an, dans des circonstances qui ont peut-être donné quelqu'importance à cet événement dans l'histoire du pays, j'avais l'honneur de prononcer mon premier exposé budgétaire dans cette Chambre.

En me levant aujourd'hui pour remplir la même tache, j'ai la confiance d'avoir de bonnes raisons de féliciter la Chambre sur la condition du pays et les résultats de la politique du gouvernement que j'ai été chargé de vous exposer en avril dernier. L'année qui vient de s'écouler a été marquée pour le Canada par un grand progrès politique, un grand développement matériel et une prospérité croissante.

Suivant l'habitude adoptée pour les exposés budgétaires, je vais commencer par passer rapidement en revue les opérations financières de l'exercice terminé le 30 juin dernier, dont l'état imprimé est déjà, depuis quelque temps entre les mains de la députation. Le revenu, pendant cet exercice a été de $37,829,778, contre $36,618,590 pour l'exercice 1895-96, soit une augmentation de $1,211,187.

Les dépenses totales à compte du fonds consolidé ont été de $38,349,759, contre une dépense de $36,949,142, durant l'exercice 1895-96, soit une augmentation de $1,400,617. Le résultat de l'exercice 1896-97, nous a laissé avec un déficit de $519,981, contre un déficit de $330,551, durant l'exercice précédent. Voilà en peu de mots le résultat des opérations de l'année, à compte du fonds consolidé.

Toujours suivant la coutume voici les détails du revenu, comparés à celui de l'exercice précédent :

—	1896-97.	1895-96.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$	$
Douanes..	19,478,247	19,833,279	....	355,032
Accise . ..	9,170,378	7,926,005	1,244,372	.....
Sources diverses...	9,181,152	8,859,305	321,846	.....
	37,829,778	36,618,590	1,566,219	355,032
			355,032	
			1,211,187	

On remarquera une faible diminution dans le revenu douanier qu'on peut attribuer au fait que les changements fiscaux auxquels on s'attendait, ont eu pour conséquence de restreindre les importations, et aussi au fait de la réduction opérée sur les droits, entre le 23 avril et le 30 juin. L'aumentation considérable qu'on remarque dans le revenu de l'accise, a été en partie perçue par anticipation sur les opérations de l'exercice courant, par suite des changements prévus dans les droits d'accise. La principale augmentation comprise sous le chef "sources diverses" provient des recettes des bureaux de poste.

D'après le rapport de mon honorable collègue, le ministre des Douanes, je constate une augmentation importante sur les articles suivants :

Animaux vivants	$ 17,122
Voitures.....	59,072
Articles de fantaisie..	9,902
Verre et articles en	10,760
Cuir do	17,103
Huile, pétrole, kérosène et les produits de.....	24,880
Sucres de toute sorte	584,396
Spiritueux et vins	221,733
Tabac et leurs produits.....	33,755
Montres.....	17,574

D'un autre côté l'importation des articles suivants indiquent une forte diminution dans la perception des droits de douanes, comparés à l'exercice précédent :

Livres, publications périodiques et autres matières imprimées.....	$ 15,371
Céréales.....	101,121
Farine de toute sorte	36,229
Coton et articles en.....	154,418
Chanvre, lin, jute et articles en..... ..	52,137
Fruits et amandes, secs.....	68,337
do verts.....	22,192
Fourrures et articles en	28,113
Gants et mitaines	40,943
Gutta percha et articles en..... .	11,495
Or et argent, articles en.....	13,660
Chapeaux, casques et bonnets	16,138
Fer et acier et articles en.....	63,574
Instruments de musique..... . . .	12,010
Huiles, autres que le pétrole, la kérosène, n.a.s..	30,293
Toiles cirées.....	9,887
Marinades et sauces de toutes sortes..	8,192
Soie, articles en	166,656
Pierre et articles en	8,917

Voici les détails, de l'augmentation dans les recettes de l'accise :

Articles.	Quantité, 1896.	Quantité, 1897.	Droits, 1896.	Droits, 1897,	Augmentation.
			$	$	$
Spiritueux ..... Galls.	2,344,767	2,782,514	3,973,300	4,732,506	759,206
Malt ..... Liv.	51,690,278	68,443,353	775,354	1,026,652	251,298
Cigares ..... No.	108,290,260	113,276,105	648,462	678,029	29,567
Cigarettes ..... No.	80,461,900	93,798,000	120,692	156,257	35,565
Tabac et tabac en poudre ..... Liv.	9,392,487	10,690,765	2,228,697	2,398,443	169,746
			7,746,505	8,991,887	1,245,382

La consommation, par tête, des articles suivants est ordinairement donnée dans le budget, et la voici pour cet exercice :

	Spiritueux. Galls.	Bière. Galls.	Vin. Galls.	Tabac. Lbs.
1894	·742	3·722	·089	2·264
1895	·666	3·471	·090	2·163
1896	·623	3·528	·070	2·120
1897	·723	3·469	·084	2·243

On remarquera une augmentation apparente dans la consommation des liqueurs spiritueuses en 1897, mais je crois que cela est dû au fait qu'on s'attendait à des changements dans les droits d'accise l'an dernier, et que les droits ont été payés sur des quantités considérables par anticipation, et cela affectera probablement la consommation pour l'exercice suivant, de sorte que ces chiffres indiquent plutôt une augmentation dans les opérations commerciales qu'une augmentation dans la consommation. La moyenne de la consommation, par tête, a été comme suit :

Spiritueux	Galls.	1·026
Bière	"	2·920
Vin	"	·130
Tabac	Liv.	2·173

Passons maintenant aux dépenses de l'année.

M. FOSTER : Avant de passer au chapitre des dépenses l'honorable ministre peut-il nous dire quelle partie de l'augmentation du revenu est due à l'émission de timbres jubilaires de 1896-97 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'est pas compris dans le relevé que j'ai donné, mais je me ferai un plaisir de le donner plus tard. Ce renseignement est donné en gros au chapitre du revenu des postes, dans les comptes publics. Si l'honorable député désire un état plus détaillé je le lui fournirai plus tard.

Les dépenses à compte du fonds consolidé se sont élevées à $38,349,759, ce qui est une augmentation de $1,400,617 sur celles de l'exercice précédent. En examinant les détails on constate une augmentation de dépenses sous les chefs suivants :

Intérêt sur la dette publique	$143,233
Frais d'administration	29,905
Fonds d'amortissement	46,526
Primes, escompte et change	36,833
Gouvernement civil	22,218
Administration de la justice	16,491
Police fédérale	1,085
Législation	230,084
Pénitenciers	24,370
Statistique agricole et industrielle	13,512
Immigration	7,239
Quarantaine	24,914
Pensions	4,801
Milice	530,874
Travaux publics, fonds consolidé	163,449
Chemins de fer et canaux	7,961
Subventions postales aux steamers	18,895
Service maritime et fluvial	1,805
Hôpitaux de marine	1,447
Pêcheries	16,336
Commission géologique	14,331
Subventions aux provinces	2,394
Sauvages	27,655
Sources diverses	9,392
Douanes	48,912
Les Postes	124,467
Industrie et commerce	5,141

D'un autre côté, il y a eu diminution dans les services suivants :

Mises à la retraite	$ 3,439
Police à cheval	6,852
Phares et service côtier	20,314
Institutions scientifiques	1,705
Gouvernement des territoires du Nord-Ouest	10,167
Accise	6,443
Poids et mesures et gaz	6,150
Chemins de fer et canaux, perception	100,535
Terres fédérales	8,492
Travaux publics, perception	11,892

Les principales augmentations sont dans l'intérêt sur la dette publique, la législation, la milice, les travaux publics, et les postes, et les causes qui ont amené ce résultat ont été expliquées au long dans mon discours du 22 avril dernier et sont suffisamment comprises. Je n'en parlerai pas autrement que pour dire que ces augmentations sont le résultat direct des économies apparentes opérées par mon prédécesseur pour l'exercice 1895-96 ; et j'ai raison de dire économies seulement apparentes, car les honorables députés de l'opposition admettront eux-mêmes qu'il était impossible de continuer le service sur le pied de cet exercice. Dans les discussions qui ont eu lieu sur ces questions nos adversaires l'ont souvent admis.

Avant de terminer mes remarques sur les opérations fiscales de l'exercice 1896-97, terminé le 30 juin dernier, les honorables députés de la gauche me permettront de les féliciter sur l'heureux insuccès de plusieurs des plus sombres prédictions auxquelles ils se sont livrés concernant cet exercice.

On se rappelle que durant les dernières heures de la première session du présent parlement l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) et l'ex-ministre des Finances (M. Foster) se sont livrés à de violentes attaques contre le gouvernement et ont prédit que des choses terribles arriveraient durant la première année du régime libéral.

Je ne prolongerai pas la séance en faisant de longues citations de leurs discours, mais je vais résumer leurs prédictions en quelques mots. Ils ont prétendu que nous entrions dans un exercice de dépenses extravagantes qui ne pouvaient qu'aboutir à un désastre financier. Ils affirmaient que durant l'exercice 1896-97, je serais obligé d'emprunter $10,000,000 et que je me présenterais sur les marchés financiers dans des conditions excessivement défavorables à notre crédit.

Ils apprendront, je n'en doute pas, avec beaucoup de plaisir que durant cet exercice nous n'avons pas eu du tout à nous présenter sur les marchés financiers ; que le total de nos emprunts temporaires, par le moyen ordinaire de bons sur le trésor, ne se sont pas élevés à $10,000,000, pas même à la moitié de cette somme ; et que le seul emprunt que nous avons fait, en plus du renouvellement d'un emprunt contracté par mon prédécesseur, a été de moins de trois millions de piastres ; et que lorsque plus tard, nous avons en effet placé un emprunt sur le marché de Londres, au lieu de le placer dans des conditions défavorables, comme ils le prédisaient, nous l'avons placé à des conditions favorables, et avons obtenu un résultat satisfaisant.

Ils prétendaient aussi que nous ne pourrions pas clore cet exercice sans un déficit de moins de $3,250,000. Au mois d'avril dernier l'ex-ministre des Finances avait déjà modifié ses calculs, mais il prédisait encore que nous ne pourrions pas nous en tirer sans un déficit d'au moins $2,000,000. Il se réjouira, j'en suis certain, d'apprendre que le déficit n'est pas de $3,250,000, ni de $2,000,000, mais seulement de $519,000.

Il disait encore que durant la première année du régime libéral, les dépenses s'élèveraient à au moins $40,000,000, et il constatera avec plaisir qu'elle n'ont été que de $38,349,759. Il s'en rapportait avec confiance, au temps, ce grand arbitre, pour lui donner raison. Or, le temps a rendu sa décision et cette décision est en faveur du gouvernement et contre mon honorable ami.

Ce serait peut-être trop exiger de s'attendre à voir nos honorables amis de la gauche se réjouir d'aussi bon cœur que nous des brillantes perspectives du pays, après une première année d'administration libérale. Il est même possible que l'idée qu'il se font du devoir les oblige à continuer à tracer les mêmes sombres tableaux de l'avenir sous le régime libéral. Quand reviendront ces lugubres prédictions, nous nous consolerons par la pensée que le temps, ce grand arbitre continuera à nous donner raison contre nos honorables adversaires.

J'ai donné quelques chiffres concernant la consommation des liqueurs spiritueuses, mais vu l'agitation qui se fait au sujet de la prohibition, agitation qui va se continuer probablement et prendre une forme plus tangible prochainement, j'ai pensé qu'il sera sans doute souvent question de la somme de revenus que le gouvernement retire, sous divers chefs du trafic des liqueurs ; et j'ai cru bon d'inclure dans mon exposé budgétaire un état indiquant exactement quels sont les revenus provenant de cette source. Cet état est pour l'exercice 1896-97.

	Quantité.	Droits.
Douanes—		
Bière, etc. .....Galls.	327,216	$ 65,245 30
Accise—		
Malt ....Lbs.	68,443,353	1,026,652 13
Douanes—		
Spiritueux et vins..Galls.	1,396,136	2,406,529 81
Accise—		
Spiritueux ....Galls.	2,782,514	4,732,506 19
Soit :		
Douanes.....		2,471,775 11
Accise		5,759,158 32

Ce qui donne, en résumé un revenu total, de cette source, de $8,230,933.43 ; douanes, $2,471,775.11 ; accise, $5,759,158.32.

Jusqu'à présent, M. l'Orateur, je ne me suis occupé que de l'exercice financier expiré le 30 juin dernier. Tournons maintenant notre attention vers l'exercice courant, dont neuf mois sont déjà écoulés. En prenant le résultat de la période écoulée comme base de mes calculs, je vais tacher de donner une idée de ce que sera notre position au 30 juin prochain.

A venir au 31 mars dernier, d'après les derniers rapports que nous avons reçus, les revenus de la douane s'élevaient à $16,111,029.82. En tenant compte de l'augmentation dans les recettes que nous constatons depuis quelque temps, et du fait que la clause différentielle du tarif prend plein effet le 1er juillet, et que par conséquent il y aura une légère diminution dans les importations en mai et juin, je ne crois pas dépasser la vérité en évaluant le revenu douanier pour l'exercice complet à $21,000,000, contre $19,478,247 qu'a rapporté l'exercice 1896-97. Je n'espère pas que les droits d'accise rapporteront plus de $8,000,000, contre $9,170,378 que nous avons retirées l'an dernier, pour différentes causes qui ont quelque peu rompu l'équilibre ; mais il n'y a aucun doute que nos revenus de cette source seront moindres cette année. Je calcule aussi que nos revenus de sources diverses s'élèveront à $10,300,000, soit un revenu total de $39,300,000. Voilà pour le revenu.

D'un autre côté, les dépenses réellement faites, au 31 mars, à compte du fonds consolidé, étaient de $22,987,258, ce qui est à peu près le chiffre de l'an dernier, si l'on tient compte du fait qu'il y a un trimestre des dépenses des postes de l'an dernier qui n'apparaît pas cette année, mais qui apparaîtra dans les comptes plus tard. Nous devons ajouter aux dépenses ordinaires celles que nous serons obligés de faire pour ouvrir le district du Yukon et y maintenir l'ordre. Ainsi, pour être plus certain je calcule les dépenses de l'année courante à $38,750,000. Si ces calculs se trouvent vérifiés par les évènements et si nous touchons les revenus de $39,300,000, l'exercice courant qui se termine le 30 juin prochain, nous donnera un surplus de $550,000.

Mon ambition et mon espoir sous ce rapport, c'est que le surplus de l'exercice courant comble le déficit de l'an dernier, et même nous laisse en main une balance assez élevée dont je n'aimerais pas à mentionner le chiffre à présent. J'ai la conviction que les calculs que je viens d'exposer sont faits sur des bases sûres et modérées. Certains côtés des opérations ont pris une tournure si anormale, une telle activité s'est déclarée dans certaines branches

de nos industries, que je ne serais pas surpris de voir l'exercice courant se clore encore plus favorablement que je ne viens de l'indiquer.

Je viens d'évaluer les dépenses totales de l'exercice courant, à compte du capital, à $38,750,000, soit $400,000 de plus que cellesde l'an dernier

La raison de cette augmentation se trouve dans l'addition faite à l'intérêt sur la dette publique, par suite de l'emprunt de l'an dernier, les dépenses nécessitées par l'ouverture du district du Yukon, le surplus de dépenses occasionnées par la vigoureuse politique inaugurée par le ministre de l'Agriculture et dans le ministère de l'Intérieur au sujet de l'immigration.

Le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal va aussi contribuer à grossir le chiffre brut de nos dépenses, mais le ministre des Chemins de fer et Canaux m'assure que cette dépense sera compensée par le surplus de recettes provenant de l'exploitation du chemin.

Vu que l'automne dernier nous avons emprunté à Londres moins de la moitié de la somme autorisée, on pourrait croire que nous serons bientôt obligés à recourir à des emprunts temporaires, mais j'ai la satisfaction de pouvoir annoncer à la Chambre que grâce à l'activité commerciale qui règne dans le pays, notre situation financière est tellement solide, que je ne prévois pas la nécessité, durant le présent exercice, d'émettre des bons sur le trésor ou de contracter un emprunt quelconque.

Passons maintenant à la dette publique pour 1896-97. Au 30 juin 1896, la dette de l'Etat s'élevait à $258,497,432.77. Le résultat des opérations de l'exercice courant l'a augmentée de $3,041,163.69, dont voici les détails :

Dépenses à compte du capital et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique	$3,519,875 59
Déficit de l'année	519,981 44
Subventions aux chemins de fer	416,955 30
Révolte dans les territoires du N.-O.	3,284 64
Les transferts du fonds consolidé, y compris les obligations contractées avant le 30 juin 1896, *ministère des Postes*	682,880 52
Total	$5,142,977 49
Moins—Versé au fonds d'amortissement	2,101,813 80
Augmentation nette	$3,041,163 69
Ce qui donne une dette nette, au 30 juin 1897, de	$261,538,596 46

Durant l'exercice courant, jusqu'au 31 mars, nous avons dépensé à compte du capital, pour subventions aux chemins de fer, pour escompte et frais, à propos du dernier emprunt, une somme de $4,506,185. Pour terminer l'exercice, nous calculons avec les dépenses à compte du capital et les subventions aux chemins de fer exigeront une autre somme de $3,000,000, soit $7,506,185 en tout. Pour calculer l'augmentation nette de la dette, il faut en déduire le fonds d'amortissement estimé à $2,300,000 et le surplus prévu de $507,000, ce qui laisse une augmentation nette de la dette pour l'exercice 1897-98 de $4,500,000 en chiffres ronds.

M. CLANCY : Où sont les applaudissements ?

M. MACLEAN : Nous sommes assis dessus.

Le MINISTRE DES FINANCES : Notre intention est de garder les honorables députés de l'opposition assis où ils sont, longtemps encore.

Quant au prochain exercice qui commence le 1er juillet prochain pour se terminer le 30 juin 1899, il est encore trop tôt pour se permettre autre chose qu'une estimation générale. Cependant, je ne crois pas que le revenu provenant des douanes soit inférieur à celui de cette année que j'ai estimé à $21,000,000. Il ne faut pas oublier, naturellement, qu'au 1er juillet prochain, nous atteindrons à la deuxième phase de notre tarif différentiel et la réduction de 12½ pour 100 qui a déjà eu lieu sera suivie d'une autre réduction de 12½ pour 100, faisant en tout 25 pour 100.

La première réduction de 12½ pour 100 n'était peut-être pas assez importante pour produire un changement marqué dans l'ensemble des importations anglaises. De plus, il faut un certain temps au marchand anglais pour se mettre au courant de ces changements de tarifs, et juste au moment où il se rendait compte de la réduction opérée et se disposait à en profiter, est survenue la difficulté au sujet des traités belge et allemand qui a eu pour effet de faire étendre à un grand nombre de pays, les avantages de la clause différentielle, de sorte que l'Angleterre n'a pas pu profiter de cette réduction de 12½ pour 100 autant que nous l'avions espéré et désiré.

M. FOSTER : La difficulté a surgi avant cela, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, si ce n'est dans l'esprit des honorables membres de l'opposition. Parmi les membres de la droite il n'y a pas de difficultés sur ce point. Il y en a eu que les honorables députés de la gauche ont cherché à surmonter pendant des années sans y parvenir, mais le gouvernement actuel les a fait disparaître.

J'espère donc que lorsque la pleine réduction de 25 pour 100 sera appliquée et limitée aux importations de l'Angleterre et certaines colonies anglaises dont je parlerai, il y aura une augmentation considérable dans les importations anglaises, mais le revenu que nous percevrons sur ces marchandises sera moins élevé qu'auparavant.

Pour maintenir ferme notre position financière et notre crédit et nous mettre à l'abri des déficits, il est prudent de prévoir la perte de revenu que nous pouvons éprouver de ce côté et de voir à l'augmenter par d'autres moyens, dont je parlerai dans un instant.

L'accise devrait nous rapporter au moins huit millions et demi, et les revenus provenant de sources diverses devraient s'élever à onze millions, en tenant compte de l'augmentation dans les recettes des chemins de fer, les bureaux de poste et les intérêts sur les placements. Jestime que ces diverses sources réunies nous donneront $40,500,000.

Je parle en ce moment de l'exercice qui commencera le 1er juillet prochain, à propos duquel nous devons nous contenter de faire des estimations générales, n'ayant pas l'avantage, comme l'exercice courant, de pouvoir baser nos calculs sur des faits actuels.

Les estimations pour le prochain exercice 1898-99, ont été déposées sur le bureau de la Chambre et s'élèvent à $39,124,000. Ces estimations contiennent deux item nouveaux ; un de $396,000

pour les dépenses du Yukon, et un autre de $760,000 pour les dépenses courantes du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Avec notre mode de comptabilité, le surplus de ce que coûtera l'exploitation de l'Intercolonial doit être mis au compte des dépenses générales, bien que cela puisse être pour nous une source de profits. Ces deux nouveaux item du Yukon et de l'Intercolonial qui n'étaient pas dans les estimations de l'an dernier et dont tout le monde admet la nécessité aujourd'hui, s'élèvent au chiffre de $1,156,000. Si cette somme était retranchée des estimations, il ne resterait plus que $38,168,000, à peu près le chiffre des estimations principales pour l'exercice courant.

Au mois d'avril dernier, au cours de mes remarques sur la situation financière, j'ai exprimé ma conviction que lorsque les détails du tarif seraient une fois fixés et annoncés, non seulement le commerce suivrait son cours ordinaire, mais que nous pouvions nous attendre à une augmentation considérable. A la date où je prononçais ces paroles, les circonstances que j'énumérais, indiquaient clairement ce résultat. Depuis, cependant, une récolte abondante et de meilleurs prix sont venus ajouter leur force au cours des évènements et la période de prospérité qui en a résulté doit réjouir le cœur de tous les membres de cette Chambre et de tous les Canadiens, et nous confirmer davantage dans l'idée que nous avons des ressources et de la grandeur future de notre pays.

Je n'ai aucun doute, M. l'Orateur, que vous me permettrez de m'éloigner un peu de la question pour énumérer quelques-unes des directions qu'ont pris ce développement et cette prospérité. Pour donner un exemple de l'augmentation de cette prospérité et des affaires, je parlerai d'abord des dépôts dans les banques. Dans la circulation des billets de banque, l'effet a été des plus marqués. Sans ennuyer la Chambre par une analyse détaillée des rapports des différentes banques du pays, je vais donner un total des dépôts dans les banques chartées du pays et les caisses d'épargnes du gouvernement depuis les six dernières années :

	Banques chartées.	Caisses d'épargnes du gouvernement.	Totaux.
30 juin 1892	$ 160,942,778	$ 39,529,547	$ 200,472,325
30 juin 1893	170,817,433	41,849,658	212,667,091
30 juin 1894	174,930,930	43,036,012	217,966,948
30 juin 1895	180,664,121	44,450,498	225,114,619
30 juin 1896	183,769,992	46,799,318	230,569,310
30 juin 1897	201,141,688	49,934,975	250,076,663
31 décembre 1897	222,002,147	49,466,656	271,468,803

C'est-à dire que durant les six mois, du 30 juin dernier au 1er décembre, les dépôts ont augmenté de plus de $21,000,000.

Pour répondre à cette augmentation des affaires du pays, et en faciliter l'expédition, les billets de la Puissance et les billets des banques, ont été en très grande demande, et grâce à l'élasticité de notre système financier, nous avons pu y faire face sans difficulté. Voici un tableau indiquant la circulation des billets de banques depuis six ans.

	Gouvernement.	Banques.	Totaux.
31 octobre 1892	$ 38,688,429	$18,647,063	$ 57,335,492
31 octobre 1893	36,906,941	19,844,248	56,751,189
31 octobre 1894	34,516,651	22,212,884	56,729,535
31 octobre 1895	34,671,028	22,893,259	57,564,287
31 octobre 1896	35,955,150	21,607,553	57,562,703
31 octobre 1897	41,580,928	24,751,932	66,332,860

M. FOSTER : Puis-je savoir si l'honorable ministre a pris la même date dans chaque cas, pour les chiffres qui se rapportent aux billets du gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, dans les deux cas, les chiffres sont pris du 31 octobre de chaque année. La circulation d'octobre qui, en règle générale, est la plus haute de l'année, en raison du transport de la récolte, s'est maintenue entre 56 et 57 millions de piastres en 1896 et pendant les quatre années précédentes. Les affaires du mois d'octobre 1897, ont porté cette circulation à plus de 66 millions, soit une augmentation de près de neuf millions sur 1896.

Le volume des affaires générales du pays a été tel qu'une augmentation considérable s'est produite dans les paiements par compensation, (*clearings*) dans les cinq principales villes—Montréal, Toronto, Halifax, Winnipeg et Hamilton. Le total des paiements par compensation, durant les trois dernières années, d'après le *Monetary Times* ont été comme suit :

1895	$1,039,967,000
1896	1,025,960,000
1897	1,151,906,000

Soit une augmentation de $126,000,000 en 1897 sur 1896. Pour les quatre périodes hebdomadaires —finissant le jeudi,—de janvier 1898, la totalité

des paiements par compensation a été de $108,509,673, contre $89,901,000, pour les périodes correspondantes de janvier 1897, soit une augmentation de plus de $18,000,000. En février dernier, le total des paiements par compensation, dans les cinq villes mentionnées plus haut, a été de $108,385,302, contre $74,612,552 en février 1897, soit une augmentation de $33,772,750.

Les compagnies de chemins de fer se sont aussi ressenties de ce réveil général des affaires et les rapports qu'elles publient sont un indice de l'amélioration qui s'est produite. Du 1er juillet à la fin de février dernier, les états hebdomadaires des deux grandes lignes canadiennes indiquent une augmentation constante sur ceux des semaines correspondantes de l'année précédente. Les recettes brutes du chemin de fer canadien du Pacifique pour l'année expirée le 31 décembre 1897 ont été de $24,049,534, contre $20,681,596, pour l'année 1896. Les recettes brutes du chemin de fer du Grand Tronc d'après les états hebdomadaires, pour les mêmes périodes, ont été de $19,521,588, contre $18.731,885 en 1896

Cette augmentation des recettes provient surtout du fret et du transport des animaux sur pieds. Les actionnaires ont naturellement profité de ce changement et leurs actions ont monté par bonds. Ainsi les actions ordinaires de $100 du chemin de fer canadien du Pacifique ont fermé, en décembre 1896, à 56¼ ; le plus bas prix atteint en 1897 a été 46¾ et la dernière cote de décembre 1897 est de 83¾. Le 29 janvier 1898, d'après l'*Economist*, elles ont fermé à 91¾.

La hausse a été tout aussi marquée sur les actions du chemin de fer du Grand Tronc. Ainsi son 4 pour 100 garanti et les premières actions privilégiées sont descendus en 1897 à 39½ et 30¼ respectivement et le 29 janvier dernier, ils étaient cotés à 76½ à 77½ et 67½ à 68½ respectivement.

En prenant les actions du chemin de fer canadien du Pacifique cotées dans l'*Economist* et les principales émissions du chemin de fer du Grand-Tronc je constate que les valeurs de ces deux compagnies d'une valeur nominale de £88,187,497 valaient sur le marché, le 31 décembre 1895, £48,814,887 ; le 31 décembre 1896, £50,430,613 ; le 31 décembre 1897, £62,317,910.

Je vais maintenant citer quelques chiffres extraits des tableux du commerce de 1896-97.

La valeur totale des importations au Canada durant le dernier exercice a été de $119,218,609, ce qui est environ un million et quart au-dessus des importations de l'exercice précédent, et plus de huit millions au-dessus des importations de l'exercice 1894-95.

Le commerce d'exportation au Canada, durant le dernier exercice, dépasse de beaucoup toute ce qui s'est vu jusqu'à présent. La valeur totale de ces exportations s'est élevée à $137,950,253, ce qui est un excédent de 16 millions sur l'exercice précédent et de 24 millions sur celui de 1894-95.

La valeur totale des importations, non compris le numéraire et les lingots, pendant les huit derniers mois de l'exercice courant, jusqu'à la fin de février a atteint le chiffre de $80,821,831, ce qui excède de $12,081,330 les importations de la période correspondante du dernier exercice.

Si on inclut le numéraire et les lingots, les importations des huit derniers mois ont été de $83,785,737, un excédent de $10,506,815 sur la période correspondante du dernier exercice.

Le total des exportations, pour les huit mois a été de $119,644,464, un excédent de $26,451,521 sur la période correspondante au dernier exercice ; ce chiffre dépasse aussi celui des exportations de toute année complète, avant 1896.

Tout en récapitulant ainsi les preuves irréfutables de la prospérité croissante du Canada, il ne faut pas oublier les principales causes de cet heureux état de choses.

Les affaires générales ont été prospères parce que la prospérité est revenue à notre grande classe agricole.

Des idées erronées ont prévalu dans le passé, quant aux relations qui existent entre l'industrie et l'agriculture. Dans certains quartiers on s'imaginait pouvoir créer une classe agricole prospère en stimulant les industries.

Pour les adeptes de cette doctrine, le marché intérieur était tout, leur devise était : Le Canada pour les Canadiens.

Pour certaines choses, il est bon d'avoir le Canada pour les Canadiens : mais il serait prudent d'apporter une certaine restriction au sens de cette expression et de chercher aussi la prospérité sur les marchés étrangers.

Je crois que le pays comprend aujourd'hui qu'en cherchant à rendre les cultivateurs prospères en encourageant et stimulant les industries, on a mis la charrue devant les bœufs.

Si nous réussissons à peupler les terres arables du Canada de colons industrieux, prospères et contents, produisant non seulement pour la consommation intérieure, mais aussi pour les marchés étrangers, nous posséderons la base la plus solide et la plus sûre, pour y établir l'industrie manufacturière et amener la prospérité générale.

Tout en nous réjouissant de ces résultats que j'ai l'honneur d'exposer à la Chambre, tout en nous réjouissant de la prospérité qu'ils indiquent, rappelons-nous que cette prospérité est due surtout à celle de la classe agricole, et tâchons, par tous les moyens raisonnables, d'encourager le développement et le perfectionnement de l'agriculture dans tout le Canada.

Je signalerai maintenant à l'attention de la Chambre, pour la forme seulement, l'emprunt que j'ai placé sur le marché de Londres l'automne dernier. On se rappelle qu'à sa dernière session le parlement a autorisé un emprunt de $15,000,000. Le pouvoir d'emprunt de l'exécutif, à cette date, était de plus de $8,000,000 et par l'acte de la dernière session ce pouvoir d'emprunt a été porté à plus de $23,000,000. Les raisons de ces pouvoirs d'emprunts considérables sont bien connues. Nous avons décidé de faire de fortes dépenses pour les canaux et pour les chemins de fer et il était nécessaire de prendre ces moyens de rencontrer ces obligations. Je dois dire que lorsque le bill pour autoriser cet emprunt de $15,000,000 a été soumis à la Chambre, plusieurs d'entre nous étaient d'opinion que cette somme n'était pas suffisante. Cependant nous n'avons pas jugé à propos de faire l'emprunt pour toute la somme autorisée. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il valait mieux ne faire qu'un emprunt modéré et nous avons fixé le chiffre à £2,000,000, soit environ $10,000,000. Nous avions pour cela plusieurs raisons. Vu la prospérité croissante du pays, nous avions la confiance que nous n'aurions pas besoin d'une somme aussi considérable que celle que beaucoup croyaient nécessaire ; une autre raison, c'est qu'après mûre

délibération, nous avons décidé de tenter une expérience—si on peut appeler cela une expérience—nous avons pris la résolution quelque peu hasardée de faire une innovation et d'abaisser le taux de l'intérêt sur le marché de Londres. Jusque là le Canada n'avait aucun emprunt au-dessous de 3 pour 100, ni aucune autre colonie.

Vu les conditions favorables du marché monétaire, vu la solidité du crédit du Canada, vu la tendance générale en faveur d'une réduction dans le taux de l'intérêt, nous avons cru que le temps était bien choisi de faire une tentative—les uns l'ont appelée hasardée—et d'aller sur le marché de Londres demander aux capitalistes de prendre nos obligations sur le pied de 2½ pour 100.

Après avoir pris cette résolution nous avons jugé plus prudent de ne faire notre premier emprunt à ce taux que pour une somme modérée. Nos raisons pour cela étaient qu'en venant sur le marché avec un nouvel emprunt à un taux inférieur aux précédents, il faut s'attendre à rencontrer certains préjugés. Pour une première opération de ce genre on ne peut jamais s'attendre à d'aussi bonnes conditions qu'on pourrait obtenir par la suite. Nous avons alors pensé que si nous pouvions nous en tirer avantageusement avec un emprunt de £2,000,000 sterling, nous ferions bien de nous limiter à ce chiffre, afin de fixer le marché pour nos obligations sur la base de 2½ pour 100, avec l'espérance qu'elles augmenteront en valeur, et que dans un avenir rapproché, lorsqu'il nous faudra emprunter la balance, nous trouverons notre crédit solidement établi sur cette base de 2½ pour 100.

Jugeant le moment propice, nous avons lancé l'emprunt dans le mois d'octobre ; jusqu'à ce moment les conditions paraissaient favorables, mais à la onzième heure le marché financier prit une tournure un peu moins favorable. Après la publication de notre prospectus, une légère réaction se fit sentir, et la veille du jour fixe pour recevoir les soumissions, le taux de la banque d'Angleterre—qui est le baromètre de toutes les opérations monétaires de Londres—est monté de ½ pour 100.

Engagés comme nous l'étions dans une opération aussi importante, cette tournure inattendue du marché était bien de nature à nous causer quelque anxiété. Cependant, j'ai le plaisir d'annoncer que le crédit du Canada était si solidement établi que, malgré cette circonstance défavorable, la réponse du public a été des plus satisfaisante, et que l'emprunt a été souscrit plus de deux fois. Les obligations ont été mises sur le marché à 91 et ont été vendues à 91, 10 chelins et 5 deniers.

Vu que c'était la première opération de ce genre tentée par une colonie, je considère que nous avons de grandes raisons de nous féliciter de la haute et solide position de notre crédit en Angleterre et je suis certain que les honorables députés de l'opposition se joindront à nous et se réjouiront sincèrement de ce beau résultat.

J'ai ici un état indiquant les divers taux d'intérêt payés sur les emprunts du Canada depuis la confédération et comme il peut être utile à consulter plus tard, je vais en donner la lecture.

En 1869, le Canada a contracté un emprunt partiellement garanti, une partie portant 4 pour 100, et l'autre 5 pour 100, qui est revenu au Canada, à 4⅛ pour 100.

M. FIELDING.

En 1873, un autre emprunt garanti a été contracté à $3\frac{15}{16}$ pour 100.

Naturellement, je n'ai guère besoin de dire que lorsqu'un emprunt est garanti par le gouvernement impérial le taux de l'intérêt est plus favorable.

En 1874, le Canada a contracté un emprunt à 4⅞ pour 100.

En 1875, un autre emprunt, partiellement garanti a été contracté à 4⅛ pour 100.

En 1876, un emprunt à 4 pour 100, a coûté au Canada 4¾ pour 100.

En 1878, un autre emprunt garanti a coûté 4⅛ pour 100.

En 1879, un emprunt est revenu à 4½.

En 1884, un emprunt de 3½ pour 100 a coûté 4¼.

En 1885, le coût a été de $4\frac{1}{2}$ dans un cas et de $4\frac{15}{16}$ dans un autre cas.

En 1888, un emprunt à 3 pour 100, nous est revenu à 3¼ pour 100.

En 1892, un emprunt à 3 pour 100 est revenu à 3⅜ pour 100.

En 1894, sur un emprunt à 3 pour 100, nous avons payé 3⅛ pour 100.

En 1897, notre emprunt à 2½ pour 100 a été placé sur le marché de Londres à un prix qui représente 2⅞ pour 100 environ.

MEMO. DES EMPRUNTS CANADIENS.

Année.	Chiffre de l'emprunt.	Taux de l'intérêt.	Prix réalisés par £100.			Taux réel d'intérêt payé.
	£		£	s.	d.	
1859....	*1,500,000	4	105	12	11	4⅛
	500,000	5				
1873....	*1,500,000	4	104	7	8	$3\frac{9}{10}$
	*300,000	4				
1874....	4,000,000	4	90	3	3	4⅝
1875....	*1,500,000	4	99	1	8	4⅛
	1,000,000	4				
1876....	2,500,000	4	91.....		.....	4⅜
1878....	*1,500,000	4	96	11	9	4⅛
	1,500,000	4				
1879....	3,000,000	4	95	1	10	4¼
1884. ..	5,000,000	3½	91	2	2	4¼
1885....	4,000,000	4	101	1	8	$4\frac{1}{2}$
1885....	Canada réduit 6,443,136	4	.....			$4\frac{1}{10}$
1888 ...	4,000,000	3	95	1	0	3¼
1892....	2,250,000	3	92	0	10	$3\frac{3}{5}$
1894....	2,250,000	3	97	9	2	$3\frac{1}{8}$
1897....	2,000,000	2½	91	10	5	2⅞

*Garanti.

J'ai aussi un autre mémoire plus complet expliquant les comparaisons entre les différents emprunts canadiens depuis quelques années et ces comparaisons sont d'ordinaire dans l'exposé budgétaire. Avec la permission de la Chambre, je vais l'intercaler dans mon exposé, sans le lire, afin qu'il puisse être consulté, plus tard :

MÉMOIRE concernant les emprunts canadiens placés sur le marché de Londres, depuis 1867.

Emprunts.	Prix du prospectus.	Prix réalisé.			Durée de l'emprunt, année.	Taux pour 100.	Montant de l'emprunt.			Escompte ou prime.			Montant réalisé.			Frais, y compris l'escompte pour paiements immédiats et intérêt sur paiements partiels.			Montant net réalisé au comptant.			Taux de l'intérêt.
		£	s.	d.			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
Chemin de fer Intercolonial 1869, garanti						4																
do do 1869, non garanti	....	105	12	11½	35	5	1,500,000		..	P. 112,946	..	..	2,112,946	..	..	29,896	18	5	2,083,049	1	7	.04125
do do 1873, garanti						4	500,000															
Terre de Rupert, garanti	....	104	7	8	30	4	1,500,000		..	P. 78,971	6	8	1,878,971	6	8	33,449	18	11	1,845,521	7	9	.03916
Emprunt de 1874	90	90	3	3	31	4	300,000															
do 1875, garanti					30	4	4,000,000	..	..	E. 393,476	71	6	3,606,523	2	6	60,289	9	9	3,546,233	12	9	.04875
do 1875, non garanti	....	99	1	8	35	4	1,500,000															
do 1876	91	91	..	....	30	4	1,000,000	..	..	E. 22,930	9	1	2,477,069	10	11	42,847	6	1	2,434,221	14	10	.0416
do 1878, garanti					35	4	2,500,000	..	..	E. 225,000	..	..	2,275,000	..	..	57,122	9	7	2,217,877	10	5	.0475
do 1878, non garanti	96½	96	11	9	30	4	1,500,000															
do 1879	95	95	1	10½	29	4	3,000,000	..	..	E. 147,206	6	4	2,852,793	13	8	47,988	8	3	2,804,805	5	5	.045
do 1884	91	91	2	2	*25	3½	5,000,000	..	..	E. 445,870	..	..	4,554,130	..	..	94,693	3	4	4,459,436	16	8	.0423
do 1885	99	101	1	8	*25	4	4,000,000	..	..	P. 43,416	..	..	4,043,416	..	..	82,098	2	1	3,961,317	17	11	.045
Canada (réduction)	....	....	.	....	24½	4	6,443,136	2	9	E. 54,576	2	9	6,388,560	..	.	32,977	1	0	6,355,583	19	..	.04083
Emprunt de 1888	92½	95	1	....	50	3	4,000,000	..	..	E. 197,904	..	..	3,802,096	..	..	67,598	4	3	3,734,244	7	6	.0327
do 1892	91	92	..	10½	46	3	2,250,000	..	..	E. 179,009	16	..	2,070,990	4	..	31,365	6	7	2,039,624	17	5	.0341
do 1894	95	97	9	2	43¾	3	2,250,000	..	..	E. 57,145	6	9	2,192,854	13	3	24,807	.	3	2,168,047	13	..	.0316
do 1897	91	91	10	5	50	2½	2,000,000	..	..	E. 169,625	5	.	1,830,374	15	.	22,358	7	8	1,808,016	7	4	.28628

*Ou 50 ans calculé pour 25 ans seulement.

M. FOSTER : Mon honorable ami a-t-il terminé les observations qu'il avait à faire au sujet de l'emprunt ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, pour le moment ; j'allais aborder un autre point, mais si l'honorable député a quelque question à me poser, je le veux bien.

M. FOSTER : Mon honorable ami voudrait-il bien déposer le prospectus sur le bureau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Avec plaisir.

M. FOSTER : A quelle époque le dernier emprunt est-il remboursable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans cinquante ans. Au sujet de l'emprunt en discussion, il me reste à faire quelques brèves observations sur un autre aspect de la question. L'émission de cet emprunt au taux de deux et demi pour 100, déjà fort importante au point de vue de cette transaction financière en elle-même, le devient davantage, en prévision de l'échéance prochaine d'une forte partie des emprunts existants.

En se reportant à la page lxiv des comptes publics, la Chambre constatera que, dans la période de 1903 à 1910, les emprunts arrivés à l'échéance atteindront la somme de £34,443,136, soit $167,623,262. Pour nous aider à acquitter ces obligations, j'estime que nous aurons à notre disposition des fonds d'amortissements au chiffre de $66,971,181. Il nous restera donc une balance de $100,000,000 d'obligations qu'il nous faudra, soit renouveler soit convertir. Le taux net de l'intérêt payable sur notre dernier emprunt, tous frais compris, s'élève à 2·86 pour 100. Au taux d'intérêt que pourtent aujourd'hui ces emprunts remboursables dans la période de temps en question, le service annuel des intérêts d'un capital de $100,000,000 s'élèverait à $4,000,000 ; tandis qu'au taux de 2·86 pour 100. l'intérêt de $100,000,000 ne s'élèverait qu'à $2,860,000, soit un écart de $1,140,000. En d'autres termes, supposant que le marché monétaire, à l'échéance de ces différents emprunts fût aussi avantageux au Canada qu'il l'a été à l'époque de notre dernier emprunt, l'économie annuelle que nous pourrions réaliser sur le service des intérêts atteindrait le chiffre de $1,000,000, comparativement au taux que nous acquittons aujourd'hui. Nous avons raison de croire qu'il nous sera possible d'effectuer cette économie, et même quelque chose de plus ; car, nous espérons que le crédit du Canada, tout excellent qu'il soit, continuera à s'améliorer et qu'avant d'avoir atteint la date de l'échéance de ces emprunts nous serons en mesure d'emprunter, non plus au taux annuel de 2·86 pour 100, comme nous l'avons fait l'année dernière, mais bien à un taux se rapprochant de deux et demi pour cent, ce qui est la valeur versée sur ces titres. Je crois donc qu'en prévision du futur remboursement de ces emprunts, et aussi èn raison de la nature même de la transaction, les honorables députés, des deux côtés de la Chambre auront été bien aises d'apprendre que nous avions résolu d'émettre cet emprunt à deux et demi pour cent sur le marché monétaire ; et je suis heureux de le constater, cette transaction financière a été discutée par la presse canadienne abstraction, faite de tout esprit de parti.

M. FIELDING.

J'aborde maintenant une question sur laquelle on a très fortement appelé mon attention et celle de mes collègues de la commission du tarif, au cours de l'enquête qui a eu lieu, l'année dernière. Parmi les nombreux griefs formulés par les industriels et par les hommes d'affaires au sujet des embarras qu'ils éprouvaient, leur principal grief était qu'il leur fallait payer un intérêt beaucoup plus élevé que celui que leurs concurrents avaient à payer. Le crédit joue un très grand rôle dans les affaires du pays, et par conséquent le taux de l'intérêt du capital est une affaire de haute importance pour les marchands et pour les manufacturiers. On m'objectera peut-être que cela n'intéresse nullement ou que fort peu le gouvernement, et que c'est une question qu'il faut abandonner à la loi générale de l'offre et de la demande. Toutefois, il suffit de réfléchir quelque peu pour comprendre que le gouvernement a le pouvoir d'influencer le marché des capitaux et que, de fait, par le système qu'il a adopté, le gouvernement a influencé ce marché, dans une certaine mesure. Les banques ne sont pas seulement des institutions de prêt, mais elles pratiquent aussi l'emprunt. Les banques reçoivent du public une masse de capitaux qu'elles versent dans la circulation sous forme de prêts. Ces capitaux se trouvent dans les banques sous forme de dépôts, et lorsqu'elles sont obligées de payer un taux d'intérêt trop élevé sur ces dépôts, c'est pour ces banques une raison, ou au moins une excuse pour ne pas escompter le papier de commerce à un taux plus modéré. On allègue que nos banques ont été forcées d'adopter cette attitude. On prétend que, par le passé, elles ont été forcées de payer un intérêt trop élevé sur leurs dépôts, parce que le gouvernement fédéral le faisait. On conviendra que dans les caisses d'épargne postales, nous avons payé un intérêt un peu trop élevé, et certains députés prétendent peut-être que les banques d'épargne devraient suivre cet exemple. A mon avis, cette prétention n'est pas admissible. La destination des banques d'épargne est d'offrir à ceux qui sont intéressés dans ce genre d'institution un endroit où ils puissent faire leurs dépôts en toute sécurité. Toutefois, je serais porté à penser que les caisses d'épargne ont été depuis longtemps détournées de leur destination, qui était d'offrir aux classes vouées à l'économie un lieu sûr pour le placement de leurs petites épargnes, et ce n'est pas à cette catégorie de déposants qu'appartient la plus grande partie des fonds déposés dans ces banques.

Quoi qu'il en soit, nous constatons que par le passé le gouvernement a payé un taux un peu trop élevé pour les dépôts des caisses d'épargne, et après mûre délibération nous avons estimé que, dans l'intérêt bien entendu de notre commerce et de la prospérité de nos industries, dans l'intérêt de l'homme d'affaires qui a besoin, dans une certaine mesure, de crédit pour l'exploitation de son négoce, il importait de ne pas donner à l'argent dans ce pays une valeur arbitraire mais de laisser à chacun la liberté d'emprunter suivant les justes lois de l'offre et de la demande. Tout convaincus que nous étions, d'une part, de la nécessité d'encourager les dépôts dans les banques d'épargne, et tenant compte, d'autre part, du grand nombre de déposants et du bénéfice notable qu'ils retireraient du taux élevé d'intérêt, nous avons jugé, toutefois, que l'intérêt du public en général nous faisait un

devoir de ne pas payer aux déposants un taux d'intérêt supérieur à la juste valeur du capital. Nous avons réduit, en juillet dernier, le taux d'intérêt payé par les caisses d'épargne de trois et demi à trois pour cent. Et bien que cette mesure n'ait pas soulevé de critiques dans le public, on a, toutefois, prétendu quelque part qu'elle aurait pour conséquence une notable diminution des capitaux déposés dans les banques d'épargnes. Cette prédiction, toutefois, ne s'est pas réalisée. Si je ne me trompe, cet abaissement du taux de l'intérêt a provoqué, dans une certaine mesure, mais non pas universellement, un abaissement similaire dans l'intérêt du capital, par tout le pays. Nos établissements de crédit ont différentes catégories de clients, jouissant d'un crédit variable. Il y a, d'abord, les clients d'élite, qui peuvent obtenir l'escompte de leur papier de commerce à des taux d'intérêt assez avantageux ; puis vient une autre classe de clients qui obtiennent de l'escompte à des taux moins favorables ; puis, enfin, une troisième catégorie de clients qui sont heureux de pouvoir l'obtenir à n'importe quel taux. A mon avis, les établissements de crédit et les hommes d'affaires qui jouissent d'une excellente réputation financière, apprécient déjà l'importante réduction qu'il leur a été permis d'effectuer dans le taux de l'intérêt. Depuis cette époque, il est survenu un incident qui nous a poussés à faire un pas de plus dans cette voie. Nous n'aurions pas cru faire acte de sagesse en abaissant brusquement du premier coup, le taux de l'intérêt de trois et demi à deux et demi pour cent, et nous nous sommes contentés de l'abaisser à trois pour cent ; or, depuis que nous avons réussi à placer sur le marché des capitaux, nos propres titres portant un intérêt de deux et demi pour cent, il nous est venu à la pensée de considérer ce taux de l'intérêt comme le type de la valeur du capital, et nous avons jugé qu'il ne fallait pas payer un intérêt plus élevé que celui-là.

On le sait, le frais d'administration des caisses postales s'élèvent à un quart d'un pour cent ; or, si l'on ajoute ces frais à l'intérêt de deux et demi pour cent payé sur les dépôts, cela donne deux et trois quarts pour cent, ce qui équivaut à peu près au taux d'intérêt que nous payons aujourd'hui pour les capitaux empruntés sur le marché anglais.

Quelques VOIX : C'est moins.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami a raison—il y a une légère fraction en moins. Or, je le répète, nous espérons que les titres du Canada vont augmenter en valeur. J'ai déjà fait observer à la Chambre qu'en émettant un nouvel emprunt à ce taux réduit, nous éprouvions momentanément quelque désavantage ; mais, abstraction faite des embarras temporaires, des rumeurs de guerre qui, nous l'espérons, se dissiperont bientôt, nos espérons que nos titres canadiens vont bientôt subir un relèvement, et nous avons raison de croire que le Canada pourra emprunter tout l'argent dont il aura besoin à une fraction au-dessus de deux et demi pour cent. En payant aux déposants deux et demi pour cent d'intérêt pour leurs dépôts, et en dépensant un quart d'un pour cent pour l'administration des caisses d'épargne, nous payons virtuellement deux et trois quarts pour cent d'intérêt et nous serons sans doute bientôt en mesure d'emprunter des capitaux à ce taux en Angleterre. Nous nous proposons donc le premier de juillet prochain, d'abaisser de nouveau d'un demi pour cent l'intérêt payable aux déposants, et de porter le taux à deux et demi pour cent.

M. SPROULE : Voilà une fameuse opération commerciale pour la classe pauvre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami pense, sans doute, qu'il y a beaucoup de pauvres gens qui déposent leurs économies dans les caisses d'épargnes postales, mais il est encore bien plus grand le nombre de gens moins fortunés qui sont obligés de payer cet intérêt et qui n'ont pas d'économies à placer dans les caisses d'épargne. Or, il s'agit de savoir s'il faut payer à un nombre limité de pauvres gens un taux d'intérêt plus élevé, aux dépens d'une classe plus nombreuse de gens encore moins fortunés qui n'ont pas d'économies à placer dans les caisses d'épargnes. Je conviens parfaitement avec l'honorable député de l'importance de payer un bon taux d'intérêt ; mais il admettra qu'une forte partie des capitaux déposés aujourd'hui dans les caisses d'épargnes appartiennent à une catégorie de déposants qui n'ont nullement besoin de nos sympathies, et sont parfaitement en mesure de veiller à leurs propres intérêts. Et quant aux autres déposants, en leur accordant la garantie du crédit public et en leur payant 2½ pour 100 d'intérêt, outre le ¼ d'un pour 100 que nous coûte l'administration des caisses postales, il me semble que nous les traitons avec justice et équité.

Ce n'est pas là, toutefois, le point de vue auquel je désire me placer, et voici sur quoi j'appuie surtout mon argumentation : tout en tenant un juste compte de l'avantage qu'en retire le trésor public, je prétends que le taux d'intérêt que nous payons actuellement sur les dépôts dans les caisses d'épargne influe sensiblement sur l'intérêt que paie notre classe commerciale, sur les capitaux qu'elle emprunte ; et si, grâce à cette mesure, il nous est possible de provoquer un abaissement graduel et sûr dans le taux de l'intérêt payé par les marchands, par les industriels et par tous ceux qui empruntent de nos institutions de crédit, nous aurons, il me semble, rendu au pays un service inappréciable.

M. SPROULE: L'escompte demandé par les banques depuis le dernier abaissement du taux de l'intérêt, est aussi élevé qu'auparavant ; de sorte que l'abaissement de l'intérêt n'a pas eu le résultat que prétend l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le malheur, j'appréhende, est que l'honorable député lui-même, tout comme moi, n'appartient pas au groupe de clients intimes qui peuvent imposer leurs conditions aux banques, et j'ai raison de penser que les clients de cette catégorie retirent déjà quelque avantage de l'abaissement du taux de l'intérêt. Mais je ne veux pas placer le débat sur ce terrain. Si ce groupe de clients était le seul à bénéficier de cette réduction d'intérêt, je ne soutiendrais pas que cette mesure a produit les résultats avantageux que j'ai signalés. Or, l'on sait parfaitement que les taux de l'intérêt du capital ne se modifient pas brusquement, et si l'emprunteur qui paie aujourd'hui 6 pour 100 d'intérêt peut trouver à emprunter et à faire escompter son papier de commerce, à un taux moins

élevé que celui de l'année dernière,—chose qui existe, à mon avis, au moins d'après les renseignements que j'ai obtenus—je prétends que cet avantage, tout restreint qu'il puisse être en ce moment à la catégorie de clients intimes des banques, s'étendra plus tard aux autres classes de clients, et que l'honorable député lui-même en pourra bénéficier tout aussi bien que moi.

M. FOSTER : Y a-t-il lieu d'espérer que nous puissions être admis dans ce cercle d'intimes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, au moins tant que nous nous occuperons de politique.

J'aborde pour un moment la question du système fiscal établi l'année dernière. J'observe que quelques députés hostiles au cabinet sur cette question ont fait une évolution. Lorsque notre loi fiscale fut annoncée l'année dernière, les orateurs et journaux conservateurs s'écrièrent en chœur que nous allions donner le coup de mort aux industries nationales ; et je me souviens surtout d'un article publié dans un des principaux journaux de Toronto où il était affirmé que les modifications apportées au tarif mettaient en danger les intérêts commerciaux du pays, et que notre commerce allait souffrir gravement du nouveau régime établi par le gouvernement. Eh bien ! M. l'Orateur, ces messieurs adoptent aujourd'hui un autre cri de guerre. En présence des opérations de l'exercice financier, sous le nouveau régime fiscal, en présence de l'accroissement et de l'expansion continuels du volume de notre commerce, ces honorables députés, s'apercevant que l'ancienne clameur n'a plus de raison d'être, se tournent vers nous et s'écrient : Mais vous n'avez nullement modifié le tarif ! mais c'est l'ancien régime protecteur, après tout, que vous avez adopté ! Eh bien ! ces deux prétentions sont également inadmissibles. Nous avons bien modifié la loi fiscale ; mais nous avons eu soin d'y apporter des modifications prudentes et graduelles, nous donnant bien garde de ne pas faire de bouleversements imprudents, tout en faisant subir un sensible abaissement aux droits douaniers, de sorte qu'il est absolument dans la vérité des faits d'affirmer que l'ancien régime protecteur n'existe plus. Je rappellerai à la Chambre que sous l'ancien régime fiscal, devant lequel les honorables députés se pâment d'admiration, il existait certains droits spécifiques qui s'élevaient jusqu'à 40, 50 et même, si je ne me trompe, jusqu'à 60 pour 100 de la valeur de l'article. Un grand nombre de ces droits, pour ne pas dire tous, ont été éliminés du tarif. Nombre d'articles qui autrefois, sous l'ancien régime fiscal, acquittaient 40, 50 et même 60 pour 100 de droits, sont tarifés à 35 pour 100, sous le régime actuel, et sont encore susceptibles d'abaissement, sous l'empire de la clause du tarif de préférence ; de sorte qu'il est vrai de dire que sous le nouveau régime fiscal, les droits de douane sur une foule d'articles ont subi un abaissement très-important.

En outre, si l'on tient compte de la réduction effectuée et qui sera encore accentuée davantage au premier de juillet prochain, en raison de l'application du tarif privilégié à sa seconde phase, il est évident que le gouvernement a réformé d'une façon très sensible et très substantielle, la loi fiscale. J'ai par devers moi une liste d'environ soixante articles que j'emprunte au tarif. Il m'eut été facile de gonfler cette liste, mais j'ai pensé que ces soixante articles suffiraient pour les besoins de ma thèse, et peut-être les honorables députés de la gauche seront-ils bien aises de me dispenser de donner lecture de toute la liste. Si je leur demande de bien vouloir en écouter la lecture c'est que je désire que cette liste soit portée au compte rendu officiel des débats ; or, si, après m'avoir écouté quelques minutes, ils veulent bien me dispenser d'en poursuivre la lecture....

M. FOSTER : Lisez la liste d'un bout à l'autre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami est impitoyable ; mais ses honorables collègues seront peut-être moins exigeants.

M. FOSTER : C'est le seul moyen de faire figurer cette liste au compte rendu des débats.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami avait jadis coutume de faire insérer au compte rendu des débats certains passages de son discours budgétaire dont il ne donnait pas lecture à la Chambre, et il voudra bien, j'espère, m'accorder le même privilège.

Animaux, sur pieds, n.s.a.—Sous l'ancien tarif, le taux était de 20 pour 100. D'après le tarif général actuel, le taux est de 20 pour 100 ; mais si ces animaux sont importés au pays sous l'empire de la clause privilégiée, le taux n'est que de 17½ pour 100, et après le 1er de juillet, il sera de 15 pour 100, au lieu du taux de 20 pour 100 stipulé par l'ancien tarif.

M. FOSTER : L'honorable ministre s'attend-il à une importation considérable ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, pas très considérable ; mais quel que soit le chiffre de l'importation, elle bénéficiera de la réforme du tarif. Dans certaines circonstances, on ne saurait s'attendre à ce que les articles bénéficient du tarif de préférence, parce qu'ils ne viendront pas de la Grande-Bretagne ou de pays ayant droit à jouir de ce bénéfice. Il n'y a rien là que de juste, et je ne prétends pas que le tarif privilégié s'appliquera à chacun de ces cas ; toutefois, il s'appliquera à la plupart des articles énumérés dans cette liste. Parmi les articles portant indication des taux, il en est fort peu pour lesquels l'importateur n'aura pas droit de réclamer le bénéfice du tarif privilégié.

Voici cette liste :

ETAT indiquant les taux de l'ancien tarif et ceux du nouveau tarif général ; les taux du tarif de préférence jusqu'au 30 de juin 1898, et ceux du tarif de préférence à partir du 1er de juillet 1898, sur quelques-uns des principaux articles importés.

N° de l'item du tarif actuel.	Articles.	Taux de l'ancien tarif.	Tarif général actuel.	Tarif de préférence jusqu'au 30 juin 1898.	Tarif de préférence à dater du 1er juillet 1898.
11	Animaux sur pieds, n.s.a.....	20 p. c..	20 p. c..... ..	17½ p. c.....	15 p. c.
125	Livres imprimés, publications périodiques et brochures, n.s.a., ou parties d'iceux, non compris les livres de compte blancs, cahiers, ou cahiers d'écriture ou de dessin...	6c. p. lb	10 "	8⅓ "	7⅓ "
276	Cuivre, articles en, n.a.p.....	30 p. c.....	30 "	26¼ "	22½ "
540	Maïs, non pour usages de la distillation	7½c. p. boisseau	En franchise ...	En franchise....	En franchise
325	Bicycles et tricyles	30 p. c.....	30 p. c.....	26¼ p. c.....	22½ p. c.
180	Houille, bitumineuse, etc.. . .	60c. par tonne de 2,000 lbs.	53c. par tonne de 2,000 lbs.	46⅝c. par tonne de 2,000 lbs.	39¾c. p. tonne de 2,000 lbs.
360	Tissus de coton imprimés, teints ou colorés, n.a.p	30 p. c.....	35 p. c.....	30⅝ p. c.....	26¼ p. c.
371	Fil de coton à coudre sur bobines.	25 "	25 "	21⅞ "	18¾ "
362	Vêtements en coton, y compris corsets.....	32½ "	35 "	30⅝ "	26¼ "
368	Tissus en velours, velvantine et peluche, n.s.a.....	30 "	30 "	26¼ "	22½ "
312	Stores de fenêtres et rouleaux de stores.....	30 "	35 "	30⅝ "	26¼ "
447	Drogues, produits chimiques et teintures, n.a.p..	20 "	20 "	17½ "	15 "
294	Appareils électriques, parties d'iceux, batteries électriques, câbles pour lumière électrique..	25 "	25 "	21⅞ "	18¾ "

Voici un article qui sera probablement, dans une large mesure, importé des Etats-Unis. Toutefois, s'il est importé de la Grande Bretagne, le droit douanier, stipulé par la clause de préférence, après le premier de juillet prochain, sera de 18¾ pour 100.

362	Articles de fantaisie— Soutaches, bracelets, cordons, franges, glands, etc....	30 p. c..... ..	35 p. c.....	30⅝ p. c.....	26¼ p. c.
	Dentelles, collets de dentelles et articles similaires, tulle de coton, de toile, de soie et d'autres matières	30 "	35 "	30⅝ "	26¼ "
361	Articles faits de chanvre, de lin ou de jute— Damas de toile, y compris serviettes, dessous de plats, dessus de buffets, toile d'escalier et linge ouvré.....	25 "	30 "	26¼ "	22½ "
77	Fruits— Raisins secs.... .... } Raisins de Corinthe..... }	·01c. la livre ..	·01c. la livre..	⅜c. la livre...	¾c la livre.
	Oranges, citrons et limons, en boîte dont la capacité n'excède pas 2½ p. cubes.....	25c. la boîte...	25c. la boîte...	21⅜c. la boîte..	18¾c. la boîte.

On me demande si je m'attends à ce que les oranges viennent d'Angleterre. Je réponds que non ; mais je m'attends à ce qu'il en viendra de quelques pays qui nous les expédiera à de meilleures conditions qu'aujourd'hui.

ETAT indiquant les taux de l'ancien tarif, ceux du nouveau tarif général, les taux du tarif de préférence jusqu'au 30 de juin 1898 et ceux du tarif de préférence à dater du 1er de juillet 1898, sur quelques-uns des principaux articles importés.

N° de l'item du tarif actuel.	Articles.	Taux de l'ancien tarif.	Tarif général actuel.	Tarif de préférence jusqu'au 30 juin 1898.	Tarif de préférence à dater du 1er juillet 1898.
343	Meubles en bois ou autre matière, de ménage, de bureau, de cabinet ou de magasin, finis ou en pièces détachées.	30 p.c	30 p.c	26¼ p.c.	22½ p.c.
406	Peaux à fourrures, préparées en tout ou en partie	15 "	15 "	13⅛ "	11¼ "
201	Verre et fabrication de :—				
	Verre à vitres commun et incolore, verre uni, de couleur, teint ou nuancé ou assombri, en feuilles	20 "	20 "	17½ "	15 "
403	Chapeaux d'hommes et de femmes, n. a. s.	30 "	30 "	26¼ "	22½ "
280	Fer et acier, fabrications de :—				
	Ferrures à l'usage des constructeurs, des ébénistes, des tapissiers, des selliers et des voituriers, y compris les étrilles, etc.	32½ "	30 "	26¼ "	22½ "
227	Fer en gueuse	$4 00 par tonne.	$2 50 par tonne.	$2 18¾ par tonne.	$1 87½ par tonne.
315	Toute autre machine, composée en tout ou en partie de fer et d'acier, n. a. s.	27½ p.c	25 p.c.	21⅞ p.c.	18¾ p.c.
321	Objets ou articles non spécialement énumérés ou prévus, composés de fer ou d'acier, etc.	27½ "	30 "	26¼ "	22½ "
212	Cuir et fabrications de :—				
	Peaux de veau, de chevreau ou de chèvre, d'agneau, corroyées, cirées ou vernies	17½ "	17½ "	15 5/16 "	13⅛ "
	Cuir à empeignes, y compris les peaux, de dongola, de cordouan de kangarou, d'alligator et de chamois, corroyées, cirées ou vernies	17½ "	17½ "	15 5/16 "	13⅛ "
219	Bottes, bottines, souliers, n.a.s.	25 "	25 "	21⅞ "	18¾ "
173	Huiles :—				
	Huile de charbon et kérosène distillés, purifiés ou raffinés, naphte et pétrole, n.a.s.	6 c. p. gallon.	5 c. p. gallon.		

Je n'insère pas de taux à la liste du tarif de préférence, pour ce dernier item.

169	Huile de lin, crue ou bouillie	20 p.c	25 p.c	21⅞ "	18¾ p.c.
158	Peintures, couleurs—				
	Blanc et rouge de plomb secs, minéral orange et blanc de zinc	5 "	5 "	4⅜ "	3¾ "
140	Papier et fabrication de—				
	Enveloppes, papeterie, livres blancs et tout article en papier	35 "	35 "	30⅝ "	26¼ "
	Papier, de tout genre, n.a.s.	25 "	25 "	21⅞ "	18¾ "
347	Mouvement de montres	10 "	10 "	8¾ "	7½ "
334	Articles en bois, n.a.s.	25 "	25 "	21⅞ "	18¾ "
394	Laine, articles en—				
	Confections Etoffes à habits Tweeds	5c.p.lb. et 25 p.c.	35 "	30⅝ "	26¼ "
	Tout article, composé en tout ou en partie de laine filée ou peignée, etc., n.a.s.	30 p.c	35 "	30⅝ "	26¼ "

M. FIELDING.

M. TAYLOR : Voilà de bonne protection.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela prouve l'impartialité que j'apporte dans l'exposé budgétaire et dans celui de ces articles en particulier.

Dans quelques cas, les taux du tarif général subissent un relèvement ; cependant, on constatera que lorsque le tarif privilégié est appliqué à ces articles, le taux est invariablement moins élevé qu'il ne l'était sous l'ancien tarif.

ETAT indiquant les taux de l'ancien tarif, ceux du nouveau tarif général, les taux du tarif de préférence jusqu'au 30 juin 1898, et ceux du tarif de préférence à dater du 1er de juillet 1898, sur quelques-uns des principaux articles importés.

N° de l'item du tarif actuel.	Articles.	Taux de l'ancien tarif.	Tarif général actuel.	Tarif de préférence jusqu'au 30 juin 1898.	Tarif de préférence du 1er juillet 1898.
	Confections et vêtements de tout genre, composés en tout ou en partie de laine filée, n.a.s., etc	5c. p. liv. et 30 p. c.	35 p. c.	30⅝ p. c.	26¼ p. c.
397	Tapis de Bruxelles, Tapisserie	30 p. c.	35 "	30⅝ "	26¼ "
26	Savon et autres poudres saponifères	35 p. c.	30 "	26¼ "	22½ "
47	Farine de maïs	40c. p. baril	25c. par baril		
55	Blé	15c. p. boisseau	12c. p. boisseau		
56	Farine de blé	75c. p. baril	60c. par baril		
152	Ceintures et bandages chirurgiques et suspensoirs de tout genre	25 p. c.	20 p. c.	17½ p. c.	15 p. c.
153	Instruments de chirurgie et de dentiste (n'étant pas des meubles) et aiguilles de chirurgie	15 p. c.	10 p. c.	En franchise du	1er janvier 1898.
171	Huiles à lubrifier, composées en tout ou en partie de pétrole, coûtant moins de 25 centins par gallon	6c. par gallon.	5c. par gallon.		
199	Ardoises d'écoles	30 p. c.	25 p. c.	21⅞ p. c.	18¾ p. c.
245	Plaques de poêles, poêles de toute sorte, fers à repasser, fers de chapeliers, de tailleurs, etc	27½ p. c.	25 "	21⅞ "	18¾ "
248	Tuyaux de fonte de toute espèce	$10 p. tonne mais pas moins de 35 p. c	$8 par tonne	$7 par tonne	$6 par tonne.
255	Clous coupés et carvelles en fer et en acier (ordinaires de constructeurs) et carvelles de chemins de fer	¾c. par liv	½c. par liv	$\frac{7}{10}$c. par liv	⅝c. par liv.
257	Clous de fil métallique de tout genre, n.a.s	01c. "	⅜c. "	$\frac{21}{40}$c. "	$\frac{9}{20}$c. "
288	Limes et râpes, n.a.s	35 p. c.	30 p. c.	26¼ p. c.	22½ p. c.
289	Herminettes, couperets, hachettes	35 "	30 "	26¼ "	22½ "
	Scies	32½ "			
	Marteaux, renards, pics, pioches, enclumes, étaux, et outils de tout genre et outils-machines	35 "	30 "	26¼ "	22½ "
363	Broderies en coton blanc	30 "	25 "	21⅞ "	18¾ "
433	Fil d'engerbage ou fil pour engerbeuses mécaniques, de chanvre, jute, manille ou agavé, et de manille et d'agavé mélangés	12½ "	10 " au 1er janv. 1898 et alors		en franchise.
469	Planches de modes pour tailleurs, modistes et confectionneurs de manteaux	6c. par liv. et 20 p. c.	En franchise.		
479	Membres artificiels	20 p. c.	"		
588	Ecrémeuses	27½ "	"		
617	Garnitures de lits en cuivre	30 "	"		
627	Fil de zinc	25 "	"		
633	Zinc en plaques	25 "	"		

Je crains d'avoir abusé de la patience de la Chambre en lui infligeant la lecture de cette longue liste ; mais j'ai pensé que ces critiques formulées m'autorisaient à le faire, afin d'établir que si nous n'avons pas effectué toutes les réformes désirables, nous avons, au moins, réformé dans une très large mesure le tarif, et c'est là, j'en suis convaincu, une réforme que le pays saura apprécier.

Le DIRECTEUR GÉNERAL DES POSTES : Le pays a déjà apprécié cette réforme.

Le MINISTRE DES FINANCES : A apprécié, dit mon honorable ami, et j'accepte la modification. La particularité la plus frappante du programme fiscal de la dernière session a été le tarif différentiel. Ce programme était destiné surtout à amener le commerce privilégié avec la mère-patrie, et je suis certain que la Chambre partagera l'opinion que j'exprime en disant que cette partie de notre programme fiscal a réussi au delà de toute attente et a procuré au Canada une renommée universelle. En disant ceci, je n'oublie pas que mon honorable ami le chef de l'opposition a déclaré, il y a à peine quelques jours, que ce programme avait eu pour résultat un fiasco complet. J'ignore si mon honorable ami avait l'intention de nous faire prendre cette déclaration au sérieux. Mais si nous devons nous arrêter un seul instant à la considérer sérieusement, examinons quelles sont les raisons qu'il peut avoir pour faire une déclaration de cette nature. Afin de pouvoir se donner quelques raisons apparentes, mon honorable ami a été obligé de nous prêter un programme imaginaire, susceptible d'être facilement démoli. S'adressant aux membres de la droite, il leur dit : Vous avez dit à la Chambre que vous établiriez le commerce différentiel avec la mère-patrie ; vous avez dit que vous pouviez le faire ; vous avez dit que vous le feriez, vous avez dit que vous saviez tout ce qui en était, que vous n'aviez aucun doute à ce sujet et que vous le feriez certainement ; mais vous ne l'avez pas fait, donc, votre politique est un fiasco complet. Telle est en substance la déclaration faite par mon honorable ami, il y a quelques jours à peine.

Or, quelle a été l'attitude du gouvernement au sujet de cette question l'année dernière ? A-t-elle été fidèlement décrite par mon honorable ami ? Avons-nous dit que nous savions tout ce qui en était au sujet de cette question, que nous établirions le commerce différentiel, qu'il n'y avait aucun doute, aucune difficulté, et que nous l'établirions certainement ? Non, M. l'Orateur, tout homme équitable sait que ce n'est pas là une description exacte de ce qui s'est passé en cette Chambre. Voici ce que nous avons dit : Que, tout en sachant parfaitement que les traités de Belgique et d'Allemagne avaient depuis des années été considérés comme un obtacle à tout arrangement de cette nature, nous étions convaincus que la question relative à ces traités n'avait jamais été équitablement et convenablement débattue devant le gouvernement britannique ; nous étions convaincus que le moment était venu où nous devions mettre en question la position qui avait été prise au sujet de cette affaire, que le moment était venu de voir si rien ne pouvait être fait dans le but d'amener un changement pour le mieux. J'ai dit que nous savions que les traités belge et allemand semblaient être un obstacle sur la voie, mais que nous étions convaincus que le temps était arrivé où nous pouvions soumettre la question sous une nouvelle forme au gouvernement de Sa Majesté. En premier lieu, il y avait matière à discussion et nous avons allégué que, les traités belge et allemand, n'ayant jamais été ratifiés par le parlement du Canada, ni par la législature de la province du Canada, ni par aucune législation particulière nulle part, il y avait une assez bonne raison pour prétendre que ces traités ne pouvaient s'appliquer à une colonie autonome comme le Canada. En notre qualité d'avocat du Canada, nous devions nous placer à ce point de vue : que dans l'intérêt du Canada, il était de notre devoir d'invoquer tous les arguments que nous pouvions invoquer en faveur et à l'appui de notre prétention.

Nous avions présenté la question à la Chambre sous une forme qui ne la limitait pas seulement au commerce différentiel avec la mère-patrie. Nous avons présenté notre proposition au parlement sous forme d'une offre d'extension du commerce privilégié à tous les pays qui pourraient être disposés à nous offrir des avantages équivalents. Il y avait une condition réciproque dans le traité qui a ouvert une nouvelle question, nouvelle dans tous les cas, en ce qui concerne le Canada et la mère-patrie. Il n'y avait pas eu de proposition préalable sur ces bases, et, en conséquence, nous étions convaincus qu'il y avait matière à discussion et nous étions tenus d'alléguer que les nouvelles conditions existantes nous permettaient de nous demander si ces traités auraient l'effet que les honorables membres de l'opposition en cette Chambre ont prétendu qu'ils auraient. Nous avons prétendu que, même si la Belgique et l'Allemagne étaient un obstacle sur notre voie, comme elles l'avaient été dans le passé, les nouvelles conditions dans lesquelles la question se trouvait posée depuis que l'offre avait été faite à d'autres pays, même à la Belgique et à l'Allemagne, si elles étaient préparées à profiter de l'offre, plaçaient le Canada dans une position que le gouvernement de Sa Majesté devait considérer. Nous savions très bien que c'était là des sujets discutables ; que, dans le passé, quelques-uns d'entre eux avaient donné lieu à des difficultés ; nous savions qu'il y avait des doutes et des difficultés à ce sujet ; et nous savions de plus que le gouvernement de Sa Majesté en traitant avec les nations étrangères serait toujours disposé à interpréter les traités dans un esprit très libéral envers les parties contractantes ; mais, connaissant tous ces faits, nous étions néanmoins convaincus que nous étions tenus, en notre qualité d'avocats du Canada, d'invoquer tous les arguments que nous pouvions invoquer en sa faveur. Telle est la position prise par le gouvernement, et c'est la position que mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, a prise dans cette Chambre, et qu'il a prise en dehors de cette Chambre, et, en sa qualité d'avocat du Canada, il était tenu d'invoquer tous les arguments qu'il pouvait invoquer, afin de défendre les intérêts canadiens.

Dans le but de démontrer que c'était là la position que nous avons prise, que nous savions qu'il y avait des doutes, que nous n'avons pas pris la position que les honorables membres de l'opposition prétendent que nous avons prise, je vais demander à la Chambre de vouloir bien m'écouter, tandis que je vais lire un extrait de mon exposé financier de l'an dernier, et je le lis, parce que je désire démontrer que, dès le commencement, la position que nous avons prise a été celle-ci ; non pas qu'il n'y

avait aucun doute, non pas que la voie était libre, mais que les doutes et les difficultés régnaient, et que nous étions résolus d'aller en avant avec la ferme conviction que, même si nos vues ne pouvaient pas être appuyées par le gouvernement de Sa Majesté, tout cela aurait pour résultat de présenter les traités belge et allemand sous un nouveau jour, sous un jour qui devait probablement amener de bons résultats. Lorsque j'ai demandé l'adoption de ce nouveau programme, je me suis servi du langage suivant :—

Or, je n'ai pas la prétention de vouloir juger cette question si importante de la clause de la nation la plus favorisée qui est insérée dans les traités impériaux. C'est une question internationale et il est bon de ne pas nous prononcer définitivement. Nous reconnaissons que c'est une question sur laquelle nous aurons à nous consulter plus tard avec le gouvernement de Sa Majesté, et inutile que je dise que toute opinion émise par le gouvernement de Sa Majesté sera accueillie par le gouvernement du Canada avec tout le respect qui est dû à toute recommandation qui peut être faite sur un sujet quelconque, mais par dessus tout, sur une question d'intérêt international. Je prétends qu'il ne semble ni juste ni raisonnable que nous soyons obligés, quand nous offrons certaines conditions, non pas à la Grande-Bretagne seule, mais à tous les pays qui se placeront dans la même position—il n'est ni juste ni raisonnable que nous soyons obligés d'accorder les privilèges de cette annexe, que nous appelons tarif de réciprocité, aux nations qui ne veulent rien donner en échange.

J'avoue que nous pouvons nous trouver en présence de certaines difficultés. Il peut se faire que notre opinion ne soit pas la bonne, mais je prétends que, dans l'intérêt du Canada, dans l'intérêt de notre commerce avec la Grande-Bretagne, il est juste et raisonnable que nous disions aujourd'hui que la clause de la nation la plus favorisée ne s'applique pas dans le présent cas.

Je regrette d'avoir égaré pour le moment la page sur laquelle j'avais mis le reste de la phrase.

M. DAVIN : Elle est comme suit :

Et que la résolution que je dépose sur le bureau de la Chambre s'appliquera à tout pays qui voudra admettre nos produits à des conditions raisonnables.

Le MINISTRE DES FINANCES : Peut-être que l'honorable député voudra bien continuer la lecture, car il y a là beaucoup de bon sens.

M. DAVIN : Sir Charles a dit ensuite :

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES FINANCES : A cette phase du débat, le chef de l'opposition a échangé quelques mots avec moi et il a prétendu que la teneur même du traité était un obstacle sur notre voie. Je continue la citation :

Le MINISTRE DES FINANCES : Même dans ce cas, le monde marche, et il est possible que la mesure que nous adoptons ce soir ait l'effet—et ce sera peut-être un de ces avantages—d'appeler l'attention du gouvernement de Sa Majesté et du peuple anglais sur la teneur de ces traités, et de ramener ainsi la question sur le tapis. En attendant, reconnaissant toutes les difficultés, sachant, qu'il est possible que nous fassions erreur, et reconnaissant les obligations que nous avons comme partie de l'Empire, nous sommes d'avis dans le moment que vu le fait que nous offrons ces conditions à d'autres nations, si elles ne jugent pas à propos de les accepter, la responsabilité en retombera sur elles et non sur le Canada.

Il ressort de ces passages, M. l'Orateur, que dès le principe, nous avons reconnu la nature discutable de la question, et les doutes et les difficultés que nous avions à rencontrer ; et nous avons marché en avant, non avec l'assurance que les vues que nous avions énoncées prévaudraient sous tous les rapports, mais que, même si notre interprétation des traités n'était pas maintenue, nous exposerions la question devant le public de façon à démontrer bien clairement la nature inacceptable des traités belge et allemand.

Il est vrai, M. l'Orateur, que l'honorable chef de l'opposition a, dès le principe, prétendu qu'il n'y avait aucune raison quelconque pour appuyer notre prétention et que notre initiative ne produirait rien de bon.

Mais des autorités plus éminentes que la sienne ont admis que les raisons invoquées par nous méritaient une étude sérieuse. Un organe éminent de l'opinion britannique, ordinairement bien renseigné sur les affaires impériales et coloniales, le *Times* de Londres, a déclaré formellement qu'il y avait doute sur la question de savoir si ces traités s'appliquaient à un cas tel que celui qui avait été créé par l'initiative du Canada.

Les ministres de Sa Majesté à Londres, ont jugé la position prise par notre gouvernement tellement importante qu'ils ont réservé leur jugement jusqu'à ce que la question pût être débattue au long devant les fonctionnaires judiciaires de la Couronne.

Nos vues ont été exposées aux ministres de Sa Majesté, aux jurisconsultes et au public britannique par mes honorables amis le premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries, appuyés dans l'argumentation légale par l'honorable Edward Blake. Quel en a été le résultat, M. l'Orateur ? Les autorités impériales ont déclaré qu'en vertu des traités en question l'Allemagne et la Belgique avaient le droit de recevoir, dans les colonies britanniques, le même traitement que l'Angleterre en ce qui concerne les conditions du tarif.

Eh bien ! M. l'Orateur, si l'affaire en était restée là, si c'était là toute l'histoire, il n'y a aucun doute que mes honorables amis de la gauche pourraient prétendre que notre programme n'a pas porté de bons fruits. Mais nous savons tous que l'affaire n'en est pas restée là. Pendant que ces négociations se poursuivaient, pendant que les jurisconsultes de la Couronne, en Angleterre, entendaient les arguments quant à la position du Canada, en vertu de ces traités, il se créait dans tout le Royaume-Uni et dans toute l'étendue de l'Empire un fort courant d'opinion publique qui est devenu un puissant facteur dans le règlement de cette question. Pour la première fois, l'on a fait comprendre parfaitement au peuple de l'Angleterre, la signification de ces traités, qui s'élevaient comme une barrière entre la mère-patrie et ses colonies. Dans notre pays, il y avait des années que certains hommes publics parlaient du commerce privilégié, mais ils n'avaient jamais poussé la chose plus loin et s'étaient toujours contenté d'en parler.

Si nous eussions fait comme eux, il n'y a aucun doute que nous aurions échoué comme eux et que nous n'aurions pas réussi à faire disparaître les traités inacceptables. Si nous eussions continué à faire des discours sur le commerce privilégié et à adopter des résolutions dépourvues de toute signification et susceptibles de ne rien accomplir, je n'ai aucun doute que nous aurions échoué et que nous n'aurions pas réussi à renverser les barrières qui étaient sur notre voie, et je n'ai aucun doute que nous aurions pu continuer ainsi durant des années sans obtenir le moindre résultat appréciable. Les honorables membres de la gauche se sont efforcés de faire croire que nous aurions pu obtenir des droits différentiels sur les marchés britanniques en retour de nos concessions si nous les eussions

demandés. Ces honorables députés ont dit que mon honorable ami le chef du gouvernement avait eu, lorsqu'il était en Angleterre, des occasions d'obtenir ce que l'on est convenu d'appeler des conditions plus favorables de la part de la mère-patrie, et qu'il a négligé de profiter de ces occasions ; on va même jusqu'à dire qu'il a refusé des offres que l'on prétend lui avoir été faites.

Pour ma part, M. l'Orateur, je crois que tout homme qui a eu l'occasion de sonder l'opinion publique en Angleterre à ce sujet, comprend qu'il n'y avait aucune raison quelconque pour espérer obtenir des conditions privilégiées, telles que celles que l'on prétend que nous aurions dû demander. Je ne crois pas qu'un seul homme intelligent puisse aujourd'hui déclarer franchement qu'il y ait la moindre probabilité que le peuple britannique puisse dans un avenir peu éloigné, adopter un programme de commerce différentiel aux conditions mentionnées par mes honorables amis de la gauche.

M. FRASER (Guysborough) : Ni à aucune autre condition.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Fraser), ajoute : " Ni à aucune autre condition " mais je n'irai pas aussi loin que cela. Je dirai cependant qu'aux conditions mentionnées par les honorables membres de la gauche relativement au commerce différentiel, il n'y a pas et il n'y a jamais eu l'ombre d'une chance d'acceptation de la part de la Grande-Bretagne. Je crois que tout homme qui est allé en Angleterre et qui y a rencontré les hommes publics, les représentants de la presse, et qui s'est mêlé à la foule, doit être convaincu que vous ne sauriez amener le peuple anglais à imposer des droits différentiels pour le bénéfice des colonies. Il y a au sujet de ces droits un point de première importance qui touche le peuple de très près. La première période d'un mouvement de cette nature en faveur du commerce privilégié, doit nécessairement avoir pour but l'imposition de droits sur les grains ; le renouvellement de ce que l'on appelle en Angleterre les anciennes lois sur les céréales. Je me suis hasardé à discuter cette phase de la question dans mes remarques de l'année dernière, et je demanderai à la Chambre de vouloir bien entendre la lecture d'un court extrait de ce que j'ai dit alors. Voici quelles étaient alors mes opinions :

Cette question autrefois a été soulevée en cette Chambre. Des hommes éminents ont préconisé le commerce privilégié, mais en ajoutant toujours à leurs observations une demande que l'Angleterre ne pouvait pas accorder. Tous les partisans du commerce privilégié, en tout cas, ceux qui ont pris une part active à ce mouvement, ont prétendu que, pour commencer, l'Angleterre devait consentir à imposer un droit sur le grain. Nous savons que l'Angleterre n'est pas favorable à cette idée. Nous savons qu'il n'y a rien de plus impopulaire auprès du peuple anglais que de lui demander d'imposer des droits sur les farineux alimentaires. Il peut arriver qu'il change d'idée avant très longtemps. Il peut se faire qu'il comprenne qu'il est de son intérêt de faire cette distinction et de donner un tarif différentiel pour les céréales du Canada. S'il peut s'en convaincre, ce sera avantageux pour notre pays. Mais pourquoi attendre que l'Angleterre agisse ? L'Angleterre nous a traités généreusement dans le passé. Elle nous a donné une liberté plus grande peut-être que celle qui existe dans n'importe quel pays de l'univers. Elle nous a donné la liberté de frapper d'un droit ses marchandises, même quand elle admet nos produits en franchise, et nous avons imposé des droits énormes. Pourquoi espérer que l'Angleterre fera davantage ? Quelqu'un doit commencer et nous proposons que le Canada prenne le devant. Comme critérium du sentiment public en Angleterre, je croyais que ces paroles étaient vraies le 22 avril dernier, et je crois que l'on constatera qu'elles sont également vraies aujourd'hui. Il y avait alors, et il n'y a maintenant aucune perspective que le peuple anglais consente à imposer une taxe sur son pain pour faire plaisir au peuple canadien.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne dis pas que pareille chose soit impossible. Au contraire, je crois qu'elle est dans les limites de la possibilité, bien qu'il ne soit nullement probable que cela puisse se produire dans un avenir rapproché.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ose affirmer, avec la plus entière confiance, que si pareil programme doit être adopté par la mère-patrie, il ne sera jamais amené par une politique de marchandage de la part du Canada, ou de la part d'aucune des colonies, en faisant des demandes d'une nature déraisonnable ; mais cela viendra comme résultat d'un grand sentiment impérial supérieur à toutes les questions d'ordre économique. Je répète que si pareil programme est jamais adopté, il sera le résultat de la croissance d'un sentiment impérial et rien de ce qui s'est produit dans l'histoire coloniale n'a fait autant pour créer et développer ce sentiment que la mesure même placée par le parlement du Canada, l'année dernière dans les statuts du pays.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. l'Orateur, lorsque vous avez quitté le fauteuil, à six heures, j'avais discuté pendant quelques minutes la question du commerce privilégié et fait quelques allusions à la dénonciation des traités belge et allemand, ainsi qu'aux opinions sur le commerce privilégié qui sont parfois exprimées par les honorables membres de la gauche. Afin de démontrer quelles étaient les vues du gouvernement l'année dernière sur cette question, j'ai pris la liberté de citer un passage de mon propre discours. On a parfois prétendu—et mon honorable ami, le premier ministre a été particulièrement attaqué à ce sujet—que le gouvernement du Canada, en retour des concessions accordées à la Grande-Bretagne pouvait et aurait dû obtenir certains avantages commerciaux sur le marché britannique.

J'ai cité un extrait de mes remarques de la dernière session, afin de démontrer que l'opinion du gouvernement sur cette question avait été que, vu le fort courant d'opinion qui prévalait, notoirement dans la mère-patrie, sur la question des droits protecteurs en général, et particulièrement sur la question des droits protecteurs affectant les articles d'alimentation, il n'y avait aucune bonne raison pour croire qu'aucune condition différentielle de cette nature n'aurait pu être obtenue sur le marché britannique. M. l'Orateur, qu'est-ce qui a soulevé le public britannique comme il n'avait jamais été soulevé auparavant par un décret législatif colonial ? C'était le fait que le gouvernement et le parlement du Canada, ne demandant pas de conditions impossibles, ne demandant pas des choses qu'ils savaient ou auraient dû savoir que le public britannique n'était pas prêt à accorder, ne formulant aucune demande d'une nature déraisonnable, n'es-

sayant pas de faire du marchandage et du maquillonnage en cette affaire, mais dans un esprit libre et généreux, reconnaissant la façon libérale dont l'Angleterre avait toujours traité ses colonies, ne s'étaient pas contenté de parler de commerce privilégié, mais avaient traduit en action leurs arguments en faveur du commerce privilégié. C'était parce que le Canada avait ouvert la porte à deux battants, et avait déclaré qu'à chaque bureau de douane, d'un océan à l'autre, les produits de la mère-patrie seraient admis aux conditions du commerce privilégié. C'est lorsque cette mesure a été prise, M. l'Orateur, que le grand cœur du peuple anglais a été ému à ce sujet ; de sorte que, lorsque le moment est arrivé, où les autorités impériales étaient obligées, d'après les termes des traités allemand et belge de déclarer qu'elles n'étaient pas libres d'accepter les conditions de commerce que nous leurs offrions—lorsque le peuple anglais a constaté que le Canada avait ouvert la porte de ses bureaux de douane de la manière que j'ai décrite, et que par les conditions de ces traités, le gouvernement impérial était obligé de fermer la porte et de refuser l'offre—alors le peuple britannique a compris, comme il n'avait jamais compris auparavant, la véritable nature de ces traités, et c'est ainsi qu'a été formée l'opinion publique qui a permis au gouvernement de Sa Majesté de prendre une mesure devant laquelle il aurait été obligé de reculer quelques années auparavant. J'ai démontré, M. l'Orateur, que si nous n'avions pas réussi à soutenir notre prétention au sujet de l'application des traités belge et allemand, à l'effet que la nature réciproque de notre tarif nous donnait le droit de prétendre que les traités ne s'appliquaient pas, et si toute l'affaire en eut été là, il y aurait eu quelques raisons pour la prétention des honorables membres de l'opposition à l'effet que, sous ce rapport, notre programme fiscal n'avait pas été couronné de succès. Mais lorsque nous pouvons indiquer comme résultat direct et immédiat de la mesure prise par le Canada que la dénonciation de ces traités qui avaient été désirés par les colonies depuis si longtemps, sans aucun succès, a été effectué en très peu de temps, alors je dis que le gouvernement du Canada a pu voir là une éclatante justification de la politique qu'il avait suivie sur cette question. Nous savons tous, M. l'Orateur, avec quelle joie l'attitude prise par le gouvernement du Canada a été accueillie par le peuple anglais. Nous savons que, bien que le gouvernement ait été appuyé et promptement appuyé par l'action des colonies-sœurs, il a été appuyé encore plus fortement par l'opinion publique de la mère-patrie, laquelle opinion est, à mon avis, le résultat direct de la politique canadienne et que sans cette opinion publique ces traités belge et allemand n'auraient pas encore été dénoncés au moment actuel.

J'ai parlé de l'effet des traités belge et allemand sur notre mouvement en faveur du commerce privilégié ; et maintenant, je dois dire quelque chose au sujet d'une autre classe de traités, ceux que l'on appelle ordinairement les traités de la nation la plus favorisée. La Grande-Bretagne a des traités avec un grand nombre de nations contenant ce qu'on appelle la clause de la nation favorisée, aux termes de laquelle il est déclaré que si, en aucun temps, la Grande-Bretagne accorde à une tierce puissance quelconque, quelques avantages commerciaux, elle sera obligée d'accorder ces avantages également à la puissance contractante. En conséquence, lorsque, par l'action du gouvernement de Sa Majesté, il a été résolu que les traités belge et allemand doivent s'appliquer au Canada et que nous devons admettre les marchandises belges et allemandes à des conditions aussi favorables que les marchandises d'Angleterre, alors il s'en est suivi, qu'aux termes des traités de la nation la plus favorisée, nous étions obligés de concéder des avantages égaux à chacune des nations ayant un traité de cette nature avec la mère-patrie. J'ai ici un relevé indiquant les divers pays qui ont, de cette manière, été amenés sous l'opération du tarif différentiel canadien :

Pays admis par la nature réciproque de leur tarif: Nouvelle-Galles du Sud, Inde anglaise, Pays-Bas, Japon.
Pays admis en vertu des traités avec la Belgique et l'Allemagne: Belgique et Allemagne.
Pays admis en vertu des traités de la nation la plus favorisée: France, Algérie et les colonies françaises ; République Argentine, Autriche, Hongrie, Bolivie, Colombie, Danemark, Perse, Russie, Suède et Norvège, Tunis, Venezuela, Suisse, Libérie, Maroc, Salvador, République Sud-Africaine, Tonga, Espagne.

Le cas de la France, de l'Algérie et de ses autres colonies est régi par notre traité franco-canadien, qui avait, naturellement, été adopté par le parlement du Canada. Dans les autre cas, les traités de la "nation la plus favorisée" n'ont jamais reçu la sanction du parlement canadien, mais ils étaient admis comme s'appliquant au Canada. Ainsi, on remarquera que la préférence que nous désirions accorder et que nous avons de fait accordée pendant plusieurs mois à la Grande-Bretagne était par le fait accordée aux autres pays mentionnés ; et nous avons remboursé aux importateurs les droits qui avaient été perçus dans l'intervalle sur les marchandises importées de ces divers pays. Mais tout cela cessera avant peu. A la fin de juillet de l'année actuelle, les traités belge et allemand cesseront d'être en vigueur. Après cette date, le Canada ne sera pas tenu de donner de préférence à la Belgique ni à l'Allemagne.

Par l'abolition des traités, les privilèges des autres nations qui bénéficient de la clause des nations les plus favorisés, seront abolis. Le Canada sera alors libre de restreindre l'application de son tarif différentiel à l'Angleterre et à celles des colonies qui, dans l'opinion du Canada, pourront être admises à en profiter. C'est là, M. l'Orateur, ce que nous pouvons faire, dans les circonstances présentes et c'est précisément ce que je vais proposer à la Chambre d'adopter. Aux termes du tarif différentiel tel qu'il existe maintenant, la seconde réduction de 12½ pour 100, faisant en tout 25 pour 100, entrera en vigueur le premier juillet prochain. Quant à présent, nous serons tenus d'accorder cette nouvelle réduction, non seulement à la Grande-Bretagne, mais encore aux diverses nations mentionnées, car les traités n'expireront que le 31 juillet. Nous nous proposons d'abroger cet article de la loi et la liste du traité ayant trait au tarif privilégié.

Nous proposons que cette abrogation entre en vigueur le 1er août prochain, date à laquelle le Canada cessera d'être lié par les traités belge et allemand, et nous nous proposons de substituer à la loi existant sur la question un nouvel article et une nouvelle liste conformes à la déclaration que j'ai faite. Ce nouvel article et cette nouvelle liste rendront le tarif différentiel applicable d'abord aux produits du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, et ensuite à ceux des colonies anglaises dont le tarif est supposé comme favorable

au commerce du Canada. Aux termes de cet article, la Nouvelle-Galles du Sud et les Indes anglaises continueront à bénéficier du tarif différentiel. Il y aura une autre disposition concernant l'application du tarif différentiel, dont je parlerai plus tard.

M. McNEILL: L'honorable ministre voudra-t-il nous dire comment la dénonciation des traités belge et allemand peut affecter la clause de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les autres pays?

Le MINISTRE DES FINANCES: En vertu de la clause de la nation la plus favorisée nous sommes tenus, comme faisant partie de l'Empire, d'accorder à tous les pays ayant avec la Grande-Bretagne un traité contenant la clause de la nation la plus favorisée, tous les privilèges qui peuvent être accordés à une tierce puissance. La Belgique et l'Allemagne sont des tierces puissances d'après l'interprétation de ces mots. Ainsi, lorsque nous avons été obligés, en vertu de la décision des autorités impériales, d'accorder les privilèges du tarif à la Belgique et à l'Allemagne, ces pays étant des tierces puissances par rapport à toutes les autres nations, les traités de la nation la plus favorisée sont entrées en vigueur en ce qui les concerne et nous avons dû accorder les mêmes avantages aux divers pays.

M. McNEILL: Je crois que je n'ai pas bien posé ma question à mon honorable ami. Je ne voulais pas parler de l'Allemagne et de la Belgique mais des autres pays. Par exemple, la Hollande avait le droit de bénéficier de la clause de la nation la plus favorisée: est-ce que les nations qui ont cette clause dans leurs traités n'auraient pas droit à ces avantages dès que la Hollande en bénéficierait, indépendamment de la Belgique et de l'Allemagne?

Le MINISTRE DES FINANCES: Je vois maintenant où l'honorable député veut en venir. Il veut dire que lorsque nous aurions admis la Hollande nous serions obligés, même indépendamment des traités belge et allemand, d'admettre les autres nations aux mêmes bénéfices. Il en serait ainsi, mais nous pourrions facilement refuser d'admettre les produits de la Hollande, et alors il n'y aurait plus de difficulté. Mais nous ne pourrions pas refuser d'admettre les marchandises de la Belgique et de l'Allemagne aussi facilement que celles de la Hollande.

M. McNEILL: L'honorable ministre veut-il dire que nous pourrions, nonobstant son offre de réciprocité de la dernière session, refuser d'admettre les marchandises de la Hollande?

Le MINISTRE DES FINANCES: Il peut se faire que ce soit là une question au sujet de laquelle les hommes de loi puissent différer d'opinion. Je suis très porté à croire qu'un pouvoir discrétionnaire était entre les mains du gouvernement, à ce sujet. Je ne veux pas dire cependant que cette question soit indiscutable. Je crois qu'il peut y avoir des doutes sur notre obligation d'admettre les marchandises de la Hollande. Quoi qu'il en soit, la Hollande a eu le bénéfice du doute et nous avons admis ses marchandises. L'honorable député a raison lorsqu'il dit que, du moment qu'une nation étrangère quelconque, quel que soit le moyen employé, bénéficie de notre clause de préférence, nous sommes obligés, en vertu de la décision impériale, d'accorder les mêmes avantages à toutes les autres nations ayant dans leur traité la clause de la nation la plus favorisée.

Permettez-moi maintenant de faire quelques remarques sur les changements que l'on pourrait juger nécessaire de faire au tarif actuel. La manière dont le public a accueilli le tarif l'année dernière a causé beaucoup de plaisir au gouvernement. Nous croyons que ce tarif a donné la satisfaction la plus complète. Nous n'avons pas commis l'erreur, et nous ne voulons pas maintenant commettre l'erreur de croire que le tarif est parfait. Il y a dans ce tarif des droits que quelques-uns d'entre nous trouvent trop élevés. Il y a des droits qui, nous l'espérons, ne resteront pas toujours ou ne resteront pas longtemps en vigueur. Les amis du gouvernement ont cependant, généralement compris que, dans une affaire de cette nature, il est nécessaire de faire des compromis. On a compris que, sur une question aussi importante, intéressant une aussi grande étendue de pays, avec une aussi grande diversité d'intérêts, nous ne pouvions espérer d'agencer les détails du tarif qu'au moyen de concessions compensées par des avantages réciproques. Le peuple a reconnu que nous devions éviter comme nous l'avons fait, des changements trop brusques qui auraient pu jeter la perturbation dans les affaires du pays. Toutes ces considérations dont le gouvernement devait tenir compte, et qui ont considérablement influencé la politique du gouvernement ont été appréciées par le peuple en général. Je crois que le peuple est raisonnable sous ce rapport et qu'il ne nous demandera pas de faire, dès maintenant, un changement radical qui aurait pour effet de mettre le désarroi dans le commerce. On admettra, je crois, que les fréquents changements de tarif ne sont pas à désirer. Le desideratum serait quelque chose se rapprochant de l'immutabilité des tarifs. Il est préférable de souffrir quelques-unes des différences existantes que de risquer de subir les injustices plus graves qui résulteraient des fréquents changements de tarif. Des représentants de diverses industries nous ont fait remarquer que ces industries méritaient plus d'attention de la part des gouvernants.

Quelques-uns d'entre eux nous ont cité des cas dignes de notre attention et si nous devions commencer une revision générale du tarif ou une revision un tant soit peu considérable, nous pourrions prêter une oreille attentive à quelques-unes des représentations qui nous ont été faites. Mais, à tout prendre, M. l'Orateur, comme nous croyons que les changements de tarif ne devraient être ni nombreux ni fréquents, comme nous croyons que nous devrions avoir la stabilité du tarif aussi complète que possible, comme nous croyons que le public comprend la politique du gouvernement sous ce rapport et sera heureux de nous la voir appliquée dans cet esprit de modération et de prudence dont nous avons fait preuve jusqu'à présent, nous désirons annoncer à la Chambre que ce n'est pas notre intention d'apporter de nombreux changements au tarif durant la session actuelle. De fait, je puis déclarer que, en tant que le montant des droits est concerné, nous n'avons qu'un changement à annoncer. Il y a d'autres changements qui sont plutôt des questions de formalité que de substance. Le tarif différentiel devra être amendé dans le sens que j'ai déjà indiqué. Nous croyons qu'il est opportun de faire un changement purement technique

dans l'article de la loi relatif aux marchandises prohibées. En ce qui concerne le tabac en feuille que nous avons imposé il y a un an, nous proposons qu'après le 1er juillet prochain, ce droit sera perçu par l'entremise du département de l'accise au lieu de l'être par l'entremise du département de la douane. Des mesures ont été prises pour que, dans le département de l'accise, le droit soit perçu sur une base que l'on appelle le poids-type dans le département du Revenu de l'intérieur. En vertu de la loi existante, le tabac est sujet aux droits sur le poids tel qu'il est lorsqu'il arrive à la douane. Quelques-uns des grands manufacturiers ont pris des mesures pour faire sècher le tabac avant qu'il sorte de l'entrepôt, afin de ne pas être obligé de payer sur le poids qu'il pèse lorsqu'il est humide.

D'autres manufacturiers, n'étant pas en mesure de le faire aussi facilement, sont obligés de payer sur le poids de l'humidité. Il semble juste et équitable que tous soient traités par nous de la même manière et que lorsque cette question relèvera du département de l'accise les règlements de ce département soient adoptés dans l'espèce. En ce qui concerne les droits sur le tabac qui ont été considérablement augmentés l'année dernière, je puis dire que je n'ai aucun doute que cette mesure était aussi sage que nous l'avions espéré. Je puis dire franchement que je crains que cela ait donné lieu à une augmentation très considérable de contrebande, et nous devons nous demander sérieusement si, dans un avenir plus ou moins rapproché, nous pourrons appliquer avec succès une échelle de droits aussi élevés. Cependant, la loi relative à ce sujet n'a été en vigueur que depuis très peu de temps et nous croyons qu'il serait raisonnable de lui donner un essai plus complet avant que de la condamner. De sorte que nous ne nous proposons de faire aucun changement en ce qui concerne le tabac, à l'exception de celui que je viens d'annoncer. Mais, M. l'Orateur, bien que ce soit une excellente chose que d'éviter ce que l'on rappelle le rapiéçage du tarif, il est possible d'aller trop loin en condamnant cette pratique. Je constate que le rapiéçage du tarif est une expression qui signifie des choses différentes dans l'opinion d'hommes différents. Un homme pleinement satisfait du tarif croit que toute intervention dans le tarif est du rapiéçage, tandis qu'un homme qui en est mécontent croit que des changements tels que ceux qu'il désire seraient des mesures dignes d'un homme d'Etat. Nous voulons nous tenir en garde contre les fréquents changements du tarif, contre le rapiéçage du tarif, mais ayons soin de ne pas mettre le public sous l'impression que nous considérons le tarif comme final, parce qu'il n'en est plus ainsi. Que l'on ne suppose pas que le tarif est réglé pour dix ans, ni même pour cinq ans. Tant qu'il y aura des droits élevés, il y aura nécessairement des demandes de changements dans le tarif.

Rien n'est règlé tant que ce n'est pas réglé conformément à la justice, et tant qu'il y aura des droits élevés, nous pouvons nous attendre à ce que le peuple s'agite pour les faire réduire. Je crains qu'il n'y ait pas de repos pour le fabricant protégé. Je suis porté à croire, M. l'Orateur, qu'il devra payer d'une éternelle vigilance cette protection. Il doit toujours se tenir en garde contre les attaques qu'il sait devoir être incessantes. Tant qu'il y aura des droits élevés il y aura aussi des consommateurs pour protester contre ces droits, et je crois que les fabricants montreront le mieux qu'ils comprennent leur position et qu'ils s'occupent des intérêts permanents de l'industrie s'ils veulent reconnaître ce fait important. Ils feront bien, s'ils sont aujourd'hui dans une position confortable et avantageuse, d'employer leur temps et leur moyens à mettre leurs affaires sur une base qui soit autant que possible indépendante de l'assistance du tarif. La tendance d'un système de tarifs élevés est de porter les hommes d'affaires à trop s'occuper de ce tarif et pas assez de l'amélioration de leur industrie. Que de bien aurait pu être fait aux industries du Dominion du Canada, si tout le temps, toute l'énergie, tout le travail et tout le capital qui ont été dépensés pendant les vingt dernières années pour s'occuper du tarif et pour tirer des ficelles à Ottawa avaient été appliqués dans les manufactures, à l'extention des affaires, pour la découverte de nouvelles inventions, pour trouver les moyens de produire des machines épargnant du travail, pour apprendre ce à quoi peuvent servir les produits de rebut pour l'intérêt de toutes les formes du progrès industriel auquel le fabricant doit nécessairement s'intéresser, lorsqu'il lui faut subir une concurrence sérieuse. Nous disons en conséquence au fabricant que s'il désire la stabilité du tarif, il ne peut l'atteindre que lorsque le tarif serait réduit à des proportions modérées ; et il existe actuellement des droits si élevés que je suis sûr que le gouvernement ne voudra pas les rendre permanents.

Je dis cela, M. l'Orateur, sans autre disposition que celle de la bienveillance à l'égard des intérêts industriels. Tandis que les fabricants sont dans une assez bonne position aujourd'hui, ce serait une faute de leur part que de ne pas reconnaître que le Canada est opposé maintenant à un tarif élevé, et bien que nous puissions avancer lentement, tous les pas en avant que nous ferons dorénavant seront et doivent nécessairement être dirigés vers une plus grande liberté de commerce. Certains honorables députés ont déjà fait remarquer que dans le parlement impérial le secrétaire des colonies, le très honorable M. Chamberlain a fait allusion aux négociations actuelles entre le Canada, les Etats-Unis et les Antilles à propos de la réciprocité commerciale. Ces négociations, en ce qui concerne le Canada n'ont pas été poussées très loin, et nous n'avons pas grand'chose à communiquer à la Chambre à ce sujet. Nous sommes d'avis qu'avant de poursuivre ces négociations, avant d'atteindre les développements possibles de la question, nous avons aujourd'hui le pouvoir de profiter de certaines occasions qui nous permettent d'augmenter le commerce entre le Canada et les Antilles. Nous croyons qu'il faut tenter quelque chose dans ce sens dans l'intérêt du commerce du Canada, car il y a de grandes occasions de développement pour le commerce en ces parages. Il y a dans les Antilles anglaises un million et trois quart de personnes, si nous comprenons les Bermudes ; ces gens sont nos clients naturels et avec lesquels nous devrions avoir des relations commerciales plus étendues. Quand nous nous rappellerons que des 330,000,000 de livres de sucre consommés au Canada 25,500,000 seulement nous viennent des Antilles anglaises, nos clients naturels, et que le reste vient d'autres pays, en grande partie des nations européennes qui nous fournissent de sucre de betterave et n'importent rien ou presque rien du Canada, je crois que la Chambre conviendra avec moi que nous devons

désirer l'extension de nos relations commerciales avec les Antilles et que nous devons faire une plus grande consommation des produits de ce pays.

Même si nous ne tenions compte que de cette considération, les avantages du commerce avec ce pays sont tels que je suis sûr que la Chambre désirerait que nous fassions quelqu'effort pour étendre notre commerce dans ces parages. Mais il y a une autre considération à laquelle nous devons réfléchir. La question des Antilles est aujourd'hui l'une des plus importantes de l'Empire. Autrefois, lorsque le sucre régnait, lorsque le sucre de canne était en grande demande à des prix élevés, les Antilles étaient comptées parmi les colonies les plus prospères de l'Empire. Mais tout cela est changé jusqu'à un certain point et les Antilles souffrent maintenant d'une grande stagnation commerciale. On peut disputer sur les causes de cette stagnation. On prétend qu'elle est due au refus des planteurs des Antilles de suivre le courant moderne et de perfectionner leurs méthodes de culture et leurs procédés de préparation du sucre. Je donne cette raison comme étant l'une de celles qui ont cours et non parce que je partage cette opinion. On ne peut douter qu'une autre cause ne leur ait été défavorable ; cette cause est le développement de l'industrie du sucre de betterave, surtout en ce qui concerne les nations européennes où des primes lui sont accordées. Les planteurs des Antilles prétendent qu'en ce qui concerne la concurrence faite au sucre de canne par le sucre de betterave, les Antilles pourraient avoir le dessus, s'il n'y avait pas de subventions en Europe surtout dans l'Europe continentale. Il est probable que nul d'entre nous ne peut formuler une opinion concluante sur le degré d'exactitude de cette opinion. Nous savons, toutefois, que le peuple de ces îles comptant de un million et demi à un million et trois quarts d'âmes, souffre d'une grande perturbation commerciale.

Leurs finances sont dans de mauvaises conditions, les affaires des îles sont mauvaises, la condition des Antilles est maintenant très critique pour le peuple des colonies, et c'est un problème difficile à résoudre pour le gouvernement et le parlement impérial. Cet état de choses s'est fait si vivement sentir dernièrement, qu'il y a quelques mois une commission royale a été nommée par Sa Majesté pour s'enquérir de la condition des Antilles anglaises. Cette commission était composée du général sir Henry Norman, président, et de sir David Barbour et de sir Edward Gray. Ces personnages ont fait une enquête très complète sur l'état des Antilles et ont adopté des conclusions dont plusieurs ont été unanimes tandis que d'autres ont donné lieu à des divergences d'opinion. Il était admis que l'état des finances des Antilles était si mauvais que le gouvernement impérial aurait à donner de l'aide au moyen de prêts et ne subventions pour des travaux publics, et cela se fait actuellement au moyen de mesures soumises au parlement impérial. Le président de la commission, sir Henry Norman, est allé plus loin. Il a prétendu que le succès ne serait pas atteint dans la question des Antilles à moins que le gouvernement ne soit disposé à adopter des

M. FIELDING.

droits réciproques, c'est-à-dire que lorsqu'une nation européenne donnerait une prime pour son sucre de betterave, l'Angleterre devrait imposer un droit proportionnel sur ce sucre s'il y était expédié. Cette question a été très discutée dans la Grande-Bretagne. Je ne crois pas que les partisans des droits réciproques soient tres nombreux, mais ils sont certainement très intelligents, très habiles et possèdent une grande influence et beaucoup de gens sont d'opinion que le gouvernement de Sa Majesté devrait suivre les conseils de sir Henry Norman et établir ces droits réciproques. Toutefois, tous les doutes qui pouvaient exister àce sujet ont été dissipés récemment par le discours du secrétaire des colonies, M. Chamberlain, prononcé à Liverpool. Dans ce discours il a démontré que le gouvernement anglais n'était pas prêt à accepter comme remède ces droits réciproques, mais qu'il essaierait autrement de venir en aide aux Antilles. J'ai déjà dit que des mesures sont actuellement soumises au parlement impérial dans le but de donner de l'aide au moyen de prêts et d'allocations pour des travaux publics.

C'est aussi l'intention du gouvernement de Sa Majesté d'aider les Antilles par d'autres moyens. On tente de porter le peuple des Antilles, dans quelques-unes des îles à abandonner la culture de la canne à sucre et à récolter d'autres produits que ces îles peuvent, croit-on, fournir avec succès, et on y réussira sans doute jusqu'à un certain point. Tandis que la production du sucre indique une diminution constante, la production d'autres denrées, surtout les fruits a augmenté dans de grandes proportions. Cependant, le sucre est et doit être longtemps encore le produit principal des Antilles, et s'il ne peut y avoir de marché profitable pour le sucre des Antilles, j'ai bien peur que l'aide désirée par les îles ne leur soit pas non plus profitable. Sachant que le gouvernement de Sa Majesté se tient au courant de cette affaire soigneusement, sachant qu'il a à résoudre un problème très difficile nous nous sommes dit que, comme les Antilles sont notre marché naturel, puisqu'elles sont des colonies anglaises, et bien qu'elles soient loin de nous, nous avons avec elles des relations étroites, que nous sommes responsables jusqu'à un certain point comme faisant partie de l'Empire—nous nous sommes dit que nous devrions consentir à donner un peu d'aide à ces colonies du sud ensoleillé. Si nous nous en tenons trop absolument à l'esprit de notre tarif différentiel, je crains que nous ne soyons forcés d'admettre que le tarif des Antilles ne nous est pas favorable et peut-être ne pourrions-nous pas par une mesure de réciprocité pure et simple appliquer le tarif différentiel aux Antiiles. Nous avons examiné le tarif des Antilles et nous avons vu que bien qu'il soit considérablement élevé, ce n'est nullement un tarif de protection. Les droits imposés sont appliqués en grande partie aux comestibles et ceux-ci, comme on doit le comprendre, sont précisément ce que le Canada pourrait espérer vendre. J'ai sous la main un relevé que je vais résumer si mes honorables collègues veulent me le permettre, lequel indique l'application de ces tarifs des Antilles relativement aux produits principaux du Canada.

RELEVÉ des droits perçus sur les importations par les colonies anglaises ci-dessous désignées (Antilles anglaises, Guyane anglaise et les Bermudes) sur les articles y mentionnés.

—	Charbon.	Farine.	Avoine.	Pommes de terres.	Beurre.	Fromage.	Morue sèche—salée.	Planches et madriers.
Jamaïque	En franchise	8s. par baril	3d. par boiss	En franchise	1d. par liv	1d. par liv	3s.6d. par 100 liv.	9s. par 1,000 pds.
Bahama	"	2s. 6d. par baril.	6d. "	2s. par baril	2J p. c	12s.6d.par100 liv.	4s. par 100 liv	10s. par 1,000 pds
Trinidad et Tobago	"	3s. 4d. "	4d. "	En franchise	1d. par liv	1d. par liv	En franchise	8s.4d.par 1,000 p.
Grenade	"	4s. "	6d. "	"	1d. "	7½ p. c	1s. par 100 liv.	10s. par 1,000 pds
Barbades	2s. 6d. par ton	4s. 2d. "	9d. par 100 liv	"	8s.4d. par 100 liv.	8s. 4d. par 100 liv.	1s.½d. par 112 liv.	5s. par 1,000 pds.
Saint-Vincent	£10 par £100	4s. "	4d. par boiss	"	1d. par liv	1d. par liv	1s. par 100 liv.	*
Sainte-Lucie	6d. par ton	4s. "	4d. "	"	2d. "	1d. "	2s. par qtl.	†
Dominique	5s. "	6s. "	6d. "	"	10s. par 100 liv.	8s.4d. par 100 liv.	2s. 6d. par qtl.	‡
Montserrat	2s. "	5s. "	3d. "	1s. 6d. par baril.	8s.4d. par 100 liv.	8s. 4d. "	1s. 6d. "	§
Antigue	2s. "	5s. "	3d. "	1s. 6d. "	8s. 4d. "	8s. 4d. "	1s. 6d. "	§
St-Christophe (St-Kitts)	2s. 1d. par ton	4s. 6d. "	3d. "	1s. 6d. "	8s. 4d. "	8s. 4d. "	1s. 6d. "	§
Bermudes	En franchise	15 p. c	15 p. c	15 p. c	15 p. c	15 p. c	15 p. c	15 p. c
Guyane anglaise	50c. p.ton.en vrac 32c. p. tonneau.	$1.00 par baril	¼c. par liv	En franchise	2c. par liv	2c. par liv	50c. par 112 liv.	$3.00 par 100 pds.

* Epinette et pin blanc, 5s. pr 1,000 pds ; pin rouge, 10s. pr 1,000 pds ; toutes autres sortes, 12s. 6d. pr 1,000 pieds.
† Pin rouge, brut ou préparé pour la construction, 16s. pr 1,000 pds ; pin blanc et épinette, 10 s. pr 1,000 pds.
‡ Pin rouge, 12s. 6d. par 1,000 pds ; bois dur, £1. 0s. 10d. pr 1,000 pds ; pin blanc et épinette et tout le bois mou, 8s. 4d. pr 1,000 pds.
§ Pin rouge 8s. 4d. par 1,000 pds ; bois dur, £1. 0s. 10d. pr 1,000 pds ; pin blanc et épinette, 6s. 3d. par 1,000 pds.

Je ne crois pas qu'on puisse dire que ce sont là des droits protecteurs. Ils ne sont pas imposés pour exclure les produits du Canada, ni ceux d'aucun pays, mais les nécessités du revenu obligent ces pays à taxer lourdement les denrées alimentaires. Ainsi, si nous appliquons trop rigoureusement le principe de notre clause différentielle de notre tarif, je ne crois pas que ces colonies puissent en profiter. Cependant, vu l'état de choses qui existe dans ces pays, vu notre propre désir d'augmenter notre commerce avec les Antilles, vû les difficultés signalées par le gouvernement de Sa Majesté et notre désir de contribuer dans la limite de nos faibles moyens à la solution de ces grandes et difficiles questions, nous avons décidé, sans attendre plus longtemps, sans demander à nos amis des Antilles des concessions qu'ils ne seraient peut-être pas en état de nous accorder, sans exiger un rigoureux accomplissement des conditions, d'appliquer cette clause du tarif aux Antilles anglaises à partir du 1er août, date de l'expiration des traités.

Nos principales importations de ces pays consisteront sans doute en sucre, mais nous pouvons nous attendre à d'autre chose aussi, et surtout des fruits. D'un autre côté nous devons être capables d'augmenter considérablement la vente de nos produits dans les Antilles. Depuis longtemps les provinces maritimes y font un commerce important de poisson et de bois et de quelques autres articles. Si nous augmentons nos importations de sucre, comme nous l'espérons, il n'y a aucune raison de douter que nos exportations augmenteront aussi. Et il n'est pas nécessaire de limiter ce commerce aux provinces maritimes. Pourquoi la province de l'Ontario et notre vaste Nord-Ouest ne trouveraient-ils pas un marché aux Antilles pour leurs produits?

La statistique nous enseigne que ces îles achètent de grandes quantités de denrées alimentaires que nous produisons, mais la très grande partie est fournie par les Etats-Unis. Mon honorable collègue le ministre du Commerce dit par l'entremise des Etats-Unis; il y a du vrai dans cette remarque, mais je crois que la plus grande partie des produits exportés dans les Antilles provient des Etats-Unis et est transportée par les Etats-Unis. Il n'y a aucune raison pour que la farine, le fromage, le jambon, le lard fumé, le saindoux, le beurre et différents autres articles que produisent les cultivateurs de l'Ontario et du Nord-Ouest ne trouvent pas un marché avantageux aux Antilles, tout aussi bien que ces mêmes produits venant des Etats-Unis.

Je crois que les difficultés éprouvées par le passé provenaient du manque d'attention que nous avons porté à ce marché. Bien souvent, un marchand ayant en main un stock invendable trouve très simple de s'en débarrasser en l'envoyant aux Antilles, et ensuite il se plaint de n'avoir pas réalisé de bénéfices.

Il est impossible de faire des affaires de cette manière, pas plus aux Antilles qu'ailleurs. Pour y vendre leurs produits, nos producteurs doivent s'enquérir des conditions du marché et s'y conformer. Il n'y a pas de raisons pour que nos marchands et nos cultivateurs ne se conforment pas aux conditions de ce marché, tout aussi bien que les marchands et les cultivateurs des Etats-Unis.

Je suis convaincu qu'en étudiant bien les besoins de ce marché, en choisissant bien la marchandise, en voyant que la qualité et l'emballage soient exactement ce qu'il faut, en choisissant bien la saison, il est possible d'augmenter considérablement notre commerce dans cette direction.

Depuis quelques années nous avons deux lignes de steamers qui font ce service des Antilles; l'une entre Halifax et la Jamaïque, et l'autre entre Saint-Jean, Halifax et Georgetown, Demerara, qui est sur la terre ferme dans l'Amérique du Sud. Mais cette dernière ligne fait escale à tant d'endroits que le voyage est très long et les importateurs dans ces ports éloignés prétendent qu'ils n'ont pas autant d'avantage avec le Canada qu'avec les Etats-Unis.

Le gouvernement n'a pas pour le moment de projet à soumettre, mais il espère qu'il y aura bientôt une ligne de steamers rapide et directe, laissant de côté les ports secondaires, mais arrêtant aux Barbades, à Trinidad et à la Guyane anglaise.

Si ces conseils étaient mis en pratique, les renseignements que j'ai recueillis me portent à croire que nous pourrions établir un trafic considérable dans cette direction. Mais que nous réussissions ou non, une chose certaine, c'est que les conditions actuelles des Antilles et de notre commerce avec les Antilles exigent que quelques efforts soient faits dans ce sens, et le mieux que nous puissions faire pour ces colonies, c'est de leur dire: Nous allons vous admettre aux avantages de notre tarif différentiel sans rien exiger en retour et sans vous demander de concessions; mais s'il y a un moyen d'aplanir les difficultés qui gênent le commerce canadien, chez vous, nous espérons qu'à titre de colonies-sœurs vous nous aiderez à obtenir ce résultat.

Nous avons un autre moyen de venir quelque peu en aide à ces colonies. Le mode actuel de prélever les droits sur le sucre est défavorable au commerce de sucre des Antilles. Nous avons un droit spécifique d'un demi-centin par livre sur le sucre brut. Cela permet beaucoup de variations et beaucoup d'injustices. Un sucre qui donne 75 degrés au polariscope vaut 86 cents par 100 livres, et un droit de 50 cts représente 58 pour 100. Un sucre qui donne 96 degrés vaut $2.27 cts par 100 livres, et un droit de 50 cts représente 22 pour 100 au lieu de 58 sur le sucre de qualité inférieure.

Je ne prétends pas qu'il soit possible d'arriver à une parfaite répartition, mais on admettra que le mode actuel de prélever le droit est loin d'être juste. Pendant quelques années nous avons eu au Canada l'épreuve au polariscope et d'après tous les renseignements que j'ai pu me procurer, ce mode donnait entière satisfaction. Ensuite, pendant quelques années, le sucre brut a été admis en franchise. En 1895 un droit de ½ c. par livre fut imposé—j'ignore quelles étaient les intentions de l'honorable député d'York (M. Foster) lorsqu'il a imposé ce droit—mais la chose a été faite à la hâte probablement sans trop de réflexion et ce droit opère injustement. Ce droit était très faible et on a pu croire qu'il ne pouvait pas causer de grands inconvénients, mais l'expérience a démontré que ce droit de ½c. par livre peut peser inégalement sur les différentes qualités de sucre, et une grande partie du sucre des Antilles est de qualité inférieure.

Quand il s'agit de produits alimentaires, il est préférable, en général, de ne pas encourager les produits inférieurs et c'est pour cette raison que beaucoup de gens qui n'aiment pas les droits spécifiques sur les autres marchandises, les favorisent sur les produits alimentaires; mais je ferai remar-

quer que le sucre brut, surtout de qualité inférieure, n'est pas un aliment et n'est guère destiné à être mangé. Le sucre brut est une matière première qui ne devient aliment qu'après avoir été raffiné et nous n'avons pas l'intention de l'interdire. D'ailleurs, il y a beaucoup de sucre inférieur sur le marché, et je ne vois pas pourquoi le Canada ne profiterait pas aussi des avantages que ce commerce peut rapporter. De plus, pendant que notre tarif opère comme je viens de l'expliquer celui des Etats-Unis est gradué de manière à encourager ce commerce sur les sucres inférieurs. Les Américains ont l'épreuve au polariscope et une échelle de droits, grâce à laquelle les sucres inférieurs ne paient que suivant leur valeur. Le mode du polariscope n'est qu'un droit *ad valorem* sous un autre nom, et notre intention est d'y revenir, puisqu'il a donné entière satisfaction, il y a quelques années.

Nous nous proposons de commencer à la limite de 75 degrés, à l'épreuve au polariscope, et d'imposer pour ce degré ou au-dessous, 40c. par 100 livres, et 1¼c. pour chaque degré additionnel. La moyenne du sucre en usage au Canada donne 92 degrés au polariscope. Ce renseignement m'a été fourni par les raffineurs qui doivent s'y connaître ; l'un dit 91¾ et l'autre 92 degrés. A ce degré et en appliquant le nouveau droit sur le sucre ordinaire du Canada à 92, serait de 65½c. par 100 livres, au lieu de 50c. par 100 livres, qu'il est actuellement.

J'ai dit au commencement que par suite des réductions que nous serons obligés de faire dans les droits sur les importations anglaises, après le 1er juillet, pour maintenir nos finances sur des bases solides, il nous faudra trouver d'autres sources de revenu, et c'est pour cela que les droits sur le sucre seront quelque peu augmentés, mais ils seront encore beaucoup moins élevés que ceux qui existaient il y a quelques années. Mais ici encore il faut tenir compte de la clause différentielle qui s'appliquera au sucre des Antilles après le 1er août prochain. Le quart de 65½c. est 16$\frac{37}{47}$, ce qui laisse un droit de 49½c. par 100 livres, au lieu de 50c. par 100 livres. C'est-à-dire que le sucre des Antilles qui viendra au Canada sous le nouveau tarif, loin de payer plus de droits qu'avant, en paiera un peu moins. Mais sur le sucre qui nous viendra des autres pays, il y aura la faible augmentation que j'ai mentionnée.

M. WALLACE : Il faut que ce soit du sucre produit dans les Antilles et non seulement venant des Antilles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement. Dans le cas de fractions de degré, quand il y aura cinq dixièmes de degré ou moins, cela ne comptera pas, et quand ce sera plus de cinq-dixièmes cela comptera pour un degré ; de cette manière, pour les fins du revenu, nous n'aurons pas de fractions, pas même de demi-degré.

Il est très difficile de dire quel sera l'effet de ce changement sur le revenu. Nous ne pouvons que faire des suppositions. Cela dépend entièrement de la quantité de sucre que nous importerons en vertu de la clause différentielle. Sur tout le sucre qui nous viendra des Antilles, nous prélèverons un peu moins de droits qu'à présent, mais sur celui qui nous viendra des autres pays, nous prélèverons 15½ pour 100 de plus.

Nous calculons que cela fera une légère addition au revenu, mais nous ne pouvons rien dire de positif, puisque nous ne savons pas quelles quantités de sucre des Antilles ces nouveaux arrangements attireront ici. Notre désir et notre espoir sont qu'ils feront augmenter considérablement le sucre des Antilles. Comme je l'ai dit, il y a un instant, le Canada consomme 330,000,000 livres de sucre et 25,500,000 livres seulement nous viennent des Antilles anglaises et de la Guyane anglaise, mais nous espérons que les nouveaux arrangements augmenteront considérablement ce dernier chiffre.

Si nos espérances se réalisent, au lieu d'augmenter notre revenu, nous le diminuerons quelque peu; mais sur le sucre qui nous viendra d'ailleurs que des Antilles anglaises, nous percevrons 15 pour 100 de plus.

Nous appliquerons aussi l'épreuve au polariscope au sucre raffiné. Pour le sucre brut nous prenons comme point de départ 75 degrés, mais pour le sucre raffiné nous adoptons naturellement une base plus élevée.

Nous proposons qu'un droit de $1.08 par 100 livres soit imposé sur le sucre raffiné donnant 88 degrés ou moins au paloriscope, et de 1½ cent par 100 livres pour chaque degré additionnel, comme pour le sucre brut. Sur ce qu'on appelle la cassonade à 88 degrés, l'augmentation des droits d'après ce nouvel arrangement sera de 8 cents par 100 livres ; bien que l'augmentation des droits sur la matière première qui nous viendra d'ailleurs que les Antilles sera beaucoup plus élevée.

Si on prend la cassonade à $1.08 pour 88 degrés et si on ajoute 1½ cent pour chaque degré, on constate que le sucre granulé à 99½ aura à payer un droit de $1.24½ par 100 livres, au lieu de $1 qu'il paie aujourd'hui ; c'est-à-dire que l'augmentation du droit sur le sucre raffiné variera entre un douzième de centin par livre sur la cassonade au sucre mou et 24½ cents par 100 livres, soit dans la pratique, un quart de centin par livre sur le sucre de belle qualité, tandis que sur les sucres inférieurs, l'augmentation sera de 8 cents et plus par 100 livres.

Ayant expliqué tous les changements au tarif que nous nous proposons de faire, je vais maintenant, avec votre permission, M. l'Orateur, donner lecture de la nouvelle clause différentielle et de l'annexe.

Qu'il est expédient de prescrire que la clause 17 du *Tarif des Douanes*, 1897, sera abrogée le et après le premier jour d'août de la présente année mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et qu'elle sera remplacée par la clause suivante :—

17. Les articles qui sont produits ou manufacturés par aucun des pays suivants pourront, lorsqu'ils seront importés directement au Canada d'aucun de ces pays déclarés en douane ou retirés d'entrepôt pour la consommation au Canada au taux de droit réduit tel que prescrit dans le tarif différentiel britannique mentionné dans l'Annexe D de cet acte :—

(*a*) Le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande,

(*b*) La colonie britannique des Bermudes.

(*c*) Les colonies britanniques communément appelées Indes Occidentales anglaises, comprenant :—

Les Bahamas.
La Jamaïque.
L'Ile Turk et les îles Caïcos.
Les îles Sous-le-Vent (Antigua, St-Christophe-Nevis, Dominique, Montserrat, et les îles de la Vierge).
Les Iles-du-Vent (Grenade, Saint-Vincent et Sainte-Lucie).
Les Barbades.
Trinidad et Tobago.
La Guyane anglaise.

Ces colonies sont admises expressément sans aucune condition réciproque.

(*d*) Toute autre colonie ou possession britannique dont le tarif est, en somme, aussi favorable au Canada que le tarif différentiel anglais mentionné aux présentes l'est à telle colonie ou possession.

Pourvu, toutefois, que les articles manufacturés qui seront admis aux termes de ce tarif différentiel soient fabriqués *bonâ fide* dans le pays ou les pays ayant droit aux bénéfices de ce tarif, et que ces bénéfices ne s'étendent pas à l'importatation des articles dont la fabrication ne sera pas due, pour une bonne part, à la main-d'œuvre de ces pays. Toute question qui pourra surgir relativement au droit qu'un article quelconque pourra t avoir à ces bénéfices, sera décidée par le ministre des Douanes, dont la décision sera finale.

(2). Le ministre des Douanes, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, déterminera quelles colonies ou possessions britanniques auront droit aux bénéfices du tarif différentiel aux termes du paragraphe (*d*) de cette clause.

(3.) Le ministre des Douanes pourra, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, faire les règlements qui pourront être jugés nécessaires pour remplir l'intention de cette clause.

On peut voir que d'après cet arrangement nous admettons nommément, les produits de l'Angleterre et des colonies anglaises dans les Antilles ; puis nous avons une clause générale qui nous permet d'admettre les produits de toute autre colonie anglaise dont le tarif paraîtra favorable au Canada. En vertu de cette clause, nous admettons immédiatement les produits de la Nouvelle-Galles du Sud et des Indes anglaises, et si le tarif fiscal des autres colonies est ou devient favorable et satisfaisant pour le Canada elles jouiront du même privilège. Je propose en conséquence :

Qu'il est expédient de prescrire que l'annexe D du *Tarif des Douanes*, 1897, soit abrogée le et après le premier jour d'août de la présente année mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et qu'elle soit remplacée par la suivante :

ANNEXE "D."

TARIF DIFFÉRENTIEL BRITANNIQUE.

Sur les produits du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, ou de toute colonie ou possession britannique ayant droit aux bénéfices de ce tarif différentiel aux termes de la clause 17, les droits mentionnés dans l'annexe A seront réduits comme suit :—La réduction sera de un quart du droit mentionné dans l'annexe A, et le droit à prélever, percevoir et payer égalera les trois quarts du droit mentionné dans l'annexe A.

Pourvu, toutefois, que cette réduction ne s'applique à aucun des articles suivants, et que ces articles soient, dans tous les cas, assujétis aux droits mentionnés dans l'annexe A, savoir :—Vins, malt, liqueurs, spiritueux, liqueurs spiritueuses, remèdes et articles liquides contenant de l'alcool ; tabac, cigares et cigarettes.

Pourvu, aussi, que la réduction ne s'applique qu'au sucre raffiné quand il aura été prouvé d'une manière satisfaisante au ministre des Douanes que ce sucre raffiné a été fabriqué en entier avec du sucre brut produit dans les colonies ou possessions britanniques.

Vu que nous n'admettons pas le sucre étranger à l'état brut, sur bénéfices de la clause différentielle, nous n'admettons pas non plus de sucre raffiné provenant de ce sucre brut, mais si un sucre est raffiné dans un pays ayant droit à la clause différentielle, avec du sucre brut provenant, non seulement des Antilles, mais de toute autre possession britannique, il sera admis au Canada aux conditions du tarif différentiel.

En jetant un coup d'œil sur l'année qui vient de s'écouler, M. l'Orateur, nous y trouvons beaucoup de causes de réjouissances et l'avenir nous apparaît plein de brillantes promesses. De tous côtés nous entrevoyons des signes de paix, de progrès et de prospérité.

La seule question qui menaçait sérieusement l'harmonie et la bonne entente qui doit régner parmi les citoyens appartenant à des croyance différentes—une question qui, il y a quelques mois à peine donnait lieu à une grande anxiété—a été si heureusement réglée, qu'on en parle à peine. Jamais à aucune époque de notre histoire notre population n'a été plus unie et plus confiante dans l'avenir.

Dans les centres industriels et commerciaux il règne une activité qui est la preuve de la confiance de la population dans le présent et dans l'avenir. Les grands intérêts agricoles qui sont la base de la prospérité nationale sont plus solidement établis que par le passé. Encouragés par l'espoir de produire non seulement par la consommation intérieure, mais aussi pour l'exportation, partout nos cultivateurs s'appliquent à leurs travaux avec intelligence et adresse.

Les navires qui ont visité nos ports, durant l'année n'ont pu suffire au transport de ce surcroit de trafic et aujourd'hui les chantiers maritimes des pays étrangers sont occupés à nous construire de nouveaux navires. L'élargissement de nos canaux qui a été si longtemps retardé, se poursuit avec activité ; ce travail sera bientôt terminé et il nous donnera de plus grandes facilités de transport pour expédier les produits de l'ouest à la mer.

L'activité qui règne dans les chemins de fer à l'est et à l'ouest aide à ce mouvement général. Les pêcheurs de l'Atlantique et du Pacifique continuent à réaliser de beaux bénéfices ; et de tous côtés l'industrie minière prend un développement considérable. Le puissant attrait de l'or qu'on a découvert à différents endroits, contribue beaucoup à nous attirer des capitaux et de la population. Les nouvelles mines de l'Ontario promettent de donner de beaux résultats. Les mines de la Nouvelle-Ecosse qui prospéraient depuis plusieurs années répandent l'aisance dans cette partie du pays et de nouvelles découvertes se font tous les jours.

Dans l'ouest la Colombie anglaise, par ses richesses minérales, s'acquiert une renommée universelle. Les régions septentrionales du Canada qu'on regardait comme de peu de valeur sont devenues des sources de richesses incalculables.

Il y a quelques années j'étais à déjeuner dans un hôtel à Paris lorsque je fus accosté par un voyageur sur la nationalité duquel il n'y avait pas à se méprendre. " Puis-je vous demander, me dit-il, à quelle partie de notre petite république vous appartenez ? " Je répondis que je n'appartenais pas à sa " petite république, " mais à la plus grande située plus au nord. Il resta ébahi et je dus lui expliquer que la plus grande partie de l'Amérique du Nord n'appartenait pas à sa petite république, mais était sous le drapeau anglais. C'est alors qu'il me répliqua triomphalement : " Nous n'avons pas la prétention de posséder la glacière."

Ces régions septentrionales que mon ami Yankee appelait si dédaigneusement " une glacière " comptent aujourd'hui au nombre des terres fameuses du monde. Les noms du Yukon et du Klondike sont aujourd'hui universellement connus, et le territoire que traversent ces rivières attirent des milliers de gens de tous les pays civilisés.

L'activité et la confiance règnent maintenant dans toutes les branches de l'industrie au Canada. Nous n'avons pas la folie de prétendre que tout cela est le résultat de notre politique, bien que nous sachions que si les affaires avaient tourné autrement à tort ou à raison, nous aurions eû à en supporter la responsabilité.

Nous admettons avec reconnaissance que la prospérité dont jouit notre pays est due à la divine

Providence qui nous a favorisés d'une abondante récolte. Nous ne réclamons pour nous qu'une seule chose : Tout ce que peuvent les mesures législatives et administratives pour encourager et fortifier une population, nous l'avons fait.

Aux critiques de nos adversaires nous opposons le dossier de l'année écoulée et nous demandons le jugement de tout l'Empire britannique. Jamais tarif fiscal soumis à ce parlement n'a été reçu avec autant de satisfaction par le peuple canadien que celui que nous avons soumis l'an dernier. Jamais non plus une colonie anglaise n'a fait une démarche qui ait excité à un égal degré l'intérêt de l'Empire et provoqué autant de satisfaction dans teut le royaume.

Les amis de l'unité britannique, dans le monde entier, se sont réjouis avec nous. Sa Majesté a donné l'exemple dans son discours du trône à l'ouverture du parlement ; nous avons reçu les remerciements de la presse anglaise, d'Angleterre et des colonies, Rudyard Kipling, le poète de l'Empire, n'a pas été lent à ressentir le courant de sympathies qui se manifestait de toutes parts, et quelques heures à peine après la publication du nouveau tarif, il écrivait un poème inspiré qui vivra dans l'histoire du Canada. Même si, comme on l'a prétendu, ses vers sont de nature à créer une fausse impression sur la rigueur de notre climat, ils n'en prouveront pas moins à tous ceux qui les liront qu'en 1897 le cœur de " Notre-Dame des Neiges", était plein de chaleur et de dévouement pour les intérêts de l'Empire.

Privément et en public, les hommes d'Etat anglais ont félicité et remercié le Canada. Le secrétaire des colonies, le très honorable M. Chamberlain, dans une dépêche officielle adressée à Son Excellence le Gouverneur général et lui communiquant la décision des ministres de Sa Majesté au sujet des traités avec la Belgique et l'Allemagne, s'est servi d'expressions que j'aime à repéter ici :

Je désire, dit M. Chamberlain, ajouter en terminant que l'action du gouvernement et du parlement du Canada, sous ce rapport, action dont les pleins effets sont malheureusement retardés, a été chaleureusement accueillie et appréciée par le gouvernement de Sa Majesté et par le peuple anglais, comme une démarche qui ne peut manquer d'avoir d'heureux résultats pour la mère patrie et pour le Canada, et de resserrer d'avantages les liens qui unissent les deux pays.

Cette politique que le gouvernement de Sa Majesté accueille si favorablement est destinée à établir un commerce différentiel entre le Canada et l'Angleterre. Aujourd'hui nous soumettons un autre projet qui agrandit la sphère de ce commerce. Nous proposons d'admettre aux bénéfices de cette clause un groupe nombreux de colonies anglaises dont les affaires causent aujourd'hui de l'anxiété au gouvernement de Sa Majesté. Ainsi, pas à pas, l'œuvre commencée se continue. Il reste encore un pas à faire et j'espère que le jour n'est pas éloigné où nous pourrons le faire—et ce jour-là les avantages du tarif différentiel s'appliqueront non seulement à l'Angleterre et aux colonies que je viens d'indiquer, mais à toutes les colonies et possessions britanniques. Voici le texte des résolutions :

1. Qu'il est expédient d'abroger la clause 6 du *Tarif des Douanes*, 1897, et de la remplacer par la suivante :—

6. L'importation au Canada d'aucuns des effets énumérés, décrits ou mentionnés à l'Annexe C du présent acte, est prohibée ; et s'il en est importé, ils deviendront par là même confisqués à la Couronne et seront détruits ou il en sera autrement disposé suivant que le ministre des Douanes l'ordonnera ; et toute personne qui importera, fera importer, ou permettra que l'on importe des effets ainsi prohibés, sera passible pour chaque contravention d'une amende de deux cents piastres.

2. Qu'il est expédient de prescrire que la clause 17 du *Tarif des Douanes*, 1897, sera abrogée le et après le premier jour d'août de la présente année mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et qu'elle sera remplacée par la clause suivante :—

17. Les articles qui sont produits ou manufacturés par aucun des pays suivants pourront, lorsqu'ils seront importés directement au Canada d'aucun de ces pays, être déclarés en douane ou retirés d'entrepôt pour la consommation au Canada au taux de droit réduit tel que prescrit dans le tarif différentiel britannique mentionné dans l'Annexe D de cet acte :—

(*a*) Le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

(*b*) La colonie britannique des Bermudes.

(*c*) Les colonies britanniques communément appelées Indes Occidentales anglaises comprenant :—
Les Bahamas.
La Jamaique.
L'Ile Turk et les îles Caïcos.
Les Iles Sous-le-Vent (Antigua, St-Christophe-Nevis, Dominique, Montserrat, et les îles de la Vierge).
Les Iles-du-Vent (Grenade, Saint-Vincent et Sainte-Lucie).
Les Barbades.
Trinidad et Tobago.
La Guyane anglaise,

(*d*) Toute autre colonie ou possession britannique dont le tarif est, en somme, aussi favorable au Canada que le tarif différentiel anglais mentionné aux présentes l'est à telle colonie ou possession.

Pourvu, toutefois, que les articles manufacturés qui seront admis aux termes de ce tarif différentiel soient fabriqués *bonâ fide* dans le pays ou les pays ayant droit aux bénéfices de ce tarif, et que ces bénéfices ne s'étendent pas à l'importation des articles dont la fabrication ne sera pas due, pour une bonne part, à la main-d'œuvre de ces pays. Toute question qui pourra surgir relativement au droit qu'un article quelconque pourrait avoir à ces bénéfices, sera décidée par le ministre des Douanes, dont la décision sera finale.

(2.) Le ministre des Douanes, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, déterminera quelles colonies ou possessions britanniques auront droit aux bénéfices du tarif différentiel aux termes du paragraphe (*d*) de cette clause.

(3.) Le ministre des Douanes pourra, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, faire les règlements qui pourront être jugés nécessaires pour remplir l'intention de cette clause.

4. Qu'il est expédient de prescrire que l'Annexe D du *Tarif des Douanes*, 1897, sera abrogée le et après le premier jour d'août de la présente année mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et qu'elle sera remplacée par la suivante :—

ANNEXE D.

TARIF DIFFÉRENTIEL BRITANNIQUE.

Sur les produits du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, ou de toute colonie ou possession britannique ayant droit aux bénéfices de ce tarif différentiel aux termes de la clause 17, les droits mentionnés dans l'Annexe A seront réduits comme suit :—La réduction sera de un quart du droit mentionné dans l'Annexe A, et le droit à prélever, percevoir et payer égalera les trois quarts du droit mentionné dans l'Annexe A.

Pourvu, toutefois, que cette réduction ne s'applique à aucun des articles suivants, et que ces articles soient, dans tous les cas, assujétis aux droits mentionnés dans l'Annexe A, savoir :—Vins, malt, liqueurs spiritueuses, remèdes et articles liquides contenant de l'alcool; tabac, cigares et cigarettes.

Pourvu, aussi, que la réduction ne s'applique qu'au sucre raffiné quand il aura été prouvé d'une manière satisfaisante au ministre des Douanes que ce sucre raffiné a été fabriqué en entier avec du sucre brut produit dans les colonies ou possessions britanniques.

5. Qu'il est expédient d'abroger les item 435 et 436 de l'Annexe A du *Tarif des Douanes*, 1897, et de les remplacer par les suivants :—

435. Tout sucre au-dessus du numéro seize, type de Hollande sous le rapport de la couleur, et tous sucres raffinés de toute espèce, qualité ou type, n'accusant pas plus de quatre-vingt-huit degrés au polariscope, une piastre et huit centins par cent livres, et pour chaque degré additionnel, un centin

et demi par cent livres. Les fractions de cinq dixièmes de degré ou moins ne seront pas imposables et les fractions de plus que cinq dixièmes seront imposées comme étant un degré.

436. Sucre, n.s.a., pas au-dessus du numéro seize, type de Hollande sous le rapport de la couleur, égouts de sucres ou pompages égouttés durant le transit, mélado ou mélado concentré, fonds de cuves et concrétions, n'accusant pas plus que soixante et quinze degrés au polariscope, quarante centins par cent livres, et pour chaque degré additionnel, un centin et demi par cent livres. Les fractions de cinq dixièmes de degré ou moins ne seront pas imposables, et les fractions de plus que cinq dixièmes seront imposées comme étant un degré—les colis ordinaires dans lesquels ils seront importés seront admis en franchise.

6. Qu'il est expédient de prescrire que les item 445 et 446 de l'Annexe A du *Tarif des Douanes*, 1897, seront abrogés le et après le premier jour de juillet de la présente année mil huit cent quatre-vingt-dix-huit.

7. Qu'il est expédient de prescrire que le et après le premier jour de juillet de la présente année mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, les item suivants seront ajoutés à l'Annexe B du *Tarif des Douanes*, 1897 :—

636. Tabac non fabriqué, pour les fins de l'accise aux conditions de l'*Acte du Revenu de l'intérieur*.

8. Qu'il est expédient de prescrire que le et après le premier jour de juillet de la présente année mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, outre les droits d'accise actuellement perçus sur le tabac fabriqué, les cigares et les cigarettes, les droits d'accise suivants seront imposés et perçus, savoir :—

(*a*) Sur tout tabac étranger en feuille, à l'état naturel, non écôté, retiré d'entrepôt pour fins de fabrication dans une manufacture de cigares ou de tabac, dix centins par livre.

(*b*) Sur tout tabac étranger en feuille, à l'état naturel, écôté, retiré d'entrepôt pour fins de fabrication dans une manufacture de cigares ou de tabac, quatorze centins par livre.

Pourvu que le poids sur lequel ce droit sera calculé soit conforme à l'étalon mentionné dans le paragraphe (*c*) de de la clause 247 de l'*Acte du Revenu de l'intérieur*.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député d'York (M. Foster) qui est assez gravement indisposé m'a demandé de proposer l'ajournement du débat. J'ai déjà parlé de la chose à l'honorable ministre qui dirige la Chambre et il a bien voulu se rendre à ma demande, car pour beaucoup de raisons il vaut mieux respecter la coutume qui veut que ce soit l'ex-ministre des Finances qui discute l'exposé budgétaire du ministre des Finances. Je demande, pour mon collègue, l'ajournement du débat.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Il n'y a aucune objection à cette motion. Nous regrettons beaucoup l'indisposition de l'honorable député d'York, mais comme la chose était convenue, il n'y a aucune objection à l'ajournement du débat.

La motion pour ajourner le débat est adoptée.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je suppose que mes honorables amis de la gauche ont reçu ce soir autant de renseignements qu'ils peuvent raisonnablement en digérer, bien que la dose ait été quelque peu adoucie par la péroraison de mon honorable ami, et pour me rendre aux désirs des honorables députés de la gauche et de mes amis de la droite, je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 9.30.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 6 avril 1898.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

ORDRE ANCIEN DES FORESTIERS.

M. SUTHERLAND : Je propose le bill (n° 113) pour ériger en corporation la haute cour subsidiaire de l'Ordre Ancien des Forestiers dans la confédération du Canada.

M. l'ORATEUR : Je crois que le règlement 49 de la Chambre a été suspendu dans ce cas-ci, sur une motion antérieure.

La motion est adoptée, et le bill lu une première fois.

MACHINES POUR FABRICATION DE LA PATE À PAPIER.

M. FOSTER :

La Compagnie de pâte à papier de Chicoutimi a-t-elle été autorisée à importer et employer dans ses usines des machines sans payer de droits ? Dans l'affirmative, cette autorisation sera-t-elle généralisée et s'appliquera-t-elle à d'autres compagnies ? A quel chiffre se montent ces droits non payés, s'il en est ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : On a permis l'entrée en entrepôt de machines pour la Compagnie de pâte à papier de Chicoutimi, pendant trois mois, durant la construction du moulin et l'examen de l'estimateur du port de Québec. Cet arrangement n'était que temporaire et tout spécial, vu les circonstances exceptionnelles. Le delai est expiré et demande de paiement a été faite. La balance des droits à débattre est de $2,137.

IMPRIMEUR DE LA REINE.

M. COPP :

Quel est l'imprimeur de la Reine ou sous-chef du département de l'Imprimerie et de la Papeterie ? Quand est-il entré en fonctions ? Quelles étaient ses occupations avant sa nomination ? Est-il un imprimeur pratique ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : L'imprimeur de la Reine et surintendant de la Papeterie est M. Samuel-Edward Dawson, docteur ès-lettres de l'Université Laval et membre de la Société Royale du Canada. Il a été nommé le 7 novembre 1891. Depuis son jeune âge, il s'occupe de la publication, de l'importation, de la fabrication et de la vente des livres, du papier, des cahiers, etc. De 1882 à 1889, il a été le chef de la maison Dawson frères, éditeurs, Montréal. La connaissance pratique lui vient de l'expérience qu'il a dans la publication des livres et des connaissances qu'il a acquises pendant vingt-cinq ans qu'il a été à la tête d'une grande manufacture de papier à Montréal. Dans cette manufacture, on faisait toutes sortes de publications—livres, brochures, livres de comptes, formules, etc. Il n'est pas un imprimeur pratique en ce sens qu'il n'a jamais été typographe ni apprenti

LES ÉCOLES DU MANITOBA.

M. BERGERON (par M. TAYLOR):

1. Un document signé "Wilfrid Laurier" a-t-il été présenté à Sa Sainteté, le Pape, ou à la Propagande, concernant les écoles du Manitoba? 2. Dans l'affirmative, ce document pourrait-il être soumis au parlement, et le gouvernement le produira-t-il?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Je ne sache pas qu'un semblable document ait été présenté à Sa Sainteté le Pape.

M. HARRIS ET L'INTERCOLONIAL.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER:

1. Quelle est la position de M. A.-H. Harris sur l'Intercolonial? 2. Agit-il indépendamment du gérant général? 3. Quelles sont ses instructions? 4. Peut-il fixer le tarif du chemin de fer sans obtenir préalablement la sanction du ministère des Chemins de fer et Canaux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Voici les réponses aux questions de l'honorable député: 1. M. A.-H. Harris occupe la position de gérant général du trafic sur le réseau de chemin de fer du gouvernement. 2. Non, il n'agit pas indépendamment du surintendant général. 3. De consacrer son temps et ses soins au trafic, en général, en se consultant avec le gérant général et en agissant sous sa direction. 4. Oui.

SOUS-MINISTRE DE LA JUSTICE.

M. COPP:

Quel est le sous-ministre de la Justice? Quand et par qui a-t-il été nommé? Quel traitement a-t-il reçu pour 1895, 1896 et 1897? A-t-il reçu un salaire supplémentaire ou une rémunération depuis le 23 juin 1896? Dans l'affirmative, combien, et pour quel service?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): Le sous-ministre de la Justice est M. Édmund Leslie Newcombe, C.R., nommé par arrêté du conseil le 13 mars 1893. Ses appointements sont de $4,000 par année. Il n'a reçu ni salaire supplémentaire, ni rémunération depuis le 23 juin 1896.

ÉTANG DE NAUFRAGE, I.P.-E.

M. MACDONALD (King):

Le gouvernement ou le ministre des Travaux publics ont-ils reçu une pétition des habitants de Naufrage, I.P.-E., demandant qu'il soit fait une étude sur l'étang de Naufrage en vue d'y établir un havre? Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il d'accéder à la demande formulée dans cette pétition?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Il y a trois jours, j'ai reçu une pétition dans le genre de celle dont parle l'honorable député, et comme elle concernait le ministère des Travaux publics, je l'ai transmise à mon collègue (l'honorable M. Tarte) en lui demandant de faire examiner la question et de la soumettre au conseil, s'il y a lieu.

JUGE WEATHERBE.

M. ROCHE:

M. le juge Weatherbe, de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, est-il absent de cette province, avec la permission du gouvernement ou du département de la Justice? 2. Avant son départ, le dit juge a-t-il demandé un congé d'absence au gouvernement ou au département de la Justice? 3. Dans l'affirmative, quelle est la date de la demande et pour combien de temps a-t-il demandé ce congé? 4. Sa demande a-t-elle été accordée? Dans l'affirmative, jusqu'à quelle date se prolongera ce congé?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): En réponse à l'honorable député, je dois dire qu'un congé a été accordé au juge Weatherbe, par arrêté du conseil, en date du 12 janvier 1898. A la seconde question, la réponse est, oui. A la troisième: une demande a été faite le 5 janvier, demandant un congé de cinq mois, et à la quatrième, oui, jusqu'au 12 juin 1898.

EMPLOYÉS NÈGRES SUR L'INTERCOLONIAL.

M. CAMPBELL: Avant de passer à l'ordre du jour, je désire signaler une question qui intéresse une grande partie de la population de ce pays, et plus particulièrement mes collègues et moi qui représentons les comtés de l'ouest de l'Ontario, à propos d'un article qui a paru dans le *Planet* de Chatham, l'organe conservateur de cette ville. Cet article est intitulé: "Pas besoin d'eux—Les employés nègres sur l'Intercolonial mis à la porte—Le premier ministre Laurier leur avait promis justice, et ils ont été destitués—Exemples de ses paroles et de ses actes." Et l'article continue ainsi:

Les chefs libéraux à Ottawa paraissent avoir complètement perdu la tête, et la dernière réforme administrative dans l'administration de l'Intercolonial, bien que difficile à expliquer, est à l'unisson des autres actes de gens absolument impuissants, en présence des graves questions de gouvernement qui leur ont été temporairement confiées. C'est la répétition des promesses libérales démenties par les événements, car tandis que le premier ministre Laurier parle en termes flatteurs de la race africaine, ses fonctionnaires mettent les nègres à la porte de la manière la plus brutale, sans raison, sans enquête. Et M. Campbell, M.P., et M. McGregor, M.P., qu'ont-ils à dire de cela?

L'article cite ensuite un autre article qu'il prétend avoir été publié dans le *Herald* d'Halifax, donnant les noms de commissionnaires de l'Intercolonial qui ont été destitués sans avis.

M. l'ORATEUR: Je dois rappeler à l'honorable député que s'il a l'intention de faire plus que poser une question, il lui faudra faire une motion.

M. CAMPBELL: Si je sors des limites d'une simple interpellation, je régulariserai ma position en faisant une motion.

M. l'ORATEUR: La question est claire: si l'honorable député fait plus que poser une question, il est obligé de terminer par une motion d'ajournement.

M. CAMPBELL: Je terminerai par une motion. Cet article, dès sa publication, me fut signalé, ainsi qu'aux honorables députés de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable député de Halifax (M. Russell) s'est emparé de la question et aujourd'hui il m'a remis une lettre de M. L.-B. Archibald, surintendant du service des wagons-palais sur l'Intercolonial, et un bon conservateur, entre parenthèse. Je désire donner lecture de ce qu'il dit de cette affaire. La lettre est datée de Halifax, 30 mars 1898:

Dernièrement le *Herald* et le *Mail* de cette ville ont fait beaucoup de tapage à propos du renvoi d'employés

nègres du service. Voyons quels sont les faits. Comme vous le savez ce service est beaucoup plus considérable en été qu'en hiver et nous renvoyons les employés dès que nous n'avons pas d'ouvrage à leur donner. Le 1er du mois dernier, lorsque les wagons-buffets ont été ajoutés, nous n'avions que cinq commissionnaires de wagons dortoirs, régulièrement employés et qui faisaient le service entre Halifax et Montréal. Leurs noms étaient: Joseph-H. Berry; Thomas Arthurs, James Daniels, Chs Dixon ThomasWilson (suspendu et remplacé par R.-L. Johnston).

Comme les services des buffets dans les wagons-dortoirs, entre Halifax et Montréal était discontinué, il a été décidé de ne garder qu'un seul homme sur chaque wagon-dortoir (le conducteur). Les employés affectés par ce changement ont reçu les positions suivantes: Joseph-H. Berry a été placé sur un wagon-buffet, où il tient le comptoir de lunchs, son salaire était autrefois de $35 par mois, sans la nourriture, aujourd'hui il reçoit $20 par mois plus la nourriture: Thomas Arthurs, occupe un emploi semblable au précédent; James Daniels, la même chose; ces trois employés n'ont pas perdu une journée de salaire. Charles Dixon, avait reçu un emploi semblable sur un autre wagon-buffet, et après quelques voyages, il démissionna de son propre chef, pour accepter une meilleure position. Comme il est dit plus haut, Ths.-A. Wilson était suspendu, et comme c'était sa troisième offense, à de courts intervalles, aucune autre position ne lui fut offerte. R.-L. Johnston, qui remplaçait temporairement Wilson, venait de Toronto, où habite sa famille. Thomas Johnston, le dernier employé nègre, pris sur votre recommandation, a été nommé aide-cuisinier avec un salaire de $25 par mois, plus la nourriture. Sur le wagon dortoir, il ne recevait que le salaire réglementaire de $20 par mois, sans la nourriture.

Un autre surnuméraire, Chs. Pinhero, a reçu l'offre d'une position semblable et y renonça sous prétexte qu'il était physiquement incapable. Il est employé, quand besoin il y a, à $20 par mois. J'espère que vous me donnerez toujours l'occasion d'être entendu quand il y aura des plaintes.

Votre tout dévoué serviteur,
L.-B. ARCHIBALD.

Je crois, M. l'Orateur que cette lettre réfute suffisamment, l'accusation injuste et fausse portée par le *Herald* de Halifax, dont la presse conservatrice du pays s'est emparée avec délice. Cette lettre donne la preuve, que ces plaintes ne reposent sur rien, et ont été imaginées de toutes pièces, comme la plupart des accusations venant de la même source.

Je propose maintenant que la séance soit levée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je désire dire quelques mots en réponse à l'honorable préopinant. L'autre jour, l'on a attiré mon attention sur le sujet, et, si je ne me trompe, le député d'York a pris beaucoup d'intérêt à la question, et a inscrit une interpellation à l'ordre du jour. Je n'étais pas alors en mesure de donner des renseignements sur le sujet et je me suis abouché immédiatement avec le gérant de l'Intercolonial qui m'a fourni virtuellement l'information que vient de nous lire l'honorable député, ajoutant en outre ce que je veux communiquer, à savoir, qu'il y a aujourd'hui plus de facteurs nègres sur l'Intercolonial qu'il n'y en a jamais eu.

M. FRASER: Comme je désirais être renseigné sur la matière, j'ai aussi reçu des informations de M. Archibald. Je crois que tous les membres de cette Chambre condamneront la tentative que l'on fait et qui ne peut avoir d'autre objet que de soulever des préjugés de race au moyen de rapports qui n'ont aucun fondement.

Tous ceux qui voyagent sur l'Intercolonial savent que ces facteurs nègres sont d'excellents employés et quels soins ils donnent aux voyageurs. La nouvelle que le gouvernement va tirer une ligne de démarcation entre les races et destituer ces facteurs n'aurait pas dû être acceptée par les éditeurs de ces journaux. J'aime à croire qu'à l'avenir ceux qui publieront ces choses comprendront, ce que le pays comprend, que l'on doit être bien pauvre en moyens d'attaque contre le gouvernement pour essayer de soulever les préjugés de la race noire du Canada.

Motion d'ajournement rejetée.

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

La Chambre reprend le débat sur la motion proposée par M. Fielding:

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je suis bien fâché d'avoir à demander encore aujourd'hui l'indulgence du gouvernement. L'honorable député d'York qui désire tout particulièrement répondre à l'honorable ministre des Finances est sérieusement indisposé. Je pense que mon honorable ami (M. Foster) a eu lui-même une conversation avec le leader actuel du gouvernement, lequel a consenti à remetre le débat, hier soir, à un autre jour. J'avais reçu un mot de l'honorable député d'York lorsque j'ai proposé l'ajournement, et si j'avais su alors, comme j'ai dû le savoir, que la Chambre avait décidé de faire de cette question le premier ordre du jour, et de continuer le débat de jour en jour, j'aurais déclaré, en demandant l'ajournement, que l'honorable député d'York m'avait mandé qu'il lui serait impossible d'être à son siège aujourd'hui. Je pensais, lorsque j'ai fait cette motion, que le débat ne serait pas repris avant mardi prochain.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Le gouvernement, vu les circonstances, accédera à la demande de l'honorable député, et est bien chagrin de la cause qui nécessite l'ajournement du débat. Mais prenant tout en considération, je crois que nous faciliterons l'expédition des affaires en nous rendant au désir que l'on vient d'exprimer. Je ne suis pas pour en dire plus long, mais je conseillerais, dans l'intérêt de tous, vu que les changements dans le tarif sont peu nombreux, à l'honorable proposeur de cette motion de s'aboucher avec ses amis afin d'en venir à une entente pour ne pas prolonger sans nécessité le débat sur le budget.

M. HUGHES: Des discours de cinq minutes.

Le MINISTRE COMMERCE: Pouvez-vous obtenir le consentement de l'honorable député d'York?

M. HUGHES: Après les chefs.

Le MINISTRE DU COMMERCE: J'exprime simplement l'espoir que les honorables députés de la gauche et nos amis de la droite termineront ce débat dans un délai raisonnable, après les remarques de l'honorable député d'York. S'il est nécessaire pour moi de parler, j'essaierai à donner l'exemple en abrégeant mes observations autant que possible.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Parlant en mon nom, j'apprécie beaucoup la courtoisie de

l'honorable monsieur et je suis convaincu que tous les membres de la gauche s'efforceront de se rendre au désir exprimé.

M. WILSON: Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

DROITS SUR LES INSTRUMENTS AGRICOLES.

M. DAVIN: Je continue mon discours sur la motion que j'ai présentée, à savoir: Qu'en bonne foi le gouvernement devrait, dans l'intérêt des cultivateurs du Nord-Ouest, placer les instruments agricoles sur la liste des articles admis en franchise.

L'autre jour, avant de pouvoir conclure mon discours à l'appui de la motion que j'ai présentée, je désirais offrir quelques observations sur lesquelles j'attire l'attention de la Chambre.

Voici ce que j'ai fait jusqu'à six heures. J'ai prouvé que dans la convention libérale de 1893, on a promis de réduire les droits de façon à faire purement et simplement un tarif de revenu et à procurer aux cultivateurs en général, et à ceux du Nord-Ouest en particulier, des avantages exceptionnels, si le parti libéral arrivait au pouvoir.

J'ai alors prouvé que le premier ministre actuel, accompagné de quelques-uns de ses collègues, s'est rendu dans l'ouest, notamment à Winnipeg, Moosomin, Régina, Mâchoire-d'Orignal, Edmonton et Prince-Albert, et a fait des promesses en ce sens, plus définies seulement. J'ai cité un passage d'un discours du ministre de l'Agriculture qui contenait une promesse bien formelle que si le parti libéral arrivait au pouvoir les instruments aratoires seraient admis en franchise. Ces paroles sont dans les *Débats*.

J'ai en outre cité un discours de la brochure électorale de 1895-96, que j'ai ici sous la main reliée avec d'autres précieux documents émanant du parti libéral, où l'on exprime une opinion défavorable au tarif actuel concernant les instruments agricoles.

J'ai aussi démontré, par des extraits du *Farmer's Sun* que les agriculteurs du Canada ont été désappointés. J'ai prouvé par leurs déclarations faites ouvertement et publiquement, que les honorables députés de Winnipeg et de Lisgar avaient été désappointés; et maintenant je vais citer les déclarations de mon honorable collègue, le député d'Assiniboïa est (M. Douglas), que ce dernier a été aussi désappointé. De fait il a dit au gouvernement,—quoi? C'est une chose des plus extraorninaires que, sous le coup des paroles qu'a prononcées hier l'honorable ministre des Finances, et sachant que rien n'a été fait pour les cultivateurs en général, ou pour les cultivateurs du Nord-Ouest, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest reste tranquillement à son siège, heureux et souriant. Dans la circonstance que je viens de mentionner, il a cependant déclaré au premier ministre que la politique du gouvernement avait mis ses partisans de l'ouest dans un embarras tel qu'ils ne savaient plus que dire. De crainte que cet exposé ne soit considéré comme trop vague, je vais citer les paroles mêmes de mon honorable ami, et j'attire sur cette déclaration l'attention du ministre des Finances que l'honorable député d'Assiniboïa est met en cause. Voici ce que l'honorable député (M. Douglas) a déclaré à Wapella.

Le tarif, en un mot, a été un désappointement. On a fait les changements sur la base d'une réduction de 10 pour 100. Nous n'avons pas obtenu les changements que nous désirions. Il (M. Douglas) avait fait presque tous les frais de la discussion sur la matière, non pas devant la Chambre, mais devant le comité.

Quel comité? Si c'est en comité, c'était devant la Chambre formée en comité général, c'était en public. Mais je crois que l'honorable député fait allusion à un conclave secret qui aurait eu lieu. Je dirai à l'honorable député qu'il n'est pas parlementaire de discuter en cabinet particulier, avec les ministres des affaires qui devraient être traitées devant les Chambres.

Le gouvernement doit avoir un revenu, et il ne voulait pas qu'une administration fît à l'égard des cultivateurs ce que nous condamnions au sujet des fabricants. Il prétendit n'avoir fait aucune promesse d'obtenir l'entrée en franchise des instruments d'agriculture, etc. Il voulait seulement obtenir justice.

Ainsi, lorsque l'honorable député assiste à une conférence de son parti, il le fait sur l'avis d'un bon conservateur. Cela prouve les trésors de modestie qui se trouvent dans le cœur de mon honorable ami. Un écrivain latin a écrit ce vers bien connu et souvent cité, et que l'honorable député doit aussi connaître.

> Tantæne animis cœlestibus iræ?
> Dwells such dire anger in celestial minds?

Comment peut-on trouver tant de complaisance dans l'âme d'un dévôt?

Il a fait le discours le plus fort qu'il ait jamais prononcé dans la Chambre des Communes au sujet des droits excessifs imposés sur les instruments d'agriculture, etc. Il a dit au gouvernement qu'il le pousserait jusque dans ses derniers retranchements.

Lorsque MM. Fielding et Paterson ont rencontré les fabricants, ceux-ci ont dit: "Vous faites une réduction générale de 25 pour 100? S'il en est ainsi, nous demandons une augmentation des droits sur les instruments d'agriculture afin de nous mettre sur un bon pied," et pour en arriver à un compromis, le gouvernement leur a donné la matière première exempte de droits et les manufacturiers ont promis de réduire de $5 le prix de leurs machines.

Voyez-vous, M. l'Orateur, l'aveu que l'on fait? L'honorable député n'a pas confiance aux ministres qui, au lieu d'accorder une réduction des droits sur les instruments d'agriculture, ont donné une plus grande protection aux fabricants.

Aussitôt après avoir lu le nouveau tarif, il écrivit à sir Wilfrid Laurier pour lui demander une entrevue. Il dit au premier ministre qu'il était venu pour parler des instruments d'agriculture et de l'huile de pétrole. Il a déclaré à sir Wilfred Laurier: Je désire vous dire que vous avez mis les députés du Nord-Ouest dans le plus grand embarras, car c'est là une question du plus grand intérêt pour notre population, et nous n'avons pas maintenant le moindre argument à donner.

Dans la ville de Grenfell l'honorable député a parlé sur le même sujet et s'est exprimé ainsi:

Les agriculteurs ne demandent pas de faveurs, mais simplement justice. Il n'était pas satisfait du tarif actuel et, selon l'exposé budgétaire de M. Fielding, le gouvernement n'en était pas satisfait non plus, mais c'était le meilleur tarif qu'il était possible de donner dans les circonstances. Du moins, c'était là l'explication du gouvernement. La base de l'ancien tarif était un droit de 35 pour 100. Le tarif actuel accordait une réduction considérable, mais le bill n'en était pas moins, en somme, un désappointement pour les patrons de l'industrie,

Or douze mois se sont écoulés, et je n'ai jamais vu dans ma vie un homme plus serein que le ministre des Finances qui, dans son discours d'hier soir, s'est déclaré parfaitement satisfait du tarif actuel. De fait j'ai pensé qu'il était content de

tout. Le tarif n'a pas été changé, du moins de la façon a remplir les promesses que les membres de la droite ont faites depuis 18 ans, parce que tout changement dans le tarif est au détriment des cultivateurs et du pauvre.

Aussitôt après la lecture du nouveau tarif, il écrit un mot au premier ministre demandant à celui-ci une entrevue à ce sujet.

Et il rapporte de nouveau cette importante entrevue.

Cette entrevue fut accordée, et il dit à M. Laurier que ses partisans de l'ouest ne savait absolument que dire au peuple. Mais à cela on répondait que la réduction générale de 10 pour 100, environ, était un progrès, et les fabricants réclamaient, disant que d'un seul coup on avait réduit de 35 à 20 pour 100 les droits sur les instruments agricoles.

Mais qui a réduit le droit de 35 à 20 pour 100 ? Pas ce gouvernement, pas le ministre actuel des Finances ; mais le gouvernement conservateur et M. Foster.

On remit de jour en jour.

Voici ce que je croyais intéressant pour le ministre des Finances.

Après avoir longtemps réfléchi sur la situation (M. Douglas) résolut de demander d'être entendu au sujet de la valeur des instruments agricoles importés des États-Unis. On le remit de jour en jour, mais enfin ayant rencontré M. Fielding dans les couloirs de la Chambre il lui demande quand il pourrait être entendu. M. Fielding répondit en souriant : Oh, M. Douglas, je vous entendrai en août prochain. "A cela il (M. Douglas) répliqua : Vous m'entendrez dans les vingt-quatre heures." A quoi M. Fielding répondit: Je vous entendrai dans vingt minutes.

Mais il ne réussit pas à obtenir une réduction des droits. Nous avons à Grenfell, territoires du Nord-Ouest, un homme d'un grand talent ; un homme bien connu de mon honorable ami (M. Douglas) ; un agriculteur pratique ; un homme qui a fondé la plupart des loges des Patrons de l'industrie dans l'ouest de l'Assiniboïa, M. Charles Nichol. Voici quels commentaires fit M. Charles Nichol sur ce que l'on avait fait :

Parlant du droit sur les instruments agricoles, un des articles de l'ancien tarif que les libéraux et M. Douglas lui-même ont attaqué avec le plus de force et de persistance avant les les élections générales.

J'attire l'attention de la Chambre sur ces paroles :

Il dit que la compagnie Massey et Harris avait demandé d'élever le droit de 20 à 25 pour cent, et que la raison et la logique était de son côté et que les cultivateurs en demandant l'entrée en franchise des instruments agricoles voulaient mettre sur d'autres épaules leur juste part des fardeaux publics.

Dans un article marqué au coin des véritables principes d'économie politique M. Nichol réfute cet argument frivole de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) et conclut ainsi :

On nous informe que la Compagnie Massey et Harris vend plus d'instruments agricoles dans d'autres pays, la Grande-Bretagne, l'Australie, etc., que chacun de ses rivaux. En prenant cela pour admis, et en supposant que cette compagnie ne vend pas ses instruments agricoles sur les marchés étrangers, sans un profit raisonnable, comment peut-il venir défendre ici, au nom de "la raison et de la logique" comme dit M. Douglas, un droit de 20 ou 25 pour 100 ? Nous osons affirmer qu'avant les élections générales, ni M. Douglas, ni le gouvernement ne voyaient dans ce droit ni raison ni logique. Nous osons affirmer de plus que les fallacieux prétextes de M. Douglas ou du gouvernement ou des autres intéressés, n'en imposeront pas à l'avenir aux intelligents électeurs du Nord-Ouest.

M. DAVIN.

Voilà un article écrit par un homme qui, avant d'être patron, était un ardent libéral, et aujourd'hui s'il est loin d'être patron, il est encore un ardent libéral. Voilà comment, dans une ville de l'ouest parle cet homme qui prend le langage de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas), de Winnipeg (M. Jameson) et de Ligar (M. Richardson) lorsque ceux-ci, devant leurs électeurs declarent que le tarif les a désappointés.

Je dis que j'ai démontré hors de tout doute qu'en bonne foi, le gouvernement devrait prendre les mesures que je mentionne dans cette motion.

Je vais maintenant établir que les favoris et les amis intimes du gouvernement croyaient que celui-ci suivraient une autre ligne de conduite. Et de quelle horreur n'a pas dû se sentir pénétré celui qui, regardant hier le ministre des Finances, a entendu ce dernier nous dire que la dette et les dépenses qu'ils avaient promis de diminuer avaient été augmentées de plusieurs millions ? Hier soir, le ministre des Finances nous a déclaré que la dette du pays et les dépenses annuelles étaient augmentées, et ses partisans l'ont applaudi. Il nous a prouvé la prospérité du pays, en nous donnant les chiffres que nous aurions pu voir nous-mêmes dans les tableaux du commerce et de la navigation, mais il ne nous a pas expliqué pourquoi la dette avait augmenté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : A l'ordre !

M. DAVIN : Je veux rester dans l'ordre. Je quitte ce ton immédiatement. Je vois mon honorable ami un peu plus pâle et je ne voudrais pas être la cause de la maladie d'un autre ministre. Deux membres du cabinet sont déjà malades, et je ne veux certainement pas causer la maladie d'un troisième. Je suis heureux d'apprendre cependant que mon très honorable ami le premier ministre sera bientôt convalescent. J'ai entendu dire—quoique j'aie toujours pris mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) pour un homme d'une grande sobriété —j'ai entendu dire qu'il souffrait de l'abus des pâtisseries ; il a eu trop de " Tarte."

Un homme qui occupe aujourd'hui et depuis plusieurs années un siège dans la tribune des journalistes a publié au printemps de 1897 une brochure qu'il a signée sur la revision du tarif. Le nom de cet homme est Magurn. Le *Citizen* a fait a critique de cette brochure. Voici comment s'exprime M. Magurn :

Quel sera le tarif que la nouvelle administration libérale déposera dans quelques semaines devant le parlement et le pays ? Examiner le tarif item par item, ainsi que l'a fait M. Foster en 1894 n'est nécessaire que lorsqu'il s'agit du maintien d'un système protecteur, serait une tâche immense, ainsi que nous avons pu le constater en 1894. Dans le cas actuel, la commission du tarif est composée d'hommes qui croient que le premier objet du tarif, c'est le revenu, et considéré à ce point de vue le travail de la revision est simple comparé à l'opération dont je viens de parler. Classer les importations et appliquer un principe général, c'est tout ce qu'il y a à faire. On doit imposer un droit peu élevé sur les choses nécessaires à la vie.

Ecoutez cela, écoutez cela, vous agriculteurs du Manitoba et du Nord-Ouest ; et l'on a surélevé le droit sur le sucre. Est-ce que le sucre n'est pas une chose nécessaire à la vie ?

Les droits spécifiques doivent être abolis....

Et il y a dans le tarif actuel 135 articles qui sont frappés de droits spécifiques.

Les droits spécifiques doivent être abolis afin de faire disparaître du tarif la monstruosité qui fait acquitter aux marchandises les moins coûteuses la taxe la plus élevée. Les matières premières ne doivent être assujéties qu'à un droit peu élevé afin que a fabrication légitime ne soit pas trop lourdement entravée.

Cela est écrit par l'homme lige du ministre actuel de l'Intérieur, *par un homme qui revenant* avec ce dernier du Klondike, a pu faire à Winnipeg une petite opération qui lui a permis de devenir le correspondant du *Free Press*. Il était déjà le correspondant du *Witness* et de je ne sais combien d'autres journaux, et je suis fâché de dire que j'ai produit sur son imagination effrénée d'adolescent le même effet qu'un chiffon rouge produit sur un taureau. Du moment qu'il écrit sur mon compte, il perd la tête, —je sais qu'il n'en est pas responsable, que c'est plus fort que lui—du moment qu'il écrit sur mon compte, il ment comme une borne déplacée qui ne peut jamais dire la vérité. Ainsi, M. l'Orateur, je dis à mes amis du Nord-Ouest qui lisent le *Witness*, je dis à mes amis du Nord-Ouest qui lisent le *Free Press* du Manitoba, que s'ils voient quelque chose sur mon compte dans ces journaux,—c'est différent s'ils lisent les articles de fond qui sont fort bien écrits, et, je crois, avec une certaine justice,—mais toutes les fois que ce correspondant mentionne mon nom dans un journal, que mes amis se rappellent la borne mal placée, qu'ils se rappellent aussi qu'il est une équation que je défie sir Isaac Newton,—s'il sortait de sa tombe,—de trouver défectueuse; c'est Magurn et la borne déplacée et la borne déplacée et Magurn.

Je crois avoir bien démontré toute la justesse de la proposition que je présente. Va-t-on apporter remède à la situation? Certainement non. Je ne dois pas parler, il paraît, du discours du ministre des Finances; mais je dirai qu'il ne s'est, dans cette Chambre, pendant la présente session, rien fait qui puisse donner espoir au peuple de ce pays que les promesses du passé seront remplies.

En passant, je remarque que, comme à l'ordinaire le ministre de l'Intérieur n'est pas à son siège. Il n'est jamais à son poste, qu'il soit tard ou qu'il soit de bonne heure. Je l'excuserais de se livrer à des exercices chorégraphiques à neuf heures du soir, mais il est encore trop de bonne heure pour se livrer à ce passe temps. Je dirai du jeune Napoléon :

Oh, blame not Napoleon if in pleasure's soft dreams
He should try to forget what he never can heal.

Car je suis certain qu'il désirerait vivement faire quelque chose de mieux si les exigences sociales ne l'appelaient pas à ces exercises chorégraphiques.

Oh, give but a hope, let a vista but gleam.
Through the gloom of the Klondike, and mark how he'll feel;
Every passion in nursed, all the hopes it adored,
That instant his heart at Yukon will lay down,
And he'll smile as he can at Mackenzie & Mann.
And deal out dredging claims to his friends standing round.

Voilà une parodie qui m'est envoyée par un jeune ami de Montréal. L'honorable ministre de l'Intérieur, lors de son passage à Vancouver a définitivement scellé le tarif de la dernière session. Il dit, —il a répété la même chose à Régina—et j'attire sur ces paroles, l'attention du ministre du Commerce :

Sir Richard Cartwright est un assez bon libre-échangiste, et sir Richard Cartwright est satisfait du tarif.

Ainsi, nous avons la parole du ministre de l'Intérieur,—je ne sais si c'est une bonne autorité ou non—que le ministre du Commerce est satisfait du tarif. Or, j'ai démontré que dans plusieurs occasions, les honorables membres de la droite ont promis, s'ils arrivaient au pouvoir, d'admettre en franchise les instruments d'agriculture. Ils sont aujourd'hui au pouvoir et je dis que la bonne foi devrait les forcer à tenir leurs engagements. Allons-nous, pour un moment tolérer le spectacle que nous donnent les ministres qui sont arrivés au pouvoir au moyen d'engagements formels et qui, bien qu'ayant eu trois sessions, n'ont pas encore tenté de racheter une de leurs promesses? Ils ont trahi le peuple, ils ont trahi leurs promesses. Il me semble voir encore le robuste directeur général des Postes se lever de ce côté-ci de la Chambre et dénoncer la moindre taxe sur les choses nécessaires à la vie. Où sont ses sympathies maintenant? Sous ses bottes, comme disait le *Sun*.

Il y a encore le ministre du Commerce qui a dénoncé toutes les taxes sur les choses nécessaires à la vie, et nous savons ce qui se passe aujourd'hui.

C'est une chose intolérable et des cultivateurs du Nord-Ouest diraient que j'ai manqué à mon devoir si je ne saisissais pas le parlement de cette motion déclarant que la bonne foi oblige le gouvernement à admettre les instruments aratoires en franchise. Mais avant de reprendre mon siège, je dois dire qmelque chose——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. DAVIN : Je dois dire quelque chose de plus, on devrait me laisser terminer ma phrase. La dernière fois que j'ai parlé sur cette question, j'ai mis en cause l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Il a cru que j'avais été injuste envers lui, et il m'a fait passer un exemplaire des *Débats*, j'ai cité un passage de son discours tel que publié dans le *News* de Medicine-Hat, et j'admets que, comme cela arrive souvent dans un journal, l'extrait que j'ai cité n'est pas tout à fait conforme à ce qu'il a dit. Mais je le remercie de m'avoir signalé le cas, car ce qu'il a dit me convient encore mieux que ce que rapportait le *News*. Voici ses paroles :

Je dirai en outre que la population du Nord-Ouest—au moins la partie que je prétends représenter—est raisonnable; elle n'a pas été désappointée en voyant que le chef du présent gouvernement ne faisait pas ce qu'il serait d'abord déraisonnable d'attendre de lui, et, en second lieu, ce qui serait une impossibilité. Elle ne s'attend pas à une revision du tarif à un moment d'avis. Mais elle s'attend à une revision du tarif, et elle s'attend à une revision parfaite.

Cet espoir n'est pas encore réalisé.

Elle s'attend à une revision du tarif qui soit dans son intérêt, et j'ai toute confiance qu'elle obtiendra cette revision du gouvernement actuel, et qu'elle l'aura en temps opportun.

C'est une preuve qu'il a mal placé sa confiance puisqu'elle ne l'a pas encore.

Je désire, de plus, signaler ceci, M. l'Orateur. La saison des récoltes est maintenant presque terminée dans cette partie du pays et les instruments aratoires dont on avait besoin pour cette année sont achetés, de sorte que la diminution des droits sur ces instruments qui sera décrétée l'hiver prochain sera tout aussi utile à la population du Nord-Ouest que si elle avait lieu à présent.

Nous avons là la preuve de ce que l'honorable député attendait et qu'il n'a pas encore, puisque les instruments aratoires sont encore frappés d'un droit de 20 pour 100, comme ils l'étaient à cette

époque. Les neiges de 1896-97 sont disparues, celles de 1897-98 disparaîtront bientôt, et ses espérances ne sont pas encore réalisés.

L'honorable député a aussi trouvé déplacées certaines de mes remarques sur le comte de l'honorable premier ministre. Je vais répéter ce que j'ai dit à cette occasion, car mes paroles n'ont été qu'imparfaitement rapportées par les journaux. Voici d'abord ce que ce journal me fait dire :

Le peuple se soulève contre le gouvernement qui ne tient pas ses promesses et il donne des signes d'agonie. L'autre jour il a remarqué que les gens de Hull avaient donné le nom d'Avenue Laurier à une rue de leur ville, mais en la parcourant, il a constaté qu'elle conduisait à un cimetière.

Et le même écrivain commentant ces paroles laissait entendre à ses lecteurs de Winnipeg et du Manitoba que je parlais de la santé du premier ministre. C'est pour cela que je vais lire de nouveau ce passage de mon discours, pour bien faire voir que je ne parlais pas de la santé du premier ministre mais de celle du gouvernement. Voici ce passage :

Je désire signaler à mon honorable ami qui dirige en ce moment la Chambre (sir Richard Cartwright)—je suis heureux de le voir la diriger, car il le fait avec grâce et dignité—je désire lui signaler ce qu'il disait en 1895 :

" Ce n'est pas là un cas qui prête aux demi-mesures. Le sort du parti démocrate des Etats-Unis nous offre un avertissement et un exemple de l'arrêt qui frappera tout parti qui transige avec ses convictions, et qui, après s'être mis à la tête d'un grand mouvement populaire, présente au peuple une pierre au lieu d'un pain."

Voilà ce que disait l'honorable ministre du Commerce d'un parti qui ne tenait pas ses promesses et c'est probablement parce que ses sentiments libre-échangistes étaient froissés qu'il donnait cet avis charitable à ses amis. Commentant cette prophétie, je disais :

Tel est le langage dont l'honorable ministre se servait en parlant de la politique libérale concernant le tarif. Eh bien ! M. l'Orateur, voilà des paroles sérieuses, et elles semblent prophétiques autant que sérieuses, car déjà l'indignation du peuple, de ce peuple outragé et trahi, se soulève contre un gouvernement qui ne s'occupe pas de ses promesses, de son programme ou de ses professions de foi. Et, M. l'Orateur, ce que je disais en 1896 pourrait être répété avec encore plus de vérité aujourd'hui, savoir : que la pâleur de la mort se voit sur le front de ce ministère moribond.

Il est évident que je parlais du gouvernement et non de l'honorable premier ministre et j'ai profité de l'occasion pour tirer parti d'un incident, car, comme dit Virgile, il y a des larmes dans les choses. Voici mes paroles :

Je me promenais dans la ville de Hull l'autre jour. J'ai constaté qu'on y changeait le nom des rues, et qu'on avait saisi cette occasion pour donner à une avenue le nom de Laurier. Je crus devoir m'accorder l'honneur et l'orgueil de cheminer dans cette rue nouvellement nommée. Et en marchant je me pris à songer que lors de l'avènement de Napoléon III on avait changé le nom des rues de Paris, en substituant aux noms entachés de républicanisme des noms évocateurs de Napoléon et de Louis-Napoléon. Et je me rappelai que lorsque je retournai dans ces mêmes rues de la capitale française à l'automne de 1870, les noms entachés de napoléonisme avaient été arrachés pour être remplacés par des noms proclamant sa déchéance. J'allai jusqu'au bout de cette rue appelée l'avenue Laurier, et savez-vous où elle mène ? J'espère que ça ne fera pas tort à votre santé, M. l'Orateur, ni à celle des libéraux, elle conduit—*absit omen !*—à un cimetière.

Il est plus qu'évident que tout cela se rapporte au gouvernement et non au premier ministre et était destiné à produire la ruine et la chute du gouvernement. Mais comme conséquence du court résumé publié par les journaux de Toronto, j'ai reçu d'un citoyen éminent de cette ville une lettre dans laquelle il dit que ce passage l'avait frappé, mais pas autant qu'une autre remarque qu'il a fait lui-même.

Quelques jours auparavant il passait dans la partie de la ville où se trouve le cimetière Saint-Jacques et il m'envoie une carte de cette partie de la ville. On y voit la rue du Parlement, la rue Wellsley, la rue Amélia et une autre rue qui conduit à ce cimetière Saint-Jacques, a été rebaptisée sous le nom de " Avenue Laurier ". Cette coïncidence n'est-elle pas étrange ?

Il n'y a pas dans tout le parti libéral un homme qui regretterait plus que moi d'apprendre que la santé de l'honorable premier ministre donne des inquiétudes. Mes amis intimes m'ont souvent reproché ce qu'ils appellent mon habitude de dire des choses agréables du premier ministre. Mais ces choses agréables, si je les dis, c'est que je les ressens.

C'est avec un vif plaisir que j'apprends que son état n'a rien de grave, et aujourd'hui, comme l'autre jour, je puis dire *absit omen.*

S'il y a des larmes dans les choses, il y a aussi des prophéties, et dans le cas actuel elles semblent prédire la ruine du gouvernement qui a menti à son programme et qui se montre encore plus faux aujourd'hui qu'au commencement. Il foule aux pieds tous ses engagements, ignore tous les articles de son programme, et prenant la protection pour drapeau il réduit l'intérêt sur les épargnes du pauvre et taxe ses journaux et son sucre.

Nous voyons aussi le ministre des Finances faire des clins d'œil à M. Bertram en disant : " Il ne faut plus songer à toucher au tarif." Puis avec la même sérénité il se tourne du côté des libre-échangistes et leur dit : " Ne vous inquiétez pas de ce que nous disons à M. Bertram et aux manufacturiers ; il nous faut les surveiller sans relâche ; voilà ce qu'ils auront à payer s'ils ne veulent pas disparaître ; tenons fermement au libre-échange."

Nous savons maintenant ce qu'ils vont faire. Nous savons qu'ils ont renoncé à tous leurs anciens principes. Nous avons entendu l'honorable premier ministre déclarer avec un cynisme qu'il m'a fait peine de voir ! " Peu m'importe de me couvrir du manteau de mes adversaires, s'il me va bien." Cette vantardise lui sied mal, lui qui possède une garde-robe de déguisements si bien garnie.

M. ROCHE : L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) a traité la question si à fond, que je ne dirai que quelques mots. J'appuie cordialement la motion, non seulement parce que les cultivateurs des territoires du Nord-Ouest désirent vivement l'abolition des droits sur les instruments aratoires, mais aussi parce que c'est ce que leur avait fait comprendre les promesses des chefs et des candidats libéraux au cours de la dernière élection.

Les territoires du Nord-Ouest sont un pays essentiellement agricole où les cultivateurs ont à surmonter beaucoup de difficultés naturelles et artificielles qui n'existent pas dans les provinces de l'est. Les lois sont impuissantes contre les difficultés naturelles, mais si les représentants du peuple dans cette Chambre font leur devoir, ils peuvent beaucoup pour faire disparaître les difficultés artificielles. Situés à une distance considérable des marchés extérieurs, ces gens sont obligés de payer plus cher pour une foule d'articles de pre-

mière nécessité, dont les prix sont augmentés par suite de la cherté du transport et la longueur du trajet ; et, d'un autre côté, ces mêmes raisons ôtent de la valeur aux produits qu'ils ont à vendre."

On voit donc que tout ce qui peut contribuer à diminuer le coût de la production dans les territoires du Nord-Ouest augmentera les profits des cultivateurs. Or, les machines agricoles sont les matières premières du cultivateur et il a autant de droit de recevoir sa matière première en franchise, si les besoins du revenu le permettent, ou a aussi bas prix que possible, que le manufacturier de ces mêmes machines. Je considère que sous ce rapport les conservateurs ont été les vrais réformateurs du tarif. Ils ont réduit la protection accordée à ces fabricants de machines agricoles de 35 à 20 pour 100, avec la promesse de la diminuer encore si c'était nécessaire. Les libéraux déclaraient cela insuffisant et dans mon propre comté on pouvait lire partout sur de grands placards : "Votez pour le candidat libéral et l'entrée en franchise des instruments aratoires."

On a fait croire au peuple que l'avènement des libéraux signifierait l'abolition des droits sur ces instruments. La *Tribune* de Winnipeg, l'organe de l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) a publié article sur article dans ce sens. Durant la première session de ce parlement, une motion semblable à celle-ci fut présentée par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest et l'honorable député de Lisgar et ses collègues libéraux de l'ouest se sont prononcés contre, sous prétexte qu'elle était intempestive et inopportune. Attendez, disait-il, que le gouvernement ait eu le temps de préparer son tarif et de le présenter à la Chambre ; il sera toujours temps de le blâmer s'il ne tient pas ses promesses.

Nous avons attendus à la session suivante et la politique fiscale du gouvernement est maintenant connue ; et au lieu d'abolir la protection accordée jusqu'alors aux fabricants gorgés de ces machines, à ces "voleurs, grands et petits," comme les appelaient les libéraux, le nouveau tarif l'augmente en conservant le droit protecteur tel qu'il était et en diminuant considérablement les droits sur la matière première.

Cela a causé un vif désappointement parmi la classe agricole du Nord-Ouest, sans distinction de partis. Je crois même que cet acte a été plus vivement ressenti par ceux qu'on avait trompé et arrachés à leur ancienne allégeance politique à l'aide de fausses promesses. Le mécontentement s'est même étendu aux députés libéraux de l'ouest, car il y a quelques mois, à une réunion de l'association libérale de Winnipeg, l'honorable député de Lisgar et l'honorable député de Winnipeg ont exprimé ce mécontentement.

Ils ont prétendu que toute la politique fiscale du gouvernement tendait plutôt à élever les droits qu'à les abaisser ; et ils ont cité plusieurs cas pour démontrer que les libéraux, tout en étant d'excellents libre-échangistes, en théorie, étaient dans la pratique les meilleurs des protectionnistes quand leurs intérêts ou ceux de leurs amis l'exigeaient. Ils citèrent le cas de l'honorable député de Leeds et Grenville (M. Frost) à propos du droit sur les instruments aratoires et celui de l'honorable député de Lambton (M. Lister) à propos du pétrole. Malgré cela ces députés de l'ouest ont voté en faveur du gouvernement, sous prétexte que les quelques concessions faites par le nouveau tarif étaient un commencement et un acheminement vers le libre-échange, et que le gouvernement verrait plus tard à remplir ses promesses.

Une nouvelle session est ouverte, et qu'avons-nous vu dans l'intervalle? Nous avons entendu celui qui avait préparé le nouveau tarif et l'avait remis tout prêt au ministre des Finances. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) est maintenant membre de cette Chambre et il nous déclare que le tarif actuel, qu'il a lui-même préparé ne sera pas changé d'ici à dix ans. Cet honorable député a eu l'appui du cabinet et plusieurs ministres sont allés parler en sa faveur. Et après l'exposé budgétaire que nous a donné hier le ministre des Finances, je crains bien que les honorables députés de l'ouest qui s'attendent à l'abolition des droits sur les instruments aratoires ne soient cruellement désappointés.

Il est vrai que beaucoup de cultivateurs de l'ouest nourissent des préjugés en faveur des machines de fabrication américaine. J'ignore si cette préférence a sa raison d'être. Plusieurs préfèrent les machines canadiennes et beaucoup d'autres aiment mieux les machines américaines. Toutes choses étant égales, on devrait donner la préférence aux machines canadiennes. C'était le but de la politique nationale—amener le peuple à encourager les industries indigènes et à garder notre argent dans le pays.

Mais s'il est vrai que les machines américaines sont meilleure et peuvent être fabriquées à plus bas prix, le gouvernement ne devrait pas en profiter pour imposer sur ces machines des droits protecteurs élevés que le cultivateur est obligé de payer. Je reconnais aussi que ces industries ont été établies, grâce aux sages dispositions de la politique nationale et que ces industriels se sont montrés bien ingrats. Après avoir mis leurs établissements sur un pied prospère, ils se sont formés en un vaste monopole en englobant les plus petites industries. Je ne prétends pas que grâce à cette coalition ils aient augmenté ou maintenu les prix, car je crois au contraire que les nouveaux modes de fabrication leur permettent de produire un article supérieur à meilleur marché ; et si l'on joint à cela le fait que des réductions considérables ont été opérées sur la matière première, il me semble que les fabricants canadiens devraient être en état de lutter avec leurs rivaux américains.

Pour ces raisons et parce que les cultivateurs de l'ouest avaient la promesse qu'à l'avènement des libéraux les droits sur les marchines agricoles seraient abolis, je voterai de tout cœur en faveur de la motion de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest.

M. CRAIG : J'ai été surpris d'entendre l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) faire appel à la bonne foi du gouvernement, à propos des instruments aratoires ; si on examine ses actes depuis son arrivée au pouvoir on constate qu'il n'a tenu aucune de ses promesses. Qu'entend-on par bonne foi ? Il me semble que cela veut dire tenir ses promesses. Or si on prend les promesses que faisaient les libéraux dans l'opposition, on voit qu'il les ont presque toute violées. C'est surtout le cas pour la protection. Le cri de guerre des libéraux dans l'opposition était : " Mort à la protection." Elle devait être coupée dans sa racine. Nous savons tous que cela n'a pas été ; et je ne blâme pas le gouvernement de ne l'avoir pas fait, je l'en félicite,

au contraire. Théoriquement, je pourrais lui reprocher de n'avoir pas tenu ses promesses, mais je préfère le féliciter de les avoir violées, puisque c'est le pays qui en a profité.

On nous a parlé du sentiment de satisfaction avec lequel le nouveau tarif avait été reçu dans le pays. Je sais d'après mes relations avec les gens d'affaires que cette satisfaction provenait, non des changements qui étaient faits, mais de ceux qui n'étaient pas faits. Quand les libéraux sont arrivés au pouvoir, on a craint dans le pays qu'ils mettraient leurs promesses à exécution ; et qu'ils étaient sincères quand ils parlaient de déraciner la protection, et qu'ils appelaient les manufacturiers des voleurs, et il y a eu un soupir de soulagement, quand on a vu que les libéraux ne feraient rien de tout cela ; que ce n'était que des cris d'élection pour arriver au pouvoir. Je ne voterai donc pas en faveur de cette motion, car je ne veux pas blâmer le gouvernement de n'avoir pas été de bonne foi. Je sais qu'il a été de mauvaise foi envers le pays et qu'il a violé presque toutes ses promesses, à propos du tarif, mais tout cela a été pour le plus grand bien du pays.

Cependant, il y a quelque chose à dire à propos de ce droit sur les instruments aratoires. Le gouvernement n'a fait aucune réduction sur cet article ; mais d'un autre côté il a diminué le coût de production en abaissant les droits sur les matières premières. Il serait intéressant de savoir le secret de cette préférence en faveur des fabricants d'instruments aratoires.

Je ne suis pas dans le secret des dieux et j'ignore la raison de cette préférence. Mais je sais que le gouvernement a réduit les droits sur un certain nombre d'articles, et non sur les instruments aratoires, et de plus en abaissant les droits sur les matières premières il a en réalité augmentée la protection dont jouissaient les fabricants.

Cette position n'est guère logique ; mais un article sur lequel il a aboli les droits, et qui est maintenant admis en franchise, c'est le fil d'engerbage qui intéresse mes commettants. Cet article est sur la liste des produits exemptés. A Port-Hope que j'ai l'honneur de représenter, il y a une manufacture de fil d'engerbage, qu'on me dit être une des meilleures du pays et pourvue de tout l'outillage le plus perfectionné. Aujourd'hui elle est fermée et les apparences sont qu'elle restera fermée. Les ouvriers qui y étaient employés jusqu'à l'automne dernier désire beaucoup savoir si le gouvernement a l'intention de remettre un droit sur cet article pour qu'ils puissent avoir encore de l'ouvrage. Le tarif qui nous a été soumis ne le laisse guère espérer, et je le regrette beaucoup. Pourquoi abolir complètement les droits sur le fil et ne pas même les abaisser sur les instruments aratoires, bien que ces deux articles soient consommés par les cultivateurs ?

Je prétends que le fil d'engerbage a droit à une faible protection de 10 ou 12½ pour 100. On a beaucoup parlé dans ces derniers temps d'accorder des préférences aux produits anglais et à ceux des colonies anglaises, on a beaucoup parlé de patriotisme et de loyauté et des moyens à prendre pour consolider l'empire. Mais que fait-on en admettant le fil d'engerbage en franchise ? Nous faisons plus que donner une préférence aux Etats-Unis, nous leur livrons tout notre marché sans en exiger un seul sou. Tout le fil d'engerbage consommé au Canada est fabriqué aux Etats-Unis par des ouvriers qui ne fournissent rien au revenu, tandis que nos propres ouvriers sont réduits à un chômage forcé.

Je proteste contre un pareil état de chose et j'espère que le gouvernement imposera un droit de 10 pour 100 sur le fil d'engerbage des Etats Unis. On ne peut pas prétendre que cela a été fait dans l'intérêt des cultivateurs, car ils ne paieront pas un sou de moins pour leur fil ; et un droit de 10 pour 100 n'en augmenterait pas le prix. Cet article se fabrique à la prison centrale, au pénitencier de Kingston, à Brantford les patrons ont aussi une fabrique. Il y a plusieurs de ces manufactures dans le pays et la concurrence empêcherait l'élévation des prix. Le gouvernement n'a aucune raison pour ne pas imposer un droit sur le fil d'engerbage, et je lui demande avec toute l'insistance dont je suis capable, de revenir sur sa décision et d'étudier de nouveau la question, dans l'intérêt de l'ouvrier canadien. Je ne parle pas ici au nom de la *Consumers Cordage Company* ou de toute autre fabrique, mais je m'intéresse au sort de ces ouvriers qui étaient employés dans cette industrie et qui auront à souffrir si le droit n'est pas réimposé.

M. TAYLOR : Je ne puis pas me joindre aux éloges que l'honorable député de Durham-est (M. Craig) adresse au gouvernement. Il le félicite d'avoir manqué à ses promesses. J'ai été et je suis protectionniste et mon intention est de le demeurer tant que nous aurons un pays à protéger. Je suis en faveur d'une protectinn accordée à tout ce que nous pouvons produire.

Mais nos adversaires sont arrivés au pouvoir en promettant au peuple de diminuer ou d'abolir les droits sur le pétrole et sur presque tous les articles que consomme le cultivateur.

Le nouveau tarif nous a été soumis hier à son de trompe, par l'honorable ministre des Finances qui prétend qu'à partir du 1er juillet nous aurons une réduction générale de 25 pour 100 sur tous les articles importés dans le pays. Importés d'où ? D'Angleterre seulement.

J'ai étudié attentivement la liste des articles qui profiteront de cette préférence et je demande quels sont ceux dont le cultivateur canadien profitera. Le premier article comprend les animaux sur pieds.

Le droit sur ces animaux était et est de 20 pour 100, et à partir du 1er juillet, il ne sera que de 15 pour 100. Quel avantage cela va-t-il rapporter à nos cultivateurs ? Les seuls animaux que nous importions sont les animaux pur sang pour l'amélioration des troupeaux. Or, ces animaux entrent en franchise et le cultivateur ne retirera aucun avantage de la clause différentielle.

L'article suivant comprend les livres. Si cela doit s'appliquer aux livres d'écoles dans les différentes provinces, tant mieux, mais la classe agricole s'intéresse peu aux droits sur les livres imprimés en Angleterre, et passons à un autre article.

Un article qui est d'un grand intérêt pour le cultivateur, c'est le maïs, et nous avons ici la seule réduction importante du tarif. Le maïs est admis en franchise au grand détriment des cultivateurs de l'Ontario, et au détriment, comme on le constatera avant longtemps, des cultivateurs de tout le Canada. Car toutes les provinces produisent de grosses céréales qui devraient servir à nourrir et engraisser nos animaux. A titre de protectionniste avéré, j'appuierai avec plaisir la motion de l'honorable député, et plus d'un parmi les honorables députés de la droite devraient s'unir à nous pour

blâmer le gouvernement de n'avoir pas tenu ses promesses envers le pays. Les libéraux sont arrivés au pouvoir grâce à ces promesses. Les ont-ils tenues ?

M. CAMPBELL : Oui.

M. TAYLOR : Je dis, non. L'honorable député vient d'un comté peu éloigné des puits de pétrole, il a même fait son élection avec cette question du pétrole ; mais le gouvernement n'a pas diminué les droits sur cet article et n'a pas tenu ses promesses.

L'honorable député de Durham-est (M. Craig) félicite le gouvernement de n'avoir pas réduit le tarif, parce que l'intérêt du pays demandait qu'il ne fût pas réduit. Dans le discours qu'il a prononcé hier l'honorable ministre des Finances a déclaré que l'ancienne politique nationale n'existe plus. Cependant si on compare le tarif actuel à l'ancien tarif qu'on a appelé la politique nationale, on n'y verra que très peu de différences.

M. CAMPBELL : Le pays a-t-il jamais été plus prospère qu'aujourd'hui ?

M. TAYLOR : Si l'on tient compte des circonstances, je dis, oui. A quoi est due la prospérité ? Est-elle due au fait que les manufactures font de meilleures affaires et que les ouvriers reçoivent de meilleurs gages ? Non, elle est due au fait que la providence nous a donné une récolte abondante. Je demande encore : nos manufacturiers sont-ils plus prospères ?

M. CAMPBELL : Oui ; ils font de l'argent à pleines mains.

M. TAYLOR : Vous ne pouvez pas prouver que les manufacturiers font de l'argent à pleines mains, excepté dans les industries comme celle dans laquelle le ministre des Douanes est intéressé, et où il existe une coalition. Sans doute que ceux qui possèdent un monopole font de l'argent ; mais les autres qui sont obligés de subir la concurrence ont dû diminuer tellement leurs prix que les profits sont presque nuls.

M. CAMPBELL : Les manufactures marchent jour et nuit par tout le pays.

M. TAYLOR : Les libéraux avaient promis de diminuer le prix du fil d'engerbage. L'ont-ils fait ? J'ai examiné les documents qui ont été produits aujourd'hui. Le gouvernement a demandé des soumissions pour le fil fabriqué à Kingston. Les prix offerts sont : 4·4 cents pour l'agavé, 4·9 cents pour Beaver et 5·25 pour le Maple Leaf. Les soumissions acceptées ont été : Agavé, 4·4 cents ; Beaver, 4·7 cents ; Maple Leaf, 4·90 cents. Je vois aussi que ce fil a été à la compagnie aux prix suivants : Agavé, 4 cents, Beaver, 4·70 cents et Maple Leaf, 5·25 cents. Hobbs et Cie ont accaparé toute la production du pénitencier de Kingston et de la prison de Toronto et fixent les prix. Pourquoi exige-t-on aujourd'hui des cultivateurs 7½ et 8½ cents par livre, soit une augmentation de près du double ? Ce sont les prix fixés par Hobbs et Cie, et on prétend qu'ils ont fait un profit de $25,000 sur le fil d'engerbage fabriqué dans ces deux institutions.

M. CAMPBELL : Comment se fait-il que la Cordage Co. soit fermée ?

M. TAYLOR : Ce n'est que temporaire ; elle n'est fermée que pour cette année. Toute la production de l'année a été vendue d'un bloc, à un prix unique et le marché s'est trouvé entre les mains de la coalition américaine dont Hobb et Cie sont les agents.

Devant le comité des comptes publics, nous tâcherons de savoir pourquoi, lorsque le prix était de 4·4 cts, les marchandises ont été livrées pour 4 cts. Il est possible que la coalition Hobb et Cie ait fourni les quatre dixièmes de cent au fond électoral ; nous ne le savons pas positivement, mais nous nous en enquierrons devant le comité.

Le gouvernement avait promis aux cultivateurs de leur donner du fil d'engerbage à bon marché et cette année, ils le paient plus cher que l'année dernière. Les honorables députés de la droite qui sont d'opinion que le gouvernement devrait tenir ses promesses devraient s'unir à nous pour appuyer la motion et blâmer le gouvernement qui a trompé la population du Nord-Ouest et de tout le Canada.

M. RICHARDSON : Je regrette de n'avoir pu assister à la fin du discours de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin). Depuis qu'il a donné avis de cette motion, j'ai assisté à presque toutes les séances, avec l'espérance d'entendre ce qu'il avait à dire et de connaître la position qu'il prendrait sur cette question. J'avouerai que je n'aime pas la forme de sa motion. Elle me paraît rédigée de manière à permettre aux membres de l'opposition de l'appuyer sans les obliger à se prononcer en faveur d'une réduction des droits sur les instruments aratoires. S'il avait fait une motion demandant directement l'abolition des droits sur cet article, pour ma part, je l'aurais appuyée. Et je n'aurais eu aucune difficulté à le faire, car à titre de représentant de l'ouest j'ai toujours demandé l'admission en franchise des instruments aratoires, bien que je considère que le droit actuel ressemble beaucoup à un droit de revenu. On me dit qu'au moins la moitié des machines agricoles importées au Nord-Ouest vient actuellement des Etats-Unis, et alors on voit que ce droit se rapproche beaucoup d'un droit pour des fins de revenu.

M. SPROULE : Il devait en être comme cela avant aussi, puisque le gouvernement actuel n'a pas réduit les droits sur les instruments aratoires.

M. McMILLAN : Oui, il les a réduits.

M. SPROULE : Non.

M. McMILLAN : Je vais le prouver.

M. DAVIN : Si on veut me permettre, voici : les couteaux de faucheuse et de moissonneuse, les faucheuses, les moissonneuses avec engerbeuses automatiques. Les moissonneuses sans engerbeuses, *les charrues avec siège et sans siège. Les herses,* les cultivateurs, les semeuses et les râteaux à *cheval paient tous 20 pour 100 comme* sous l'ancien tarif.

M. McMILLAN : Beaucoup d'instruments aratoires, ont été réduits de 35 à 25 pour 100 par le gouvernement actuel.

M. RICHARDSON : L'honorable député (M. Davin) ne prétendra assurément pas que j'ai dit que les droits sur les faucheuses, les moissonneuses et autres instruments de cette nature avaient été diminués.

nués. Je ne l'ai certainement pas dit, car je sais qu'il n'y a pas eu de réduction. Les droits ont été abaissés sur les séparateurs et quelques autres instruments dont se servent les cultivateurs, mais j'aurais vu avec plaisir la réduction s'étendre aux autres s'il était impossible de les admettre en franchise.

M. DAVIN : Vous avez dit qu'ils étaient réduits à un tarif de revenu.

M. RICHARDSON : Je vous demande pardon. J'ai dit que puisque la moitié des moissonneuses en usage dans le Nord-Ouest venait des Etats-Unis, il faut en conclure que les droits actuels ne sont pas loin d'avoir atteint les limites d'un tarif de revenu. Je dois admettre cependant, que pendant mon élection, je croyais que le gouvernement avait l'intention d'abolir ces droits entièrement.

M. DAVIN : Ecoutez ! écoutez !

M. RICHARDSON : Mais je dois ajouter que l'honorable député (M. Davin) n'a pas prouvé que les membres de l'opposition d'alors avaient déclaré que c'était leur intention de les abolir. Pour ma part, je les verrais disparaître avec plaisir et si la motion avait été rédigée dans ce sens je l'aurais appuyée.

Mais je ne crois pas que les cultivateurs du Nord-Ouest soient moins disposés que ceux des autres parties du Canada à supporter leur part des charges de l'Etat ; à la dernière session, j'ai moi-même demandé à ce que ces droits fussent réduits à 10 pour 100, et aujourd'hui, je suis prêt à proposer en amendement :

Que tous les mots après " que " soient retranchés et remplacés par les suivants :

" Que les droits sur les instruments aratoires soient réduits à dix pour cent."

Si les honorables membres de la gauche sont sincères, s'ils désirent véritablement que les cultivateurs de l'ouest soient dégrevés d'au moins une partie des charges qui pèsent sur eux, ils appuieront cet amendement. J'accueillerai avec plaisir tout aide, d'où qu'elle vienne ; mais je n'ai guère confiance dans l'attitude que l'honorable député (M. Davin) prend sur cette question. Je crois pouvoir établir, par ses discours antérieurs, qu'il manque entièrement de sincérité.

M. DAVIN : A l'ordre !

M. RICHARDSON : Je ne crois pas enfreindre le règlement, M. l'Orateur. Si je ne réussis pas à prouver que l'honorable député n'était pas sincère, je lui ferai volontiers des excuses. Mais je vais prouver son manque de sincérité, par ses propres paroles. On me permettra de citer ce que j'ai dit durant la dernière session, sur sa conduite dans cette affaire.

M. DAVIN : A quelle page des *Débats?*

M. RICHARDSON : A la page 3603. Voici ce que j'ai dit :

Durant la session de 1891, le directeur général des Postes actuel (M. Mulock) proposa que le fil d'engerbage fût placé sur la liste des articles admis en franchise, et mon honorable ami d'Assiniboïa-ouest vota contre cette motion ; et je comprends qu'il essaya de s'excuser en disant qu'il ignorait quelles étaient les vues de ses électeurs sur la question. J'ai pris la peine de feuilleter le journal de l'honorable député, et j'ai trouvé dans un article sur le " fil d'engerbage," publié le 7 d'avril 1892, les remarques suivantes :—

Dans l'intérêt des cultivateurs d'Assiniboïa-ouest, le *Leader* élève la voie contre le droit sur le fil d'engerbage. Il y a de nombreuses années que nous constatons que la politique nationale pèse trop lourdement sur la population du Nord-Ouest, et relativement à cet item particulier du fil d'engerbage, personne n'a osé s'avancer pour protester contre un acte qui oblige le cultivateur à payer près de $400,000 de plus pour le fil d'engerbage que la valeur réelle de cet article.

Il fit un discours en parlement à l'appui de la réduction du droit sur le fil d'engerbage, et il serait intéressant de voir comment il vota. Un mercredi, le 26 avril 1892, environ trois semaines après la publication de l'article que je viens de mentionner, l'honorable Robert Watson, alors député du comté de Marquette, proposa que le fil d'engerbage fût placé sur la liste des articles admis en franchise ; et le procès-verbal de la séance démontre que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest esquiva le vote.

Après cela je ne crois pas être dans la nécessité de retirer mon accusation d'insincérité :

Durant la session de 1893, le directeur général des Postes actuel proposa de nouveau que le fil d'engerbage fût admis en franchise, et le procès-verbal de la séance démontre que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest fit un discours à l'appui de la motion, mais vota contre. Plus tard, en 1893, l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) proposait la résolution suivante :—

" Depuis l'inauguration du régime protectionniste, il s'est écoulé un laps de temps suffisant pour permettre l'établissement et le développement de celles des industries manufacturières, qui, dans l'état actuel des choses, peuvent être fructueusement poursuivies au Canada. De plus, plusieurs manufactures, à l'abri du rempart ainsi érigé, ont formé des coalitions et des syndicats qui empêchent la concurrence, créent et maintiennent les monopoles.

" Que le tarif actuel, excusable seulement comme mesure de protection, a prouvé à maintes reprises qu'il était un fardeau pour la grande majorité des consommateurs, et surtout pour la classe agricole, qu'il est injuste et inégal dans ses effets ; et qu'il a créé un mécontentement poussé presqu'à la déloyauté, chez ceux qui souffrent de son injustice.

" Que l'on n'a pas allégué, et qu'il n'existe pas de raison suffisante pour nécessiter une enquête sur les faits ci-dessus qui sont notoires, ni pour justifier le retard à porter remède à cet état de choses par des mesures législatives qui sont devenues d'une nécessité impérieuse."

Et l'honorable député d'Assiniboïa-ouest réussit cette fois encore à esquiver le vote. Mais il expliqua tout cela dans une correspondance qu'il envoya au *Leader* de Régina, ce journal recherché auquel je viens de faire allusion. Si vous voulez bien me le permettre, je vais lire les raisons données par l'honorable député pour expliquer sa conduite. Je crois qu'elles intéresseront la Chambre à un haut degré. Je citerai très brièvement :

" Toute résolution attaquant la politique fiscale existante est, comme cela a été démontré par le vote strictement de parti pris sur la motion de M. McCarthy, considéré comme équivalant à un vote de non confiance dans le gouvernement. Il était impossible à M. Davin, qui a toujours favorisé un tarif protecteur, d'être en faveur d'une résolution condamnant un tel tarif et suggérant une réciprocité absolue avec les Etats-Unis, mais nous n'exagérerons pas en disant que la proposition de M. McCarthy à l'effet de diminuer les droits rencontre l'approbation personnelle d'un grand nombre de députés des deux partis. Il est facile de comprendre que, avec la discipline de parti....

Quelles que fussent les opinions intimes de l'honorable député on voit ce qu'il faisait lorsqu'il s'agissait de voter. Je ne dirai pas comme à la dernière session....

M. DAVIN : Vous pouvez dire ce que vous voudrez.

M. RICHARDSON : Pour ne pas enfreindre le règlement, je ne dirai pas qu'il s'est sauvé dans le bois. Je dirai seulement qu'il s'est mis derrière un gros arbre.

M. DAVIN : Regardez à une autre page du même volume et vous verrez que j'ai réduit la majorité du gouvernement à 14.

M. RICHARDSON : L'honorable député commence à se sentir mal à l'aise.

M. DAVIN : Pas du tout.

M. RICHARDSON : Qu'il attende que j'aie fini. J'ai encore beaucoup de choses à lui rappeler.

Et je ferai surtout remarquer à la Chambre le passage suivant :

....avec la discipline de parti portée à l'extrême, comme cela se pratique dans ce pays, l'initiative individuelle doit céder le pas aux raisons de parti. La procédure parlementaire dans notre pays ne laisse aucune initiative aux députés. Toute expression d'opinion honnête et vraie est étouffée. La responsabilité individuelle des représentants du peuple est jetée dans l'ombre par la puissance du cabinet.

La Chambre va admettre avec moi, après avoir entendu ces paroles, que lorsque l'honorable député fut accusé, il n'y a pas longtemps, de s'être caché sous la grange, cet avancé était autorisé par les faits. L'art cle continue :

Les membres du parlement, qui veulent rester les amis du gouvernement, n'ont pas besoin d'être des protectionnistes à tout crin, de même qu'il n'est plus absolument nécessaire pour un libéral d'être un libre-échangiste.

Maintenant, dans le but de tromper ses électeurs, le 13 février 1893, l'honorable député proposait la résolution suivante :

Que cette Chambre est d'avis que les droits sur le fil de fer barbelé, sur les instruments aratoires, le pétrole et les cotonnades devraient être diminués de façon à n'accorder qu'une protection raisonnable, et que le fil d'engerbage devrait être admis en franchise.

A cette époque il se serait contenté d'une protection raisonnable, mais aujourd'hui il veut l'abolition complète des droits.

Mais il n'essaya jamais de faire prendre le vote sur cette motion. Il s'est dérobé à propos. Le directeur général des Postes actuel (M. Mulock) avait un peu auparavant présenté une résolution tendant à faire admettre le fil d'engerbage en franchise, mais l'honorable député d'Assiniboïa-ouest s'y était opposé. Je vais lire un court extrait de son discours tel que rapporté dans son propre journal :

M. Foster avait promis de faire connaître la politique du gouvernement sur le tarif, et après une semblable promesse, lui (Davin), ne pouvait pas voter en faveur de la motion. Eût-il agi ainsi, il aurait appuyé, ce qui, venant de la part d'un membre de l'opposition, était virtuellement un vote de non-confiance.

Et cependant l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor et ses amis prétendent que nous manquerons à notre devoir, que nous commettrons presqu'un crime si nous ne votons pas non-confiance dans le gouvernement en 1898.

Durant la session de 1893, M. Cleveland avait présenté une motion tendant à faire admettre le pétrole en franchise, et à ce sujet, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest envoya à son journal, le 13 février 1893, la correspondance suivante :

Une proposition était soumise à la Chambre à l'effet d'abolir le droit sur le pétrole. Lui (Davin) ne pouvait pas aller aussi loin que cela.

Mais aujourd'hui il cherche à jeter du ridicule sur le gouvernement, parce qu'il n'a pas aboli entièrement les droits sur le pétrole.

...mais ce droit devrait être réduit. Parlant du fil d'engerbage, lui (M. Davin) demanda avec instance au nom des cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest que le fil d'engerbarge fût admis en franchise.

Les représentants de l'ouest entendent toujours avec plaisir l'honorable député (M. Davin) revendiquer leurs droits, mais ils aimeraient aussi à le voir voter dans le sens de ses discours.

Plus tard, l'ex-ministre des Finances (M. Foster) et l'honorable M. Angers visitèrent l'ouest, et l'honorable député d'Assiniboïa-ouest profita de l'occasion pour proclamer que ce dont ce pays avait besoin, c'était l'entrée en franchise du bois de construction, du pétrole, des instruments aratoires et du fil de fer barbelé, etc. Il fit remarquer que le pétrole coûtait à Régina 50 cents le gallon. Et pourtant, lorsque M. Cleveland proposa de le placer sur la liste des articles admis en franchise, l'honorable député vota contre cette proposition.

Je vais vous faire voir combien l'honorable député est peu conséquent avec lui-même :

Puis vient la revision du tarif en 1894, alors que les droits sur les instruments aratoires, le bois de construction et le fil de fer barbelé furent réduits ; les droits sur le fil d'engerbage et l'huile de pétrole furent d'abord réduits à 7½ cents et avant la fin de la session ils furent réduits à 6 cents. Il serait tout à fait intéressant de voir ce que disait à cette époque l'honorable député d'Assiniboïa-ouest. Voici comment il s'exprimait dans le *Leader* du 29 mars 1894.

L'honorable député a semblé vouloir demander si certaines réductions sur les droits dont sont frappés ces différents articles, et cela dans le but de venir en aide à ses électeurs ; et lorsque le gouvernement fit certaines réductions, et enleva certains droits sur les machines agricoles, voici ce qu'il disait dans son journal :

Considéré au point de vue commercial et politique les réductions apportées au tarif sont très importantes et tout à fait satisfaisantes dans leur ensemble.

L'honorable député était on ne peut plus satisfait lorsque le parti conservateur réduisait les droits sur l'huile de pétrole à 6 cents par gallon, et les droits sur les instruments aratoires à 20 pour 100. Que s'est-il donc produit depuis pour que l'honorable député ait pu changer d'idée sur ce point ? Est-ce parce qu'il siège aujourd'hui du côté de l'opposition ? Quand son parti était au pouvoir, il nous disait lui-même qu'il était disposé à voter en sens inverse de ses paroles—et l'on me dit qu'il a même voté une fois contre une motion dont il était le proposeur.

M. DAVIN : M. l'Orateur, je soulève une question d'ordre. L'honorable député déclare qu'on lui a dit que j'avais voté contre ma propre motion. Eh bien ! s'il veut nommer la personne qui l'a ai si renseigné, je vais châtier cet honorable député comme il le mérite.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je ne vois pas quelle peut bien être la question d'ordre soulevée par l'honorable député dans les remarques qu'il vient de faire.

M. DAVIN : Je vais essayer de m'expliquer de manière à vous satisfaire. Je soulève une question d'ordre sur le fait que l'honorable député de Lisgar a prétendu que quelqu'un lui a dit que j'avais voté contre ma propre motion.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Cela ne peut donner lieu à une question d'ordre.

M. DAVIN : Il devrait donner le nom.

M. RICHARDSON : Je n'ai pas dit que l'honorable député avait proposé une motion et voté contre, ensuite. J'ai déclaré que cela m'avait été rapporté. Ce fait était de notoriété publique dans le Nord-Ouest, et l'honorable député est si peu conséquent avec lui-même, que je ne crois pas qu'il y ait un seul membre de cette Chambre qui serait surpris de le voir voter contre sa propre motion. Je vais reprendre mon siège durant quelques moments pour permettre à l'honorable député de nier cette déclaration, et s'il en agi ainsi, je m'assurerai du fait par moi-même.

M. DAVIN : Quelle déclaration voulez-vous que je nie ?

M. RICHARDSON : La déclaration qui m'a été faite. Puisque l'honorable député refuse de nier cette déclaration, je vais continuer mon discours.

M. DAVIN : Je n'ai pas dit cela. Je voulais savoir quelle déclaration on avait l'intention de me faire nier. L'honorable député a prétendu avoir su de quelqu'un que j'avais voté contre ma propre motion, or, je déclare que cela est faux et qu'il le sait.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député n'a pas le droit de dire cela. Il prétend que l'honorable député a déclaré un fait qu'il sait être faux.

M. DAVIN : Non. J'ai dit qu'il avait rapporté les paroles de quelqu'un.

Quelques VOIX : A l'ordre. Retirez ces paroles.

M. DAVIN : Retirer quelles paroles ?

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : J'ai compris que l'honorable député avait dit que la déclaration faite par l'honorable député de Lisgar était fausse et qu'il le savait.

M. DAVIN : Je n'ai pas dit cela. L'honorable député a déclaré que quelqu'un lui avait dit que j'avais voté contre ma propre motion. Or, j'ai dit que quelle que fut la personne qui lui eut dit cela, elle n'avait pas dit la vérité. Y a-t-il dans ces paroles quelque chose qui soit contraire au règlement de la Chambre ?

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Non.

M. DAVIN : Pour qui sont les applaudissements maintenant ?

M. RICHARDSON : Il est bien évident que l'honorable député n'a pu garder son sang-froid. Mais, cela ne me surprend pas, après l'exposé que j'ai fait de sa conduite cette après-midi ; et je suis bien convaincu que lorsque ses électeurs prendront connaissance de ces faits, il aura raison d'entrer dans une colère encore plus grande que celle d'aujourd'hui. Il disait encore.

Le ministre du commerce actuel (sir Richard Cartwright) proposa un amendement à la motion pour que la Chambre se forme en comité des subsides le 1er avril 1894, lequel amendement avait pour but de réduire les droits sur les instruments aratoires et les choses de première nécessité. L'honorable député d'Assiniboïa-Ouest s'opposa à cela et déclara :

Que, si l'opposition était au pouvoir, elle n'oserait pas réduire le tarif plus bas qu'il ne l'était dans la résolution qui venait d'être soumise. Les changements étaient trop radicaux pour pouvoir convenir à Laurier et à ses amis ; ils n'avaient plus pour ainsi dire, raison de se plaindre, et c'était là la raison de leur mécontentement.

L'honorable député dit ici que si les libéraux étaient au pouvoir, ils n'oseraient pas réduire les droits à moins de 20 pour 100 ; cependant, il demande maintenant de les faire disparaître entièrement. Je voudrais bien savoir s'il est plus mal de voter contre la propre motion que l'on a proposée, que de suivre la ligne de conduite tenue par l'honorable député, comme je viens de le prouver Je

crois exprimer l'opinion de la Chambre en disant que cette conduite de l'honorable député est aussi ridicule pour ne pas dire plus, que le fait de proposer une motion et de voter contre.

J'ai parcouru la correspondance envoyée par mon honorable ami au *Leader*, et je trouve dans le numéro du 19 avril 1894, ce qui suit : Dans son discours sur le tarif, M. Davin a ridiculisé la prétention émise par sir Richard Carwright, M. Charlton et autres, que si le gouvernement revenait au pouvoir, il ne remplirait pas ses promesses. Il a fait remarquer que l'on n'avait jamais entendu parler qu'un gouvernement qui avait préconisé une politique et remporté les élections sur cette politique, ne se soit pas ensuite acquitté de ses promesses.

Maintenant, probablement, parce qu'il considère que le parti libéral a remporté la victoire en préconisant une certaine politique, il le condamne parce qu'il ne met pas cette politique en vigueur. Voyons ce qu'il disait à ce sujet dans le *Leader*.

M. Davin a fait remarquer que l'on n'avait jamais entendu parler qu'un gouvernement qui avait préconisé une politique et remporté les élections sur cette politique, ne se soit pas ensuite acquitté de ses promesses. Mais il a ajouté qu'il arrivait souvent aux membres de l'opposition de proposer des mesures et de préconiser des opinions, dont ils ne s'occupaient plus une fois au pouvoir.

Je ne m'occuperai pas plus longtemps de la personne de l'honorable député. La position qu'il occupe, me rappelle à l'esprit un certain nombre de vers que j'ai trouvés l'autre jour dans un livre que je lisais ; et comme l'honorable député a lui-même un faible pour les citations, je suppose qu'il n'aura pas d'objection à ce que je lui rende aujourd'hi le change, et que je prenne la liberté de changer certains mots dans cette citation, afin qu'elle puisse s'appliquer au cas actuel :

Nick Davin, down at Moose Jaw's the blamedest feller yet !
When he starts in a-talkin' other folks is apt to quit—
'Pears like that tongue o' his'n wuzn't made fer nuthin'
But jes' else to argify 'em down and gether in their pelts :
He'll talk you down on tariff ; er he'll talk you down on tax,
And prove the pore man pays 'em all—and them's about the fac's !—
Religen, law, er politics, prize-fightin,' er baseball—
Jes' teetch Nick up a little and he'll post you 'bout 'em all.
He stumped old West Assiniboia, through the sunshine and the rain,
And helt the banner up'ards from a-trailin' in the dust,
And cut loose on monopolies and cuss'd and cuss'd and cuss'd !

M. DAVIN : Ecoutez ! écoutez !

M. RICHARDSON : Dans cette partie du discours de l'honorable député que j'ai lu l'autre jour, il compare notre chef respecté à Napoléon, et après avoir fait allusion au fait que certaines rues de Paris avaient été baptisées du nom de Napoléon, lorsque ce dernier était à l'apogée de sa gloire, et qu'après sa chute, ces noms avaient été effacés et changés, il nous a dit qu'en se promenant dans la ville de Hull, il a vu qu'une avenue portait le nom d'avenue Laurier, et il a constaté qu'elle conduisait à un cimetière. A mon tour, j'ai eu moi aussi l'occasion de visiter cette localité et de passer dans cette avenue, et j'ai constaté qu'elle ne conduisait pas à un cimetière mais en partait. Et c'est dans le ci-

metière que fut enterré le parti conservateur le 23 juin 1896. Et je conseillerais à l'honorable député de s'y procurer un terrain aussitôt qu'il le pourra, parce qu'il en aura besoin après les prochaines élections générales. Voici quelle serait l'inscription que je serais d'avis que l'on devrait graver sur la tombe qui indiquera l'endroit où l'honorable député est sûr de reposer de son dernier sommeil :

Sous les branches étendues de ces groseillers (plantés par les survivants de la tourmente du 23 juin 1896, et dont les restes n'ont pas encore reçu la sépulture) reposent les restes mortels de Nicholas-Flood Davin, poète, orateur, homme d'Etat et philosophe, dont les prétendus efforts en faveur des cultivateurs du Nord-Ouest, qu'il a si mal représentés durant plusieurs années, étaient trop évidents pour lui permettre de conserver intacte sa majorité d'une voix.
P. L—R. I. P.

Je propose en amendement :

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants :que les droits sur les instruments aratoires soient réduits à 10 pour 100.

M. DAVIN : Je ne crois pas que les paroles de l'honorable préopinant méritent une longue réfutation de ma part, parce qu'il est bien évident que son intention est d'essayer de tourner en ridicule la motion des plus sérieuses que j'ai proposée en faveur des cultivateurs du Nord-Ouest. L'honorable député a bien voulu s'occuper de ma carrière politique.

Je n'ai pas besoin de défense aux yeux des cultivateurs du Nord-Ouest contre les attaques portées contre moi par l'honorable député. Quand bien même l'honorable député de Lisgar et son journal seraient encore mille fois plus puissants, cela ne changerait en rien la position que j'occupe dans l'esprit des cultivateurs du Nord-Ouest, parce que cette position est appuyée par quinze années de services dévoués dans leur intérêt.

M. SOMERVILLE : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIN : Quel est l'animal que j'entends ? J'ai vu un jeune lion dans la vitrine d'un des magasins de la rue Spark, mais il est bien évident que cette voix n'est pas celle d'un lion, je crois plutôt que c'est la voix d'un animal dont je tairai le nom, car il a de longues oreilles et pourrait m'entendre.

Mais revenons à la session de 1891. Lorsqu'il s'est agi durant cette session du fil d'engerbage, j'ai voté et même parlé contre la motion de l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock). Pourquoi ? Parce que j'étais, comme je le suis encore un protectionniste, et de ce moment - jusqu'à ce que j'aie rencontré mes électeurs à Mâchoire-d'Orignal—je n'avais jamais entendu dire un mot dans le Nord-Ouest contre le droit imposé sur le fil d'engerbage. Mais une fois de retour dans mon comté et que mes amis m'eurent expliqué les choses, qu'est-ce que je fis ? Du moment que je fus convaincu qu'il était nécessaire de s'occuper de la question du fil d'engerbage, j'insistai auprès du gouvernement sur ce point, et c'est grâce à mes efforts et à mes instances que ce droit fut réduit. Ce ne fut pas le résultat du directeur général des Postes, car le gouvernement ne s'occupait guère des opinions de l'honorable ministre. Si l'honorable député de Lisgar veut bien me le permettre, je lui dirai, ainsi qu'aux honorables députés de l'ouest, que s'ils veulent exercer une certaine pression sur le gouvernement actuel nous obtiendrons quelque chose en ce sens.

Qu'est-il arrivé durant la session de 1891 ? Je proposais la motion relativement aux seconds *homesteads*, mesure que je demandais au gouvernement de nous accorder depuis 1887. Sir John Macdonald, le plus grand homme d'Etat qui ait jamais existé au Canada et mon ami personnel en même temps que mon chef politique, était contre cette mesure, mais cela ne m'empêcha pas de combattre pour obtenir son adoption. Lorsque durant la maladie de sir John Macdonald, ce dernier fut remplacé par sir John Thompson, lui aussi se prononça contre cette mesure et fit un discours en ce sens durant la session de 1891, mais cela ne m'empêcha pas de continuer à préconiser ce projet de loi. Mais que fit l'homme que l'honorable député de Lisgar a qualifié comme ayant voté contre sa propre motion ? Il réussit à faire prendre le vote et à réduire la majorité du gouvernement à 14 ; et je réussis à obtenir un deuxième *homestead* à tout cultivateur du Nord-Ouest qui voulait l'avoir, je réussis à lui faire obtenir le privilège de pouvoir acheter ce deuxième homestead avant tout autre, épargnant ainsi une somme de $400 à tous les cultivateurs de l'ouest qui voulaient s'en prévaloir. Cependant cet homme, qui dit blanc et noir dans le journal qu'il possède à Winnipeg, suivant que cela peut servir ses propres intérêts, qui ne siège dans cette Chambre que depuis peu de temps, et qui propose des motions fallacieuses du genre de celle que vous avez lue, ose déclarer que je n'ai pas prouvé ce que j'ai avancé. Permettez-moi de citer ce que disait le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) lorsqu'il a visité l'ouest.

M. RICHARDSON : Je soulève une question d'ordre. L'honorable député est-il dans l'ordre lorsqu'il qualifie la motion que j'ai faite de motion fallacieuse.

M. l'ORATEUR SUPPLÉANT : Il est possible que cette expression ne soit pas tout à fait contraire aux règlements, mais je ne crois pas que cette expression devrait être employée. Et je dirai la même chose relativement à une autre expression dont s'est servi l'honorable député (M. Davin), lorsqu'en faisant allusion à un honorable membre de cette Chambre, il a dit "cet homme."

M. DAVIN : Ai-je dit cet homme ? Je demande pardon à l'honorable député (M. Richardson) pour l'avoir appelé "cet homme." Cela démontre jusqu'à quel point l'on peut s'oublier dans la chaleur du débat. On ne peut se faire une idée juste du profond, de l'incommensurable respect que je professe à l'égard de l'honorable député. Je regrette de l'avoir appelé un homme. Rien sur la terre ne pourra me porter à répéter une pareille erreur de nom relativement à l'honorable député.

M. EARLE : Vous ne le ferez plus ?

M. DAVIN : Non, je ne le ferai plus. Je suis facile à corriger et sous ce rapport, je diffère de l'honorable député, qui, lui, est incorrigible. Voici, maintenant, ce que disait le ministre de l'Agriculture, lorsqu'il était dans l'ouest. Il parlait à Moosomin, et voici comment le *Spectator* de cet endroit, en date du 4 octobre 1894, rapportait ses paroles :

Parce que le Congrès américain avait fait une offre permanente de réciprocité au sujet des instruments aratoires, et il était du devoir du gouvernement canadien de se prévaloir de cette offre. L'année dernière les cultivateurs de

l'ouest canadien ont importé pour $120,000 d'instruments aratoires venant des Etats-Unis, sur lesquels ils ont payé $40,000 de droits. Faisant allusion à la coalition Massey-Harris, il a prétendu que le fait seul que ces gens parlaient d'aller aux Etats-Unis pour faire concurrence aux Américains sur leur propre marché, était suffisant pour démontrer que les fabricants canadiens étaient en état de se passer de la protection. Les Canadiens étaient capables de tenir tête aux Américains dans n'importe quelle branche de l'industrie. Si la Compagnie Massey-Harris est protégée, pourquoi les cultivateurs ne le seraient-ils pas ?

Voilà exactement ce que nous disons. L'honorable député prétend que je n'ai pas prouvé mes allégations, bien que j'aie cité certains passages du programme de 1893, certains extraits des brochures électorales de 1895-96, bien que j'aie cité les paroles de son propre chef, et celle du ministre de l'Agriculture.

J'aurais pu même citer l'honorable député lui-même, parce qu'il n'ignore pas—et il en a la preuve dans sa bourse—qu'il existe une coalition relativement aux bêches et aux pelles. Il a démontré à la Chambre que cette coalition existait. Et je ne crains pas de déclarer ici que le principal principe de la protection consiste à s'attaquer à toute industrie qui devient de sa nature une coalition. Et il n'ignore pas qu'il existe aussi actuellement une coalition relativement aux machines agricoles. Une grande industrie en a fait disparaître un grand nombre d'autres, et par conséquent il est tenu, non seulement parce qui a eu lieu dans cette Chambre, mais aussi par ses propres déclarations,—parce que il me semble que c'est dans son comté que l'on affiche partout : "Votez pour l'entrée en franchise des instruments aratoires" - - de prendre une mesure radicale à ce sujet.

Permettez-moi de traiter brièvement l'un des arguments invoqués par l'honorable député. Je suppose que ce ne serait pas une expression parlementaire que de dire que l'honorable député est quelque peu novice dans le métier ? Dans tous les cas, l'expression ne serait pas élégante, et par conséquent, je ne m'en servirai pas. Il a cité un des arguments que j'invoquais en réponse à ceux qui prétendaient que le parti conservateur avait, il est vrai, proposé certaines modifications au tarif par la bouche du ministre des Finances (M. Foster), mais qu'il oublierait ces promesses s'il remportait les élections qui devaient avoir lieu un peu plus tard en 1895—car on supposait à cette époque qu'elles auraient lieu cette année là. Je prétendais alors, que l'on n'avait jamais vu un gouvernement qui, après avoir remporté les élections sur une politique qu'il a préconisée devant le parlement et le peuple, manquait ensuite à ses engagements à cet égard, et il prétend aujourd'hui que je suis inconséquent avec moi-même parce que je dis que le gouvernement actuel devrait s'acquitter des promesses qu'il a faites au peuple lors des dernières élections. L'exemple que vient de donner le gouvernement actuel n'est pas sans précédent dans l'histoire de l'Angleterre, ou il est arrivé quelque fois qu'un parti, après avoir préconisé une politique alors qu'il était dans l'opposition, a négligé une fois au pouvoir de la mettre en vigueur au moins dans quelques-unes de ses grandes lignes. Mais, leur conduite fut désapprouvée comme je désapprouve celle du gouvernement.

M. RICHARDSON : L'honorable député voudrait-il me permettre de dire un seul mot ? La remarque que j'ai faite était quelque peu prématurée, j'aurais dû lire ce paragraphe avant de la faire :

Mais il a ajouté : il arrive souvent que des hommes dans l'opposition préconisent des idées et proposent des mesures qu'ils oublient de mettre à exécution une fois au pouvoir.

M. DAVIN : Ecoutez ! écoutez ! N'est-ce pas là ce que je viens de dire ; et n'est-ce pas là ce que prétendent ces renégats ? Si vous doutez que cette expression soit parlementaire, lisez les discours de l'honorable ministre du Commerce, et je crois que vous l'y trouverez employé, sinon, je me servirai du mot "clique" ou du mot "bande", qui étaient, je crois ses expressions favorites. Si l'honorable député (M. Richardson) a fini du volume des *Débats* contenant la motion de M. Cleveland, j'aimerais à le voir ce que je ne puis faire ici.

M. RICHARDSON : Je vais vous l'envoyer.

M. DAVIN : Maintenant, M. l'Orateur, quel montant de droits pensez-vous que les cultivateurs de ce pays ont acquitté sur les instruments aratoires dont nous voulons les délivrer ? D'après le rapport de la navigation et du commerce, ils ont payé $93,474. Ce montant ne s'applique qu'aux instruments aratoires purement et simplement.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : C'est-à-dire, s'ils paient les droits, comme le prétendent les honorables membres de la droite.

M. DAVIN : Oui, s'ils paient les droits. Je suis en frais d'argumenter en me servant de la théorie émise par les honorables membres de la droite. Prenons l'item des moissonneuses, sans appareils pour engerber, moissonneuse simple. Le total des droits payés sur ces machines pour l'exercice fiscal finissant le 30 juin dernier, était de $40,647, et sur ce montant $25,980 a été payé par les cultivateurs de l'ouest. Le montant des droits payés sur les sarcleurs s'est élevé à $365, ou plus de la moitié de ce montant $1,887 a été payé dans l'ouest. Les droits payés sur les faucheuses dans tout le Canada se sont élevés à $18,000, sur ce montant les cultivateurs de l'ouest ont payé $8,700, et ainsi de suite. Ceci démontre que les gens de l'ouest sont vivement intéressés dans cette question.

Quant à ce qui concerne l'amendement proposé par l'honorable député, je suis prêt à l'appuyer s'il veut bien me prouver qu'elle est destiné à rendre certains services. Je le considérerai comme un à compte. Je ne refuse pas de voter avec les honorables membres de la droite, si cela est destiné à favoriser le but que je veux atteindre. Il est bon que les nouveaux membres de cette Chambre sachent que j'ai toujours traité les honorables membres de la droite avec beaucoup plus d'égard qu'ils ne m'en ont accordés. Je ne crains pas de les appuyer, si en agissant ainsi, je puis être utile à la cause des cultivateurs. Je ne trouverai pas à redire à la motion de l'honorable député. Si l'on veut adopter cette motion et réduire les droits à 10 pour 100. ..

M. RICHARDSON : 10 pour 100 au lieu de 20 pour 100.

M. DAVIN : Je voterai pour cette motion, et l'année prochaine, si les cultivateurs ne sont pas satisfaits de cela, et je ne crois pas qu'ils le soient après les promesses faites par le gouvernement, nous tenterons un autre effort. Mais, avec l'espoir

de faire un pas dans la bonne voie, je voterai en faveur de la motion de l'honorable député, tendant à réduire les droits à 10 pour 100, et j'espère qu'il va maintenant recevoir l'appui de ses chefs.

M. SPROULE: Je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur cette question, mais, après avoir écouté le discours prononcé par l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) je ne puis m'empêcher de signaler la position singulière qu'il a prise sur cette question. Il propose un amendement à la motion, lequel est destiné à réduire les droits sur les instruments aratoires à 10 pour 100; mais, au lieu d'appuyer cet amendement par des arguments sérieux, il a employé presque tout son temps à essayer de convaincre la Chambre que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) était inconséquent avec lui-même, et qu'il n'est pas sincère lorsqu'il prétend défendre les intérêts des cultivateurs du Nord-Ouest. L'honorable député n'a fait valoir aucun argument pour démontrer que les cultivateurs de l'ouest demandent cette réduction, ou qu'ils en ont un besoin réel, ou que son propre parti a trompé le peuple en lui faisant accroire qu'il obtiendrait ces réductions si les libéraux arrivaient au pouvoir. Il n'a pas dit un seul mot dans l'intérêt du cultivateur de l'ouest, et il a passé son temps à essayer de prouver que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest était inconséquent avec ses propres paroles.

Il termina cet admirable discours en faisant allusion à un cercueil. Il nous a raconté qu'il a fait une promenade à Hull et a examiné cette nouvelle avenue nommée Avenue Laurier, mais qu'il s'est aperçu qu'au lieu de conduire à un cimetière, elle partait d'un cimetière. Ma foi, cela dépend peut-être dans quel sens marchait l'honorable député et quelle heure il était. Peut être même marchait-il à reculons. Puis il nous a cité ce qu'il considérait être une belle épitaphe pour le député d'Assiniboïa-est quand plus tard il sera conduit au champ du repos. Je croyais alors, que le peuple du Canada, se souvenant des professions de foi que lançaient ses amis libéraux, avant leur arrivée au pouvoir au sujet de ce qu'ils feraient pour les cultivateurs et pour le Canada, se souvenant de leurs promesses d'économie destinée à avantager le peuple du pays, de leurs engagements solennels d'opérer telle ou telle réduction de dépenses, de décider telle ou telle réduction de tarif dans l'intérêt des cultivateurs,—je dis que le peuple du Canada, se souvenant de tout cela et se rappelant combien le gouvernement a peu fait pour racheter ses promesses, sera tout disposé à dire que plus vite ils seront enterrés dans l'oubli, plus le pays sera à son aise. Si leurs restes sont déposés dans le cimetière fameux où aboutit l'avenue à laquelle le chef du gouvernement a donné son nom, je crois qu'une épitaphe qui leur conviendrait serait celle qu'un habitant de Cornouailles avait tracée sur la tombe de sa femme. Elle était ainsi conçue :

My wife is dead, and here she lies,
Nobody laughs and nobody cries;
Where she has gone or how she fares,
Nobody knows and nobody cares.

Il en serait de même du parti libéral; s'il était enterré dans cette fameuse place, je suis sûr que le pays dirait :

Where they have gone and how they fare,
Nobody knows and nobody cares.

87½

L'honorable député a continué en nous exposant que comme l'année dernière beaucoup d'instruments agricoles ont été importés des Etats-Unis, le tarif dont nous jouissions peut être considéré comme un tarif de revenu. Je ne peux pas bien concevoir quelle impression il entend créer dans le pays ou dans la Chambre au moyen de cet argument car son parti, avant d'arriver au pouvoir, a déclaré que son tarif serait un tarif de revenu, qu'il y aurait de telles réductions que le tarif pourrait passer pour un tarif de revenu.

Il ajoute maintenant qu'environ la moitié des machines agricoles a été importée des Etats-Unis et que, par suite, le tarif peut être équitablement considéré comme un tarif de revenu. Je pense qu'il voulait dire que le peuple doit être satisfait du tarif actuel, et qu'il doit être convaincu que le gouvernement actuel, a au moins tenu sa promesse de créer un tarif de revenu. Mais il est intéressant de savoir quelle idée ce monsieur avait conçue de la situation avant la préparation du tarif. J'ai ici un exemplaire de son journal, je crois, la *Tribune* de Winnipeg, et l'on me permettra, j'espère, de lire à cette Chambre quelles idées il professait à l'égard des demandes à faire et des faveurs à attendre par les cultivateurs, lorsque le parti libéral arriverait au pouvoir. Cet article date de décembre 1896, avant la présentation du tarif et il est intéressant à lire maintenant, en face, spécialement de ce que l'honorable député a dit à l'égard de la motion de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest. Voici ce que nous trouvons dans la *Tribune* de Winnipeg, le 1er décembre 1896 :

Il serait probablement déloyal de préjuger l'action du gouvernement du Canada en matière de réforme de tarif, mais ceux d'entre nous qui ont toujours nourri une conviction profonde que l'avènement au pouvoir du parti libéral signifiait des réductions radicales dans le tarif....

Puis il parle des machines agricoles sur lesquelles on sait qu'il ne s'est fait aucune réduction :

... et l'inscription d'un grand nombre d'articles sur la liste de franchise; la conduite du gouvernement en envoyant dans tout le pays une commission pour s'enquérir des besoins en matière de tarif produit un effet assez inquiétant. On aurait cru que les chefs libéraux en savaient assez long sur le tarif et ses myriades d'iniquités pour effectuer une réforme sans aller trouver les manufacturiers et leur dire : Voulez-vous nous dire tout ce que vous pouvez supporter en fait de réduction? Il me semble que, tout en admettant que l'enquête ne peut pas faire de mal, elle n'est pas de nature à affermir la confiance du peuple qui croyait fermement qu'une réforme radicale du tarif suivrait de près l'avènement au pouvoir du gouvernement libéral.

Combien, M. l'Orateur, l'honorable député et ses amis doivent être désappointés de voir que ces changements radicaux promis pour le lendemain de l'avènement au pouvoir du parti libéral, n'ont pas eu lieu.

Il se peut que le gouvernement rachète les engagements qu'il a pris à profusion dans les discours des honorables chefs au cours des cinq ou six dernières années et dans sa littérature de campagne électorale.

Cela peut être un espoir pour l'avenir mais évidemment cela n'est pas accompli jusqu'à présent.

Nous n'avons qu'à attendre la réunion de la Chambre en février prochain et le bill du tarif sera alors produit. Mais on ne peut pas nier que beaucoup de gens sont mal à l'aise à l'idée que le gouvernement n'ira pas en matière de tarif aussi loin que le pays avait été induit à espérer si les libéraux arrivaient au pouvoir. Ayant devant lui la leçon des conséquences survenues pour le parti démocrate des Etats-Unis par suite de leur insuccès à tenir leurs promesses ante-électorales relatives au tarif. Le parti

libéral, s'il commet la même erreur, la commettra les yeux grands ouverts.

Je demande à ces messieurs s'ils ont commis l'erreur les yeux grands ouverts. Le pays et les cultivateurs de l'ouest remarqueront qu'il ne s'est pas dit un mot depuis.

Les discours des chefs libéraux et surtout ceux de M. Laurier ont depuis des années induit les cultivateurs à croire que l'avènement des libéraux au pouvoir devait signifier la suppression radicale du tarif sur tous les articles entrant dans les besoins de l'existence du colon.

Je présume que l'on veut parler ici des instruments agricoles.

.....Sinon une suppression radicale, au moins une réduction considérable.

Où a-t-on vu la réduction dans le tarif remodelé? Il ne s'est fait aucune espèce de réduction.

Nous demandons ici l'entrée gratuite des instruments agricoles.

L'honorable député a-t-il voté pour cela?

.....fil d'engerbage en franchise.

Ils l'ont depuis le mois de janvier.

.....fil de fer barbelé, bois, clous, fruits en franchise et réduction du tarif sur bien des articles. Si le gouvernement est incapable de nous assurer cet avantage il devrait au moins tailler le tarif autant qu'il peut le faire sur ces articles. Il se peut que le gouvernement fasse à cet égard tout ce que nous attendons de lui mais en tout cas, cela ne fait pas de mal de rappeler son esprit au souvenir des promesses.

L'esprit du gouvernement fut suffisamment réveillé par ces messieurs et le tarif fut présenté, mais il laissait intact le tarif pour une foule des articles nécessaires à l'existence du colon, spécialement pour des instruments agricoles qui sont si importants et dont l'honorable député demande maintenant de réduire les droits à 10 pour 100. L'honorable député de Lisgar ne veut pas qu'on les entre en franchise.

M. RICHARDSON : L'honorable député votera-t-il pour l'amendement?

M. SPROULE : L'honorable député ferait mieux de savoir lui-même comment il va voter. J'ai montré ce que ses amis avaient promis de faire s'ils arrivaient au pouvoir et maintenant, il ferait mieux de se mettre en règle avec le gouvernement et avec ses électeurs. Ce ne sont pas mes funérailles, ce sont celles de l'honorable député et de ses amis et c'est à lui qu'il appartient maintenant d'indiquer où il en est de son attitude d'il y a quelques années et de convaincre les cultivateurs de l'ouest qu'il se trompait alors ou qu'il est inconséquent aujourd'hui ou même qu'il voulait couvrir ses amis en déclarant ce qu'il considérait être alors du plus grand intérêt de la population de l'ouest.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Bien que cette motion ait trait à un article en particulier, je crois que cette Chambre admettra comme moi que la discussion a tourné à une critique générale du budget, malgré qu'il ait été entendu cette après-midi que le débat du budget serait remis à plus tard.

M. SPROULE : Je parle seulement du budget de l'année dernière et non de celui de cette année.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'est pas le seul qui ait parlé et, par conséquent, mes observations sont bien fondées. Nous avons, je crois, tous convenu qu'il valait mieux ne pas discuter le budget et comme ces messieurs qui se lèvent pour discuter la motion font preuve d'une tendance insurmontable à tomber dans un débat général du budget, je crois répondre au désir des deux côtés de la Chambre en proposant, comme je le fais, l'ajournement du débat sur cette motion.

M. CLANCY : Il me semble que ce n'est pas la façon convenable pour ces messieurs de se tirer d'une motion désagréable. Je ne sais pas si l'honorable député est sincère ou non en proposant cet amendement. Il est bien clair que les honorables ministres n'ont aucune intention de voter sur cette motion et que le ministre des Finances, sous prétexte que les députés des deux côtés de la Chambre peuvent entrer dans une discussion peu désirable, propose l'ajournement du débat. J'admets pour ce qui a trait à la discussion du tarif qu'il vaut mieux la laisser jusqu'au moment où elle pourra se faire plus à propos. Mais est-ce bien la vraie raison qui fait agir le ministre en le poussant à proposer l'ajournement du débat? Je pense que si un vote se prenait, il se verrait obligé avec ses collègues de voter contre l'honorable député qui a présenté l'amendement en cette circonstance. La question soumise à la Chambre est de savoir s'il y aura ou non réduction des droits sur les instruments agricoles. La question est de savoir si le gouvernement a tenu parole aux gens du Nord-Ouest. Il est facile de comprendre pourquoi les cultivateurs du Nord-Ouest et du Manitoba ont un tel désir d'obtenir en franchise les instruments agricoles. Ce n'est pas que le tarif protecteur ne soit pas équitable dans ses dispositions, mais c'est que l'élévation des prix de transport les a quelquefois obligés à acheter des articles aux Etats-Unis au lieu de les acheter au Canada. Je ne veux cependant pas discuter cette phase de la question ; ne prenons pas à la légère la question soumise à la Chambre. Je remarque que l'honorable député (M. Richardson) se retire de la Chambre.

M. RICHARDSON : Je ne me retire pas.

M. CLANCY : L'honorable député ne devrait pas se soumettre à un ajournement du débat; il devrait insister pour avoir un vote.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Prenez un vote et nous verrons le résultat.

M. CLANCY : Je suis heureux de voir que le ministre de la Marine et des Pêcheries a consenti à prendre un vote. Je ne suis pas en faveur de la proposition de réduire à 10 pour 100 le droit sur les instruments agricoles. Les intérêts des cultivateurs sont intimement liés à ceux des manufacturiers et aucun ne peut se tenir à l'écart. Je suis prêt à voter pour condamner ces messieurs qui n'ont pas tenu leurs promesses. C'est un triste état de choses que celui où les chefs de partis font des promesses et ne les tiennent pas. Nous devrions poser en règle stricte que lorsqu'un grand parti s'engage à une ligne de conduite spéciale sur une question importante, comme l'ont fait ces messieurs, il devra remplir ses promesses à moins d'être à même de fournir des raisons substantielles, comme changement de circonstances, ou mouvement adverse d'opinion, ou impossibilité absolue de tenir parole.

Quant à moi, je voterai contre la motion, parce que j'ai toujours cru que nous devions trouver un moyen de repartir le fardeau du peuple de ce pays sur les manufacturiers et sur toutes les classes. Je crois que chacun devrait porter une part équitable des dépenses.

M. DAVIN : Il me semble que l'amendement de mon honorable amis le député de Lisgar (M. Richardson) a été préparé pour permettre aux honorables ministres de lancer une motion comme celle du ministre des Finances et pour fournir une porte de sortie. Avant de parler de la question d'ajournement, je désire, M. l'Orateur, vous faire remarquer que la question n'est pas dans l'ordre et je demande votre décision à cet égard. Je puis dire que si l'on nous accorde un vote et si mon honorable ami (M. Richardson) veut m'assurer qu'il est possible que le gouvernement accepte sa proposition, je vais voter pour son amendement.

M. l'ORATEUR : L'honorable député serait-il assez bon de m'indiquer son point d'ordre.

M. DAVIN : Le point est qu'un député en particulier propose un changement déterminé dans le tarif. Il n'ajoute pas au fardeau qui pèse sur le peuple, je l'admets et à ce point de vue, il peut être considéré dans l'ordre.

M. l'ORATEUR : Si la motion de l'honorable député (M. Richardson) est hors d'ordre, la motion de l'honorable député (M. Davin) n'est pas dans l'ordre, pour la même raison.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il me semble, M. l'Orateur, qu'il y a une distinction entre les deux motions si j'interprète fidèlement le livre du Dr Bourinot. Il y a une différence entre une motion pour la radiation absolue d'un droit et une motion pour établir un droit déterminé. Page 557 du livre du Dr Bourinot je trouve ceci au sujet de l'imposition des taxes :

Mais il n'est pas régulier de proposer une taxe nouvelle ou distincte qui n'est pas une simple augmentation....

Naturellement ceci ne sapplique pas au cas présent.

....ou une diminution de droit sur un article que le gouvernement a déjà recommandé de taxer. Mais une proposition pour la suppression d'un droit est toujours dans l'ordre.

Je comprends que la motion principale recommande la suppression d'un droit.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, c'est simplement une censure du gouvernement.

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas qu'aucune des motions soit hors d'ordre.

M. RICHARDSON : Je désire fournir deux mots d'explication personnelle. L'honorable député (M. Davin) a insinué que la motion du ministre des Finances était le résultat d'une entente entre nous pour écarter la question et empêcher un vote. Je suis sûr que le ministre des Finances va me disculper. Mon amendement était de bonne foi et on ne m'a jamais suggéré l'idée d'ajournement du débat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a certainement pas eu d'entente entre mon honorable ami le député de Lisgar (M. Richardson) et moi. J'ai parfaitement compris, en faisant cette motion que, selon toute probabilité, l'honorable député (M. Richardson) n'y serait pas favorable.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Pourtant, il accepte la situation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'en sais rien.

M. DAVIN : Mon honorable ami (M. Richardson) entre autres assertions qu'il a lancées à mon égard a cité ce qu'il avait dit l'année dernière et que je n'avais pas jugé mériter une réponse. Il (M. Richardson) disait :

Lorsque la motion de M. Cleveland fut mise aux voix pour inscrire l'huile de charbon sur la liste de franchise, l'honorable député (M. Davin) a voté contre.

Eh bien ! M. l'Orateur, il n'y a pas eu de vote sur la motion de M. Cleveland. M. Cleveland a proposé le mardi, 9 février 1893 :

Qu'il est à propos d'inscrire l'huile de charbon sur la liste de franchise.

A six heures le débat s'est clos et il n'y a jamais eu de vote. J'ai parcouru dans les *Débats* la liste des votes et je ne trouve pas de vote sur cette question.

Voici les débats de 1893 pour le prouver. Voilà un échantillon, M. l'Orateur, des assertions hasardées de l'honorable député. Il n'y a pas un atome de fondement dans son assertion que j'ai voté contre la motion de M. Cleveland. Si la motion du ministre des Finances est adoptée, la question va être rejetée et ne reviendra pas à cette session. Je crois qu'il serait très bon d'avoir l'opinion de la Chambre sur la conduite du gouvernement qui a violé ses promesses relatives aux instruments agricoles. Le vote, M. l'Orateur.

La Chambre prend le vote sur l'amendement de M. Fielding, pour ajourner le débat :

POUR :

Messieurs

Bain,	Hurley,
Beith,	Joly de Lotbinière (sir Henri),
Blair,	Lang,
Bostock,	Legris,
Bourassa,	Livingston,
Bourbonnais,	Logan,
Brodeur,	Macdonell (Selkirk),
Burnett,	McGregor,
Calvert,	McMillan,
Casey,	Malouin,
Champagne,	Maxwell,
Charlton,	Mignault,
Christie,	Mulock,
Davies (sir Louis),	Oliver,
Edwards,	Paterson,
Erb,	Proulx,
Fielding,	Rogers,
Fisher,	Semple,
Fitzpatrick,	Somerville,
Flint,	Sutherland,
Fraser (Guysborough),	Talbot et
Gauthier,	Tupper (sir Charles),
Godbout,	Hibbert).—46.
Haley,	

CONTRE :

Messieurs

Davin,	Quinn,
Douglas,	Richardson,

Earle,	Roche,
Guillet,	Sproule,
LaRivière,	Taylor,
McNeill,	Wallace et
Pope,	Wilson.—14.

Le sous-amendement est adopté et le débat ajourné.

M. TAYLOR: L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) n'a pas voté.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): J'ai commis une erreur en votant. J'ai avec le chef de l'opposition un engagement permanent d'abstention simultanée et bien que je ne sois pas sûr que ce serait le violer, pour plus de sûreté, je préfère que mon nom soit omis.

M. HUGHES: J'ai pairé avec l'honorable député de Toronto-ouest (M. Bertram).

M. FORTIN: J'ai pairé avec le député de Terrebonne (M. Chauvin). Je crois que je pouvais voter sur cette question mais comme des doutes se sont élevés, je désire retirer mon vote.

M. CLARKE: J'ai pairé avec l'honorable député de Shefford (M. Parmalee).

M. FEATHERSTON: J'ai pairé avec l'honorable député d'Hastings-nord (M. Carscallen), autrement, j'aurais voté pour l'amendement d'ajournement du débat.

M. WOOD (Hamilton): J'ai pairé permanemment avec le député de Middlesex-est, (M. Gilmour), si je n'avais pas pairé j'aurais voté pour l'amendement d'ajournement du débat.

Sir MINISTRE DU COMMERCE: Peut-être, après ce débat fatigant et complet répondrais-je au désir de la Chambre en proposant que la séance soit levée maintenant.

Motion adoptée, et la séance est levée à 6 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 12 avril 1898.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRES.

LIGNE RAPIDE.

Sir CHARLES TUPPER: Avant l'appel de l'ordre du jour j'aimerais poser une question à mon honorable ami qui, je suis charmé de le voir, est à même de se trouver en Chambre aujourd'hui et voyant que l'honorable député de Québec-est (M. Dobell), est aussi à son siège, j'en profite pour demander s'il peut donner à cette Chambre quelques informations sur l'état et les perspectives du service de la ligne rapide.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je suis très flatté des paroles aimables que l'honorable député m'a adressées personnellement. Je ne pourrais pas faire maintenant de déclaration à l'égard de la question soulevée par mon honorable ami, mais, demain, je pourrai faire une déclaration.

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

La Chambre reprend le débat sur la motion proposée par M. Fielding: "Que l'Orateur quitte maintenant le fauteuil et que la Chambre se forme en comité pour considérer les voies et moyens de prélever les subsides destinés à Sa Majesté."

M. FOSTER: Je dois remercier les honorables ministres d'avoir eu la bonté d'ajourner le présent débat jusqu'à ce jour, à cause d'une légère indisposition que j'ai éprouvée. J'espère pouvoir, un de ces jours rendre la pareille au ministre des Finances, en lui accordant une couple de jours de répit quand il se trouvera dans une impasse, et qu'il sera pris à l'improviste.

Le ministre des Finances a commencé son discours en félicitant la Chambre de deux choses; en premier lieu au sujet de la condition du pays, et ensuite sur les résultats de la politique du parti qui est au pouvoir. Je crois qu'il aurait mieux fait de se contenter du premier sujet de félicitations et ne pas souffler mot du second. En félicitant la Chambre à propos de la condition du pays, il était sûr de ne pas soulever une question controversable.

Je suis heureux de me trouver d'accord avec lui en ce qui concerne l'état général et le progrès du pays, et de pouvoir approuver le panégyrique—je ne peux l'appeler autrement—bien fondé, bien mérité, qu'il a fait des résultats de l'exercice 1896-97, et qui a eu la plus large part dans son discours.

Néanmoins, avant d'aborder le sujet, il y a une couple de points sur lesquels j'aimerais attirer l'attention, non pas à cause de leur mérite intrinsèque mais comme étant des sujets incidents controversables.

Le ministre des Finances s'est un peu raillé de moi au sujet de certaines assertions et prévisions ou prédictions que j'ai faites durant une session précédente, relativement aux résultats généraux, au point de vue des finances. Peu importe que le ministre des Finances, ou moi, a été strictement exact dans ses prévisions faites un an avant l'événement, mais de crainte que quelques-uns des députés de la droite ne puissent croire que je suis le seul en défaut sur ce point et que les prévisions du ministre des Finances étaient justes—il est bon que je dise un mot à ce sujet.

Je reconnais que mon honorable ami avait l'avantage sur moi, comme l'a toujours celui qui tient les cordons de la bourse sur l'étranger, qui ne peut pas suivre les recettes et les dépenses d'aussi près que le ministre qui est chargé des finances, et qui a certainement peu ou rien à faire dans la réduction des dépenses. On se souviendra que j'ai basé mes prévisions sur l'état de choses existant et sur la ligne de conduite suivie dans le temps par le gouvernement. J'ai déclaré que les recettes de l'exercice 1896-97 seraient de $36,000,000. Elles ont été de $37,829,000, soit un excédant de $1,200,000. Mais en parcourant l'*Officiel*, il y a une couple de jours, j'ai constaté qu'en comparant le revenu de l'accise pour l'année courante avec celui de 1896-97, à venir au 31 mars de chaque année, le déficit de l'année courante, c'est-à-dire, l'excédant de l'année dernière, était exactement de $1,211,000; de sorte que sans cette augmentation étonnante et rapide

des recettes de l'accise, mon estimation aurait été exacte à $10,000 près. Mais le ministre des Finances, qui pouvait mieux voir que moi et qui avait dû être en mesure de faire une prévision exacte, s'est trompé d'un demi-million de piastres dans son calcul relatif aux recettes. Dans les dépenses, j'ai encore eu le dessus sur lui. J'ai estimé que les dépenses seraient de $38,600,000, me basant sur les dépenses faites jusqu'à cette époque et supposant qu'elles continueraient ainsi. Mon calcul est de $200,000 de trop. Mais le ministre des Finances calculait qu'elles seraient de $37,850,000, et son estimation est de $500,000 en moins ; de sorte que sur ce point j'ai fait une erreur de $200,000 en plus et l'honorable ministre en a fait une de $500,000 en moins. Mais quand on en vient au déficit, cela ne compte pas, car si l'un fait une erreur au sujet des recettes ou des dépenses, vu que les prévisions ne se réalisent point, le résultat suivra en conséquence, en ce qui concerne le déficit.

J'ai estimé que les dépenses imputables sur le compte du capital seraient de $4,300,000, et le ministre des Finances les a évaluées à $3,400,000. Elles se sont élevées à $4,500,000 ; ainsi mon calcul s'est trouvé être de $200,000 en moins, mais celui du ministre des Finances l'a été de $900,000. J'ai évalué l'augmentatian de la dette à $4,000,000, et le ministre des Finances à $1,750,000; j'ai fait une erreur de $900,000 en plus, mais mon honorable ami en a fait une de $1,290,000 en moins. Si les recettes du revenu de l'intérieur avaient été normales mes prévisions se seraient realisées presqu'à la lettre. J'ai pensé qu'il était utile d'attirer l'attention de la Chambre sur ce sujet, de crainte. ainsi que je l'ai dit, que quelques partisans du gouvernement ne prissent le ministre des Finances pour un homme infaillible et l'ex-ministre des Finances pour le seul homme qui pût se tromper.

L'honorable ministre s'est aussi moqué de ma prédiction qu'il aurait à emprunter $10,000,000 en 1896-97. Il a déclaré qu'il n'avait pas emprunté cette somme en 1896-97. Non, il ne l'a pas empruntée ; il a attendu juste trois mois et il est allé ensuite emprunter ces $10,000,000, j'accorde volontiers à l'honorable ministre le bénéfice de ce court délai. Il a dit que j'avais déclaré que le gouvernement commençait une année de dépenses insensées devant se terminer par un désastre.

J'aurais mieux fait d'employer le mot ère, au lieu d'année, et nous aurions eu ainsi un peu plus de temps, et pour obtenir une bonne décision d'un arbitre il faut donner le temps de faire la preuve. Mais si la fin est un désastre, quand un gouvernement appuyé par un parti qui depuis le plus humble de ses membres jusqu'à son chef, a promis au pays de réduire la dépense. a réussi dès la première année à augmenter les dépenses de $1,400,000, je peux fort bien dire que même cette année-là s'est terminée par un désastre ; et que l'année suivante avec des dépenses en vue de $1,800,000 de plus qu'en 1896-97 se terminera par un désastre, tenant compte des promesses publiquement faites et acceptées. En ce qui concerne la logique et la bonne foi des partis, je ne veux pas retirer mes paroles. Que le temps soit le juge, mais accordez-nous assez de temps, et on verra que les promesses faites par les honorables membres du gouvernement, relativement à la réduction des dépenses ont été violées, et que de cette manière l'année se terminera certainement pour eux, par un désastre. Je désire faire quelques observations au sujet de l'emprunt. Relativement au taux auquel l'emprunt a été effectué sur le marché anglais, j'approuve le ministre des Finances de l'avoir opéré à un demi pour 100 de moins que les deux emprunts précédents. Je le désapprouve d'avoir dit que c'était une expérience. Je nie cette assertion. Le ministre en plaçant son emprunt sur le marché de Londres à un taux plus bas n'a fait que suivre une longue série de précédents sages, et avec la prime à laquelle notre emprunt au taux le plus bas existait alors sur le marché anglais, on aurait commis une bévue, pour ne rien dire de plus, en plaçant un emprunt à 3 pour 100 ; ce n'est ni plus ni moins que ce qu'un homme d'affaires prudent aurait fait, et ce n'était pas du tout un essai pour le Canada, avec son crédit si bien établi et reconnu quand le ministre des Finances a contracté cet emprunt.

Nous avons eu des diminutions dans le pour 100. En 1884, le taux de l'intérêt a diminué de 4 pour 100 qu'il était en 1879 à 3¼ pour 100. Le coût net était de 4¼ pour 100, et le bénéfice net fut de ¼ pour 100 sur 4½ pour 100. En 1888, il y eut une autre diminution, et on emprunta à 3 pour 100, après l'emprunt à 3½ pour 100 effectué en 1885. Celui-là coûta 4 pour 100, et il y eut un bénéfice de ⅝ de 1 pour 100 sur le taux des emprunts précédents.

En 1897, l'honorable ministre (M. Fielding) plaça son emprunt à 2½ pour 100, après l'emprunt fait en 1894 à 3 pour 100, résultat net 2⅞ dans le coût, avec un profit de $\frac{7}{16}$ de 1 pour 100 sur l'emprunt précédent à 3⅛ pour 100.

Maintenant, comparons ces chiffres. En 1884, le gain entre 4 et 3½ pour 100 a été de $\frac{5}{16}$ de 1 pour 100 ; en 1888, entre 3½ et 3 pour 100 il a été de $\frac{3}{4}$ de 1 pour cent, et en 1897, l'emprunt de l'honorable ministre (M. Fielding) a donné un profit de $\frac{7}{16}$ de 1 pour 100. En conséquence, le profit en percentage sur le coût net de l'emprunt, gouverné par le taux de l'intérêt, a été de $\frac{3}{4}$ en 1888, comparativement à $\frac{7}{16}$ en 1897, et à $\frac{5}{16}$ en 1884. Conséquemment, bien que l'emprunt de 1897 soit excellent et que le gain soit appréciable, le gain n'a pas été la moitié autant que celui réalisé par la diminution de 3½ à 3 pour 100 en 1888. Et il n'a pas été aussi populaire.

L'emprunt de 1892 a eu 420 soumissionnaires, celui de 1894 a eu 566 soumissionnaires et a été souscrit six fois au dessus du montant demandé, celui de 1897 a eu 183 soumissionnaires seulement et n'a été souscrit que deux fois. Tout en louangeant à juste titre le pays et son crédit, et en étant satisfait de l'emprunt de mon honorable ami (M. Fielding), c'est une erreur de dire, en premier lieu qu'il a été un essai ; en second lieu, qu'il a été l'emprunt le plus avantageux qui ait été fait, et, en troisième lieu, qu'on y a vu la plus grande diminution dans le taux de l'intérêt.

Après avoir fait ces observations, je reconnais que, quand vous êtes rendu à 3, à 2½ ou à 2 pour 100, vous ne pouvez pas vous attendre à d'aussi fortes diminutions dans le crédit absolu ; mais ce que je veux dire, c'est que, tenant compte de l'histoire passée du Canada, de son crédit élevé, des conditions stables du pays, le ministre ne pouvait pas faire autrement, et il a parfaitement bien agi en plaçant son emprunt à 2½. Et bien qu'il n'ait pas réussi à obtenir tout ce que quelques-uns d'entre nous espéraient qu'il aurait, il a contracté un excellent em-

prunt, et son effet se fera sentir dans des opérations financières que le pays pourra plus tard faire sur le marché anglais.

L'emprunt a été avantageux et a bien réussi, mais c'est le Canada qui est derrière cet emprunt, et ce sont les conditions et le progrès du pays durant trente années, qui nous permettent de nous réjouir dans cette Chambre de la position brillante que le pays occupe sur les marchés monétaires de l'univers.

Pendant que je suis à parler de l'emprunt, je vais dire quelques mots sur les réductions opérées dans le taux de l'intérêt dans les caisses d'épargnes. Pendant que j'étais ministre des Finances, longtemps après l'emprunt contracté à 3½ pour 100, j'ai recommandé une réduction du taux de l'intérêt sur les sommes déposées dans les caisses d'épargnes de 4 qu'il était à 3½ pour 100. Je faisais cette recommandation parce que la différence entre l'intérêt auquel on pouvait emprunter dans le temps sur le marché de Londres, tous frais inclus, et celui payé dans les caisses d'épargnes était trop grande pour justifier le pays de recourir aux contribuables pour faire payer la différence entre les deux taux d'intérêt. Mais en même temps, je reconnaissais l'opinion—que la Chambre partagera encore—que, tenant compte des circonstances que je relaterai dans quelques instants, le gouvernement agit sagement en accordant aux soumissionnaires de notre pays un intérêt aussi élevé, et même plus élevé que celui que nous payons aux étrangers qui nous prêtent l'argent. Il y a tant d'avantages qui se rattachent au dernier qu'ils contrebalancent même une différence considérable entre les sommes que vous payez à titre d'intérêt.

Or, le 1er juillet 1897, le présent gouvernement, agissant d'après le même principe, avec nos 3 pour 100 et un peu plus au pair, décida de réduire l'intérêt de 3½ à 3 pour 100. En cela, je l'approuve entièrement, mais je crois que le gouvernement aurait bien fait de s'en tenir là et de ne pas aller plus loin. A mes yeux, il est clair qu'il se serait arrêté là si ses besoins ou son manque de fermeté ne lui eussent conseillé la décision qu'il a prise, et qui est tout à fait contraire à la ligne de conduite que j'ai favorisée jusqu'à ce jour.

Quelles raisons le ministre des Finances (M. Fielding) a-t-il données pour se justifier de réduire le taux de l'intérêt dans les caisses d'épargnes de 3 à 2½ pour 100? La raison qu'il a donnée est qu'il veut que les banques empruntent à meilleur marché qu'elles ne pourraient le faire autrement. Il a déclaré que les banques sont en même temps prêteurs et emprunteurs, et que si elles pouvaient emprunter à meilleur marché elles pourraient prêter de la même manière, et, en conséquence, que les affaires générales du pays en retireraient des avantages.

Supposons que nous admettons ce raisonnement: du moment que vous le poussez au delà d'un certain point, qui est une valeur raisonnable et équitable pour l'argent, de ce moment là votre argumentation est appuyée sur de fausses prémisses, et si vous en tirez une conclusion, celle-ci n'est pas bien fondée. Les banques empruntent et prêtent et le gouvernement emprunte et dépense.

Pour dépenser le gouvernement doit emprunter, et il doit emprunter sur les marchés étrangers ou dans le pays même, ou dans les deux, jusqu'à présent le gouvernement a emprunté une partie de ses fonds des habitants du pays lui-même. Le ministre des Finances a allégué une autre raison que je n'approuve point. Il a donné comme raison de l'établissement des caisses d'épargnes de l'Etat la nécessité d'avoir un lieu sûr pour y déposer les économies du peuple. Je prends la liberté de dire que s'il n'y avait eu que cette raison, jamais le gouvernement n'aurait établi des caisses d'épargnes dans le pays. Les banques du pays sont si sûres, si solidement établies et offrent aux déposants une si grande sûreté que jamais le gouvernement n'a cru qu'il était nécessaire d'établir une caisse d'épargne de l'Etat pour sauvegarder le dépôt des économies du peuple.

Mais le principe fondamental de l'établissement des caisses d'épargnes de l'Etat a été d'encourager le peuple à économiser, en mettant ces caisses d'épargnes à sa disposition. En conséquence, l'honorable ministre des Finances n'a pas eu raison de restreindre l'établissement de ces caisses d'épargnes à la nécessité de fournir au peuple des lieux de sûreté pour y déposer ses économies. La raison principale, et, de fait, l'unique raison a été d'encourager et de répandre l'esprit d'économie parmi le peuple en général.

Je désapprouve aussi, la tentative qu'il a faite en nous donnant à entendre que les caisses d'épargnes établies et maintenues par le gouvernement ont perdu leur destination primitive. Etrange assertion, vraiment! En premier lieu, il nous a dit qu'elles étaient destinées à fournir un lieu sûr pour les dépôts d'argent, mais par sa seconde assertion, il nous a fait voir qu'il était revenu à l'unique raison qui a fait établir ces caisses d'épargnes, c'est-à-dire encourager le peuple à économiser. Il a déclaré que la raison qui avait fait établir ces caisses d'épargnes, savoir fournir un lieu de sûreté pour y déposer les économies des classes pauvres, n'existait plus, parce que, règle générale, les dépôts de sommes d'argent y étaient faits, non pas par les classes pauvres, mais en grande partie par des personnes qui se servaient de ces caisses d'épargnes comme d'une commodité.

Je ne partage pas l'opinion de l'honorable ministre sur ce point, car je crois que la statistique du département des caisses d'épargnes établira que les dépôts y sont faits par des hommes ayant des moyens restreints, qui sont à salaire, qui ne gagnent pas suffisamment dans une année ou six mois pour leur permettre de faire un placement permanent, mais juste assez pour que, après avoir prélevé leurs frais de subsistance, il leur reste une petite somme qu'ils peuvent déposer de temps à autre dans les caisses d'épargnes, et augmenter ainsi leur petit pécule, et de cette manière est encouragée la meilleure de toutes les habitudes, celle de l'économie.

Pourquoi mon honorable ami s'intéresse-t-il aux banques du pays au point de refuser de rendre justice aux petits économes du pays? S'est-il justifié, quand en réponse à mes honorables amis qui lui disaient: "Vous ne faites rien pour le pauvre" il a fait cette observation mal fondée qu'il y a dans le pays un grand nombre de gens plus pauvres qui refusent de payer l'intérêt aux pauvres qui ont des dépôts dans les banques.

A mon avis voici comment il faut raisonner. Les taxes sont prélevées pour payer l'intérêt sur la dette de l'Etat. L'Etat doit $50,000,000 aux déposants dans les caisses d'épargnes. C'est un emprunt fait par le gouvernement. Les contribuables paient l'intérêt sur l'emprunt du gouvernement, et c'est donner une fausse explication en disant qu'ils

paient l'intérêt à un certain nombre de déposants, et que c'est en conséquence une injustice à leur égard.

Quelle règle de droit l'honorable ministre suit-il en venant au secours des banques au détriment des petits économes du pays? En vertu de quel principe paie-t-il en intérêt de 2⅔ pour 100 aux prêteurs et refuse-t-il de payer ⅔ pour 100 de moins à ceux qui déposent leur argent dans les caisses d'épargnes de l'Etat?

Durant cinquante années les pauvres et les riches auront à payer l'intérêt de 2⅔ pour 100 sur les dix millions de piastres que mon honorable ami a empruntées, tandis qu'il retranche ⅔ d'un pour 100 sur chaque piastre économisée par les habitants du pays et qu'ils prêtent au gouvernement.

Pendant quarante ans les pauvres et les riches paieront l'intérêt sur cinquante millions de piastres qui deviennent dues en 1938, et ils paieront un demi-pour cent de plus que mon honorable ami n'accorde à ceux qui déposent leurs économies dans les caisses d'épargnes de l'Etat. Et pendant onze ans encore le gouvernement sera obligé de payer 3½ pour 100 sur 25 millions de piastres qui deviennent échues en 1909, et il paie un pour cent de moins aux classes pauvres et économes du pays qui placent leurs économies dans les caisses d'épargnes de l'Etat et qui prêtent ainsi leur argent au gouvernement.

Pourquoi faire cette distinction? N'y avait-il pas une raison suffisante pour établir ces caisses d'épargnes dans le motif qu'elles propagent des habitudes d'économie? Où est le pays civilisé et avancé dans lequel il n'existe pas de ces caisses d'épargnes fondées par l'Etat et établies pour cette fin et d'après ce principe? Il n'y en a pas un seul.

Par exemple, supposons que les déposants dans ces caisses d'épargnes prennent mon honorable ami au mot et qu'ils lui disent: Allez emprunter votre argent à Londres à 2⅔ pour 100, et nous allons retirer nos 50 millions de piastres. Quel sera le résultat? Il en résultera que $1,500,000 par année d'intérêt, qui sont aujourd'hui payées dans le pays, iront entre les mains des prêteurs d'argent des pays étrangers.

Est-ce une chose peu importante d'avoir à distribuer parmi les classes économes du pays l'intérêt sur une grande partie des sommes d'argent que le gouvernement doit emprunter pour administrer les affaires du pays—intérêt qui leur fait un revenu qu'elles retirent tous les six mois; intérêt qui est distribué partout, qui va dans chaque branche d'affaires et de commerce? Ou est-il préférable de payer cet intérêt à des étrangers? Personne, je crois, n'osera dire cela.

Passons à un autre raisonnement. N'est-il pas utile que les masses dans notre pays aient dans le gouvernement et les institutions publiques cet intérêt intelligent et permanent qui ne devient plus puissant que par le fait qu'elles ont non seulement un enjeu dans le pays, mais un intérêt personnel, pécuniaire dans le gouvernement et dans les institutions du pays pareillement. La stabilité de la France et le progrès et la prospérité étonnants qui règnent parmi les paysans sont en grande partie attribuables à ce fait. Et je dis, en conséquence, que mon honorable ami a commis une erreur en réduisant l'intérêt sur les sommes déposées dans les caisses d'épargnes à un taux plus bas que celui que nous payons sur les marchés des pays étrangers. Et je répète ce que j'ai dit il y a un instant, que sans les besoins ou le manque de courage de mon honorable ami, il n'aurait jamais réduit le taux de l'intérêt sur les sommes déposées dans les caisses d'épargnes.

M. l'Orateur, cette réduction d'un pour cent qui sera en vigueur le 1er juillet 1898, va économiser un demi-million de piastres. Le gouvernement va-t-il remettre cette somme au pays? L'estimation de ses dépenses a-t-elle été diminuée d'autant? Cette estimation des dépenses est fort au-dessus de ce qu'elles étaient, bien qu'il économise $500,000 par année au moyen de cette réduction. Ayant fixé le chiffre de ses dépenses, le gouvernement avait à faire de deux choses l'une, soit d'imposer sur le pays une taxe jusqu'à concurrence de cette somme,—ce qu'il n'a pas fait—ou d'imposer cette taxe sur les économes, sur les habitudes d'économie du peuple et de priver les déposants de cette somme. Que la Chambre et le pays disent lequel de ces deux moyens était le plus avantageux.

Maintenant, après avoir fait ces observations, je demande si mon honorable ami a cru qu'il pourrait féliciter la Chambre à propos de la politique du gouvernement, telle qu'on la voit dans l'administration des finances durant l'exercice 1896-97. Les honorables ministres peuvent s'attendre, aussi longtemps qu'ils feront des promesses qu'ils ne tiendront pas, qu'ils obtiendront leurs mandats au moyen de promesses qu'ils violeront ensuite, à se voir mettre souvent sous les yeux cet état de choses. Non pas, je l'avoue sincèrement, parce que je crois que cela pourra avoir un effet quelconque sur eux, mais parce que je sais que le pays exigera l'accomplissement des promesses faites par des hommes publics, et bien que les honorables ministres semblent ignorer ce fait, ils devront le reconnaître avant longtemps, quand ils seront en présence des électeurs.

A ce sujet de l'administration des finances de l'année 1896-97, mon honorable ami ose-t-il féliciter son parti et le pays?

Voyons s'il en a le droit.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton)—maintenant absent de cette enceinte, et qui se trouve quelque part dans l'édifice du parlement—après la convention mémorable de 1893 ou furent définis les principes du programme libéral, prononçait en 1895, pour expliquer l'un des articles de ce programme, les paroles suivantes:

S'il était au pouvoir le parti libéral pourrait réduire immédiatement les dépenses publiques et effectuer d'autres économies pour un montant de $5,000,000 par année, sans nuire à l'efficacité de l'administration.

L'Abécédaire politique de l'Ile du Prince-Edouard—vous verrez maintenant mon honorable ami (sir Louis Davies) se lever,—lequel se faisait l'interprète de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, déclarait en termes bien prononcés et bien définis, à la suite de titres flamboyants:

Le parti libéral déclare qu'on peut retrancher plusieurs millions des dépenses actuelles, sans nuire à l'administration de la chose publique. L'honorable David Mills évalue l'économie probable à $4,000,000.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Quel est le journal que cite l'honorable député?

M. FOSTER: L'Abécédaire politique.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il n'existe pas de journal de ce nom.

M. FOSTER : C'est un journal périodique.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'en ai jamais entendu parler.

M. FOSTER : Il a vu le jour, et on l'a distribué par centaines de mille exemplaires, je suppose, dans toute la province de l'honorable ministre, vers le temps de certaines élections qui eurent lieu en 1896.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député (M. Foster) voudra-t-il en produire une copie en cette chambre ?

M. FOSTER : Mon honorable ami (sir Louis Davies) en a eu en sa possession plusieurs copies, qu'il jette fort à propos au quatre vents maintenant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai jamais entendu dire un mot de cette feuille.

M. FOSTER : Elle exposait le programme et les principes du parti libéral, rapportait les déclarations de ses chefs, et constituait l'abécédaire politique qui devait donner la note au parti libéral des provinces maritimes, spécialement de l'Ile du Prince-Edouard, dans son appréciation des partis politiques. Et ainsi, l'honorable ministre a publié la déclarion dont j'ai donné lecture.

Et puis M. l'Orateur, le chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier), dont la convalescence, maintenant, lui permet de supporter le coup même de s'entendre rappeler une des promesses qu'il a faites au public, disait :

Et en outre ils nous disent que si nous étions au pouvoir, nous ne pourrions pas retrancher et économiser. Pourtant, je ne crois pas que la tâche en soit difficile. Ce ne serait pas une tâche difficile que d'économiser jusqu'à un, deux, trois millions de dollars, et M. Mills a déclaré à ses commettants, il y a quelques jours, qu'il était possible de retrancher jusqu'à quatre millions de dollars, annuellement.

Il disait à Toronto :

Les dépenses ont-elles baissé ? Non, elles ont augmenté. Elles se sont accrues d'un, de deux, de trois, de cinq, de dix millions de dollars, et davantage, jusqu'à ce qu'elles atteignissent leur chiffre actuel de trente-huit millions, et les conservateurs ne reculent pas devant un tel chiffre de dépenses, mais ils l'acceptent tout entier. Si nous arrivons au pouvoir, nous suivrons l'exemple de M. Mackenzie, et je déclare que, tout en pouvant ne pas être en état de ramener les dépenses au chiffre auquel elles étaient lors de son administration, nous pouvons les réduire de deux, que dis-je, de trois millions de dollars par année.

Et, M. l'Orateur, le parti lui-même, assemblé en conclave solennel, déclarait, sur motion de M. Gibbons adoptée à l'unanimité, ce qui suit :

Nous ne pouvons constater qu'avec alarme la grande augmentation de la dette publique et des dépenses annuelles du Canada sujettes à contrôle, ainsi que la taxation du peuple, en découlant, de la part des gouvernements qui se sont continuellement succédé au pouvoir depuis 1878, et nous réclamons l'applications d'une économie sévère dans l'administration du gouvernement du pays.

Et enfin, la dernière mais non la moindre, à titre d'exemple de ces promesses, voici une citation d'un discours que mon honorable ami le ministre actuel du Commerce (sir Richard Cartwright), a prononcé en cette Chambre en 1896, à la suite de mon exposé budgétaire.

Pour ma part, je n'hésite pas à lui déclarer que je trouve une dépense annuelle du $40,000,000 ou de $38,300,000 absolument trop forte pour les ressources actuelles du Canada, je dis que c'est un déshonneur et une honte pour le gouvernement chargé du soin de nos affaires de venir nous demander $38,300,000 pour les dépenses annuelles du Canada. M. l'Orateur, voilà qui est tout à fait injustifiable. Il sert fort peu de gémir sur cet état de choses. Ce que les membres de la droite doivent faire, c'est d'essayer d'y faire face, et pour cela ils doivent réduire les allocations, modifier leur mode excessif de gouvernement actuel, et réprimer leurs idées extravagantes. J'ai dit et je le repète, qu'à mon sens il est monstrueux de demander au peuple de ce pays de se saigner annuellement de $38,000,000.

Ce sont là, M. l'Orateur, de simples échantillons des déclarations des chefs du parti libéral et de ce parti lui-même, où ces messieurs en leur nom et au nom de leur parti, se sont liés solennellement envers le pays relativement à la politique qui serait la leur si la voix du corps électoral les faisait arriver au pouvoir. Ils y sont parvenus sur cet engagement. Eh bien ! voyons si les membres de la droite peuvent se féliciter d'avoir rempli cet engagement-là.

Examinons, d'abord, la dette publique. Son augmentation de 1890 à 1896, alors que nous étions au timon des affaires, fut en moyenne de $2 652,900 par année ; elle fut de $3,028,000 la dernière année de notre administration. Son augmentation en 1896-97, depuis l'avènement au pouvoir des membres de la droite, a été de $3,041,163, et pour l'année courante, c'est-à dire 1897-98, après un exercice de huit mois sur cette année, son augmentation, d'après le ministre des Finances même, est de $4,500,000, soit $1,500,000 de plus que l'augmentation de 1896, et $1,900,000 de plus que la moyenne de l'augmentation annuelle de la période de 1890 à 1896.

Voilà donc à quoi se réduit la réalisation de leurs promesses quant à l'augmentation de la dette.

Passons à l'impôt. De 1892 à 1896 le revenu des douanes était en moyenne de $19,839,684. En 1897 il s'éleva à $19,891,996. Le ministre des Finances estime qu'il sera de $21,000,000 en 1898, et du même montant en 1899. Ainsi, M. l'Orateur, le montant prélevé au moyen seulement des impôts de la douane en 1898 et en 1899 sera de $1,200,000 plus considérable qu'il n'était en moyenne durant la période de 1892 à 1896. Il était étrange, lorsque l'honorable ministre déclarait le fort montant qu'il se proposait de percevoir des douanes l'année prochaine, c'est-à-dire $21,000,000, de voir un membre de la droite commencer, dans un moment de distraction ou de faiblesse, à l'applaudir, puis soudainement rester figé lorsqu'il se rappela que ce qu'il applaudissait était un accroissement des impôts que le parti libéral avait promis au peuple de diminuer.

Nous irons un peu plus loin, et nous examinerons l'ensemble des impôts formés et par les douanes et l'accise.

De 1892 à 1896 la moyenne en a été de $27,710,000 ; mais lors de l'arrivée au pouvoir de ce gouvernement économe, ces impôts se sont soudainement élevés, en 1896-97, à $28,648,620, et on les estime à $29,000,000 en 1898, et à $29,500,000 en 1899. Ainsi, l'ensemble de ces impôts à être prélevés en 1899 est de $1,800,000 plus considérable qu'en 1896-97, et de beaucoup plus élevé quil ne l'était en moyenne de 1892 à 1896.

Considérons maintenant tout le revenu du pays, qui doit être tiré du pays et payé par lui : tandis que nous avions prélevé $36,400,000 par année, de 1892 à 1896, eux ont prélevé $37,800,000 en 1896-97 ; et voici qu'ils vont percevoir $39,300,000 en 1897-98,

et $40,500,000 en 1899, soit $4,000,000 de plus que nous n'avons perçu, en moyenne, de 1892 à 1896.

Mais ces messieurs peuvent dire: "Nous n'augmentons pas le fardeau de l'impôt!" Eh bien! le fardeau de l'impôt se pèse d'après l'argent que vous arrachez au peuple. Or, vous allez lui faire payer en 1898-99 $4,000,000 de plus qu'il ne payait en 1895-96. "Oh! diront-ils, nous avons diminué de beaucoup le tarif." Le ministre des Finances, en effet, a donné lecture, l'autre jour, d'une longue liste de réductions que ces messieurs auraient apportées au tarif. C'est étonnant, M. l'Orateur, comme il arrive souvent de voir ces réductions de certains droits particuliers opérées par le ministre des Finances ne pas produire, lors de la constatation des résultats réels du commerce, l'énorme diminution à laquelle on s'attendait!

Voyons comment cela arrive.

En 1893, l'impôt relatif aux articles de consommation domestique était de 17·88 pour 100 du montant de ces articles imposables et admis en franchise imputés au pays; en 1896, il était de 18·28 pour 100; en 1897, de 17·87. La moyenne de 1892 à 1896 avait été moindre que la proportion que je viens de mentionner quant à 1896-97.

Si nous considérons la proportion de cet impôt relativement au montant des articles imposables seulement, importés pour la consommation domestique au Canada, à quels chiffres arrivons-nous? En 1893, il fût de 30·28; en 1894, de 30·87; en 1895, de 30·87; en 1896, de 30·07; et en 1897, de 30·04, soit une réduction, en cette dernière année, de juste 3·100 de un pour 100.

Mais mon honorable ami dira que cette comparaison n'est pas exacte, attendu que le droit n'a été abaissé que deux mois environ avant la fin de l'année, c'est-à-dire le 22 avril en 1896-87. Soit! Alors, examinons les rapports du commerce des premiers six mois de l'année maintenant courante, alors que le tarif de l'honorable ministre était en opération, au moins pour moitié, suivant la clause différentielle, et que voyons-nous? Que l'impôt relatif aux articles de consommation domestique importés au Canada durant ces premiers six mois est de 29·59 pour 100 du montant de ces articles imposables, ce qui, soustrait de cette proportion de l'impôt en 1896-97, fait constater une diminution de juste 4·500 de 1 pour 100 dans cette même proportion de l'impôt payé par le pays sur les articles de consommation domestique qu'il importe. Voilà la toute l'économie opérée.

Ainsi, tandis que nous avons prélevé 30·07 pour 100 l'an dernier; eux, cette année, ou la moitié de cette année, prélèvent 29·59 pour 100 du montant des articles imposables importés pour la consommation domestique.

Cependant, on nous demande encore d'ajouter à l'impôt cette année. Non seulement doit commencer avec l'année prochaine une économie d'un demi-million de dollars arraché aux déposants soucieux de se créer un fonds de réserve à la banque d'épargne, sans que pour cela l'impôt soit diminué d'un sou, mais on doit encore ajouter à l'impôt qui pèse sur le pays. Combien et sous quel prétexte? Sous le prétexte, M. l'Orateur, et d'assister les colonies-sœurs en détresse, et de participer aux charges du gouvernement impérial, pour l'aider à les remplir. On se propose, d'abord, d'augmenter tranquillement les taxes imposées sur le sucre brut et raffiné, puis d'emboucher la trompette pour dire aux colonies des Antilles: "Nous vous permettrons d'exporter ici votre sucre au taux différentiel." On prend d'abord la précaution d'élever le droit à un niveau tellement prohibitif, que le percentage retranché en vertu de la réduction différentielle, il leur resterait encore à payer une taxe plus élevée que celle qui leur était imposée ici jusqu'à présent. C'est dans ces circonstances et sous ce prétexte qu'on nous demande d'imposer un droit sur le sucre.

Il fut importé trois cent trente millions de livres de sucre au Canada l'an dernier. Sur ce chiffre, il en vint vingt-cinq millions de livres des Antilles. Combien en sera-t-il importé sous l'empire du nouvel arrangement? Le ministre des Finances n'a pas pu le dire, il n'a pas même pu le conjecturer.

Personne ne peut le prévoir exactement; mais voici ce que je prédirai, laissant encore au temps le soin de déterminer dans quelle mesure je peux avoir raison. Le ministre des Finances va retirer de l'imposition de ce droit sur le sucre entre $250,000 et $350,000 environ de revenu dans le cours de toute l'année qui suivra son application. Comme c'est beau que d'aider les colonies des Antilles dans leur lutte commerciale! Comme il est beau, également, d'obtenir, sous prétexte de nobles sympathies pour l'Empire et d'aide à une colonie-sœur, $300,000 ou $400,000 de taxes destinées à contribuer aux dépenses publiques, sans apporter de soulagement, toutefois, à aucun intérêt existant dans le pays!

Voilà en ce qui concerne les promesses des membres de la droite au sujet de la taxation.

Jetons maintenant les yeux sur les dépenses.

De 1887 à 1896, nous avons dépensé, dans notre administration, une moyenne de $36,850,000 à compte du revenu permanent. En 1896, la dernière année de notre administration, en partie, nous avons dépensé $36,949,142. Le très honorable premier ministre, alors qu'il n'avait pas ce titre, mais alors que sa parole inspirait la confiance que, je le crains, on lui refuse aujourd'hui, déclarait qu'à son avènement et qu'à l'avènement de son parti au pouvoir, les dépenses seraient réduites d'un, de deux ou de trois millions de dollars, et l'honorable David Mills disait, lui, qu'elles le seraient de quatre millions. Comment a-t-il racheté sa parole? Est-ce en diminuant les dépenses de 1896-97 d'un, de deux ou de trois millions de dollars? Non, mais en les augmentant de $1,400,000, comme l'a reconnu son propre ministre des Finances lorsqu'il a fait son exposé budgétaire à la Chambre.

Mais il faut du temps, et comme il n'a pas pu opérer la réduction l'an dernier, peut-être entend-il remplir sa promesse durant l'année courante. Dans ce cas, il lui faut morigéner son ministre des Finances qui a déclaré publiquement que les dépenses de l'année courante seront de $38,750,000 à compte du revenu permanent, ce qui constitue précisément $1,800,000 de plus que nous n'avons dépensé en 1896, et $400,000 de plus que ces messieurs mêmes ont dépensé l'an dernier.

Mais peut-être le temps n'est-il pas encore venue; et que mon très honorable ami jugera à propos d'accomplir ses engagements durant l'année 1898-99. Le voici encore devancé par son ministre des Finances qui a déclaré par les estimations produites —et ce sont seulement les premières, doivent suivre diverses autres,—que les dépenses de 1898-99 s'élèvent à $39,124,000, somme dépassant de $2,174,000 les dépenses de 1896-97.

Comme mon très honorable ami a rempli ses promesses d'une façon étonnante ! Il déclarait aux électeurs : "Portez-moi au pouvoir, et je diminuerai les dépenses d'un, de deux ou de trois millions de dollars." L'administration des affaires publiques lui a été confiée, et en deux ans, au lieu de réduire les dépenses d'un, de deux ou de trois millions de dollars, il a atteint un point ne dépassant pas $500,000 ou $600,000, des $3,000,000 et le ministre des Finances n'a encore fait qu'annoncer les premières estimations des dépenses de 1898-99.

Les membres de la droite sont-ils d'avis qu'il y ait quoi que ce soit dans une promesse ? Lorsqu'ils sont arrivés ici, d'abord, ils avaient moins de hardiesse que maintenant. Ils éludaient leurs promesses seulement : et l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) leur accordait encore son appui, parce qu'ils ne dévoilaient pas beaucoup leur idée de ne pas accomplir leurs engagements de propos délibéré, mais ils en demandèrent pardon. Cette phase est passée maintenant, et pourtant l'honorable député de Wellington-nord les appuie toujours. Aujourd'hui le ministre des Finances a jeté bas tout masque, et c'est ainsi que, l'autre jours, il se levait en cette Chambre pour déclarer qu'il répudiait les promesses de son parti au sujet de la réduction des dépenses à compte du revenu permanent.

Ainsi donc, ces messieurs ont d'abord éludé leurs promesses ; ensuite, ils les ont violées à la sourdine ; puis enfin, ils en sont arrivés à avoir la force de se lever pour déclarer au pays qu'ils les répudiaient, disant que c'est folie de songer que le Canada puisse être administré avec $37,000,000, et que nous devons reconnaître que la chose est impossible.

Je demande au très honorable premier ministre s'il a quelque respect pour sa parole d'homme. Nul ne peut lever haut la tête, qui, après avoir fait une franche promesse à son concitoyen, la viole sans motif raisonnable et sans à propos. Et si une promesse faite à un concitoyen lie, elle lie cinq millions de fois lorsqu'elle est faite à cinq millions de personnes, et que c'est grâce à elle qu'on arrive au pouvoir.

Une expression cynique se répand sur la figure du jeune Napoléon que nous a envoyé le Nord-Ouest, Il n'a aucun scrupule de conscience, mais le chef du gouvernement pourrait être censé en avoir.

Que va faire mon très honorable ami à ce sujet ? Nie-t-il ses promesses ? Non. Va-t-il les remplir ? Non. Il est comme l'argile entre les mains du potier, et ceux qui le suivent ou qui l'entourent s'en servent à leur gré pour élever les dépenses d'un, de deux et même de trois millions de dollars, comme ils l'ont fait relativement aux trois années au sujet desquelles ils nous ont fourni leurs estimations.

Où est-il, M. l'Orateur, ce gros gardien de police de l'Ontario, qu'exhibait dans le *Star* de Montréal "un député libéral de l'Ontario," lequel, un gros bâton à la main, se tenait en face du ministre des Travaux publics, prêt, s'il était nécessaire, à combattre bravement son extravagance et à le forcer à promettre—ne serait-ce que du bout des lèvres—d'être plus économe à l'avenir ? Il a mordu la poussière.

Une VOIX : Il a été taillé en pièces.

M. FOSTER : Je n'irai pas jusque-là.

M. DAVIN : Il a brûlé son bâton.

M. FOSTER : Il a évidemment abandonné le combat, dans tous les cas.

Que dire maintenant, M. l'Orateur, des dépenses concernant le capital ?

De 1887 à 1896 nous avons dépensé de ce chef $3,639,000 par année ; en 1897 les membres de la droite ont dépensé du même chef $4,460,000 ; et le ministre des Finances (M. Fielding) nous dit qu'on dépensera $7,506,185 en 1897-98. Si nous réunissons ces dépenses aux dépenses à compte du revenu permanent, nous voyons que, tandis que la moyenne de ces dépenses additionnées a été de quarante millions et demi de dollars de 1887 à 1896, et qu'elles ont été de $41,800,000 en 1896, ces mêmes dépenses doivent s'élever à $46,256,185 en 1897-98, d'après les paroles du ministre des Finances.

Ces messieurs économisent-ils ? Avaient-ils promis de le faire ? Traitent-ils le peuple avec assez de mépris ? Et quel est l'état de leur conscience ?

Une VOIX : Oh ! oh !

M. FOSTER : Il est en vérité très significatif de voir d'où viennent ces "oh ! oh !" Quelle sotte chose que la conscience ! Pourquoi les hommes se sentent-ils troublés par elle ? Celui qui a crié "oh ! oh !" évidemment n'est pas sujet aux troubles de la conscience, mais il est d'autres députés plus justes qui n'y sont pas indifférents, et ils sont nombreux dans le pays ceux qui assignent ces membres devant le tribunal de l'opinion publique, pour leur demander pourquoi, après avoir fait [illegible] promesses, ils les ont violées à la sour[illegible], d'abord, puis enfin ouvertement répudiées. Il leur faut choisir de deux choses l'une : ou ils trompaient le peuple en lui faisant leurs promesses, ou ils ignoraient la nature de ces promesses-là. Or, il serait digne de remarque de constater autant d'ignorance dans des hommes politiques qui occupent leur position depuis dix et vingt ans. Quelle que soit, du reste, l'alternative qu'ils choisissent, l'une ou l'autre sera également amère au palais des députés qui appuient le gouvernement.

Je désire attirer l'attention du ministre des Finances sur un de ses arguments Il a dit : "Il y a un excédent de dépenses de $1,400,000 en 1896-97." Eh bien ! M. l'Orateur, on a souvent exposé qu'il y a deux espèces de dépenses, savoir : les dépenses contrôlables et les dépenses incontrôlables, et ces messieurs de la droite essaient de faire croire que l'augmentation de $1,400,000 a trait aux dépenses incontrôlables.

Le ministre des Finances a fourni une liste de ces dépenses à la Chambre, et qu'établit-elle ? Que sur cette augmentation de $1,400,000, $256,000 seulement ont été affectées à ce qu'on peut appeler des dépenses incontrôlables, et $1,140,000 ont été absorbées par des dépenses contrôlables, c'est-à-dire sujettes à la pleine autorité du gouvernement.

Ces messieurs n'ont pas même l'excuse de pouvoir dire qu'ils ont dû appliquer ce montant de $1,400,000 au paiement de l'intérêt de la dette. Comme je l'ai exposé, la principale augmentation a trait aux dépenses contrôlables, c'est-à-dire aux dépenses subordonnées à l'exercice de la volonté du gouvernement dans un sens ou dans l'autre, à son gré. Cependant, en expliquant pourquoi l'on demande pour l'année, 1897-98 $400,000 de plus qu'il n'a été dépensé en 1896-97, le ministre des Finances, tout

en admettant cet excédent, essaie de le pallier en alléguant certaines raisons, dont l'une consiste dans le paiement du surcroît d'intérêt résultant de l'emprunt de 1897. J'attire l'attention de mon honorable ami (M. Fielding) là-dessus, et je lui pose la question que voici : N'est-il pas vrai qu'en 1896-97 il payait l'intérêt de quatre à sept millions de dollars empruntés sous forme d'emprunts temporaires, emprunts qui formèrent le montant pour lequel il alla ensuite, en 1897, contracter un emprunt permanent sur le marché de Londres? Je crois être exact en disant que les emprunts temporaires s'élevaient de quatre à sept millions avant que le ministre des Finances (M. Fielding), eût contracté l'emprunt de 1897. Maintenant, en 1896-97, l'honorable ministre (M. Fielding) payait sur ces emprunts temporaires 4 pour 100, si je me trompe, qu'il me reprenne. En 1897-98, ces emprunts temporaires à 4 pour 100 sont remboursés, et acquittés au moyen de six à sept millions pris à même les $10,000,000 sur lesquels il ne paie que 2½ pour 100. Il fait là une économie de $79,000 à $80,000. Plus que cela, en 1896-97, l'honorable ministre payait 3½ par 100 sur les dépôts des banques d'épargne. La réduction de ½ pour 100 prend effet le 1er juillet 1898, de sorte que par rapport à 1896-97, il aura en 1897-98, la présente année, le bénéfice de ½ pour 100 sur au delà de cinquante millions de dollars, ce qui fait $250,000 qu'il épargnera cette année, comparativement à 1896-97.

Mettez les deux ensemble et vous avez une économie totale de $330,000, et retranchez tout l'intérêt de l'emprunt des dix millions pour neuf mois, ce qui fait $216,000 et le ministre des Finances se trouve économiser au delà de $100,000 sur l'intérêt de la dette. Et cependant l'honorable ministre essaie de faire voter par cette Chambre une augmentation de $400,000 sur le principe qu'il lui en faut une part—il ne dit pas combien—pour payer l'intérêt accru sur la dette publique. De fait, il va payer sur la dette publique moins d'intérêt qu'il n'en a payé l'année précédente, il épargnera, comparativement à cette année-là, seulement sur les dépôts des banques d'épargne la somme de $500,000 pour laquelle, comme je l'ai dit, il n'aura fait aucun bien quelconque au pays. Maintenant, le ministre des Finances a, pour ainsi dire, pris le taureau par les cornes, et tandis que depuis l'époque des élections jusqu'à cette année, ils ont violé leurs engagements et en ont évité l'exécution en s'en excusant ou en gardant le silence, le ministre, lui, s'en vient cette année présenter un rapport qui est virtuellement une répudiation de leur intention de donner le moindre effet à ces engagements. Je remarque que le ministre des Douanes (M. Paterson) rit de grand cœur de la violation de ces engagements.

Je n'aurais pas cru que mon honorable ami (M. Paterson) se mettrait à rire, car plus qu'aucun autre membre du gouvernement, il devrait considérer un engagement comme sacré et comme devant être rempli. Je regrette de voir l'extrême légèreté avec laquelle il traite une question aussi importante que la violation par lui et par ses collègues d'un engagement public.

M. BENNETT : Il siège trop près du ministre des Travaux publics.

M. FOSTER : J'ai peur qu'il siège trop près du ministre des Travaux publics et que le mauvais exemple soit contagieux. Le ministre des Finances a dit :

Je crois que l'opposition elle-même admettra qu'il n'est pas possible de maintenir les dépenses au chiffre de l'année dernière.

C'était en l'an 1895-96 dont les dépenses étaient en chiffres ronds de trente-sept millions de dollars. Voici une déclaration directe et claire faite par le premier ministre, déclaration dans laquelle il annonce qu'il ne se propose pas de réduire d'un, deux ou trois millions, les dépenses du fonds consolidé que dans la pratique il a augmenté d'un ou deux millions et de presque trois millions en 1898-99. Après avoir donné ces détails, je laisse le soin de condamner le gouvernement à un solide combattant, un soldat de la vieille garde, un des piliers de l'honorable ministre, le *Gleaner* de Huntingdon. En juillet 1897—que dirait-il au mois de juillet prochain ?—le *Gleaner* de Huntingdon disait :

Sir Richard Cartwright s'est engagé à mettre un terme à tout cela s'il en avait la chance: il a promis de donner au peuple des taxes moins élevées, imposées et dépensées honnêtement. Quelques mois après avoir fait cette offre, il fut pris au mot par les électeurs et la semaine dernière, en qualité de premier ministre intérimaire, à la tête d'une majorité suffisamment forte pour agir à son gré, au lieu d'abaisser la dette ou les taxes, il a soumis le bill des subsides le plus considérable que le Canada ait encore connu et il a obtenu la permission d'emprunter $15,000,000 pour ajouter à la dette. Il est impossible de concilier les promesses de cet homme avec ses actes car ceux-ci sont un démenti flagrant opposé à ses engagements. Il s'est déshonoré et, ce qui est pire, il a déshonoré le parti libéral, à moins que celui-ci ne le désavoue et n'oblige M. Laurier à se dispenser de ses services.

Il y a deux raisons pour lesquelles une action prompte et décisive s'impose à l'égard des hommes responsables d'infidélité envers le pays. D'abord, nous avons, comme libéraux, le devoir de veiller à ce que les promesses faites au nom de notre parti soient remplies. Pendant dix-huit ans le parti libéral a tenu une attitude admirable en face des extravagances et des spéculations qui empilait sur le pays les dettes et les taxes. Maintenant qu'il est pouvoir va-t-il remplir ses engagements ou va-t-il surpasser les conservateurs en tout ce qu'ils ont condamné? L'honneur et l'honnêteté demandent que le parti libéral soit fidèle à ses promesses ; et si désagréable et difficile que cela puisse être, tout ministre qui contrecarrera cette façon d'agir doit être mis de côté.

A moins que l'on n'en agisse ainsi, tous les libéraux sincères comprendront qu'il y a eu manque de bonne foi à l'égard des électeurs qui n'ont jamais songé qu'un gouvernement de notre parti pût combler le Pacifique de plus de largesses encore et pût reprendre le métier de croupiers en subsides de chemin de fer et en contrats particls. Deuxièmement les besoins des cultivateurs nécessitent un gouvernement d'économie et de retranchement. Nous savons ce dont nous parlons lorsque nous disons que les cultivateurs ne peuvent pas soutenir la continuation de la politique du dernier mois. Ils s'efforcent de joindre les deux bouts avec plus de mal qu'ils n'en ont eu depuis les premiers temps que le pays est habité et ils sont absolument incapables de se laisser taxer pour payer l'intérêt des subsides destinés à des entreprises qui, même si elles sont désirables, peuvent parfaitement être remises jusqu'à ce que notre position financière s'améliore.

Lorsque Tupper a abandonné le pouvoir avec une dette de $280,000,000 portant intérêt, les penseurs ont respiré librement convaincus que le danger qui menaçait le pays était écarté, et que sous le régime libéral la dette allait diminuer.

Au lieu de cela, le clôture de l'année financière va indiquer une addition de vingt millons, ce qui veut dire une somme plus forte encore soustraite aux revenus de l'agriculture, des centaines de mille dollars de plus envoyés à travers l'Atlantique pour payer l'intérêt des détenteurs de bons du Canada. Ceci est intolérable et si les cultivateurs étaient soucieux de leurs intérêts, ils ne manqueraient pas une occasion de faire connaître ce qu'ils désirent, que tous les subsides aux chemins de fer, tous les crédits pour de nouveaux travaux publics cessent jusqu'au jour où les revenus dépasseront les dépenses et que sans aucun prétexte on n'augmente la dette. Voilà le programme des cultivateurs et on a laissé croire au pays

que c'était le programme du parti libéral. Si Laurier et ses ministres ne sont pas disposés à le mettre en application, le plus tôt ils cesseront de s'appeler libéraux sera le mieux pour leur conserver le respect de leurs amis. Le pays avant le parti, le parti avant les personnes. Dans ce cas, les intérêts du pays et du parti libéral sont identiques et personne, si élevée que soit sa position ne peut se mettre dans le chemin. Les intérêts en jeu sont trop sérieux pour que les libéraux ou les cultivateurs fassent des cérémonies ou exhibent de la patience.

Après avoir détaillé ces engagements et donné la preuve de leur violation d'abord et de leur répudiation ensuite, je laisse la condamnation du gouvernement aux mains d'un de ses vieux partisans qui se prétend toujours libéral quels qu'aient été les dévouements des chefs du parti.

Maintenant j'arrive à une autre parti plus plaisante du discours du ministre des Finances. C'est cette partie où il fait l'historique de la grande année, l'année d'abondance, l'année 1896-97. Qu'est-ce que le ministre des Finances poavait dire de plus ?

☛Les exportations du Canada pendant l'année ont été de beaucoup les plus grandes et les plus considérables de l'histoire commerciale du pays.

Il a donné le détail des dépôts de banques d'épargne que le ministre qui siège à sa droite (sir Richard Cartwright) était tenu sous l'administration conservatrice de rejeter comme preuve de prospérité. Il les a dépeints en termes brillants ; il a détaillé de même les dépôts de banques chartées, les rapports des chambres de compensations, les comptes de chemins de fer et leur traduction dans la valeur des actions.

Il a dépeint tout cela à la Chambre en termes brillants et choisis, puis il a invité tout le Canada à décider de la valeur des résultats de 1896-97. Je salue la puissance d'éloge et de panégyrique de l'honorable ministre et je lui demanderai simplement en quelle année il faisait l'historique. C'était l'année datant du 1er juillet 1896 au 1er juillet 1897, pendant toute la durée de laquelle la politique de ce gouvernement, s'il en a une, n'a pas eu plus d'influence et d'effet ni plus de poids que s'il n'avait jamais dirigé les affaires. Cette année, 1896-97, quels sont les éléments qui l'ont rendue si favorable au point de vue des affaires et si notable dans l'esprit de mon honorable ami ? Comment, les exportations de ce pays se sont élevées de $121,000,000 en 1896 à $138,000,000 en 1897, soit une augmentation de $17,000,000. Pour en venir aux faits, je demanderai à l'honorable ministre de déduire trois de ces millions et de prendre comme base non pas les exportations totales mais les exportations domestiques canadiennes de ces deux années et dans ce cas il s'apercevra que l'augmentation de ces exportations a été juste de $14,000,000, une augmentation très notable et digne des brillantes couleurs dans lesquelles on l'a peinte. Et M. l'Orateur, en quoi consiste cette augmentation. Les exportations minières ont augmenté de $3,150,000. L'honorable ministre voudrait-il me dire quelle influence au monde l'élévation de ces messieurs au pouvoir et leur direction, du 1er juillet 1896 au 1er juillet 1897, peuvent avoir eu sur la production des mines du Canada ? Si quelque chose a profité à la prospérité des mines, cela a bien été les conditions antérieures, toutes créées sous le régime du parti conservateur-libéral et de la politique conservatrice-libérale.

La politique de ces messieurs n'a pas eu pour effet de faire sortir de terre une seule once de l'or ou de l'argent qui s'est vendu cette année là. Ils n'avaient pas annoncé leur politique. Pour les produits des forêts, il y a dans les exportations une augmentation de $4,100,000. L'honorable ministre me dira-t-il quelle influence la politique libérale peut avoir eu sur la quantité de bois mis cette année-là sur le marché, chaque pied de ce bois était coupé avant les élections qui ont eu pour effet de placer ces messieurs à la tête des affaires ? Si même une partie a été coupée en 1896-97 la politique de ces messieurs ne peut avoir eu aucune influence sur son placement, car ils ne l'avaient pas encore annoncée. Il y a encore une augmentation de $3,000,000 dans les exportations d'animaux et de leurs produits. Personne ne me soutiendra que cette augmentation de $3,000,000 dans les animaux vendus et leurs produits peut résulter en aucune façon de l'arrivée des libéraux au pouvoir ou de leur politique, qui resta indécise et ne fut annoncée que deux mois avant la fin de l'année. Les animaux vendus devaient être nés un, deux, trois ou quatre ans avant les élections de juin 1896, qui ont amené ces messieurs au pouvoir. Prenez maintenant les produits agricoles. Il y a de ce chef une augmentation de $7,700,000, à laquelle la même règle générale s'applique. Si vous mettez le tout ensemble, vous trouvez pour ces quatre articles une augmentation de $17,900,000, tandis que l'augmentation totale des exportations n'a été que de $14,000,000. Ces quatre produits sur lesquels la politique du gouvernement n'a pas pu avoir le plus mince effet appréciable constituent toute l'augmentation et même $3,900,000 de plus.

Quant aux sources de production, cette année d'abondance provient donc des conditions antérieures créées par la politique nationale et par l'administration du parti conservateur-libéral. Quant aux conditions de la récolte elles proviennent entièrement de circonstances climatériques et de l'immuable prévoyance de la Providence ; quant aux prix leur élévation est due à la rareté et aux demandes et dans bien des cas à la famine et aux autres calamités qui ont ravagé les régions productrices du globe, qui ont amoindri les réserves, élevé les prix et grossi ainsi la valeur totale de nos exportations. L'honorable ministre, dans toute cette année 1896-97 n'a trouvé nulle part dans le monde de marché pour une livre même de produits canadien. La politique qu'il a annoncée en 1897 n'a pas pu non plus avoir le moindre effet, comme je l'ai dit, sur ces produits qui étaient tous, poussés ou négociés avant sa promulgation. Le panégyrique prononcé par l'honorable ministre était juste et à propos, mais c'était la glorification d'une politique épanouie et non le chant d'avènement d'une politique nouvelle. Ce chant-là reste encore à chanter.

Maintenant je prendrai la question suivante et je demanderai à mon honorable ami s'il peut se féliciter lui et son parti de la politique fiscale dont il fait l'expérience depuis 1896 jusqu'à ce jour ? D'abord, au point de vue de la bonne foi vis-à-vis du public et de leur logique à l'égard de la politique ou des principes qu'ils ont prêchés. Lorsque vous touchez à cette question, M. l'Orateur, vous voyez que dans la façon dont ces messieurs ont agi, d'un côté la violation des promesses, de l'autre la confusion et l'indécision en affaires. Si l'on remonte de cinq ans dans la carrière de ces messieurs avant leur arrivée au pouvoir on trouve que leur politique a subi trois grandes tendances distinctes. D'abord, il y a eu de longues années de croisade pour le ren-

versement de la protection et la remise en vigueur de la politique de tarif de revenu d'Alexander Mackenzie, de 1875 à 1878. Puis, il y a eu cette demande d'ouverture de la porte pour les Etats-Unis et de fermeture de la porte pour l'Angleterre et tous les autre pays du monde et, finalement, il y a eu la présentation au Canada du système anglais, la destruction du fléau et de la plaie de la protection et l'introduction des principes de libre-échange qui gouvernent le commerce et l'administration d'Angleterre. Voilà les trois grandes lignes que suivait leur campagne électorale jusqu'aux derniers moments qui ont précédé les élections. Une fois les élections passées, quand ces messieurs furent au pouvoir, chacun se demandait : Lequel de ces trois principes vont-il adopter pour leur politique de tarif ? Les chefs du gouvernement étaient aussi peu renseignés que le public sur ce point et ils furent ainsi obligés d'attendre une année pour voir s'ils ne pourraient pas s'entendre sur quelque chose. Et bien que leurs discours n'eussent respiré que menaces et massacre contre le système fiscal et industriel du pays, ils le laissèrent sous le coup de ces menaces et de ces prophéties pendant toute une année au cours de laquelle ils tentèrent de se faire une idée de ce qu'ils allaient proposer, le tout pour la plus grande confusion des affaires, pour l'effarement du capital et pour l'indécision de toutes les entreprises en cours d'existence ou d'exploitation. En 1897, le 22 avril ils se présentèrent avec quelque chose sur quoi ils avaient pu s'entendre et le déposèrent sur le bureau de la Chambre. Ils laissèrent cela là sans y toucher du 22 avril au 25 mai, afin de comprendre quel sens donner à leur projet, et le 25 mai, ils se présentèrent avec un tarif revu de fond en comble qu'ils se préparèrent à expliquer à la Chambre et au pays.

Qu'était-ce donc ? Ils regardaient de deux côtés à la fois, de fait ils regardaient de tous côtés à la fois. Telle que présentée cette mesure était une mesure de réciprocité à l'intention du monde entier. Telle que présentée d'abord c'était une politique de préférence exclusive pour la Grande-Bretagne ; telle qu'amendée après un mois d'attente, c'était une politique de préférence dont pouvaient profiter toutes les nations les plus favorisées et telle qu'adoptée finalement, c'était une politique de préférence à l'adresse de toutes les nations les plus favorisées, plus la Hollande et la Japon et si le temps n'était pas arrivé pour la session du parlement, plus d'un sait combien d'autres nations du monde. Voyons, M. l'Orateur, ai-je raison ou non de dire que ce sont là les phases par lesquelles est passée leur politique. Mais, au début et dès le début, il y avait, je crois, autant que je puis la dégager des brouillards du débit, une idée latente que l'on se proposait d'appliquer, cette idée c'était une politique large de réciprocité qui n'était pas limitée à l'Angleterre, qui ne tendait à circonscrire, a un seul pays, le débouché commercial du Canada, dans cette offre, il y avait les germes, s'ils eussent été développés, d'un commerce réciproque sur un pied d'équité et d'égalité avec tous les pays du monde qui voudraient accepter ces propositions et répondre à ces offres, d'une façon honnête et équitable. Le ministre des Finances disait dans son discours du budget en 1897 :

D'après les traités belge et allemand, il est interdit à toute colonie de conclure un arrangement comportant un tarif différentiel à la Grande-Bretagne seule. Par nos résolutions nous n'offrons rien à la Grande-Bretagne seule. * * * * Nous n'offrons rien à la Grande-Bretagne seule, mais à toute nation qui voudra l'accepter. Nous faisons cette offre à tout pays qui voudra établir avec le Canada des relations commerciales raisonnables.

Le soir même de son discours, en réponse à un honorable député qui siège en face de moi, il disait :

Demain matin, à chaque station douanière du Canada, d'un océan à l'autre, les portes seront ouvertes au commerce privilégié avec la mère-patrie.

Tout d'abord vous pourriez croire qu'il y a entre ces deux déclarations antagonisme direct. Il y a certainement antagonisme entre les mots si vous ne savez pas lire entre les lignes et entre les lignes vous pouvez sentir que le gouvernement prétend que les traités n'affectent pas cette proposition, que l'offre de réciprocité est générale pour le monde entier, que la Grande-Bretagne est en état de tomber immédiatement sous le coup de l'arrangement et que l'on espère que le temps viendra où toutes les autres nations auront leur tour. Maintenant, M. l'Orateur, si c'est là la déclaration du ministre des Finances voyons qu'elle était l'opinion du ministre de la Marine et des Pêcheries :

Conséquemment, je prétends que, en raison de notre autonomie douanière, en l'absence de toute restriction comme celle qui existe dans l'Acte constitutif de l'Australie et en vertu de la restriction du pouvoir de la Couronne de négocier des traités, et en l'absence de toute législation impériale ou coloniale mettant ces traités en vigueur, je prétends, dis-je, qu'elle ne s'applique pas au Canada.

Il ne peut y avoir rien de plus catégorique :

Je prétends que cette résolution n'établit ni préférences ni distinctions. Elle n'impose aucune condition qui ne soit commune à l'Angleterre et aux autres pays, et si le système fiscal de la Grande-Bretagne lui donne droit—ce qui est évident—aux avantages immédiats qui résultent tous les jours de l'acceptation de nos conditions, et si l'Allemagne et la Belgique ne reçoivent pas les mêmes avantages maintenant, ce n'est pas à cause de notre législation, ni de notre offre, mais en raison de leur refus de se conformer aux conditions que nous avons mises à notre offre.

Nous y revoilà, les traités n'affectent pas la proposition, nous prétendons que l'Angleterre est en état d'en profiter immédiatement, mais ceci est offert au monde entier et nous espérons que le monde entier en profitera. Que dit le premier ministre ? Lorsque je lui posai directement la question avant le vote :

Je demanderai ce soir au premier ministre s'il veut dire à la Chambre avant que nous soyons appelés à voter, s'il considère que si cette résolution passe et prend force de loi, il est tenu d'accorder le même traitement à la Belgique et à l'Allemagne et aux autres pays qui ont avec la Grande-Bretagne des clauses de traité de la nation la plus favorisée. Il est de la plus haute importance que la Chambre sache cela avant d'agir, et il est de la plus haute importance que le pays ait une idée absolument claire de la question.

La réponse suivante fut faite par le premier ministre :

Si vous voulez ma réponse maintenant, je dis catégoriquement que cela ne s'applique ni à la Belgique, ni à l'Allemagne.

C'est toujours la même note qu'on entend : les traités n'affectent pas—nous ne l'admettons pas—notre offre de réciprocité est faite au monde entier—la Grande-Bretagne peut en profiter immédiatement—aucun autre pays ne le peut. Pour revenir

au ministre de la Marine et des Pêcheries, voyons ce qu'il dit :

Et tous les honorables membres de cette Chambre qui ont entendu lire cette résolution et écouté les explications de l'honorable ministre des Finances savent qu'elle était et avait été destinée à être l'offre d'un commerce réciproque à tout pays qui voudrait accepter les conditions contenues dans la résolution. Elle n'était pas limitée à un pays plus qu'à l'autre.

Le ministre du Commerce lui-même fut assez bon pour dire :

Mais je prétends de plus que l'offre que nous faisons actuellement n'est pas une offre comportant un privilège dans le sens vrai et légal du mot. Cette offre est faite au monde entier. Les Américains peuvent s'en prévaloir tout autant que les Allemands et les Belges. L'univers entier est invité à en profiter aux mêmes conditions que l'Angleterre. * * * * * *

Nous avons sans doute offert de meilleures conditions aux nations qui commercent avec nous sur une base équitable, mais nous avons fait la même offre aux Etats-Unis tout aussi généreusement qu'à n'importe quelle autre contrée qu'à l'Angleterre elle-même.

Et encore :

Je dis à l'honorable député que ceci est une offre de préférence commerciale pour tous les pays qui ont des titres à en jouir. * * * Si les Américains désirent nous donner des avantages réciproques complets et équitables, je recommanderai que l'on fasse avec eux du commerce pour le bénéfice du Canada et de l'Empire tout entier. Je crois que M. Foster s'apercevra avant qu'il ait beaucoup vieilli que si c'est un moyen détourné comme je l'admets, ce n'est pas après tout un mauvais moyen.

Maintenant, M. l'Orateur, ces expressions ne peuvent s'interpréter que d'une seule façon franche et droite, c'est que ces messieurs proposaient une politique de réciprocité commerciale avec toutes les nations du monde sans exception. En examinant toutes les nations, nous nions, disaient ils, qu'aucun traité puisse les exclure de la participation à ces avantages et empêcher le gouvernement d'en profiter. En passant en revue les nations du monde nous trouvons que l'Angleterre est en état d'en profiter immédiatement. Mais cela n'empêche pas les autres pays d'en profiter et le ministre de l'Industrie et du Commerce déclare espérer qu'avant que j'aie beaucoup vieilli je verrai les Etats-Unis entrez chez nous par cette porte. Ils ne voulaient pas circonscrire le commerce. Le Canada devait avoir tous les marchés du monde et se les assurer par trafic et par arrangement en donnant la réciprocité aux pays qui lui cèderaient des avantages en compensation et en élargissant ainsi les limites de son commerce. Voilà sur quoi ils sont partis. Ont-ils continué dans cette voie. Non, M. l'Orateur. Ils n'y étaient pas embarqués depuis longtemps quand ils furent obligés de reconnaître la force et là-propos des remarques que leur faisait ce côté-ci de la Chambre et forcés d'introduire une clause qui leur permet d'en sortir, s'il était décidé que les traités belge et allemand s'appliquaient, bien plus qui leur permet d'obtenir pour leur bill la sanction du Gouverneur général, en laissant une issue, grâce à laquelle les autorités anglaises pouvaient consentir au bill et réserver les droits des nations jouissant de traités de longue existence. Oui, M. l'Orateur, le temps marcha et l'application des traités fut maintenue, il fut prouvé que les prétentions de ces messieurs, dès le premier mot, n'étaient qu'erreur et gâchis. Lorsque les jurisconsultes de la Couronne repêchèrent mon honorable ami en lui donnant la chance de plaider sa cause devant eux, ils ne voulaient en aucune façon donner à entendre qu'ils doutaient des droits déterminés par les traités, mais ils faisaient preuve de courtoisie à l'égard de l'honorable ministre et montraient qu'ils ne voulaient pas lui refuser le droit d'exposer sa thèse, au moins devant ce noble et auguste corps.

Puis arriva la décision. Où étaient mes honorables amis ? Bien qu'ils eussent présenté un traité qui n'était pas et ne devait pas constituer une préférence exclusive pour l'Angleterre, bien qu'ils déclarassent que ce n'était pas leur intention, ils avaient donné au peuple britannique et aux pays britanniques à penser, à croire et à prétendre que c'était un régime de préférence qui leur était destiné, qui s'appliquait à eux et à eux seuls. Ce fut un article de consommation très populaire en en Grande-Bretagne pour les fêtes du Jubilé et il porta rapidement des fruits de différentes façons. Mais je suis enclin à croire que la fin de tout cela sera plus préjudiciable aux intérêts les plus précieux du Canada et nuira plus à la conviction de sincérité qui doit exister entre les deux pays que si l'honorable premier ministre avait pris devant le public anglais une position franche et carrée et avait dit ouvertement ce qu'il avait fait, rien de plus, rien de moins ; car le public anglais a compris, mais un peu tard qu'il ne recevait pas de privilège exclusif que la Belgique et l'Allemagne et trente-six autres pays obtenaient exactement les mêmes droits et privilèges que le manufacturier et le commerçant anglais. Bien plus, M. l'Orateur, ces messieurs, dans l'application de leur mesure, ont été plus loin que les nations les plus favorisées. Ils ont été plus loin que l'Allemagne et la Belgique et ont dépassé la ligne de démarcation des nations favorisées, ils ont pris la Hollande et le Japon et auraient encore été obligés d'en prendre d'autres.

Maintenant, ces honorables messieurs viennent cette année devant cette Chambre et dans quelle position ? Ils sont aux antipodes de leur position de l'année précédente.

L'année dernière, nos ministres faisaient grand : le commerce du monde pour le Canada ! s'écriaient-ils ; plus de restriction commerciales ! ouvrons autant de marchés que possible ! accordons la réciprocité commerciale et compensation à ceux qui les accorderont ! Ce grand principe de la liberté commerciale, consacré par le très honorable premier ministre en acceptant la médaille du club Cobden, voilà quel devait être leur règle et leur guide ! Or, aujourd'hui, quelle est leur attitude ? Ils ont fait une évolution si complète qu'en ce moment aux yeux du monde entier ils accordent une préférence commerciale léonine à la Grandre-Bretagne et à certaines colonies anglaises, tandis qu'ils ferment la porte de nos marchés aux autres nations ; et ce n'est pas de leur propre gré qu'ils en sont arrivés là, mais ils y ont été poussés par l'impitoyable logique des évènements, et par les bévues de leur législation précédente. Et cette offre de réciprocité, messager céleste, dont la mission était d'aller inviter tous les pays de l'univers à nouer avec nous des relations avantageuses de réciprocité commerciale, cette offre, dis-je, n'existe plus, et aujourd'hui, par l'établissement de droits différentiels, le gouvernement a fermé les portes du pays à toutes les autres nations, sauf la Grande-Bretagne et certaines colonies anglaises auxquelles cette préférences léonine est accordée à titre de faveur et non pas au point de vue des principes, puisque en retour de cette préférence nulle compensation n'est accordée aux négociants et aux producteurs canadiens.

Le gouvernement a donc fait une évolution complète et son attitude actuelle est diamétralement opposée à celle qu'il a adoptée l'année dernière, au point de vue des principes généraux et de leur application pratique.

Ce serait peut-être le moment de demander à l'honorable ministre du Commerce ce qu'est devenu ce fameux marché de soixante millions d'habitants dont mon honorable ami était jadis si épris, non pas aux jours de sa jeunesse, à l'époque où la barbe commençait à lui pousser et où une moustache rudimentaire faisait son apparition, mais dans son âge mûr, dans le plein et entier développement de ses facultés mentales et physiques, après que de longues années de lutte active et de combats politiques lui eurent permis d'acquérir l'expérience voulue en fait de tarif et de questions fiscales. Que disait-il alors ? Voici les paroles qu'il prononçait à Chatham.

Chose de conséquence encore plus immédiate, nous voulons vous procurer le pouvoir de commercer librement avec le reste du continent, nous voulons vous mettre en mesure de tirer tout le profit possible des grandes ressources naturelles du pays, ce qui ne peut se faire qu'au moyen d'un système de pleine et entière réciprocité absolue avec nos voisins des Etats-Unis.

C'est encore à Chatham qu'il disait en 1891 :

Il ne faut pas perdre de vue qu'en raison de la situation géographique du Canada dans son ensemble, tous les autres marchés étrangers ne sont tout au plus qu'un pis-aller et ne sauraient jamais remplacer, pour nous, le marché des Etats-Unis.

A Oakwood, d'après le *Globe* du 6 novembre 1891, voici comment il s'est exprimée :

Un fait de la plus simple évidence est que le meilleur marché pour vos produits, marché établi non pas par la volonté de l'homme, mais par les décrets du Très-Haut lui-même, se trouve dans le pays au sud du nôtre, généralement séparé par une ligne purement imaginaire longeant les 3,000 milles de notre frontière sud, et s'étendant de cette ligne jusqu'à l'équateur. Voilà votre marché ; un marché que vous pouvez avoir l'espoir de conserver ; voilà, dis-je, le marché que les avantages naturels de notre pays vous permettent de concurrencer.

J'affirme carrément, que le marché des Etats-Unis, en raison de notre situation actuelle, a pour nous absolument autant de valeur que le reste du monde.

Voilà quelle était, il y a six ou sept ans, l'opinion mûrement réfléchie—du ministre actuel du Commerce. Quelle est son attitude aujourd'hui ? Les exigences politiques, l'ont forcé, contre son propre gré et contre ses propres convictions, à prendre une attitude diamétralement opposée. A cette époque, le marché des Etats-Unis, était à ses yeux, plus précieux pour nous que tous les autres marchés du monde ; et pour le conserver, il était d'avis qu'il ne faudrait pas hésiter, au besoin, à imposer des droits différentiels au détriment de la Grande-Bretagne elle-même. Or, aujourd'hui, il impose des droits différentiels au détriment de notre meilleur marché et cela en accordant une préférence léonine au marché de la Grande-Bretagne. Et le très honorable premier ministre, où en est-il rendu ? C'est à Montréal, ou à Toronto que, depuis son retour d'Angleterre, parodiant une phrase bien connue: le commerce canadien au Canada, il s'écriait : " Nous avons aujourd'hui une devise plus élevée et plus vaste : le commerce du monde au Canada ! Il ne s'agit plus du commerce restreint à deux ou trois pays, mais c'est le commerce du monde entier qu'il nous faut : lançons-nous donc à la conquête de nouveaux marchés, dans le monde entier et emparons-nous de ce commerce au bénéfice du Canada." Il s'est à peine écoulé cinq ou six mois et déjà ce cri de guerre : le commerce du monde au Canada, a fait place à une simple préférence commerciale accordée exclusivement à la Grande-Bretagne et aux colonies anglaises que le ministre des Douanes jugera à propos d'en faire bénéficier.

En somme, dans sa course erratique à travers le tarif, quel avantage le gouvernement a-t-il obtenu pour le Canada ? Pendant nombre d'années ces honorables messieurs ont attaqué le système protecteur, sous prétexte qu'il ne nous ouvrait pas assez de marchés nouveaux, qu'il apportait trop de restrictions au commerce, qu'il ne nous donnait absolument rien. Quand nous arriverons au pouvoir, s'écriait l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), nous entamerons des négociations avec les Etats-Unis et avant qu'une année se soit écoulée, nous aurons négocié un traité de réciprocité avantageux. Quant à nous, la chose est entendue, n'étant que de simples tories et des chauvins, il nous était impossible de rien obtenir, puisque nous étions vus d'un mauvais œil par nos voisins des Etats-Unis.

Chassez ce gouvernement du pouvoir, s'écriaient-ils, mettez-nous à la tête des affaires, et vous verrez qu'en un clin-d'œil nous obtiendrons la réciprocité des Etats-Unis. Or, qu'est arrivé ? Ces messieurs sont arrivés au pouvoir, ils ont entamé des négociations et sont revenus de Washington, sans avoir rien obtenu des Etats-Unis sous forme de réciprocité ; bien plus, leurs paroles mielleuses, leurs représentations, leurs protestations de bonne volonté à l'endroit des Etats n'ont abouti qu'à faire imposer sur les produits canadiens exportés chez eux un tarif plus élevé que jamais. Le gouvernement admet en franchise au pays le maïs des Etats-Unis, tandis que notre orge ne l'est pas chez eux. L'impôt du fer a été abaissé de moitié, et les Etats-Unis ne nous ont rien accordé en retour. L'impôt sur la houille a été également abaissé, et nous n'avons rien reçu comme compensation. Ces messieurs ont présenté la joue aux Etats-Unis et n'en ont rien reçu qu'un soufflet en retour. De quel pays ont-ils donc obtenu quelque chose ? Voilà une question toute simple, qui exige réponse. Depuis deux années et demi de pouvoir, quels nouveaux marchés le gouvernement a-t-il ouverts au Canada ? L'honorable ministre me répond : " Nous avons inauguré le système de préférence commerciale en faveur de l'Angleterre. Est-ce qu'il s'exporte aujourd'hui sur le marché anglais une seule livre de viande, un seul boisseau de grain, un seul produit du pays qui nous rapportent un seul sou de bénéfice de plus que ce qu'ils nous ont rapporté depuis trente ans ? Tandis que vous enlevez à nos industries nationales un quart de la protection dont elle ont joui depuis quelque temps et que vous rendez plus intense la concurrence qu'elles ont à soutenir ici, quelle compensation obtenez-vous en retour sur les marchés de l'Angleterre ? Nulle compensation.

Quelle compensation obtenez-vous sur les marchés des Antilles, auxquelles vous ouvrez les nôtres ? Aucune. Les Etats-Unis sont vos concurrents sur le marché des Antilles pour tous les produits agricoles que les habitants de ces îles achètent. Les Etats-Unis ont accaparé les neuf dixièmes de ce commerce. Si, en retour de l'abaissement de l'impôt sur les sucres des Antilles, vous aviez au moins obtenu une compensation quelconque en faveur des produits canadiens placés sur ces marchés, c'eût

été un avantage appréciable. Vous faites bénéficier du privilège commercial les sucres des Antilles ; mais vous n'y exportez pas une seule livre de fromage, de beurre ou d'autres produits canadiens qui nous rapportent un sou de bénéfice de plus que ce qu'ils nous ont rapporté ces cinq ou six années passées. Vous avez fait preuve de bonne volonté à l'égard de ces pays, me direz-vous ; c'est parfait, mais, à son tour, voici ce que le peuple canadien vous demande : ne vous eût-il pas été possible d'obtenir, en retour de ce privilège, quelque avantage mutuel ? On nous dit que c'est pour cimenter d'avantage l'union de l'Empire. J'ai bien mes doutes à ce sujet. A mon avis, ce n'est pas resserrer des liens qui unissent deux peuples que de les faire vivre côte à côte dans une situation d'inégalité. On ne développe pas les sentiments d'amour, de respect, d'attachement entre deux peuples, quand l'un d'eux se contente toujours de recevoir de son voisin, sans jamais rien lui donner. Il est une chose qu'il ne faut pas oublier au sujet de la concurrence que nous feront les industriels de la Grande-Bretagne quand ils bénéficieront de la réduction de 25 pour 100 ; lorsque les temps durs reviendront, après ces moments d'activité commerciale passagère ; lorsque nos industriels, nos capitalistes et nos ouvriers, aux prises avec cette concurrence, succomberont çà et là dans la lutte, le fait de savoir qu'ils sont appauvris, tandis que les industriels de la mère patrie s'enrichissent à leurs dépens, n'ajoutera pas grand'chose à leur loyauté et à l'intensité de leur dévouement.

A mon avis, pour établir sur une base durable cette amitié qui ne saurait reposer que sur un bon traitement mutuel, il faut qu'il y ait réciprocité de part et d'autre. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) avait tout d'abord énoncé la véritable doctrine sur le commerce de préférence, et il est malheureux qu'il n'ait pas adhéré d'avantage à cette idée. C'est cette idée qu'il a affirmée à London et à Toronto.

Il partageait sans doute encore cette opinion, à son départ du Canada, pour se rendre en Angleterre ; mais, je ne sais trop si c'est avant son départ ou au cours du trajet de l'Atlantique que s'est effectuée cette évolution, toujours est-il qu'il a abandonné cette opinion et a fait peser de tout son poids la grande influence dont il disposait à cette époque en Grande-Bretagne pour combattre l'idée du commerce de préférence.

Et voilà qu'aujourd'hui le ministre des Finances vient, en plein parlement, fournir au peuple anglais et à celui des Antilles le meilleur prétexte possible pour ne nous rien accorder en retour des faveurs que nous leur faisons. Il a, en effet, essayé de nous faire croire que nous nous berçons d'un fol espoir, si nous espérons qu'un jour viendra où la nation anglaise laissera imposer les produits alimentaires venant de l'étranger au profit de ceux de provenance coloniale, et cela dans le but de rendre plus étroites nos relations commerciales avec l'Angleterre et de cimenter l'union de l'Empire. M. l'Orateur, le gouvernement n'a pas réussi à obtenir d'un seul pays, jouissant du tarif privilégié, la réciprocité ou la compensation commerciale. Il n'a pas réussi à avoir un seul marché nouveau aux produits canadiens.

Il a virtuellement dit au public anglais de ne pas nous accorder de réciprocité commerciale. Le très honorable chef du cabinet l'a formellement dit en Angleterre. Et lorsque les nombreux et puissants partisans de notre cause en Angleterre diront au public anglais : Etablissons un minime droit préférentiel sur les produits d'alimentation des colonies en retour de ce qu'elles font pour nous, et dans le but de cimenter l'unité de l'Empire, que leur répondra la nation anglaise ? C'est parfait, mais le premier ministre du Canada et son ministre des Finances répudient cette idée ; de fait, ils ont déclaré qu'ils n'attendaient rien de nous en retour de ce qu'ils nous accordent ; ils sont tellement partisans de la liberté commerciale incrustée dans la doctrine de Cobden qu'ils ne croient pas devoir devier même dans la moindre mesure de cette doctrine de liberté commerciale illimitée, s'agirait-il même d'accorder aux colonies une compensation pour les faveurs qu'elles nous prodiguent. L'établissement du tarif différentiel a créé chez les autres peuples un sentiment d'antagonisme à notre endroit ; il n'aura certainement pas pour effet de les rendre plus favorablement disposés à l'égard du Canada. Il est possible même que loin d'être disposées à nous accorder des faveurs à l'avenir, ces nations soient portées à user de représailles. Le gouvernement n'a pas réussi à obtenir des autres pays d'avantages commerciaux pour le Canada ; il n'a tout simplement réussi qu'à rendre la concurrence plus intense et à agrandir davantage le champ au point qu'elle se fera sentir dans tous les centres industriels du pays, dans la mesure même où cette concurrence est fortifiée par la réduction d'un quart subie par les droits protecteurs. Mais ce n'est pas encore tout, M. l'Orateur ; même après avoir effectué cet abaissement des droits protecteurs, et cela sans compensation aucune, même après avoir soumis les forces industrielles du pays à une concurrence plus intense et plus générale, le ministre des Finances a fait un pas encore plus déplorable à mon avis, lorsqu'il a fait en pleine Chambre cette déclaration :

Quant aux industries nationales jouissant de la protection, elles doivent se rappeler que ce n'est qu'au prix d'une éternelle vigilance qu'elles conserveront cette protection.

Cela revient à dire aux industries nationales qui jouissent encore d'un reste de protection, que leurs jours sont comptés et remplis de tribulations ; que, de façon ou d'autre, elles seront harassées jusqu'à ce qu'elles disparaissent de la face du pays et que l'ère du libre-échange ou du tarif de revenu soit établi d'une manière permanente. M. l'Orateur, parmi toutes les déclarations des ministres des Finances dont notre histoire parlementaire fasse mention, voilà assurément ce que j'ai entendu de plus remarquable en fait de méchanceté et de stupidité, politiquement parlant. Que demande en effet le capital ? Pour qu'il cherche des placements, il lui faut d'abord une certaine stabilité. Où est donc l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) lui qui avec l'appui tout puissant du *Globe* et escorté des membres du cabinet, a fait sa campagne électorale et brigué les suffrages de ses commettants en s'appuyant presque uniquement sur le système protecteur dans sa teneur actuelle, promettant qu'il n'y serait pas apporté de modifications radicales avant dix ans ? Que va faire, dis-je, l'honorable député de Toronto-centre, en présence d'une semblable déclaration ? Avant de s'engager dans les industries, le capital veut qu'on lui garantisse une certaine mesure de stabilité. Les modifications de la loi fiscale apportent déjà assez de perturbation dans l'équilibre commercial, sans

que le ministre des Finances vienne aggraver la situation en faisant planer sur la tête des industries nationales une nouvelle menace, en leur déclarant qu'il leur faut payer le prix de leur sécurité.

Que veut donc dire l'honorable ministre, lorsqu'il affirme que ce n'est qu'au prix d'une éternelle vigilance que ces industries conserveront leur protection ? La conséquence d'une semblable déclaration, M. l'Orateur, d'empêcher les capitalistes d'engager leurs fonds dans des industries dont l'exploitation profitable et le maintien sont toujours subordonnés à une certaine mesure de protection. Rien ne saurait nuire davantage à l'expansion de nos industries nationales ; car, je le répète, les modifications apportées de temps à autre au régime fiscal par les différents partis et par les gouvernements qui se succèdent au pouvoir, causent déjà assez d'embarras aux capitalistes et aux industriels, sans que l'honorable ministre des Finances vienne lancer en plein parlement une nouvelle menace, tendant à paralyser les industries déjà établies et à empêcher les capitalistes de consacrer de nouveaux capitaux à l'établissement d'industries similaires et de déployer de nouveaux efforts pour le maintien des anciennes. Dans un pays comme le nôtre, où la politique de parti joue un rôle si prépondérant et où les méthodes politiques en vogue, sans être pires que dans les autres pays, ne sont, toutefois, guère dignes d'éloges, une semblable déclaration dans la bouche du ministre des Finances, ressemble fort à une menace. En faisant cette déclaration, le ministre semble assez clairement avertir nos industries manufacturières de se tenir sur leur garde. Si vous voulez vivre, payez-en le prix ; sinon, vous disparaîtrez ; vous serez harrassés ; vous serez anéantis. Toutefois, il est avec le gouvernement certains accommandements, et si vous savez faire valoir certains arguments bien concluants, vous vivrez tranquilles ; mais gare à vous pour l'avenir, car, sachez-le bien, vous courez un risque imminent de disparaître, et ce n'est qu'au prix d'une éternelle vigilance que vous mériterez de vivre, et aurait-il pu ajouter, au prix d'une perpétuelle servilité.

De quelle autre réforme le gouvernement peut-il se glorifier ? Serait-ce d'avoir réalisé des économies dans l'administration des affaires publiques ? Il me semble que j'en ai assez dit pour mettre à néant cette prétention. Serait-ce d'avoir diminué le nombre des ministres ? C'est bien là ce qu'il avait promis au public, mais, de fait, le cabinet compte aujourd'hui un ministre de plus : la promesse du très honorable premier ministre dans ce sens repose toujours sur le bureau de la Chambre, mais le cabinet compte dans son sein un ministre de plus ; les traitements sont plus élevés et les dépenses s'accroissent de toute façon. Le gouvernement n'a donc nullement rempli cette partie de son programme. A-t-il abaissé le chiffre des dépenses du service administratif ? Jetez un regard sur le budget. La modification du budget est très accusée, mais est-ce dans le sens de l'économie ? Pas le moins du monde. Il y a bien eu certaines modifications apportées dans le but de réformer le service ou peut être de placer des partisans, mais quant à l'abaissement du chiffre de dépenses, cette promesse n'a pas été remplie. Le gouvernement avait aussi promis de mettre fin au système des subventions aux voies ferrées, système dont le principal mérite, à leurs yeux, était de corrompre les électeurs des divers comtés. Or, depuis l'avénement du gouvernement au pouvoir, y a-t-il eu progrès dans ce sens ? Il y a certainement eu progrès, mais un progrès à reculon, à la façon de l'écrévisse, car jamais il ne s'est produit, dans une pareille période d'années autant de tentatives d'entreprises extravagantes sur une plus large échelle que sous le règne des honorables ministres. Le gouvernement, il est vrai, a réussi à faire adopter le projet du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, au prix d'une nouvelle dépense de deux millions de dollars. Et quelle promesse nous a-t-il faite à cet égard ? Une forte partie de cette somme a été payée au chemin de fer Canadien du Pacifique dans le but avoué d'acquérir le droit de règlementer le tarif de cette compagnie, et d'empêcher ainsi l'imposition de taux exorbitants.

Or, cette session-ci, voilà que certains ministres font peser tout le poids de leur influence en faveur de la concession d'une charte à une voie ferrée pénétrant dans le cœur même de la région minière, et reliant celle-ci avec toutes les grandes lignes de voies ferrées des Etats-Unis—et dans quel but ? Afin d'empêcher la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'imposer un tarif exorbitant, c'est-à-dire afin de nous assurer le même droit de réglementation pour lequel nous avons déjà payé deux millions de dollars, l'année dernière. L'affaire du comté de Drummond et du Grand-Tronc est-elle une réforme dont le gouvernement puisse se glorifier ? Bâclé dans le plus profond secret et présenté au parlement dans les derniers jours de la session, ce projet fut heureusement suspendu temporairement, afin d'être plus mûrement étudié, comme le voulait la Chambre haute.

Et rien ne saurait démontrer avec plus d'évidence l'extravagance et la nature injustifiable de ce projet que le fait qu'après avoir dûment étudié et mûri son projet, le gouvernement s'est trouvé en mesure de conclure pour l'exploitation de ces lignes de voies ferrées un nouveau marché qui nous permet de réaliser une économie de cinq à six cent milles dollars, sur le marché précédent. Le gouvernement a-t-il à féliciter le pays et ses partisans de cette partie de sa politique de réforme et de progrès ? Aurait-il encore à se glorifier du marché du Yukon, bâclé aussi dans le plus profond secret, contre toutes les règles acceptées de temps immémorial par le parti, au mépris de tous les principes qui doivent présider à la négociation des contrats publics ? Heureusement que ce projet bâclé à la hâte quelques jours à peine avant l'ouverture de la session, et dont l'enjeu, pour me servir de l'expression du ministre des Chemins de fer, était la moitié d'un royaume aurifère, fut également ajourné par la Chambre haute, afin de permettre au gouvernement de bien mûrir son projet, grâce à cette initiative de la Chambre haute, le pays sera en mesure d'économiser une forte somme d'argent qui aurait été engloutie dans ce projet marqué au coin de l'extravagance et de l'irréflexion, pour ne rien dire de plus.

L'indépendance du parlement, voilà encore l'un des thèmes favoris des honorables députés de la droite, et qu'est devenue cette réforme d'antan ? De quel spectacle n'avons-nous pas été témoins ces deux ou trois années passées ? Nous avons vu un député fédéral porteur d'une lettre signée par le premier ministre lui promettant une place de juge ou de gouverneur, nous l'avons vu, dis-je, siéger à la droite et forcé de voter, contre son propre gré, en faveur de mesures qu'il désapprouvait, cédant à

l'appas de cette promesse qu'on faisait briller à ses yeux—singulière façon d'appliquer cette doctrine de la pureté électorale dont se targue le parti jusqu'à ce qu'enfin, frappant d'estoc et de taille, il réussit à se faire nommer juge.

Nous avons vu le très honorable premier ministre lui-même prendre la plume et écrire à un député une lettre lui promettant une subvention de chemin de fer, afin que ce député pût colporter cette promesse dans son comté, et influencer ainsi sans bruit les électeurs ! L'indépenance du parlement ! Ah ! M. l'Orateur, l'indépendance du parlement, en présence de semblables faits, est une pure moquerie, une ironie sanglante dans la bouche de mon honorable ami !

L'indépendance du parlement, M. l'Orateur ! Ose-t-on encore prononcer ce mot, quand on accorde le monopole des rivières aurifères..... aux Mercier, aux Guérin, aux Drolet et autres parasites du parti, leur concédant pour de minimes sommes d'argent des chartes qu'ils vont colportant sur la rue, cherchant à les vendre, si je suis bien renseigné, à des taux dépassant de mille à trois mille fois le taux payé. Et l'on ose encore venir nous parler de l'indépendance du parlement et de la réforme tentée par le parti libéral dans ce sens !

Et le câble trans-Pacifique ! L'honorable ministre et son parti ont-ils fait une seule démarche au cours de leurs deux années d'administration au sujet de cette question dont la suprême importance a été affirmée par la convention coloniale, par les colonies australasiennes et par la Grande-Bretagne elle-même ? S'ils l'ont fait, ils n'en ont rien dit au parlement.

Et qu'est devenue la ligne rapide trans-Atlantique ? En arrivant au pouvoir, le gouvernement a trouvé un contrat tout préparé qui lui aurait permis d'établir sur l'Atlantique, à cette époque-là même peu après, une ligne rapide de steamers faisant le service entre le Canada et la Grande-Bretagne. Or, les ministres ont déchiré ce contrat, et depuis deux ans ils se sont croisés les bras. Et aujourd'hui, rien ne nous dit que ce projet ait avancé d'un seul pas.

M. l'Orateur, les marchands de bois de la Colombie anglaise et des autres provinces formulent un grief contre le parlement et contre le gouvernement : c'est que, tandis que les Etats-Unis ont le privilège d'exporter leur bois au Canada, en franchise ou en payant des droits fort minimes, nos exportations aux Etats-Unis se trouvent en présence d'un tarif presque prohibitif. Et on laisse cet état de choses se perpétuer, aujourd'hui qu'il est depuis longtemps évident que toutes les offres que nous faisons aux Etats-Unis ne peuvent les engager à nous rien accorder en retour. Le ministre des Finances a déposé son tarif sur le bureau, il a exposé sa politique fiscale, et le gouvernement n'a pas un mot à dire au sujet de ce qu'il entend faire relativement à cette importante question.

Il est encore une autre question importante, qui affecte nos industries minières Aujourd'hui, le Canada importe chaque once de plomb nécessaire à sa consommation. La consommation de cet article, sans être considérable, a toutefois une certaine importance qui va toujours croissant, et je ne crois pas me tromper en disant que nous importons tout ce plomb. Là-bas, dans les districts miniers de la Colombie anglaise, où des armées de mineurs arrachent au sol ses richesses cachées et où il existe des industries naissantes qui ont besoin d'être encouragées, cette question de l'impôt du plomb joue un rôle important. Aujourd'hui, M. l'Orateur, voici une compagnie qui exploite du minerai ayant une teneur de 60 pour 100 de plomb ; il lui faut nécessairement l'expédier aux hauts-fourneaux des Etats-Unis et acquitter le droit de douane, de sorte qu'il est impossible de faire face aux dépenses de l'exploitation et du traitement du minerai, par la vente du plomb. Le droit de douane est d'un et demi par livre, et il faut, en outre, payer $22 de frais de transport et de traitement, pour chaque tonne de minerai expédiée aux hauts-fourneaux. Les exploitants de mines prétendent que l'imposition d'un droit d'importation égal au droit de douane des Etats-Unis assurerait dans cette province l'établissement d'une importante industrie métallurgique qui fournirait du travail à une nombreuse population minière et pour la consommation des produits agricoles et autres articles de commerce, contribuerait puissamment au progrès commercial et à l'expansion du pays.

Le gouvernement n'a pas de temps pour ces choses. Il n'a rien fait pour résoudre ces questions épineuses ; elles sont toutes oubliées, tandis que mon honorable ami, avec sa bonne nature, félicite la Chambre et le pays et vante cette grande année d'abondance et de progrès qui est réellement la dernière de la politique libérale-conservatrice et non pas la première de la politique libérale.

J'ai à peu près terminé les observations que j'avais à faire. Je remercie la Chambre de sa bienveillante attention et de l'intérêt qu'elle a porté à mon discours. J'ai tâché de critiquer les énoncés de mon honorable ami, et bien que je les aie critiqués vigoureusement, je ne crois pas l'avoir fait injustement. Lorsque je suis arrivé à cette partie de son discours où il a lancé un défi au sujet de son administration et fait l'éloge de la politique du cabinet, il était de mon devoir, je crois, comme il est du devoir des membres de la gauche, d'attirer l'attention de la Chambre, et plus particulièrement l'attention du pays, sur le fait que les hommes qui sont au pouvoir depuis un an et demi ont rempli à peine un des engagements qu'ils avaient pris, lorsqu'ils étaient dans l'opposition ; et qu'ils sont arrivés à la troisième année de leur administration sans avoir rempli leurs promesses. D'un autre côté, ils n'ont rien fait en ce qui a trait à la politique fiscale et douanière qui ait ouvert aux produits du Canada un seul marché dans une partie quelconque de l'univers. Il est une chose, M. l'Orateur, sur laquelle nous, membres de la gauche, serons toujours d'accord avec les honorables membres de la droite. Ils ne peuvent pas trop vanter les conditions et les ressources de ce pays, ses grands progrès et ses grandes espérances d'avenir. Ils constateront qu'en ce qui nous concerne, nous tirerons une ligne de démarcation accentuée entre les erreurs d'une administration et la condition du pays, ses industries, ses progrès, sa prospérité. Ils ne peuvent trop vanter la grande prospérité qui nous attend, comme Canadiens, prospérité qu'il ne sera pas au pouvoir d'un seul parti, quelles que soient ses fautes, de retarder plus que durant une courte période, mais dont il ne pourra certainement pas empêcher le développement définitif. Mais il est de notre devoir, de ce côté-ci de la Chambre, d'attirer l'attention des électeurs en général sur les erreurs des honorables membres de la droite et de leur demander qu'ils remplissent leurs promesses ou qu'ils disent pourquoi ils ne le

feraient pas. Nous sommes trop convaincus qu'il faut maintenir la confiance entre les électeurs et les administrateurs du pays qui sont un comité de ces mêmes électeurs, pour permettre à un groupe d'hommes d'arriver au pouvoir en faisant des promesses, de les violer ensuite cyniquement et indifféremment, sans leur demander d'expliquer la violation de ces engagements. Nous croyons que chaque gouvernement aura ses fautes, nous croyons qu'aucun gouvernement, étant une réunion d'être humains, ne saurait être parfait. Mais nous croyons, malgré tout cela, qu'il est du devoir d'une opposition de critiquer honnêtement et avec sévérité ces erreurs pour la gouverne des électeurs et pour maintenir la conscience de ces derniers pure et forte relativement à ces grandes questions publiques. Je remercie de nouveau mes honorables amis de la droite d'avoir permis que le débat fût suspendu pendant deux ou trois jours. La maladie est parfois plus puissante que n'importe lequel de nos désirs, et je ne saurais trop reconnaître la courtoisie dont ils ont fait preuve à mon égard lorsque j'en ai été la victime.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Si les connaissances mathématiques que possède mon honorable ami sont, sous les autres rapports, aussi imparfaites que celles qu'il a montrées en faisant le calcul des années écoulées depuis que nous sommes au pouvoir, je crains qu'il n'ait beaucoup à apprendre. Je lui dirai que, d'après tous les systèmes d'arithmétique connus, vingt mois de pouvoir n'égalent pas deux ans et demi, bien que, à mon avis, ces vingt mois aient semblé aussi longs que trente à mon honorable ami.

Or, M. l'Orateur, ceux qui s'intéressent à ce genre de choses ont remarqué que peu de spectacles réjouissent plus les dieux et les hommes que celui du juste aux prises avec l'adversité. Je suis tenu de dire que, comme un célèbre pasteur écossais, j'éprouve un peu de compassion même pour un méchant qui se trouve dans des circonstances analogues. Mon honorable ami, je crois, se rappellera à l'avenir qu'il est prudent de ne pas prophétiser avant de savoir, et, il y a deux ans, il a certainement fait, relativement aux résultats de l'application du système du gouvernement, différentes prédictions que les événements n'ont guère confirmées. L'honorable député pourrait peut-être apprendre maintenant que c'est de la folie de lutter contre des faits évidents. Il ne nie pas—et jusque-là je ne le blâme pas—le fait qu'il existe une prospérité évidente, dont les signes se manifestent de tous côtés ; et il est également oiseux pour lui, pour une raison quelconque, de nier la signification de l'avantage politique que le Canada a obtenu l'année dernière sous la direction de mon très honorable ami, et, surtout, par suite de l'accueil que nos propositions commerciales ont reçu, non seulement du gouvernement anglais, mais de la nation anglaise en général. Je n'ai pas pu m'empêcher de comprendre combien les choses avaient changé pour mon honorable ami, lorsque j'ai entendu l'honorable ministre des Finances répéter, un à un, tous les indices de prospérité qu'il avait autrefois coutume de signaler comme des témoignages incontestables de l'excellence de la politique suivie par le cabinet dont il faisait partie.

Je n'admets pas, M. l'Orateur, que l'augmentation des dépôts dans les caisses d'épargnes soient une preuve certaine de la grande prospérité du pays en général, ni même les dépôts dans les banques, ni même la circulation, ni même aucune de ces choses.

Ce que j'ai déjà dit et ce que je répéterai, c'est ceci : Ils sont tous de bons, de très bons indices. Je ne l'ai jamais nié ; mais j'ai dit, et je répète, qu'il existe d'autres indices de prospérité beaucoup plus importants qui accompagnent aujourd'hui ceux-là, et dont nous n'avons vu aucun durant toute la période de l'administration de l'honorable député et de ses amis. Il est bon, il est très bon de voir augmenter les dépôts dans nos caisses d'épargnes, de voir augmenter notre circulation, de voir augmenter nos exportations et nos importations ; mais cela n'est pas aussi bon quand, comme du temps de son administration, certains de ces indices étaient accompagnés d'une diminution prononcée de la valeur des propriétés sur une immense étendue du pays, et, ce que j'ai toujours regardé comme une question beaucoup plus importante, lorsqu'ils étaient accompagnés d'une énorme émigration des meilleurs éléments de notre population. Mais, M. l'Orateur, si, aujourd'hui comme alors, les Canadiens quittaient le pays par dizaines de mille, par centaines de mille, je ne dirais pas, comme je le dis maintenant, que ce sont-là des preuves qu'une ère de prospérité s'est ouverte pour notre pays.

Je suis heureux de dire à l'honorable député que les circonstances ont changé ; je suis heureux de pouvoir lui dire—et je n'ai pas le moindre doute que le prochain recensement confirmera, de la manière la plus certaine, tout ce que nous disons ici aujourd'hui—que, enfin, après dix-huit années de mauvaise administration, les choses ont changé, que les Canadiens restent maintenant dans leur pays, et que nous ne serons probablement plus témoins du triste spectacle que sa propre province a montré au monde lorsque, en 1891, il a été constaté que l'augmentation totale de la population de la grande province du Nouveau-Brunswick, où il y a assez d'espace pour une population deux ou trois fois aussi considérable que sa population actuelle, avait été, en tout, de 32, je crois. Or, je demanderai à l'honorable député pourquoi il ne peut pas accepter tranquillement la situation actuelle. Je ne contesterai pas que, depuis un an ou deux, la chance a été de notre côté dans une mesure considérable. Je me rappelle l'époque où le parti libéral n'avait pas autant de succès qu'aujourd'hui : je me rappelle les jours où personne n'était plus empressée que l'honorable député qui siège immédiatement vis-à-vis de moi (sir Charles Tupper) à accuser le parti libéral d'une crise dont tous les autres pays se sont beaucoup plus ressentis que le Canada.

Mais je désire plus particulièrement attirer l'attention de la Chambre sur le nouveau rôle d'économiste dans lequel figure mon honorable ami. Il est très alarmé de l'extravagance qui distingue l'administration actuelle, et, au début même de son discours, j'ai remarqué qu'il avait porté contre nous une accusation très formelle ; il nous a accusés d'avoir ajouté $1,400,000 aux dépenses de la dernière année de son administration, et que, dans cette même année, nous étions sur le point d'y ajouter $1,800,000. Or, M. l'Orateur, j'aime entendre faire un énoncé honnête, surtout par un

homme qui occupe sa position : j'aime entendre faire un énoncé honnête relativement à ce que devrait être la comparaison réelle entre les dépenses de la dernière année de son administration et nos dépenses d'aujourd'hui, et, a mon avis, lorsque j'aurai fini de traiter la question, la Chambre sera convaincue que, quelles que soient les prétentions de l'honorable député, il ne saurait prétendre avoir fait un exposé sincère de l'état réel des affaires pendant les trois ou quatre dernières années. En 1896, il est parfaitement vrai, je crois, que l'honorable député a quitté l'administration avec une dépense de $37,000,000 en chiffres ronds. Mais il n'est pas vrai que l'honorable député ait effectué une économie ou une réduction permanente sur les dépenses de l'exercice précédent, lesquelles, pour 1895, se sont élevées à $38,200,000 en chiffres ronds. J'espère que mes honorables amis se rappelleront ces faits : j'espère que mes honorables amis auront le soin, lorsqu'il sera question de la dernière année de l'administration de l'honorable député, d'attirer l'attention de leurs auditeurs sur le fait que, si jamais il y a eu un cas de manipulation colossale, c'est la manipulation pratiquée par cet honorable député pour des raisons évidentes de parti pendant l'exercice 1896. Il n'a fait aucune économie permanente, il n'a fait aucune réduction réelle des dépenses publiques. Ce qu'il a fait, ça été de mettre un million ou plus des dépenses appartenant à l'exercice 1896 sur l'exercice 1897. Il a fait cela pour des fins évidentes de parti ; il a fait cela, prévoyant que, vu le danger où se trouvait le nid de traîtres, il était très probable que le pays exprimerait une opinion défavorable sur ceux qui ne respectaient pas les obligations imposées aux hommes publics. Il a fait tout en son pouvoir pour arranger ses comptes de manière à ce qu'il parût y avoir une réduction, sans s'occuper de l'effet démoralisant que cela pourrait avoir sur le service public. Les méthodes qu'il a adoptées étaient surtout les deux suivantes : Les volontaires n'ont eu aucun exercice dans les différents camps, ce qui a rendu absolument inutiles presque toutes les dépenses faites pendant l'année pour la milice ; et dans le cas des travaux publics, il a, de la même manière, réduit de propos délibéré les dépenses nécessaires, ce qui a eu l'effet, ainsi que peut le lui démontrer mon honorable ami, d'entraîner, pour l'année suivante, beaucoup de dépenses supplémentaires inutiles, en raison de la parcimonie, non, je ne saurais employer un terme aussi honorable,—mais en raison des réductions les plus injustifiables qu'il a faites cette année-là dans les administrations.

Qu'est-ce qu'une compagnie de chemin de fer, qui aurait un revenu semblable, dirait d'un gérant qui prétendrait avoir fait une réduction de $1,400,000 sur les dépenses d'une année, alors que, pendant l'année précédente, il a été prouvé qu'il a dépensé presque la même somme requise pour les dépenses de l'année suivante, et alors que, ce qui est plus sérieux, ses propres estimations, maintenant en ma possession, démontrent clairement que loin d'avoir effectué une réduction permanente, il se proposait, dans sa première estimation, de faire une dépense de $38,359,000 pour 1897 ? Je dis donc que l'honorable député n'a pas du tout le droit de venir prétendre ici que les dépenses réellement faites en 1896 constituent une preuve quelconque qu'il avait réduit ces mêmes dépenses. On devrait établir une comparaison ou avec l'exercice 1895, où les dépenses réelles se sont élevées à $38,200,000, ou avec ses propres estimations de 1896-97, que j'ai par-devers moi—je ne le rendrai pas responsable du budget supplémentaire de cette dernière année financière. Et si l'honorable député veut établir des comparaisons avec le budget aujourd'hui soumis par mon honorable ami, le ministre des Finances, je suis prêt à prouver à cette Chambre, après six heures, que pour les mêmes administrations pour lesquelles cet honorable député exigeait $38,359,000, mon honorable ami demande moins de $38,000,000. Tout le reste, je me propose de l'expliquer à la Chambre, retournera probablement au trésor, mais pour les crédits il n'y avait pas l'ombre d'un équivalent dans le budget soumis par cet honorable député.

Comme il me faudra un peu de temps pour établir cette comparaison, je vous serai reconnaissant, M. l'Orateur, si vous voulez déclarer qu'il est six heures.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Lorsque la séance a été suspendue, j'attirais l'attention sur l'énoncé fait par l'honorable député d'York (M. Foster), et sur lequel, ainsi que la Chambre l'aura remarqué, a roulé une très grande partie de son discours, énoncé portant que le gouvernement actuel s'était rendu coupable, par comparaison avec lui et avec ses collègues, de très grande extravagance dans ses dépenses et ses estimations des années 1897, 1898 et 1899 ; et l'honorable député, la Chambre se le rappellera, a basé cet énoncé sur le fait qu'il avait réussi, ainsi qu'il l'a dit, à réduire les dépenses à compte du fonds consolidé à $37,000,000 pour l'année 1896.

Si cette réduction avait été réelle, si l'honorable député ou ses amis avaient eu la moindre raison pour dire que c'était une réduction permanente, je lui en aurais donné le mérite, et j'aurais compris que le gouvernement actuel devait donner une explication très minutieuse des causes qui l'avaient obligé à augmenter cette somme. Mais si nous examinons les faits, nous voyons un état de choses très singulier. Nous constatons qu'en 1895, alors que l'honorable député n'avait aucune raison particulière d'adopter des mesures pour équilibrer ses comptes, nous constatons qu'il a dépensé $38,132,000. Nous voyons que l'année suivante, 1897, dans les premières estimations soumises par cet honorable député—et il ne m'est pas nécessaire de dire à la Chambre, car la chose a été expliquée à maintes reprises aux honorables députés, il ne m'est pas nécessaire de dire à la Chambre que l'honorable député avait réellement à l'étude des estimations supplémentaires qui auraient entraîné une autre dépense de plusieurs millions—nous voyons, dis-je, que l'honorable député, dans ses premières estimations, a mis au moins $38,359,000 au compte du fonds consolidé pour l'année 1897. Dans ces circonstances, je suis justifiable de dire à la Chambre et au pays que les dépenses de 1896 étaient purement trompeuses, que ce n'était pas une réduction réelle, mais que c'était, comme je l'ai déjà dit, une tentative délibérée d'arranger les comptes de façon a transférer pour des fins politiques des sommes considérables qui appartenaient proprement à 1896 et

à les porter au compte des années suivantes, surtout en ce qui a trait à deux crédits considérables, ceux de la milice et des travaux publics. La Chambre se rappellera que l'honorable député a dit qu'en 1897, nous avions dépensé $1,400,000 de plus qu'il n'avait dépensé durant le dernier exercice de son administration ; qu'en 1898, l'exercice actuel, nous nous proposons de dépenser $1,800,000 de plus qu'il n'a dépensé pendant son dernier exercice ; que, pendant 1899, nous nous proposons de dépenser $2,500,0000 de plus qu'il n'a dépensé en 1896.

J'ai l'intention de faire voir à la Chambre que les dépenses réelles faites par le ministre des Finances pendant l'exercice de 1897 ont été un peu moindres que les premières estimations de cet exercice-là déposées sur le bureau de la Chambre par l'honorable député d'York. Je me propose de faire voir à la Chambre que, en déduisant certaines dépenses pour lesquelles il n'y a aucune partie correspondante, les dépenses du présent exercice égaleraient à peine la somme qu'il a demandée pour 1897 ; et je me propose en outre, de démontrer à la Chambre que pour les administrations publiques de 1899, dont nous discutons maintenant le budget, le ministre des Finances a l'intention de demander $37,960,000, tandis que d'après l'estimation de l'honorable député d'York ces mêmes administrations devaient entraîner $38,359,000. Le reste, comme je le prouverai à la Chambre, est destiné aux administrations publiques dont il est possible que nous recevions un montant correspondant qui ira au trésor public, et qui n'avait aucune partie correspondante en 1897. La manière de juger de l'économie comparative des deux gouvernements, c'est de juger des dépenses faites pour les services identiques. Si le gouvernement a eu tort de demander le montant supplémentaire, qu'il soit jugé sur ces crédits supplémentaires et que la Chambre prenne note des faits auxquels j'ai fait allusion, savoir, qu'en ce qui a trait à ces sommes supplémentaires, elle a de bonnes raisons de croire que le pays retirera des profits.

D'abord, je prendrai les demandes faites par mon honorable ami (M. Fielding) pour 1899, et les demandes faites par l'honorable député d'York (M. Foster) en 1897, puis, j'ai l'intention d'examiner les articles d'une façon un peu détaillée. La Chambre se rappellera que mon honorable ami (M. Fielding) demande aujourd'hui $39,125,000, en chiffres ronds, pour les dépenses de 1899. Dans ces $39,125,000 sont compris ces trois articles : D'abord, l'affermage du chemin de fer de l'Intercolonial, $210,000, et pour lequel aucune somme correspondante quelconque ne se trouve parmi les crédits de 1897 ; en second lieu, une somme de $396,000 pour les services du district du Yukon, pour lesquels, je n'ai pas besoin de le dire, il ne se trouve pas un cent dans les estimations de 1897 préparées par l'honorable député d'York ; enfin, pour les frais d'exploitation de la partie de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, une autre somme de $560,000, ce qui forme un total de $1,166,000 dont nous espérons recevoir un profit.

Sir CHARLES TUPPER : Combien pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cinq cent soixante mille dollars sont accordés pour les frais d'exploitation de ce chemin, y compris ce qui est connu sous le nom d'embranchement du comté de Drummond. Or, si les honorables membres de la gauche veulent déduire $1,166,000 des $39,125,000, ils verront qu'après avoir retranché ces sommes supplémentaires, il reste $37,959,000, représentant le montant requis par mon honorable ami (M. Fielding) pour les services pour lesquels l'honorable député d'York (M. Foster) demandait $38,358,000 en 1896-97. En conséquence, mon honorable ami (M. Fielding) propose de payer les dépenses du pays, en ce qui a trait à ces services, pour $400,000 de moins que ce que demandait l'honorable député d'York, il y a deux ans.

Il est bon aussi que nous nous rappelions que le pays a fait des progrès durant les deux dernières années, que la population a augmenté très considérablement, plus rapidement que durant la période pendant laquelle l'honorable député était membre du gouvernement. Si nous tenons compte de l'augmentation de l'immigration, si nous tenons compte de la diminution de l'émigration, fait que je considère même comme ayant plus d'importance ; si nous tenons compte de ces faits, je crois que, pour les mêmes services, avec 200,000 habitants de plus en 1899 qu'en 1896-97, mon honorable ami (M. Fielding) demande $400,000 de moins par année. J'attire de nouveau l'attention de la Chambre sur le fait qu'il y a de bonnes raisons de croire que ces $1,166,000 de dépenses supplémentaires,—ou en tout cas, la plus grande partie de ce montant—retourneront au trésor de ce pays sous la forme d'augmentation de recettes du chemin de fer Intercolonial, et sous la forme d'augmentation du revenu, ce qui a lieu même aujourd'hui, si nous considérons ce que nous recevons du territoire du Yukon.

Mais, M. l'Orateur, il est toujours bon, dans ces cas, d'entrer un peu dans les détails. J'ai par-devers moi le budget déposé sur le bureau de la Chambre par l'honorable député d'York (M. Foster), pour 1896-97, et il me sera permis de faire remarquer qu'à cause, sans aucun doute, d'une erreur de copiste, l'honorable député (M. Foster) a omis de mentionner une dépense fixe de $50,000 pour un cetain service postal figurant sous le chef des sommes autorisées par le statut. Le montant qu'il a donc réellement demandé était de $38,358,000 et non de $38,308,000, ainsi qu'il a été inexactement porté au budget. Si la Chambre veut se donner la peine d'examiner le budget de 1899, et le comparer article par article, autant que la chose est possible, avec le budget déposé sur le bureau par l'honorable député (M. Foster) en 1896, elle verra jusqu'où il (M. Foster) est justifiable de dire que notre administration du pays est inférieure, sous le rapport de l'économie, à celui qu'il était disposé à nous donner s'il avait été ramené au pouvoir en 1896. Prenons le premier article du budget. Je vois que l'honorable ministre des Finances demande, pour les frais occasionnés par la dette publique, y compris le fonds d'amortissement, une somme de $12,853,000, et notez que notre économe ami d'York (M. Foster) il y a deux ans, a demandé pour le même service $12,982,000, soit une différence de $130,000 sur cet article en faveur du ministère actuel. Je vois que pour les frais de gestion, il a demandé $165,000, et que mon honorable ami a l'intention de se contenter de $152,000. Sous le titre "gouvernement civil"—ce crédit si contesté—nous demandons $1,418,000, et mon honorable ami d'York (M. Foster), il y a deux ans, a cru qu'il fallait demander $1,449,000. Je remarque que dans le crédit de l'administration il y a une petite augmentation. Plusieurs provinces ont demandé de nouveaux juges, et les frais de

l'administration de la justice sont en conséquence augmentés de $14,000, non par nous, mais par la demande des législatures de ces provinces. Le crédit de la police est le même pour les deux exercices.

J'arrive maintenant à une autre question qui, aussi bien que toute autre question, mettra peut-être en contraste l'économie de chacun des régimes. Nous demandons pour les pénitenciers $417,000 pour l'exercice se terminant le 1er juillet 1899. En 1896-97, l'honorable député a demandé $481,000 pour le même service. Pour la législation, nous demandons $705,000, et je remarque que l'honorable député semble avoir demandé $754,000. Pour les arts, l'agriculture et la statistique—et j'attire spécialement l'attention de la Chambre sur cet article—nous demandons un crédit beaucoup plus élevé que celui demandé par mon honorable ami. Nous demandons $322,000, mais relativement à cet article, je dois dire : Si l'honorable député d'York (M. Foster) ou aucun autre membre de la gauche veulent accepter le défi que je leur ai porté, et sont disposés à déclarer que les montants que nous accordons pour les entrepôts frigorifiques et pour le développement de l'agriculture sous ses différentes formes, sont inutiles et qu'ils sont prêts à voter pour leur réduction, je ne serai que trop heureux d'entreprendre la discussion avec eux sur ce point, quand ils le voudront. Sous ce rapport, nous sommes bien plus généreux que nos prédécesseurs, nous avons plus d'égards qu'eux pour le bien-être de cette grande classe de la société dans notre pays, et, cependant, malgré cela les économies que nous réussissons à réaliser sous d'autres rapports feront plus que compenser cette augmentation de dépense. Pour l'item suivant, qui concerne le service de la milice, nous demandons pour 1899, $1,357,000. Or, je remarque, sans pour cela blâmer l'honorable député, qu'en 1897, il ne croyait pas pouvoir faire face aux besoins de cette branche du service avec moins $1,478,000, ce qui laisse une différence considérable en faveur du gouvernement.

Nous demandons pour les travaux publics $1,650,000, et l'ancienne administration avait demandé $1,576,000, nous avons donc par conséquent demandé plus qu'eux pour cet item ; et je suis bien convaincu que mon honorable collègue (M. Tarte), sera en position d'expliquer comment il se fait qu'il a besoin de ce crédit. Le reste des crédits mentionnés consistent en ce que l'on est convenu d'appeler des dépenses déterminées—dépenses pour la perception du revenu. Je ne fatiguerai pas la Chambre en les étudiant en détails, mais je ferai de nouveau remarquer que pour les besoins identiques de l'administration pour lesquels nous demandons un peu moins de $38,000,000, l'honorable député a cru devoir demander, il y trois ans, pour les besoins d'une population d'environ un quart de million moins nombreuse, quelque chose comme $38,359,000. Vu ces faits, il ne convient guère à l'honorable député de parler avec enthousiasme des économies qu'il a faites. Si ces économies avaient été réalisées au moyen de réductions véritables dans les dépenses, je lui en donnerais le mérite, mais lorsque nous constatons qu'il en est arrivé là soit en refusant à la milice l'argent nécessaire pour faire ses exercices annuels durant toute une année, ou en réduisant de $400,000 les montants accordés par l'honorable député lui-même durant les cinq ou six années précédentes, et en agissant de telle sorte, qu'en prenant la direction de ce département le ministre des Travaux publics actuel s'est vu obligé de faire des travaux publics dispendieux, et d'encourir de fortes dépenses supplémentaires, pour empêcher qu'un tort trop considérable ne soit fait au public, je dis que dans ces circonstances les prétentions de l'honorable député sont mal fondées, et que parce qu'il a réussi à réduire les dépenses en 1896 à $37,000,000, cela ne lui donne pas droit, ainsi qu'au gouvernement dont il faisait partie, de prétendre qu'ils ont réellement réduit les dépenses à ce montant.

Ils doivent être jugés sur les dépenses qu'ils ont faites durant une année où ils n'étaient pas tentés d'opérer des réductions peu considérables : ils doivent être jugés sur les estimations budgétaires produites par eux pour les besoins de l'administration de 1896-97.

Je laisse maintenant cette question pour passer à une autre partie importante du discours de l'honorable député, et je dois déclarer immédiatement que j'ai été quelque peu désappointé de la manière dont il a traité ce sujet. Il a condamné la réduction opérée par l'honorable ministre des Finances sur le taux d'intérêt payable sur l'argent déposé dans les caisses d'épargnes du gouvernement. Cette question peut prêter à discussion des deux côtés de la Chambre, et j'avais espéré qu'un homme de son expérience et de sa position, qui avait déjà eu occasion lui-même de réduire le taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes, expliquerait la question dans tous ses détails à la Chambre, et donnerait un véritable résumé de l'état de choses qui a porté l'honorable ministre des Finances à faire cette réduction considérable dans le taux de l'intérêt. L'honorable député a critiqué sévèrement la conduite du gouvernement sur ce point parce que, dit-il, nous réduisons le taux de l'intérêt aux dépens de la petite épargne. Il devait avoir en sa possession ou pouvait se procurer certains renseignements au sujet des caisses d'épargnes, que j'ai moi-même fait déposer sur le bureau de la Chambre il y a deux ou trois ans, et je puis dire que les faits sont substantiellement les mêmes aujourd'hui qu'ils étaient à cette époque, et je crois même que s'il existe une légère différence, elle est plutôt de nature à appuyer notre prétention actuelle. En écoutant l'honorable député, l'on serait porté à croire que les $50,000,000 actuellement déposés dans les caisses d'épargnes du gouvernement appartiendraient à la petite épargne, c'est-à-dire à la classe pauvre de la population pour qui cette réduction dans le taux de l'intérêt constituerait une perte sérieuse ; et il s'est efforcé de démontrer, avec toute son éloquence, le tort que nous allions causer par ce fait aux économies du pauvre. Il serait peut-être intéressant pour la Chambre d'apprendre qu'actuellement, sur les $50,000,000 déposés dans les caisses d'épargnes du gouvernement, près des deux tiers de ce montant appartiennent à moins d'un sixième des déposants.

En 1894, près de $25,000,000 du montant total déposé, qui s'élevait à environ quarante millions, appartenait à 26,000 déposants, ce qui constituait une moyenne d'environ mille dollars par tête. Je ne crois pas que ceux qui peuvent déposer, en moyenne, mille dollars par tête, doivent être considérés comme méritant d'être traités avec une attention toute paternelle par le gouvernement. Il pourrait en être autrement, pour ceux qui n'ont déposé que de petits montants le plus bas, était de $100 par déposant. Comme je l'ai dit, la moyenne des

déposants possédant des dépôts considérables, c'est-à-dire au-dessus de $500, avait $1,000 de dépôts ; et la moyenne de la classe la moins élevée des déposants était d'un peu plus de $100. Je suis bien persuadé que, si la chose eut été au pouvoir de mon honorable ami, il aurait été bien content de pouvoir régler cette question de manière que les plus petits déposants soient traités avec plus d'indulgence de la part du gouvernement que ceux qui y possédaient la plus grande valeur de ces dépôts et qui d'après lui ne méritaient pas d'être traités avec autant de déférence. Mais ici encore j'ai quelques reproches à faire à l'honorable député d'York. Ayant été ministre des Finances durant quelques années, il n'ignorait pas, lorsqu'il a déclaré que nous payions 2⅞ pour 100 d'intérêt aux prêteurs d'argent d'Europe et seulement 2½ pour 100 aux déposants de ce pays, et que par conséquent nous leur faisions perdre les ⅜ de 1 pour 100, qu'il oubliait de mentionner le fait que la population canadienne est obligée de payer une somme supplémentaire pour l'administration de ces caisses d'épargnes. Il n'est pas vrai de dire que nous avons fait erreur en payant 2⅞ pour 100 aux prêteurs d'argent anglais, toutes dépenses payées, tandis que nous avons réduit le taux de l'intérêt de l'argent déposé dans les caisses d'épargnes du gouvernement à 2½ pour 100, parce que, de fait, le coût réel de leur administration élève le prix de l'argent que nous emprêtons de ces déposants à 2⅞ ou dans tous le cas à 2¾ pour 100.

Mais il existe d'autres considérations que l'honorable député, aurait dû, il me semble, en toute justice, faire connaître à la Chambre, dans la discussion de cette question controversée. Il aurait dû déclarer à la Chambre, ce que tout homme d'expérience connaît, que l'on ne peut comparer équitablement le taux de l'intérêt obtenu par ceux qui peuvent retirer leur argent à une heure ou à quelques jours d'avis, avec le taux d'intérêt que l'on peut obtenir sur des prêts remboursables après une certaine période.

Y a-t-il parmi les honorables membres de cette Chambre un seul homme d'affaires, qui consentirait à payer le même intérêt sur une somme payable à demande que sur de l'argent qui ne serait remboursable que dans cinquante ans ? Voilà, je crois, un point auquel l'honorable député aurait dû songer, avant de profiter de sa position pour soulever l'opinion publique contre le gouvernement relativement à une politique, qui, comme je le ferai voir plus loin, est destinée à rapporter certains avantages à une partie considérable de la population. Plus que cela, l'honorable député sait très bien, et s'il ne le sait pas, n'importe quel banquier au courant des affaires aurait pu lui expliquer, qu'enfin de compte, le taux de l'intérêt dans tout le pays dépend de l'intérêt payé sur l'argent par les banques et le gouvernement sur demande. Cette proposition est si claire que je suis surpris de voir que l'honorable député n'y ait pas songée. Quelle est la conclusion pratique de cela ? C'est que si vous voulez voir diminuer l'intérêt que paient les cultivateurs sur leurs hypothèques, si vous voulez voir diminuer le taux de l'intérêt sur l'argent placé dans les industries et les entreprises destinées à développer les ressources de ce pays, il vous faut consentir à une réduction dans le taux de l'intérêt sur les dépôts. Malheureusement, liés comme nous le sommes, et avec des affaires aussi embarrassées que le sont les nôtres, les banques qui contrôlent la plus grande partie des dépôts au Canada ne peuvent pas réduire le taux de l'intérêt sur leurs dépôts à moins que le gouvernement ne fasse de même.

Je fais cette remarque pour démontrer que cette question peut être envisagée à bien des points de vue. Chacun des honorables membres de cette Chambre sait par expérience personnelle que le taux de l'intérêt sur de bonnes garanties est tombé considérablement ici durant les dix ou douze dernières années. Il y a à peine quelques mois j'étais obligé, en ma qualité de mandataire de certaines personnes de m'informer auprès de certaines sociétés de prêts de Toronto du taux de l'intérêt qu'elles garantiraient, et la seule réponse que j'ai pu réussir à obtenir, c'est que si l'argent était laissé entre leurs mains durant quelques années, elles assureraient 4 pour 100. Il est inutile pour moi de dire à la Chambre que les corporations municipales et virtuellement toutes les corporations ayant un crédit bien établi, peuvent emprunter de l'argent sur les marchés de l'univers à un taux bien moins élevé que 4 pour 100—de 3 à 3½ pour 100. Bien que nous soyions désireux d'encourager l'économie, autant que possible, et comme le dit l'honorable député, de protéger les intérêts de la petite épargne, nous devons tenir compte des intérêts de toutes les classes, des intérêts du cultivateur, et des intérêts de ceux qui sont à la tête des entreprises industrielles dans notre pays. Je vais plus loin, et je dis que l'honorable ministre des Finances aurait failli à son devoir à l'égard du peuple canadien dans son ensemble s'il avait consenti, à moins que ce n'eut été pour une excellente raison, à payer à une certaine classe de la société plus que la moyenne du taux de l'intérêt auquel le gouvernement aurait emprunté de l'argent sur le marché monétaire.

Etant donnés ces faits, existe-t-il un homme qui serait disposé à déclarer que de l'argent payable sur demande, qui peut être retiré des mains du gouvernement après un avis de quelques jours, vaut plus que ce qu'il coûte au gouvernement, c'est-à-dire, quelque chose comme 2¾ pour 100. Et je crois que ceux qui savent toute la difficulté que l'on rencontre à trouver de bons placements, ceux qui connaissent le taux payé par les banques sur les actions de premier ordre et autres espèces de placements du même genre, que même si la réduction à 2½ pour 100 semble être et est réellement, pour une certaine classe des contribuables, une mesure qui ne sera pas sans causer certains désagréments—et je ne conteste pas que cela semble être ou soit ainsi—ils doivent admettre que le gouvernement a un devoir à remplir, et je crois qu'ils admettront que la politique adoptée sur ce point par l'honorable ministre des Finances ne manque pas d'avantages, et que, en premier lieu, elle épargnera une forte somme d'argent au pays en général, laquelle économie, comme l'a dit avec tant de vérité, l'honorable député d'York, devrait autrement être réalisée en augmentant le fardeau des taxes, et secondement, en suivant une ligne de conduite qui devra probablement avoir pour effet, dans un avenir qui n'est pas ainsi éloigné que l'on est porté à le croire, de contribuer dans une large mesure à réduire le taux de l'intérêt sur les hypothèques et faire augmenter le prix de la propriété du cultivateur.

Je puis ajouter que je ne crois pas que ce soit une preuve que le Canada marche dans la voie du progrès, de voir ce que moi et d'autres avons été

témoins—c'est-à-dire d'assister à la vente à l'enchère publique dans certaines villes du pays d'un grand nombre de terres qui ne trouvaient pas même d'acheteurs, lorsqu'il existait, à ma connaissance, dans cet endroit, peut-être un million et plus d'argent à la caisse d'épargne. Je crois que nous ne verrons plus de semblable chose se répéter, ou du moins je l'espère. J'espère donc que tout homme impartial, après avoir pris ces faits en considération, conviendra que, même si l'honorable ministre des Finances a été obligé d'opérer cette réduction un peu plus rapidement qu'il ne l'aurait désiré, en agissant comme il l'a fait il a travaillé dans l'intérêt général. J'appellerai l'attention de la Chambre sur un fait qui ne manque pas d'importance. J'admets encore aujourd'hui, comme je l'ai toujours fait, qu'il serait du plus grand intérêt et de la plus grande importance de faire tous les sacrifices possibles pour encourager le peuple canadien à placer son argent dans les emprunts permanents que le gouvernement est obligé de faire. Si ces cinquante millions avaient été placés dans un emprunt à 3 pour 100 contracté par le Canada, je ne crois pas que cela eût été dérangé par mon honorable ami. Si cette somme avait été placée de façon que l'argent n'aurait pas pu être retiré sur un avis de quelques jours, mais placé pour un certain nombre d'années, l'argument de l'honorable député d'York aurait peut-être sa raison d'être. Mais il existe une grande différence entre emprunter de l'argent sur demande, comme nous faisons, lequel peut nous être retiré après un avis de quelques jours, et emprunter de l'argent qui ne devra être remboursé que dans un an et plus, ce qui est le meilleur moyen qu'un gouvernement ait à sa disposition pour emprunter.

Il existe une autre question qui pourrait bien être soulevée avec beaucoup d'à-propos, au cours de ce débat. Je déclare d'avance que ce n'est pas mon intention de me prononcer pour ou contre cette question. Mais je fais simplement remarquer qu'il est d'une égale importance et d'un égal intérêt pour des gens qu'ils soient emprunteur sur demande au peuple de montants considérables, et que ce gouvernement ait une part considérable de l'argent du peuple placé dans les garanties permanentes de la nation. J'ai remarqué à part cela que l'honorable député nous a aussi accusé d'avoir augmenté le revenu des droits de douanes de $1,200,000, et que nous en sommes arrivés à ce résultat en ayant recours à un mode de taxation bien restreint. J'accepte le reproche, je suis fier du crime, si crime il y a d'obtenir plus d'argent comme cela nous est arrivé, en réduisant le fardeau des taxes. Voilà exactement ce que nous voulons obtenir. Mais je diffère d'opinion avec l'honorable député sur un point auquel il a fait allusion. Il a bien voulu déclarer qu'il n'existait qu'une légère différence entre la proportion perçue aujourd'hui sur les marchandises sujettes aux droits de douane, et celle qui était perçue il y a quelques années, et il a eu l'obligeance, je me rappelle, de faire remarquer que durant l'exercice 1896-97, alors, comme il l'a dit lui-même avec tant de vérité, que son système fiscal était dans toute sa vogue—et sur ce point j'ai quelque chose à dire—il n'y avait pas eu de réduction appréciable. J'ai ici un état de nos principales importations soumises à des droits de douane et transportées dans ce pays pour la consommation durant les sept premiers mois de la présente année, et je vous prie d'en remarquer les résultats. Durant l'année 1897, que l'honorable député réclame avec raison comme sienne, nos importations se sont élevées à $36,800,000 de marchandises sujettes à des droits de douane, sur lesquelles il a été payé $11,131,000 de droits. Ce qui donne approximativement une proportion d'environ 30·05. Maintenant, durant les sept premiers mois de l'année courante nous avons importé pour $40,438,000 de marchandises soumises à des droits de douane, sur lesquelles nous avons perçu pour $11,932,000 de droits. Or, sur ces $11,932,000 le percentage semblerait être de 29·50. Il existe donc, par conséquent, une réduction appréciable dans le taux des droits qui existent sous notre tarif actuel—elle n'est peut-être pas aussi considérable que j'aurais aimé à la voir, mais je dois rappeler à la Chambre qu'un bon nombre de marchandises à qui l'entrée du pays était complètement fermée sous l'ancien tarif, sont maintenant importées à des taux fixés par nous, et qui augmentent le revenu public, alors qu'ils étaient auparavant complètement prohibées.

Je ferai remarquer en passant que c'est là une chose qui est de nature à nous faire tomber dans l'erreur dans le calcul de ces percentages, lorsque vous comparez un tarif basé sur le revenu avec un tarif protecteur. Si vous prohibez toutes les marchandises, il n'y a pas de doute que vous obtenez une diminution apparente dans le percentage, mais cela ne peut se faire qu'aux prix de sacrifices énormes de la part du consommateur. Je rappellerai à la Chambre que les honorables membres de la gauche prétendent que c'est durant l'exercice fiscal de 1896-97 que leur politique a atteint son développement complet et produit ses fruits les plus abondants.

Si la Chambre veut bien m'accorder quelques moments d'attention je vais lui énumérer quelques-uns des résultats obtenus par la politique des honorables membres de la gauche, depuis l'année 1887 à venir jusqu'à aujourd'hui. Vous vous souvenez sans doute que les honorables membres de la gauche se sont toujours considérés dans le passé comme possédant le monopole de la loyauté dans ce pays.

M. TAYLOR : Cet honneur est maintenant partagé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, je ne le crois pas. Or, M. l'Orateur, en 1887, ces sujets fidèles ont importé quelque chose comme 45 millions de dollars de marchandises de l'Angleterre ; en 1888, ces importations tombent à 39 millions ; en 1889, elles s'élèvent à 42 millions, en 1890 ils importent pour 43 millions, en 1891, 42 millions, en 1892, 41 millions ; en 1893, 43 millions ; en 1894, 39 millions ; en 1895, 31 millions ; en 1896, les importations s'élevèrent à 32 millions, et au cours de l'année durant laquelle, de l'aveu de l'honorable député d'York, leur politique eut atteint son développement complet, ils importèrent pour 29 millions de marchandises de l'Angleterre.

Comme vous le voyez, durant ces dix années, leurs importations de l'Angleterre ont diminué de 15 millions de dollars. Durant cette période, bien que l'augmentation de la population n'ait pas été ce que l'on aurait pu désirer, elle a atteint cependant, au moins 500,000 âmes. Il s'en suit donc de là que durant une période de dix années, leur politique produisit de si beaux résultats, que nos importations de l'Angleterre étaient en 1897 de 15

millions moindre qu'en 1887, avec une population plus faible d'un demi-million. Mais ce que nous perdions de ce côté nous le regagnions d'un autre côté, car je vois qu'en 1887 ils ont importé pour 45 millions de dollars de marchandises des Etats-Unis ; en 1888 ils en *ont importé* 49 *millions* ; en 1890, 50 millions ; en 1891, 52 millions ; en 1893, 53 millions ; en 1894, 58 millions ; en 1895, 54 millions ; en 1896, 58 millions ; et en 1897 ils ont importé de ce pays pour une valeur de 61 millions. Tandis qu'ils ont diminué leurs importations de l'Angleterre de 15 millions, ils ont augmenté durant la même période leurs importations des Etats-Unis de 15 millions. Il est possible, que les démarches faites pour augmenter le volume de notre commerce avec l'Angleterre n'ait pas un effet aussi prompt que nous l'aurions désiré ; et il y a des raisons pour expliquer cela. Durant les dix-huit années qu'ils ont passé au pouvoir, les honorables membres de la gauche ont agi à leur guise, ils ont réduit nos importations de l'Angleterre aux chiffres que je viens d'indiquer, et l'on ne doit pas s'attendre à ce que nous transformions cet état de choses existant en un tour de main ; mais je n'ai pas le moindre doute que, dans dix ans d'ici, alors que mes honorables amis de la gauche—qui seront encore au pouvoir à cette époque, j'en suis persuadé—auront le plaisir d'exposer de semblables chiffres devant la Chambre, ils seront en position de démontrer que le commerce a changé de cours, et qu'ils importeront alors une bien plus grande quantité de marchandises de l'Angleterre qu'auparavant.

Je n'ignore pas que les percentages sont odieux. Je sais qu'ils sont souvent injustes, et l'expérience est là pour le démontrer, mais je vais appeler l'attention de ces économistes sur deux ou trois faits patents qui sont bien connus dans l'histoire. Les économistes du parti libéral-conservateur devinrent les gardiens des affaires publiques de ce pays en 1867. En 1873, pour des raisons que je ne mentionnerai pas, ils durent consacrer leurs talents à d'autres occupations. Toutefois, dans cette intervalle ils avaient ajouté onze millions de dollars par année aux dépenses annuelles du Canada. En 1873, M. Mackenzie arrivait au pouvoir et il en tombait en 1878. Il prit la direction des affaires publiques avec une dépense de $23,313,000, et lorsqu'il sortit de charge les dépenses étaient de $23,519,000, soit une différence de $200,000. Durant dix-huit années le parti conservateur a conduit la barque gouvernementale à sa volonté et suivant son bon plaisir. Il commença avec une dépense de $23,500,000, et laissa l'administration des affaires publiques, comme je l'ai démontré, avec une dépense estimée à $38,500,000 *et qui s'élevait réellement* en 1895 à $38,133,000. Je ne puis accepter l'état préparé par eux pour l'année 1896, pour la raison bien évidente que j'ai donnée. Il suit de là que l'augmentation des dépenses durant ces dix-huit ans s'est élevée, même en l'établissant de la manière la plus libérale possible, *à près* de $14,000,000. Or, $14,000,000 représenterait l'intérêt de $560,000,000, et voilà à quel chiffre on peut placer ce qu'ont coûté leurs dix-huit *années d'administration* des affaires de ce pays, en se basant pour en arriver là sur des données tout à fait raisonnables. Toutefois, je n'insisterai pas trop fortement sur ce point, car il y a certaines petites réductions qui pourraient être faites, mais, malgré cela, cet état est en substance exact.

L'honorable député a aussi traité une autre question sur laquelle je désire dire quelques mots, bien que je n'ai pas l'intention de fatiguer la Chambre en attaquant des questions qui ont déjà été discutées sous toutes leurs faces, et que mes honorables *collègues exposeront* dans tous leurs détails. L'honorable député d'York a insisté beaucoup sur le fait que, agissant conformément à la conclusion à laquelle en est arrivé le gouvernement impérial, nous étions obligés de renoncer à accorder un traitement privilégié aux nations qui nous accordaient certaines faveurs en retour. Il est possible que je passe pour un hérétique et un homme peu respectueux d'une aussi haute autorité, mais je dois dire que je ne considère pas l'opinion émise par les jurisconsultes anglais comme concluante. J'admets qu'ils ont le pouvoir et qu'ils sont en position de mettre leurs opinions en vigueur, et de décider quelle devra être l'interprétation de la clause relative à la nation la plus favorisée ; mais je soutiens que l'opinion des jurisconsultes anglais est bien différente de celle émise par un haut tribunal anglais. Ils sont les conseillers du gouvernement, et ils donnent à ce dernier des conseils qui sont de nature à convenir du moins en substance, à sa politique. Il est possible qu'il ne soit pas tout à fait contraire à la politique du gouvernement impérial de s'en tenir à la clause de la nation la plus favorisée, pour des raisons faciles à comprendre ; mais je suis loin d'être convaincu, et il faudra de meilleurs arguments que ceux que j'ai entendu énoncer par les honorables membres de la gauche, ou que j'ai lue dans quelqu'une des dépêches du gouvernement impérial rédigées par des officiers de ce gouvernement, pour me convaincre que nous n'avons pas raison de maintenir, comme je le fais, qu'un traité de réciprocité n'a rien à voir avec la clause de la nation la plus favorisée. Un traité de réciprocité est un marché conclu entre deux nations, en vertu duquel nous *donnons* et nous obtenons des avantages réels ; tandis que je soutiens que la clause de la nation la plus favorisée, si on lui applique sa véritable interprétation, veut dire que les nations qui ont droit à la clause de la nation la plus favorisée doivent accorder des avantages réciproques aux nations de qui elles s'attendent à obtenir des privilèges spéciaux.

Voilà quelles sont les prétentions du Nouveau-Monde en opposition aux prétentions des vieux pays, et je suis bien décidé à soutenir cette prétention que je considère comme étant l'interprétation la plus logique et la plus équitable. Cependant, nous ne sommes pas une nation indépendante, nous sommes une colonie sous la dépendance de l'Angleterre, et tenue par conséquent, lorsqu'il s'agit de *questions de cette nature d'obéir* aux ordres que nous recevons des autorités impériales ; et lorsqu'elles nous disent que pour des raisons d'Etat ou de politique, elles sont obligées d'appliquer cette interprétation particulière à la clause de la nation la plus favorisée, nous n'avons d'autre alternative que de leur obéir, de renoncer à nos prétentions basées sur des principes plus larges et plus généreux et d'accepter le système tel que nous le *possédons*.

Mais c'est une preuve très forte que notre manière de voir était substantiellement juste, car tout en voulant faire prévaloir, comme je l'ai dit, pour de hautes raisons politiques, son interprétation de l'article concernant le traitement de la nation la plus favorisée, le gouvernement anglais a

fait, pour l'administration actuelle une chose qu'il avait a différentes reprises, positivement refusée aux gouvernements précédents, il a dénoncé les traités belges et allemands qui nous empêchaient d'accorder sur notre marché une préférence aux possessions britanniques. Je dis que cette concession, si on en saisit bien toute la portée, n'était pas seulement un gain considerable et réel pour nous, mais témoignait d'une façon exceptionnelle, du poids et de l'importance que le Canada a acquis dans les conseils de l'Europe.

L'honorable député d'York (M. Foster)—je suis fâché qu'il ne puisse être ici ce soir—a été assez bon de nous reprocher d'avoir tendu la main aux Etats-Unis et de n'avoir rien reçu. Je suis toujours du même avis au sujet des énormes avantages que procureraient aux deux pays des relations commerciales plus étendues, et il faudrait des raisons beaucoup plus fortes que celles que j'ai entendues jusqu'aujourd'hui pour m'induire à abandonner mon opinion sur ce point. Mais il faut être deux pour faire un marché ; et si les Etats-Unis ne jugent pas à propos de commercer avec nous, il nous faut faire pour le mieux, développer notre commerce avec la mère-patrie et chercher d'autres débouchés. C'est ce que nous avons fait, et si c'est là, suivant l'expression de l'honorable député, tendre la joue gauche lorsqu'on nous frappe sur la joue droite, j'avoue que cette interprétation que l'on donne au précepte de l'Evangile est toute nouvelle pour moi. Lorsque nous avons constaté qu'ils ne voulaient pas commercer avec nous, nous avons prouvé aux Etats-Unis que, tout en n'étant pas disposés à user de représailles et à nous frapper nous-mêmes afin d'infliger un léger mal à une petite fraction du peuple américain, nous étions maîtres de nos destinées ; qu'il nous appartenait de fermer la barrière ou de l'ouvrir ; que nous l'ouvririons à la nation qui nous traite généreusement, et que nous la fermerions à la nation qui refuse de commercer avec nous ; et c'est là de la bonne politique et du bon sens commun.

Je ne sais ce que l'honorable député d'York a voulu dire en parlant des méthodes politiques qu'il a imputées à mon honorable ami (M. Fielding), et de l'influence maligne et malveillante qui tient les fabricants dans une espèce de sujétion. L'honorable député (M. Foster) connaît mieux que nous l'usage efficace des méthodes politiques dont il nous a parlé. Nous, nous ne sommes que ses disciples dans la matière, et nous serions heureux de recevoir de lui ou de l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) les utiles leçons qu'il voudrait bien nous donner ; car, sans aucun doute, ces messieurs sont passés maîtres dans l'art d'appliquer, dans les grandes occasions, ces méthodes politiques aux manufacturiers récalcitrants.

Relativement à l'accusation générale portée par l'honorable député d'York que le gouvernement n'a pu économiser autant que celui-ci l'eut désiré, et que certaines espérances que quelques-uns de mes collègues entretenaient à ce sujet ne se sont pas réalisées, je me contenterai de dire que le mal fait par l'administration conservatrice avait des racines beaucoup plus profondes que nous ne le supposions. Il n'est pas aussi aisé de détruire les mauvais effets du régime précédent que quelques-uns de nos amis pleins de confiance se l'imaginent.

Je ferai remarquer que dans toutes les attaques que j'ai faites dans l'opposition, connaissant les graves difficultés dont notre chemin était semé, j'ai bien eu la précaution de déclarer, tout en condamnant les dépenses annuelles qui étaient excessives et sans proportion avec nos ressources, que mon principal grief était l'augmentation permanente des charges publiques qui étaient loin d'être proportionnées à notre revenu, et qu'il serait extrêmement difficile de diminuer ces obligations. J'en appelle à la Chambre, comme dirait mon honorable ami (M. Foster), et je demande si ce n'était pas là, dans toutes les occasions, le sujet de mes attaques. Je suis encore de cet avis. Le montant de notre dette consolidée et de nos obligations permanentes est hors de proportion avec notre revenu.

Que les honorables députés étudient attentivement le budget actuel, et ils verront que, déduction faite des obligations permanentes qui ne dépendent nullement de la perception de notre revenu et qui s'élèvent à près de $20,000,000 par année suivant statut, la somme qui reste à notre disposition est extrêmement petite. Déduisant $19,000,000 et de plus $11,000,000, la somme qui nous est nécessaire pour l'administration des postes, des chemins de fer, du revenu de l'intérieur, des douanes, etc., sur laquelle le gouvernement n'a en réalité qu'un bien faible contrôle, et déduisant ces deux sommes du montant total de $38,000,000, on constatera qu'il n'y a pas plus de $7,000,000 ou $8,000,000 qui sont sous le contrôle direct du gouvernement, et encore une partie considérable de cette somme est affectée non par le statut, mais par une espèce de traité, à l'entretien des sauvages.

Tout en ne voulant pas pallier aucune folle dépense, si folle dépense il y a, tout en ne voulant pas rétracter la déclaration que j'ai souvent faite que les dépenses sont très considérables dans un pays comme le nôtre, je veux faire remarquer que le peuple canadien a raison de se plaindre de la grande faute que l'on a commise en lui imposant des obligations permanentes aussi considérables que celles que j'ai indiquées. Les libéraux ne sont pas responsables de cet état de choses, car nous avons protesté contre l'imposition de telles obligations, et il n'est pas juste de dire aujourd'hui que si, en arrivant au pouvoir, nous avons constaté qu'il était plus difficile de diminuer ces obligations que nous ne l'avions supposé, on doit nous en tenir responsables, à moins qu'on ne prouve que les crédits que nous demandons sont excessifs. Il sied bien mal aux honorables membres de la droite de porter cette accusation, car j'ai démontré que nous demandions moins pour l'administration du pays, bien que la population ait considérablement augmenté, qu'ils ont demandé eux-mêmes il y a deux ans.

L'honorable député d'York (M. Foster) a été assez bon d'attribuer les résultats que nous avons obtenus en 1896-97 à la politique de l'ancien gouvernement conservateur, et entre autres choses, il a prétendu que l'augmentation de $17,000,000 dans nos exportations était due à la politique du parti libéral-conservateur. Eh bien ! admettons-le, pour les besoins de l'argument. Je constate que dans les premiers six mois de l'exercice courant,—mon honorable ami (M. Foster) peut difficilement prétendre avoir contribué à ce résultat,—je constate, dis-je, que, dans les premiers six mois finissant le 31 décembre 1897, la valeur des produits domestiques que nous avons exportés est d'environ 90 millions, ce qui représente une augmentation de $20,000,000 sur les exportations de 1896. Je ne prétends pas que cela soit dû entièrement au sen-

timent de confiance, de repos et de stabilité qu'ont fait naître la chute du gouvernement conservateur et l'avènement du ministère actuel, mais je dis que c'est du moins une bonne preuve que sous notre administration le développement de la richesse nationale a été beaucoup plus rapide qu'auparavant.

La Chambre fera bien de se rappeler que nous avons découvert des sources nouvelles de richesse, et que nous avons toute raison de croire que notre population va décidément prendre une expansion réelle. La Chambre fera bien de se rappeler qu'un grand nombre d'industries sur lesquelles nous ne comptions pas beaucoup autrefois—les mines, les minerais, la pulpe et le papier—ont reçu une merveilleuse impulsion Sans parler de nos grandes industries agricoles, les perspectives d'une prospérité durable sont tellement brillantes dans d'autres industries, que nous avons tout lieu de croire que ce développement extraordinaire ne sera pas éphémère, mais durera un grand nombre d'années. Il est évident que le Canada entre dans une ère nouvelle de prospérité, et hors les honorables membres de la gauche, nous trouvons bien peu de personnes qui n'avouent pas que la situation politique du Canada s'est énormément améliorée.

Nous avons prouvé, M. l'Orateur, que tout en ne faisant pas parade de sa loyauté autant que les honorables membres de la gauche, le parti libéral fait mille fois plus par ses actes que le parti conservateur par ses promesses et ses professions de foi. Nous avons donné un exemple à l'Empire, et si nous n'avons pas été animés d'un étroit esprit mercantile, si nous n'avons pas cherché à obtenir livre pour livre, sou pour sou, nous avons prouvé dans tous les cas, que nous étions traités généreusement, et qu'à notre tour nous voulons faire notre possible pour traiter généreusement la mère-patrie.

J'avoue que nous n'avons pas réalisé les espérances de tout le monde. Il n'est pas possible,—quoi qu'en dise l'honorable député d'York (M. Foster),—de réparer dans l'espace d'une année ou même de deux années, toutes les fautes que les conservateurs ont commises pendant dix-huit ans. Si après dix-huit ans de pouvoir, nous n'avons pas mieux fait que nos prédécesseurs, j'accepte d'avance le châtiment le plus sévère que l'on pourra nous infliger, bien qu'il soit probable que dans ce temps-là, mon honorable ami (sir Charles Tupper) et moi seront parfaitement désintéressés des choses de la politique. La vérité est que nous nous sommes trouvés dans la situation d'héritiers d'une succession lourdement grevée d'obligations. Il y a deux moyens de sortir de cette position embarrassante. Nous pouvons réduire le taux de l'intérêt—et c'est ce que nous faisons en dépit des remontrances des honorables membres de la gauche, ou améliorer et augmenter la productivité de notre patrimoine. Nous pouvons augmenter,—et nous y réussirons, je crois, en très peu de temps—la population du Canada dans une telle proportion que nous obtiendrons le même résultat que nous aurions obtenu en réduisant les dépenses de plusieurs millions, ainsi que nous l'espérions ardemment. Nous ne pourrons peut-être pas diminuer les dépenses occasionnées par le service public, mais nous pourrons améliorer ce service. Par tous ces moyens, nous pouvons augmenter l'efficacité du gouvernement du Canada. C'est ce que nous désirons et nous espérons faire. Je crois, M. l'Orateur, que de cette manière, les avantages réels que le Canada retirera probablement de cette ère de prospérité seront durables.

Je ne puis m'empêcher de dire que—et je me crois justifiable de parler ainsi—je suis sincèrement convaincu que si, il y a 18 ans, le peuple canadien s'était contenté du tarif de revenu dont il jouissait alors, les fabricants canadiens en général, pour le profit desquels on a imposé des taxes supplémentaires énormes, seraient infiniment mieux qu'ils ne sont aujourd'hui.

Leur progrès, j'en suis convaincu, eut été aussi grand, et infiniment plus solide et plus durable, et nous n'aurions pas eu les inconvénients et les désavantages du système que l'on a adopté dans ce temps-là. Je ne veux pas m'étendre trop longuement sur ce sujet, mais je dis—et mes paroles recevraient, je crois, l'approbation presque unanime des fabricants—qu'en somme et tout bien considéré, le Canada a commis une très grave erreur en renonçant à la politique fiscale de la Grande-Bretagne, et en adoptant un système de protection qui n'est après tout que la vieille défroque que le peuple américain a jetée aux orties.

Peut-être ne sommes-nous pas sans reproche ; peut-être n'avons-nous pas pu réaliser toutes les espérances de nos amis, mais, je le répète, si l'on peut nous démontrer que dans le budget que nous soumettons, il y a des dépenses excessives, ou des crédits que l'on ne peut raisonnablement justifier, nous n'aurons pas peur, nous n'aurons pas honte de rebrousser chemin, si l'on nous donne de bonnes raisons d'en agir ainsi. Mais je déclare avec énergie qu'il n'est ni juste ni raisonnable de la part des honorables membres de la gauche qui nous ont légué la lourde succession que nous essayons à liquider, de se plaindre de notre ligne de conduite.

Au sujet de l'accusation que l'on porte contre nous d'avoir augmenté la dette consolidée, je dirai que tous nos emprunts, excepté un seul, ont été faits pour acquitter des obligations contractées par l'ancien gouvernement. Nous avons agi en hommes d'affaires et nous avons poussé avec vigueur les entreprises qui étaient déjà sur le métier, comme par exemple, l'approfondissement de nos canaux, afin que la génération actuelle pût au moins tirer quelque profit de ces grands travaux publics.

Quant aux principales dépenses que l'honorable député d'York nous reproche, je suis prêt à les défendre et à m'en tenir au jugement du peuple canadien. Mais qu'il me soit permis de rappeler à la Chambre un fait qu'elle connaît bien, c'est qu'à la dernière session, lorsque nous avons proposé d'accorder une forte subvention au chemin de fer canadien du Pacifique pour la construction de la voie ferrée du Pas-du-Nid-de-Corbeau, personne ici ne désirait plus vivement que l'honorable député d'York,—excepté peut-être son honorable ami (sir Charles Tupper)—que cette mesure fût présentée et poussée avec toute la rapidité possible. Si je me rappelle bien, l'honorable député a approuvé ce projet, n'a pas demandé le vote de la Chambre sur cette mesure, et n'a, en aucune façon, voté contre cette proposition ; et aujourd'hui après avoir approuvé ce projet, après avoir déclaré que cette mesure était nécessaire, il opère un changement de front et il nous reproche d'avoir trahi nos promesses et d'avoir violé nos engagements, en faisant justement ce qu'il demandait. Il me semble, M. l'Orateur, que l'on devrait agir avec un peu plus de justice. Je ne m'oppose pas, il me siérait mal de le

faire aux critiques que les honorables membres de la gauche peuvent diriger contre nous. Je suis un vieux parlementaire et je sais qu'à brebis tondue Dieu mesure le vent ; je sais aussi que la peau d'un homme politique se durcit extraordinairement sous les coups d'où qu'ils viennent, des partisans ou des adversaires ; je dis donc que je ne m'oppose pas aux critiques ; mais des hommes de leur rang et de leur intelligence, sachant le poids qui s'attache à bon droit à leurs paroles, devraient être un peu plus juste et un peu plus raisonnables, et ne devraient pas essayer, ainsi que l'a fait l'honorable député d'York, à argumenter sur des prémisses entièrement fausses, et ne devraient pas essayer à nous lier par des comparaisons qui ne s'appliquent pas à l'état de choses actuel.

Je remercie la Chambre de l'extrême courtoisie avec laquelle elle m'a écouté, et comme j'ai promis de ne pas parler longtemps en cette occasion, je reprends mon siège.

Sir CHARLES TUPPER : Avant de discuter quelques-unes des observations que vient de faire l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), j'ai d'abord l'intention de dire que ceux qui ont entendu mes remarques sur l'adresse, au commencement de cette session, ne seront pas surpris d'apprendre que j'ai entendu avec un grand plaisir le ministre des Finances nous déclarer que le gouvernement se proposait d'abroger la clause de réciprocité contenue dans le tarif promulgué à la dernière session, et d'adopter une politique de droits différentiels en faveur de l'Angleterre. J'ai dit, dans cette occasion, que, vu l'état de la question, le gouvernement du Canada se décréditerait complètement en adoptant une autre politique. Je suis donc heureux de voir le ministre des Finances, à son grand regret, au grand regret de son parti, et surtout au grand regret du premier ministre, adopter la politique qu'il vient d'annoncer à la Chambre au sujet de cette importante question. Ceux qui ont entendu les remarques que j'ai faites sur le budget perdant la dernière session, ne seront pas surpris d'apprendre que j'approuve aussi très cordialement la politique que l'on veut inaugurer, afin de rendre au Canada le commerce des Antilles anglaises. Les honorables députés qui étaient alors présents, se rappelleront que j'ai fortement insisté pour faire abandonner à mon honorable ami, le ministre des Finances, la politique qu'il exposait devant la Chambre, et dont les effets paralyseraient entièrement cet important commerce. Quoique je n'aie pu induire l'honorable ministre à adopter ma manière de voir sur cette question, je n'ai pas besoin de dire que c'est avec plaisir que je l'ai entendu déclarer aujourd'hui qu'il se proposait de tirer le commerce des Antilles anglaises du marasme dans lequel il se trouve aujourd'hui.

Avant de discuter le budget en général, je dois consacrer quelques instants aux remarques que vient de faire l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Après l'habile et complet exposé que l'honorable député d'York, nous a fait de la situation du pays, je n'ai pas l'intention de fatiguer la Chambre et d'examiner et de discuter les chiffres que mon honorable ami vient de disséquer d'une main de maître, et d'une manière qui a rendu impossible la tâche que le ministre du Commerce s'était imposée. Celui ci admet que l'honorable député d'York a raison d'affirmer que les estimations budgétaires que l'on demande à la Chambre de voter cette année, excèdent la moyenne des estimations budgétaires présentées depuis plusieurs années, sous l'administration libérale-conservatrice, de $1,400,000 ; et que les estimations que le ministre des Finances a soumises à la Chambre pour 1898-99, sans compter le budget supplémentaire que nous verrons certainement, excèdent la moyenne des estimations présentées par le parti libéral-conservateur, de $1,800,000. Le ministre du Commerce n'a pas osé nier l'exactitude de ces chiffres, bien que, sous certains rapports, il ait essayé de donner des explications.

L'honorable ministre du Commerce a commencé son discours en disant qu'il était dangereux de faire des prophéties et en conseillant à l'honorable député d'York, de ne plus s'aventurer sur ce terrain. Eh bien ! M. l'Orateur, j'ai sous la main une prophétie de l'honorable député d'York, sur laquelle je désire attirer l'attention du ministre du Commerce. Celui-ci constatera que mon honorable ami (M. Foster) ne s'est pas complètement trompé en déclarant, il y a deux ans, que sous l'administration libérale-conservatrice la marée avait tourné et que les affaires publiques avaient été conduites avec tant d'habileté et de succès que le Canada avait pu traverser heureusement et avec le plus grand honneur, une période de dépression qui avait profondément et gravement atteint plusieurs pays du monde et notamment la grande république américaine. L'honorable député d'York a prophétisé, il y a deux ans que le vent avait tourné, et que nous allions jouir d'une prospérité qui donnerait au Canada une position dont tout canadien serait fier.

J'attire l'attention du ministre du Commerce sur cette prophétie qui s'est déjà réalisée. L'honorable député d'York a remercié, en termes appropriés, l'honorable ministre des Finances de la peinture brillante que celui-ci avait faite d'une année qui, ainsi que l'a fort bien dit le ministre du Commerce, peut être considérée comme une année d'administration du parti libéral-conservateur. J'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours du ministre des Finances, mais je n'ai absolument rien entendu de nature à prouver que le gouvernement actuel a contribué à ce progrès et à cette prospérité. Il a avoué franchement et sincèrement que le seul grand progrès et la seule grande prospérité que le Canada pouvait espérer proviendraient de la grande industrie agricole. Il a avoué que la position que le Canada occupe aujourd'hui est due, dans une large mesure, à l'abondante moisson que la Providence nous a donnée, et au fait que les prix ont été rémunérateurs. Dans une autre circonstance, l'honorable ministre du Commerce nous a dit que les prix dépendaient incidemment de la moisson ; mais il n'est pas au pouvoir du Canada de les déterminer, car les prix dépendent entièrement de l'offre et de la demande, et de la concurrence que se font les autres pays pour acheter nos produits alimentaires. Ajoutez à cela l'immense développement minier auquel le gouvernement n'a aucunement contribué, et d'autres avantages commerciaux dont pas un des membres du cabinet ne peut se faire un mérite, et vous aurez les raisons qui expliquent la situation dont jouit le Canada.

J'ai écouté, avec un plaisir sans mélange, le panégyrique que l'honorable ministre a prononcé sur le progrès et la prospérité actuelle du pays, mais les honorables membres de la droite possèdent aujourd'hui un avantage que nous n'avons jamais eu.

Ils possèdent l'inestimable avantage d'avoir sur les bancs de l'opposition des hommes toujours prêts à travailler au progrès et à la prospérité du Canada, soit que le gouvernement soit entre les mains de leurs adversaires, soit qu'ils aient eux-mêmes l'administration des affaires publiques. Mais durant les longues années que le parti libéral-conservateur a gouverné le pays, les honorables députés de la droite ne faisaient que se lamenter sur l'état du peuple canadien. Tout le monde sait que, au lieu de faire quoi que ce soit pour favoriser les progrès de ce pays, ils ont fait leur possible,—et leur influence était puissante,—pour annuler ou entraver les projets destinés à faciliter la prospérité de ce pays. Mais ce n'est pas là notre vocation. Nous croirions bien mal remplir notre devoir envers notre grand parti et notre grand pays, si nous ne faisions pas tout en notre pouvoir pour aider les honorables membres de la droite dans tout ce qui peut contribuer de près ou de loin au progrès et à la prospérité du Canada.

L'honorable ministre du Commerce a parlé des dénonciations et des attaques que les membres de la gauche ont dirigées contre l'administration libérale, de 1873 à 1878. Mais il n'a pas exposé tous les faits. Nous n'avons jamais accusé le parti libéral d'être la cause des temps mauvais, mais nous l'avons dénoncé parce qu'il refusait de venir au secours du pays qui se mourait de langueur. Nous avons dénoncé le parti libéral, parce qu'il a refusé d'adopter une seule mesure destinée à tirer le pays du marasme où il était tombé. Nous l'avons accusé, à bon droit et à juste titre de manquer à son devoir envers le Canada et de refuser de prendre, afin de venir au secours du pays, les moyens qui lui étaient indiqués, et de nature, sans aucun doute, à favoriser le progrès et la prospérité de la patrie.

Mais je rappellerai à mon honorable ami, le ministre du Commerce l'important aveu qu'il a fait devant cette Chambre, lorsqu'il a déclaré qu'il s'était convaincu que la politique de l'opposition,—du parti libéral conservateur—était une bonne politique. Il a avoué que la seule politique propre à remédier au marasme dont souffraient les industries manufacturières du pays, était d'élever le tarif et d'empêcher les affaires du Canada de se faire à New-York et à Boston ; et qu'ayant acquis cette conviction, il était de son devoir d'élever le tarif. C'est aussi ce que le ministre du Commerce a résolu de faire ; et il a préparé un tarif dans lequel les droits sont considérablement augmentés, suivant en cela les conseils que l'opposition lui donnait. Mais ensuite il a changé d'avis, et afin de garder le pouvoir et pour plaire à son parti, il a manqué à ce qu'il savait être son devoir envers le pays. Lorsque M. Jones, de Halifax, est arrivé avec sa brigade de la Nouvelle-Ecosse, et a dit au ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), que si celui-ci présentait le tarif que celui-ci admettait avoir préparé et était prêt à soumettre au parlement, afin de mettre un terme aux désastres et aux ruines qui s'accumulaient dans le pays, lui (M. Jones) et ses amis passeraient du côté de l'opposition et voteraient contre ce projet de loi. Le ministre du Commerce abandonna alors une mesure qu'il savait être dans les intérêts du pays, fit volteface et accepta la politique qui lui était dictée par un de ses partisans.

M. McGREGOR : Qu'est-ce que l'honorable député (sir Charles Tupper) a fait le même soir ?

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable député (M. McGregor) a quelque chose à dire, je vais lui céder la parole.

M. McGREGOR : L'honorable député s'est présenté ce soir là comme l'avocat d'un tarif modéré de 17½ pour 100, mais avant la fin de la séance, c'était un protectionniste jusqu'au bout des ongles. A cinq heures et demie, prétendant qu'il était six heures, l'honorable député demanda de ne pas commencer son discours, et après le dîner il revint protectionniste jusqu'au bout des ongles.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami est un Rip Van Winckle. Je suis certain qu'il a dormi pendant les dernières vingt années. Est-ce qu'il ne sait pas que cette calomnie est morte et enterrée depuis longtemps.

Je vais relater les faits à l'honorable député puisqu'il paraît connaître si peu les affaires du pays à ce sujet. J'appris que le ministre des Finances de ce temps-là, le ministre actuel du Commerce, avait résolu d'élever le tarif, ainsi que l'opposition avait sollicité et imploré le gouvernement de le faire. Avant la séance de la Chambre, je me consultai avec ce grand homme d'Etat dont la mémoire vivra éternellement dans notre pays, le très honorable sir John-A. Macdonald. J'appris à ce dernier que les choses tournaient mal pour notre parti, que le ministre des Finances avait résolu d'adopter notre politique et de prendre notre avis. Sir John me dit : que devons-nous faire dans les circonstances ? Je répartis : la ligne de conduite à suivre est clairement indiquée. Du moment que l'on expose cette politique, en ma qualité de critique financier de l'opposition, je dois me lever, approuver le ministre des Finances, et assurer que je donnerai, ainsi que le parti conservateur, le plus cordial appui à cette politique. Sir John-A. Macdonald répliqua que c'était la seule ligne de conduite à suivre ; et là et alors, comme des hommes publics, et tout en reconnaissant qu'une telle mesure, présentée par le gouvernement, serait très dommageable au parti auquel nous appartenions, nous sommes tombés d'accord que nous avions un devoir encore plus élevé à remplir envers notre patrie, envers le Canada et que nous devions approuver tout ce qui pouvait être dans l'intérêt du pays. Je dis donc à l'honorable député qu'il doit s'instruire un peu, avant de m'interrompre lorsque je discute ces questions que je prétends assez bien connaître.

Il m'a fait peine d'entendre,—car j'aime à faire une discussion calme et agréable,—le ministre du Commerce accuser l'honorable député d'York de falsifier les comptes, en groupant les chiffres d'une certaine manière. On ne peut jamais, à mon avis, porter une plus grave accusation. Je dis que tout homme public capable de falsifier un compte, est capable de tout pour duper le parlement et le peuple. Mais, M. l'Orateur, l'honorable ministre du Commerce est passé maître dans l'art de falsifier les comptes par le groupement des chiffres,—il m'oblige à lui dire cette dure vérité. Prenez les *Débats* de 1874, et vous verrez que lorsque l'honorable ministre a fait son premier exposé budgétaire, non seulement on a allégué, mais on a prouvé que, pour changer un déficit en surplus, il avait en falsifiant les comptes publics transporté ailleurs une somme de $500,000 votée par le parlement comme dépense de capital et dépensé par le gouvernement libéral à même le revenu consolidé. Lorsque l'honorable ministre a tenté de nier l'accusation, je lui

ai dit que s'il voulait proposer de renvoyer la question au comité des comptes publics, j'assignerais comme témoin quelques-uns des plus fidèles fonctionnaires du gouvernement pour faire ma preuve. Et ainsi je l'ai convaincu d'une des plus honteuses falsifications de comptes publics qui ait jamais été commise au Canada.

Le ministre du Commerce nous dit que nos importations des Etats-Unis ont augmenté sous le régime libéral conservateur. Mais ne voit-il pas que cette fausseté avancée pour duper et tromper le peuple de ce pays par la convention libérale de 1893 qui a accusé le parti conservateur d'avoir adopté une politique de nature à favoriser les Etats-Unis au détriment de l'Angleterre, n'a pas le moindre fondement?

L'honorable ministre du Commerce ne sait-il pas que pendant les cinq années de son administration, de 1873 à 1878, nos importations de la Grande-Bretagne ont décru de trente-sept millions et demi, tandis que nos importations des Etats-Unis ont augmenté? L'honorable ministre sait aussi bien moi que, si des importations considérables des Etats-Unis, et faibles de la Grande Bretagne prouvent que c'est faire une distinction au détriment de la mère-patrie, les livres publics l'accusent lui-même. Mais il sait que la nature de nos importations des Etats-Unis, le droit moins élevé que nous avons payé sur les marchandises américaines que sur les marchandises anglaises, l'année dernière,—la même chose est aussi arrivée il y a quelques années,—peut faire croire qu'il y a une distinction au détriment de la mère-patrie, mais au fond il n'en est pas ainsi. Je suis étonné de voir l'honorable ministre du Commerce oser se moquer de l'intelligence des membres de cette Chambre en soulevant une pareille question.

Le ministre du Commerce dit: Il est bien vrai que nous avons, cette année, augmenté les dépenses de $1,400,000, si on les compare aux dépenses de l'an dernier, mais c'est seulement en apparence, c'est une pure affaire de comptabilité, et il n'y a réellement aucune augmentation. Et quelle explication nous donne-t-il? Il nous dit que cela représente, d'abord $210,000 que l'on a payé pour le loyer du chemin de fer du comté de Drummond, et $560,000 pour frais supplémentaires occasionnés par l'exploitation de l'Intercolonial, et l'on nous rend compte ainsi de $770,000. L'on nous rend compte! L'honorable ministre devrait avoir honte de parler dans cette Chambre du chemin de fer du comté de Drummond.

Il sait que lorsqu'on a soumis ce projet au parlement, le ministre des Chemins de fer et Canaux ne connaissait pas le premier mot de la question et n'a pu nous donner la moindre raison d'espérer que le Canada pourrait jamais retirer quelque avantage de cette entreprise. Le ministre du Commerce sait que la discussion qui a eu lieu sur l'achat excessivement onéreux du chemin de fer du comté de Drummond et l'arrangement conclu avec le chemin de fer du Grand-Tronc—transaction qui a augmenté la dette nationale de sept millions de dollars,—a démontré que l'on n'avait pu amener un seul membre des administrations publiques à donner l'ombre d'une raison pour justifier cette dépense, et excuser le gaspillage de cette énorme somme d'argent. Le Sénat ayant rejeté cette mesure, on a passé un nouveau contrat et on a fait avec les deux compagnies de nouveaux arrangements que l'on est prêt à soumettre aux Chambres,

Sir CHARLES TUPPER.

et qui représentent, de l'aveu du gouvernement, une économie annuelle d'un million de dollars.

Le MINISTRE DU COMMERCE: C'était un demi-million, avant dîner, suivant l'honorable député d'York (M. Foster).

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable député d'York ne parlait que du chemin de fer du comté de Drummond, mais il y a aussi l'arrangement avec le chemin de fer du Grand-Tronc.

On se rappellera que j'ai porté une autre accusation contre le gouvernement—une accusation qui démontre si clairement son manque de jugement et de caractère, qui condamne si formellement son attitude, que ses partisans les plus éclairés dans le Sénat ont dit en recevant ce bill: Il faut amender ce projet de loi.

Dans la Chambre des Communes, tout allait bien, le gouvernement était prêt à payer d'effronterie, et ses partisans étaient disposés à appuyer la monstrueuse proposition de faire payer au Canada la moitié des dépenses occasionnées par l'entretien de la gare du Grand-Tronc, à Montréal, et de payer 5 pour 100 d'intérêt sur la moitié de toutes ces dépenses.

Voilà l'accusation. Le gouvernement, grâce à l'action du Sénat, a été obligé de reconsidérer et de refaire son arrangement avec M. Greenshields, représentant le chemin de fer du comté de Drummond, ainsi que le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Cela prouve que le Sénat a mérité la confiance et l'appui du peuple de ce pays, en mettant au crédit du Canada un million de dollars dans cette seule transaction, en supposant qu'on n'irait pas plus loin.

Je dis donc que si c'est la seule excuse que l'honorable ministre du Commerce ait à offrir, au sujet de l'augmentation des dépenses qui seront, cette année, de $1,400,000 plus élevées qu'elles n'ont jamais été auparavant, c'est une très pauvre et très pitoyable excuse. Laissez-moi exposer mon attitude sur cette question. J'ai dit: l'ancien gouvernement, mon gouvernement, le gouvernement de sir John-A. Macdonald, le gouvernement libéral, le gouvernement actuel se sont tous engagés à donner une subvention importante pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer à Québec. Je ne crains pas de dire que l'ancien gouvernement et le gouvernement actuel n'aurait pas hésité à donner un million, afin d'obtenir ce grand objet, la construction d'un pont qui amènerait l'Intercolonial de Lévis à Québec. Alors, M. l'Orateur, qu'est-il arrivé? Il a été prouvé d'une façon concluante que la compagnie dont l'honorable député de Québec-ouest est, je crois, le président, où dans laquelle, dans tous les cas, il a de grands intérêts, est prête, moyennant une subvention d'un million de dollars, à mener à bonne fin cette entreprise.

Voici quelle était ma politique: je disais, construisez un pont, nous avons tous pris des engagements en ce sens, et il faut en venir là tôt ou tard, et ce pont sera inutile dans un cas et utile dans un autre cas. Construisez le pont et amenez l'Intercolonial et le Grand-Tronc dans la ville de Québec. Alors l'Intercolonial aurait pu dire au chemin de fer canadien du Pacifique: Nous transportons vos marchandises sur une distance de 276 milles, de Saint-Jean à Halifax, et nous vous demandons en échange de nous donner, aux termes que nous vous accordons un droit de passage sur

votre voie jusqu'à Montréal, une distance de 176 milles.

Dans ces conditions, le pays aurait joui de tous les avantages d'avoir l'Intercolonial à Montréal sans dépenser autre chose que le million de dollars dont je viens de parler. Mais les membres de la droite qui avaient à faire leurs propres arrangements ont perdu cette occasion. Je crains bien qu'ils n'aient reçu l'argent et qu'ils ne soient obligés de livrer la marchandise, je crois que c'est là le grand secret de leur conduite. Ils se sont empressés de se lier les mains, ils se sont faits les esclaves de M. Greenshields qui les menait à sa guise, et il n'était pas en état d'écouter les conseils de la gauche ou de qui que ce fût. C'était là le grand obstacle. Or, qu'est-il arrivé? J'ai consulté les meilleurs hommes de chemins de fer au Canada et ils m'ont dit que cette somme de $770,000 qui est inscrite dans le budget, et qui, suivant le ministre du Commerce, expliqué l'augmentation des dépenses annuelles, n'accroîtra pas d'un dollar le trafic de l'Intercolonial. Et comment en serait-il autrement, lorsqu'on sait que de Montréal à Saint-Jean, par voie du chemin de fer du comté de Drummond, la distance est de 248 milles plus longue que par voie du chemin de fer canadien du Pacifique? Comment est-il possible à l'Intercolonial de faire la concurrence dans des conditions aussi désavantageuses?

Qu'est-ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit à la population de Saint-Jean? Il a dit: Nous entendons faire la concurrence, nous allons transporter toutes les marchandises sur une distance de 248 milles supplémentaires au même prix que le chemin de fer canadien du Pacifique dont la ligne est de 248 milles plus courte que celle de l'Intercolonial. Est-il nécessaire de dire à un homme qui a un peu d'intelligence que s'il en est ainsi cet arrangement, au lieu d'être une affaire avantageuse, va nous occasionner des dépenses, non pas de trois quarts de million, comme l'a dit le ministre du Commerce, mais des dépenses incalculables afin de réparer les désastres qui nous attendent.

Je ne puis passer sous silence une remarque de l'honorable ministre du Commerce au sujet des banques d'épargne. Jamais de ma vie, je n'ai été aussi étonné que quand j'ai entendu le ministre des Finances expliquer à la Chambre qu'il voulait réduire l'intérêt sur les dépôts faits dans nos caisses d'épargne du gouvernement, lorsque ces déposants, comme l'a dit l'honorable monsieur, appartiennent, pour la plupart, à la classe pauvre. L'honorable député d'York a prouvé, par des arguments que l'honorable ministre du Commerce n'a pu refuter, que le principe fondamental des caisses d'épargne était d'encourager le peuple à pratiquer l'économie.

Voilà pour quelle fin on avait créé ces institutions financières; et cependant l'on va renoncer à cette politique. Quelles raisons nous donne le ministre du Commerce? Il nous dit: Prétendez-vous me dire que vous pouvez obtenir de l'argent à demande, ou après un court avis dans les caisses d'épargne, aux mêmes conditions qu'un emprunt remboursable dans cinquante ans? Que l'honorable monsieur me permette de lui demander: Pouvez-vous obtenir des capitalistes européens plus pour un emprunt de trente ans que pour un emprunt de cinquante ans? L'honorable monsieur sait parfaitement bien que plus le terme est long, moins l'intérêt est élevé. Tout homme qui sait que le taux de l'intérêt baisse graduellement sur les marchés du monde, sait que tout ce qu'il a placé dans cet emprunt remboursable dans cinquante ans rapportera 2½ ou 2⅞ pour 100, et c'est ce que paie le Canada. Cet intérêt est assuré pour cinquante ans, bien que, suivant toutes les probabilités, avant vingt-cinq ans, le taux de l'intérêt sera de 2 pour 100, s'il faut juger de l'avenir par le passé. C'est pourquoi, je déclare que c'est une misérable défense que présente le gouvernement, car tout homme qui connaît un peu la finance sait que plus le terme est long, moins l'intérêt est élevé, jamais, à mon avis, plus grande injustice n'a été commise à ce sujet, et je parle avec assurance, car le ministre du Commerce me rendra la justice de déclarer que j'ai été le premier ministre des Finances qui est proposé, il y a plusieurs années, de réduire le taux de l'intérêt payé aux déposants des caisses d'épargne. Je prétendais alors et je prétends encore maintenant, que le bon marché de l'argent donne le droit au pays de payer un intérêt moindre. Mais jamais, dans les annales de ce parlement, vous ne lirez que l'on a essayé d'offrir aux pauvres déposants des caisses d'épargne un taux d'intérêt moindre que celui que le gouvernement paie aux capitalistes étrangers. Jamais chose pareille ne s'est vue avant aujourd'hui dans l'histoire du Canada, et j'ai confiance que cela ne se répétera pas.

Le ministre du Commerce nous a cependant donné son explication de cette conduite extraordinaire du ministre des Finances en nous disant que celui-ci n'avait pas à choisir entre plusieurs moyens, qu'il devait prendre ces $500,000 par année dans le gousset des déposants des caisses d'épargne ou bien imposer de nouvelles taxes sur le peuple de ce pays. Ce n'est pas là l'acte d'un homme d'Etat, mais c'est une de ces habiles spéculations dont le ministre actuel des Finances semble seul capable; une opération qui arrache aux déposants économes $500,000 par année, afin de lui permettre de dépenser $1,500,000 de plus qu'aucun gouvernement précédent. Voilà l'attitude des honorables membres de la droite, et il est aussi bon qu'elle soit bien comprise.

L'honorable ministre du Commerce m'a convaincu ce soir qu'il avait perdu dans cette Chambre le rang distingué que je m'étais plu à lui reconnaître à la dernière session. Je savais qu'au temps des élections générales son nom était un objet d'épouvante d'un bout à l'autre du pays, et que le parti libéral l'avait prudemment muselé, afin de l'empêcher d'aller proclamer ses opinions sur les tribunes politiques. Je savais que des esprits dirigeants de son parti s'étaient solennellement engagés à lui refuser le portefeuille de ministre des finances, si les libéraux arrivaient au pouvoir. Je sais qu'il en est ainsi et je puis donner les noms d'hommes de haute réputation qui ont pris cet engagement. Parce que la politique que l'honorable ministre préconisait depuis des années avait été tellement désastreuse que le Canada le craignait. La raison pour laquelle on l'a privé du portefeuille des finances, et qu'on l'a ainsi tenu en arrière, c'est parce que les honorables membres de la droite se proclamaient en public partisans du libre-échange et allaient ensuite trouver les principaux manufacturiers auxquels ils disaient: N'ayez pas peur,—c'est pour la galerie que nous tenons ce langage. Les manufacturiers répondaient: C'est très bien, mais sir Richard Cartwright ne nous a pas donné cette assurance, et il sera ministre des

Finances. Alors on leur répliquait : il ne sera jamais ministre des Finances, donnez-nous votre appui, conduisez-nous au pouvoir, et votre position sera encore meilleure qu'auparavant.

Voilà la raison pour laquelle le ministre du Commerce a été relégué à l'arrière plan. Mais, à la dernière session, lorsque j'ai lu dans les procès-verbaux la clause de réciprocité, j'ai cru qu'il s'était affirmé, qu'il avait vaincu ses collègues, que ces hommes inexpérimentés n'étaient pas de force à lutter avec lui sur le terrain des finances, que tout en s'étant jusque-là contenté du nom sans avoir la réalité, il prenait des moyens sûrs et certains pour introduire au Canada le libre-échange que pendant si longtemps il avait déclaré absolument nécessaire au pays.

Mais je constate aujourd'hui que le ministre du Commerce a fait une chute profonde. Il est tombé si bas qu'il se présente aujourd'hui comme le défenseur, le protecteur de celui qui a pris sa place, de celui qui, d'un tour de main, a détruit l'œuvre que son rival s'était plu à édifier durant toute sa carrière politique, et que l'honorable monsieur n'est plus que le porte-parole dont se sert le ministre des Finances pour excuser devant cette Chambre la volte-face du parti libéral.

L'honorable député d'York a rappelé au ministre du Commerce que, non seulement au Canada, mais aux Etats-Unis et partout, les honorables membres de la droite avaient déclaré que leur avènement au pouvoir assurerait la paix et l'amitié entre nous et nos voisins, et créerait des relations commerciales plus étendues avec la république américaine. Quel est maintenant le langage du ministre du Commerce ? Il nous dit qu'il ne possédait pas la vertu chrétienne de tendre la joue gauche lorsqu'on le frappait sur la joue droite ; mais que si, pour certaines raisons, les Etats-Unis ne jugeait pas à propos de commercer avec nous, le gouvernement devait leur fermer nos portes, et les ouvrir aux nations disposées à nous accorder des avantages réciproques. Je reviendrai plus tard sur ce sujet.

Le ministre du Commerce a dit en outre qu'il espérait ne voir jamais le temps où le parti libéral ne pourrait montrer un meilleur passé que le parti conservateur ? Qu'est-ce qu'il a voulu dire ? Est-il aveugle, est-il sourd, est-il incapable de saisir quel est le sentiment unanime du Canada aujourd'hui ? Il devrait pourtant connaître mieux. A maintes et maintes reprises, le peuple a déclaré d'une voix qui a frappé les oreilles et pénétrer l'esprit de mon honorable ami, que la politique que celui-ci proclamait était une politique désastreuse, et que la politique du parti libéral-conservateur avait tiré le pays du bourbier où lui et son gouvernement l'avait plongé et avait donné au Canada un rang que les autres nations enviaient. Est-ce que j'exagère ? Que les honorables députés parcourent le monde et cherchent un pays de 5,000,000 d'âmes qui ait donné autant de preuves de saine raison politique et de brillants progrès que le Canada sous l'administration libérale-conservatrice.

Le parti libéral-conservateur n'est plus au pouvoir aujourd'hui, non pas parce que le sentiment public est changé à ce sujet, mais par suite d'un simple accident. Mgr Bruchési a donné la clef de la situation lorsqu'il a dit dans une entrevue, à son arrivée à New-York, que la question des écoles du Manitoba était plus une question politique qu'une question religieuse. Il dit que le parti libéral voyant qu'il ne pouvait obtenir le pouvoir par d'autres moyens, s'est concentré avec les libéraux du Manitoba afin de soulever cette question, car c'était là le seul moyen de diviser les conservateurs et s'emparer du pouvoir. C'est à cettte conspiration que l'honorable ministre du Commerce doit sa position et il le sait bien.

Qu'il prenne lui-même l'opinion de son propre parti. Pourquoi les libéraux l'ont-ils enchaîné dans Woodstock, et l'ont-ils empêché de parler en public durant cette campagne électorale ? Parce qu'ils savaient que la politique qu'il préconisait était la mort du parti libéral et qu'ils ne pouvaient obtenir le pouvoir qu'en prenant la tangente et qu'en détournant l'attention du peuple de la véritable situation.

Le ministre du Commerce nous fait des reproches au sujet du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. C'est là, M. l'Orateur, un acte de noire ingratitude.

Après avoir dénoncé ici, pendant plusieurs années, dans des termes les plus énergiques le chemin de fer canadien du Pacifique, l'honorable député a approuvé la politique du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, politique qui a été condamnée par un grand nombre de ses partisans. Je puis lui dire plus que cela ; je lui dirai que si l'opposition dans cette Chambre eût voulu se lier aux adversaires de cette entreprise dans les rangs des libéraux elle pouvait battre le gouvernement et empêcher l'adoption de cette mesure. Pourquoi n'avons-nous pas fait la chose ? J'ai appuyé la mesure.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Pourquoi ?

Sir CHARLES TUPPER : Je vais le dire à l'honorable ministre (M. Fielding). Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) avait décidé de construire ce chemin de fer comme un chemin du gouvernement, et je savais ce que cela voulait dire. Lorsque le gouvernement conservateur était au pouvoir j'avais demandé à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à quelles conditions elle construirait le chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau et j'avais accepté ces conditions, parce que je croyais alors, comme je le crois encore, qu'il était de la plus grande importance, non pour la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, non pour cette partie spéciale du pays, mais pour le Canada de construire ce chemin aussi promptement que possible.

Je savais que la construction de ce chemin était le seul moyen de conserver au pays le commerce de la Kootanie, est et ouest ; et, en étant venu à cette conclusion, j'étais prêt à donner à la Compagnie du chemin de canadien du Pacifique un million et demi ; non, pas un million et demi, car le demi-million était un prêt, et cela n'aurait coûté absolument rien au pays, car, en réalité, nous aurions reçu du Pacifique plus que le prêt de $20,000 par mille. Nos arrangements devaient coûter au pays $1,000,000, et, lorsque le gouvernement actuel a présenté une mesure comportant une dépense additionnelle de $2,000,000, pourquoi l'ai-je appuyé ? Je l'ai appuyée parce que, à mon sens, il était absolument nécessaire que ce chemin fut construit sans retard et que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique était seul en état d'entreprendre ces travaux, et aussi parce que si la mesure n'eut pas été approuvée par le parlement le ministre des

Chemins de fer et Canaux était prêt à faire faire ce chemin comme entreprise du gouvernement. Dans ce dernier cas, je crois que la chose n'eut pas été dans l'intérêt du pays. Il s'agissait de choisir entre deux maux, et j'ai choisi le moindre. Après avoir reçu mon aide et l'aide de membres de l'opposition, l'honorable ministre a mauvaise grâce, je crois, de nous reprocher d'avoir approuvé la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps sur ce sujet, mais je signalerai un fait important que l'honorable ministre (sir Richard Cartwright) semble avoir complètement perdu de vue.

Il ne s'agit pas de savoir si le gouvernement actuel peut, à meilleur marché que ne l'ont fait ses prédécesseurs, pourvoir aux besoins du pays. Ce n'est pas du tout la question. La question est que depuis nombre d'années, les membres de la droite ont, à maintes reprises, accusé le parti conservateur dans cette Chambre, d'avoir gaspillé les deniers publics dans l'administration des affaires du pays, et se sont engagés par les promesses les plus solennelles devant le peuple et dans ce parlement, à administrer la chose publique à beaucoup moins de frais, s'ils arrivaient au pouvoir. Ils ont déclaré de la manière la plus solennelle qu'ils pouvaient épargner de 1 à 3 millions et à l'appui de cette assertion, ils ont invoqué l'autorité du ministre de la Justice, qui est maintenant un de leurs collègues.

Ont-ils rempli cette promesse faite au peuple ? Non, M. l'Orateur.

Leurs propres estimations les accusent de s'être joué de la bonne foi du peuple en faisant des déclarations qu'ils savaient, alors, comme ils le savent aujourd'hui, je crois, ne reposer sur rien de sérieux. Nous parlant des estimations de 1896, ils nous ont dit, qu'il y en avait d'autres, à soumettre à la Chambre. L'honorable ministre (sir Richard Cartwright) sait qu'il se joue de la Chambre en soulevant une question comme celle-là. Il sait que tant qu'une estimation n'a pas été adoptée par le conseil, et qu'elle n'a pas reçu la sanction du Gouverneur général, ce n'est qu'une simple estimation qui peut-être réduite de 50 ou 60 pour 100, ou rejetée complètement. L'honorable ministre (sir Richard Cartwright) sait cela, mais il est habitué, je suppose, à l'idée que le conseil peut agir selon son bon vouloir, indépendamment du Gouverneur général, en ce qui a trait aux dépenses du pays. Je ne saurais le blâmer, car il a pour cela des bonnes raisons, et je pourrais donner à la Chambre un exemple frappant. Vous vous rappellerez, M. l'Orateur, qu'il m'est arrivé, alors que vous étiez au fauteuil, de critiquer un discours prononcé par le Gouverneur général à Toronto, et vous avez déclaré, avec raison, que je devais tenir les ministres responsables de ce discours, c'est alors, ce que j'ai fait. Le premier ministre nous a dit tout d'abord : c'est un discours de lord Aberdeen ; lord Aberdeen, peut dire ce qu'il voudra et je n'ai rien à y voir. Lorsqu'il est venu à considérer que cette position n'était pas constitutionnelle, il a assumé, au nom du gouvernement, la responsabilité de ce discours. M. l'Orateur, c'était là un discours étrange, on critiquait les vues émises par l'opposition sur la question du commerce différentiel, en essayant de démontrer combien il était impossible de faire adopter ce système en Angleterre. Son Excellence est alors venue au secours de ses ministres, et ces derniers, comme c'était leur devoir, sont ensuite venus au secours de Son Excellence. Voyons, maintenant, M. l'Orateur, quelle était cette politique ? Le Gouverneur général voulait qu'il n'y eût pas de droits réciproques au sujet du commerce des Indes Occidentales. Nous voyons aujourd'hui le ministre des Finances nous soumettre une politique de droits réciproques au sujet des Antilles, avec l'approbation de Son Excellence.

Qui donc a changé l'opinion ? Son Excellence a-t-elle été convertie à la doctrine des droits réciproques en jetant de côté la politique des libre-échangistes anglais ? Le gouvernement d'un autre côté, a-t-il changé d'opinion ? Hier, dans cette Chambre, le gouvernement a approuvé les vues du Gouverneur, et déclarait qu'il ne fallait pas avoir de droits réciproques : nous voyons aujourd'hui le gouvernement préconiser cette politique de droits réciproques soumise à la Chambre avec l'assentiment de Son Excellence.

Mais, je vois que je m'éloigne du sujet. Une estimation, comme je le disais, n'est qu'une estimation ; c'est une chose qui peut-être rejetée et le gouvernement ne saurait être tenu responsable de la chose, tant qu'elle n'a pas été approuvée en conseil.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand même l'honorable député l'aurait fait connaître au public ?

Sir CHARLES TUPPER : Personne ne saurait rendre public un crédit, à moins qu'il n'ait reçu l'assentiment de Son Excellence, et qu'il n'ait été soumis à la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut me le permettre, je vais lui démontrer qu'il a déclaré que l'on avait voté certains subsides non compris dans les estimations approuvées par Son Excellence et soumis à la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre peut nous citer, je n'en doute pas, un cas dans lequel un ministre de la Couronne ait déclaré sans l'approbation de Son Excellence, et en temps d'élection, aux électeurs qu'il avait l'intention de demander un subside d'un montant quelconque. Je veux parler du ministre des Chemins de fer et Canaux, relativement au subside affecté au canal de la Vallée de la Trent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je faisais allusion à l'honorable chef de l'opposition.

Sir CHARLES TUPPER : Très bien : mais l'honorable ministre n'a pas besoin d'aller aussi loin, il peut trouver un exemple chez le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui a publiquement déclaré être prêt à donner $1,500,000 ou tout montant requis pour le canal de la vallée de la Trent. La chose était dite en toute lettre : " Crédit pour le canal de la vallée de la Trent, et M. Baker " avec la lettre a M. Baker signée par M. Blair. Rien de surprenant que, de l'avis des honorables messieurs de la droite, l'institution des gouverneurs généraux soit revenue une chose surannée, une institution qui ne mérite de notre part aucune attention.

J'ai dit à l'honorable ministre du Commerce qu'il ne s'agissait pas d'établir une comparaison entre les estimations et les dépenses, mais qu'il était question d'une dépense d'intérêt public. C'est une question que le parti libéral discute de-

puis vingt ans, devant le peuple, savoir que le pays pourrait être administré à meilleur marché que ne l'a fait le parti libéral-conservateur. A Lachute, en 1895, M. Laurier disait :

" Le gouvernement actuel a dépensé $38,000,000. * * " D'où venait cette somme? Mes amis, le gouvernement a le don magique de faire sortir de vos goussets, les cents et les piastres.

Comme on pourra le voir dans les *Débats* de 1889, nous trouvons les paroles suivantes de sir Richard Cartwright :

Nous voyons les item suivants: gouvernement civil: $1,319,000. Entretin de ces bâtisses à Rideau Hall, éclairage, chauffage et réparations, $300,000; pensions et mise à la retraite, $400,000. Voilà comment l'on dépense notre argent.

Cela est-il assez significatif? L'honorable ministre était-il sérieux, lorsqu'il voyait là une dépense extravagante? Dans ce cas qu'il jette un coup d'œil sur les estimations de 1898-99, et il y trouvera le chiffre de $1,418,438 comparé à celui de $1,316,000. Pour l'entretien de Rideau Hall, éclairage, chauffage et réparations en 1898-99, on nous demande de voter un crédit de $424,000, au lieu du crédit de $300,000 dont les honorables messieurs se plaignent si amèrement. Pour pensions et retraites, on nous demande pour le même exercice, $434,000, au lieu de $430,000, chiffre qui était l'objet d'une si forte critique de la part de l'honorable ministre. Lors du débat sur le budget, en 1896, l'honorable ministre du Commerce disait :

C'est une honte pour le gouvernement, à qui l'on confie l'administration de nos affaires, de venir nous demander un crédit de $38,300,000 par année pour les dépenses fédérales. M. l'Orateur, la chose est tout à fait injustifiable.

Voilà ce que disait alors l'honorable ministre. Mais le langage qu'il tient aujourd'hui, est bien différent.

Je veux maintenant attirer l'attention de la Chambre, sur ce que disait, il y quelques jours, mon honorable ami, le ministre des Finances, sur la question du commerce différentiel :

Nous avons au moins, réformé dans une très large mesure le tarif, et c'est là, j'en suis convaincu, une réforme que le pays saura apprécier.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le pays a déjà apprécié cette réforme.

Le MINISTRE DES FINANCES : A apprécié, dit mon honorable ami, et j'accepte la modification. La particularité la plus frappante du programme fiscal de la dernière session a été le tarif différentiel. Ce programme était destiné surtout à amener le commerce privilégié avec la mère-patrie, et je suis certain que la Chambre partagera l'opinion que j'exprime en disant que cette partie de notre programme fiscal a réussi au delà de toute attente et a procuré au Canada une renommée universelle. En disant ceci, je n'oublie pas que mon honorable ami le chef de l'opposition a déclaré, il y a à peine quelques jours, que ce programme avait eu pour résultat un fiasco complet. J'ignore si mon honorable ami avait l'intention de nous faire prendre cette déclaration au sérieux.

Un des plus grands fiascos que l'on ait vu dans cette Chambre, est celui de la politique présentée par l'honorable ministre à la dernière session. Mais je veux traiter d'abord la question de cette réforme du tarif qui, d'après lui, devait avoir l'approbation du pays. Voyons ce que disait, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) dans le comté d'Annapolis, après la publication dans le pays du résultat des délibérations du parti libéral après sa convention de 1893.

Eh bien! messieurs, je n'en dirai pas davantage. Quels qu'aient été les doutes et les difficultés soulevés

Sir CHARLES TUPPER.

dans le passé au sujet de notre politique fiscale, il n'en existe plus aujourd'hui ; notre programme est clair et défini. La prochaine lutte se fera sur la question du libre-échange et de la protection. Un tarif de 17 ou 20 pour 100 offre une protection suffisante au fabricant, sinon qu'il en souffre les conséquences.

Que dit, aujourd'hui, l'honorable ministre, après cette déclaration, que nos industries s'en allaient à la ruine, si un tarif de 17½ ou 20 pour 100 ne pouvait les maintenir ? Si vous voulez une reponse à cette déclaration, consultez le tarif présenté par le ministre des Finances, qui nous a été donné comme devant soulever l'étonnement et l'admiration du monde entier. Les honorables messieurs de la droite ont eu tout le temps nécessaire pour étudier leur tarif. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) nous disait dans le cours de la session de 1896 :

Mais lorsque le tarif doit être préparé par des hommes soucieux de leur responsabilité ; par des hommes qui désirent remplir leur devoir envers les grands intérêts du pays, qui se sont rendus compte de toutes les complications que peut entrainer tout changement important dans le tarif, ces hommes, M. l'Orateur, ne rempliraient pas leur devoir si une folle provocation—je ne puis qualifier mieux l'attitude de la gauche—les poussait à se départir de leur politique, ou à devancer même d'une seule heure le temps où ils pourront soumettre au parlement une refonte du tarif d'après un plan bien mûri.

Voilà ce que disait l'honorable ministre, et il ajoutait :

Nous devons choisir notre temps, et je déclare à l'honorable député que le gouvernement saura le choisir ; mais le gouvernement connait son devoir et a l'intention de le remplir. Bien plus, le gouvernement ne veut pas sous l'influence de la flatterie, ou de l'intimidation ou de paroles trompeuses, faire un seul pas avant d'avoir fait une étude approfondie du sujet.

Eh bien ! il leur a fallu la période ordinaire de 9 mois pour préparer leur tarif. D'après ce que nous savons aujourd'hui de ce tarif, je crois que nous pouvons, sans crainte de nous tromper, le bénir, car c'est une chose extraordinaire. On nous a présenté, l'an dernier, un tarif de réciprocité. L'honorable ministre du Commerce, parlant sur cette question nous a dit : Dans cette résolution, nous ne demandons rien pour l'Angleterre, rien qui ne soit accordé à tout autre pays, et nous invitons non seulement les pays d'Europe mais les Etats-Unis à profiter de ce tarif. Les honorables députés admettront avec moi, je pense, que c'était là un tarif de réciprocité dans toute l'acception du mot. Il déclarait d'une manière concise que tout pays faisant les mêmes concessions au Canada, pouvait réclamer de nous cette réduction. Il n'était pas fait mention spéciale de l'Angleterre. l'offre était générale, au monde entier. Or qu'est-il arrivé ? Le premier ministre s'est levé dans cette Chambre et a déclaré :

Je lui ai dit, il y a un instant que le seul pays au monde qui a droit à cette concession est l'Angleterre, et peut-être la Nouvelle-Galles du Sud. Le gouvernement ne connait aucun pays au monde qui ait droit de bénéficier de cette disposition de réciprocité.

Qu'ont fait les honorables députés durant ces 9 mois d'étude ? L'honorable ministre nous a déclaré ici que le gouvernement avait étudié les tarifs de tous les pays et que l'Angleterre seule pouvait bénéficier de cette clause de réciprocité. Voilà l'attitude prise par le gouvernement l'an dernier et le ministre des Finances nous dit que cette résolution créa beaucoup d'excitation en Angleterre et fût très bien accueillie par la presse et les hommes publics de toutes classes. Ce n'est pas là une chose

extraordinaire. L'honorable monsieur comme ministre des Finances du Canada, n'avait qu'à dire que le pays offrait de grands avantages à l'Angleterre, qu'il présentait un tarif fort avantageux aux classes industrielles et commerciales de l'Angleterre pour mériter l'approbation générale là-bas. Ce que veut l'industriel anglais, c'est de vendre ses produits, et il n'y a pas à s'étonner de l'approbation générale en Angleterre, lorsque l'on apprit que le tarif élevé imposé par le parti conservateur sous le régime de la politique nationale, allait être réduit de 12½ pour 100 et qu'à la fin de l'année l'on devait faire une réduction de 25 pour 100. Mais les Anglais ont été terriblement trompés. Avant de quitter l'Angleterre, l'honorable ministre a pu voir que l'on constatait que l'on avait été trompé par cette clause différentielle et que, en conséquence, le commerce perdait chaque jour de son importance. L'an dernier, l'honorable ministre disait à ce sujet :

Par ces résolutions nous n'offrons rien à l'Angleterre seule. Grâce à sa politique libérale, l'Angleterre est, nous le reconnaissons, en état de profiter tout de suite de cette offre, mais l'offre n'est pas faite uniquement à l'Angleterre, mais à tous les pays qui voudront l'accepter; elle est faite à tout pays prêt à établir de justes et raisonnables relations commerciales avec le Canada.

Est-ce là la politique du gouvernement aujourd'hui ? C'est la politique qu'il soumettait au pays l'an dernier, non pas comme une politique devant durer une seule année, mais comme une politique permanente, résultant d'un travail de neuf mois. Pas plus que le noir ressemble au blanc, cette politique ne ressemble à la politique suivie aujourd'hui. Une des plus grandes déceptions qui ait jamais été causée à un grand pays, c'est ce tarif différentiel. Qui sait quelle sera demain la politique du gouvernement? Personne. Lorsque je disais à l'honorable ministre, il y a un an : Vous ne pouvez adopter ce bill sans le modifier ; il vous faut ajouter une disposition reconnaissant tous les traités faits par l'Angleterre, on s'est moqué de moi. Mais un mois plus tard, après avoir constaté la vérité de ce que je lui avais dit, après avoir constaté que le Gouverneur général n'approuverait pas son tarif sans une disposition l'étendant aux autres pays ayant des traités avec l'Angleterre, l'honorable ministre dut se rendre à cette idée. Cette disposition disait :

15. Que lorsque le tarif de douanes d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui en somme sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils seront importés directement de ce pays, pourront être importés directement au Canada ou levés d'entrepôt pour la consommation au Canada aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité à la liste D.

Le premier ministre déclara que cela s'appliquait à l'Angleterre et à l'Angleterre seulement. Ces sages ministres, après avoir étudié les tarifs de l'univers entier, constatèrent que l'Angleterre seule pouvait profiter de cette disposition, et que c'était un tarif différentiel de 12½ pour 100 à l'Angleterre. Je soulevai des doutes.

Je dis à l'honorable ministre qu'il fallait compter avec l'Allemagne et la Belgique, et que d'après les traités de ces deux pays, l'Angleterre ne pouvait accepter ce que l'on proposait, et qu'il fallait ajouter une autre disposition s'appliquant à toutes les nations ayant avec l'Angleterre des traités contenant la clause de la nation la plus favorisée. Les honorables messieurs constatèrent qu'ils avaient tort et que j'avais raison, et ils présentèrent une disposition précise s'appliquant à ces pays. Quand je voulus féliciter l'honorable ministre à ce sujet, je fus pris à tâche par le ministre de la Marine et des Pêcheries, et voici quelques-unes de ses paroles :

Lorsque cette résolution fut soumise à la Chambre, l'honorable député (sir Charles Tupper) la déclara illégale et inconstitutionnelle. Peut-il indiquer un seul paragraphe d'un journal important approuvant cette extravagante prétention? Peut-il citer l'opinion d'un avocat, même de deuxième ordre, corroborant cette absurde et ridicule déclaration?

M. l'Orateur, l'honorable ministre a reçu de la plus haute autorité en droit de l'empire, des jurisconsultes de la Couronne en Angleterre une réponse à ses prétentions. On lui a dit que la résolution présentée par le gouvernement, sans la disposition relative aux pays ayant des traités contenant la clause de la nation la plus favorisée était inconstitutionnelle et illégale. On la disait illégale parce que, d'après ses instructions, le Gouverneur général ne pourrait y consentir, et parce que le Canada faisant partie de l'empire, était lié par les traités négociés par le gouvernement impérial. L'honorable ministre comprit que ce n'était pas un avocat de deuxième ordre, mais la plus haute autorité en droit de l'empire qui faisait la leçon à sir Louis Davies et à M. Blake. Qu'est-ce que M. Blake avait eu à voir en cela ?

Ces messieurs avaient si peu de confiance dans leur propre jugement, dans leur propre connaissance de la loi qu'ils employèrent les deniers publics pour faire plaider leur cause par M. Blake devant les jurisconsultes de la Couronne.

Mais l'honorable ministre (sir Louis Davies) a découvert l'avocat qui s'était hasardé à contredire mon assertion que la ligne de conduite qu'ils voulaient tenir était illégale et inconstitutionnelle. Les honorables députés de la droite en général l'ont constaté. Ils n'ont pas converti le ministre du Commerce. Je crois que l'honorable ministre a étudié la profession. Je n'ai pas su s'il avait pu se faire admettre au barreau, mais je suppose qu'il peut être considéré comme autorité en droit. En effet, il dit : Je considère que mon opinion a beaucoup plus de valeur que celles des jurisconsultes de la Couronne. Je crois qu'il est le seul homme au Canada qui ait cette opinion de lui-même.

Toutes les prétentions émises par les honorables chefs de la droite, il y a un an, n'ont pas pu être soutenues et elles ont été abandonnées, et celles émises par les députés de la gauche jusqu'à l'heure actuelle, ont été sanctionnées par le plus haut tribunal de l'empire britannique, et les honorables ministres ont été obligés de se soumettre à cette décision.

Maintenant, je désire attirer l'attention de la Chambre sur une tentative des plus extraordinaires, et je peux dire sans hésiter des plus impudentes, faite par le ministre des Finances dans le cours de la dernière session pour induire en erreur le gouvernement, les manufacturiers et le peuple de l'Angleterre.

Comment a-t-il rempli d'enthousiasme toutes les classes, la presse, le parlement, le peuple de l'Angleterre au sujet de la politique qu'il inaugurait? En déclarant solennellement que la politique qu'il adoptait donnerait immédiatement aux industries anglaises sur le marché canadien une préférence de

12½ pour 100, comparativement au tarif général du Canada. Etait-ce vrai ? Je demande à l'honorable ministre (M. Fielding) si cette assertion qui a causé tant d'enthousiasme chez les ouvriers et les manufacturiers anglais, était vraie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député attend-il une réponse de ma part ?

Sir CHARLES TUPPER : *Oui.*

Le MINISTRE DES FINANCES : Chaque assertion que j'ai faite était vraie.

M. DOBELL : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : Je suis heureux de voir que l'honorable ministre (M. Fielding) a un ami qui l'applaudit. Cet ami est un de ses collègues. Mais où sont les membres du parti ? Une haute autorité a dit : "Oh, cet homme, mon ennemi, écrivait un livre". Vous avez écrit un livre. Vous avez présenté un tarif et l'avez inséré dans un discours budgétaire.

M. l'ORATEUR : L'honorable député voudra bien s'adresser à l'Orateur.

Sir CHARLES TUPPER : J'espère que je m'adresse toujours à l'Orateur, mais je veux faire comprendre à l'honorable ministre que je parle des opinions et des assertions du ministre des Finances. Je me vois obligé maintenant d'entrer dans des détails, et si je ne réussis pas à convaincre tout homme indépendant près de lui, sauf l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) que mes assertions sont bien fondées, je ne croirai plus à ma force d'argumentation.

J'ai ici le tarif présenté par le ministre des Finances. Un article dit : "Tissus de coton imprimés, teints ou colorés, n.a.p. 30 pour 100, 35 pour 100". Que signifie cela ? Cela veut dire que l'honorable ministre a voulu faire croire au public anglais qu'il retranchait 12½ pour 100 du tarif canadien. Mais avant de le faire, il y a ajouté plus de 12½ pour 100. C'est ce que cela signifie, et l'honorable ministre le sait. Et quel est le résultat ?

Eh bien ! prenez les chiffres que l'honorable ministre lui-même a fournis. Au lieu de payer 30 pour 100 d'après ce tarif privilégié du 30 juin 1898, les marchandises anglaises paieront 30⅝ pour 100—de sorte que le droit était réellement plus élevé que sous l'empire du tarif qui existait avant l'arrivée au pouvoir des honorables chefs de la droite, plus élevé que le tarif tel qu'il existait, quand l'honorable ministre est monté au pouvoir. Cela a pu être adroit, habile, illusoire, mais je lui demande si c'était honnête.

Lorsque vous avez eu à remplir le devoir d'adopter un tarif pour le pays, et quand vous vous êtes mis à préparer ce tarif, après avoir, durant de longues années, promis au peuple que si vous arriviez au pouvoir, vous établiriez le libre-échange au Canada, que vous feriez disparaître tous les vestiges de la protection, était-il honnête de votre part d'élever le droit sur cet article, tissus de coton imprimés, teints ou colorés, de 30 pour 100 qu'il était sous l'empire du tarif de la politique nationale, à 35 pour 100 ? Etait-ce une déception ? Eh bien ! le peuple anglais a accueillie avec joie l'assertion trompeuse du ministre des Finances qu'il allait lui accorder un grand avantage, mais il a bientôt compris que, au lieu d'un avantage, le ministre avait ajouté 5 pour 100 au tarif de la politique nationale.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député veut-il me citer l'assertion inexacte que j'ai faite ?

Sir CHARLES TUPPER : Je dis que dans cette Chambre, l'honorable ministre a déclaré d'une voix de stentor, et pendant qu'il était en Angleterre, il a crié sur les toits, que la politique du parti libéral du Canada était de réduire de 12½ pour 100 le droit sur les marchandises anglaises venant dans le pays. A-t-il fait cette assertion, oui ou non ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que nous avions un tarif général, dont les taux étaient déterminés, et que nous avions un tarif différentiel, qui accorderait une réduction d'un huitième le 1er juillet, et une réduction d'un huitième immédiatement, et une autre réduction plus tard. Je n'ai pas cité un seul article en particulier dont le droit devait être d'un huitième, ou d'un quart, de moins que le droit qui existait. Ce devait être un huitième ou un quart, suivant le cas, à retrancher du tarif général, dont chaque item a été lu.

Sir CHARLES TUPPER : Je m'en rapporte à la décision de la Chambre quand je dis que l'honorable ministre a déclaré dans cette Chambre, en termes très précis, qu'il réduisait le tarif de 12½ pour 100 en faveur de l'Angleterre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami veut-il citer l'assertion même que j'ai faite, au lieu de la mentionner de cette manière ?

Sir CHARLES TUPPER : Je parle de ce qui a été compris par chaque membre de la Chambre, et par tout le monde. Il n'y a pas un homme intelligent au Canada qui n'ait pas compris la question telle que je la présente à la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Personne ne l'a comprise de cette façon.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre veut-il me faire croire que les Anglais auraient éprouvé autant de joie, s'il leur avait avoué franchement qu'au lieu de leur donner un avantage de 12½ pour 100 de moins que le tarif, il ajoutait réellement ⅝ pour 100 au tarif de la protection, à ce tarif élevé que les honorables chefs de la droite avaient condamné pendant vingt ans ? L'honorable ministre sait qu'il n'aurait pas pu créer cet enthousiasme en Angleterre. Le gouvernement anglais, le peuple anglais, tout le monde a été trompé. Or, que voyons-nous ? Les tissus de coton imprimés, teints ou colorés, n.a.p., sont-ils importés d'Angleterre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député choisit un ou deux item du tarif, et il ne parle que de ceux-là.

Sir CHARLES TUPPER : Non ; je choisis tous les articles principaux, les principales importations d'Angleterre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a que deux ou trois item de cette nature dans tout le tarif, et il les traite comme s'ils formaient tout le tarif.

Sir CHARLES TUPPER: Eh bien! les tissus de coton, teints ou colorés, sont d'une grande importance pour les manufacturiers anglais. L'honorable ministre croit-il qu'il aurait soulevé l'enthousiasme s'il eût dit aux Anglais: Messieurs, j'ai fait cette réduction de 12½ pour 100 en votre faveur, mais je vais élever le droit à plus de 12½ pour 100. Je prétends que ce prétendu tarif différentiel, présenté durant la dernière session, a été la plus grande déception qu'on ait jamais employée à l'égard d'un peuple intelligent.

L'ancien tarif, le tarif de la politique nationale, était de 30 pour 100. L'honorable ministre l'a élevé à 35 pour 100; ensuite il a retranché 12½ pour 100 en faveur de l'Angleterre, lui faisant payer § pour 100 de plus que le droit le plus élevé qui ait jamais existé dans le pays avant son arrivée au pouvoir.

L'honorable ministre a-t-il l'intention de dire que, lorsqu'il est monté au pouvoir, reconnu comme l'un des plus ardents libre-échangistes du pays, le peuple s'attendait à ce que son premier acte fut, non seulement d'adopter le tarif de la politique nationale, mais de hausser les droits? Car c'est ce qu'il a fait, et c'est ce que je lui reproche ce soir, et c'est ce à quoi il est incapable de répondre.

Le MINISTRE DES FINANCES: Pourquoi l'honorable député dit-il que je suis incapable de répondre? J'ai fait observer qu'il cite un item exceptionnel. Sur ce même item, en conséquence du tarif, le droit sera de 26 et une fraction.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre ferait mieux de prendre patience. Je parle de l'année présente.

Le MINISTRE DES FINANCES: Le tarif parle de plus d'une année.

Sir CHARLES TUPPER: Non.

Le MINISTRE DES FINANCES: Le tarif mentionne deux ans, avec deux réductions.

Sir CHARLES TUPPER: Maintenant j'arrive aux rideaux confectionnés, garnis ou non garnis, dont nous importons une grande quantité d'Angleterre. Quand l'honorable ministre arriva au pouvoir, après avoir pendant vingt ans, condamné la politique nationale comme étant un vol commis au détriment de la population du Canada, son premier acte fut d'élever le droit sur cet item à 35 pour 100. Ensuite il retrancha ses 12½ pour 100, et laissa le droit à § pour 100, de plus qu'il était auparavant sur les marchandises anglaises. Je parle maintenant du tarif tel qu'il a été représenté en Angleterre durant l'année dernière.

Le MINISTRE DES DOUANES: Le droit représenté en Angleterre était 25 pour 100. Nous ne changeons pas le tarif cette année; en conséquence 25 pour 100 seront retranchés en juillet.

Sir CHARLES TUPPER: Le ministre des Douanes oublie que tout cela est abrogé; dans le même acte, le gouvernement se propose d'abroger l'acte de l'année dernière. La première mesure qu'il a adoptée a été d'abroger l'acte, en conséquence nous traitons cet acte tel qu'il existait l'année dernière.

Le MINISTRE DES FINANCES: Pas sur ce point.

Sir CHARLES TUPPER: Certainement, l'article entier est abrogé. L'honorable ministre dans son exposé financier a déclaré qu'il abrogeait l'acte de l'année dernière, car, autrement, il constatera que, lorsque la Belgique et l'Allemagne seront éliminées, il ne pourra pas plus accorder un tarif différentiel à l'Angleterre.

Le MINISTRE DES FINANCES: Si l'honorable député pense que nous allons abolir la réduction de 25 pour 100, il est complètement dans l'erreur.

Sir CHARLES TUPPER: Je dis que tout l'article qui contient les 25 pour 100 est abrogé.

Le MINISTRE DES FINANCES: Un autre article le remplace.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre peut le remplacer par ce qu'il voudra, mais je dis que l'article qui accordait la réduction n'existe plus. Maintenant, voyons les articles de fantaisie, corsets, franges, glands et embrasses. Je demande aux honorables chefs de la droite de faire tirer des exemplaires du discours budgetaire, d'en faire afficher, de le faire voir au peuple, car je remercie du fond du cœur l'honorable ministre d'avoir mis dans ce discours la preuve de l'épouvantable tricherie dont il a voulu se servir à l'égard du peuple anglais. Il y avait un droit de 30 pour 100 sur ces articles, et il l'a fixé à 35 pour 100 quand il a préparé le tarif. Ensuite, en retranchant les 12½ pour 100, le peuple anglais verra qu'il peut envoyer ces mêmes articles ici en payant § pour 100 de plus qu'il ne payait sous l'empire de l'ancien tarif.

Le MINISTRE DES FINANCES: Combien ont-ils retranché des 25 pour 100?

Sir CHARLES TUPPER: Ensuite il y a le lin, le chanvre et le jute. L'honorable ministre dit qu'il n'y a que quelques articles. L'Angleterre a des intérêts dans tous ces articles. Le droit était de 30 pour 100, l'honorable ministre l'a élevé à 35 pour 100. Avec la réduction de 12½ pour 100, les manufacturiers anglais n'auront à payer que cinq huitièmes de plus. Cependant toute l'Angleterre a été plongée dans la joie quand les honorables ministres ont déclaré qu'ils allaient lui accorder un commerce privilégié. Ensuite, voyons les toiles domestiques, y compris les couvertures de lit et serviettes. Le droit était de 25 pour 100, et les honorables chefs de la droite en montant au pouvoir l'ont élevé à 30 pour 100. Ce n'est qu'un et un quart que les exportateurs anglais auront à payer de plus que ce qu'ils payaient auparavant.

Il y a encore la graine de lin. Le droit était de 20 pour 100, et le ministre des Finances l'a élevé à 25 pour 100 quand il a présenté son tarif de libre-échange. La réduction l'a baissé à 21¼ pour 100 que les exportateurs anglais paieront au lieu de 20 pour 100, ou 1¼ de plus qu'auparavant. Ensuite sur tous les articles, composé en tout ou en partie de laine filée, etc., le droit était de 30 pour 100 par le présent tarif, de sorte que les exportateurs auront à payer seulement § de plus.

Le MINISTRE DES FINANCES: Combien sera payé d'après l'autre réduction?

Sir CHARLES TUPPER : Que l'honorable ministre soit calme, car j'en dirai un mot dans quelques instants. Nous arrivons ensuite aux tapis sur lesquels le droit était de 30 pour 100. L'honorable ministre a trouvé que ce n'était pas assez, et il l'a élevé à 35 pour 100 par le présent tarif, et les exportateurs anglais ont dû payer $\frac{5}{6}$ pour 100 de plus que sous le régime de la politique nationale.

J'ai convaincu les honorables chefs de la droite que non seulement sur deux ou trois articles, mais sur presque chaque article exporté de la Grande-Bretagne le présent tarif a augmenté les droits de $\frac{5}{6}$ pour 100 ou $1\frac{1}{4}$ pour 100 et plus. Mais ce n'est pas ce qu'il y a de pire.

Le ministre du Commerce nous a dit ce soir que quand ils sont allés aux Etats-Unis, ils ont dit : Maintenant vos amis les libéraux sont au pouvoir au Canada et nous désirons faire avec vous un arrangement avantageux. Néanmoins, le gouvernement américain les a accueillis froidement, et il leur a répondu que le plus tôt ils retourneraient chez eux le mieux ce serait, que les Etats-Unis n'étaient pas disposés à changer leur tarif ni pour eux ni pour qui que ce soit.

Que firent alors ces honorables ministres? Ils parlèrent avec hardiesse dans cette Chambre. Ils dirent qu'ils étaient prêts à conclure des arrangements avantageux avec les Etats-Unis, mais quand ils virent qu'ils ne voulaient rien faire avec nous, ils tournèrent les yeux du côté de l'Angleterre.

Etrange aveu de la part de ces hommes ultra-loyaux. On nous disait que ces messieurs étaient remplis de loyauté envers la Couronne, qu'ils voulaient venir à l'aide des manufacturiers anglais dont ils avaient les intérêts à cœur.

C'était ce qu'on disait ; mais ce soir on nous dit qu'ils n'ont tourné les yeux vers l'Argleterre que lorsqu'ils ont été repoussés par les Etats-Unis.

Je déclare que le tarif tel que présenté dans le discours du ministre des Finances mérite d'être lu par le peuple, et j'espère que l'honorable ministre en distribuera autant d'exemplaires que possible. En général un ministre des Finances en commande 100,000 exemplaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-ce le chiffre exact?

Sir CHARLES TUPPER : J'espère que mon honorable ami distribuera 100,000 exemplaires de son discours dans tout le pays, car jamais un discours n'a été prononcé, et il n'en sera jamais fait par qui que soit dans cette Chambre, qui fera condamner le gouvernement comme celui-là quand le peuple l'aura lu.

Combien grand sera l'étonnement des libéraux? Y a-t-il un libéral dans le pays, y a-t-il un libéral sincère qui a foi dans les principes de son parti qui durant vingt ans a condamné le parti conservateur et la politique nationale? S'il y a de ces libéraux sincères ils regarderont avec mépris le parti qui a signalé son avènement au pouvoir en présentant un tarif, dans lequel les honorables chefs de la droite se sont montrés disposés non seulement à renoncer à leurs théories de libre-échange, mais à adopter le tarif de la politique nationale dans ses éléments essentiels et qui ont augmenté de 5 pour 100 le tarif le plus élevé qui ait jamais été mis en vigueur dans le pays.

Dans ces circonstances, l'honorable ministre ne peut pas rendre un service plus important au parti auquel j'appartiens, que de répandre dans tout le pays cette preuve qu'il a sacrifié et foulé aux pieds chacun des principes pour lesquels le parti libéral a combattu durant les vingt-cinq dernières années.

Mais ce n'est pas encore tout. Comment les honorables chefs de la droite ont-ils traité les Etats-Unis qui les ont reçus si froidement? Le tarif de l'année dernière était un tarif américain, et non pas un tarif anglais accordant des privilèges, car il augmentait les droits sur les marchandises anglaises, et il en résulta une grande diminution dans nos importations d'Angleterre. L'honorable ministre l'a reconnu dans le discours qu'il a prononcé à Sheffield, bien qu'il se fût vanté en parlement que ce serait un avantage pour la mère-patrie.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a inventé ce que j'ai dit à Sheffield.

Sir CHARLES TUPPER : Je lirai dans un instant à l'honorable ministre ce qu'il a dit, afin que nous ayons le plaisir d'entendre ses propres paroles. Le droit sur le maïs était de $7\frac{1}{2}$ pour 100 sous le régime de la politique nationale. L'honorable ministre a aboli ce droit. Etait-ce là s'intéresser à l'Angleterre?

C'était s'humilier devant les Etats-Unis et après avoir reçu un soufflet sur une joue présenter l'autre, et déclarer que pour arranger les difficultés nous abolirions le droit sur le maïs. L'honorable ministre était prêt à sacrifier tous nos intérêts agricoles, nos cultivateurs qui ne peuvent récolter que de grosses céréales sur leurs terres, en laissant entrer le maïs américain en franchise. Avez-vous fait quelque chose de semblable en faveur de l'Angleterre? Pas du tout.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit s'adresser à l'Orateur.

Sir CHARLES TUPPER : Vous comprenez, M. l'Orateur, que je parle toujours en m'adressant à vous.

M. l'ORATEUR : La règle exige qu'un député ne parle pas à un autre à la deuxième personne, mais à la troisième.

Sir CHARLES TUPPER : Je sais que vous avez raison, M. l'Orateur, mais à cette heure de la soirée on peut s'oublier. J'accepte avec respect votre décision, mais je suis porté à croire que vous trouverez dans les rapports des débats parlementaires de l'Angleterre que quelquefois les orateurs adressent la parole à la personne dont ils parlent.

M. l'ORATEUR : Si ce n'est pas trop souvent.

Sir CHARLES TUPPER : Je veux attirer l'attention du ministre des Finances sur le fait qu'il a permis l'entrée du maïs en franchise. Je veux lui faire comprendre qu'il a réduit le droit sur la farine de maïs de 40 cents par baril qu'il était à 25 cents.

Le MINISTRE DES FINANCES : A en juger d'après ce que mon honorable ami (sir Charles Tupper) dit, je ne croyais pas que nous eussions réduit quelque chose.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis à prouver que l'honorable ministre (M. Fielding) n'a rien fait en faveur de l'Angleterre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons fait beaucoup en faveur du Canada.

Sir CHARLES TUPPER : Je vais établir que l'honorable ministre n'a rien fait pour le Canada, sauf qu'il a augmenté de 5 pour cent les droits sur un grand nombre d'articles. Je veux lui signaler le fait qu'il a réduit le droit sur la farine de maïs venant des Etats-Unis seul de 40 cents qu'il était à 25 cents.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pourquoi l'honorable député emploie-t-il le mot " seul " ?

Sir CHARLES TUPPER : Parce qu'elle vient des Etats-Unis seulement et non pas d'ailleurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons fait cela pour plaire à la population du Canada.

Sir CHARLES TUPPER : Pourquoi le droit de 15 cents par boisseau sur le blé a-t-il été réduit à 12 cents ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour plaire à la population du Canada.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre croit-il que les cultivateurs du pays sont contents de cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils paraissent l'être.

Sir CHARLES TUPPER : Je prétends, M. l'Orateur, que les cultivateurs de ce pays ne sont pas aises de ce qu'on ait diminué la protection dont ils jouissaient. L'honorable ministre (M. Fielding) a réduit le droit sur la farine de 75 cents à 60 cents par baril. Je comprendrais qu'il eût aboli le droit sur la farine, car son chef a déclaré au peuple que quand le parti libéral arriverait au pouvoir, il ferait disparaître le droit sur la farine et la houille. Qu'en dit le ministre des Finances ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je pense qu'on fait bien de la réduire.

Sir CHARLES TUPPER : Alors, l'honorable ministre s'aperçoit qu'il faut considérer comme du vent les déclarations qui lui ont valu à lui et à ses amis, d'arriver au pouvoir, et que les engagements du chef du gouvernement dont il fait partie, il faut les prendre pour de engagements sans conséquence quelconque.

L'honorable ministre réduit de 27½ à 25 pour 100 les droits imposés sur le plaques de poêle, les poêles de toutes sortes, bruts ou polis, les fers pour chapeliers et tailleurs. Il les réduit de $10 à $8 par tonne, sur les tuyaux de fer de toute description, et de ¾ de cent à ½ cent par livre sur les clous et les carvelles de fer ou d'acier (pour l'usage ordinaire des constructeurs) et sur les carvelles pour chemins de fer : de ¾ de cent à ½ cent par livre. Pour les clous en fil métallique, de toutes sortes, n.a.p., 1 cent à ¾ de cent par livre ; de 35 cents à 30 cents sur les limes et les râpes, n.s.a. ; de 35 à 30 pour 100 sur les doloires, les couperets, les haches ; de 35½ pour 100 sur les scies ; de 35 à 30 pour 100 sur les marteaux, les chenets, les piques, les bêches, les enclumes, les étaux et les outils de toutes sortes.

Est-ce l'Angleterre qui a bénéficié de ces réductions ? En a-t-on donné le bénéfice à ce grand pays avec lequel l'honorable ministre a dit que le gouvernement avait en vue de développer le commerce ? Non, M. l'Orateur, on en a donné le bénéfice aux Etats-Unis, ce pays que le ministre du Commerce nous a dit s'être montré froidement hostile au Canada. C'est pour les Etats-Unis qu'on a préparé ces avantages, et l'honorable ministre le sait.

Voici ce que dit l'*Iron Age*, journal publié aux Etats-Unis :

De tous les changements apportés au tarif général, les plus radicaux sont ceux qui concernent les droits imposés sur le fer et l'acier, ainsi que sur les articles fabriqués de ces métaux. On a considérablement réduit la plupart des anciens droits, et inscrit sur la liste des articles admis on franchise quelques-unes des plus importantes pièces d'outillage servant à l'exploitation des mines et pour l'année prochaine) le fil de fer barbelé. Quel est le pays étranger qui va en bénéficier le plus sinon entièrement ? Les Etats-Unis, évidemment. Il est vrai que les marchandises de l'Angleterre n'y sont sujettes qu'à un taux de droit de 12½ pour 100 aujourd'hui et que l'année prochaine le droit qui les frappera sera de 25 pour 100 moindre que le taux gén ral, mais personne ne suppose, et le gouvernement moins que n'importe qui, qu'elle peut expédier le fer et l'acier en ce pays en dépit de la concurrence des Etats-Unis. En jetant un regard sur toute la liste des articles en fer et en acier importés par le Canada, on trouve, relativement à presque chaque article, que la différence est énorme en faveur des Etats-Unis.

Est-ce là un tarif favorable aux Anglais, ou bien aux Américains ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas encore rencontré d'Anglais qui se soit plaint de cette partie du tarif.

Sir CHARLES TUPPER : Je dis que vous avez tout simplement étouffé l'industrie du fer au Canada, et ce dans l'intérêt, non pas de l'Angleterre, mais des Etats-Unis d'Amérique. L'honorable ministre (M. Fielding) sait que les Etats-Unis se sont emparés de notre commerce de fer, et il sait aussi que ces réductions ont sérieusement préjudicié aux industries du fer du Canada, dont la création nous a coûté un capital énorme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais rien de tel.

Sir CHARLES TUPPER : Vous avez détruit le tarif qui leur accordait une protection propre à permettre leur exploitation d'une manière avantageuse, en même temps que la rémunération convenable des employés. Vous avez nécessité la réduction des gages payés relativement à l'exploitation de ces industries. Vous avez fait tort au commerce canadien, au profit des Etats-Unis.

Partout, en Angleterre, le premier ministre a parle de la glorieuse faveur que le Canada faisait à cette nation, et le peuple là-bas était fou d'enthousiasme à l'idée que le Canada était venu au secours de cette pauvre Angleterre, qu'au milieu de toutes ses difficultés, celle-ci avait, enfin, trouvé un protecteur, et que le ministre des Finances du Canada venait au secours de ces infortunés fabricants anglais. Et, naturellement, M. l'Orateur, le peuple était fou d'enthousiasme ! Mais, à la lumière de l'expérience, qu'est-ce qu'on a vu ? Quoi ! M. l'Orateur, voici le rapport d'un journal nourrissant à l'égard du gouvernement actuel les sentiments les plus enthousiastes et les plus dévoués qu'on puisse trouver à Londres. C'est intitulé :

Le tarif en opération—Un résultat surprenant.

Il y est dit :

Le tarif différentiel canadien est en opération depuis quatre mois, et avec quel effet ? La semaine dernière nous

avons publié les chiffres officiels pour le temps de l'année écoulée jusqu'à présent : vo ons maintenant quel est l'état des exportations d'Angleterre au Canada pour ces quatre mois, au plus bas tarif. A première vue, le résultat est surprenant.

L'habile et actif secrétaire de la chambre de commerce de Londres a publié une circulaire où il est dit :

Les partisans du libre-échange ont sans doute été déçus dans leur attente par l'extension accordée virtuellement à tous les pays, excepté les Etats-Unis, d'une préférence qu'on supposait exister exclusivement en faveur de l'Angleterre.

Pourquoi ont-ils supposé que c'était une préférence en faveur de l'Angleterre exclusivement ? Vous le leur avez dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le leur ai pas dit.

Sir CHARLES TUPPER : Votre premier ministre a dit que vous aviez examiné tous les tarifs du monde, et trouvé que l'Angleterre, et l'Angleterre seule, devrait être favorisée du tarif différentiel. Leur avez-vous dit cela, oui ou non ? Vous êtes-vous tenu là assis et coi, ou bien si vous vous êtes levé et avez dit au premier ministre qu'il faisait erreur ? Vous êtes resté assis et avez entendu votre premier ministre déclarer à la face du monde que l'Angleterre, et l'Angleterre seule, jouirait de ce tarif.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable chef de l'opposition ayant posé la question, je vais donner la réponse.

Si l'Angleterre n'a pas obtenu l'avantage que lui destinait le Canada, ce n'est pas la faute du Canada, mais cela dépend de l'action du gouvernement anglais lui-même. L'honorable député le sait, et il n'ignore pas non plus, que son exposé manque de franchise.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre ne me fera pas perdre le fil de mon argumentation de cette manière. Il sait que lorsqu'il a présenté ce tarif, je lui ai dit de mon siège en Chambre, exactement quelle était la position. Je lui ai dit qu'il ne pourrait pas faire ce qu'il proposait, et quelle fut sa réponse ? Il a répondu : " Ne venez pas me dire que nous ne le pouvons pas, c'est fait."

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas dit cela.

Sir CHARLES TUPPER : " Demain matin, disait-il, chaque bureau des douanes au Canada devra, d'après les instructions données, admettre aux taux réduits les marchandises anglaises au Canada.

J'ai dit à l'honorable ministre qu'il se rendait tout simplement ridicule, et qu'il serait obligé non seulement de faire participer tous ces autres pays au bénéfice de son tarif différentiel, mais encore de leur rembourser chaque dollar de droit qu'ils auraient payé de plus que le tarif d'après lequel on allait admettre les marchandises anglaises. Si l'honorable ministre avait ignoré la position, la faute n'en est pas à moi, car je lui dit en différents temps que ce qu'il voulait, c'était d'illusionner complètement les gens d'Angleterre, comme il l'a fait.

M. l'Orateur, l'honorable ministre a dit :

Je prétends que c'est le résultat direct de la politique canadienne elle-même, et que sans cette politique ces traités belge et allemand n'auraient jamais été dénoncés jusqu'à présent.

Je demande à l'honorable ministre des Finances si c'est là ce qu'il a dit aux gens de Sheffield. Leur a-t-il dit que c'était le Canada qui avait fait cela ? Non, il leur a dit tout le contraire. Mais je vais fournir un témoignage meilleur que celui du ministre des Finances, c'est-à-dire le témoignage du très honorable Joseph Chamberlain, lequel a déclaré, sur le parquet de la Chambre des Communes d'Angleterre, ce qui a amené la dénonciation des traités. Il a dit :

Les premiers ministres des colonies autonomes, à l'unanimité, recommandent avec instance qu'on dénonce, dès qu'on pourra le faire en temps propice, tout traité qui gêne actuellement les rapports commerciaux de la Grande-Bretagne avec ces colonies. Tel a été le souhait unanime des colonies autonomes, et il était accompagné de cette très importante et significative résolution : " Que dans l'espoir d'améliorer les rapports commerciaux qui existent entre la mère-patrie et ses colonies, les premiers ministres présents se chargent de se consulter avec leurs collègues en vue de savoir si la préférence que donneraient les colonies aux produits de la Grande-Bretagne, assurerait convenablement ce résultat." En recevant ces résolutions, le gouvernement a décidé de retirer son adhésion aux traités.

Voilà qui donne un démenti direct à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont là des expressions très rudes.

M. l'ORATEUR : L'honorable monsieur devra s'apercevoir, en y réfléchissant, que c'est trop fort.

Sir CHARLES TUPPER : Eh bien ! M. l'Orateur, je vais les retirer. Mais je dirai ceci, qu'il serait impossible de contredire en termes plus énergiques, plus concis ou plus complets, l'exposé du ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député pourrait dire qu'il y manquait l'élément essentiel. C'est là une phrase fameuse parmi nous à la Nouvelle-Ecosse.

Sir CHARLES TUPPER : Eh bien ! Je dis qu'il y manquait l'élément essentiel de la vérité, et cette phrase ne s'est jamais mieux appliquée que dans le moment.

Mais je vais fournir à l'honorable ministre une autorité qu'il respectera même plus que celle du secrétaire d'Etat des colonies. Je ne puis citer à la Chambre de plus haute autorité que celle du secrétaire d'Etat des colonies ; mais je vais en citer une plus haute, aux yeux de l'honorable ministre, et cette autorité c'est la sienne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Une bonne autorité.

Sir CHARLES TUPPER : Que dit-il ? En présence d'Anglais connaissant et comprenant cette question, a-t-il dit que c'était le Canada qui avait fait cela ? Non, tout au contraire. Il a dit :

En terminant, je dois dire que l'acte du gouvernement de Sa Majesté accompli à la demande des premiers ministres des colonies—provoquée peut-être par l'initiative du Canada,—consistant dans la dénonciation de ces traités qui constituaient comme une barrière entre la mère-patrie et ses colonies, mérite la profonde reconnaissance du peuple canadien, de laquelle il est en effet l'objet.

Voilà son rapport, Il ne dit pas que le Canada a fait la chose ni qu'il l'a imposée, mais il confirme

la déclaration que le très honorable Joseph Chamberlain, le secrétaire d'Etat des colonies, a faite en plein parlement anglais, savoir : que cet acte fut le résultat, non de la politique canadienne, mais de la demande unanime des premiers ministres de toutes les colonies réunis à Londres, et qu'il a été accompli en conformité de la résolution adoptée par ces derniers, énonçant que si l'on écoutait leur désir ils tâcheraient d'obtenir de leurs colonies respectives des dispositions avantageuses au commerce d'Angleterre.

Et puis, M. l'Orateur, l'honorable ministre a traité sur un ton railleur la question relative au commerce différentiel. Il a dit :

On a à l'occasion, représenté—et mon très honorable ami le premier ministre a été particulièrement attaqué à ce sujet—que le gouvernement canadien, en échange des concessions accordées à l'Angleterre, aurait pu et dû obtenir certains avantages différentiels sur le marché anglais. J'ai cité des extraits des remarques que j'ai faites à la dernière session, pour démontrer que l'avis du gouvernement à ce sujet fut que, vu l'opinion qu'on sait prévaloir dans la mère-patrie à l'égard des droits protecteurs généralement, mais surtout de ceux relatifs aux produits alimentaires, il n'y avait pas raisonnablement lieu de croire qu'il fut possible d'obtenir ces avantages différentiels sur le marché anglais.

Tels sont les termes dans lesquels l'honorable ministre, en cette Chambre, l'autre jour, a parlé de la question concernant le commerce privilégié. N'avait-il aucun égard pour son chef ?

Faisait-il des déclarations solennelles que le chef du gouvernement et son parti avaient faites aux électeurs, à savoir : que si le peuple leur confiait le pouvoir, ils verraient à résoudre cette question ?

Au risque de fatiguer la Chambre à cette heure avancée, laissez-moi signaler ce que son très honorable chef a dit à ce sujet, et demander à l'honorable ministre s'il trouve qu'il est respectueux pour cette Chambre, de sa part, de se moquer de cette question de commerce privilégié, en la représentant comme tout à fait étrangère à la considération publique.

Le 17 mai, à London, dans l'Ontario, sir Wilfrid Laurier disait :

Relativement à cette question de commerce privilégié, M. Laurier désirait dire que sir Charles Tupper n'y était pas plus favorable que lui-même.

Mon espoir, que dis-je, ma conviction est que le parti libéral sortira vainqueur du scrutin ; et alors ce sera le parti libéral, dont le système fiscal est celui du tarif de revenu, qui enverra à Londres des commissaires chargés de régler l'établissement du commerce privilégié.

Etait-ce là, M. l'Orateur, de la part du chef de l'honorable ministre, une tentative de tromper et de berner le peuple ? Si la déclaration faite l'autre jour par ce ministre en cette Chambre repose sur quelque fondement, il aurait alors convaincu son chef de la plus honteuse tentative de tromper le corps électoral dans le but d'obtenir le pouvoir. Telle est la position. Que l'honorable ministre s'accroche à l'alternative du dilemme qu'il voudra. Je lui laisse la liberté de choisir de deux choses l'une : ou que son chef n'a pas hésité, pour s'emparer du pouvoir, à se prêter à une tromperie évidente, d'une nature telle que le gouvernement actuel la répudie absolument, comme dépourvue de toute vraisemblance ; ou que le coupable, c'est lui.

Qu'est-ce que le chef du gouvernement a dit à London ? Voici :

Eh bien! les hommes politiques d'Angleterre ont cru que les gouvernements des colonies en étaient arrivés à une époque où l'on pouvait adopter de nouvelles démarches au sujet de leur développement. Qu'est-ce à dire ? Qu'un arrangement commercial sera conclu entre l'Angleterre et les colonies. Cet homme d'Etat pratique qui s'appelle M. Joseph Chamberlain en est venu à la conclusion qu'il y a maintenant possibilité d'adopter dans les limites de l'Empire des démarches de nature à assurer aux colonies anglaises un droit différentiel en faveur de leurs produits contre ceux des autres nations. Qu'arriverait-il si ces démarches avaient lieu ? Nous vendons nos marchandises en l'Angleterre ; nous lui expédions notre blé, notre beurre, notre fromage, tous nos produits naturels, mais il nous faut subir la concurrence à cet égard des Etats-Unis, de la Russie et d'autres nations. Considérez seulement de quel avantage ce serait pour le Canada, si le blé, le fromage et le beurre que nous enverrions en Angleterre se trouvait protégé par un droit différentiel contre la concurrence des produits similaires des autres nations. Les conséquences en seraient immenses.

M. Joseph Chamberlain le nouveau et progressiste secrétaire des colonies, a déclaré le temps arrivé de discuter ce sujet. Mais M. le président, si l'Angleterre doit nous accorder cette préférence, elle attendra quelque chose de nous en échange. Qu'attendra-t-elle ? Elle s'attendra à ce que nous nous rapprochions autant de son système de libre-échange qu'il nous est possible de faire—l'Angleterre ne s'attend pas à ce que nous adoptions son propre système de liberté commerciale, c'est-à-dire comme elle l'a appliquée elle-même ; mais ce que je vous expose, c'est que ce que l'Angleterre attendra de nous en échange, c'est que nous adoptions, au lieu du principe protecteur, le système du tarif de revenu, pur et simple.

Telles sont les conditions auxquelles nous pouvons obtenir ce bienfait.

Voilà quelle est la déclaration de l'honorable chef du gouvernement. Cette déclaration renferme la politique proposée dans tout le pays, la politique suivant laquelle ces messieurs sont arrivés au pouvoir—cette question n'était peut-être pas la seule en jeu, mais c'en était une. Et j'ajoute que pas un gouvernement n'a le droit, en obtenant les rênes du pouvoir suivant une déclaration de politique générale, de l'abandonner comme ces messieurs l'ont fait relativement à ce principe de commerce privilégié, l'autre jour.

Qu'est-ce que sir Wilfrid Laurier, le chef du gouvernement, a dit en arrivant en Angleterre ? Mon honorable ami le député d'York (M. Foster) a dit que le très honorable ministre avait quitté les rives canadiennes disposé à préconiser le commerce privilégié en Angleterre. Je ne suis pas de cet avis, mais je suis convaincu qu'alors —je e dis avec un profond regret—sir Wilfrid Laurier, lié de la manière la plus solennelle à la politique consistant à négocier, s'il arrivait au pouvoir un arrangement avec lord Salisbury au sujet du commerce privilégié, avait pris l'engagement envers quelqu'un de faire échouer cette politique. Et pourquoi parlerais-je ainsi ? Parce qu'on ne peut lire ses discours, ses déclarations et ses promesses sans constater qu'à cette époque il était sincèrement convaincu que le commerce privilégié était chose du domaine pratique, et qu'entre cette époque et celle de son avènement au pouvoir, il a promis, je crois, dans certain but—que je ne désignerai pas,—que s'il arrivait au pouvoir, il ferait échouer cette politique concernant le commerce privilégié, de nature à faire tort au commerce du pays voisin. Pour quelle raison avons-nous vu, dans la grande lutte engagée entre le très honorable ministre et moi, c'est-à-dire entre les libéraux et les conservateurs de ce pays, tous les journaux américains faire des vœux pour les succès des membres de la droite ? S'il eut été disposé à s'avancer dans cette politique au point où ses discours de London et de Toronto l'obligeraient à le faire, il n'y aurait pas eu lieu de la part des Etats-Uuis de souhaiter la réalisation de ses espoirs de succès. Mais entre l'époque de ces discours et celle de sa victoire sur le parti adverse,

je suis convaincu que l'honorable ministre avait promis d'empêcher l'application de ce système de commerce privilégié, qui devait nuire aux intérêts de la grande population agricole des Etats-Unis. Voilà la seule conclusion à laquelle on puisse en arriver.

Le MINISTRE DES FINANCES : Peut-être mon honorable ami voudrait-il mentionner ceux envers qui il a pris des engagements ?

Sir CHARLES TUPPER : Je déclare qu'à mon sens rien n'est plus clair. On a vu les grands organes de l'opinion publique aux Etats-Unis combattre son combat jusqu'au dernier moment ; on a vu l'honorable ministre promettre le commerce privilégié, puis déclarer, aussitôt après avoir mis le pied sur les rives d'Angleterre, qu'il resterait étranger à une politique comme celle-là. Je laisse à l'honorable ministre lui-même le soin de résoudre le problème.

Oui, M. l'Orateur, l'honorable chef du gouvernement n'avait pas plus tôt touché les rives d'Angleterre, qu'il abandonnait la politique du commerce privilégié. Et l'homme qui avait déclaré M. Chamberlain prêt à s'occuper du sujet, l'homme qui s'était engagé aussi solennellement que possible à s'adresser à lord Salisbury pour négocier un arrangement relatif au commerce privilégié avec l'Angleterre, cet homme a fait tout ce qu'il a pu, aussitôt après son arrivée sur le sol de la mère-patrie, pour empêcher la réalisation du système de ce commerce privilégié.

Voici, en effet, ce que le très honorable ministre disait :

Ce que nous vous donnons par notre tarif, nous vous le donnons en raison de la splend de liberté sous l'empire de laquelle nous avons prospéré. Le don est gratuit. La protection a été la plaie du Canada ; nous ne voudrions pas vous voir subir sa funeste influence—car ce qui vous affaiblit nous affa blit.

M. DOBELL : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : Etait-ce là ce qu'il avait dit au Canada ? Nullement, c'était tout le contraire. Il avait promis au corps électoral canadien que si on lui confiait le pouvoir, il négocierait avec lord Salisbury un arrangement relatif au commerce privilégié. Il savait ce que cela signifiait, c'est-à-dire que l'Angleterre accorderait quelque chose au Canada en échange des bienfaits d'une politique qui admettrait les articles de ses manufactures à des conditions différentielles sur le marché canadien. S'il eût voulu dire au peuple du Canada, en termes aussi clairs et aussi énergiques que possible : je vous trompais, je n'avais nullement l'intention de négocier un arrangement relatif au commerce différentiel avec lord Salisbury, j'entendais au contraire étouffer ce projet aussitôt que j'en aurais l'occasion ; s'il eût tenu ce langage, il n'aurait pas parlé en termes plus claires qu'il ne l'a fait.

M. DOBELL : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre entend-il par là nier ce que je dis ?

M. DOBELL : Peut-être me permettra-t-on de dire un mot, vu l'absence de l'honorable premier ministre. Je prétends qu'il n'y a rien d'incompatible entre les déclarations que le chef du gouvernement a faites au Canada, et celles qu'il a faites au banquet de Liverpool, en présence des commerçants importants de cette ville. Il a dit à ce banquet : " Nous vous accordons une préférence de 25 pour 100, et nous l'accordons sans rien demander en échange." Pourquoi ? Parce que le Canada doit en arriver à appliquer le principe du libre-échange avant de pouvoir demander à l'Angleterre de lui accorder le commerce différentiel. M. Chamberlain lui-même a clairement déclaré, à un dîner donné par le Club du Canada, que dès quelle aurait constaté que ce pays-ci est en état de conclure un tel arrangement, la mère-patrie ne serait que trop heureuse de discuter avec lui cette question de commerce différentiel.

Sir CHARLES TUPPER : Je pense que l'honorable ministre (M. Dobell) aurait mieux fait de garder son siège. M'a-t-il entendu donner lecture de la déclaration que le premier ministre a faite avant d'aller en Angleterre ?

M. DOBELL : Certainement.

Sir CHARLES TUPPER : M'a-t-il entendu donner lecture de ceci :

M. Joseph Chamberlain le nouveau et progressiste secrétaire des colonies, a déclaré le temps arrivé de discuter ce sujet. Mais, M. le président, si l'Angleterre doit nous accorder cette préférence, elle attendra quelque chose de nous en échange. Qu'attendra-t-elle ? Elle s'attendra à ce que nous nous rapprochions autant de son système de libre-échange qu'il nous est possible de le faire—l'Angleterre ne s'attend pas à ce que nous adoptions son propre système de liberté commerciale, c'est-à-dire comme elle l'a appliquée elle-même ; mais ce que je vous expose, c'est que ce que l'Angleterre attendra de nous en échange, c'est que nous adoptions, au lieu du principe protecteur, le système du tarif de revenu, pur et simple.

M. DOBELL : Parfaitement.

Sir CHARLES TUPPER : Le très honorable premier ministre a donc déclaré que s'il obtenait le pouvoir il s'adresserait à lord Salisbury pour négocier avec lui un arrangement concernant le commerce privilégié.

Et quand il est arrivé en Angleterre, avant même de voir lord Salisbury, en mettant le pied sur le sol de la mère-patrie, il a publiquement adopté une attitude diamétralement opposée à celle qu'il avait prise ici. Je comprends parfaitement que l'honorable député de Québec-ouest ne puisse saisir cette question, car il est le seul en Chambre qui ne le puisse faire. Dès le premier moment de son arrivée en Angleterre jusqu'au moment de son départ, le premier ministre a fait tout en son pouvoir pour empêcher le Canada d'obtenir l'établissement du commerce privilégié avec la Grande-Bretagne. Tous ses pas et démarches, tous les discours qu'il a prononcés, toutes les déclarations de principes qu'il a faites ont été dirigées contre l'établissement de ce système. Est-ce tout ? Non, il a accepté la médaille du club Cobden. L'honorable député de Québec-ouest fait un signe d'approbation. Eh bien ! je veux lui poser une question : à quelles conditions le premier ministre a-t-il accepté cette médaille du club Cobden ? L'honorable député peut-il nous le dire ?

M. DOBELL : Oui.

Sir CHARLES TUPPER : Je cède la parole à l'honorable député, qui va nous apprendre quelles sont ces conditions.

M. DOBELL : Je dirai brièvement à la Chambre ce que j'en sais. J'ai assisté moi-même à un dîner du club Cobden, et la première résolution à l'ordre du jour était sur la question de savoir s'il serait expédient pour la Grande-Bretagne de modifier son système fiscal, même au cas où les colonies seraient disposées à accorder la préférence commerciale aux industriels anglais ; or, à la suite d'un débat auquel prirent part la plupart des libre-échangistes avancés de l'Angleterre, la question fut décidée à la pluralité d'une voix, dans l'affirmative. Notre premier ministre est donc parfaitement justifiable d'avoir accepté la médaille du club Cobden, comme gage des efforts que nous allons tenter pour établir une plus grande liberté commerciale au Canada.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis très heureux d'avoir entendu l'intéressant récit que l'honorable député vient de nous faire de ce dîner. Ça dû être un bien long dîner, et l'honorable député s'y est sans doute beaucoup amusé. J'appelle, toutefois, son attention sur les paroles prononcées par lord Farrar, en *présentant la médaille Cobden. Peut-être* l'honorable député (*M. Dobell*) saisira-t-il l'état de la question, quand j'aurai lu ses paroles. Voici comment lord Farrar s'est exprimé :

Il est parmi nous un certain parti qui consentirait volontiers à imposer des droits différentiels contre les marchandises de provenance allemande et belge et qui voient dans la *dénonciation des traités conclus* avec l'Allemagne et la Belgique un pas vers la fédération commerciale de l'Empire, ainsi qu'il lui plait d'appeler le système favorisant l'union commerciale des différentes parties de l'empire, au moyen de lois d'exclusion portées contre les marchandises de l'étranger. Si c'était là le résultat de l'œuvre que vous avez accomplie, je n'ai pas besoin de dire que nous ne serions pas ici en ce moment, nous membres du club Cobden, c'est parce que nous croyons que vos efforts s'appuient sur un principe tout opposé à celui-là, et qu'ils seront suivis de résultats contraires, que nous, partisans d'Adam Smith et de Peel, de Bright et de Cobden, nous sommes appelés en ce moment à vous féliciter et à *vous remercier.*

Je tiens à savoir ce que va me répondre l'honorable député de Québec-ouest, maintenant que je lui ai prouvé que la médaille du club Cobden a été présentée à sir Wilfrid Laurier, avec l'entente expresse qu'il était opposé à ce que la dénonciation des traités allemand et belge fût intreprétée comme une mesure d'exclusion dirigée contre ces deux pays.

La politique énoncée par le ministre des Finances est en contradiction absolue avec la doctrine établie par lord Farrar. Lord Farrar supposait que le Canada allait continuer à maintenir sa politique de l'année dernière, se fondant en cela sur les déclarations du premier ministre qui avait répété partout où il était allé en Angleterre que tout chaud partisan du libre-échange qu'il eût été avant d'arriver en Angleterre, il l'était devenu encore d'avantage à cette époque.

Or, la politique énoncée par le ministre des Finances met le premier ministre dans l'impossibilité absolue de garder cette médaille une heure de plus. Du moment que son cabinet déclare renoncer aux principes mêmes énoncés par lord Farrar en lui présentant la médaille Cobden, du moment que la réciprocité offerte à tous les pays est abrogée pour faire place à un tarif de droits différentiels en faveur de l'Angleterre, au détriment de la Belgique, de l'Allemagne et des autres pays, de ce moment même, dis-je, les principes en question disparaissent. J'ajoute que s'il s'agissait d'une transaction ordinaire entre particuliers, le club Cobden aurait droit d'intenter une poursuite au premier ministre pour avoir abandonné les principes qui lui ont mérité de recevoir la médaille en question ; le club Cobden, dis-je, pourrait le citer devant les tribunaux en raison d'obtention de marchandises sous de faux prétextes,—infraction prévue par le code criminel de notre pays.

En terminant, M. l'Orateur, je dois dire combien il est déplorable, à mes yeux, que le gouvernement canadien ait oublié son devoir et les promesses faites par le premier ministre au point de traiter cette importante question comme il l'a fait. Dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances a traité la question fort cavalièrement. Je vous le demande, M. l'Orateur, qu'est-ce que ce système de commerce privilégié ? C'est le projet le plus grandiose qui ait jamais été proposé ou qui le sera jamais à l'avenir, dans le but de cimenter l'union de l'Empire. C'est un système qui fait jouer le plus puissant des ressorts, celui qui agit le plus directement sur les individus comme sur les nations, je veux dire l'*intérêt personnel.*

Quant à ce pseudo-système de commerce privilégié que nous offre l'honorable ministre, quant à cette préférence commerciale illusoire qu'il offre à l'Angleterre, elle ne saurait sérieusement soutenir la comparaison avec ce système grandiose qui aurait fait de l'intérêt particulier du Canada, de l'Australie, de l'Afrique-sud, et de toutes les autres colonies de l'Empire, le lien le plus puissant qu'il eût été possible de créer dans le but de cimenter l'unité de l'Empire. Il est tout naturel que la Grande-Bretagne accepte avec la plus vive reconnaissance l'offre que lui a faite le gouvernement, puisqu'elle reçoit tout sans rien donner en retour. Au contraire, le système énoncé par M. Chamberlain dans ses discours au grand congrès des chambres de commerce de l'Empire, s'appuie sur un *principe tout opposé*, puisque c'est sur des motifs d'intérêt personnel qu'il fonde l'union de l'Angleterre et de ses colonies. Je n'hésite pas à le dire, après avoir attentivement étudié cette question, dès le début jusqu'aujourd'hui, si le gouvernement canadien eût dit à l'Angleterre : Nous allons vous accorder une réduction de droits de 25 pour 100 sur vos marchandises, si vous accordez une préférence semblable aux produits agricoles du Canada sur vos marchés ; je ne crains pas de l'affirmer, dis-je, en cette année de jubilé, l'Angleterre nous aurait accordé ce privilège.

Ecoutons maintenant, les paroles prononcées par le secrétaire d'Etat aux colonies, telles que consignées dans un rapport déposé sur le bureau de la Chambre des Communes. Il suffit de lire ces paroles pour se convaincre que si jamais homme d'Etat a mûrement étudié cette question sous toutes ses faces, dans la conviction qu'elle renferme en germe la solution de ce grand problème de l'unification de l'Empire, cet homme est bien le très honorable Joseph Chamberlain. Les paroles que je vais citer sont empruntées à un compte rendu d'un discours prononcé à une conférence avec les premiers ministres des colonies autonomes, compte rendu qui a été déposé sur le bureau de la Chambre des Communes :

J'aborde une autre question, celle des futures relations commerciales entre l'Angleterre et ses colonies. Dans quelle mesure est-il possible de resserrer d'avantage les liens qui nous unissent ? Je le répète, à mon avis, le sentiment est la plus grande de toutes les forces dans le gouvernement du monde ; mais en même temps, je voudrais apporter à l'appui de ce sentiment des motifs tirés

de l'intérêt matériel et personnel. Or, les systèmes de douanes des diverses colonies, différant tant les uns des autres et de celui de la mère-patrie, que ce serait une tâche des plus ardues et des plus compliquées d'arrêter un projet d'union commerciale de l'Empire dans le sens du Zollverein de l'Empire d'Allemagne. Il est bon de se rappeler que l'histoire de ce Zollverein offre une étude du plus haut intérêt. Au début, ce ne fut qu'une simple convention commerciale, ne s'occupant tout d'abord que d'une façon restreinte du commerce de l'Empire, mais plus tard elle se développa rapidement au point d'embrasser ce commerce dans tout son ensemble, et finalement elle rendit possible et encouragea l'unification définitive de l'Empire. C'est là, toutefois, une question sur laquelle je m'abstiendrai d'émettre aucun avis personnel, préférant écouter celui des honorables messieurs présents.

En attendant, toutefois, je dois signaler à l'attention une résolution qui semble avoir été adoptée à l'unanimité à une assemblée des premiers ministres tenue à Hobart, et qui exprime le désir de voir établir des relations commerciale plus étroites avec l'Empire, et l'on a suggéré, si je ne me trompe, la création d'une commission d'enquête, dans le but de constater quelle forme tangible il serait possible de donner à cette aspiration. En pareilles circonstances, advenant que vous ne soyez pas en mesure pour le moment d'aller au delà de cette enquête, et que ce fût le désir du Canada et des colonies de l'Afrique-sud, de coopérer à cette enquête, le gouvernement de Sa Majesté serait ravi de prendre les mesures voulues pour cette fin, et de prendre en considération les recommandations qu'on lui ferait touchant la forme de cette conférence, touchant la nature et la constitution de la commission, et il se ferait un plaisir d'y prendre part.

Qu'en pense l'honorable député?

Le MINISTRE DES FINANCES: Mon honorable ami nous ferait-il le plaisir de lire ce que M. Chamberlain dit au sujet de la politique du gouvernement? Ces paroles viendraient fort à propos ici.

Sir CHARLES TUPPER: Si l'honorable ministre avait voulu traiter la Chambre avec respect, en citant le discours de l'honorable M. Chamberlain, il aurait déposé sa dépêche sur le bureau de la Chambre, comme il avait promis de le faire.

Le MINISTRE DES FINANCES: C'est ce que je me suis empressé de faire.

Sir CHARLES TUPPER: J'en suis bien aise.

Le MINISTRE DES FINANCES: Encore un mot. J'ai déposé la dépêche sur le bureau et M. le greffier de la Chambre me l'a remise le même après-midi. Je me ferai un devoir de l'y déposer de nouveau. Je l'ai déposée sur le bureau, sachant que c'était le règlement.

Sir CHARLES TUPPER: J'en suis bien aise, car, après avoir emprunté des citations à cette dépêche, l'honorable ministre était tenu de la déposer sur le bureau de la Chambre. Je n'ai pas eu le plaisir de parcourir ce document. Le secrétaire d'Etat aux colonies dit que si tous les premiers ministres des grandes colonies d'Australie, y compris la Nouvelle-Zélande, adoptaient à l'unanimité une résolution demandant l'institution d'une commission chargée d'étudier les moyens d'établir des relations plus étroites avec l'Empire, surtout au point de vue du commerce de préférence, et que le Canada et l'Afrique-sud consentissent à coopérer à cette enquête, il serait heureux d'y participer et d'établir une commission, afin de s'assurer des moyens à prendre pour atteindre ce but. L'honorable ministre prétend-il que le Canada ne porte pas la responsabilité de son inaction à cet égard? Les représentants d'Afrique-sud ont déclaré, ici même, à Ottawa, qu'ils étaient partisans du commerce de préférence. L'honorable ministre sait que, dans les circonstances, le Canada porte seul la responsabilité d'avoir fait avorter ce projet, puisqu'en mettant le pied sur le sol de la mère-patrie, jusqu'au moment de son départ, sir Wilfrid Laurier a fait l'impossible pour faire échouer toute tentative d'établir ce système de préférence commerciale entre les différentes parties de l'Empire.

J'aborde maintenant la question de l'impôt sur les sucres. L'honorable ministre des Finances se le rappelle, sans doute, j'ai essayé de le convaincre, la session dernière, de la nécessité d'aborder l'étude de cette question. Dans le discours budgétaire, l'honorable ministre a inséré un paragraphe fort prétentieux où il exprime le vif désir qu'il éprouve de venir au secours des habitants des Antilles. L'année dernière, l'honorable ministre a pris les industriels de la Grande-Bretagne sous son aile, et dans son zèle pour l'amélioration de leur condition, il s'est contenté de relever de cinq huitièmes pour 100 le droit sur les exportations. Ayant constaté que l'Angleterre était impuissante à secourir les Antilles, il est venu à la rescousse. L'année dernière, j'ai averti l'honorable ministre qu'il allait ruiner le commerce des Antilles avec le Canada. Il a cru devoir se moquer de cet avertissement comme il le fait, du reste, de tous mes conseils.

Le MINISTRE DES FINANCES: Que veut dire l'honorable député, quand il affirme que je suis en train de ruiner le commerce des Antilles, par mon système fiscal?

Sir CHARLES TUPPER: Le tarif de la session dernière a porté le dernier coup à ce commerce.

Le MINISTRE DES FINANCES: L'allégation de l'honorable député est dénuée de tout fondement.

Sir CHARLES TUPPER: Voilà encore une autre tentative de la part du gouvernement, de jeter de la poudre aux yeux du peuple anglais. L'honorable ministre prétend-il donc que l'Angleterre en est venue au point d'avoir besoin d'être mise en tutelle par le Canada? Et cependant, il est impossible de lire le discours du budget sans en arriver à cette conclusion. Sans doute qu'en Angleterre, le discours du budget sera accueilli avec délices et approbation.

Pourquoi? Il n'y a qu'un seul moyen de venir au secours des Antilles, et tout le monde en Angleterre sait que c'est en établissant des droits réciproques.

Ce système, toutefois, viendrait en conflit avec le système du libre-échange et lord Farrar le désapprouve. Il reste donc au Canada d'adopter ces droits réciproques que l'Angleterre ne saurait établir, c'est tout simplement de la comédie. Jamais l'honorable ministre ne me convaincra que l'Angleterre s'intéresse à cette politique des Antilles. Je vais confier mon secret à l'honorable ministre. Après avoir refusé d'accéder à mon avis, l'honorable ministre s'est rendu à Halifax, où il a été l'objet d'un très froid accueil de la part des principaux marchands des Antilles, qui sentaient que leurs intérêts avaient reçu un coup fatal.

Le MINISTRE DES FINANCES: C'est la première nouvelle que j'en ai.

Sir CHARLES TUPPER : Est-ce que l'honorable ministre n'a pas vu George Mitchell, Alfred Jones et les autres marchands importants des Antilles, à l'issue de la session dernière? L'honorable ministre peut bien prétendre qu'il n'a jamais entendu exprimer cette opinion, et dans ce cas, il est le seul à ignorer la chose. La vérité est que l'honorable ministre s'est aperçu de son erreur et a compris qu'il lui fallait sortir de ce mauvais pas. Au lieu de reconnaître qu'il s'était placé dans une fausse situation vis-à-vis ses amis d'Halifax et de la Nouvelle-Ecosse relativement au commerce des Antilles, il a créé de toute pièces cette grande politique impériale, pour venir au secours du commerce de l'Angleterre avec les Antilles. En prenant cette initiative, il a cédé à la pression exercée sur lui par les marchands d'Halifax et je suis heureux qu'il l'ait fait; car ils avaient raison et c'est lui qui avait tort. Le commerce des Antilles est d'une haute importance. Or, puisqu'il voulait apporter le salut aux Antilles et délivrer le peuple du joug du protectionnisme, pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas adopté le plan du *Globe* de Toronto?

Ah ! c'est que, comme l'a prouvé l'honorable député d'York, sous prétexte de faire grand en venant au secours de l'Angleterre, dont le commerce aux Antiles était menacé, l'honorable ministre à voulu arracher aux contribuables trois cent ou cinq cent mille dollars de nouveaux impôts! Pourquoi, je le répète, l'honorable ministre n'a-t-il pas adopté le plan proposé par le *Globe* de Toronto, dont voici la teneur :

De fait, si l'on en juge d'après le récent débat touchant la réciprocité avec les Antilles, il semble assez probable que le ministre songe à une nouvelle tarification des droits sur les sucres, qui avaient été expressément soustraits à l'application du tarif de préférence, et cette tarification donnera à nos colonies-sœurs un privilège dont ne jouissent pas les producteurs de sucre des autres pays sur nos marchés. Cette tarification pourrait s'effectuer d'une double façon ; par le relèvement des droits sur les sucres de betterave, tandis que le droit sur le sucre de canne resterait le même ; ou encore ce qui nous semble le moyen le plus plausible, par l'abaissement des droits sur tous les sucres importés des Antilles anglaises.

Le ministre aurait ainsi été en mesure d'accorder le tarif privilégié aux Antilles, sans charger de nouveaux impôts, le peuple canadien.

Si cet abaissement de droits était important, il ferait sans aucun doute baisser les recettes fiscales provenant de l'importation des sucres ainsi que le prix payé par le consommateur pour ces articles.

Voilà une chose que le ministre des Finances a absolument négligé d'étudier.

Nombre de gens sont d'avis que dans un pays comme le nôtre, où il y a abondance de fruits à bon marché, c'est commettre une erreur que de chercher à demander de fortes recettes à l'impôt des sucres, au lieu d'encourager l'industrie des conserves de fruits pour l'exportation, en dégrevant cet impôt, autant que possible. Si le gouvernement a sérieusement entrepris de faire participer les Antilles anglaises au bénéfice du nouveau tarif relatif au commerce de préférence, ces questions prendront une importance qu'on ne leur a pas encore donnée jusqu'ici. On comprend que le ministre des Finances cherche à se créer de fortes recettes fixcales, et l'exposé budgétaire de mardi contiendra peut-être plus d'un projet tendant à améliorer nos relations commerciales avec les nations-sœurs de l'Empire.

Or, si l'honorable député tenait tant à venir au secours des Antilles anglaises, je vous le demande, M. l'Orateur, n'avait-il pas à sa disposition les moyens de le faire sans imposer trois ou quatre cent mille dollars d'impôts nouveaux au peuple canadien ? Et si l'honorable ministre (M. Fielding) s'est arrêté à ce dernier parti, c'est que les marchands de la Nouvelle-Ecosse lui ont forcé la main.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (sir Charles Tupper) me permettra-t-il une observation? Je n'ai pas entendu faire de plaintes dans la Nouvelle-Ecosse au sujet de l'impôt sur les sucres, et tout ce qu'on m'a reproché est de n'avoir pas modifié certains droits imposés par nos prédécesseurs. Le seul grief que j'aie entendu formuler touchait à l'injustice du droit imposé par l'ancien gouvernement, droit qu'on a demandé de modifier.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable ministre n'a pas entendu les violentes critiques dirigées contre lui, parce qu'il laissait tomber en ruine le commerce des Antilles, il est bien le seul homme à Halifax qui les ait ignorées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas entendu formuler de plaintes au sujet de notre tarif.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre a été non seulement sourd mais aveugle, puisque les hommes d'affaires d'Halifax se sont exprimés à ce sujet dans la presse de la manière la plus formelle, et il est venu d'Halifax certaines députations auprès de l'honorable ministre qui a fait la sourde oreille à leurs plaintes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Contre l'ancien tarif.

Sir CHARLES TUPPER : Je dois dire à l'honorable ministre que ce tarif était basé sur les intérêts d'Halifax, et que le zèle qu'il affiche pour le commerce des Antilles n'est qu'un prétexte et une échappatoire pour pallier l'imposition de trois ou quatre cent mille dollars de taxes. Les libéraux faisaient jadis grand bruit au sujet de l'admission en franchise des articles alimentaires de première nécessité ; or la première tentative faite dans ce sens par ce gouvernement libre-échangiste est d'imposer trois ou quatre cent mille dollars d'impôts nouveaux sur un article de première nécessité. L'honorable ministre (M. Fielding) dit dans son discours budgétaire :

Jamais gouvernement n'a saisi le parlement d'une loi fiscale qui ait été reçue avec plus de satisfaction par le peuple canadien que celle que nous avons proposée l'année dernière.

Je me range tout à fait à l'avis de l'honorable ministre (M. Fielding). Jamais tarif n'a été reçu avec plus de satisfaction par le peuple canadien, sauf celui de 1878, à l'époque de l'établissement du système protecteur.

Le tarif qui a été plus tard accueilli avec le plus d'acclamations par le peuple canadien est celui de l'année dernière, lorsque l'honorable ministre (M. Fielding) est venu nous proposer l'adoption du système protecteur presque dans toute son intégrité. M. Bertram nous a donné l'explication de l'accueil sympathique que le peuple canadien a fait à ce tarif. Le peuple canadien, nous a-t-il dit, avait une peur mortelle que les libéraux mîssent leurs promesses à exécution et il éprouva un tel soulagement en apprenant que les libre-échangistes de la droite avaient ravalé ces promesses que la joie populaire déborda et se traduisit par une immense acclamation qui

retantit d'un bout à l'autre du pays. Cette année, nous avons entendu une étonnante déclaration du ministre des Finances : bien que son tarif ait été accueilli par les plus vives acclamations populaires, bien que le Canada, prétend-il, ait marché de progrès en progrès sous ce régime fiscal, voilà que l'honorable mimistre menace les industriels canadiens des plus graves malheurs s'ils ne ploient sans cesse le genou devant lui. Le gouvernenement a jugé qu'il fallait absolument terroriser les grands industriels canadiens, et de là est venu au ministre des Finances la pensée de faire la déclaration la plus éhontée et la plus impudente qui soit encore sortie de la bouche d'un ministre des Finances. Dans cette déclaration, les grands industriels du pays sont avertis que le gouvernement les tient à la gorge, et que cette étreinte sera mortelle s'ils ne répondent pas à ses volontés.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'était un peu comme cela autrefois, n'est-ce pas ?

Sir CHARLES TUPPER : Cela ne s'est jamais passé ainsi, autrefois, et l'on aurait beau fouiller dans les archives parlementaires que l'on n'y trouverait pas de semblable menace proférée par un ministre d'Etat. L'honorable ministre (M. Fielding) en terminant son discours, nous a cité un extrait de la dépêche de M. Chamberlain :

En terminant je dois ajouter, dit M. Chamberlain, que l'initiative prise par le gouvernement et le parlement du Canada à cet égard, bien que, malheureusement, le plein effet de cette mesure soit temporairement ajourné, a été chaleureusement accueillie et appréciée par le gouvernement de Sa Majesté et par le peuple de ce pays, qui y entrevoient une mesure d'où il découlera nécessairement de grands avantages et pour la mère-patrie et pour le Canada, et qui contribuera à resserrer davantage les liens qui les unissent.

Eh bien ! M. l'Orateur, en lisant cette dépêche, j'ai songé de suite à cette sentence de l'Ecriture Sainte : " Il y a plus de joie dans le ciel pour un pécheur qui se convertit que pour quatre-vingt-dix-neuf justes qui persévèrent."

Quelle est la raison de cette explosion d'enthousiasme de la part du secrétaire d'Etat aux colonies au sujet de cette mesure du gouvernement ? La réponse à cette question, M. l'Orateur, il faut la chercher dans l'histoire du parti libéral au Canada.

Il n'y a pas de doute que pendant nombre d'années, les hommes bien pensants de l'Empire conçurent de bien graves inquiétudes au sujet de la conduite des chefs libéraux canadiens. Il n'est pas douteux que l'attitude future des libéraux, si jamais ils saisissaient les rênes du pouvoir, constituait un grave sujet d'inquiétude et d'alarme. Il n'est donc pas étonnant que le secrétaire d'Etat aux colonies ait été enchanté de ce débordement de loyauté et de dévouement à l'égard de la Couronne chez un gouvernement libéral.

M. Chamberlain savait qu'en 1891, sir Wilfrid Laurier, le premier ministre actuel, avait dit :

Tandis que les conservateurs commettent la faute de baser leur système commercial sur l'uniformité de loyauté et sur un simple sentiment, le parti libéral prétend que la politique du pays ne doit point en principe, s'appuyer sur le sentiment, mais sur les affaires ; et au sortir des élections à peine, j'affirme que la seule politique avantageuse au pays est la réciprocité illimitée et la liberté continentale du commerce. Dans un article publié, ces jours-ci, dans la *North American Review*.

Sir Charles Tupper affirme que la question de réciprocité absolue qu'il traite d'illusion, est morte et enterrée : Morte et enterrée ! Mon autorité sur cette question, vaut bien celle de sir Charles Tupper et je déclare que cette question est plus vivante que jamais.

Sir CHARLES TUPPER.

Venant du chef d'un grand parti politique, cette déclaration était très alarmante. C'était une très alarmante déclaration de la part du chef du grand parti libéral de ce pays, à faire en faveur d'un libre-échange continental, une politique qui ferait que le tarif du Canada serait préparé à Washington, et qui ferait que le Canada tournerait le dos à l'Angleterre. Eh bien ! M. l'Orateur, qui a raison ? Vous ne pouvez engager un seul homme du parti libéral à admettre aujourd'hui qu'il ait jamais été partisan de la réciprocité illimitée. Elle est maintenant non seulement morte et enterrée mais elle ne peut même pas ressusciter, et pourquoi ? C'est dû à ce que ce grand homme d'Etat, le très honorables sir John Macdonald, ce patriote dévoué qui a consacré sa vie à la défense des institutions britanniques, qui aurait vécu encore de nombreuses années, à mon avis, n'eût été le fait que les institutions britanniques étaient attaqués par les chefs du parti libéral dans ce pays.

C'est ce qui l'a entraîné dans la bataille ; et bien qu'il ait gagné, tout le monde sait qu'avant que nous ayons pu planter sur les ramparts du pays le drapeau d'une politique d'attachement aux institutions britanniques et de leur rester fidèles jusqu'à la mort, ce très honorable monsieur avait sacrifié sa vie dans le combat. Ce fut dans cette occasion, lorsque ces honorables messieurs eurent adopté une politique si déloyale, lorsque de concert avec les Farrer et les Erastus Wiman et les autres traîtres à tous les sentiments britanniques, ils furent défaits dans cette grande bataille ; ce fut dans cette occasion que les principes britanniques furent établis de suite et pour toujours et resteront jusqu'à la fin des temps. M. Chamberlain savait cela. Il savait quelle position occupaient ces messieurs dans cette occasion, et par conséquent vous pouvez supposer la joie et le bonheur avec lesquels il les vit renchérir sur le parti libéral-conservateur dans leurs protestations de loyauté et de dévouement envers les institutions britanniques, quelque vaines et sans sincérité qu'elles fussent dans la plupart des occasions. Je n'oublierai jamais tant que je vivrai, que dans cette mémorable occasion, alors que j'allai à London, Ontario, avec sir John Macdonald, et à la dernière assemblée à laquelle nous avons assisté ensemble, il me dit : " Tupper, je suis vraiment alarmé de la déloyauté des chefs du parti libéral."

Une VOIX : Blake avait les mêmes sentiments.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, M. Blake n'avait-il pas les mêmes sentiments ? Pourquoi les a-t-il laissés ? Pourquoi a-t-il refusé de combattre côte à côte avec ces gens dans cette occasion ? M. l'Orateur, c'est du domaine de l'histoire et ce sera à son honneur, quelles que fussent ses fautes, qu'il a refusé de combattre avec les honorables messieurs de la droite, parce qu'il ne voulait pas combattre sous un faux drapeau et parce qu'il croyait que la politique qu'ils avaient adoptée, allait être fatale aux institutions britanniquec. C'est constaté dans le *Times* de Londres, dans une lettre signée de son nom, et qui jusqu'au dernier jour de sa vie fera son honneur, et le plus immortel déshonneur de nos honorables adversaires. Mais il ne faut pas que je m'écarte de mon histoire. Je dis à sir John : " Eh bien, sir John, vous avez une grande consolation." " Quelle est-elle ?" demanda-t-il ? Eh bien, mon cher monsieur, dis-je,

vous avez la consolation de savoir qu'en tout temps vous pouvez changer cette déloyauté en la plus bruyante et la plus étourdissante loyauté que vous ayiez jamais vue. "Comment cela?" dit-il. "Eh bien," dis-je, "tout ce que vous avez à faire c'est de résigner et de leur laisser prendre votre place, et ils surenchériront sur votre loyauté, les cieux retentiront de leurs cris de loyauté."

Nous avons entendu sir Wilfrid Laurier, dire devant la société Saint-Jean-Baptiste en 1891 :

Il a été dit aussi que nous devrions établir une ligne de steamers entre l'Angleterre et ses possessions pour faire prospérer le commerce entre le Canada et l'Empire britannique, à l'exclusion du reste de l'univers. Tout ce que j'ai à dire à ce sujet, c'est que c'est absolument absurde. Pour ma part, je préfère le dollar yankee au chelin britannique, surtout lorsque le dollar est si près et le chelin si loin de nous.

M. Chamberlain savait tout cela, et lorsqu'il s'apperçut que ces messieurs surenchérissaient sur le parti libéral-conservateur dans leur loyauté envers la Couronne et dans leur dévouement aux intitutions britanniques, il en vint naturellement à la conclusion que c'était un changement pour lequel le gouvernement de Sa Majesté pouvait exprimer sa plus profonde satisfaction, ainsi qu'il l'a fait. Eh bien ! M. l'Orateur, je désire demander à l'honorable ministre des Finances, qui a été très obligeant en répondant à mes questions, et je l'en remercie, pourquoi il n'a pas appliqué cette politique à toutes les colonies au lieu de l'appliquer seulement à la Nouvelle-Galles du Sud. L'honorable monsieur voudra-t-il me dire cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'examinerai cela.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur dit qu'il examinera cela. Il n'y a peut-être pas pensé. Je vais lui dire pourquoi il ne l'a pas fait, s'il ne veut pas me le dire.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable monsieur ne devrait pas le demander s'il le sait.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur sait que le Canada a parfaitement le pouvoir de faire n'importe quel arrangement commercial avec n'importe quelle colonie de l'Empire, et il sait qu'en vertu d'un tel arrangement, il est parfaitement praticable d'obtenir une compensation.

Il sait cela, bien que sir Wilfrid Laurier ait innocemment pensé que l'abrogation des traités allemand et belge permettait aux colonies de faire des arrangements douaniers les unes avec les autres, que cela avait été stipulé depuis plusieurs années par une loi du parlement impérial à la demande de la conférence à Ottawa ; et en vertu de cette autorité il était parfaitement possible pour le Canada de faire des arrangements douaniers avec aucune des colonies de l'Empire britannique. Il sait qu'en vertu de cette autorité le Canada a conclu un traité avec la Nouvelle-Zélande qui stipulait que si nous admettions les produits de la Nouvelle-Zélande à des conditions plus favorables, nous amènerions l'entrée de nos produits dans la Nouvelle-Zélande à des conditions plus favorables ; mais la législature de la Nouvelle-Zélande, à une faible majorité, rejeta le traité. L'honorable monsieur qui a de bons motifs de conclure avec toutes les colonies britanniques, à des conditions mutuellement avantageuses, un traité en vertu duquel nous obtiendrons d'elles les mêmes avantages que ceux qu'elles obtiendraient de nous en vertu de la réduction prévue dans notre législation.

C'est la raison pour laquelle l'honorable monsieur dit qu'il se propose de différer pour le présent de traiter avec les autres colonies de l'Empire. Mais je desire demander à l'honorable monsieur, puisqu'il désire si vivement conserver le commerce des Antilles, et venir au secours des Antilles, pourquoi il ne le fait pas maintenant ? L'honorable monsieur voudra-t-il me dire pourquoi, s'il désire si vivement venir au secours des Antilles, il retarde jusqu'au premier août prochain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous étudierons cela.

Sir CHARLES TUPPER : Il est incapable de le dire. Je peux lui dire pourquoi. Il veut tirer du peuple du Canada l'augmentation de taxes avant d'accorder aucun adoucissement. Il a bercé d'illusion tous ceux qui font le commerce avec les Antilles.

Il sait que vers le premier d'août le temps sera passé où sa politique pourra avoir un résultat avantageux réel, et il va tirer de $300,000 à $400,000 par l'augmentation de taxes du gousset du peuple du Canada avant d'accorder aucun adoucissement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Entre aujourd'hui et le premier août ? Je crains que mon honorable ami ne rêve.

Sir CHARLES TUPPER : Que mon honorable ami se lève et dise pourquoi il ne met pas cela en vigueur le premier juillet. Pourquoi ne le met-il pas en vigueur de suite ? Le traité avec la Belgique n'a rien à faire avec cela. La raison c'est qu'il veut tirer du peuple un fort montant de taxe. Que l'honorable monsieur me permettre de l'informer de l'opinion qui existe à Halifax et qu'il semble ignorer.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que je connaissais exactement l'opinion d'Halifax.

Sir CHARLES TUPPER : Voici ce qui a paru dans le *Herald* d'Halifax, comme résultat d'une entrevue avec M. George Mitchell, M.P.P. :

Le tarif est un grand pas dans la bonne direction, a dit George Mitchell, M. P. P. Dans presque chaque détail, c'est ce que les marchands d'Halifax qui font le commerce des Antilles ont demandé au gouvernement d'exiger.

Pourquoi n'a-t-il pas fait cela, il y a un an ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est du tarif de mes prédécesseurs dont ils se sont plaints

Sir CHARLES TUPPER : Et lorsque vous êtes monté au pouvoir pour remédier à ce tarif, pourquoi ne l'avez-vous pas fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce que nous ne pouvons pas tout faire tout de suite.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur a fait cela pour les Antilles sans aucun équivalent, pourquoi l'a-t-il fait ? Il a complètement échoué dans l'accomplissement de ce qu'il se proposait au sujet des Antilles et pour cette raison. Il sait que les Etats-Unis sont le grand marché pour le sucre des Antilles, et il sait que les droits réci-

proques que les Etats-Unis ont imposés, ont donné au commerce des Antilles un bien plus grand avantage que tout ce dont il va jouir en vertu de ce tarif. Par conséquent, il me semble que l'honorable monsieur, sous prétexte d'accomplir beaucoup pour le commerce des Antilles, est disposé à adopter une politique qui est destinée à lui donner un supplément de taxes sans aucun avantage sérieux pour le peuple des Antilles anglaises.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami cite M. Mitchell pour dire que je donne un avantage.

Sir CHARLES TUPPER : M. Mitchell ne voit pas, comme moi, que l'honorable monsieur a le pouvoir de mettre cela en vigueur de suite au lieu de retarder jusqu'au premier août. Ce serait sans doute avantageux, et j'ai déjà dit à l'honorable monsieur que j'étais très heureux d'apprendre qu'il l'ait fait, mais je regrette profondément qu'il ne l'ait pas fait plus tôt. Je ne me propose pas d'occuper l'attention de la Chambre plus longtemps si ce n'est pour dire qu'à mon avis, le peuple du Canada dira bientôt au gouvernement :

Vous avez obtenu le pouvoir en promettant d'adopter un tarif de revenu dont serait écarté tout vestige de protection. Non seulement vous avez adopté la politique que vous dénonciez, mais vous avez grandement augmenté les droits sur un bon nombre d'articles d'importation de la Grande-Bretagne, et tout en prétendant lui accorder un commerce de préférence, vous avez réduit les droits sur des articles sur lesquels la Grande-Bretagne ne peut faire le commerce avec les Etats-Unis. Vous avez dénoncé les dépenses publiques de vos prédécesseurs comme extrêmement extravagantes, en déclarant que vous les réduiriez de plusieurs millions par année. Vous les avez augmentées au delà de tout ce qu'on a vu jusqu'à présent. Vous vous êtes engagés à envoyer une commission pour obtenir de lord Salisbury un commerce de préférence dans l'Empire, si vous obteniez le pouvoir. Vous avez refusé d'étudier la question lorsque le ministre des colonies vous y invita, et vous l'avez publiquement dénoncé comme entaché de protection que vous disiez considérer comme un " fléau."

Vous avez adopté à la dernière session une politique de commerce de réciprocité avec le monde entier et votre premier ministre a été décoré de la médaille Cobden en vertu de cette politique. Vous proposez maintenant d'abroger cette politique et de lui substituer une politique de droits différentiels. La répudiation de toutes les promesses faites aux électeurs lorsque vous cherchiez le pouvoir et l'adoption de la politique que vous dénonciez alors est la meilleure preuve que, de votre propre aveu, vous êtes indignes de notre confiance.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson): Je propose l'ajournement du débat.

Motion adoptée.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée. J'espère sincèrement que le chef de l'opposition ne sera pas plus mal après ce discours assez prolongé.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.30 a.m. (mercredi).

Sir CHARLES TUPPER.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 13 avril 1898.

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

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 112)—(du Sénat) pour faire droit à Edwin Heyward.—(M. Belcourt.)

IMMIGRATION DE SERVANTES.

M. ROCHE :

Le gouvernement a-t-il envoyé madame Livingston en Europe dans le but d'amener des servantes au Canada? Si oui, le gouvernement a-t-il décidé de payer le passage de ces domestiques?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : 1. Oui. 2. Le département a pris des arrangements pour un demi-prix, et avancera le montant qui sera remboursé dans les six mois.

BUREAU DE POSTE DE MILITIA POINT, N.-E.

M. GILLIES (par sir CHARLES-HIBBERT TUPPER) :

1. Quand Daniel McIntosh a-t-il été nommé directeur de la poste à Militia Point, comté d'Inverness, N.-E.? 2. Daniel McIntosh a-t-il été révoqué de cet emploi? Si oui, quand, pourquoi et à la demande de qui? 3. Qui l'a remplacé? 4. Par qui son successeur a-t-il été recommandé? 5. Le directeur général des Postes a-t-il reçu une pétition demandant la nomination d'un nommé Murdoch McLeod comme directeur de la poste de Militia Point? Si oui, quels sont les noms des pétitionnaires? 6. La population de Militia Point a-t-elle adressé une pétition au directeur général des Postes demandant que M. McIntosh fut maintenu dans sa charge, et que le bureau de poste restât dans son logement? 7. Si oui, quels sont les noms des pétitionnaires? 8. Pourquoi n'a-t-on pas accédé à la demande formulée dans la pétition?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Kenneth McIntosh a été nommé directeur de la poste à Militia Point, le 20 juin 1896. L'inspecteur des postes avait fait un rapport en faveur d'un bureau chez M. Murdoch McLeod, l'emplacement du présent bureau de poste, en janvier 1896, mais on n'a tenu aucun compte de ce rapport, et M. McIntosh fut nommé. 2. Le bureau de poste de Militia Point a été transporté à un endroit plus commode le 1er mars dernier sur la recommandation de l'inspecteur des postes à Halifax et M. McIntosh cessa alors d'être directeur de la poste. 3. M. Murdoch McLeod a succédé à M. McIntosh. 4. La résidence de M. McLeod ayant été recommandée comme des plus commodes pour les besoins du public par l'inspecteur des postes, et le nom de M. McLeod ayant été approuvé par le Dr McLennan, il fut nommé directeur de la poste. 5, 6, 7 et 8. Des pétitions en faveur de M. McLeod et de M. McIntosh, respectivement, ont été envoyées au département, et dans l'intérêt public M. McLeod fut nommé.

COURRIER DE LA MALLE—MILITIA POINT.

M. GILLIES (par sir CHARLES-HIBBERT TUPPER):

1. Qui transporte la malle entre Militia Point et Marble Mountain, comté d'Inverness? 2. Quel montant est

actuellement payé pour ce service? 3. M. Daniel McIntosh a-t-il adressé au département une soumission offrant de faire le service pour cinquante piastres? 4. Son offre était-elle plus basse que le prix payé maintenant à l'entrepreneur actuel? 5. Si oui, pourquoi le département n'a-t-il pas accepté son offre?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): 1. L'entrepreneur du service de la malle entre Marble Mountain et Militia Point, est M. Murdoch McLeod. 2. Le montant payé pour le service est $72.50 par année. La convention pour ce service a été faite dans les circonstances suivantes: Le département avait reçu une recommandation faite à l'ancien gouvernement par l'inspecteur des postes de Halifax, le 9 janvier 1896, qu'un bureau de poste devant être appelé Militia Point soit ouvert à la résidence de M. Murdoch McLeod, que l'inspecteur représentait comme l'endroit le plus commode pour le bureau dans cet établissement. Cette recommandation fut méconnue dans le temps, et le bureau de poste de Militia Point fut placé à la résidence de M. Kenneth McIntosh, un endroit moins commode, et était desservi deux fois par semaine de Malagawatch au prix de $20 par année. Les faits furent portés à l'attention du département en novembre 1897, et M. Murdoch McLeod offrit sa résidence comme bureau de poste de Militia Point, et entreprit de le desservir trois fois par semaine au lieu de deux fois par semaine, en même temps que son contrat pour le service de Malagawatch et Marble Mountain, pour un supplément de $10 par année, bien qu'au prix de son contrat il aurait eu droit à $66 par année pour le parcours additionnel. L'effet de l'arrangement a été que Militia Point fut transporté à l'endroit primitivement recommandé comme le plus commode, fut desservi trois fois par semaine au lieu de deux fois, et dix dollars par année furent épargnés comparé à l'ancien arrangement. M. McIntosh offrit de faire le service pour $50 par année, mais seulement après que la convention avec M. McLeod eût été conclue.

CERTIFICATS DE FRANCS-MINEURS.

M. MACLEAN (par M. TAYLOR):

Combien de certificats de francs-mineurs ont été émis par le gouvernement jusqu'au 31 mars inclusivement,—(*a*) dans les diverses cités du Canada? (*b*) dans la Grande-Bretagne?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Jusqu'au 31 mars 1898, 10,852 certificats de francs-mineurs furent émis au Canada; et jusqu'au 26 mars, la date la plus récente pour laquelle nous avons reçu des rapports de la Grande-Bretagne, 23 certificats y avaient été émis.

AFFAIRES DE BANQUE DANS LE TERRITOIRE DU YUKON.

M. MACLEAN (par M. TAYLOR):

1. Quel taux de compensation le ministre des Finances ou le gouvernemene ont-ils décidé de donner à la banque Canadienne de Commerce pour la transaction des affaires de banque du gouvernement dans le district du Yukon. 2. La banque de l'Amérique Britannique du Nord ou quelque autre banque canadienne ont-elles demandé au gouvernement la permission de transiger des affaires de banques pour le gouvernement dans le territoire du Yukon? Si oui, quelle réponse a été faite à cette demande?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): En réponse à la première question, je dis que la compensation à payer à la banque Canadienne du Commerce n'a pas encore été déterminée. Quant à la seconde question, il a été échangé quelque correspondance entre le ministre des Finances et plusieurs banques, non pas tant à propos des affaires qu'elles pourraient transiger pour le gouvernement que quant aux conditions auxquelles elles pourraient faire des opérations générales de banque dans le district du Yukon. On assura aux banques que toute l'aide possible sous forme de protection par la police et toute autre aide que le gouvernement pourrait offrir, seront données aux différentes banques et j'ai eu des assurances qu'elles auraient reçu ces représentations avec satisfaction.

EXPLORATION GÉOLOGIQUE DU TERRITOIRE DU YUKON.

M. MACLEAN (par M. TAYLOR):

Quels arrangements le gouvernement ou le ministre de l'Intérieur se proposent-ils de faire pour envoyer des explorateurs géologues ou des experts miniers dans le territoire du Yukon, cette année? Ont-ils choisi quelque géologue ou explorateur pour entreprendre ce travail? Si oui, quels sont les officiers choisis?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Les arrangements pour l'exploration géologique dans le district du Yukon sont actuellement à l'étude. Les détails de ces arrangements ne sont pas encore arrêtés, et par conséquent je ne suis pas en état de dire quels seront les officiers qui seront chargés de ce travail.

QUAI DU GOUVERNEMENT À SAINT-MICHEL.

M. CASGRAIN (par M. BERGERON):

1. Des réparations ont-elles été faites au quai du gouvernement à Saint-Micnel, comté de Bellechasse, au cours de l'année 1897? 2. Si oui, quel a été le coût de ces réparations? 3. Quels gages ont été payés, par jour, au contremaître et aux journaliers, respectivement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): 1. Oui. 2. $295. 3. Gages du contremaître, $2 par jour; gages de charpentier, $1.25 par jour; gages des journaliers, $1 par jour.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—GARE À SAINT-MICHEL.

M. CASGRAIN (par M. BERGERON):

1. Le gouvernement a-t-il construit une gare sur la ligne de l'Intercolonial, à Saint-Michel, en 1897? 2. Si oui, quel en a été le coût? 3. Les travaux ont-ils été faits à l'entreprise ou la journée? 4. Dans ce dernier cas, quels gages ont été payés, par jour, au contremaître et aux journaliers, respectivement?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): 1. Oui, le gouvernement a construit une gare sur la ligne de l'Intercolonial à Saint-Michel, en 1897. 2, Le coût de cette gare a été de $1,182. 3 et 4. Les travaux ont été faits à l'entreprise.

SERVICE POSTAL DE SAINT-MICHEL.

M. CASGRAIN (par M. BERGERON):

1. A-t-il été apporté quelque modification au service postal entre Saint-Michel de Bellechasse et la station du

même nom sur le chemin de fer Intercolonial ? 2. Quelle modification le coût de ce service a-t-il subie ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Oui. 2. Le service primitif se faisait par diligence de Lévis, par voie de Beaumont, jusqu'à Saint-Michel de Bellechasse, au coût de $300 par année. A la demande des habitants de ces localités et après rapport du surintendant du service postal du chemin de fer, ce service a été réorganisé et nous lui avons substitué un double service. L'un, de Lévis à Beaumont, coûtant $160 et l'autre, de la station du chemin de fer de Saint-Michel de Bellechasse jusqu'au bureau de poste coûtant $70. Grâce à cet arrangement, les courriers arrivent plus tôt et cela nous permet de réaliser une économie de $70.

DÉMISSION DU DIRECTEUR DE LA POSTE À SAINTE-ANNE DE LA PÉRADE.

M. MARCOTTE :

M. Elzéar Lanouette, directeur de la poste à Sainte-Anne de la Pérade, a-t-il été démis de ses fonctions? Dans le cas affirmatif, pour quelle raison? A la demande de qui et par quelle influence ? A-t-on tenu une enquête, et qui a fait cette enquête ?

Le DIRECTEUR GÉNERAL DES POSTES (M. Mulock) : M. Elzéar Lanouette, directeur de la poste à Sainte-Anne de la Pérade, a été démis de sa charge. M. Elzéar Lonouette ayant été accusé de s'être indûment lancé dans la lutte politique aux dernières élections, l'affaire a été soumise à une enquête par M. L. Lavergne, qui a fait rapport au ministère, constatant que les accusations avaient été prouvées et recommandant la démission du directeur de la poste, lequel en conséquence, a été destitué.

ACCUSATIONS PORTÉES CONTRE L'AIDE-INSPECTEUR DES DOUANES A QUÉBEC.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

(1) A-t-il été pris quelque décision au sujet des accusations portées contre l'aide-inspecteur des douanes pour la province de Québec, le 2 mars 1898? (2) Dans le cas affirmatif, quelle est cette décision ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Il n'a pas été pris de décision à ce sujet :

LIGNE DE PAQUEBOTS À VAPEUR RAPIDES SUR L'ATLANTIQUE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Hier, l'honorable chef de l'opposition a appelé l'attention sur le service des paquebots à vapeur rapides de l'Atlantique, et a manifesté le désir d'obtenir des renseignements sur l'état actuel du projet. L'entrepreneur M. Petersen,—la Chambre ne l'ignore pas—a rencontré dans l'exécution de son entreprise une opposition très sérieuse et de très graves embarras ; toutefois, l'entreprise marche d'une façon satisfaisante, et comme gage de sa bonne foi et comme preuve qu'il est capable de mener à bonne fin son entreprise, il a fait un dépôt de £5,000 sterling, et a subséquemment donné une garantie pour une somme semblable. Nous tenons de source autorisée qu'aujourd'hui M. Petersen pousse avec activité l'organisation de sa compagnie.

M. BERGERON.

Le capital a été souscrit et il a été organisé un excellent bureau et, si nos renseignements sont exacts, comme il y a tout lieu de le penser, nous avons raison de croire qu'avant le premier de juillet prochain il y aura des vaisseaux en voie de construction et d'autres en route.

LE PLÉBISCITE SUR LA PROHIBITION.

M. CRAIG : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire poser une question au gouvernement et faire quelques observations sur le plébiscite : et, afin de me conformer au règlement, je présenterai une motion, en terminant. Nous sommes tous d'accord sur l'importance de ce plébiscite, quelle que soit d'ailleurs notre opinion sur le mérite de la prohibition en elle-même, et je constate qu'il y a beaucoup d'impatience dans le pays au sujet des retards apportés par le gouvernement à saisir le parlement de cette mesure.

Le parti libéral, à l'époque où il était dans l'opposition, avait fait de cette question l'un des principaux articles de son programme, et je suppose qu'il en est encore ainsi aujourd'hui. Les libéraux promirent alors aux partisans de la prohibition que s'ils arrivaient au pouvoir, ils saisiraient le parlement d'un projet de loi dans le but d'établir un plébiscite sur cette importante question. Je n'ai pas à m'occuper en ce moment des autres promesses que le parti libéral a pu faire ; mais quand à celle-ci, le peuple canadien et surtout les partisans de la cause de la prohibition s'attendent à ce que le gouvernement la remplisse fidèlement, abstraction faite des autres promesses qu'il a violées par le passé, ou qu'il pourra violer à l'avenir. La première session de ce parlement a été très courte, ayant été convoquée surtout dans le but de faire voter le budget, de sorte que le gouvernement la laissa clore sans saisir la Chambre de cette mesure, et personne ne songea à lui en faire un crime. Nous nous attendions, toutefois, à ce que le projet de loi serait soumis au parlement, à la seconde session ; mais en raison du départ du premier ministre pour l'Angleterre, où il devait assister aux fêtes du jubilé, la question fut de nouveau ajournée et la session se passa sans que la législation désirée fût soumise au parlement. Or, nous voilà rendus à la troisième session ; voilà deux mois que nous sommes ici, et la Chambre n'a pas encore été saisie du projet de loi, et je ne crois pas exagérer en disant que les partisans de la cause de la tempérance commencent à s'impatienter de tous ces retards. Ils commencent à craindre que le gouvernement n'ait l'intention de remettre l'étude de cette mesure à une autre session et de l'ajourner ainsi jusqu'à ce que l'occasion de remplir sa promesse lui échappe. Je dois déclarer ici que je ne partage pas le moins du monde ces appréhensions ; car, j'en suis convaincu, le gouvernement a l'intention de présenter cette mesure au parlement.

Tout récemment, j'ai demandé au premier ministre quand il se proposait de saisir la Chambre du projet de loi en question, et il me répondit que la chose se ferait dès que le terrain serait déblayé. J'avoue que la réponse est un peu vague. J'ignore dans quelle mesure l'on a réussi jusqu'ici à déblayer le terrain. J'espère, toutefois, que la besogne de la Chambre est assez avancée aujourd'hui pour qu'il ne se produise plus de retard. On a allégué, pour expliquer ces retards, que les membres du cabinet

ne s'entendaient point sur une question fort importante, celle de savoir sous quelle forme la question serait posée au peuple. Les plébiscitaires tiennent fortement à ce que l'on pose tout simplement cette question-ci : êtes-vous partisan de la prohibition des boissons alcooliques? D'autres sont d'avis qu'il faut, en outre, soumettre au peuple certaines questions subsidiaires, entre autres celle de l'accroissement de l'impôt et celle de la compensation. On nous dit que les avis sont fort partagés au sein du cabinet sur ces différentes questions. J'ignore ce qui en est, mais j'espère que le premier ministre voudra bien nous éclairer à ce sujet. Voici ce que pense à cet égard un organe de la cause de la tempérance, le "*Templar*", dans son numéro du 7 avril :

Suivant toutes les prévisions, voici l'alternative qui va se produire au sujet du bill plébiscitaire, cette session-ci: ou bien il sera soumis avec certaines questions annexées touchant l'impôt direct et la compensation, aussi bien que la prohibition, ou bien il sera ajourné.

Si le gouvernement a la certitude de pouvoir faire voter son projet de loi par la Chambre, dans sa teneur actuelle, et s'il est persuadé que les partisans de la prohibition ne rejetteront pas ce projet de loi apocryphe et qu'ils feront entrer la question dans le domaine de la politique pratique, alors, le projet de loi sera adopté à la hâte, la semaine prochaine.

Si, d'autre part, l'opposition aux clauses additionnelles est assez sérieuse pour mettre en péril l'existence du cabinet, le projet de loi sera mis au rancart jusqu'à la *prochaine session, et l'on continuera à faire briller aux* yeux des plébiscitaires l'appât trompeur, afin de détourner leur attention et de les empêcher de se livrer activement à l'œuvre sérieuse de la prohibition.

Ce qui nous confirme dans cette pensée, c'est la déclaration faite par sir Wilfrid Laurier aux représentants de l'Eglise méthodiste, qui se sont rendus en députation auprès de lui tout récemment. Il a bien eu soin de leur faire observer ceci, au sujet de la promesse qu'il a faite publiquement, en déclarant que la question de prohibition serait dégagée de toute autre question, et en affirmant que c'était là la raison qui avait porté le parti libéral à demander le vote plébiscitaire ; je n'ai pas voulu dire, a-t-il déclaré, que la question serait séparée des autres questions qui ont une connexité essentielle avec la première.

En réponse à certaines demandes et questions de ses commettants de l'Ile du Prince-Edouard, sir Louis Davies, tout dernièrement, a également écrit une lettre où il laisse clairement entendre que ce n'est pas l'intention du gouvernement de soumettre tout simplement la question de prohibition au vote plébiscitaire. La question de la prohibition est à la veille d'entrer dans une phase qui nous ménage des surprises, et c'est le devoir des partisans de la réforme de réveiller la conscience publique, de mobiliser les forces du parti de la tempérance et de déblayer le terrain pour le combat.

Il y a un rapprochement assez remarquable à faire entre ces dernières paroles et la réponse que m'a faite le premier minstre, quand il nous a dit que le projet de loi serait soumis à la Chambre dès que le terrain serait déblayé. J'espère que la voie sera libre avant longtemps, et que nous saurons d'une façon définitive à quel moment la Chambre sera saisie du bill en question. Il serait vraiment fâcheux qu'une mesure de cette importance fût soumise à la Chambre à une heure si avancée de la session qu'il nous serait impossible de la délibérer comme elle le mérite. Je m'abstiens d'aborder la question de savoir comment il faut élaborer ce projet de loi, ou quelles questions il convient de poser au corps électoral. C'est au gouvernement qu'il incombe de décider ces questions, sauf à les discuter plus tard, quand elles viendront sur le tapis. Je tiens avant tout à avoir une réponse bien précise sur les points que j'ai soulevés, pourvu, toutefois, que le très honorable premier ministre soit en mesure de nous la donner. Je désire savoir quand le projet de loi sera soumis à la Chambre, et en outre, quelle forme il prendra. Je propose que la Chambre lève sa séance.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): M. l'Orateur, je comprends parfaitement l'anxiété de mon honorable ami (M. Craig). Je sais qu'il est partisan de la cause de la tempérance en théorie comme en pratique. Voilà plusieurs années que j'observe son attitude sur cette question, et je ne sache pas qu'il ait manifesté d'inquiétude à ce sujet avant aujourd'hui. Toutefois, je n'ai rien à redire à cela. Je suis heureux de pouvoir lui donner les renseignements qu'il me demande.

D'abord, quant à la question de savoir si le terrain est suffisamment déblayé pour que nous puissions saisir la Chambre du projet de loi relatif à la prohibition, suivant la teneur de la réponse que j'ai apportée à l'interpellation qu'il m'a faite, il y a déjà quelque temps, je dois lui dire qu'en effet, la voie me semble considérablement déblayée depuis qu'il m'a posé cette question. Le terrain me semble presque complètement libre aujourd'hui, et quand nous aurons terminé le débat qui absorbe en ce moment l'attention de la Chambre, rien n'empêche que le bill en question ne soit présenté sans plus de retard. Il me fait plaisir de pouvoir maintenant tirer mon honorable ami d'inquiétude au sujet de la forme que doit revêtir ce projet de loi. Les opinions de l'honorable député à ce sujet me sont assez connues pour m'autoriser à croire qu'il sera parfaitement satisfait de ce projet de loi et qu'il n'éprouvera aucun scrupule à voter en faveur de son adoption. Je ne suis pas, toutefois, en mesure de faire connaître maintenant à l'honorable député la forme même que prendra le bill, relativement à la question de prohibition en elle-même ; seulement, je prierai mon honorable ami de ne pas trop ajouter foi aux rumeurs des journaux touchant les différends qu'on dit exister au sein du cabinet. Le cabinet est unanime sur ce point, et se fera un devoir de tenir les engagements que le parti a pris, lors de la convention de 1893. Que la Chambre me permette, en terminant, de lui faire une observation que je soumets aux deux partis : c'est que la pratique de proposer que la séance soit levée, à son début, devient bien trop fréquente. Je ne veux pas récriminer contre l'attitude prise par mon honorable ami, mais je prétends que dans l'intérêt même de la bonne pratique parlementaire, il faudrait plus rarement proposer de semblables motions.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai entendu avec un vif intérêt la déclaration que vient de faire le leader de la Chambre (sir Wilfrid Laurier), et puisque le très honorable ministre semble disposé à nous fournir sur cette question tous les renseignements qu'il lui est permis de donner à cette phase du débat, je voudrais lui poser une question : en saisissant la Chambre du projet de loi tendant à soumettre au peuple canadien la question du plébiscite relativement à la prohibition, le gouvernement se propose-t-il d'accompagner ce bill d'une déclaration portant qu'il mettra à exécution la décision du peuple, si la volonté populaire s'exprime d'une façon claire et indéniable en faveur de la prohibition?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (sir Charles Tupper), je l'espère, sera prêt à se soumettre à la volonté populaire, quand elle se sera

manifestée, et c'est ce que fera le gouvernement, de son côté.

La motion demandant que la séance soit levée, est rejetée.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

M. FOSTER : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire savoir du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) s'il a déposé sur le bureau la deuxième convention subsidiaire conclue avec la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc et avec celle du chemin de fer du comté de Drummond.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Ce document n'a pas encore été déposé sur le bureau. J'ai donné les instructions nécessaires pour faire préparer une copie de ce document, ce qui va se faire sans retard. Je vais y voir tout de suite.

CONCESSIONS POUR LE DRAGAGE DE L'OR.

M. FOSTER : Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) est-il en mesure de déposer sur le bureau le rapport dont la Chambre a ordonné la production au sujet des concessions accordées par le gouvernement pour le dragage de l'or? Il importe grandement d'avoir ces documents aussitôt que possible.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : En réponse à l'honorable député, je dois dire que deux ou trois commis surnuméraires sont occupés à préparer cet état depuis deux semaines depuis que la Chambre en a ordonné la production. Il sera prêt dans quelques jours.

OUVERTURE DES CANAUX.

M. MACLEAN : Je désire appeler l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) sur le fait qu'il y a actuellement sur le lac Erié et sur le lac Ontario un certain nombre de vaisseaux qui attendent l'ouverture du canal Welland. Voudra-t-il bien informer les propriétaires de vaisseaux de l'époque où se fera l'ouverture du canal Welland et de ceux du Saint-Laurent?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : J'ai eu plusieurs correspondances à ce sujet, mais il m'a été impossible de fixer d'une manière positive la date précise de l'ouverture des canaux. Le canal Welland s'ouvrira le dernier de tous, je suppose. Nous faisons l'impossible pour en préparer l'ouverture aussitôt que possible. Nuit et jour, des équipes d'ouvriers sont à l'œuvre dans ce but afin qu'il ne se produise pas de retard. Il n'y a aucune raison de retarder l'ouverture des canaux, et il ne se produira que les retards absolument nécessaires dans l'intérêt du service.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES DE GANANOQUE.

M. TAYLOR : Je désire poser une question à l'honorable ministre de la Milice (M. Borden). Je regrette qu'il soit absent de la Chambre ; mais le premier ministre voudra peut-être bien appeler son attention sur mon interpellation. Le 14 de mars, j'ai demandé la production de toute correspondance échangée entre la corporation de Gananoque et le gouvernement au sujet de l'enlèvement de la salle d'exercices militaires, et je voudrais savoir si cette correspondance sera bientôt déposée sur le bureau.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable collègue est absent, mais si l'honorable député veut bien m'envoyer une note, je me ferai un devoir de la transmettre à mon collègue.

BOUÉES SUR LE SAINT-LAURENT.

M. BERGERON : Je désire demander un renseignement au ministre des Travaux publics au sujet de la pose des bouées sur le fleuve Saint-Laurent. J'apprends que l'entrepreneur, un monsieur Monarque, a abandonné l'entreprise de la pose des bouées, qui va être accordée à un monsieur Paul, dont la soumission est plus élevée. L'automne dernier, il s'est élevé un différend entre les ministères de la Marine et des Pêcheries et celui des Travaux publics touchant la question de savoir lequel des deux est chargé de l'entretien des bouées. J'ai à peine besoin de dire à l'honorable ministre qu'il est important de faire placer convenablement ces bouées aussitôt que possible.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je me rends parfaitement compte de toute l'importance de la question ; toutefois, je ne suis pas en mesure de faire de déclaration à ce sujet pour le moment, pour l'excellente raison qu'il a été demandé des soumissions qui sont encore à l'étude dans les ministères, et comme l'a dit l'honorable député, l'un des soumissionnaires qui avait reçu avis que son offre était acceptée, s'est retiré. Demain, j'espère pouvoir être en mesure de faire une déclaration précise et je puis assurer mon honorable ami que l'affaire n'éprouvera pas de retard.

RÉPARATIONS DE L'ÉDIFICE DE L'OUEST.

M. FOSTER : L'honorable ministre des Travaux publics pourrait-il me dire s'il a fait préparer l'état que je lui ai demandé au sujet des travaux d'ornementation qui se font à la façade du bloc de l'ouest.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Je le répète, il n'existe pas de rapport écrit. Les travaux qui se font actuellement sont très faciles. Une partie des murs se voilait, et il nous a fallu la rétablir. C'est un travail peu dispendieux.

M. FOSTER : Sera-ce un travail bien long?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; l'ingénieur en chef est venu à mon bureau ce matin et m'a dit qu'il n'y aurait qu'une partie du coin de l'édifice à rebâtir. Autrefois, le chemin n'était pas au même niveau qu'il est aujourd'hui. Il a été nivelé, et il a fallu abattre une seconde muraille qui existait alors et rebâtir un autre mur qui, malheureusement, a été mal construit, ce qui

nécessite des travaux que nous faisons actuellement. Il reste très peu de chose à faire.

M. FOSTER: Voilà qui est encourageant.

L'HONORABLE M. TARTE ET LE SÉNAT.

M. MARCOTTE: M. le président, avant qu'on appelle l'ordre du jour je désirerais attirer l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) sur une dépêche publiée dans le *Soleil* du 30 mars dernier, qui se lit comme suit:

L'honorable M. Tarte télégraphie d'Ottawa à la *Patrie*:

"OTTAWA, 28 mars 1898.

"Demain, Nabuchodonosor de Boucherville, le valétudinaire Ross, le sage Pierre de Blois, le distingué J.-H. Bellerose....

M. l'ORATEUR: L'honorable député a seulement le droit de faire son interpellation. Il ne lui est permis ni d'entamer un débat ni de proposer à la Chambre de lever sa séance, cette motion ayant déjà été faite. S'il veut tout simplement faire une interpellation, la chose lui est permise.

M. MARCOTTE....

le docte Armand, et une couple de douzaines de lumières de la même couleur, jetteront le défi à la majorité populaire, aux représentants de la nation canadienne à la Chambre des Communes.....

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'article dont l'honorable député donne lecture forme la base d'une interpellation.

M. MARCOTTE....

"Que signifient, au point de vue de l'influence politique et morale, au point de vue de la popularité, au point de vue des volontés des foules, les noms que je viens de vous écrire?

"Ajoutez-y Montplaisir, Bolduc, Landry, et demandez à l'électorat s'il va permettre que ceux qu'il a chargés de conduire ses affaires soient arrêtés dans leur voie par cette bande d'insignifiants irresponsables.

"Depuis trente ans, le parti tory a bourré le Sénat de ses créatures. Encore, si les choix qu'il a faits avaient toujours été judicieux, si l'on avait élevé au Sénat des hommes capables de juger avec impartialité et honorabilité les questions publiques soumises à la Chambre Haute!

"Il y a plus de fanatisme, plus de partisannerie aveugle dans le Sénat, qu'il n'y en a dans aucun autre corps délibératif de ce pays.

"Et quels sont les hommes de valeur qui y siègent? Qu'on nous les indique dans les rangs du toryisme.

"La grande majorité des sièges du Sénat sont remplis par des personnages qui n'ont d'autres mérites que celui d'avoir approuvé avec une perpétuelle servilité la conduite des chefs du parti tory.

"Vous connaissez les sénateurs de Québec, ceux des autres provinces valent peut-être moins encore."

Est-ce que le *Soleil* dit l'exacte vérité lorsqu'il dit que c'est l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) qui a télégraphié cet article à la *Patrie?*

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): M. le président, en réponse à l'honorable député, je dois lui dire que j'ai lu avec beaucoup d'intérêt l'article qu'il vient de lire devant cette Chambre. Cet article est bien fait et écrit dans un style excellent. L'auteur m'en est un peu inconnu; cependant, je soupçonne quelqu'un qui a pu l'écrire.

M. MARCOTTE: Est-ce que le *Soleil* dit la vérité lorsqu'il dit....

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'honorable député dit que c'est une autre question.

M. MARCOTTE: Est-ce que le *Soleil* dit la vérité lorsqu'il dit que c'est l'honorable ministre des Travaux publics qui a télégraphié lui-même la nouvelle à la *Patrie?*

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): Je n'ai pas un mot à ajouter à ce que j'ai dit il y a un instant. En supposant que j'aurais écrit l'article, je n'en dois aucun compte à la Chambre, mais je n'admets pas l'avoir écrit.

M. l'ORATEUR: Je dois appeler l'attention de la Chambre sur le fait qu'il n'est pas tout à fait convenable d'adresser des interpellations aux membres du cabinet au sujet de leurs affaires privées, mais seulement sur des questions d'intérêt public.

BUDGET.

La chambre reprend le débat ajourné sur la proposition de M. Fielding, portant que l'Orateur quitte maintenant le fauteuil et que la Chambre se réunisse en comité afin de mettre à l'étude les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson): En prenant la parole, pour répondre à quelques-unes des allégations faites par l'honorable chef de l'opposition hier soir, il est de mon devoir d'offrir d'abord mes félicitations cordiales à mon honorable ami qui, après la grande fatigue qu'il s'est imposée hier, se trouve encore en mesure d'être présent en Chambre en ce moment.

Je suis sur d'être simplement l'écho des sentiments de tous les députés de cette Chambre en disant que nous nous réjouissons de constater la grande vigueur que déploie l'honorable chef de l'opposition et d'avoir une preuve convaincante de l'excellent état de sa santé. J'avais craint après l'effort écrasant qu'il a fait hier soir que, peut-être, en rentrant chez lui, et en repassant les sévères et je dirai même les inexactes assertions qu'il a avancées dans sa longue critique, son repos nocturne aurait pu être troublé et que la fatigue physique alliée à un malaise d'esprit et de conscience nous empêcherait de jouir aujourd'hui de sa présence. Je suis cependant heureux de le voir et je n'en aurai que d'autant plus de satisfaction à exposer tout ce que certaines de ses assertions avaient de fallacieux et d'inexact.

Je ne m'occuperai cependant pas de la critique qu'il a faite du discours de mon honorable collègue le ministre de l'Industrie et du Commerce (sir Richard Cartwright) au sujet des finances du pays. L'exposé que celui-ci a fait de la question était si clair, si loyal, si convaincant que personne dans cette Chambre ne peut s'étonner de l'insuccès du chef de l'opposition quand il a essayé d'affaiblir ces arguments. J'aurais été heureux que l'état de santé de l'ex-ministre des Finances, l'honorable M. Foster, lui eût permis d'être présent lorsque ce discours a été prononcé, car je suis convaincu qu'il aurait été obligé d'admettre que c'était une réponse loyale et convaincante à son attaque contre les états de services financiers de la présente administration. Je crois qu'il aurait été forcé d'ad-

mettre, comme tout le monde est tenu de le faire franchement, que si l'on veut comparer les dépenses de l'un et l'autre gouvernement, le seul moyen de le faire est de prendre les divers articles de dépenses aux différents titres et les mettre face à face et non pas de prendre les dépenses en bloc comme l'a fait l'honorable député. L'honorable député sait fort bien qu'il y a plus d'un milllon de dépenses pour des objets nouveaux que le gouvernement était tenu d'encourir et auxquelles l'ancien gouvernement n'était pas obligé de pourvoir.

C'est de cette façon qu'a procédé le ministre de du Commerce et je crois qu'il a abondamment prouvé, même à ces messieurs de l'opposition que la critique qu'il a faite de l'habile discours du ministre des Finances était faible et n'était pas un exposé équitable. Je ne m'appesentirai pas là-dessus plus longtemps.

Je continuerai en signalant l'assertion faite par l'honorable chef de l'opposition que le parti libéral est arrivé au pouvoir par l'accident d'un accident. Je ne sais pas exactement ce qu'il a voulu dire. Mais, si c'est par accident que le parti libéral est arrivé au pouvoir, je dois avouer que toutes les manifestations auxquelles nous avons assisté dans le pays indiquent que c'était un bien heureux accident, car depuis ce jour-là le gouvernement n'a fait que s'affermir. On nous a dit aussi et c'est, je crois une merveilleuse assertion, que si le gouvernement libéral rencontre un tel succès dans sa législation c'est qu'il se trouve dans une toute autre position que l'ancien gouvernement, parce que lorsque les honorables députés qui siègent maintenant au banc des ministres étaient dans l'opposition, ils combattaient le gouvernement et ses mesures, tandis que maintenant l'opposition prête son concours et son assistance au gouvernement pour le développement du pays et l'accroissement de sa prospérité. Oui, il est vrai que l s députés qui siègent maintenant de ce côté, lorsqu'ils étaient dans l'opposition combattaient les actes du gouvernement et donnaient des raisons pour leur opposition. Mais lorsque ces messieurs de la gauche prétendent qu'ils aident le gouvernement à travailler à la prospérité du Canada, à le faire avancer, je lui demande de quelle façon ? Est-ce en attribuant des motifs sordides aux hommes qui siègent dans le cabinet et qui dirigent le parti libéral, ou en lançant contre les membres du gouvernement des accusations que l'on n'a pas le courage de formuler, en essayant de réduire l'influence de ce gouvernement dans le pays par de lâches et basses insinuations lorsqu'on n'ose pas porter une accusation? Est-ce ainsi que l'opposition aide le gouvernement actuel à mener les affaires du pays ? Ah ! mais l'honorable député indique une circonstance de noire ingratitude et accuse le ministre du Commerce parce qu'il ne l'a pas signalée, cette circonstance c'est quand le chef de l'opposition a appuyé la politique du gouvernement l'année dernière à propos du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. De quoi a-t-il peur à ce sujet ? Il a posé la question : Pourquoi l'ai-je fait ? Je n'essaierai pas de donner la réponse, mais je ne puis m'empêcher de songer qu'il aurait pu se poser une autre question.

Si les braves représentants des comtés d'York s'étaient abattus sur lui de l'est et de l'ouest et l'avaient enchaîné à leur char comme ils l'ont fait dans une circonstance récente, sa question n'aurait pas été : Pourquoi l'ai-je fait, mais pourquoi ne l'ai-je pas fait ? Il nous a aidé dans ce cas, c'est vrai;

M. PATERSON.

mais dans une autre circonstance où il savait que le gouvernement avait raison, où il avait approuvé et prêché sa ligne de conduite, dans ce cas les deux hommes d'York de l'est et de l'ouest lui ont imposé le poids de leur influence, ils l'ont traîné et captivé et l'ont forcé en pleine lumière, en plein parlement, à ravaler les paroles qu'il avait prononcées. M. l'Orateur, je fais cette remarque, sans reproche, mais je prétends que c'était pitoyable de voir un homme que je respecte comme un brave et vaillant lutteur, affirmer qu'il ne pouvait rien trouver que le gouvernement ait fait pour favoriser les intérêts du pays. Laissez-moi dire un peu à ces messieurs ce que je pense de la prospérité du pays. Le simple fait que le parti libéral prenait le pouvoir a inspiré confiance au peuple de ce pays, lui a donné cette confiance qui est nécessaire pour les affaires et pour leur développement, le simple fait, dis-je, de l'avènement du parti libéral au pouvoir, de l'existence d'un gouvernement stable et harmonieux, d'un gouvernement loyal au pays et dont les membres sont loyaux entre eux, ce seul fait a stimulé la confiance du peuple de ce pays.

Qui mettrait cela en doute ? Comment les affaires pourraient-elles avoir un élan quelconque quand au sein même de la législature du pays les hommes qui dirigent les affaires sont à couteaux tirés ? Comment les hommes d'affaires pouvaient-ils espérer que les intérêts du pays seraient sauvegardés, en voyant, à une époque critique de notre histoire, quand les relations amicales qui avaient toujours existé entre la mère-patrie et la république voisine étaient en péril, en voyant, dis-je, les hommes chargés de conduire le char de l'Etat provoquer une crise et le ministre de la Milice qui pouvait d'un moment à l'autre être appelé à commander les troupes et à les diriger sur le théâtre de la guerre, se mettre en grève et laisser sans chef cet important département ? Comment pouvaient-ils avoir confiance en voyant le ministre des Chemins de fer et Canaux dont les services pouvaient être requis à tout moment pour assurer les transports se mettre aussi en grève et laisser son département sans direction ? Comment pouvaient-ils avoir confiance en voyant le ministre des Finances se mettre aussi en grève, laisser les finances du pays sans contrôle au moment où le besoin de fonds pouvait se faire le plus sérieusement sentir. Le peuple a vu ces messieurs se diviser, il a eu le spectacle d'un gouvernement dont les membres étaient en guerre ouverte les uns contre les autres en pleine Chambre. Des scènes de ce genre passent à l'histoire et y forment des pages noires dans les brillantes annales de ce pays.

Je dis que lorsqu'un gouvernement de ce genre a été remplacé par un gouvernement loyal au pays et dont les membres sont loyaux les uns à l'égard des autres, lorsque le peuple a vu le présent gouvernement installé au pouvoir, un sentiment de confiance est revenu dans tout le Canada, et cette confiance grandit de jour en jour. Je crois que je n'exagère pas en disant qu'il règne actuellement dans l'esprit et dans les poitrines du peuple canadien un sentiment de confiance, une certitude de prospérité et un espoir dans l'avenir plus forts qu'il n'en a jamais existé dans le pays.

Maintenant, M. l'Orateur, je signale dans le discours de l'honorable député une autre partie qui a pris beaucoup de temps, et j'invoquerai la patience de la Chambre ou de ceux qui sont disposés à écouter les détails que je vais donner à

l'égard de quelques changements de tarif. L'honorable chef de l'opposition en discutant ce tarif a lancé quelques assertions hasardées. Il a dit que nous avons adopté la politique nationale en entier.

M. MACLEAN : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES DOUANES : Mais le chef du gouvernement a fait plus que cela ; il s'est dépassé, car après avoir avancé cela, il a dit que sur toutes les parties essentielles de la politique nationale nous avions ajouté 5 pour 100.

Sir CHARLES TUPPER : Je remercie beaucoup l'honorable ministre de la promotion dont il m'a gratifié.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne comprends pas l'honorable député.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre me désigne comme le chef du gouvernement.

M. BERGERON : Ça arrive, ça arrive.

Le MINISTRE DES DOUANES : Eh bien ! si l'opposition arrive au pouvoir, je ne disputerai pas cet honneur à l'honorable député, quoique cependant je ne souhaite pas l'en voir revêtu maintenant. Si j'ai commis une erreur de ce genre, je crois que l'on voudra bien comprendre que tout en faisant pour lui les vœux les plus ardents, j'espère qu'il conservera longtemps encore la position qu'il occupe maintenant. Maintenant, l'honorable député s'est occupé du discours du ministre des Finances, et il m'excusera, après lui avoir fait, il y a un instant, un compliment involontaire, de faire allusion dans des termes peu flatteurs à la façon dont il s'est acquitté de sa tâche. Que voyons-nous ? Le ministre des Finances, dans le discours habile qu'il a prononcé, avec la loyauté qui a marqué tout son exposé, nous a donné la liste de 60 articles du tarif pour montrer les changements introduits : en agissant ainsi il a agi loyalement. Parmi les articles qu'il a choisis et inscrits sur cette liste il y avait à peu près tous ceux dont on pouvait dire qu'ils étaient soumis dans le tarif général de ce gouvernement à un taux plus élevé que dans le tarif général de l'ancien gouvernement. Mon honorable ami a donné la liste de préférence avec un huitième et un quart enlevés, 12½ pour 100 dans un cas, 25 pour 100 dans l'autre. L'honorable chef de l'opposition ne s'est pas fait honneur quand, en critiquant cet exposé, il a pris huit de ces articles qui, dans le tarif général avaient été élevés de 30 à 35 pour 100, il a lu la réduction de 12½ pour 100 et il a ensuite déclaré que les manufacturiers anglais auraient à payer § de un pour 100 de plus suivant ce tarif que suivant l'ancien tarif. Est-ce vrai ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si c'est vrai, ce n'est pas toute la vérité et c'est cela que l'on s'attend à entendre dans un débat loyal.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre me permettra peut-être de lui dire que je ne m'occupais pas du cas de la loi telle qu'elle sera le 31 juillet. Je parlais de la loi telle qu'ils l'ont introduite dans les statuts l'année dernière et de la situation qu'occupaient pendant l'année, en vertu de cette loi, le manufacturier et l'exportateur anglais. Je serais donc sorti de l'argument si, en traitant uniquement ce point, j'avais introduit dans la discussion plus que ce qui n'existait en vertu de la loi telle qu'elle figurait l'année dernière au statut.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voilà où je diffère entièrement d'opinion avec mon honorable ami. Il traite du tarif que le parlement a passé à la session dernière et, dans l'application de ce tarif une réduction de 25 pour 100 doit s'opérer à une certaine date en vertu de l'annexe de préférence. Cela fait partie du tarif absolument comme la réduction de 12½ pour 100 ; le tarif est le même que l'année dernière ; il n'est pas changé. Mais l'honorable député a pris la réduction de 12½ pour 100 et a passé sous silence cette partie de la loi qui prescrit une réduction de 25 pour 100 après le 1er juillet. Voilà où je prétends qu'il y a eu dans cette question une suppression de vérité.

Sir CHARLES TUPPER : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'était indigne de la part de l'honorable député d'agir ainsi. Je puis lui assurer que lorsqu'il exprime le désir que 100,000 exemplaires du discours du ministre des Finances soient répandus dans le pays, je me fais l'écho de ce désir, mais quand ces 100,000 exemplaires seront mis en circulation, il serait heureux pour la réputation de l'honorable député que l'on ne répande pas ensuite 100,000 exemplaires de son propre discours, car si le peuple lisait les deux discours, il se dirait certainement : " Nous ne croyions pas possible que le chef d'un des grands partis politiques citât les paroles et commentât les assertions d'un adversaire en supprimant une partie de la vérité et en la travertissant pour faire servir les citations à ses desseins.

Sir CHARLES TUPPER : J'aimerais poser à l'honorable ministre une question s'il veut me le permettre. En vertu du tarif tel qu'il existe actuellement et en le prenant comme le prend l'honorable ministre, je lui demande si la promesse faite au peuple anglais qu'il y aurait une réduction de 12½ à 25 pour 100 sur les droits qui existaient au Canada est remplie et si je n'ai pas démontré hier à la Chambre que sur un grand nombre d'articles d'importation courante de l'Angleterre dans ce pays, en vertu de l'application de la réduction de 12½ pour 100, il n'y a pas des droits qui dépassent ceux que ces messieurs ont trouvés en existence, quand ils sont arrivés au pouvoir ? Au lieu de réduire, les honorables députés savent qu'ils ont élevé de plus de 12½ pour 100 sur toute la liste d'articles dont il est question relativement aux droits qui existaient lors de leur arrivée au pouvoir. Comme résultat, l'année dernière, des manufacturiers et négociants anglais se sont trouvés en face de droits plus élevés au lieu de la réduction de 12½ pour 100 qu'on leur avait promise ; les exportateurs anglais se sont trouvés en face d'un droit plus élevé de § de 1 pour 100 que celui qui existait quand ces messieurs sont montés au pouvoir et pourtant on leur avait fait espérer une réduction de 12½ pour 100. Aujourd'hui avec une réduction nominale de 25 pour 100 sur toutes ces importations courantes, au lieu que la diminution soit de 25 pour 100 elle n'est même pas de 12½ pour 100, parce que ces messieurs, avant de faire la réduction, ont

élevé le tarif de 12½ pour 100, si bien qu'ils ont une réduction de 12½ pour 100, moins § de 1 pour 100 au lieu de la diminution de 25 pour 100 qu'on leur avait laissé espérer. Voilà la position.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Je ne trouve rien à redire à cette partie du discours de l'honorable député. Sur 60 articles, avec sa loyauté ordinaire, il en a choisi huit sur lesquels notre tarif ordinaire est supérieur à celui de ces messieurs, mais pour faire des commentaires il faut considérer cela comme un tout, comme un tarif et une loi. Il n'y a pas deux lois, l'une prescrivant une réduction de 12½ pour 100 le 1er août 1898 et l'autre prescrivant une réduction de 25 pour 100 plus tard. Une loi a été passée et l'honorable député parle de la loi du tarif qui a été passée. Mon honorable ami a donné les deux colonnes et l'honorable député n'a signalé que la réduction de 12 pour 100 pour ces huit articles sur les soixante qui ont fait l'objet de la réduction, et il refuse obstinément de prendre ce qu'a dit le ministre des Finances et ce qu'il a devant ses yeux, la preuve que le jour où la réduction de 25 pour 100 sera appliquée, comme elle le sera après le 1er juillet, le taux des droits sera notablement inférieur au tarif que ces messieurs avaient adopté. Voilà le point contre lequel nous nous élevons dans l'assertion de l'honorable député.

Ces messieurs ont beaucoup parlé de l'adoption par ce gouvernement de la politique nationale. Ils ont changé de ton. L'ex-ministre des Finances a fait l'année dernière une critique financière. Dans quel sens parlait-il ? Il a dit que notre gouvernement avait suivi la politique nationale sur certains points et pas sur d'autres. Cette année le chef de l'opposition dit que le gouvernement s'est emparé totalement de la politique nationale, bien plus il dit que nous avons ajouté 5 pour 100 aux articles essentiels. Que nous disait donc l'ex-ministre des Finances, l'année dernière, en critiquant notre politique. Il a bien vu le chapitre des lainages dont nous importons chaque année des millions ; il s'est bien aperçu que pour certains articles au moins les droits avaient été portés de 30 à 35 pour 100 ; il a reconnu le fait que l'Angleterre faisait une active concurrence sur ces articles ; nous faisons alors une loi, non pas pour un jour, mais pour durer, dans notre estimation, des années, et dans cette loi il était prescrit que dans un an et un peu plus 25 pour 100 seraient enlevés, ce qui constituerait une forte réduction.

L'honorable député savait alors que dans le tarif général ces articles avaient été augmentés de 5 pour 100 ; mais le principe qu'il défendait alors, c'est que cette augmentation ne suffirait pas à sauver l'industrie des lainages du pays. Il disait : attendez que votre tarif de préférence de 25 pour 100 ou même de 12½ pour 100 entre en vigueur, et vous allez balayer du pays la grande industrie des lainages. Ils ne parlent pas de la même façon cette année. Pourquoi ? Parce que leurs prédictions sont démenties par les rapports des filatures de laine du pays. Que leur disent les journaux ? Filatures après filatures se sont rouvertes et une foule d'entre elles travaillent plus que l'heure réglementaire. Nous n'avons pas entendu parler en cette circonstance de la destruction de l'industrie des lainages. Maintenant c'est un point que je désire voir bien comprendre, car je sais qu'il y a dans le parti libéral des gens qui pensent que nous n'avons pas fait assez ou qui ne se rendent pas compte de tout ce que nous avons fait dans le sens de la réforme du tarif et je vais appeler votre attention et celle de ces messieurs sur certains tableaux que j'ai préparé à ce sujet. J'ai fait préparer un état des articles entrés pour la consommation dans les six mois se terminant le 31 décembre pour les années 1896 et 1897. Dans une de ces périodes, la politique nationale était en vigueur, dans l'autre c'était le tarif de préférence, jusqu'au montant de 12½ pour 100. Les honorables députés devront remarquer que les importations citées dans cet état sont non seulement des importations de la Grande-Bretagne, mais des importations de tous les pays ; par suite, la réduction que je vais indiquer sur ces articles, n'est pas une réduction sur les marchandises de la Grande-Bretagne seule, mais une moyenne de réduction à l'égard des importations totales pour les diverses marchandises citées.

J'ai ici une importation de $16,000,000 en chiffres ronds pour les six mois se terminant le 31 décembre 1897, en vertu du tarif nouveau, et une importation de $13,500,000 en chiffres ronds, pour les 6 mois terminés le 31 décembre 1896 sous l'ancien tarif. En prenant les importations totales et en les divisant par le chiffre des droits perçus vous trouvez la moyenne du tant pour cent *ad valorem* ; je prends alors les différents tant pour cent *ad valorem* et je démontre les réductions faites sur les droits dans les articles que j'énumère.

M. SPROULE : Mais si les valeurs sont changées, cela va déranger vos calculs ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'allais moi-même parler de cela. L'honorable député remarquera que quand les marchandises changent de valeur et vous avez pour un certain nombre d'articles des droits spécifiques, vous n'êtes pas à même d'arriver à une conclusion exacte et le mode de calcul serait fallacieux pour la raison indiquée par l'honorable député. Je prends par suite les articles pour lesquels, à l'exception du charbon, les droits sont *ad valorem*. Maintenant quels sont les faits ? Pour le charbon bitumineux sur l'importation de ces six mois, la réduction a été de 4 pour 100. Le coton et ses produits manufacturés sont de ces articles sur lesquels l'honorable député prétend que nous avons augmenté les droits, mais ces tableaux démontrent qu'au lieu d'une augmentation avec le fonctionnement du nouveau tarif, il y a eu une réduction sur l'ancien tarif de 6.25 pour 100. Sur le verre il y a eu une réduction de $5\frac{7}{10}$ pour 100. Sur les chapeaux et bonnets une réduction de $5\frac{2}{3}$ pour 100.

Sur le fer et l'acier et les produits manufacturés dont les importations ont été pour les six mois d'environ $6,000,000, il y a une réduction dans le tant pour cent de 14 pour 100. Pour le cuir, il y a une petite augmentation mais si petite que je n'ai pas cru utile de la déterminer. Sur les laines et lainages dont l'importation a été de plus de $4,000,000 pendant les six mois, un autre article sur lequel ces messieurs disaient que nous avions augmenté les droits, au lieu d'une augmentation, il y a une diminution de $4\frac{2}{3}$ pour 100. Ce sont là les principaux articles sur lesquels ces messieurs disaient que nous avions élevé les droits.

M. WALLACE : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question qui est, je

crois, très pertinente? Ces tant pour cent de réductions se rapportent-ils au coût de l'article ou au chiffre du droit?

Le MINISTRE DES DOUANES: Ce sont les tant pour cent de réduction de droits en vertu du nouveau tarif comparé à l'ancien.

M. WALLACE: C'est-à-dire qu'en supposant que les produits manufacturés du coton étaient d'abord imposés de 30 pour 100, ils le sont maintenant de 23⅓ pour 100, est-ce là ce que nous devons comprendre?

Le MINISTRE DES DOUANES: Je vais prendre une autre tableau et vous verrez alors exactement comment j'ai opéré.

M. WALLACE: Je crois que nous avons droit au renseignement immédiatement.

Le MINISTRE DES DOUANES: Vous l'aurez si vous prenez seulement un peu de patience. Maintenant, je veux parler de quelques autres articles. Sans vouloir faire de distinction ni singulariser les intérêts dans le pays, nous devons reconnaître le fait énoncé par le ministre des Finances que la plus grande des industries du pays sans en rabaisser aucune, c'est la grande industrie de l'agriculture.

Nous ne pouvons pas examiner les exportations sans constater ce fait, et vous ne pouvez pas converser avec un homme d'affaires dans n'importe quel centre commercial, ville ou village, sans vous apercevoir qu'il reconnaît que la grande industrie agricole, sans amoindrir les autres, est la plus importante de toutes les industries.

Les honorables députés de gauche se sont efforcés, au moyen d'assertions mal fondées pour la plupart, de faire croire aux cultivateurs qu'aucune réduction n'a été faite dans les taxes qui pèsent sur eux. Je sais qu'à l'égard des faucheuses et moissonneuses et des charrues, les chefs de la gauche ont accusé le parti libéral d'avoir violé la promesse solennelle faite par lui de réduire les droits sur ces articles quand il monterait au pouvoir.

Quelques VOIX: Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES DOUANES: Quelle qu'ait pu être l'opinion de différents membres du parlement ou de certains particuliers dans le pays, au sujet de la réduction des impôts qu'ils auraient aimé voir faire, je dirai que bien que les idées diffèrent au sujet de certains articles et qu'il puisse exister un certain désappointement et que certaines personnes aient pu comprendre, d'après ce qui a pu être dit, qu'il y aurait une réduction ou une abolition de certains droits auxquels l'honorable député a fait allusion, je ne sache pas qu'une promesse directe ait été faite, ainsi que l'honorable député veut le faire croire, par aucun des membres du gouvernement. L'honorable député sait que le programme du parti libéral a été adopté à la grande convention libérale, et que nous nous sommes prononcés dans ce programme en faveur de la diminution des taxes qui pesaient sur le peuple et de l'adoption d'un tarif de revenu.

M. DAVIN: J'ai cité les paroles du ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DES DOUANES: D'après le souvenir que j'ai gardé des paroles du ministre de l'Agriculture, il a dit qu'il croyait le droit sur les instruments aratoires trop élevé, et qu'il désirait le voir réduire, mais je ne pense pas qu'il ait déclaré qu'il voulait mettre les faucheuses et les moissonneuses au nombre des articles francs de droits.

M. DAVIN: Le droit a-t-il été réduit?

Le MINISTRE DES DOUANES: Non, mais l'honorable député veut donner à entendre que le ministre de l'Agriculture a promis que ces articles seraient exemptés des droits.

M. DAVIN: J'ai dit cela, aussi, mais vous employez maintenant le mot "réduit."

Le MINISTRE DES DOUANES: C'est bien, examinons ce point. Je dis qu'il a pu y avoir une entente et certains désirs exprimés par quelques particuliers dans ce sens, mais je veux faire voir comment le gouvernement devait considérer cette question. Lorsque nous avons examiné cette question de faucheuses et de moissonneuses, nous avons constaté que ces articles avaient été taxés 35 pour 100 par l'ancien tarif, et qu'en 1894, l'exgouvernement, abandonnant ses principes et voulant plaire au peuple avait réduit le droit à 20 pour 100, tout en laissant d'autres articles frappés d'un droit élevé. Nous avons reconnu qu'il y avait dans le tarif des droits qui étaient excessifs et pesaient trop lourdement sur le cultivateur, et nous avons décidé de les réduire. Permettez-moi de dire aux honorables chefs de la gauche que la divergence entre les deux partis politiques sur cette question—et je ne veux pas discuter le libre-échange ni la protection—est celle-ci.

M. DAVIN: L'honorable ministre veut-il me permettre de lire ce que le ministre de l'Agriculture a dit?

Le MINISTRE DES DOUANES: Non, vous le lirez plus tard.

Sir CHARLES TUPPER: Il ne veut pas l'entendre lire.

Le MINISTRE DES DOUANES: L'honorable député aime-t-il être interrompu?

Sir CHARLES TUPPER: Oui, si un député se plaint qu'une citation inexacte a été faite par un autre, il doit permettre de lire cette citation et de laisser la Chambre juger.

Le MINISTRE DES DOUANES: Il n'y a pas, je crois, de différence entre nous quant à l'exactitude de la citation. J'ai compris que l'honorable député disait que le ministre de l'Agriculture n'avait pas promis que ces articles serait exemptés des droits. Veut-il lire un extrait dans lequel le ministre de l'Agriculture a promis que les faucheuses et les moissonneuses seraient mises sur la liste des articles francs de droits?

M. DAVIN: C'est justement ce que je veux faire. Le voici.

Quelques VOIX: Quel est ce discours?

M. DAVIN : C'est celui du ministre de l'Agriculture.

Quelques VOIX : Quand a-t-il été prononcé ?

M. DAVIN : En octobre 1894, à Moosomin. Vous le trouverez dans le *Spectator*. Le voici :

En qualité de cultivateur, il n'est pas satisfait de la réduction faite dans les droits sur les instruments aratoires, parce que le Congrès américain a fait une offre générale de réciprocité à propos de ces articles, et il est du devoir du gouvernement canadien de profiter de cette offre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ecoutez !

M. DAVIN : (lisant)—

L'année dernière les cultivateurs du Canada occidental ont importé des instruments aratoires valant $120,000—

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ecoutez ! écoutez!

M. DAVIN (lisant) :

....sur lesquels ils ont payé $40,000 en droits. Parlant de la coalition Massey-Harris, il prétend que le fait que ces personnes ont parlé d'aller aux Etats-Unis lutter contre les Américains sur leur propre marché est de nature à prouver que les manufacturiers canadiens étaient capables de se tirer d'affaires sans protection.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Écoutez ! écoutez !

M. DAVIN (lisant) :

Les Canadiens sont capables de lutter avec les Américains dans toutes les entreprises.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Écoutez ! écoutez !

M. DAVIN (lisant) :

Massey-Harris ont été protégés, pourquoi les cultivateurs ne le seraient-ils pas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Écoutez ! écoutez !

M. DAVIN : Cela implique une promesse.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je demande —et je m'en rapporte à la décision de la Chambre— s'il n'y a pas de l'impertinence de la part de l'honorable député de faire une assertion comme celle-là. Il cherche à me contredire, et quand je lui fournis l'occasion de faire sa preuve il échoue complètement. J'expliquerai à l'honorable député, avant de terminer, ce que désirait le ministre de l'Agriculture, mais je veux maintenant établir la distinction qui existe entre les deux partis politiques sur ce sujet.

Le principe des honorables chefs de la gauche est de protéger les manufacturiers, et si cette protection produit des revenus, ce n'est qu'un point secondaire. Mais la politique du parti libéral est avant tout d'avoir des revenus, et ensuite ce que la protection peut produire, c'est l'incident. C'est la distinction entre les deux partis politiques, et quand les honorables chefs de la gauche citent des déclarations faites par des libéraux en faveur de la disparition de tout vestige de protection, du tarif, ils citent simplement l'expression d'un désir d'éliminer le principal facteur du tarif et d'y substituer un tarif de revenu dans lequel la protection n'est qu'un incident.

Les honorables députés de la gauche connaissent le programme du parti libéral. Il a été adopté par ce grand parti réuni en convention. Dans cette convention le parti libéral a déclaré quelle était, à son avis, la meilleure politique à suivre dans l'intérêt du pays, et le présent gouvernement est décidé, autant possible, à suivre ce programme.

M. DAVIN : Je croyais que l'honorable ministre allait expliquer.....

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne veux pas manquer de courtoisie, mais je dois protester contre ces interruptions.

M. DAVIN : Je croyais que l'honorable ministre allait nous expliquer ce que le ministre de l'Agriculture avait dit et ce qu'il avait donné à entendre aux habitants du Nord-Ouest.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député a déja lu ce que le ministre de l'Agriculture avait dit.

M. l'ORATEUR : Je ne désire pas qu'il y ait un malentendu. Les honorables députés doivent comprendre qu'ils ne peuvent pas interrompre un de leurs collègues qui a la parole, sans son consentement.

M. DAVIN : Je n'en ai nuellement le désir.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le ministre consent.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, mais pas à être interrompu continuellement. Afin de faire voir que j'ai bien compris le programme des deux partis politiques, et la distinction qui existe entre eux, je citerai un extrait du discours que l'ex-ministre des Finances a prononcé en 1894 quand il a présenté le tarif.

Ainsi que je l'ai dit, vous avez le programme du parti libéral tel qu'il a été adopté à la convention tenue dans cette ville, mais vous n'avez rien de semblable pour établir quelle est la politique du parti conservateur. Il n'a jamais osé appeler ses membres en convention ; et je suis en conséquence forcé d'accepter comme exprimant sa politique une déclaration faite par l'ex-ministre des Finances en présentant le tarif en 1894. Vous la trouverez dans le vol. 1, page 207 des *Débats* de 1894 :

Je désire déclarer que le gouvernement et ses partisans se prononcent carrément et fermement en faveur de la conservation dans le tarif du principe de la protection, dont le degré sera déterminé d'après les besoins de l'industrie et la condition des affaires et du commerce dans le moment.

Dans le même discours, il ajoute :

Le tarif qui a été adopté en 1878..

Il veut dire sans doute, 1879.

Le tarif qui a été adopté en 1878, était un tarif pratique, et celui qui sera préparé durant cette session devra, si c'est possible, être aussi un tarif pratique, et devra tenir compte des conditions changeantes des différentes industries et être déterminé d'après elle, en appliquant le principe que nous avons mentionné, la protection qui leur est raisonnablement due et qui est nécessaire pour les maintenir.

C'est la politique du parti conservateur, auquel l'honorable député d'Assiniboïa a toujours été dévoué. Ce parti peut compter sur lui pour approuver et défendre tout ce qu'il propose, et même s'il parle contre une proposition, il est certain qu'il votera en faveur.

Or, permettez-moi de demander à l'honorable député, en présence de cette politique énoncée par son parti, ce qu'il aurait fait si, en 1896, ce parti était monté au pouvoir au lieu du parti libéral, et si les manufacturiers de machines agricoles étaient venus soumettre les faits à l'attention du gouvernement? Si les manufacturiers avaient dit au ministre des Finances: Nous vous demandons d'examiner ces chiffres qui concernent notre industrie. Nous voulons vous faire remarquer qu'en 1896, durant les six mois finissant le 31 décembre, 372 moissonneuses valant $37,071 ont été importées au Manitoba et au Nord-Ouest, pour ne pas parler du reste du pays, tandis que pendant les six mois correspondants des trois années suivantes sous l'empire du tarif réduit par nous de 35 à 20 pour 100, il y a eu une augmentation appréciable. En 1895, pendant les six mois correspondants, le nombre des moissonneuses importées au Manitoba et au Nord-Ouest a été de 760; en 1896, 803; tandis que durant les six mois finissant le 31 décembre 1897, le nombre en a été de 1,432, représentant une valeur de $144,289. Et ils auraient dit au ministre des Finances. ...

M. DAVIN: L'honorable ministre m'a demandé ce que j'aurais dit. Je vais le lui dire s'il veut bien me le permettre.

Le MINISTRE DES DOUANES: L'honorable député (M. Davin) est très empressé à saisir chaque occasion pour parler. Je ne sais pas exactement ce que l'honorable député aurait dit, mais je suis porté à croire que si le gouvernement eût accordé la demande des manufacturiers et remis les instruments aratoires tels qu'ils étaient dans le tarif il l'aurait approuvé.

M. DAVIN: Non.

Le MINISTRE DES DOUANES: C'est mon opinion.

M. DAVIN: J'en appelle aux règlements. L'honorable ministre s'est adressé à moi en me demandant ce que j'aurais fait si mon parti eût été ramené au pouvoir à la dernière élection générale et si certains chiffres eussent été soumis à l'attention du ministre des Finances. Ne croyez-vous pas, M. l'Orateur, que je devrais avoir l'occasion de dire à l'honorable ministre ce que j'aurais fait dans ce cas?

M. l'ORATEUR: Je crains fort d'être obligé de m'en rapporter à l'honorable ministre qui a la parole pour dire s'il voulait avoir une réponse ou s'il employait simplement une figure de rhétorique.

Le MINISTRE DES DOUANES: Si j'ai dit quelque chose de mal, je le regrette. Je prétends que si les honorables chefs de la gauche étaient restés au pouvoir en 1896 et si les fabricants d'instruments aratoires étaient venus leur prouver que depuis la réduction des droits le nombre et la valeur de ces machines importées étaient quatre fois plus considérables au Manitoba et au Nord-Ouest, et s'ils avaient demandé, d'après la déclaration du parti que le tarif doit être arrangé pour protéger les industries, sans tenir compte du revenu, de remettre le droit à 30 ou 35 pour 100, je prétends, dis-je, que ces messieurs, pour être d'accord avec leurs principes, auraient été forcés de céder à cette demande. Les manufacturiers auraient pu faire observer que, de plus, ils avaient à payer 30 ou 35 pour 100 sur toutes les machines en usage dans leurs manufactures et que même les ouvriers payaient 30 ou 35 pour 100 sur leurs outils. Tout cela prouvé, le parti conservateur, pour être logique, aurait été obligé d'accéder à leur demande.

Bien qu'il soit vrai que le droit sur les faucheuses et les moissonneuses n'ait pas été réduit, je prétends que par le fait que le gouvernement est venu à l'aide des manufacturiers en réduisant les droits sur leurs matières premières, le consommateur en retire de grands avantages. La réduction des droits sur les matières premières a permis aux fabricants canadiens de diminuer de leur plein gré le prix de leurs machines agricoles de $5 chaque, je crois. Et le département des Douanes a décidé de permettre l'entrée de machines évaluées à $92 au lieu de $100, d'après lesquelles elles payaient un droit dans le temps.

Mais je veux indiquer aux honorables députés de la gauche deux ou trois item dont j'ai parlé, entre plusieurs que les cultivateurs emploient, comme prouvant l'accomplissement de la promesse faite par le ministre de l'Agriculture. J'ai ici une liste comprenant seize machines agricoles, et je vais établir la proportion du droit d'après l'ancien tarif et celle qui existe conformément au tarif Fielding. Je ne veux pas parler du tarif différentiel, parce que je veux être franc et dire que parmi les instruments aratoires que je vais énumérer, il n'y en a aucun qui nous vient d'Angleterre. Il pourra en être expédié quand la réduction de 25 pour 100 sera en vigueur. Personne ne peut dire d'avance comment cette réduction changera le courant du commerce.

Mais je peux vous dire franchement que nous n'en avons pas encore reçu. Je n'établis pas une comparaison entre le tarif de la politique nationale et le tarif différentiel, mais entre l'ancien tarif général et le tarif de la politique nationale et le tarif général Fielding. Remarquez les réductions qui ont été faites, et dites-moi si, oui ou non, elles sont importantes. Je donne le pour-cent de réduction, la différence dans le chiffre du droit détermine le pour-cent de réduction faite à l'ancien droit. On peut dire que retrancher 25 pour 100, c'est peu de chose. Les gens ne savent pas à quoi équivalent ces 25 pour 100 retranchés de l'ancien tarif. Si vous offrez à un cultivateur du Nord-Ouest ou d'ailleurs 60 cents pour un boisseau de blé quand il en a reçu 80, il vous dira que c'est une forte réduction, alors vous pourrez lui répondre, dans le langage des honorables chefs de la gauche, que ce n'est pas une réduction, mais simplement 25 pour 100 de retranchés. Mais il croira quand même que c'est une réduction, et il en est de même de ce pour-cent de réduction dans le droit sur les machines agricoles comparativement aux droits qui existaient sous le régime de la politique nationale.

Maintenant examinons quelques-uns de ces articles:

	Tarif, 1894.	Tarif général, 1897.	Pour cent de réduction, 1897.
	p.c.	p.c.	p.c.
Haches	35	25	28½
Hache-foin ou hache-paille	35	25	28½
Râteaux	35	25	28½
Rouleaux de ferme	30	25	16⅔
Rouleaux de route ou de champs	30	25	16⅔
Moulins à vent	30	25	16⅔
Manège à chevaux	30	25	16⅔
Machines locomobiles	30	25	16⅔
Machines à battre	30	25	16⅔
Machines à hacher le fourrage	30	25	28½
Séparateurs	30	25	16⅔
Extracteurs de pommes de terre	35	25	28½
Broyeurs de grains	35	25	28½
Tarares	35	25	28½
Lieuses	35	25	28½
Etendeurs d'engrais	25	20	20

Je vous ai cité seize des instruments aratoires employés par les cultivateurs, dont sept ont été réduits de 16⅔ pour 100, un de 20 pour 100 et huit de 28½ pour 100 dans les droits imposés par l'ancien tarif. J'attire de nouveau l'attention sur le fait que, dans cette liste, j'ai une comparaison des réductions dans les droits qui existaient sous le régime de la politique nationale, et le tarif général Fielding—non pas les droits différentiels, car si quelques-uns de ces articles nous arrivaient sous l'empire de ces droits, il y aurait une autre réduction de 25 pour 100 à déduire des montants que j'ai fournis.

Je vais maintenant lire un relevé qui vous paraîtra fastidieux, M. l'Orateur, et qui le sera peut-être pour les honorables membres de cette Chambre. Mais je désire insérer dans les *Débats* quelque chose que je crois important pour le peuple, au risque de me rendre ennuyeux. Je veux aussi le lire pour l'avantage de l'ex-ministre des Finances, qui, dans une assemblée publique, pourrait ne pas donner aux faits toute l'attention qu'ils méritent, et je suis sur le point de faire insérer dans les *Débats* un relevé qui lui mettra sous les yeux les énormes réductions qui ont été faites dans les droits que les cultivateurs payaient. Ainsi, quand il se présentera à la tribune populaire il pourra dire aux électeurs : Je vous ai déjà dit que ce tarif ne vous soulage en aucune façon ; mais je m'aperçois, après mûr examen, que les réductions opérées sont tout simplement énormes, et mon devoir exige que je vous fasse connaître les faits.

Je vous ai nommé seize articles du tarif général, je vais maintenant vous en énumérer 107. Le tarif comprend 447 item imposables et 200 francs de droits, et je peux dire, en parlant sous toute réserve, bien que croyant être exact, qu'il n'y a pas un seul de ces articles, qui, si on lui appliquait le tarif différentiel, ne ferait pas voir un droit moins élevé que sous le régime de la politique nationale.

Ensuite, je veux établir que, sous l'empire de ce tarif, la grande masse des droits sur les marchandises nous venant de tous les pays, ont été réduits. Les droits différentiels appliqués aux articles qui nous sont expédiés d'Angleterre, feront voir une réduction plus grande que certaines personnes ont été portées à le croire.

Or, parmi ces 107 articles que je vais lire, ainsi que je l'ai fait vérifier par les employés de mon ministère, il y a des importations de tous ces articles, bien qu'en petit nombre dans certains cas, qui nous arrivent de la Grande-Bretagne ou qui nous seront expédiées en vertu du tarif différentiel.

Je veux attirer votre attention sur un autre fait, au sujet duquel je diffère d'opinion avec quelques honorables députés, bien que, dans un sens général, je suis d'accord avec eux sur ce point.

Je pose en principe difficile à controverser, que, si vous introduisez un article dans un pays, son entrée en payant un droit moins élevé aura, dans les circonstances normales, un effet, non seulement sur l'article qui est introduit, mais sur une grande quantité de ce même article qui est produit et acheté dans le pays. En conséquence, vous avez une idée du chiffre de la réduction.

Je ne veux pas fatiguer la Chambre en citant des chiffres. Je veux seulement les donner en détail suffisant pour me conformer aux règlements de la Chambre et me justifier de placer ce relevé dans les *Débats*. Je laisserai de côté le tarif général de 1897, qui, ainsi que je l'ai dit, réduit les droits sur la plupart de ces articles qui nous sont expédiés de tous les pays. Vous remarquerez sur quels articles la réduction ne s'élève pas à 25 pour 100. Je vais donc vous énumérer les droits portés au tarif de la politique nationale, et ensuite ceux imposés par notre tarif, en retranchant les 25 pour 100 qui deviendront en vigueur le 1er juillet, et je les donne sur des articles qui tous ne nous viennent pas d'Angleterre mais qui en viendront plus tard.

Et vous direz que si ces produits de l'Angleterre ont été reçus d'après la réduction de 12½ pour 100, quelle sera l'augmentation quand une réduction de 25 pour 100 sera faite ? Chacun de ces articles est d'une nécessité absolue, et est employé chez tous les cultivateurs du pays dans leurs maisons et sur leurs terres. Entre autres articles, j'attire l'attention sur une longue liste d'instruments et d'outils agricoles en sus de celle que j'ai déjà lue, et sur les réductions en réponse à la question de savoir si le gouvernement a rempli la promesse qu'il a faite de réduire les droits sur les instruments aratoires et de diminuer les charges qui pesaient sur les cultivateurs. Voici la liste de ces articles avec le nouveau taux d'après les droits privilégiés, et la proportion de réduction d'après les nouveaux taux comparativement aux anciens :

M. PATERSON.

Articles.	1894-95.	1897.		Proportion de diminution.	Proportion d'augmentation.	Traité de réciprocité, ¼ p.c. retranché.		Proportion de diminution.
	Spécifique.	Générale						
		Ad val.	Spécifique.	Ad val.					
		p c.		p.c.	p.c.	p.c.		p.c.	p.c.
Savon de buanderie	1c. par liv		1c. p. liv.				¾c. p. liv.		25
Savons, n.s.a.		35		35				26¼	25
Riz	1¼c. par liv		1¼c. p. liv.				1⅛c. p. liv.		25
Graines, n.a.p.		10		10				7½	25
Carton de paille	30c. par 100 liv	25⅔		25				18¾	25
Papier bituminé		25		25				18¾	25
Papier à tentures	35 p.c., aussi 1½c. par rouleau et 25 p.c.	ou38		35	8			26¼	31
Peintures		25		25				18¾	25
Vert de paris		10		10				7½	25
Brique à bâtir		20		20				15	25
Faïence		30		30				22½	25
Verre à vitre		20		20				15	25
Verrerie de table		30		30				22½	25
Fouet		35		35				26¼	25
Chaussures		25		25				18¾	25
Ressorts et essieux	$20 p. ton. mais pas ms. que 35 p.c., aus. 1c. p. liv. et 20 p.c.	ou38		35	8			26¼	31
Clous coupés	¾c. par liv		½c. p. liv.		33⅓		⅜c. p. liv.		50
Clous, n.s.a.		30		30				22½	25
Clous de fil métallique	1c. par liv		¾c. p. liv.		40		⅔c. p. liv.		55
Braquettes coupées	1½c. par 1,000 ... 1½c. par liv	34		35		3		26¼	23
Vis à bois	3c., 6c. et 8c. p. liv., mais pas moins que 35 p.c	ou45½		35	23			26¼	42
Bandes mét. p. clôtures	½c. par liv	ou15		15				11¼	25
Fil mét. p. clôt., n.s.a.		27½		15	45½			11¼	60
Ecrous, rondelles, boulons et pentures en fer ou acier	1c. p.liv. et 20 p.c. / 1c. p.liv. et 25 p.c.	ou44⅜	¾c. p. liv et 25 p.c.	or43⅜	2¼			32¾	25
Couplets, pentures et serrures, n.s.a.		32½		30	7 7/10			22½	30
Coutellerie		32½		30	7 7/10			22½	30
Limes et râpes		35		30	14⅔			22½	36
Herminettes		35		30	14⅔			22½	36
Couperets		35		30	14⅔			22½	36
Hachettes		35		30	14⅔			22½	36
Scies		32⅓		30	7 7/10			22½	30
Coins		30		30				22½	25
Marteaux		35		30	14⅔			22½	36
Leviers		30		30				23⅛	25
Pics		35		30	14⅔			22½	36
Pioches		35		30	14⅔			22½	36
Outils, non agricoles		35		30	14⅔			22½	36
Faux		35		25	28⅓			18¾	46
Faucilles		35		25	28⅓			18¾	46
Crochets à récoltes		35		25	28⅓			18¾	46
Tranche-gazon		35		25	28⅓			18¾	46
Herses		35		25	28⅓			18¾	46
Fourches		35		25	28⅓			18¾	46
Manches de faux		35		25	28⅓			18¾	46
Tarière p. plan. de pot.		35		25	28⅓			18¾	46
Instrum. aratoires, n.s.a		35		25	28⅓			18¾	46
Pelles et bêches	50c. p. doz. et 25 p.c.	ou 36		35	3			26¼	27
Lampes et lanternes		3		30				22½	25
Tordeuses	25c. chaque et 20 p.c.	ou 35½		35				26¼	25
Ustensiles en agate, granit, fer ou acier émaillés		35		35				26¼	25
Ferblanterie		25		25				18¾	25
Pompes en fer ou en bois		30		25	16⅔			18¾	37½
Seaux, cuves, balais, planc. à laver, pilons et rouleaux à pâte		20		20				15	25

Articles.	1894-95.	1897.		Proportion de diminution.	Proportion d'augmentation.	Tarif de réciprocité, ‡ retranché.		Proportion de diminution.
	Spécifique.	Générale. Ad val.	Générale. Spécifique.			Spécifique.	Ad val.	
		p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.
Horloges et montres		25	25				18¾	25
Meubles		30	30				22½	25
Ouate chaîne de coton		22½	20		11		18⅝	16⅔
Fil de coton		25	25				18¾	25
Tissus de coton blanc		25	25				18¾	25
Tissus de coton non blanchis		22½	25		11		18¾	16⅔
Tissus de coton colorés		30	35		16⅔		26¼	12½
Damas de toile		25	30		20		22½	10
Nappes et serv. de table		30	30				22½	25
Essuie-mains		25	30		20		22½	10
Couvre-pieds en cot. blc		25	30		20		22½	10
Couvre-pieds en cot. col		30	30				22½	25
Draps		32½	30	7 7/10			22½	30
Mouchoirs		30	35		16⅔		26¼	12½
Rideaux		30	35		16⅔		26¼	12½
Linge en toile, en soie et en coton		32½	35		7 7/10		26¼	20
Faux-cols	24c. doz. et 25 p.c.	46	35	24			26¼	43
Manchettes	4c. paire et 25 p.c.	36	35	3			26¼	27
Chem. de p. de $3 doz. / Chem. de dess. $3 doz.	$1 par doz. et 25 p.c. / 35 p.c	36½	35	4			26¼	28
Art. en vel. et en soie		30	30				22½	25
Rubans		30	35		16⅔		26¼	12½
Fil de coton en échev.		12½	15		20		11½	10
Fil de coton, n.s.a.		25	25				18¾	25
Couv. de cheval en jute		30	30				22½	25
Tous articles en toile et en jute, n.s.a.		20	25		25		18¾	6¼
Sacs de cha., t. ou j. et sacs de cot. sans cout.		20	20				15	25
Chaussettes et bas	10c. p. doz. pr. et 35 p.c	40	35	12½			26¼	36
Effets tricotés, n.s.a.		35	35				26¼	25
Châles		25	30		20		22½	10
Tissus de laine		30	35		16⅔		26¼	12½
Tweeds, flanelles, couvertures, draps, par-dessus (laine)	5c. par liv. et 25 p.c.	32½	35		7 7/10		26¼	20
Tapis de chanvre et de jute		25	25				18¾	25
Tapis façon d'Ec., laine	5c. p. v. c. et 25 p.c.	36	35	3			26¼	27
Tapis façon d'Ec., cot.	3c. p. v. c. et 25 p.c.	36	35	3			26¼	27
Tapis n.s.a.		30	35		16⅔		26¼	12½
Prélarts et toiles cirées pour parquets, escal., tablettes et tables	30 p.c. mais p. moins de 4c. par verge ca.		30				22½	25
Stores	35 p.c. mais p. moins de 5c. par verge ca.	48	35	27			26¼	45
Parapluies		35	35				26¼	25
Gants et mitaines		35	35				26¼	25
Chap. d'hom. et femmes		30	30				22½	25
Bretelles		35	35				26¼	25
Bonnets, par-dessus, etc., de fourrure		25	30		20		22½	10
Engrais composé ou fabriqué		10	10				7½	25
Peignes		35	35				26¼	25
Brosses		25	25				18¾	25
Ficelle et cordage de coton		25	25				18¾	25
Cordage, n.s.a.	1¼c. p. liv. et 10 p. 100	29⅝	25	15			18¾	38

M. PATERSON.

Articles.	1894-95. Spécifique.	1894-95. Ad valorem.	1897.	Proportion de diminution.
		p.c.		p.c.
Livres sur l'agriculture	6c. par liv	.....	En franchise	100
Fil d'engerbage	.....	12½	do .	100
Fil métallique barbelé	¾c. par liv	.....	do .	100
Graine de colza	.....	10	do .	100
Blancs de champignons	.....	20	do .	100
Fèves de semence d'Angleterre	15c. par boiss.	.....	do .	100
Fil de fer ou d'acier galvanisé, calibre nos 9, 12 et 13	.....	25	do .	100

Que les honorables députés de la gauche disent maintenant que nous n'avons pas amélioré le tarif en ce qui concerne les instruments aratoires.

M. DAVIN : Cette réduction de 27 pour 100 sur les pelles et bêches comprend-elle la diminution priviligiée à déduire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. DAVIN : Bien peu de ces articles nous viennent d'Angleterre.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai enjoint à mes officiers de préparer la liste avec soin. J'ai déjà dit que quelques-uns de ces articles nous sont expédiés en plus grande quantité et d'autres en plus petite : mais ils le sont tous avec la réduction de 12½ pour 100, et il est impossible de dire quelle sera l'augmentation avec la réduction de 25 pour 100. En tout cas il y a cela de moins.

J'ai inséré dans cette liste, parce que les cultivateurs les emploient autant que d'autres articles, les cotonnades, lainages et autres item, comme l'a fait le ministre des Finances, ne choisissant pas certains articles qui appuient ma thèse, mais m'occupant des articles principaux en général qui nous sont envoyés d'Angleterre en grandes quantités et que les cultivateurs doivent acheter.

Je regrette d'avoir été obligé de lire ce relevé qui, je le sais, est loin d'être intéressant, et que celui qui voudrait faire un discours éviterait par tous les moyens possibles. Mais j'ai cru qu'il était utile d'insérer ces chiffres dans les *Débats*, et je demande qu'ils soient débattus. Je sais quelle critique peuvent en faire les honorables chefs de la gauche, qui en seront réduits à dire que bien peu de ces articles nous viennent d'Angleterre. J'avoue que quelques-uns sont en petite quantité mais, cependant, ils nous viennent d'Angleterre, et s'ils nous ont été expédiés à cause de la réduction de 12½ pour 100, nous pourrons en recevoir de grandes quantités avec la réduction de 25 pour 100.

Dans cette liste j'ai compris tous les principaux articles qui sont en usage dans toutes les classes de la population et dans chaque famille. J'ai fait voir que même au sujet des item sur lesquels la moindre réduction a été faite, c'est une forte diminution des charges qui pèsent sur le peuple.

Maintenant, je me résume. Dans les 107 item que je viens de lire, nous avons fait les réductions suivantes :—

POUR-CENT DES RÉDUCTIONS D'APRÈS LE TARIF DE RÉCIPROCITÉ.

1	réduction de	6½	pour 100.
6	"	10	"
6	"	12½	"
2	"	16⅔	"
2	"	20	"
1	"	23	"
45	"	25	"
4	"	27	"
1	"	28	"
4	"	30	"
2	"	31	"
9	"	36	"
1	"	37½	"
1	"	38	"
1	"	42	"
1	"	43	"
1	"	45	"
9	"	46	"
1	"	50	"
1	"	55	"
1	"	60	"
7	"	100	"

Tous ou presque tous ces 107 item sont des articles employés par les cultivateurs, et plusieurs sont des instruments et outils agricoles sur lesquels il y a des réductions qui varient de 36 à 45 pour 100, tandis que d'autres, par exemple, le fil d'engerbage, le fil métallique pour clôture, sont reçus en franchise.

Bien que je sache en quoi consistera la critique que feront les honorables chefs de la gauche, je leur demanderai, quand ils discuteront ces chiffres, de prouver à la Chambre, que si des articles nous sont venus d'Angleterre, en petite quantité dans certains cas, en conséquence de la réduction de 12½ pour 100, ils ne nous seront pas expédiés en grandes quantités quand nous aurons une réduction de 25 pour 100 ? S'ils peuvent prouver cela, ils affaibliront mon argumentation.

M. DAVIN : C'est nous demander de prouver une négative, ce qu'il n'est pas juste de faire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je sais, que ce sera difficile ; mais l'honorable député est quelquefois capable de prouver une négative.

M. DAVIN : Je dis que c'est impossible d'après les règles de la logique.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'attire l'attention de la Chambre sur un autre fait. Les avantages du tarif Fielding, présenté à la Chambre l'année dernière, ne se feront sentir qu'après le

premier jour de juillet et pas immédiatement ; car, tout en promettant d'améliorer le tarif et de diminuer les impôts que le peuple paie, nous étions des hommes d'affaires, et nous savions qu'il nous fallait tenir compte de l'état de choses créé par les honorables chefs de la gauche, et ne pas causer dans le pays une panique commerciale, mais arriver à nos fins par des moyens sûrs, et nous croyons réussir en sauvegardant ceux qui ont placé des capitaux dans des entreprises industrielles.

Maintenant, je constate d'après un relevé que j'ai fait préparer pour moi, prenant l'importation des marchandises entrées au Canada pour la consommation sous l'empire du tarif de réciprocité, et les droits perçus durant le semestre expirant le 31 décembre 1897, que la diminution des droits en vertu de la réduction de 12½ pour 100, s'est élevé à $521,451 durant ces six mois. Si vous doublez cette somme, vous avez les opérations de l'année aussi exactement qu'il est possible de les évaluer maintenant. Vous pouvez sans crainte doubler ces chiffres, car le commerce ne trouve pas immédiatement son nouveau débouché.

Les Anglais ont compris que c'était un avantage plus grand que tous ceux dont ils avaient joui autrefois, mais ils ont été obligés de faire certains arrangements, et ainsi durant les premiers mois nous ne pouvions pas espérer que le commerce suivrait cette nouvelle direction en aussi grande abondance qu'il s'y écoulera plus tard. Tout homme d'affaires comprendra cela.

Mais si vous doubliez ce chiffre de commerce des premiers six mois, que verrez-vous ? Vous verrez qu'en sus de la diminution des charges du peuple, provenant de notre tarif réduit, de la modération des droits sur la grande masse de ces item, il y a encore la réduction résultant de la clause différentielle.

En doublant cette somme, nous avons $1,042,000 en réduction de 12½ pour 100. J'ose dire qu'il n'y a pas un homme qui n'avouera pas, qu'avec ce courant de commerce maintenant établi, et avec l'encouragement que lui donnera la réduction de 25 pour 100, une réduction de deux millions de piastres en impôts représentera la diminution sur les importations faites en vertu du tarif de réciprocité au bout d'un an à compter du 1er juillet.

Une VOIX : Une réduction.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, une réduction. Je dis qu'avec la réduction de 25 pour 100, en présence des chiffres que j'ai cités, des événements qui se préparent, on peut prédire sans crainte que lorsque ce tarif différentiel aura été en vigueur pendant un an, il y aura une réduction qui équivaudra à trois millions de piastres, non pas sur l'ancien tarif, de l'ex-gouvernement, mais sur le tarif généralement réduit du présent gouvernement ; et je demande à tout député qui ose dire que le parti libéral n'a pas tenu sa promesse de réduire les impôts qui pèsent sur le peuple, comment il pourra justifier son attitude quand cela arrivera.

A quoi cela équivaut-il ? Permettez-moi une explication. Quel est l'équivalant de cette réduction dans la taxation du peuple, de manière à nous permettra la réduction qui a été faite ? Cela équivaudra à prendre dix millions de piastres, valeur des marchandises importées, sur lesquelles un droit de 30 pour 100 a été prélevé, et de transférer ces dix millions sur la liste des articles francs de droits.

M. PATERSON.

M. CLANCY : L'honorable ministre prétend-il qu'il y aura une perte de dix millions dans le revenu ?

LE MINISTRE DES DOUANES : Il y aura de ce côté une perte du revenu, mais cette perte sera compensée par l'élan donné au commerce et par l'argent que nous espérons faire entrer dans les poches du peuple qui lui permettra d'acheter plus de marchandises et de continuer sur une plus grande échelle ce qu'il fait maintenant, d'acheter pour des millions de marchandises de plus et de les payer. Ils auront pour cela l'argent nécessaire. En donnant cet élan au commerce du pays les manufactures vont marcher tout le temps et faire du travail en plus du temps. Voilà ce que nous espérons.

J'ai été peut-être un peu fatiguant, je le sais, sur ce sujet et maintenant, je veux toucher un autre point. Mes honorables amis le chef de l'opposition et l'ex-ministre des Finances ont dit à la dernière session, lorsque le tarif a été présenté, qu'il faudrait le changer. Ils assuraient qu'il les comblait d'humiliation, que le Canada avait été rabaissé. Ils nous ont exposé dans quelle terrible position nous nous mettions.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES DOUANES : Ils nous ont dit que nous ignorions la question.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES DOUANES : Le même esprit funèbre pèse encore sur eux. Je ne puis m'empêcher en contemplant mon honorable ami de songer à ces paroles :

Talk not of grief
Till thou hast seen the tears of bearded men.

Leur douleur était si poignante en songeant à l'humiliation que le Canada subissait, disaient-ils, si profonde de savoir que nous avions trompé et leurré le peuple britannique.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES DOUANES : Voilà le langage que tenait l'honorable député l'année dernière. Il est encore triste et solitaire, enfoncé dans sa douleur. Mais il me permettra de lui demander de contempler un tableau brillant, car je déteste de voir les gens gaspiller leur chagrin. Je veux lui faire admirer un spectacle éclatant, pas un spectacle de fantaisie, mais un spectacle réel. Qu'il se transporte donc en esprit dans le grand centre d'activité de l'Europe, à Londres tel qu'il était, il y a un an à peine. Qu'il examine la scène qui se passe là-bas. Qu'il examine ces centaines de milliers de citoyens anglais et britanniques de toutes les parties du monde assemblés là-bas. Qu'il regarde donc la plus puissante parmi les souverains du monde traverser ces rues bordées de sujets laissant tomber de ses lèvres ces mots " Dieu bénisse mon peuple : " qu'il écoute la réponse de ces milliers de citoyens loyaux s'écriant ensemble " Dieu sauve la Reine " : qu'il contemple la scène lorsqu'elle s'avance pour remercier le Roi des Rois dont les bénédictions ont afflué sur elle et sur son peuple et qu'il se rende bien compte qu'en ce moment suprême l'esprit du peuple anglais était surexité comme il ne l'avait encore jamais été.

Qui peut songer qu'il soit possible d'entretenir d'autres pensées et de s'arrêter à des sujets d'importance infime au milieu d'une scène aussi splendide ? Je le prie de ne pas perdre de vue le tableau. Mais, empoignée comme était la population, saisie comme elle était à la vue de Sa Souveraine bien-aimée, il y avait encore dans la procession un autre coup d'œil qui s'imposait à son attention. C'était la présence de Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada et notre représentant dans son carrosse ; le cœur de l'Angleterre fut touché comme aucune colonie ne l'avait encore touché jusque là à cause de ce tarif même dont l'adoption par le parlement humilie si fort l'honorable député.

Sir CHARLES TUPPER : Ils ne se rendaient pas compte de la tromperie dont ils étaient victimes.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député refuse encore de se laisser consoler. " Ils ne se rendaient pas compte de la tromperie dont ils étaient vistimes." C'est ce qu'il nous a dit hier soir. Alors, ces centaines de milliers d'Anglais, ces hommes d'Etat, les rédacteurs des grands journaux du monde, tous les littérateurs, les citoyens du monde entier sont donc, d'après cet honorable monsieur, tellement obtus, tellement dénués d'intelligence qu'ils ne pourraient pas comprendre ce tarif dont tous les détails, en ce qui regarde la clause de réciprocité avaient été publiés non seulement dans leurs journaux quotidiens mais dans les autres journaux. Et pourtant, l'honorable député prétend qu'ils ne pouvaient pas le comprendre. Comment, mais quelle triste opinion donne-t-il là de lui-même et de l'ex-ministre des Finances. Ils ont passé à la dernière session des heures, des jours et des semaines, avant le départ du premier ministre pour l'Angleterre, à démontrer à leur gré que c'était une fraude à indiquer au peuple anglais qu'ils n'avaient aucun bénéfice à en retirer. Le peuple anglais n'a-t-il donc pas cru ce qu'ils disaient.

Sir CHARLES TUPPER : Ils l'ont cru lorsqu'ils ont entendu à Sheffield le ministre des Finances (M. Fielding) avouer qu'ils ne recevaient aucune préférence.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'a jamais été fait d'aveu de ce genre.

Sir CHARLES TUPPER : Je puis prouver à l'honorable ministre, par ses propres paroles, qu'au banquet de Sheffield, il a dit qu'après avoir essayé de donner une préférence, il avait échoué.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député sait qu'il est en train de travestir ce que j'ai dit, et s'il veut lire mes paroles, elles le lui prouveront.

Sir CHARLES TUPPER : Je puis prouver tout ce que j'ai dit. C'est alors que le peuple anglais s'est aperçu de la tromperie.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si je devais accepter ce qu'avance l'honorable chef de l'opposition et, je ne veux pas le faire pour son propre intérêt, tout ce qu'il nous donne à entendre, c'est que les Anglais ne le croyaient pas lorsqu'il leur a parlé ainsi, et qu'ils n'ont cru cela que le jour où le ministre des Finances le leur a dit. Je lui éviterai cela. S'il avait eu raison dans ce qu'il disait, le peuple anglais l'aurait cru. On a certainement lu ses discours, on a lu les traits qu'il lançait au ministre des Finances, mais on s'est aperçu quelles absurdités c'était. Supposez-vous que ces hommes d'Angleterre dont les marchandises arrivent ici et ont le bénéfice de la préférence....

Sir CHARLES TUPPER : Oui, dans le genre des £171,000 de déclin pour les quatre premiers mois de mise en application de la loi.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député ne doit pas oublier que £171,000, c'est peu de chose pour le commerce énorme de l'Angleterre. Et va-t-il prétendre que les résultats des périodes suivantes ne vont pas contrebalancer cela et plus ? Il est inutile de discuter avec l'honorable député. Je connais son habilité, et je sais qu'il en connait plus long qu'il ne veut l'avouer maintenant. L'honorable député dit que nous avons commis une grave erreur. Puis, le chagrin et la douleur l'envahissent, parce qu'en accordant ce tarif de préférence, nous n'avons pas demandé pour le Canada des conditions spéciales pour des exportations que nous envoyons dans ce pays-là.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez. Ce sera le regret de toute votre vie, vous le verrez.

Le MINISTRE DES DOUANES : Eh bien ! j'admets à l'honorable député que nous n'avons pas stipulé avec la Grande-Bretagne en lui faisant des concessions qu'elle nous donnerait quelque chose en échange. L'honorable député sait que nous ne pouvions pas maintenir le tarif d'alors et obtenir des concession de l'Angleterre. Il sait qu'il fallait préparer l'opinion anglaise avant cela. Si ces messieurs veulent prétendre que nous aurions dû exiger à tout prix un tarif de préférence, c'est donc qu'ils auraient voulu que notre tarif fut réduit à un point tel qu'un arrangement de ce genre fut possible même avec l'opinion anglaise telle qu'elle est aujourd'hui et d'après les principes qu'ils ont eux-mêmes posés, ceci impliqueraient une réduction telle que la plupart de nos manufacturiers ne pourraient plus vivre.

Sir CHARLES TUPPER : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Et je désire le voir se lever et accepter le résultat logique de son raisonnement. Les déclarations de M. Chamberlain ont été lues et relues, et je n'empiéterai pas sur le temps de la Chambre pour les lire encore une fois. Mais l'honorable député se souviendra des exigences qu'il indique en échange d'un traitement de préférence.

Et l'honorable député dit que le premier ministre n'a pas rempli son devoir vis-à-vis du Canada en n'insistant pas là et alors pour cet arrangement de la préférence. Le premier ministre savait qu'il n'avait aucune chance de succès et que même s'ils avaient consenti à accorder la préférence ils auraient imposé des conditions, ils auraient demandé des concessions qu'il était impossible d'accorder dans l'état du commerce du pays. Pendant que je suis sur ce chapitre, je désirerais en toute sincérité demander à l'honorable chef de l'opposition de m'expliquer une de ses phrases. On m'a accusé moi-même d'avoir prononcé des paroles dont je ne me suis pas rendu compte. Je préférerais croire qu'une phrase tombée des lèvres de l'honorable député, hier soir, a été

prononcée par erreur, lorsqu'il a dit que le premier ministre du Canada s'était engagé,—il ne dit pas à qui—lorsqu'il a passé en Angleterre à combattre, dans l'intérêt des Etats-Unis, le commerce privilégié.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre veut-il que je lui réponde maintenant ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, dites qui vous autorise à parler ainsi :

Sir CHARLES TUPPER : Je vais répondre à l'honorable ministre. Mon assertion était celle-ci et je la répète : les actes du premier ministre en cette circonstance ont été en opposition directe avec les promesses qu'il avait faites aux électeurs s'il arrivait au pouvoir. Il avait promis que son premier acte serait d'envoyer en Angleterre une commission pour négocier avec lord Salisbury un système de préférence commerciale. Ensuite, aussitôt arrivé en Angleterre, avant d'avoir eu un mot de discussion avec personne, sauf la proposition qui lui était faite par le duc de Devonshire, pour le mettre à même de mener à bonne fin son propre projet, il se prononce catégoriquement contre la préférence commerciale. Cela m'a prouvé qu'avant de quitter le Canada il avait changé d'idée et décidé d'abandonner et de violer l'engagement solennel qu'il avait pris en face du peuple de ce pays. En reliant ceci au fait que dans la lutte qui s'était faite entre l'honorable chef libéral et moi, il avait eu l'appui des Etats-Unis qui espéraient le voir arriver au pouvoir, je ne pouvais pas trouver d'autre conclusion que celle que j'ai énoncée. Je dis qu'il m'est impossible de tirer une autre conclusion jusqu'à ce que l'honorable premier ministre nous énonce ce qu'il n'a pas encore osé énoncer à cette Chambre ni aux électeurs, la raison de sa volte-face ; la raison de son changement subit de partisan juré.....

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député a la permission de répondre à une question et il ne peut pas entamer une discussion.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable ministre qui m'a posé la question, qui m'a défié....

Le MINISTRE DES DOUANES : Je vous ai posé une question.

Sir CHARLES TUPPER : Et j'y réponds et avant que je reprenne mon siège....

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député abuse de la courtoisie du président. Je ne lui ai posé qu'une question.

Sir CHARLES TUPPER : Et j'y réponds.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, l'honorable député n'y a pas répondu.

Sir CHARLES TUPPER : Il a peur d'entendre la vérité.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je crois que l'honorable député, ayant répondu à la question, n'a pas le droit de continuer et de faire un discours.

Sir CHARLES TUPPER : On m'a demandé de justifier mon assertion.

M. PATERSON.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je crois que l'honorable député abuse de la permission qu'on lui a donnée de répondre à une question.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le regrette. Je ne voudrais pas manquer de courtoisie à l'égard de l'honorable chef de la gauche.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES DOUANES : Quelques députés veulent-ils dire que j'en ai manqué ?

M. FOSTER : Vous ne voulez pas l'écouter quand il essaie de vous répondre.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député a laissé paraître dans les *Débats* une assertion très sérieuse.

Sir CHARLES TUPPER : Et je suis prêt à la justifier.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si je l'ai bien compris, il a dit que le premier ministre s'était engagé d'une façon ou d'une autre, dans l'intérêt des Etats-Unis, et si je l'ai bien compris, à des personnes des Etats-Unis. J'ai cru qu'il avait été plus loin qu'il ne le désirait, qu'il avait dit cela dans l'excitation du moment et qu'il serait désireux de s'expliquer ou de se rétracter.

Sir CHARLES TUPPER : Non, non. Ce n'est pas ce que l'honorable ministre a dit. L'honorable ministre m'a demandé de justifier l'assertion que j'ai faite et je suis prêt maintenant à la justifier.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député s'est échafaudé un système de raisonnement en vertu duquel il s'est convaincu lui-même que quelque chose avait été fait. Très bien, laissons-le là. Mais ce que j'ai dit, c'est qu'il avait lancé une assertion directe, du moins c'est ce que j'ai compris, maintenant il me dit qu'il est arrivé là à la suite de certaines déductions. Je lui ai demandé s'il n'y avait pas de contradiction entre les conclusions auxquelles il en était arrivé et l'assertion directe d'un fait. Maintenant, quant à ce qu'a fait le premier ministre, quand à ce dont il a été accusé par l'honorable député qui m'a justement interrompu et qui s'est levé et rassis à mainte reprise, je n'ai pas du tout l'intention de m'en occuper maintenant.

Sir CHARLES TUPPER : Non, vous ferez mieux.

Le MINISTRE DES DOUANES : La Chambre est parfaitement au courant de la question. Mais, laissant cela de côté, je désire maintenir la position que la droite de cette Chambre a prise à l'égard de ce tarif de préférence. Je n'hésite pas à dire que tout le monde serait heureux de voir l'Angleterre nous accorder une préférence sur ses marchés si cela pouvait s'obtenir à des conditions avantageuses pour tous deux et pour les intérêts de tous deux. Ce que je veux faire remarquer à mes honorables amis, c'est que le cœur du peuple anglais a été touché de l'adoption, par notre parlement, de ce tarif de préférence de la part de notre gouvernement, bien que les statuts de l'Angleterre ne se soient pas enrichis d'une loi accordant sur le marché anglais une préférence aux produits canadiens, et qu'au-

jourd'hui sans qu'il y ait de loi à cet effet, le Canada reçoit spontanément une préférence réelle. Mais, M. l'Orateur, notre législation a eu un autre effet encore ; elle a amené la dénonciation des traités allemand et belge qui, autant qu'on en peut juger, auraient subsisté longtemps encore si le Canada n'avait pas agi. Mais l'honorable député n'admet pas cela. Il prétend que le très honorable premier ministre, que le gouvernement et le parlement du Canada n'ont rien eu à voir à la dénonciation de ces traités.

C'est une drôle de chose que les journaux anglais, que le public anglais, que des hommes d'Etat distingués de l'Empire britannique provenant des colonies les plus éloignées ont reconnu que c'était nous qui avions été la cause déterminante de la dénonciation de ces traités. Je crois qu'il est inutile pour l'honorable député de prétendre que le premier ministre, que le parlement et le gouvernement du Canada n'ont aucun titre à ce résultat. Comment, M. l'Orateur, même dans les journaux conservateurs de cette ville, pas plus tard qu'au commencement de ce mois, je trouve le rapport d'une entrevue avec Cecil Rhodes, un homme, qui, on l'admettra, je crois, joue un rôle important dans l'Afrique méridionale et, voici ce qu'il dit :

M. Cecil Rhodes est arrivé aujourd'hui à Madère. Au cours d'une conversation récente il a parlé chaleureusement du service que le Canada avait rendu à l'empire en forçant le gouvernement anglais à faire disparaître les traités belge et allemand du champ de la coopération future interimpériale Ces traités étaient autrefois une entrave à des arrangements de tarif dans l'Afrique méridionale. "Sir Wilfrid Laurier," a-t-il dit, "nous en a débarrassés, nous et tout l'empire."

Ceci en tous cas est l'opinion d'un homme distingué appartenant à une possession anglaise éloignée de nous.

M. DAVIN : C'est une opinion contraire à la politique du gouvernement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Qu'est-ce que je trouve dans une dépêche spéciale du *Star* de Montréal, un journal qui n'est pas, je crois, particulièrement sympathique à l'administration et à ses actes. Elle est datée de Londres, Angleterre, et ainsi conçue :

Les crises de Cuba et de Chine remplissent ici les journaux presqu'entièrement.
Le budget de l'honorable M. Fielding, ministre des Finances du Canada attire beaucoup l'attention. J'ai entendu ce matin un membre conservateur du parlement dire : Nos ministres bavardent, bavardent et bavardent sur l'unité de l'empire tandis que le Canada marche, marche et marche.....

J'ai dit que l'offre de cette préférence faite par le parlement canadien au peuple anglais avait touché le cœur britannique et avait poussé les Anglais à faire spontanément des demandes relatives aux produits du Canada. Qu'entendons-nous dire aux marchands et aux expéditeurs ? Aujourd'hui, c'est des marchandises canadiennes qu'on s'occupe sur les principaux marchés, on les essaie et on en a la preuve dans l'accroissement constant de nos exportations sur le marché anglais. Laissez-moi vous donner un état de nos exportations en Grande-Bretagne pendant les six premiers mois du présent exercice. Nous voyons que nos exportations comparées à la période correspondante du dernier exercice ont augmenté de la somme énorme de $22,500,688. Ceci représente le surplus de nos exportations des derniers six mois sur les six mois de l'année antérieure. Je crois qu'il est plus exact de laisser de côté nos importations de produits étrangers et dans ce cas, nous voyons que pour les six mois nos produits nationaux exportés en Grande-Bretagne indiquent un accroissement de $19,237,864 sur la même période de l'année précédente qui était pourtant une forte année d'exportation. Où trouvons-nous cet accroissement ? Prenez les chiffres : produits des pêcheries, augmentation, $32,664 ; produits des forêts, augmentation, $3,348,299 ; animaux et leurs produits, augmentation, $6,564,942 ; produits agricoles, augmentation, $8,640,134 ; produits manufacturés, augmentation, $782,759. L'exportation pour l'Angleterre des produits des mines a baissé pour les six mois de $108,648 et il y a eu aussi un abaissement dans l'exportation des articles divers au montant de $22,216. En déduisant ces diminutions, l'augmentation dans l'exportation des autres catégories de produits nationaux pendant les six premiers mois du présent exercice comparée à celle de la même période de l'exercice précédent se monte à $19,237,864. Je ferai remarquer que dans la même période où nos exportations en Grande-Bretagne s'augmentaient de près de vingt millions, le chiffre total des importations de la Grande-Bretagne avait baissé de $90,000,000. Peut-on trouver quelque chose qui soit un plus bel éloge de la position que le Canada a prise sur le marché anglais dans le court espace de temps que notre tarif a été en vigueur.

M. LANDERKIN : C'est un excellent commerce de préférence.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne comptais pas occuper si longtemps l'attention de la Chambre, mais la lecture des tableaux m'a pris plus de temps que je ne supposais. Je n'ai pas essayé de traiter ni de critiquer la partie financière du discours du ministre des Finances, car le ministre du Commerce, dans une critique habile et loyale a expliqué et défendu l'administration du gouvernement qui peut avoir désappointé ces messieurs désireux sûrement de résultats plus considérables, mais qui permettra de voir clairement que le gouvernement, autant que le permettent le bien-être et la prospérité du Canada, est décidé à mener économiquement les affaires du pays, sans entraver son développement.

M. DAVIN : Et le sucre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Un des éléments de la politique introduite par le gouvernement a justement été de relier ensemble les colonies et la mère-patrie. Je dirai à mon honorable ami que je n'ai jamais et que le gouvernement n'a jamais réclamé l'honneur d'avoir agi seulement au bénéfice de la mère-patrie et des colonies dans notre préférence de tarif pour l'Angleterre et ses colonies. Nous veillons en cela au développement de nos propres intérêts comme à celui de la mère-patrie. Les réductions de taxes sont avantageuses au Canada, comme la préférence que le Canada accorde est avantageuse à l'Angleterre. Il en est de même à l'égard des Antilles. Qu'a dit le chef de l'opposition à l'égard du présent tarif des sucres ?

Il a déclaré que nous avions adopté la saine politique qu'il nous avait recommandée l'an dernier, parce que, sous l'empire de l'ancien tarif, notre commerce des Antilles était tombé à rien. Il

m'a été impossible dans le temps, de me rappeler où et a quelle date l'an dernier, l'honorable député nous avait donné ce conseil, car il ne nous dit pas quel jour il a parlé ainsi, et à quelle page nous pourrions retrouver ses paroles. Un des membres de cette Chambre me dit qu'après avoir parcouru les *Débats*, à la hâte il est vrai, il n'a pu trouver la déclaration de l'honorable chef de l'opposition. Je ne voudrais pas affirmer que celui-ci n'a pas prononcé ces paroles, mais il n'a pas indiqué à la Chambre à quelle page des *Débats* nous pourrions les lire.

Sir CHARLES TUPPER : Le collègue de l'honorable ministre des Douanes pourrait le renseigner à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable chef de l'opposition ne peut nous dire quand il a prononcé ces paroles, pour la bonne raison qu'il ne les a jamais prononcées.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable chef de l'opposition a prononcé ces paroles, je parcourrai volontiers les *Débats* pour les trouver, mais je ne me rappelle pas du tout que l'honorable député ait jamais proposé une mesure semblable à celle que nous présentons. J'accepte sa parole, mais je ne me souviens pas de l'avoir entendu faire cette recommandation. Mais en prenant sa parole, je lui demande dans quelle position il met l'ex-ministre des Finances et le parti qui a appuyé celui-ci. L'an dernier nous n'avons nullement changé les droits sur le sucre brut, nous les avons laissés tels qu'ils étaient sous le gouvernement précédent ; et c'est la question du sucre brut, et non celle du sucre raffiné qui affecte le commerce des Antilles.

M. FOSTER : Mon honorable ami prétend-il que la question du sucre raffiné n'intéresse pas les Antilles ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les deux intéressent les Antilles, mais nous discutons dans le moment la question du sucre brut. L'honorable député sait cela, ou du moins il devrait le savoir ; mais il peut bien arriver qu'il ne le sache pas, car son chef nous a dit hier soir que le tarif de l'ex-ministre des Finances avait ruiné le commerce des Antilles.

Sir CHARLES TUPPER : Non.

Le MINISTRE DES DOUANES : Bien, c'est sous l'empire de l'ancien tarif, et nous n'avons fait aucun changement à ce sujet. Nous n'avons fait rien autre chose que réduire le droit sur le sucre raffiné, de diminuer la protection accordée au raffineur, 14 cents par chaque 100 livres. Nous avons laissé le droit sur le sucre brut tel qu'il était, et ce n'est qu'au sujet du sucre brut que nous donnons une préférence aux planteurs des Antilles qui ne seront pas seuls à en profiter, ainsi que l'admet l'honorable député qui considère que ce sera là un grand avantage pour les provinces maritimes et tout le Canada.

J'ai parlé du sucre, ainsi que l'honorable député me l'avait demandé, et j'aime à croire que l'on m'a bien compris.

M. BENNETT : Parlez-nous maintenant de la réduction des frais de port des lettres destinées à l'Angleterre ; réduction que vous avez annoncée à Toronto.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je puis parler dans les mêmes termes de la réduction du port des lettres destinées à l'Angleterre ; c'est une réforme qui ne tardera pas à venir. L'honorable député a déjà fait mention de ce sujet dans un débat précédent. Il a dit, je crois, que suivant lui, le directeur général des Postes ne m'avait pas traité avec égard. Eh bien ! je n'ai pas fait de mauvais sang à ce sujet. Les personnes présentes à l'assemblée où cette réduction a été annoncée me disent que l'auditoire a bien accueilli cette nouvelle. J'étais moi-même présent. On me dit que cette déclaration a été faite d'une voix claire et élevée, et que tout l'auditoire que contenait le "Massey Hall" l'a entendue. Ayant été moi-même un témoin oculaire, je puis dire que cette déclaration a été faite de bonne foi, et a produit sur l'auditoire un effet magique.

Le directeur général des Postes a peut-être rencontré quelque obstacle qui retarde la réalisation de ses désirs, nous avons rencontré une difficulté semblable au sujet des droits différentiels que nous voulions accorder à l'Empire britannique seulement, mais j'en ai la preuve, ce soir-là, que le cœur du peuple était avec mon honorable collègue dans ce grand mouvement patriotique. Et lorsque, grâce aux efforts du gouvernement canadien, cette réforme se fera, l'honorable directeur général des Postes aura la satisfaction d'avoir contribué à resserrer les liens qui unissent la mère-patrie et la plus grande des possessions anglaises.

J'ai parlé du port des lettres, ainsi qu'on me l'avait demandé. Si les honorables membres de la gauche désirent avoir de moi des renseignements sur d'autres sujets, je suis bien prêt à les obliger, quoique je doive terminer mes observations, car je ne parlerai certainement pas après six heures. En terminant laissez-moi dire que les honorables membres de la gauche portent contre nous de sérieuses accusations. Ils nous accusent de ne pas avoir rempli une seule des promesses que nous avons fait au peuple, que nous avons trahi tous nos engagements. Voilà, M. l'Orateur, une grave accusation. Est-elle vrai ? Les honorables députés sont-ils sincères en portant une accusation de cette nature ? Après m'avoir entendu donner des chiffres que j'ai pris dans les documents publics, dira-t-on que ce gouvernement n'a pas racheté la promesse qu'il avait faite de diminuer le fardeau des taxes ? A la lumière des chiffres données par le ministre des Finances, chiffres que le ministre du Commerce a étudiés en détail, dira-t-on que, dans plusieurs branches de l'administration publique, on n'a pas pratiqué des économies et retranché des dépenses ?

Nous avons promis un accroissement de prospérité ; les honorables membres de la gauche prétendront-ils que le pays ne jouit pas d'une prospérité plus grande qu'auparavant ? Il y a deux ou trois ans, devant un auditoire distingué composé d'hommes de commerce, après avoir vu l'ex-ministre des Finances accumuler chiffres sur chiffres, statistiques sur statistiques, afin de persuader à ses auditeurs qu'ils étaient prospères, le premier ministre a prononcé ces paroles : Si vous me donnez l'administration des affaires publiques, si vous confiez le pouvoir à mon parti, nous n'aurons pas besoin des statistiques pour vous prouver que vous

êtes prospères, car vous le sentirez en mettant la main à votre gousset. Eh bien ! est-ce vrai ?

Les honorables membres de la gauche ont dit que c'était grâce à un accident que nous étions arrivés au pouvoir,—voulant parler, je suppose d'une question qui a profondément divisé la population du Canada, d'une question qui touchait au sentiment religieux. Il faut accueillir ces sentiments avec charité et tolérance, et bien déterminés à donner aux autres la même liberté de conscience que nous demandons pour nous-mêmes, car les sentiments religieux sont les plus fortement enracinés dans le cœur de tous. Lorsque ces sentiments se sont éveillés dans le pays, causant beaucoup d'excitation et de mécontentement, le premier ministre a dit : Je suis convaincu que si l'on me confiait le pouvoir, je parviendrais, en employant des moyens tout différents de ceux que nos adversaires ont adoptés, des moyens qu'approuveraient tous les hommes à l'esprit large et droit, à donner à cette question une solution paisible et heureuse. La promesse a-t-elle été tenue ? Je dis que s'il n'y avait rien autre chose au crédit de l'honorable premier ministre, cela seul serait suffisant pour engager le pays à lui renouveler sa confiance.

Qu'avons-nous promis encore ?

M. BERGERON : La réduction du droit sur la houille.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous avons promis d'abroger l'acte du cens électoral. Nous travaillons pour remplir notre engagement, en dépit de l'opposition des honorables membres de la gauche. Ceux-ci nous demandent de pratiquer l'économie. Nous proposons d'abroger cet acte qui, si on le mettait chaque année à exécution—et on devrait le faire en justice pour le peuple canadien—entraînerait une dépense de plusieurs millions. Les honorables membres de la gauche nous demandent de pratiquer l'économie et cependant ils veulent nous imposer cet acte dont l'application régulière occasionnerait une dépense de plusieurs millions.

Nous avons promis un plébiscite pour connaître l'opinion du peuple sur la question de la prohibition, et nous entendons remplir notre engagement.

Nous voulons faire aussi le remaniement des districts électoraux et remédier aux injustices criantes que les honorables membres de la gauche ont commises à ce sujet. Nous n'avons pas encore préparé ce projet de loi, mais lorsque nous prendrons la chose en mains, l'honorable chef de l'opposition nous prêtera-t-il ce concours qu'il prétend jamais nous refuser ?

Nous n'avons pas été parfaits, nous n'avons pas été capables de tout faire. Dans notre revision du tarif, nous n'avons pu satisfaire tout le monde ; mais obligés de veiller sur tous les intérêts, reconnaissant que le pays que nous avons à gouverner se trouve dans des conditions particulières, vu la législation que les honorables membres de la gauche nous ont imposée pendant dix-huit ans, nous avons cru qu'il était de notre devoir d'agir en hommes d'Etat, et que, tout en allégeant le fardeau des impôts, nous devions sauvegarder les meilleurs intérêts du pays. C'est ce que nous avons fait, je crois.

Peut-être serons-nous en mesure à l'avenir de pratiquer l'économie sur une plus grande échelle ; mais comme l'a fait remarquer mon honorable collègue, le ministre du Commerce, une grande partie de notre dépense est permanente et fixe, grâce aux obligations contractées par les honorables membres de la gauche. Au sujet de la plus faible partie, de la dépense que nous pouvons déterminer, nous espérons pouvoir effectuer des économies encore plus considérables que nous ne l'avons fait jusqu'ici.

M. BERGERON : Que dites-vous des droits sur la houille ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le droit sur la houille a été abaissé, ainsi que presque tous les autres droits sur les articles mentionnés dans le tarif.

Une VOIX : Et les droits sur les biscuits ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Un honorable député me dit : "et les droits sur les biscuits". Vous pouvez quelquefois lire dans des journaux peu soucieux de leur réputation des déclarations et des insinuations fausses et indignes, mais lorsqu'un député ose avancer un mensonge publié dans les journaux torys, et qui sera, je présume, publié de temps à autre, à savoir, que dans la revision du tarif, on a favorisé une certaine industrie dans laquelle j'étais autrefois intéressé, quand je vois, dis-je, un député s'oublier à ce point, je ne puis trouver de paroles pour caractériser, en termes parlementaires une pareille conduite. Tout ce que je puis dire, c'est de répondre : regardez le tarif, et vous verrez que ces articles ont été importés, en grandes quantités, l'année dernière sous l'empire de la clause différentielle, et que cette importation ne fera qu'augmenter à l'avenir ; vous verrez de plus que les droits sur ces articles n'ont pas, il est vrai, été élevés dans la dernière revision du tarif, mais ont été, d'un autre côté, considérablement réduits en vertu de la clause différentielle ; de sorte que la protection accordée au fabricant de biscuits, au lieu d'avoir été augmentée, a considérablement été diminuée. Il me répugne toujours de discuter des questions relatives à une industrie dans laquelle j'ai été intéressée. Je puis bien permettre à certains journaux peu soucieux de leur réputation de répéter ces accusations mensongères, mais je ne m'attendais pas à voir un membre du parlement qui peut consulter les dossiers et les livres publics, lancer contre moi une pareille insinuation.

Je n'ai plus qu'une minute ou deux à ma disposition, et laissez-moi vous dire que je crois avoir démontré comment nous avons racheté nos promesses. Nous savons tous qu'avant la dernière élection les honorables membres de la gauche ont fait certaines prédictions que nous pourrions considérer comme des engagements de leur part s'ils étaient des hommes d'honneur et avaient été sincères. Qu'ont prédit les honorables membres de la gauche, si le parti libéral arrivait au pouvoir ? Ils ont prédit la stagnation du commerce canadien. Eh bien, M. l'Orateur, toutes les lignes de transport, par terre et par eau, toutes les banques et toutes les chambres de compensation proclament que cette prédiction est fausse. Ils ont prédit en outre que les fabriques se fermeraient, et que les industries manufacturières seraient ruinées. Les milliers de fabriques en existence dans le Canada et celles qui s'établissent tous les jours donnent un démenti formel à cette prédiction.

Ils ont prédit de plus que nos artisans et nos ouvriers parcourraient les rues en demandant vainement du travail. Les lumières électriques

qui éclairent, pendant les longues heures de la nuit, plusieurs fabriques de notre vaste pays, démontrent que sous l'administration libérale, non seulement nos artisans ne cherchent pas en vain du travail, mais qu'ils sont employés continuellement, et qu'on a dû faire appel à d'autres artisans pour faire fonctionner ces fabriques jour et nuit, afin de répondre aux demandes du commerce. Les honorables membres de la gauche établissent un contraste entre les promesses et les actes du parti libéral. Je mets sous leurs yeux les prédictions qu'ils ont faites, et qui ne se sont pas réalisées, et je dis que, dans tous les cas, le parti libéral est prêt à s'en tenir à la logique brutale des faits.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

LE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA RIVIÈRE DE LA CHAUDIÈRE.

La Chambre continue à délibérer sur l'amendement fait au bill (n° 26) "Acte pour constituer en corporation le chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Je suis bien fâché de n'avoir pu, pour cause de maladie, suivre le débat qui a eu lieu en comité et devant la Chambre au sujet de ce projet de loi. J'ai cependant essayé de me procurer tous les renseignements que j'ai pu obtenir, et après avoir étudié cette mesure, j'en suis venu à la conclusion que la Chambre ne devait pas sanctionner ce bill. On est sous une fausse impression au sujet de l'attitude du gouvernement sur cette question. Laissez-moi vous dire immédiatement que le gouvernement n'a pas jugé nécessaire de faire de ce projet de loi une mesure ministérielle. C'est une question libre, et tous les membres de cette Chambre,—les membres de la droite, du moins,—sont parfaitement libres de voter comme il leur plaira sur ce projet de loi.

M. WOOD (Hamilton) : C'est ce que nous faisons toujours.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami me comprend, j'en suis certain. Cette mesure n'est pas une mesure ministérielle, et en tant que le gouvernement est concerné, chaque député est libre de voter comme il lui plaira.

Le bill est très simple, M. Corbin et ses amis demandent le privilège de construire un chemin dont le point de départ et le terminus seront sur le territoire américain. J'ai devant moi une carte indiquant le tracé de cette ligne. Il y a plusieurs années que je suis membre de cette Chambre et que je forme partie du comité des chemins de fer et j'ai toujours compris que la politique de cette Chambre était de ne pas accorder de chartes à deux chemins de fer destinés à desservir les mêmes localités.

Toutes les fois que nous avons donné une charte de chemin de fer et que la compagnie concessionnaire a prouvé qu'elle était capable de mener à bonne fin l'entreprise projetée, nous n'avons jamais à ma connaissance du moins, accordé une charte pour permettre à une autre compagnie d'établir une ligne rivale et destinée à desservir les mêmes localités.

M. PATERSON.

M. WOOD (Hamilton) : On demande de le faire aujourd'hui.

Quelques VOIX : A l'ordre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne m'oppose pas aux interruptions. Nous étudions une question libre, et il est bon que nous ayons une discussion libre. Quels sont les faits. L'an dernier, le parlement a voté à l'unanimité un crédit pour la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. On a considéré que la ligne que je viens de mentionner,—j'aime à croire, ou plutôt je suis certain que c'est encore là l'opinion de la Chambre,—devait être le premier tronçon d'un grand réseau de chemin de fer que nous nous proposions de construire. La devise des deux partis politiques est : Le Canada pour les Canadiens. Cette devise nous devons l'appliquer dans toutes les circonstances où il nous est possible de le faire. Eh bien ! je demande à la Chambre de considérer les grands intérêts qui sont en jeu. Le chemin de fer canadien du Pacifique s'est engagé à construire, pendant la saison prochaine, une voie ferrée jusqu'à Boundary-Creek. Cette compagnie est en état de remplir ses engagements. Le tracé de la ligne que le chemin de fer canadien du Pacifique se propose d'établir est entièrement sur le territoire canadien; voilà un point que je demande à la Chambre de ne pas perdre de vue. N'est-il pas plus sûr, dans les circonstances, d'avoir un chemin de fer construit sur le sol canadien ?

M. WOOD (Hamilton) : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un de mes honorables amis pour lequel j'ai le plus grand respect répond : "Non." Je lui demande de peser le pour et le contre. La carte que je tiens dans ma main est une réponse à mon honorable ami (M. Wood). Le haut-fourneau de Northport est une réponse peremptoire à l'honorable député. Ce haut-fourneau est situé à quelques pas, pour ainsi dire de la frontière canadienne. Pourquoi ? Parce que les propriétaires voulaient l'établir sur le territoire américain. N'est-il pas vrai que si nous permettons à M. Corbin de construire son chemin de fer, nous courons le risque de voir transporter, pour le traitement, le minerai canadien sur le territoire américain. Et qu'est-ce que cela représente ? Le développement des villes et du commerce américain, grâce aux matières premières canadiennes que nos voisins accapareront. Lorsque j'envisage la question sous cet aspect, il m'est impossible d'approuver le projet dont la Chambre est saisie. Je n'ai entendu aucun argument de nature à me convaincre que ce serait là une bonne politique.

Mais l'on dit qu'il doit y avoir concurrence. J'attire de nouveau l'attention de la Chambre sur ce que nous avons fait l'an dernier. Le parlement a voté une subvention pour la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et en même temps nous nous sommes réservé le droit de réglementer les tarifs de cette voie ferrée. Est-il bon d'ouvrir le champ à la concurrence, sans avoir aucune raison de le faire ?

M. MACLEAN : Oui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me répond, "oui" je suppose que l'honorable

député va nous donner pour raison que nous ne voulons aucun monopole. N'est-ce pas ?

M. MACLEAN : Oui, c'est l'une des raisons.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le monopole ! Voilà un mot dont on a étrangement abusé, je dois être maître chez moi....

M. MACLEAN : On dit que vous êtes le grand maître dans le cabinet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami prétendra-t-il que ce serait un monopole que d'avoir une ligne canadienne construite sur le territoire canadien, d'avoir des hauts-fourneaux canadiens sur le sol canadien ? Est-ce là un monopole ? Non, ce n'est pas un monopole, c'est simplement la protection de nos industries nationales. Je dis qu'il n'y a pas de danger que le chemin de fer canadien du Pacifique exige des prix exorbitants, car nous avons le droit de réglementer ses tarifs.

M. WOOD (Hamilton) : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami se moque d'une chose pour laquelle il a voté. Il a parfaitement le droit de se moquer de ce qui est bon et vrai, mais je suis convaincu que je ne fais qu'exprimer, en ce moment, la politique que le parti libéral a exposée ; plus que cela, la politique que les deux partis ont appuyée.

Nous avons dépensé des millions et des millions pour construire le chemin de fer canadien du Pacifique. Lorsque l'on a résolu d'établir cette ligne transcontinentale, j'étais dans les rangs de la gauche, je suis maintenant dans les rangs de la droite, et je puis témoigner que la Chambre a approuvé unanimement la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Je dis que dans mon humble opinion, nous commettrions une grande erreur si nous allions aujourd'hui nous engager dans une autre voie que celle que nous avons suivie. Nous avons le droit de réglementer les tarifs, il n'y a donc pas lieu de craindre des prix de transport exorbitants. Le chemin de fer canadien du Pacifique s'est engagé à donner le droit de passage durant la saison. Si nous constatons, l'an prochain, qu'un autre chemin de fer est nécessaire, il sera temps d'agir.

On me dit qu'il nous faut la concurrence. On me dit que le Grand-Tronc est intéressé dans ce projet. Le Grand-Tronc n'a pas, dans cette Chambre de meilleur ami que moi ; mais je suis un ami de ce chemin de fer que lorsqu'il travaille dans les intérêts du Canada. Je ne puis vraiment voir quel intérêt le Grand-Tronc peut avoir dans cette question. Je suppose, qu'il n'y a plus rien à ajouter.

M. WOOD (Hamilton) : Oh oui ; il y a encore beaucoup à dire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vois que mon honorable ami est impatient. Il peut être un homme sage, je n'ai aucun doute qu'il en est un, mais je ne sache pas qu'un homme, quel que soit son âge, ait le monopole de la sagesse. Je n'ai certainement pas la même expérience que lui, mais je donne le résultat de l'étude attentive que j'ai faite de cette question. Je puis me tromper, mais je crois rester fidèle à la politique de mon parti, politique que j'ai définie il y a quelques instants : le Canada pour les Canadiens.

M. MACLEAN : On m'avait dit ce soir que nous verrions bouillir la chaudière, et je crois que ce qui s'est passé prouve que l'on ne m'avait pas trompé. On m'avait dit que ce projet de loi devait être une mesure ministérielle et que le parti libéral était lié à la politique dont ce bill est l'exposé et qu'il la défendrait. J'ai été surpris, ce soir, d'entendre le ministre des Travaux publics répudier la politique que j'avais toujours considérée comme celle du parti libéral au sujet de cette question du chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière ; et je vais essayer de vous exposer les raisons qui me faisaient croire cela.

S'il y a devant le pays, un projet avantageux pour le Canada, s'il y a un projet avantageux pour la Colombie anglaise, c'est bien de permettre au Grand-Tronc de pénétrer dans le Nord-Ouest. Tout ce que le Grand-Tronc demande aujourd'hui c'est de pénétrer dans l'ouest et la Colombie anglaise, et il veut avoir accès à ces régions au moyen du chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière. La politique du gouvernement, à la dernière session, était d'assurer à la population de la Colombie anglaise, des communications plus faciles par chemin de fer. Nous avons donné, l'an dernier, près de quatre millions pour faire construire le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et nous avons inséré dans l'acte qui accordait cette subvention au chemin de fer canadien du Pacifique une disposition d'une grande importance. Quelle était cette disposition. C'est l'article " f " du contrat :

Que le comité des chemins de fer du Conseil privé pourra accorder des droits de parcours sur la dite ligne de chemin de fer et tous ses embranchements et raccordements, ou sur aucune de leurs parties, et sur toutes les lignes de chemin de fer maintenant ou ci-après possédées ou affermées ou exploitées pour le compte de la compagnie dans la Colombie anglaise au sud de la ligne-mère du chemin de fer de la compagnie, et l'usage nécessaire de ses voies, gares et terrains de gares, à toute autre compagnie faisant cette demande à telles conditions que ce comité pourra établir et fixer, et selon les dispositions de l'acte des chemins de fer ou de tels autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement du Canada pourra de temps à autre adopter. Rien dans les présentes ne sera censé impliquer que ces droits de parcours pourraient ne pas être ainsi accordés sous la disposition spéciale contenue dans les présentes.

Le parlement a déclaré l'an dernier qu'il ne donnait cette subvention qu'à la condition que le chemin de fer canadien du Pacifique accordât à toutes les autres compagnies des droits de parcours sur la dite ligne, ainsi que l'usage de ses voies, gares, etc.

Aujourd'hui, un chemin de fer très important au Canada demande l'application de ces dispositions et l'usage de ces droits. Je ne viole pas un secret en disant que depuis que j'ai soulevé cette question devant la Chambre, l'autre jour, l'on m'a dit que le Grand-Tronc a demandé au gouvernement de lui accorder des droits de parcours sur tous les chemins de fer qui se trouvent à l'ouest du lac Supérieur, et sur cette voie ferrée en particulier. Si nous avons à la dernière session voté près de quatre millions, si nous avons donné ces terrains houillers, si nous avons accordé ce privilège au chemin de fer canadien du Pacifique, c'était afin de permettre au gouvernement de réglementer les tarifs, et de plus, afin de permettre au gouvernement d'avoir la haute main sur ces voies de façon à pouvoir accorder des droits de parcours à n'importe quel chemin de fer.

Sir William Van-Horne s'est présenté l'autre jour, devant le comité des chemins de fer, et a déclaré que cette disposition était des plus importantes et donnait au peuple de ce pays la haute main sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-du-Corbeau, surtout en réservant au gouvernement le pouvoir d'accorder des droits de parcours. Et c'est parce que le Grand-Tronc demande aujourd'hui d'entrer en concurrence avec le chemin de fer canadien du Pacifique, et demande d'avoir accès à la Colombie anglaise, que le chemin de fer canadien du Pacifique se présente ici avec ses avocats et ses procureurs, afin de fermer au Grand-Tronc l'entrée du Nord-Ouest et de la Colombie anglaise. En outre, l'on me dit que le ministre de l'Intérieur fait tout son possible afin d'empêcher le Grand-Tronc de pénétrer dans la Colombie anglaise.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): L'honorable député voudrait-il nous dire sur quoi il s'appuie pour faire cette affirmation?

M. MACLEAN: Nous verrons plus tard ce qui en est. J'aurais aimé voir l'honorable ministre à son siège.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Je dis à l'honorable député que, comme à l'ordinaire, il parle de quelque chose qu'il ne connait pas.

M. MACLEAN: Je connais bien ce dont je parle, et le ministre de l'Intérieur aura l'occasion de prouver que je me trompe. Il y a quelque temps nous avons essayé, dans cette Chambre, de donner au Grand-Tronc accès au Nord-Ouest, dans les intérêts de la province du ministre de l'Intérieur, et pour faire disparaître le monopole dont souffrait le Nord-Ouest, suivant l'honorable ministre et son parti, mais nous ne l'avons pas entendu dire un mot en faveur de ce projet. Je le défie de déclarer qu'il aidera le Grand-Ttonc à obtenir des droits de parcours sur la ligne de la Rivière La Pluie, quand nous considérerons les subsides à accorder à ce chemin de fer.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Oui, je le ferai.

M. MACLEAN: L'honorable ministre a fait de grands progrès.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Je le ferai d'une manière pratique, et je n'imiterai pas l'honorable député qui agit de façon à empêcher la construction du seul chemin de fer sur lequel le Grand-Tronc puisse obtenir des droits de parcours pour pénétrer dans le Nord-Ouest.

M. MACLEAN: J'essaie à procurer au Grand-Tronc des droits de parcours, tant sur le chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière que sur celui de la Rivière La Pluie. Le ministre de l'Intérieur est un des membres du gouvernement qui a voté quatre millions de dollars pris dans le trésor public, afin de construire le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau; et je dis que le gouvernement doit s'en tenir à la politique inaugurée à la dernière session et appuyer toute voie ferrée canadienne qui désire entrer dans le Nord-Ouest par voie du chemin de fer de la Rivière de la Chaudière.

Assurément, le gouvernement n'est pas pour abandonner cette politique qu'il a déclaré, à la dernière session, être dans les intérêts du peuple canadien.

Lorsque la plus grande compagnie après le chemin de fer canadien du Pacifique déclare qu'elle ne désire aucune subvention, mais demande simplement le privilège d'entrer dans la Colombie anglaise, le gouvernement doit s'en tenir à cette politique et la défendre, ainsi que le ministre des Travaux publics, a fait ce soir. Ce n'est pas une question libre. C'est une question que lie le parti libéral; et s'il est vrai, ainsi que l'a fort bien déclaré le ministre des Chemins de fer et Canaux, devant la Chambre et le comité des chemins de fer, que cette entreprise soit dans l'intérêt public, le gouvernement doit l'appuyer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Il a parlé en son nom seulement.

M. MACLEAN: Il a parlé en sa qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, et je lui demande de s'en tenir à sa déclaration. S'il ne peut appuyer cette politique, il est temps pour lui de sortir du gouvernement. Je suis convaincu cependant qu'il restera fidèle à cette politique et qu'il amènera ses collègues à partager sa manière de voir. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a parfaitement raison de prendre aujourd'hui l'attitude qu'il prend au sujet de ce bill. On a prétendu que ses déclarations d'aujourd'hui ne s'accordaient pas avec ses déclarations de l'an dernier. Si j'ai bien compris son attitude, le ministre des Chemins de fer et Canaux désirait, à la dernière session, ouvrir ce territoire et assurer la construction d'une ligne canadienne dans cette région. L'honorable ministre peut voir s'établir, cette année même, une ligne canadienne dans cette région. La population de ce territoire vient ici et nous dit: Nous avons accordé de fortes sommes pour faire construire une voie ferrée par le chemin de fer canadien du Pacifique; donnez-nous la concurrence et permettez au Grand Tronc, qui vient du sud, de faire concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique.

Avoir la concurrence en matière de chemins de fer est une chose, et conserver le commerce à notre propre pays est une autre chose; mais par deux voies différentes, nous pouvons obtenir les deux choses. Nous pouvons avoir la concurrence en accordant des privilèges, et je suis convaincu que dans le cas actuel, nous pouvons réussir en nous prenant de cette façon. Si vous voulez conserver le commerce dans le pays, il est un bon vieux moyen que vous pouvez prendre, adoptez la politique nationale, servez-vous du tarif et imposez des droits d'exportation. Nous conservons le commerce dans notre pays, et nous empêchons le chemin de fer canadien du Pacifique à différents points où cette ligne entre aux Etats-Unis, d'éloigner ce commerce, en adoptant la politique nationale, ou bien en imposant des droits d'exportations. Les honorables membres de la droite se rapproche chaque jour de la politique nationale, et il ne serait pas embarrassant pour eux, après le progrès qu'ils ont fait en ce sens, de demander à cette Chambre, d'imposer un droit d'exportation sur le minerai afin de conserver le commerce pour le pays. On peut obtenir ce résultat grâce à la politique nationale, et on pourrait imposer des droits de douane plus élevés s'il le fallait pour conserver le commerce au Canada, et en même temps, nous assurerions au peuple les bienfaits de la concurrence dans la Colombie anglaise. La province de l'Ontario, a fourni la plus

grosse part des $4,000,000 que l'on a votés l'an dernier. Les marchands de Toronto, bien qu'on les ait dissuadés d'adopter une motion en faveur du chemin de fer de la vallée de la Chaudière, demandent une entrée par cette voie, dans la Colombie-anglaise. Ils désirent la concurrence. Lorsque les membres de la chambre de commerce de Toronto se sont réunis l'autre jour pour adopter une résolution en faveur de cette ligne, deux ou trois directeurs du chemin de fer canadien du Pacifique ont induit le comité à remettre la chose à un autre jour ; mais les marchands des provinces de l'Ontario et de Québec sont en faveur d'un projet qui donnerait au Grand-Tronc une entrée libre dans la Colombie anglaise par voie du Nord-Ouest.

Les honorables députés qui, à la dernière session, ont porté la parole pour défendre le gouvernement au sujet du bill concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau ont fortement insisté sur les avantages de la concurrence, et d'une voie en commun. L'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) s'est exprimé comme suit :

Le gouvernement règlera cela : je ne sais pas ce qui en est aujourd'hui. En outre nous avons les droits de libre parcours sur le nouveau chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Voilà un point très important. C'est une bonne chose à avoir, et je n'ai aucun doute que ce privilège sera soigneusement conservé dans l'intérêt de la population du Canada par le présent gouvernement qui compte parmi ses membres quelque hommes d'affaires qui, lorsqu'ils font un contrat, le font d'une manière pratique, et comme on fait les affaires généralement.

L'honorable député croyait, à la dernière session, que le gouvernement, en votant cette forte subvention et en donnant ce privilège au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, accorderait des droits de parcours sur cette voie ferrée à toutes les lignes qui en feraient la demande.

Le Grand-Tronc demande maintenant la permission d'entrer dans cette région et de jouir de ces droits, mais le ministre des Travaux publics, un des membres du gouvernement, dit qu'il faut les lui refuser. Les députés qui ont appuyé le bill concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, ont fait remarquer quelle importance avait cette concession de droits de libre parcours, et cependant ils s'opposent aujourd'hui à l'introduction d'un chemin de fer dans cette partie du pays.

Le chemin de fer canadien du Pacifique prétend être une ligne entièrement canadienne, mais aujourd'hui il traverse la frontière à plusieurs endroits, partout où il voit la chance d'obtenir du trafic des États-Unis. Est-ce que le chemin de fer canadien du Pacifique fait une seule concession aux marchands canadiens ? Il accorde des termes plus favorables aux marchands américains qui veulent se rendre à Montréal et obtenir ses tarifs de transport à travers le continent. Mais il n'a jamais fait de conditions libérales aux marchands de ce pays, mais il a toujours été prêt en tout à sacrifier les intérêts canadiens à ses propres intérêts.

Lorsqu'une autre compagnie se présente devant cette Chambre et demande la permission de construire un chemin de fer, il semble qu'on la lui refuse. On a parfaitement raison de permettre à une ligne américaine de pénétrer dans cette région, si nous ne pouvons nous y rendre par nos propres chemins de fer ; mais une fois-là, nous pouvons protéger notre commerce en imposant des droits de douanes et des droits d'exportation.

Le chemin de fer dont il est présentement question n'est pas cependant un chemin américain, c'est le Grand-Tronc. On ne demande aucune subvention, mais le chemin de fer canadien du Pacifique obtient tout ce qu'il désire. Nous voyons ici les membres du gouvernement combattre une législation et une politique qu'ils ont approuvées à la dernière session. Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre longtemps.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MACLEAN : Je vois à son siège l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) et j'aimerais l'entendre, sur cette question, exprimer les sentiments de la ville qu'il représente, et nous dire si la population de l'Ontario qui a donné de l'argent pour le chemin de fer canadien du Pacifique, non seulement dans le Nord-Ouest, mais dans la Colombie anglaise, voit d'un bon œil, lorsqu'une grande compagnie comme le Grand-Tronc demande simplement une entrée dans le Nord-Ouest, les membres du gouvernement, en dépit des engagements de la dernière session, essayer de refuser des droits de parcours sur le chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière.

J'espère que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne changera pas son attitude, et je puis lui dire que le Grand-Tronc agit de bonne foi et a manifesté le désir et l'intention de pénétrer dans le Nord-Ouest. Le Grand-Tronc sait que du moment qu'il pourra se rendre jusqu'au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, il aurait accès au Nord-Ouest, car il peut facilement construire, dans l'espace de six mois, une voie jusqu'à Lethbridge. Permettez au Grand-Tronc d'atteindre ce point, et avant longtemps il se rendra à l'est de Port-Arthur par une route ou une autre. Tout ce que nous avons à faire pour résoudre le problème du transport au sujet du Nord-Ouest, c'est de donner une certaine somme de liberté. Les libéraux, cependant, entravent la liberté et la concurrence.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MACLEAN : Surtout l'honorable député, qui se dit libéral mais qui n'est qu'un réactionnaire, et qui ne désire nullement voir la Colombie anglaise jouir des avantages de la concurrence. Je suis loin d'être d'accord avec lui sur ce point. La Colombie anglaise, le Nord-Ouest et le Manitoba appellent le jour où le Grand-Tronc entrera dans ces régions du Canada, et ce jour arrivé, pour la première fois dans l'histoire de ce pays, le chemin de fer canadien du Pacifique rencontrera un rival qui le forcera à rendre justice au peuple canadien.

M. HUGHES : L'honorable député d'York-est semble travailler avec un grand intérêt à assurer au Grand-Tronc une entrée dans la Colombie anglaise, et il s'est longuement étendue sur la nécessité qu'il y a de permettre à cette ligne d'atteindre Lethbridge. Il est très facile au Grand-Tronc d'atteindre Lethbridge aujourd'hui, car il pourrait venir directement des Etats-Unis, atteindre le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau et pénétrer dans le territoire dont il est présentement question. Je ne puis voir quel grand avantage retirerait le Grand-Tronc en passant sur vingt ou trente milles de ce petit chemin de fer qui sera entièrement sur le territoire canadien, lorsqu'il peut de Lethbridge, pénétrer dans cette région, par voie du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Mais ce n'est pas là ma principale objection au présent bill. Ce à quoi je m'oppose surtout, c'est qu'on permette à ce chemin de fer d'avoir sa tête de ligne sur le territoire américain, d'entrer sur le territoire canadien, de longer la frontière sur une distance de cinq ou six milles, de retourner ensuite aux Etats-Unis, et de revenir au Canada, en passant à travers toutes les mines de la vallée de Greenwood.

Les défenseurs de ce projet de loi ne prétendent pas que ce chemin aura plus de trente milles sur le territoire canadien, et, cependant, ils ont l'audace de venir ici et de nous demander la permission de construire, le long de ce petit tronçon, des embranchements d'une longueur de vingt milles, dans n'importe quelle direction.

J'ai dit aux promoteurs de cette entreprise que s'ils voulaient construire leur ligne entière sur le territoire canadien, je les appuierais. Mais ils nous répondent que pour établir ainsi leur voie ferrée, il leur faudrait traverser des chaines de montagne. Eh bien ! d'autres ont dû faire la chose ; en adoptant ce tracé, il n'y a aucun doute que l'on ouvrirait de riches districts miniers qui seraient d'une grande valeur pour le Canada, tandis que par le tracé actuel, on se propose simplement de passer à travers de nos mines et de transporter le minerai au haut-fourneau de Northport. On a déjà fait remarquer qu'aussitôt après l'adoption de ce bill par le comité des chemins de fer, les promoteurs de l'entreprise, croyant que le bill avait été voté par la Chambre, se sont empressés de télégraphier aux côtes du Pacifique cette nouvelle qui a été accueillie avec beaucoup de plaisir à Spokane et dans les autres villes américaines situées le long de la frontière, démontrant ainsi que l'objet que l'on a en vue, c'est de transporter le minerai canadien à Northport et de faire du territoire canadien un simple pied à terre. J'appuierai le bill, si les promoteurs de l'entreprise veulent construire une route entièrement canadienne, mais je le combattrai dans sa forme actuelle.

Sir ADOLPHE CARON : Il m'a fait beaucoup plaisir d'entendre le ministre des Travaux publics (M. Tarte) porter la parole ce soir devant cette Chambre, car nous savons tous que depuis quelque temps sa santé laissait à désirer ; et lorsqu'il nous parle du Canada pour les Canadiens, je reconnais les bons vieux sentiments conservateurs dans lesquels il a été élevé, et j'admets bien volontiers que lorsqu'il était dans les rangs d'un autre parti, il a toujours combattu dans les intérêts du Canada.

Je tombe d'accord avec lui ce soir, comme je tombais d'accord avec lui avant qu'il abandonnât le vieux drapeau et la vieille politique, et si je puis m'exprimer ainsi, le grand vieillard. Dans ce temps-là, nous étions convaincus que pour développer le Canada, il fallait réserver le Canada aux Canadiens. En appuyant ce soir le bill concernant le chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière, je considère que j'aide à conserver le Canada pour les Canadiens. Je voudrais savoir quel est l'homme, intéressé à la prospérité du Canada, qui peut se lever ce soir et dire qu'il serait contre les intérêts du Canada de permettre au Grand-Tronc de pénétrer dans ce territoire. Nous savons que le développement des mines de cette région dépend du transport du minerai à meilleur marché possible. Je serais le dernier homme à empêcher le chemin de fer canadien du Pacifique à pénétrer dans ce territoire ; mais que devient la devise " le Canada pour les Canadiens ", si vous refusez d'accorder le même privilège au Grand-Tronc, le premier chemin de fer établi dans ce pays, lorsque les mineurs vous déclarent que, pour l'heureux développement de cette région, il faut absolument que les minerais de basse teneur que produit ce territoire soient transportés à meilleur marché possible ?

C'est la raison pour laquelle j'appuie ce soir ce projet de loi. Avant que cette contrée fut encore beaucoup connue au Canada, M. Corbin et ses amis s'y sont rendus et ont dépensé, pour l'ouvrir, $1,600,600. Ils avaient confiance dans l'avenir de cette région, au point de vue minier, et ils ont dépensé leur argent sans compter pour en favoriser le développement.

Est-il raisonnable de tourner aujourd'hui le dos à ces gens après ce qu'ils ont fait pour cette contrée, et de leur dire : Vous ne pouvez pas pénétrer dans ce pays, parce que le chemin de fer canadien du Pacifique s'oppose à votre projet ? Je suis un de ceux qui ont approuvé la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et personne ne peut m'accuser de m'être opposé à l'exécution de cette grande entreprise qui a tant contribué au développement des intérêts canadiens et a fait le Canada ce qu'il est aujourd'hui. Mais parce que nous avons obtenus la coopération du syndicat du chemin de fer canadien du Pacifique pour construire cette ligne transcontinentale, comme canadien croyant à l'avenir du Canada, je ne suis pas prêt à dire, que nous devons nous arrêter aujourd'hui, et placer sous la haute main du monopole nos vastes terrains miniers qui n'ont pas encore été exploités. Je ne veux pas fermer l'entrée de cette région au chemin de fer canadien du Pacifique, mais j'y veux y voir pénétrer le Grand-Tronc, et je veux qu'on encourage ceux qui ont foi en l'avenir du Canada, à placer leur argent, comme a fait M. Corbin, pour aider au développement des grands intérêts miniers du pays.

L'honorable ministre des Travaux publics a dit que nous devions tenir cette contrée sous la haute main du chemin de fer canadien du Pacifique, parce que celui-ci construisait le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et allait construire dans ce territoire une voie ferrée qui répondrait à tous les besoins. Ceux qui étaient présents au comité des chemins de fer savent parfaitement bien ce que la discussion a révélé. On nous a dit là que le chemin de fer canadien du Pacifique allait construire une voie ferrrée du même type que celle qu'il a construite à travers le continent. Le mineur peut rencontrer cette difficulté, M. l'Orateur.

Le chemin de fer canadien du Pacifique peut s'adresser au gouvernement et dire : La construction de notre ligne nous a coûté $25,000 ou $50,000 par mille, et comment pouvons-nous réduire les tarifs pour accommoder les mineurs ? Si le Canada veut favoriser les grands intérêts miniers de cette région il permettra à une autre ligne de pénétrer dans ce territoire et de faire concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique. Il accordera une charte pour permettre à M. Corbin de construire cette ligne que le Grand-Tronc utilisera, de sorte que la concurrence forcera le chemin de fer canadien du Pacifique à n'exiger que des prix de transport raisonnables.

Il m'est impossible de comprendre comment, dans ce libre parlement du Canada, une voix peut s'éle-

ver pour empêcher une grande compagnie comme le Grand-Tronc d'obtenir un pied-à-terre dans cette contrée. Il est parfaitement bon que le chemin de fer canadien du Pacifique ait le même privilège que le Grand-Tronc ou que tout autre chemin de fer, mais si l'on veut développer les grandes richesses minières de cette région, il faut la concurrence en matière de chemins de fer et assurer ainsi le transport facile du minerai, à meilleur marché possible, des mines au haut-fourneau. Restant fidèle, aujourd'hui comme par le passé au principe que l'on a invoqué : " Le Canada pour les Canadiens," fidèle aux intérêts qui, j'en suis convaincu, vont ouvrir une ère nouvelle dans l'histoire du Canada, désireux de développer les richesses inexploitées de cette partie du pays, j'ai l'intention de faire tout ce qui est en mon pouvoir afin d'obtenir pour la région de Boundary-Creek tous les moyens de transport nécessaires à l'heureux développement de ce territoire.

On me dit que cette nouvelle ligne enlèverait au Canada le commerce et les affaires qui doivent appartenir à notre population. Il n'en sera rien ; en voici la raison. Comme l'a dit mon honorable ami, le député d'York, le gouvernement a dans les mains le moyen d'empêcher les Etats-Unis d'accaparer le commerce du Canada. Le gouvernement fixe le tarif et il a à sa disposition les moyens de protéger le Canada contre l'invasion des marchandises étrangères. Dans ce district qui, d'après les plus grands experts du monde, va devenir un des plus riches centres miniers du monde, il est de notre devoir de laisser à l'entreprise privée toutes les chances de placer des capitaux dans la construction des chemins de fer, ou dans toute autre œuvre propre à favoriser le développement de cette région. Je veux permettre à tous les chemins de fer d'avoir accès à cette contrée, et en agissant ainsi, je crois servir les meilleurs intérêts du Canada.

M. OLIVER : Je n'ai pas l'intention de retarder le vote sur cette question.

Quelques VOIX : C'est ce que vous faites, cependant.

M. OLIVER : Ce n'est pas là mon désir, si la Chambre, dans mon humble opinion, comprend bien l'importance de la question sur laquelle elle doit voter. Il ne s'agit pas simplement de savoir si l'on va construire ou non, une trentaine de milles de chemin de fer. Il y a plus. C'est là une question qui a fortement ému, autrefois, la province du Manitoba, et qui a presque causé une rébellion dans cette province. C'est la même question dont la solution, dans le Nord-Ouest, a coûté $15,000,000 au Canada ; et aujourd'hui l'on demande à la Chambre de donner absolument pour rien ce qui nous a tant coûté d'argent par le passé.

Je ne crois pas que la Chambre se rende bien compte de la gravité de la situation. C'est un essai de rétablir, sous l'autorité de la Chambre, le monopole du chemin de fer canadien du Pacifique dans l'ouest du Canada,—de rétablir le monopole qui était la principale objection que les libéraux ont fait valoir contre la charte primitive du chemin de fer canadien du Pacifique,—de ressusciter la disposition la plus répréhensible de cette charte, et que le gouvernement même qui avait signé le contrat a annulée en payant $15,000,000. Assurément ce nouveau parlement ne voudra pas, sous une nouvelle administration, perpétuer, de son propre mouvement, un état de choses auquel nous avons mis fin en payant $15,000,000. Ce n'est pas simplement une question de millions. Il s'agit de savoir si le Canada va s'assujétir ou non au monopole du chemin de fer canadien du Pacifique.

Telle est la question soumise à la Chambre et celle sur laquelle, en ma qualité d'habitant du Nord-Ouest durant nombre d'années, je désire parler. Je dis que tout grands qu'aient été les avantages en fait de construction et de prolongement de chemin de fer en cette région, les désavantages résultant du monopole en fait de chemin de fer ont détruit, dans une très grande mesure, ces avantages qui coûtent tant de millions de doliars au pays. Si les commerçants, les manufacturiers et les hommes d'affaires de l'est du Canada n'ont pas retiré de l'extension de leur commerce au Nord-Ouest les bénéfices qu'ils avaient le droit d'espérer, c'est grâce au monopole qu'exerce le chemin de fer canadien du Pacifique. Il y a autant besoin de concurrence en fait de chemin de fer à la Colombie anglaise qu'au Nord-Ouest. Il y en a plus besoin si la chose est possible, et je demande à cette Chambre d'y songer un instant avant d'adopter une politique qui constituerait une politique de monopole absolu en fait de chemin de fer à la Colombie anglaise, par suite dans les territoires du Nord-Ouest, également.

Une VOIX : Ça ira.

M. OLIVER : Non, ça n'ira pas. Je parlerai de l'effet de la concurrence sur le développement de la région de la Kootanie, auquel mon comté est intéressé au même degré que les villes de la côte du Pacifique, au nom desquelles certains députés élèvent *tant la voix*.

Laissez-moi citer un exemple concernant le développement du commerce de la région de la Kootanie. Il y a là une région connue sous le nom de Sandon, où se fait l'exploitation de mines d'argent. C'est là que se vend la plus grande partie des produits expédiés de l'Alberta dans la Kootanie. Il y a là deux chemins de fer, savoir : le Kaslo et Slocan et le chemin de fer canadien du Pacifique, exploité sous le nom du Nakusp et Slocan. L'un et l'autre de ces chemins ont été construits dans le but de transporter le minerai de l'endroit aux hauts-fourneaux des Etats-Unis. Le Kaslo et Slocan est virtuellement un embranchement du Grand-Nord. C'est seulement par suite de la concurrence apportée par ces deux chemins de fer dans le transport du minerai aux hauts-fournaux, que la région de Sandon constitue un endroit avantageux. Le minerai est surtout transporté à Omaha, je crois, par l'un et l'autre.....

M. l'ORATEUR : Le temps accordé à la considération des *bills d'intérêt privé étant* expiré, la Chambre continuera l'examen du budget.

VOIES ET MOYENS—BUDGET.

M. WALLACE : Je suis convaincu, M. l'Orateur, que la Chambre a été enchantée de constater, aujourd'hui, que l'honorable ministres des Douanes (M. Paterson), après un repos d'une couple d'années avait recouvré sa vigueur de langage ordinaire. Il m'a fort diverti par sa plaisante histoire concernant un membre conservateur du parlement anglais, lequel disait qu'en Angleterre on

criait et criait sans cesse. Eh bien ! si ce monsieur se fût trouvé dans cette enceinte, aujourd'hui, il aurait pensé qu'on crie aussi au Canada.

Je suis tout à fait convaincu que les assertions de l'honorable ministre étaient aussi hasardées et inexactes que faites sur un ton retentissant et boursouflé. Ce fut un tissu de.....dirai-je de fausse représentations ? Je pense que l'expression est tout à fait parlementaire.

Quelques-unes de ces assertions requièrent une réponse, et je tâcherai de répondre à un certain nombre d'entre elles m'efforçant dans tous les cas de le faire aussi brièvement que possible.

L'honorable ministre dit que nous faisons de lâches et basses insinuations contre certains de ses collègues. Il n'a nommé personne, mais il a jeté les yeux sur le ministre qui siège à sa droite, c'est-à-dire le ministre des Travaux publics (M. Tarte) et il l'a dépeint comme un ange de lumière. Certes, ce n'est pas là l'opinion que ses amis politiques possèdent sur le compte de ce monsieur-là. Les journaux quotidiens de Montréal, où il demeure, je crois nous rapportent qu'il y a là divers clubs libéraux, et que les membres de l'un d'eux, appelé le club Letellier—nom bien libéral,—ont passé leur temps à lui décocher des traits, ce qu'ils ont fait sans aucun ménagement. Ensuite, le club Geoffrion, autre société libérale, qui a pour parrain un de ses collègues, a donné le spectacle d'une attaque également vigoureuse contre lui.

Puis, le club Bickerdike, qui porte le nom d'un libéral éminent, a aussi, non seulement fait opposition à l'honorable ministre, mais encore fait l'exposition de sa conduite. Et je me rappelle avoir lu l'autre jour un discours très vigoureux prononcé par M. Lebœuf, discours que, je n'en doute pas, le ministre des Travaux publics a lu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'était très long.

M. WALLACE : Oui, et très piquant ; et il ne ménageait pas le ministre des Travaux publics, mais il l'accusait de tous les crimes politiques connus, en appuyant ses assertion de preuves assez concluantes, je trouve.

Mais il existe encore un autre club à Montréal, et celui-là ne maltraite pas l'honorable ministre, car chacun de ses membres est un ami zélé de son patron. Je parle du Club Tarte. Il n'y a rien de trop bon pour les membres du Club Tarte, me dit-on, tout comme il n'y a rien de trop bon, d'après le premier ministre, pour M. Tarte lui-même.

En terminant son discours, l'honorable ministre des Douanes a déclaré, comme il l'avait déjà fait souvent en parlement et sur les hustings, que les conservateurs avait prédit toutes sortes de calamités dans le cas où les libéraux arriveraient au pouvoir. Eh bien ! je suppose qu'en présence de cette accusation nous devons nous avouer coupables. Et pour quoi faisions-nous ces prédictions ? Parce que nous croyions que ces messieurs de la droite étaient honnêtes en proclamant leur programme, et qu'ils rempliraient, en prenant l'administration des affaires publiques, les promesses qu'ils avaient faites alors qu'ils étaient dans l'opposition.

Ont-ils rempli ces promesses ? Leur programme est en entier resté lettre morte. Je les défie de mentionner un seul article du programme qu'ils préconisaient dans l'opposition auquel ils aient donné effet aujourd'hui, bien que la troisième session du parlement qu'ils ont ouvert, soit presque écoulée.

Certes, nous savons tous quel était leur programme, car nous avons lu leurs discours et les résolutions adoptées dans les conventions libérales.

Voici le discours d'un honorable député, qui disait :

Dans une société agricole comme la nôtre, il devrait être permis d'importer les instruments aratoires en franchise. Je sais par expérience personnelle, surtout par ce que j'ai constaté au Manitoba, que les manufacturiers du Canada ne se prévalent pas du droit élevé pour améliorer les articles de leur fabrication au bénéfice de la population. Ils prennent ce droit de 30 pour 100 pour le mettre dans leur poche, et là est le résultat principal de la politique nationale.

Le député qui a prononcé ces paroles fait maintenant partie du gouvernement.

M. SPROULE : Nommez-le.

M. WALLACE : Ce sont les paroles de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière).

Qu'est-ce que cet honorable ministre a à dire aujourd'hui ? Ou que le cabinet a rejeté son avis, ou que lui, l'honorable ministre, l'a changé ? Comment ! en prenant les rênes du pouvoir, ces messieurs, non contents de la protection que le gouvernement protectionniste conservateur avait accordée aux manufacturiers d'instruments aratoires, concédèrent réellement à ceux-ci une protection encore plus forte. Ils ont conservé le droit de 20 pour 100 dont ces articles étaient frappés, et ils ont réduit les droits concernant la matière première entrant dans leur fabrication.

Une VOIX : Comme pour les biscuits.

M. WALLACE : Précisément comme dans le cas des biscuits, où ils ont accordé plus de protection en réduisant le droit imposé sur la matière première. Il est vrai que maintenant ils ont augmenté quelque peu ce droit, mais le ministre des Finances ne peut dire quel va en être le résultat.

Il est un autre membre du gouvernement qui, dans ses discours aux électeurs, a aussi exposé quel était le programme du parti libéral. Le premier ministre actuel, d'après le *Chronicle* de Halifax, a prononcé en cette ville les paroles suivantes :

En 1878, lors du retour au pouvoir du parti conservateur, la farine fut taxée de 50 cents par baril. L'an dernier, cette taxe a été augmentée à 75 cents. Quelle est la raison de cet impôt, et quel en est l'effet ? Je suppose que tous les conservateurs conviendront que, tout en étant dans la nécessité de payer des taxes pour former un revenu, s'il est un objet qui devrait être exempt de taxation, c'est le pain. Voilà un article qu'on ne devrait taxer que quand le pays est forcé de défendre son territoire et son honneur. Nous ne sommes pas dans ce cas au Canada. Si nous nous y trouvions, chacun serait prêt à sacrifier sa vie, s'il était nécessaire. Cet impôt ne peut être nécessaire au besoin du revenu, car nous avons plus de revenu qu'il ne nous en faut. S'il n'est pas motivé par les nécessités du revenu, par quoi l'est-il ? Ce qu'on veut, c'est empêcher la farine américaine de s'introduire dans le pays, c'est vous contraindre à acheter de la farine canadienne, c'est produire la rareté de cet article, c'est exclure la concurrence, et c'est provoquer la cherté du pain.

Tels étaient les mauvais résultats de l'impôt sur la farine.

N'en est-ce pas là la raison ? En cette province-ci vous ne récoltez pas de blé, et dans notre province nous sommes obligés d'importer notre farine ; mais dans l'Ontario et au Manitoba on récolte le blé, et c'est afin de favoriser les

cultivateurs de ces deux provinces aux dépens de la population de Québec et de la Nouvelle-Ecosse, que cette taxe est imposée.

Telle était ce que déclarait l'honorable premier ministre. Or, quelle est l'attitude des membres de la droite aujourd'hui ? Comment, M. l'Orateur, ils ont fait adopter par cette Chambre un tarif qui impose un droit de 12 cents par baril sur le blé et de 60 cents par baril sur la farine.

L'honorable premier ministre a fait un autre discours dans lequel il disait au sujet de la houille.

Vous produisez beaucoup de houille en cette province ; on n'en produit pas dans l'Ontario ni dans Québec, et cependant le climat y est froid, et la houille nécessaire. Afin de forcer ces deux dernières provinces à acheter cet article de la Nouvelle-Ecosse, et de favoriser ainsi ses propriétaires de mines de houille, on a imposé un droit de 50 cents par tonne sur la houille américaine qui se trouve à deux pas de nos frontières. Voilà qui peut être politiquement *habile, mais ça n'est pas patriotique.*

Quelle est l'attitude du gouvernement aujourd'hui ? Il a augmenté le droit sur la houille de 50 cents à 53 cents par tonne. Naturellement, 50 cents, ça constituait un vol, c'était injustifiable et anti-patriotique, mais 53 cents, c'est parfait.

Qu'est-ce que ces messieurs ont à répondre à cet égard ? Qu'ont-ils à dire relativement à leurs promesses violées, relativement à l'extrême mépris dont ils font preuve pour les promesses qu'ils ont faites aux électeurs pour capter leurs suffrages ?

Je dis donc que si le ministre des Douanes nous raille parce que nos prédictions ne sont pas accomplies, c'est qu'il oublie ces faits, car en se les rappelant, il verrait que si elles ne se sont pas réalisées, c'est qu'elles reposaient sur des déclarations et sur une politique émanées d'eux lors de leur séjour dans l'opposition, mais dont leur défaut de sincérité en les énonçant, ou la crainte de l'application de leurs théories, après leur avènement au pouvoir, en a empêché l'effet.

Maintenant, M. l'Orateur, je ferai quelques remarques au sujet de l'état élaboré du ministre des Douanes concernant l'effet du tarif différentiel et la manière dont il va réduire le prix des objets.

M. l'Orateur, j'ai à dire de cet état que jamais nous n'en avons vu exposer de plus malhonnête à cette Chambre, qu'il est de nature à induire en erreur et qu'il est faux. Le ministre des Douanes a dit qu'on le lui avait préparé, mais je ne me soucie guère de savoir qui l'a préparé ; j'établirai simplement qu'il est malhonnête et de nature à tromper.

L'honorable ministre a commencé par dire qu'il allait donner une liste d'articles au sujet desquels le nouveau tarif a diminué les droits. Dans cet état il a cité la houille. Cet article a été frappé d'un droit spécifique, mais il dit qu'il y a eu 4 pour 100 de diminution dans le droit payé sur les importations. Il y aurait eu 6⅔ pour 100 de diminution sur les articles en coton ; $5_{7\frac{0}{0}}$ pour 100 sur les gants ; 5⅔ pour 100 sur les chapeaux et les bonnets. J'ai demandé à l'honorable ministre si cette diminution constituait une réduction du percentage du coût de l'article ou du droit même. Il ne m'a pas répondu. Qu'il n'ait pu ou qu'il n'ait pas voulu le faire, c'est ce qu'il sait mieux que personne.

Puis il a continué en disant : " Je vais vous donner la liste de 107 articles sur lesquels il y a eu des diminutions de percentages énormes." "Voici," continue-t-il, "sur certain article une diminution de 20 pour 100, en voici une sur certain autre article de 46 pour 100." Eh bien ! M. l'Orateur, qu'y a-t-il de vrai là-dedans ? Prenons, par exemple le vert de Paris, le premier item que j'aperçois. L'ancien droit était de 10 pour 100 en vertu des dispositions du tarif différentiel appliqué à l'Angleterre, et l'honorable ministre déclare que le droit sur cet article sera de 7½ pour 100, et que le droit perçu sur les importations anglaises en vertu du nouveau tarif, après le 1er juillet, établira une diminution de 25 pour 100. Mais, je dis que cette diminution est de 2½ pour 100, juste un dixième de celle qu'il dit être opérée ! Jamais état plus de nature à induire en erreur n'a été exposé à cette Chambre.

Puis, il dit ensuite que l'ancien droit sur la brique était de 20 pour 100, et qu'il sera de 15 pour 100 en vertu du tarif différentiel relatif à l'Angleterre, ce qui, ajoute-t-il, constitue une réduction de 25 pour 100 ; je dis que c'est une réduction de 25 pour 100 et rien de plus. L'état tout entier est de nature à tromper, que ce soit ou non avec intention, et il est faux également.

M. WOOD (Hamilton) : L'état est absolument exact. Quelle différence y a-t-il entre $10 et $7.50 ? N'est-ce pas 25 pour 100 ?

M. FOSTER : M. l'Orateur, je fais observer que l'honorable député doit se découvrir lorsqu'il s'adresse à la Chambre.

M. WALLACE : Peu importe, son chapeau ne couvre rien.

L'honorable ministre dit encore que le droit sur le ruban pour clôtures était de 15 pour 100, et qu'en vertu du tarif différentiel il sera de 11¼ pour 100, et il ajoute qu'il y a 25 pour 100 de réduction. Je prétends que la réduction est de 3¾ pour 100 ni plus ni moins. Sur une valeur d'articles importés de cent dollars, en vertu de l'ancien tarif, on payait $15 de droits, et en vertu du nouveau on paie $11.25, c'est-à-dire 3¾ pour 100 de moins. Tel est le montant réel de cette diminution.

Autre article : le blanc de champignon. L'honorable ministre dit que le droit sur cet article était de 20 pour 100, et que le gouvernement actuel en a décrété l'entrée en franchise, soit une réduction de 100 pour 100. J'aimerais savoir comment il leur était possible d'opérer une réduction de 100 pour 100.

Le MINISTRE DES DOUANES : Parce que cet article a été porté sur la liste des articles admis en franchise.

M. WALLACE : La population sera enchantée de voir cet article-là admis en franchise, et c'est là peut-être la réduction la plus importante qui soit soumise à notre considération. Tous les cultivateurs du pays seront enchantés d'apprendre que le droit sur cet article est réduit de 100 pour 100, et qu'ils peuvent l'obtenir sans payer de droit.

M. BERGERON : Sur rôtie.

M. WALLACE : Voici la liste des articles dont le cultivateur fait usage. L'honorable ministre n'a pas dit à la Chambre que relativement aux instruments aratoires les neuf dixièmes des articles restent assujettis au même droit qu'auparavant, c'est-à-dire à un droit de 20 pour 100. La réduction d'un quart du droit en faveur de l'Angleterre ne permettra pas au cultivateur d'acquérir ces

articles à un sou moindre que sous l'empire de l'ancien droit. Prenez les engerbeuses, les faucheuses, les charrues, en un mot toute la liste, ces articles ne sont pas importés d'Angleterre, et la concurrence existe du côté des Etats-Unis seulement. C'est nous qui les expédions à l'Angleterre.

L'honorable ministre nous dit qu'il existe une quantité d'autres articles que l'Angleterre nous envoie, et il nous présente alors une liste de 107 articles destinés à l'usage des cultivateurs, et qui seraient importés en grande partie de la mère-patrie. Il était tenu de nous fournir les renseignements qu'il possédait au sujet de la quantité de ces articles venant d'Angleterre et des Etats-Unis respectivement, afin de nous mettre en état de juger s'il exposait bien le cas à la Chambre. Cependant, c'est ce qu'il n'a pas fait, j'ai préparé un état abrégé durant le peu de temps que j'ai eu à ma disposition, et je mentionnerai la valeur des articles importés d'Angleterre et des Etats-Unis qu'il a cités, démontrant que lorsqu'il mentionne, relativement à ces articles, que le droit était de 35 pour cent en vertu du tarif, et qu'il doit être de 18¾ pour 100 par suite de la réduction d'un quart pour cent décrétée par le tarif différentiel, il parle d'une réduction qui ne procurera aucun avantage au cultivateur.

Ces articles sont surtout fabriqués aux Etats-Unis : les Américains sont nos seuls rivaux. C'est ce que l'honorable ministre n'a pas dit. Il a prétendu que ces articles étaient importés en grande partie d'Angleterre. Pourquoi n'a-t-il pas dit à la Chambre que ces articles étaient importés d'Angleterre et des Etats-Unis respectivement ?

Prenons le premier article de la liste des instruments aratoires : les faulx. La valeur de l'importation de cet article d'Angleterre a été de $2,572, et des Etats-Unis, de $15,200. L'honorable ministre n'a pas dit à la Chambre que cet article était importé presque entièrement du pays voisin.

La valeur de l'importation d'Angleterre des forets pour plantage de poteaux et d'autres instruments aratoires a éte de $1,519, et des Etats-Unis, de $38,000. L'honorable ministre avait ces faits sous les yeux, cependant on constate qu'il les a cachés. Nous importons environ vingt-cinq fois autant de cet article, sous le rapport de la valeur, des Etats-Unis que d'Angleterre. Même en retranchant un autre quart du droit sur le dit article, nous aurons encore pour rivaux les Etats-Unis, et il ne sera pas question de l'Angleterre.

La valeur de l'importation des pelles d'Angleterre a été de $1,601, et des Etats-Unis, de $20,340. Pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas révélé ce fait à la Chambre ?

La valeur de l'importation d'Angleterre des tordeuses a été de $14, et des Etats-Unis, de $6,804. Cependant, l'honorable ministre parle des avantages accordés par le gouvernement aux manufacturiers anglais ! Il a déclaré il y a peu de temps, alors que le chef de l'opposition prétendait que le tarif n'était pas compréhensible, que " tous les journaux du Royaume-Uni avaient compris ce tarif, et que le comprenant, ils l'avaient apprécié et admiré ". L'ont-ils compris de manière à constater qu'il existe en faveur de l'Angleterre une préférence d'un quart des droits imposés sur les tordeuses dont la valeur importée de ce pays, l'an dernier, a été de $14, tandis que celle importée des Etats-Unis, était de $6,804 ?

Voici ensuite les fourches destinées à l'usage des cultivateurs. La valeur de leur importation d'Angleterre est de $3, et des Etats-Unis, de $8,065.

Une VOIX : Quel est le percentage ?

M. WALLACE : L'honorable ministre des Douanes est fort dans le calcul des percentages, et je ne doute pas qu'il ne fasse ce calcul.

Puis, les pompes. La valeur de l'importation de cet article d'Angleterre a été de $1,085, et des Etats-Unis, de $85,506. Pourtant, nous voyons l'honorable ministre s'écrier : " Contemplez les immenses avantages que nous accordons aux manufacturiers anglais." C'est une tromperie extrême. Cet article sera fabriqué au Canada ou aux Etats-Unis ; il n'y aura pas de concurrence de la part de l'Angleterre et les chiffres le démontrent.

Seaux, cuves, etc. La valeur de l'importation de ces articles d'Angleterre est de $82, et des Etats-Unis, de $13,545.

La valeur de l'importation des meubles d'Angleterre est de $26,559, et des Etats-Unis, de $249,754, soit plus de neuf fois autant.

Ainsi se continue la liste.

Je n'ai pas le temps de mentionner tous les chiffres à cet égard, mais nul doute que ces faits suffiront pour démontrer à la Chambre le véritable état de choses à ce sujet.

M. WOOD (Hamilton) : Donnez-nous les chiffres relatifs aux lainages et aux cotonnades.

M. WALLACE : Quant aux lainages et aux cotonnades, j'en parlerai un peu plus tard, et je serai en état de prouver que s'ils finissent par appliquer leurs vues au sujet de ces articles, les membres de la droite ruineront l'industrie des lainages et paralyseront gravement celle des cotonnades, en même temps.

Une énorme diminution devait se produire dans le prix du riz nettoyé, mais ces messieurs ont augmenté le droit sur cet article. Je possède ici un état que j'ai reçu, grâce à la courtoisie du ministre des Douanes : cet état donne le tableau des importations des six mois de l'année 1896 et des six mois correspondants de l'année 1897.

Dans les six mois de l'année 1896, la valeur de l'importation du riz fut de $66,000, emportant le paiement de droits au montant de $37,000; et dans les six mois correspondants de l'année 1897, la valeur de cette importation fut de $147,000, emportant le paiement de droits au montant de $83,000. Ainsi, en 1896, le droit fut de 56 pour 100, et de 55½ en 1897, nonobstant le fait d'une réduction de 12½ pour 100 en faveur, non seulement de l'Angleterre, mais de toutes les possessions anglaises, y compris le Birman et les autres pays d'où nous vient le riz.

L'an prochain ce produit ne sera pas importé de ces pays-là au même taux, car on nous informe que l'Inde anglaise ne sera pas comprise parmi les pays auquel s'étendront les dispositions du tarif différentiel. On admet donc qu'il a été importé cette année à un taux plus bas que ne le sera celui de l'an prochain.

Il en est de même relativement à tous les autres articles.

Le droit sur les vis à bois était de 35 pour 100, et maintement il est de 26¼ pour 100, ce que l'honorable ministre déclare constituer une réduction de 25 pour 100. Eh bien ! M. l'Orateur, la réduc-

tion est juste d'environ un tiers de ce percentage, c'est-à-dire de 8¾ pour 100.

Le droit sur les hache-paille a été réduit de 25 pour 100, soit une diminution de 6¼ pour 100, et cependant l'honorable ministre la dit être de 25 pour 100.

Quant aux petits instruments aratoires, il prétend que le droit qui les frappait a été réduit de 46 pour 100. Même dans le cas du tarif différentiel, ce droit n'aurait été réduit que 16¼ pour 100 ; mais le fait est qu'il est réduit de 10 pour 100 seulement.

On a dit en cette chambre que la réduction du droit signifie la diminution du prix réclamé du consommateur. Est-ce vrai, M. l'Orateur? J'aimerais savoir de ceux qui ont tenu ce langage où ils ont trouvé des preuves établissant ce fait? Je leur citerai quelques chiffres qui, je crois, réfuteront complètement cette assertion.

On sait qu'il y a quelques années le gouvernement du temps a aboli le droit de 50 cents par tonne imposé sur la houille anthracite. C'est là un fait qu'on peut vérifier, et j'affirme, pour avoir surveillé sans cesse le cours des évènements depuis, que le consommateur n'a jamais profité d'un sou de l'abolition de ce droit. Les compagnies de transport ou les propriétaires de mines, ou les uns et les autres de concert, ont maintenu les prix, de sorte que ces prix sont plus élevés aujourd'hui qu'ils ne l'étaient lors de l'existence du droit. Les prix n'ont pas été réduits en conséquence de l'abolition de ce droit, et il en sera de même relativement aux autres articles.

L'honorable ministre s'est vanté de ce que le gouvernement aurait réduit le droit de 100 pour 100 sur le fil d'engerbage. Eh bien ! M. l'Orateur, j'ai ici un état, que je prétends exact, et qui démontre que le fil d'engerbage a été vendu par la Compagnie Hobbs en 1897 comme suit, savoir : agavé, $5.25 ; Standard, $5.50 ; manille, $6.25.

M. TAYLOR : Et la compagnie l'a eu pour $4.

M. WALLACE : Et les renseignements obtenus par le comité des comptes publics ont démontré que la compagnie l'a eu pour $4 du gouvernement du Canada. Le ministre des Douanes nous a dit que le droit sur cet article avait été diminué de 100 pour 100. On devrait croire que les cultivateurs vont se procurer du fil d'engerbage pour rien. Et quels sont les faits? Voici la liste des prix en 1898, savoir : agavé, $5.75, au lieu de $5.25, alors qu'il était frappé d'un droit ; Standard, $6.25, au lieu de $5.50 l'an dernier, soit 75 cents par cent livres plus cher que lors de l'existence du droit ; manille, $6.87, au lieu de $6.25 l'an dernier.

Qu'est-ce que cela démontre? Cela démontre que, bien que le gouvernement ait enlevé le droit il a ruiné une industrie canadienne sans la moindre raison, parce que si le cultivateur a besoin de protection, ce qui est une chose certaine, et il est grandement protégé et les honorables membres de la droite craignent de lui enlever une seule parcelle de cette protection si ce n'est sur un point auquel je ferai allusion plus loin—et si les fabricants d'autres espèces de marchandises ont droit d'être protégés, dans ce cas je dis que les fabricants de fil d'engerbage ont également droit à la protection du gouvernement canadien. Il a détruit une industrie canadiennes sans raisons, et le cultivateur paie de 50 cents à $1 plus cher par cent livres de fil d'engerbage qu'il ne payait lorsque cet article était frappé d'un droit. Le résultat de cela va être qu'aussitôt que les fabricants américains qui sont formés en coalition pour le fabrication de cet article vont élever le prix aussitôt qu'ils auront fait disparaître la concurrence dans ce pays. C'est là l'histoire de l'industrie américaine, et il continuera d'en être ainsi si nous permettons à ces fabricants de s'établir au Canada et de prendre possession de nos industries. Les ouvriers qui étaient employés à la fabrication du fil d'engerbage ont été obligés d'aller aux Etats-Unis pour y chercher de l'ouvrage. Cette manière d'agir ne peut être défendue, elle est faite dans le but de protéger les fabricants américains et de causer du tort aux cultivateurs canadiens.

Le fil à clôture barbelé se vendait l'année dernière à 2½ cents la livre. Cette année, bien que les droits aient été enlevés ou réduits de 100 pour 100, comme nous l'a dit le ministre des Douanes, le prix n'en reste pas moins à 2½ cents la livre. Le cultivateur ne retire aucun bénifice de ce changement, tandis que le pays perd ces droits, et que nos fabriques sont obligées de cesser leurs travaux ; et que nos ouvriers sont forcés de traverser la ligne frontière pour cherche à l'étranger l'ouvrage qu'on leur refuse dans leur propre pays.

Le ministre des Douanes s'est vanté qu'ils avaient payé $521,000 durant six mois sous l'empire de ce tarif différentiel. A qui ont-ils payé ce montant? L'ont-ils payé au peuple? Non, rien de cela n'est arrivé. Le tarif actuel nie ce privilège au dix-neuf vingtièmes des pays. Ils l'ont payé par erreur ; ils essaient de tromper le peuple—j'ignore quelle partie de ce montant appartiendrait à l'Angleterre et quelle partie aux autres pays. Le ministre des Douanes peut être en position de nous le dire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce montant n'a pas été payé. C'est le montant de la réduction opérée sur les droits de douane, et les remboursements qui ont été faits sur des réclamations tombant sous le coup du tarif réciproque.

M. WALLACE : Je crois, au contraire, qu'il a été payé. Vous avez d'abord perçu les droits et le gouvernement a dû ensuite rembourser ce montant, parce qu'il avait été perçu par erreur. Le ministre des Douanes a dû rembourser ceux qui l'avaient payé. Pourquoi l'honorable ministre a-t-il dit que ce montant n'avait pas été payé?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'aurait pas été payé si les marchandises avaient été entrées dans leurs classes respectives.

M. WALLACE : Cela revient à dire que si le gouvernement avait fait son devoir, ce montant n'aurait pas été payé, et qu'il ne l'a été que par suite de sa négligence.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne crois pas pouvoir expliquer la chose de manière que je puisse la faire comprendre à un honorable député qui dit que si un article paye 15 pour 100 de droits, et que vous le placez ensuite sur la liste des articles admis en franchise, vous n'opérez qu'une réduction de 15 pour 100 sur le droit.

M. WALLACE : Si sur des importations valant $100, les droits sont de 15 pour 100, et que vous enlevez 15 pour 100, ces 15 pour 100 que vous

enlevez équivalent à $15. Vous ne remettez pas $100 mais seulement $15. L'honorable ministre croit qu'il remet $100 mais il se trompe.

Il a fait ces remboursements avec tant de largesse qu'il ignore s'il remet le capital ou les intérêts. Les honorables membres de la droite rient. Et, ne croyez-vous pas qu'ils ont raison, M. l'Orateur ? L'honorable ministre n'a pas répondu à ma question ; il ne m'a pas dit, quelle portion de ces $521,000 avait été payée à l'Angleterre—parce qu'il nous a dit qu'il y avait eu une réduction sur ce montant et quelle portion avait été payée aux autres pays.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas sous la main le renseignement qu'il me demande. Je crois comprendre que l'honorable député veut dire quel montant a été payé aux autres pays qui jouissent des avantages de la clause différentielle. Je ne puis lui fournir ce renseignement immédiatement, mais il n'ignore pas, grâce à la connaissance qu'il possède des affaires du département des Douanes, et du Commerce en général, que la plus grande partie de ce montant serait une réduction dans les droits sur les marchandises importées d'Angleterre.

M. WALLACE : Je ne suis pas aussi certain de cela. On me dit, et je sais que c'est avec raison, que les agents des maisons allemandes parcourent le pays et vendent des marchandises qui devront bénéficier de la réduction de 25 pour 100 dans les droits entre le premier de juillet et le premier d'août. Ces marchandises doivent être livrées ici en juillet, et elles vont jouir des avantages de cette réduction de 25 pour 100 dans les droits. Passé le premier août, elles n'y auront plus droit, mais ces agents sont en frais de vendre pour des millions de dollars de marchandises qui seront livrables en juillet, et cependant, le parlement n'a jamais eu l'intention de faire bénéficier les marchandises allemandes de cette réduction. Mais, cela est dû à l'erreur commise par les honorables membres de la droite, qui n'ont pas voulu recevoir les conseils de l'opposition relativement à cette question.

Passons maintenant aux discours qui ont été prononcés sur le budget. Les déclarations faites par les honorables membres de la droite ont été surtout remarquables par ce qu'elles ne contenaient pas. Il existe l'importante question des droits sur le bois de construction.

Durant la dernière session, le parlement a adopté un acte accordant le pouvoir au gouvernement, si les Américains plaçaient des droits sur le bois de construction, d'imposer un droit correspondant sur le bois de construction de $2 par mille pieds. Le tarif américain impose un droit de $2 par mille pieds, et si leurs bords sont joints ou rainés et bouvetés le droit atteint jusqu'à $3.50 par mille pieds. Quel usage le gouvernement a-t-il fait de ce pouvoir qui lui a été accordé ? Il ne nous a pas dit à quelle conclusion il en était arrivé sur ce point. On nous dit que c'est un gouvernement composé d'hommes d'affaires, et qu'ils dirigent tous ses efforts de ce côté. Cependant, après avoir entendu ce que l'on vient de nous dire ce soir, je commence à douter qu'ils possèdent cette qualité. Nous avons vu un ministre prendre la parole sur une importante question d'ordre public,—la question du droit que possèdent les chemins de fer d'un pays étranger de pénétrer au Canada—et faire un discours vigoureux en faveur de cette proposition, tandis qu'un autre ministre a fait un discours aussi violent contre la mesure. Il me semble que sur une question aussi importante que celle-là, le gouvernement devrait avoir une politique et ses membres ne devraient pas différer d'opinion au moins devant la Chambre. Mais on dit que tout cela est le résultat de dissensions intestines, et que les honorables ministres qui se sont prononcés d'une façon aussi différente sur cette question règlent leurs difficultés devant la Chambre lorsqu'ils ne peuvent le faire aux assemblées du cabinet. Je crois que nous avons droit d'avoir une déclaration de la part du gouvernement relativement aux droits d'exportation sur le bois de construction et aux droits imposés sur le bois de service. Le gouvernement a été autorisé l'année dernière à placer un droit d'exportation sur le bois de construction si le gouvernement américain plaçait un droit sur le bois de service. Le gouvernement américain a placé ce droit sur le bois de service canadien. Qu'est-il advenu de cette loi qui a été insérée dans nos statuts l'année dernière par les honorables membres de la droite ? Ils n'ont rien à dire sur cette question aujourd'hui. Le ministre des Finances et le ministre du Commerce ont gardé le silence sur cette question, et le temps est arrivé pour nous de savoir ce que le gouvernement a l'intention de faire.

A part cela, il existe une autre question. Nous savons qu'il a été question, durant une partie de l'année dernière, d'accorder des subventions supplémentaires aux provinces de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard, de Québec et probablement aussi à d'autres provinces. Nous devons savoir à quoi nous en tenir sur ce point. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas fait une déclaration à cet effet ? S'il a l'intention d'accorder des subventions supplémentaires à ces provinces, pourquoi ne fait-il pas connaître son intention à ce sujet, ou pourquoi, quand ces différentes provinces s'occupent de cette question, le gouvernement, ne déclare-t-il pas dans son exposé budgétaire, que nous ne voulons pas ou que nous ne pouvons accorder de subventions supplémentaires aux provinces. Une déclaration à cet effet ferait disparaître l'inquiétude qui règne dans ces provinces et dans le pays tout entier relativement à cette affaire. Si le gouvernement a l'intention d'accorder ces subventions supplémentaires, il était de son devoir de mentionner ce fait dans le discours sur le budget.

Il ne faut pas oublier non plus le sans gêne avec lequel le gouvernement s'attribue le mérite de tous les progrès actuels. Si notre pays est prospère, si l'industrie minière augmente sans cesse de valeur, tout cela au moins est dû d'après l'honorable ministre des Douanes,—car les autres membres de la droite ont été un peu plus modestes—à l'administration du gouvernement actuel. Or, il ne s'est jamais occupé de ces questions.

Il n'a droit à aucun crédit sous ce rapport, parce qu'il n'a absolument rien fait pour favoriser les intérêts miniers et industriels de ce pays. Si les pêcheries ont prospéré, si le commerce du bois de service a augmenté, cela n'est pas dû à aucune action de la part du gouvernement. Il n'a jamais rien fait pour protéger les intérêts des producteurs de bois de charpente de ce pays, et le gouvernement devrait maintenant dire à cette Chambre et au pays ce qu'il entend faire à ce sujet.

Mais les honorables membres de la droite ne manquaient pas d'exemples pour s'attribuer ainsi

tout le mérite des progrès actuels, car l'honorable premier ministre du Canada lui-même, ne s'est-il pas attribué, dans un discours qu'il a prononcé à Montréal et dans un autre discours qu'il a prononcé à Toronto, le mérite de tous les progrès accomplis depuis quelques années et même avant qu'il arrive au pouvoir? Pourquoi, s'est-il écrié, dans la cité de Montréal : a-t-on voulu prétendre qu'une colonie était incapable de conclure un traité avec une autre colonie? J'ai protesté contre cela, et j'ai fait modifier la loi.

Or, l'honorable premier ministre sait-il que cela a été fait plusieurs années avant qu'il arrivât au pouvoir? Sait-il que cela fut le résultat de la conférence d'Ottawa, laquelle adopta une résolution, demandant à l'Angleterre d'accorder à ses colonies le pouvoir de conclure des traités entre elles? En réponse à cette requête, le parlement impérial accorda ce pouvoir aux colonies. Et, cependant, malgré cela, le premier ministre n'a pas craint de s'attribuer le mérite de cette victoire à une assemblée tenue à Montréal. Il a dit aussi que les facilités de transport était le grand problème de l'avenir, et que, si les produits alimentaires pouvaient être transportés à bon marché de ce pays, ils pourraient être vendus à bon marché à Liverpool, et nous pourrions ainsi avoir la haute main sur le marché anglais. Et il disait :

Ayant cet objet en vue, nous avons commencé à creuser les canaux, et je suis persuadé que cette entreprise sera de nature à réjouir la population du Canada.

Or, vous n'ignorez pas, M. l'Orateur, car vous siégez depuis longtemps dans cette Chambre, que des millions de dollars ont été votés chaque année depuis vingt ans dans le but de creuser les canaux. On avait résolu de creuser tous les canaux à une profondeur uniforme de 14 pieds et ce travail était presque terminé lorsque les honorables membres de la droite arrivèrent au pouvoir. Encore un an ou deux et ce projet était réalisé, cet ouvrage fut commencé par M. Mackenzie, il y a plus de vingt ans. "Nous avons commencé à creuser les canaux" dit l'honorable ministre. Cependant, il ne faisait qu'accomplir le projet presque entièrement terminé de donner à tous les canaux une profondeur uniforme de 14 pieds, mais ce système ne pouvait être complété tant que le dernier chaînon de ces immenses travaux ne serait pas terminé.

Il a aussi déclaré à cette assemblée qui eut lieu dans la cité de Montréal, qu'il avait fait du Canada une nation—bien que cela se fut opéré pour ainsi dire sous le coup d'une baguette magique. Je ne crois pas qu'il soit possible à un homme public de faire une déclaration plus injuste et moins généreuse—injuste surtout à l'égard de toutes les autres colonies de l'Empire britannique. Voici ce qu'il disait en cette circonstance :

J'étais à Paris dans la patrie de mes ancêtres, lorsque le télégraphe m'apporta la nouvelle que l'Angleterre avait dénoncé les traités qu'elle maintenait depuis vingt ans et plus avec l'Allemagne et la Belgique. Qu'est-ce qu'était le Canada avant cet événement? Quelle position occupait notre pays en Europe, en France, en Allemagne, et partout ailleurs? Simplement un nom, simplement un point sur la carte, et rien de plus. Mais lorsque vint le jour où à la demande du Canada....

A la demande du Canada, ne l'oubliez-pas.

...l'Angleterre, qui est une grande nation, dénonça les traités qu'elle avait conclu avec l'Allemagne et la Belgique et signifié au Zollverein allemand et au royaume de Belgique que dans douze mois ces traités devraient cesser d'être en vigueur, ce jour-là j'étais un citoyen fier de ce nom, parce que ce jour voyait s'accomplir la réalisation de mes rêves, et le Canada commençait à jouer un rôle parmi les nations de l'univers.

Voyons un peu quels sont les véritables faits relativement à cette question. A une conférence des premiers ministres des colonies, et à laquelle assistait dix autres premiers ministres, outre sir Wilfrid Laurier, qui eut lieu dans la cité de Londres, le 4 juin 1897, M. Chamberlain disait ce qui suit au cours d'un discours qu'il prononça en cette circonstance :

Le gouvernement de Sa Majesté désire savoir des colonies si, autant qu'elles y sont concernées, elles considèrent que les arrangements proposés par le Canada sont incompatibles avec les conditions de ces traités, elles désirent que ces traités soient dénoncés. Si tel est le désir unanime des colonies, après avoir mûrement réfléchi aux résultats que pourra produire cette dénonciation à l'égard de chacune d'elles, de même qu'au point de vue de l'Angleterre, parce qu'elles sont aussi intéressées dans les arrangements établis par ces traités, alors, s'il en est ainsi, tout ce que je puis dire pour le moment, c'est que le gouvernement de Sa Majesté prendra cette demande des colonies en sérieuse considération, et accordera à cette requête toute l'attention qu'elle mérite.

Conformément à ce désir exprimé par M. Chamberlain, la conférence adopta la résolution suivante :

Les premiers ministres des colonies possédant des gouvernements autonomes recommandent unanimement et de tout cœur la dénonciation à l'époque la plus favorable, de tous les traités qui entravent actuellement les relations commerciales qui existent entre la Grande-Bretagne et ses colonies.

Voilà la résolution qui fut adoptée à une assemblée des représentants de onze colonies distinctes de la Grande-Bretagne. Et cependant, le premier ministre du Canada ne se gêne pas de s'attribuer tout le mérite de cette démarche. Je dis qu'une pareille conduite est injuste et peu généreuse.

Une VOIX : Et fausse.

M. WALLACE : Oui, fausse. Une fois que le premier ministre canadien eut ostensiblement refusé de demander à ce que nos produits obtiennent un traitement privilégié sur le marché anglais, il s'excusa à Toronto en disant que cela eut pu sembler de sa part vouloir demander trop et essayer de tromper les hommes d'Etat anglais. Or, jamais coup plus fatal ne fut porté aux intérêts canadiens que celui dont se rendit coupable en cette circonstance le premier ministre. Que dit M. Chamberlain? Il a fait un discours l'autre jour que les journaux considèrent comme le plus important qu'il ait jamais prononcé. Il invite le Canada et les autres colonies à marcher de l'avant et à demander ce dont elles ont besoin, et il ajoute que l'Angleterre saura dans cette direction faire plus de la moitié du chemin. Je ne lirai qu'un ou deux extraits de ce discours, tel que je le trouve publié dans les journaux de Toronto de samedi dernier :

Un autre devoir s'impose au gouvernement anglais, c'est celui qui consiste à resserrer les liens qui nous unissent à nos colonies, à ces nations sœurs de notre race qui demeurent de l'autre côté des mers, et de chercher dans notre propre famille la force et l'appui que nous ne trouverons jamais chez des nations étrangères.

Plus loin il ajoute :

Qu'est-ce qui frappait tout observateur intelligent et impartial? C'était le désir souverain et universel de resserrer les liens qui nous unissent. * * * Notre politique consiste à attacher plus fermement encore les colonies à la mère-patrie par tous les moyens à notre dispo-

sition, et si ce n'est pas maintenant, cependant à applanir les difficultés pour une union future qui sera plus intime que tout ce qui peut exister de cette nature aujourd'hui. Nous ne devons pas essayer—car ce serait folie—nous ne devons pas essayer de forcer les colonies à aller plus vite qu'elles ne le désirent dans cette voie. Il ne nous appartient pas de prendre l'initiative.

Nous suivrions plutôt le courant; mais ce que je crois que nous avons déjà accompli, c'est de les convaincre qu'en quelqu'endroit qu'elles soient situées, quelqu'éloigné qu'elles soient du centre et de la mère-patrie, nous sommes disposés, pour notre part, à faire la moitié du chemin, dans toute tentative qu'elles pourraient faire, ou dans tout désir qu'elles pourraient exprimer de se rapprocher de nous. * * * Quels moyens prendrons-nous pour en arriver là? je l'ignore—et ce serait folie de vouloir tenter de le prédire. Ce pourrait être sous forme d'une union commerciale, ou d'un zollverein impérial, qui n'est pas aussi absurde suivant moi que semblent le croire certains économistes. * * * Mais sous quelque forme que ce rapprochement nous soit offert, les raisonnements creux des économistes ou l'égoïsme qui semble être une vertu pour certains politiques, ne nous empêcheront pas de prendre en sérieuse considération toute proposition qui pourrait nous être faite par nos frères qui demeurent de l'autre côté des mers. Et lorsqu'il s'agira d'une question de cette nature, je ne crois pas, pour ma part, que le peuple anglais se laisse arrêter par des raisons de profit ou de perte—ou de certains avantages pécuniaires ou autrement qu'il pourrait essayer d'obtenir en retour d'une telle concession de leur part. * * * J'ai essayé de vous exposer et peut-être de vous indiquer la politique que nous croyons devoir suivre relativement à notre système colonial, et aux attaques qu'on lui porte: Nous devons essayer de gagner la confiance des sujets de nos colonies en ralliant leurs intérêts aux nôtres.

Et c'est après un pareil discours que le ministre des Finances est venu nous dire l'autre jour que l'Angleterre était liée à l'abolition de la loi sur les céréales, que jamais elle ne voudrait prendre en considération une proposition ayant pour but d'accorder une préférence sur ses marchés aux produits du Canada ou de toutes autres colonies anglaises.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Je n'ai pas dit quelle ne voudrait jamais.

M, WALLACE: Non, l'honorable ministre a dit que ce jour était si éloigné que nous ne pouvions baser aucune espérance sur ce point. Je voudrais bien savoir aujourd'hui de l'honorable ministre des Finances ce qu'il a à dire de cette déclaration faite par le très honorable Joseph Chamberlain presque le même jour. Je dis qu'en présence de cette déclaration, il est du devoir immédiat du gouvernement de remettre cette question sur le tapis, et de mettre de côté la déclaration faite par le premier ministre alors qu'il était en Angleterre, et de dire que les intérêts et les sentiments du peuple canadien ne sont pas tels que le premier ministre a bien voulu les exposer; mais que si ces concessions étaient accordées par l'Angleterre—ce que cette dernière pourrait faire sans nuire à ses intérêts—cela aurait pour effet de donner un caractère permanent à l'union de l'Angleterre avec ses colonies.

Maintenant, je dois déclarer qu'à mon avis, le gouvernement n'a pas fait tout ce qui était en son pouvoir pour ouvrir un débouché au commerce dans la région du Yukon. Le printemps dernier, le gouvernement savait quel commerce extraordinaire allait se faire avec cette région, et ce qu'il devait faire afin de l'obtenir; et cependant, les autorités douanières n'ont pas fait la moindre démarche afin de conclure des arrangements avec les Etats-Unis, lesquels nous auraient permis d'obtenir la part de ce commerce à laquelle nous avions droit. Durant toute la dernière session du parlement qui eut lieu au mois de mars 1897, les honorables ministres sont restés les bras croisés, parce qu'on nous a dit que c'est alors qu'ils furent avertis des découvertes extraordinaires qui avaient été faites dans la région du Yukon. Mais nous pûmes constater plus tard qu'il existait des spéculateurs et des entrepreneurs de chemins de fer qui savaient parfaitement à quoi s'en tenir sur cette région. Le gouvernement qui de son côté possédait tous les renseignements, ne fit pas la moindre démarche en ce sens. Aujourd'hui, on nous demande de voter un crédit de $396,000 pour pourvoir à l'administration du Yukon.

Je ne crains pas de dire que cette demande n'a pas sa raison d'être, et qu'il n'est pas nécessaire de dépenser une aussi forte somme. Je me rappelle qu'étant contrôleur des Douanes, un des directeurs de ces compagnies de transport qui transportent des marchandises par la rivière Yukon, dans le Yukon canadien, m'a dit qu'ils pourraient délivrer les provisions nécessaires à la subsistance d'un homme, dans le Yukon canadien, au prix de $1 par jour, qu'ils achèteraient les provisions et livreraient rendues à la ville de Dawson ou à aucun de ces endroits pour $1 par jour toutes les choses dont un homme pourrait avoir besoin. Cela n'est pas une somme extraordinaire. Dans n'importe quel autre endroit du Canada, je suppose qu'il en coûterait environ la moitié de ce montant pour vivre. Si vous envoyez un certain nombre d'hommes de la police à cheval du Nord-Ouest dans cette région pour y maintenir l'ordre, il n'en coûtera pas aussi cher que cela. Je dis donc que cette nécessité de dépenser $396,000 est tout à fait disproportionnée aux besoins du moment. Lorsqu'il fut question du projet de chemin de fer de la rivière Stikine ce ne fut ni le ministre des Finances, ni le ministre du Commerce qui se rendirent à Washington pour conclure des arrangements, mais on envoya le ministre de l'Intérieur. J'aimerais à savoir quelles sont ses connaissances en fait d'arrangements douaniers. Il revint en disant que tout était réglé. Il s'était rendu lui-même dans le Nord-Ouest, il avait parcouru une partie du pays, et il s'était figuré que la route de la rivière Stikine était la meilleure; cependant, il se rend à Washington et n'entame aucune négociation relativement aux droits de douane sur les marchandises passant par cette route. Des arrangements sont conclus pour les marchandises qui passeront par la rivière Yukon et par d'autres routes, mais non par cette route où le gouvernement se propose de construire un chemin de fer.

Je dis donc que le département des Douanes s'est rendu coupable de négligence grossière dans l'accomplissement de son devoir. Je me souviens qu'à l'époque où j'étais contrôleur des Douanes, au premier avis que nous eûmes, je crois que c'est en 1893, que de l'or avait été découvert dans cette région, nous y envoyâmes immédiatement un percepteur des douanes. Il faisait partie de la police à cheval du Nord-Ouest, et devait recevoir, je crois, 10 pour 100 sur les perceptions qu'il ferait, en plus de son salaire comme membre de la police à cheval, et le tout lui rapportait un joli salaire. Aujourd'hui, le gouvernement demande un crédit de $400,000 pour la police à cheval du Nord-Ouest et l'administration du gouvernement dans cette région, sans avoir fait les arrangements douaniers nécessaires avec les Etats-Unis. Ils sont tous mêlés relativement à cette question. J'ai vu l'autre jour dans un journal que les Américains ne tenaient pas compte des arrangements que le ministre des

Douanes a annoncés à la Chambre comme étant conclus. Est-ce que cela est vrai ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ignore ce que vous pouvez avoir vu dans les journaux, ce que j'ai dit dans la Chambre est exact.

M. WALLACE : J'ai vu dans les journaux que les américains refusaient de se soumettre aux arrangements que l'honorable ministre a déclaré dans cette Chambre comme ayant été conclus, parce que, disent-ils, les douaniers canadiens ont été placés à des endroits qu'ils ne reconnaissent pas comme appartenant au Canada, c'est-à-dire à Dyea et à Skaguay.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai vu ce rapport dans les journaux.

M. WALLACE : L'honorable ministre sait-il s il est exact ?

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est le rapport qui vient d'être produit.

M. WALLACE : Eh bien ! nous aimerions ensuit savoir si le ministre a pris des mesures pour vérifier ce rapport, a-t-il fait quelque chose pour protéger les intérêts du Canada et pour voir à faire quelques arrangements non seulement là mais sur la route Stikine-Teslin ? A mon avis le département a grandement négligé son devoir à ce sujet, et il ne s'est pas assez occupé des intérêts du pays, et comme conséquence, les affaires se font en grande partie par les centres américains.

De plus, les règlements qu'il a annoncés sont rédigés avec si peu de soin que le gouvernement ne retirera pas les revenus auxquels il a droit. J'ai ici une copie de ces règlements, et je crois que le ministre a mal compris la situation. Si des colons viennent au Canada avec leurs femmes et leurs enfants, leur mobilier et effets de ménage, nous leur souhaitons cordialement la bienvenue, car ils viennent faire du Canada leur patrie. Nous ne leur demandons pas de quel pays ils viennent, à quelle religion ils appartiennent, nous les accueillons avec plaisir, et nous leur demandons seulement de se soumettre aux lois du Canada. Mais il n'en est pas ainsi pour ceux qui s'en vont au Yukon. Il n'y a pas là de colons dans le vrai sens du mot. Ce sont des aventuriers qui viennent de toutes les parties de l'univers au Canada pour y faire ce qu'ils pourront et s'en retourner le plus tôt possible. Cependant le ministre dit dans ces règlements :

Les vêtements, articles de parure, de toilette et autres articles à l'usage des personnes venant au Canada, pourront entrer en franchise, sans déclaration à la douane, comme bagage de voyageurs, conformément aux dispositions du tarif douanier, mais cette disposition ne comprendra que les articles portés réellement, qui sont nécessaires et convenables pour l'usage de ces personnes pour les fins de leur voyage et pour leur confort, et ne seront pas censés être des marchandises ou des articles destinés à d'autres personnes ou pour être vendus.

On nous dit que tous ces gens qui s'en vont dans le Nord-Ouest, emportent avec eux leur équipement ; des provisions pour un an ou six mois, avec des couvertures et des effets de tout genre D'après la rédaction négligée de cette clause, tous ces articles entrent probablement en franchise. Le ministre n'a pas le droit de les laisser ainsi passer francs de droits.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député dit-il que des provisions pour un an ou six mois passeront en franchise ?

M. WALLACE : Le règlement ne dit pas cela.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pourquoi le dites-vous ?

M. WALLACE : Ces gens apportent des provisions pour un an ou six mois.

Le MINISTRE DES DOUANES : Qui vous a dit cela ?

M. WALLACE : Je l'ai lu dans les journaux. Je n'ai pas dit que les droits n'ont pas été payés.

Le MINISTRE DES DOUANES : Vous citez les articles qui entrent en franchise.

M. WALLACE : J'ai lu la clause des règlements de douane.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est le règlemens définissant en quoi consiste le bagage des voyageurs d'après le tarif applicable à toutes les parties du Canada. C'est le règlement ordinaire. Mais l'honorable député veut faire croire à la Chambre, avec intention ou autrement, que des provisions pour un an ou six mois entrent en franchise.

M. WALLACE : Je ne permettrai pas au ministre de dénaturer ce que j'ai dit. J'ai dit que ces articles ont libre entrée pour aller dans les régions du Yukon et de la Stikine ; que c'est un règlement spécial fait pour cette contrée. Le ministre nous dit maintenant que ce règlement existe partout.

Le MINISTRE DES DOUANES : Pour le bagage des voyageurs.

M. WALLACE : Des règlements qui existent partout ailleurs ne devraient pas exister au Yukon.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est un motif différent.

M. WALLACE : Les gens ne vont pas là comme colons, ni pour demeurer dans le pays, mais, simplement en passant et s'en retourner. Tout le monde sait qu'ils ne resteront pas toujours là. En vertu de ces règlements, rédigés comme ils le sont et interprétés comme ils le seront là par les officiers de douane, et nous en avons vu interpréter d'autres règlements, les affaires seront conduites avec négligence, car je suppose que les officiers de la douane sont des gens qui n'ont pas d'expérience. Ai-je raison ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. WALLACE : Quel est cet officier ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député de Victoria (M. Earle) pourra dire à l'honorable député qu'un des employés de douane les plus compétents a été envoyé dans cette région. Il est assisté dans son travail par des hommes de la police à cheval. A Skaguay, afin de faciliter le commerce canadien, nous avons dû placer un des meilleurs officiers de douane à Vancouver, non pas dans le but de percevoir des droits, mais de faciliter le commerce du Canada.

M. WALLACE : Cet officier de Victoria est-il à Dawson-City ou sur la frontière?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il était à Tagish. Je sais que l'honorable député de Victoria dira que c'est un des meilleurs officiers. Son nom est M. Godson.

M. EARLE : C'est un officier d'expérience.

M. WALLACE : Avec des règlements, rédigés sans ordre comme ceux-là, qui peuvent être applicables ailleurs, on se demande si de grandes quantités de marchandises américaines ne sont pas expédiées dans cette région. Ce ne sont pas les anciens règlements qu'il faut avoir, mais des nouveaux. Chaque article importé doit être frappé d'un droit plus rigoureusement que dans toutes les autres parties du Canada, car les gens emportent des provisions pour six mois ou un an, et ne se font pas colons, et d'après ces règlements ils pourront faire passer en franchise une grande partie de leur équipement sinon le tout. Ainsi le gouvernement, du commencement à la fin, n'a pas rempli son devoir à l'égard des intérêts du Canada dans le territoire du Yukon.

Je vais maintenant dire un mot de l'effet nuisible de ce tarif. Il est facile de prouver que ce tarif n'est pas dans l'intérêt de la population du Canada. Voyons, par exemple, le maïs. Les honorables chefs de la droite ont annoncé à cor et à cri que le maïs serait exempté des droits. Quel a été l'effet de ce changement ?

En 1897, et pendant les dix-huit années précédentes, bien peu de maïs américain était expédié au Canada. En 1897, on a importé dans le pays 1,788,000 boisseaux de maïs valant un demi-million de piastres ; l'année précédente, il y en avait un peu plus et l'année d'avant un peu moins, mais environ 2,000,000 de boisseaux chaque année nous sont arrivés. Ce maïs a été employé par les distillateurs, les fabricants de glucose et d'amidon, de fait, il a été principalement consommé dans ces industries.

J'ai ici un relevé que l'honorable ministre m'a fourni couvrant six mois, du 1er juillet 1897, au 1er janvier 1898, lequel établit que nous avons importé du maïs des Etats-Unis pour une valeur de $3,153,000. S'il y a la même quantité durant les six mois suivants, nous en aurons importé dans une seule année pour une valeur de $6,300,000. J'ai ici les prix pour chaque mois de ce semestre, et le maïs se vendait à Chicago 27½ cents le boisseau en moyenne. Calculant pour l'année d'après ce prix, nous aurions importé 22,900,000 boisseaux de maïs. Soit, 11,500,000 boisseaux pendant les premiers six mois.

L'honorable ministre nous a signalé l'augmentation des exportations et des importations. Voilà du maïs importé dans le pays durant un an pour une valeur de $6,000,000, déplaçant d'autant la valeur de nos grosses céréales. Nous avons donc à exporter dans d'autres parties de l'univers pour une valeur de $6,000,000 de plus, et il nous faut trouver un marché pour écouler ces produits.

Le commerce du pays, il est vrai, a augmenté de $12,000,000 ; mais un seul député peut-il dire que c'est pour l'avantage du Canada, car je crois que c'est réellement à notre détriment.

J'ai devant moi les prix de l'avoine durant ces mêmes mois. Dans le Canada occidental le prix a varié de 22 à 24 cents le boisseau, ce dernier étant le prix le plus élevé d'après le *Globe* de Toronto, dans l'ouest et le nord de l'Ontario. Mais le prix a baissé à 19 et 20 cents à diverses époques, et le gouvernement par la décision qu'il a prise force les cultivateurs qui cultivent l'avoine, les pois, l'orge et d'autres grosses céréales, à envoyer leurs produits à l'étranger, et l'année dernière la récolte a été très abondante. Nous avons assez de grosses céréales pour engraisser toutes les bêtes à cornes qu'il y a dans le pays et encore davantage ; cependant nous importons 22,930,000 boisseaux de maïs dans l'espace d'une seule année. Nous avons réellement importé 11,500,000 boisseaux de maïs durant le semestre commençant le 1er juillet 1897, et finissant le 1er janvier 1898. Cela déplace 11,500,000 boisseaux de grains canadiens, pour lesquels il nous faut trouver un marché où nous pourrons.

Je prétends que cela cause du tort. Si les honorables ministres disent que c'est bien, pourquoi n'abolissent-ils pas les droits sur l'avoine, les pois, le blé et tous les autres produits agricoles ? Ils ne l'osent pas. C'est une politique injuste. La protection est la seule bonne politique pour les intérêts du pays ; et lorsque nos cultivateurs apprendront que 11,500,000 boisseaux de maïs américain ont été importés dans le pays durant les derniers six mois pour déplacer la même quantité des grosses céréales qu'ils cultivent, et cela pour plaire à de soi-disant cultivateurs comme l'honorable député d'Huron-sud (M. McMillan), et d'autres hommes comme lui, ils demanderont la protection.

C'est l'ancienne histoire. En 1878, 7,300,000 boisseaux de maïs furent importés en franchise. Dès qu'il y eût un droit d'imposé sur le maïs, nos cultivateurs cultivèrent plus de grosses céréales pour approvisionner le marché canadien. Ce qui fut nuisible à cette époque l'est également aujourd'hui pour les cultivateurs.

Ce tarif est injuste sous d'autres rapports. Il n'est pas fait d'après un principe défini. Ce n'est pas un tarif de libre-échange, parce que les honorables chefs de la droite n'osent pas adopter le libre-échange. S'ils l'osaient, pourquoi n'enlèvent-ils pas toute protection aux cultivateurs ? C'est le seul cas dans lequel ils ont agi de la sorte, et les cultivateurs diront que cela leur est préjudiciable.

Ces messieurs ont entrepris de faire un tarif, et comment l'ont-ils préparé ? Un homme venait et disait : nous voulons le libre-échange ; un autre disait : nous voulons la protection. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) nous a dit comment il a été préparé. Cet honorable député est protectionniste. Il est venu ici. Il dit ce qu'il a fait, et je suppose qu'il raconte la vérité.

Voici ce qu'il dit :

J'ai passé plusieurs heures avec le ministre des Finances et avec sir Wilfrid Laurier, cherchant à leur faire comprendre quels droits devaient être imposés.

Il a eu bien soin de faire imposer un droit très élevé sur les articles qu'il fabrique. Il a obtenu de meilleures conditions du présent gouvernement que de l'ex-gouvernement. Il ajoute :

Je voulais leur faire comprendre quels étaient les droits qu'ils devaient imposer, et il n'y a pas un seul article dans ce tarif que je n'aie pas examiné, et au sujet duquel je n'ai pas donné mon opinion au gouvernement sur le droit à être imposé.

C'est ainsi que le tarif a été préparé. Il a été voir sir Wilfrid Laurier, qui, je peux dire sans

manquer de respect, ne connaît pas grand'chose au sujet du tarif. Il paraît qu'il n'a pas été voir le ministre du Commerce, ni le ministre des Douanes, mais seulement sir Wilfrid Laurier et le ministre des Finances. Il dit encore :

J'affirme que l'amélioration dans plusieurs industries manufacturières de la ville de Toronto est due au travail que j'ai fait à Ottawa durant la session en qualité de membre du parti libéral.

Voilà comment le tarif a été fait. Ensuite, quand le tarif a été présenté, le ministre des Douanes a dit : Nous avons consacré à sa préparation tout le temps que nous avons pu, le peu de temps que nous avons eu. Il s'était écoulé neuf mois depuis leur avènement au pouvoir jusqu'au temps où le tarif fut présenté. C'était le 23 avril. Le 25 mai, ces messieurs arrivèrent avec un autre tarif, et ils nous dirent : " Le tarif que nous avons présenté le 23 avril était tout défectueux : nous y avons fait tant d'erreurs que nous voulons les corriger." Et ils firent un nouveau tarif qui est celui actuellement en vigueur. Ils augmentèrent des droits et ils en réduisirent d'autres, mais la plupart des changements étaient d'une nature protectrice. Le ministre des Douanes nous disait : Nous ne faisons pas un tarif protecteur ; la protection est accessoire. Cependant les changements opérés entre le 23 avril et le 25 mai en faisait un tarif protecteur.

J'ai ici le tarif avec les changements marqués. Je ne les lirai pas, mais j'ai compté jusqu'à 74 changements que le gouvernement a faits au tarif entre le 23 avril et le 25 mai. Plusieurs parmi eux ne sont pas importants, et quelques-uns sont toute une révolution, ce qui prouve, à mon avis, qu'il n'y a rien de stable dans son programme ou dans son tarif, et qu'il a agi sans tenir compte d'un seul principe. Les uns voulaient le libre-échange, les autres demandaient la protection.

Durant les dix-huit années que le parti conservateur a été au pouvoir, il a fait un tarif d'après un principe et un seul principe. C'était un tarif protecteur, qui accordait une protection suffisante, pas trop grande, aux différentes industries du pays. Il a pu faire des erreurs, il en a commis. Dans certains cas il n'a pas accordé une protection suffisante, dans d'autres il en a peut-être donné plus qu'il n'en fallait. De temps à autre des changements ont été faits, mais tous conformes au principe de la protection.

En 1894, les droits furent réduits, à cause d'une clameur qui se fit entendre, ou d'une objection justifiable à donner trop de protection à quelques-unes de nos industries. Le résultat fut la réduction du tarif, laquelle fut trop forte dans certains cas, car quelques-unes de nos industries eurent à en souffrir ; mais l'intention était de donner une protection adéquate aux industries du pays.

Mais qu'est-ce que les honorables chefs de la droite ont fait de plus ? Dans les tissus de laine la concurrence vient principalement de l'Angleterre, un peu de l'Allemagne, et très peu des Etats-Unis. Je prétends que les lainages des fabriques canadiennes, auront à souffrir considérablement, s'ils ne sont pas détruits, par cette réduction. Ils seront protégés par un droit de 26¼ pour 100 contre les tissus de laine d'Angleterre. A mon avis, cela fera tort aux tweeds et aux draps à bon marché fabriqués au Canada avec la laine brute, la laine longue du pays, et à cet égard je suis sûr que le gouvernement a commis une grave erreur.

On ne s'en aperçoit pas maintenant autant qu'on le sentira lorsque l'autre un-huitième sera retranché du droit sur les marchandises anglaises.

Il y a encore autre chose. Les draps ont exactement le même degré de protection que les lainages avec lesquels ils sont fabriqués, et il n'y a pas de protection pour la fabrication des draps au Canada. L'ex-gouvernement avait accordé un avantage de 5 pour 100. Le gouvernement du jour devrait en faire autant, si nous voulons conserver cette industrie dans le pays, et la fabrication des draps et celle des lainages sont deux industries importantes, qui emploient plusieurs milliers de Canadiens.

Ensuite, les mêmes observations s'appliquent aux cotonnades. Tous les cotons colorés paient 35 pour 100 et les tissus qui en sont fabriqués 35 pour 100, ce qui, en retranchant un quart, met la protection à 26¼ pour 100 d'après le nouveau tarif.

Ce n'est pas suffisant pour les fabricants de chemises de coton coloré. Il n'y a pas de protection pour ceux qui font les vêtements pour femmes, ces matinées et ces articles en coton coloré, dont la fabrication s'étend rapidement dans le pays. C'est une industrie nouvelle et elle est très importante, et le présent tarif ne la protège pas. La réduction d'un quart pour cent causera beaucoup de tort à ces fabricants, et peut-être aussi aux fabricants de cotonnades, mais quant aux cotonnades je n'en peux rien dire de sûr. Toutes ces choses sont importantes pour le pays et la politique du gouvernement leur sera nuisible.

Il me reste à parler du tabac. Le droit d'accise sur le tabac est de 39 cents par livre. Il était auparavant de 25, et le gouvernement y a ajouté 14 cents formant en tout 39 cents. Quel en a été le résultat ?

Durant les derniers six mois écoulés sous le régime de l'ancien tarif, 860,000 livres de tabac en feuille ont été importées au Canada, mais pendant les derniers six mois, depuis que le nouveau tarif est en vigueur, 250,000 livres seulement ont été importées, moins qu'un tiers, faisant voir que la politique du gouvernement a été un fiasco. Le droit d'accise américain est de 6 cents par livre, le notre de 39 cents. Un homme peut partir avec un rouleau de tabac de 20 livres sous le bras, traverser la frontière et venir au Canada et faire un bénéfice de $6.60. Je suis sûr que le gouvernement sera incapable d'arrêter la contrebande qui aura lieu, ainsi qu'il a été incapable d'empêcher celle qui se fait actuellement sur une grande échelle. Je crois que l'ex-gouvernement avait atteint la plus haute limite en imposant un droit de 25 cents par livre, juste assez pour fournir un revenu et pour ne pas encourager la contrebande.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : L'honorable député a-t-il remarqué que le droit américain sera probablement augmenté ?

M. WALLACE : Si les Américains haussent le droit ce sera peut-être une protection, mais je crois que notre tarif augmente d'une manière injustifiable les droits sur ces importations. Dites si vous voulez que c'est un article de luxe, mais pour un grand nombre de gens, et de gens de moyens restreints, c'est une nécessité, et le droit de 39 cents par livre n'est pas justifiable.

Je ne veux pas retenir la Chambre bien longtemps, et je me contenterai d'ajouter que les droits que le gouvernement se propose d'imposer et les réductions

qu'il a l'intention de faire, vont être préjudiciables de plusieurs manières. Le meilleur moyen, à mon avis, si l'Angleterre doit avoir une préférence, serait de la lui accorder sur les articles que le Canada doit importer. Donnez-lui une préférence sur toutes les autres nations à l'égard de ces articles. Ce serait justice pour le Canada et de la générosité pour l'Angleterre.

Mais cette réduction d'un quart pour 100 sur tous les droits, sans égard à l'effet qu'elle peut produire sur les industries et les ouvriers du Canada, est absolument injustifiable. Elle privera de travail plusieurs milliers de Canadiens, et notre premier devoir est de les protéger. Nous devons leur fournir de l'emploi et ne pas les priver du travail qu'ils ont aujourd'hui dans nos industries. Donnez un privilège à l'Angleterre en ce qui concerne les marchandises que nous importons. Même au sujet des articles en franchise, nous pouvons imposer un droit contre les autres nations, de manière à donner la préférence à la Grande-Bretagne, et sur les articles que nous ne pouvons pas, pour diverses raisons, produire nous-mêmes, nous pouvons imposer un droit qui lui donnera également une préférence. C'est la solution de ce problème du commèrce privilégié.

Quand cette autre réduction d'un huitième sera en vigueur le 1er juillet prochain, on constatera le tort qu'elle fera aux industries du pays, mais le gouvernement ne veut pas entendre raison, il ne veut rien écouter.

Quand nous lui avons parlé de l'iniquité du contrat relatif au chemin de fer du comté de Drummond, cela lui a fait désirer plus vivement de le faire ratifier par le parlement. Quand on lui a prouvé que nous payions pour le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, deux millions de piastres, et je prétends encore, trois millions de piastres de plus qu'il n'était nécessaire, il s'est hâté de faire adopter le bill par la Chambre, et ensuite par le Sénat. Lorsque l'autre question, que nous avons réglée durant cette session, le contrat du chemin de fer du Yukon, est venue devant la Chambre, nous lui avons fait voir que c'était un marché injustifiable, qu'il violait chaque principe que le parti libéral avait préconisé durant toute sa carrière, surtout dans l'opposition.

Le gouvernement s'était arrogé le pouvoir de faire un marché sans le consentement du parlement, et en secret, sans soumissions publiques, il n'avait pas annoncé qu'il avait l'intention de construire un chemin de fer dans cette région. Il n'y avait que les entrepreneurs Mackenzie et Mann qui connaissaient cette intention. Il n'a pas offert de l'argent comptant, mais trois fois la somme qu'il fallait pour construire ce chemin en cédant à ces entrepreneurs les mines les plus importantes en valeur qui existent dans l'univers.

Mais le gouvernement suit la voie qu'il s'est tracée. Il sera appelé avant longtemps par le peuple du Canada à lui rendre compte. Il sera obligé de rendre compte de ses dépenses extravagantes qui surpassent toutes celles que les conservateurs ont pu faire pendant qu'ils étaient au pouvoir. Il rendra compte des projets insensés qu'il a fait ratifier par le parlement, et il rendra compte de toutes les promesses qu'il a faites et qu'il n'a pas remplies.

M. MACDONALD (Huron) : Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre très longtemps.

M. WALLACE.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MACDONALD (Huron) : Je suppose que c'est une bonne nouvelle pour ceux qui ne veulent pas entendre dire la vérité. J'ai écouté avec surprise le discours de mon honorable ami (M. Wallace). Je vais d'abord m'occuper des observations qu'il a faites au sujet du maïs. Si je l'ai bien compris, il a dit que nous avons importé pour la consommation du Canada près de sept millions de boisseaux de maïs.

M. TAYLOR : Onze millions.

M. MACDONALD (Huron) : Je suis convaincu que l'honorable député (M. Wallace) ne voulait pas faussement représenter le cas, lorsqu'il disait, s'il l'a dit, que 11,000,000 de boisseaux de maïs ont été importés pour l'usage de la population canadienne dans le cours de l'an dernier. S'il a déclaré cela, alors de lui ou des tableaux du commerce et de la navigation, que j'ai sous les yeux, l'un des deux est erroné.

Qu'on me permette d'apprendre à l'honorable député, d'après les tableaux du commerce et de la navigation, ce que nous importons.

M. TAYLOR : A quelle année se terminent ces tableaux ?

M. MACDONALD (Huron) : Ce sont les tableaux de 1897.

M. TAYLOR : L'honorable député (M. Wallace), a cité les importations des derniers six mois de 1897.

M. MACDONALD (Huron) : Je ne puis admettre ce qu'il a cité. Ce que je veux, c'est le rectifier. J'ai en ce moment les dernières statistiques que nous possédons, et ce sont celles auxquelles il faut recourir dans une discussion de ce genre, si l'honorable député n'a pas cité les statistiques convenables, c'es sa faute, et non la mienne.

En consultant à la page 46 (version angl.) sous le titre "Importations," il verra que nous avons importé 9,190,000 boisseaux de maïs, mais que sur ce chiffre 1,788,000 seulement étaient destinés à la consommation au Canada.

Si donc l'honorable député est aussi mal renseigné sur le reste, ce qu'il nous a dit ne peut nous inspirer beaucoup de confiance.

M. WALLACE : l'honorable député voudrait-il me permettre de dire un simple mot ? J'ai dit que le chiffre de nos importations de 1897 était de 1,788,147 boisseaux, valant $512,000, c'est-à-dire qu'il était celui-là même que l'honorable député vient de citer. Ce que j'ai ensuite mentionné, ce furent les chiffres relatifs aux six mois écoulés depuis le 1er juillet 1897 au 1er janvier 1898, tels qu'ils m'ont été fournis par le ministre des Douanes. Ces chiffres que je passerai à l'honorable député démontrent qu'il a été importé en franchise du maïs, n.s.a., pour une valeur de $3,153,017. J'accepte la cote des prix du maïs de Chicago pour le premier jour de chaque mois.

M. MACDONALD (Huron) : Les prix sont absolument étrangers à l'objection que j'ai faite. Mais en citant les importations de maïs, l'honorable député en a-t-il en même temps mentionné les exportations ? Car c'est de cette manière seulement

que nous constaterons la quantité qui en a été consommée au Canada. Le reste consiste en maïs acheté des Américains pour être expédié à l'étranger.

M. WALLACE : Cet état comprend l'importation destinée à la consommation domestique.

M. MACDONALD (Huron) : Ça ne peut nullement avoir trait à la consommation domestique. Ce document n'est pas officiel.

M. WALLACE : Si l'honorable député me le permet, je lui dirai que ce document m'a été fourni par le ministre des Douanes.

M. TAYLOR : Et alors il doit être exact.

M. MACDONALD (Huron) : J'ignore s'il est exact ou non, mais j'ai sous les yeux le document officiel, et je suis obligé de demander à l'honorable député de s'en tenir à ce document qui se trouve à notre portée. Je ne puis prendre le temps de m'engager dans une discussion.....

M. WALLACE : Je demanderai à l'honorable député.....

M. MACDONALD (Huron) : Laissez-moi finir ma phrase..... Je ne puis m'engager dans une discussion.....

M. SPROULE : Il a peur d'entendre exposer les faits.

M. MACDONALD (Huron) : L'honorable député (M. Sproule) voudra bien se taire. Je ne puis permettre à personne de s'appuyer, pour discuter, sur des documents dont le caractère n'est pas officiel.....

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. MACDONALD (Huron) : Qu'on comprenne que je ne suis pas prêt à discuter si l'on doit s'appuyer sur des chiffres qui ne sont pas officiels et qui ne sont pas en possession de tous les députés. S'il veut établir une thèse, il doit accepter pour cela les derniers chiffres officiels qui se trouvent en possession des membres de la Chambre, et ces chiffres, dans ce cas-ci, se trouvent aux Tableaux du Commerce et de la Navigation de 1897. Je ne puis être censé avoir examiné chaque document qu'on peut lire et communiquer à un député quelconque.

M. BERGERON : Mais si ce député l'a ?

M. MACDONALD (Huron) : J'ignore s'il l'a ou non. J'ai ici ce que tout le monde reconnaît comme les documents officiels, et je ne puis accepter d'autres documents que ceux qui sont officiels.

Basant donc mon argument sur les chiffres que j'ai cités, nous avons importé 9,190,000 boisseaux de maïs, et nous en avons exporté 7,247,000, laissant une différence qui est tout ce dont on a fait usage au Canada pour l'engrais des animaux.

Ensuite, l'honorable député (M. Wallace) doit songer que dans le cas, même, où nous importerions une plus grande quantité de maïs, nous exporterions une plus grande quantité de bœuf. Si les engraisseurs ne croyaient pas qu'il est de leur intérêt d'importer du maïs pour leurs bestiaux, ils emploieraient les grosses céréales du pays. Mais non, ils trouvent plus profitable de se servir de maïs importé. Et cela est plus profitable pour le Canada, car plus ces engraisseurs font d'argent, plus il reste ici d'argent.

L'honorable député a commis une autre erreur grave, et je suis convaincu qu'il va l'avouer. Il a dit qu'une réduction de droit de 20 pour 100 à 15 pour 100 ne signifie pas une réduction de 25 pour 100.

M. WALLACE : J'ai dit que c'était une réduction de droit de 5 pour 100.

M. MACDONALD (Huron) : Nous prendrons l'honorable député au mot. Alors, une réduction de 20 pour cent à 10 pour cent constituerait une réduction de 10 pour cent ?

M. WALLACE : C'est ce que je crois.

M. MACDONALD (Huron) : Eh bien ! je désire attirer l'attention sur le principe au sujet duquel les deux partis diffèrent. Les conservateurs de ce pays sont protectionnistes ; nous, les libéraux, nous nous appelons libre-échangistes, c'est-à-dire partisans du libre-échange autant qu'il est possible de l'être au Canada. Nous convenons tous, dans les deux partis, que le revenu requis pour la gestion des affaires publiques doit être prélevé au moyen de droits de douane. Dans la mesure de ces droits, il y a protection ; mais il existe toute une différence entre le principe protecteur et le principe du tarif de revenu.

Je ferai ressortir ma pensée par un exemple.

Supposons que mon honorable ami s'arrête à considérer une paire de chaussures au point de vue protecteur, tel est à peu près le raisonnement qu'on lui verrait tenir : " Voici une paire de chaussures qu'on peut fabriquer en ce pays, ainsi que le cuir qui entre dans sa composition, et afin de protéger le manufacturier, il nous faut les frapper d'un droit élevé, qui aura l'effet de les soustraire à la concurrence du dehors ". Tel est le raisonnement que tiendrait mon honorable ami.

De son côté, le libéral, en présence de cette même paire de chaussures, dirait : " Ces chaussures peuvent être fabriquées au Canada, il est vrai, mais c'est là un article dont tout le monde fait grandement usage, le population pauvres particulièrement : le droit imposé sur cet article devra donc être aussi raisonnable que possible.

Dans le premier cas, le conservateur avait en vue l'avantage du manufacturier, tandis que dans le second, ce que le libéral avait en vue, c'est l'avantage du consommateur.

Eh bien ! là est toute la différence entre ce qu'on appelle un tarif protecteur et ce que l'on appelle un tarif de revenu. Nous avons en vue le revenu conjointement avec l'intérêt du consommateur ; les conservateurs ont en vue le revenu conjointement avec l'intérêt du manufacturier.

Ensuite, mon honorable ami a signalé ce qu'il appelle les étourderies du gouvernement au sujet de la région du Yukon. M. l'Orateur, s'il est une chose à propos de laquelle le gouvernement mérite des louanges, parmi celles qu'il a accomplies dans le cours de l'année écoulée, c'est bien celle qui a consisté dans la diligence et l'énergie dont il a fait preuve pour faire du Yukon ce qu'il est aujourd'hui.

L'honorable député dit que les nouvelles de cette région sont parvenues au gouvernement en mars. Il sait très bien que non. Il était déjà tard en

juillet lorsqu'on nous donna des détails sur la découverte de mines d'or au Klondike. Nous savions, il est vrai, qu'il y avait de l'or dans la région du Yukon ; nous le savions depuis dix-huit ans. Mais il n'y avait pas eu de grandes découvertes avant celles qu'on y fit au Klonkide vers le milieu de juin. Si l'on considère la conduite du gouvernement après cette époque, il nous faut lui rendre le témoignage d'avoir fait preuve de toute l'énergie et d'avoir adopté toutes les démarches nécessaires pour assurer l'observance de la loi et le maintien de l'ordre dans la région.

L'honorable député s'exhale de nouveau en reproches contre le gouvernement au sujet du chemin de fer du Yukon. Il a déjà discuté cette question ; nous avons tous parlé là-dessus. Il s'apercevra, je crois, comme je l'ai constaté dans l'ouest, tant parmi les conservateurs que parmi les libéraux, que le sentiment public est fortement hostile à la conduite de l'opposition, et surtout à celle du Sénat, à cet égard. Plusieurs vont jusqu'à demander le changement de la constitution du pays, de manière à se débarrasser tout à fait de notre Chambre haute.

Je suis d'avis que le rejet du bill relatif au chemin de fer du Yukon a eu pour effet de nuire considérablement au commerce canadien. Je suis convaincu que les manufacturiers des villes de Montréal, d'Hamilton et de Toronto, qui se disposaient à fournir les équipements et les provisions nécessaires à cette région, blâment sévèrement la conduite de l'opposition relativement au fait qu'elle a combattu ce bill, et qu'elle l'a fait rejeter par le Sénat.

Maintenant, on peut se demander : "Qu'attend-on du parti libéral ? On attend de lui l'accomplissement des promesses qu'il a faites dans l'opposition. Or, c'est ce qu'il a déjà réalisé en grande partie. Nous avions promis de réduire, dans la mesure que nous le permettraient les besoins du pays, le haut tarif protecteur qui lui était infligé depuis tant d'années par le gouvernement conservateur, et nous avons tâché de remplir cet engagement. En effet, nous avons réduit considérablement le tarif en général, puis nous avons opéré la grande économie dont on a parlé, en faisant une diminution de 25 pour 100 sur toute la ligne de ce tarif. Eh bien ! pas un seul membre de la gauche ne se lèvera pour reprocher cette politique au gouvernement.

En 1892, lorsque nous avons suggéré cette politique au parti conservateur, il a refusé de suivre notre avis, et dans une résolution présentée en cette Chambre, il a alors proposé qu'il concéderait certains privilèges à l'Angleterre sur le marché canadien, si celle-ci nous accordait quelque chose de plus que ce qu'elle nous donne à présent. Voilà jusqu'où il voulait aller.

Qu'on me permette de donner lecture de la résolution proposée à cette époque par l'honorable député de Bruce (M. McNeill), je crois, et adoptée par le parti conservateur, sans exception, en cette Chambre. Il est bon de rappeler à ces messieurs ce qu'ils offraient en cette occasion, et que voici :

Que dans le cas et à l'époque où le parlement d'Angleterre et d'Irlande admettra les produits canadiens sur le marché du Royaume-Uni à des conditions plus favorables que celles accordées aux produits des pays étrangers, le parlement du Canada sera prêt à concéder des avantages équivalents au moyen de la réduction des droits qu'il impose sur les produits manufacturés anglais.

Est-ce là la politique du parti libéral-conservateur aujourd'hui ? Personne ne voudra répondre.

M. MACDONALD (Huron).

Nous n'avons pas emprunté le plumage de ce parti en cette occasion ; nous lui avons suggéré une politique indépendante, une politique que nous voulions soumettre à la Chambre, chose que nous avons faite dès notre avènement au pouvoir. Seulement, avant cet avènement nous l'avions suggéré au parti conservateur, qui l'avait repoussé, malgré toutes ses protestations de loyauté et d'amour envers la mère-patrie, et la manifestation de son désir de la favoriser autant que possible. Malgré tout cela, il a rejeté notre résolution et voté pour la sienne.

Voyons maintenant ce que nous avons promis d'accomplir en arrivant au pouvoir.

Attendu que l'Angleterre admet en franchise les produits du Canada dans ses ports, cette Chambre est d'avis que l'échelle actuelle des droits perçus sur les articles principalement importés de la mère-patrie soit abaissée.

Telle était notre politique en 1892. Assurément nous n'avons pas volé cette politique au parti libéral-conservateur. Comment ses orateurs, les uns après les autres, peuvent-ils prétendre que nous avons adopté sa politique ? Je dis, M. l'Orateur, que cette résolution-là a placé le Canada dans une position plus favorable, aux yeux de l'Angleterre, que celle qu'il avait jamais occupée. Grâce, en grande partie, à cette résolution, notre crédit est meilleur aujourd'hui qu'il ne l'a jamais été sur le marché anglais. Grâce à l'offre renfermée dans cette résolution, le peuple de toutes les parties du Royaume-Uni et la Grande-Bretagne et d'Irlande s'intéresse maintenant d'une façon plus directe au Canada qu'il ne l'a jamais fait. Et par suite de cette politique soumise en 1892 et mise à exécution en 1897, par le parti libéral de ce pays, nous occupons un rang plus élevé, comme colonie, aux yeux de l'Angleterre aujourd'hui. Malgré tout cela, cependant, nous entendons beaucoup de gens nous déclarer que nous avons emprunté le plumage du parti libéral-conservateur, tout comme si ce plumage pouvait parer le respectable parti libéral.

Il est une autre promesse que nous avons faite dans l'opposition. Nous avons promis de réduire l'ensemble du tarif jusqu'au point où le permettraient les besoins du revenu. C'est ce que nous avons fait. Nous avons pris les rênes du pouvoir à une époque où l'échelle de la dépense était fort élevée. Il n'était pas possible, en un an, d'abaisser cette échelle jusqu'au point où nous croyons qu'il est convenable de le faire. Nous avons tâché d'y parvenir, et nous y réussissons à un certain degré, si bien que si l'on déduisait de l'ensemble des dépenses les dépenses extraordinaires de l'an dernier, nos dépenses ordinaires seraient de beaucoup moindres que celles de l'année précédente, ce qui démontre que le gouvernement actuel a pratiqué et pratique l'économie, et qu'il s'efforce de diminuer les dépenses publiques dans la mesure du possible.

Nous avons reproché, quand nous étions dans l'opposition, ses dépenses extravagantes, que dis-je, ses dépenses corruptrices, au gouvernement, et nous avons établi hors de toute contestation et de tout doute, par preuve faite sous serment, que l'ancien gouvernement faisait de fortes dépenses entachées de corruption. Nous avions promis qu'à notre avènement au pouvoir, notre administration des affaires publiques serait plus pure et plus honnête que celle du gouvernement conservateur, et c'est c'est ce que notre conduite a démontré.

On a porté, il est vrai, des accusations ; mais s'est-il trouvé un seul député pour oser, en membre

indépendant de cette Chambre, venir ici formuler une accusation quelconque de corruption ou de concussion contre les membres de la droite, individuellement ou collectivement ? Non. Tant que les membres de la gauche n'auront pas le courage de le faire, je considère les criailleries qu'on fait entendre sur les hustings et en cette Chambre comme de pures déclamations politiques.

Lorsque nous sommes devenus convaincus, dans l'opposition qu'il existait des dépenses corruptrices, nous avons formulé des accusations contre le gouvernement, et nous avons demandé la formation de comités où nous étions prêts à les prouver. On nous a accordé des comités en certains cas, et en 1892, nous avons convaincu le gouvernement de la corruption du caractère le plus extraordinaire. Nous l'avons fait à tel point, qu'un ministre a dû résigner sa position pour rentrer dans les rangs des simples députés, qu'un autre membre éminent du parti conservateur a été chassé de la Chambre à cette occasion, et que d'autres ont dû faire un séjour dans les prisons du pays. Et nous avons démontré que plusieurs de ces concussions étaient connues publiquement dans un large cercle de gens occupant des positions importantes au Canada.

Lorsque les membres de la gauche seront prêts à formuler des accusations contre un membre de cette Chambre, ils prouveront que leur but est honnête en portant ces accusations de leurs sièges, et en demandant la formation d'un comité d'enquête chargé d'entendre la preuve des dites accusations.

Lors de notre avènement au pouvoir, une question politique très irritante restait à régler, une question qui devait en grande partie ce caractère d'irritation à la négligence du parti qui a quitté le pouvoir il y a deux ans, laquelle divisait en deux camps les différentes dénominations religieuses du pays, et que nous avions promis de régler à l'amiable, de manière à donner satisfaction et à rendre justice à tous. Cette question, c'est-à-dire la question scolaire du Manitoba, a été reléguée là où elle aurait dû l'être auparavant : on l'a fait disparaître de l'arène de la politique fédérale et elle n'y reviendra plus. Voilà un acte pour lequel le parti libéral mérite, non seulement l'admiration du peuple, mais celle de tous les partis, et le parti de l'opposition actuel devrait lui accorder son admiration et son approbation au sujet du règlement de cette question ?

On a prétendu que la question ne pouvait être réglée de la manière dont on a résolu de le faire. Nous savions que nous pouvions accomplir la chose, et nous y sommes parvenus, favorisant ainsi les intérêts de tout le Canada.

Un autre devoir que nous avons rempli en arrivant au pouvoir fut de concevoir une politique qui aurait pour résultat de créer beaucoup de commerce, politique que les membres de la gauche ont combattu. Nous avons proposé une politique dont le sens commun éclate, c'est-à-dire la politique consistant dans le prolongement de l'Intercolonial depuis un certain point vis-à-vis Québec jusqu'au sein même de la concurrence des affaires, savoir : Montréal. Le but de cette politique est de réduire autant que possible les taux de trafic des chemins de fer, et nous nous trouverons à favoriser les marchandises canadiennes d'avantages privilégiés sur les marchés étrangers en raison directe de la réduction de ces taux.

On nous a accusés d'avoir payé près de $7,000,000 pour assurer ce privilège. Les membres de la gauche savent bien que nous n'avons pas ajouté $7,000,000 à la dette du Canada pour cet objet. Il nous faut, il est vrai, payer $210,000 annuellement pour obtenir le droit de circuler sur le chemin de fer du comté de Drummond et sur le Grand-Tronc, et pour avoir l'usage de la tête de ligne de celui-ci à Montréal. Si nous ajoutons par là $210,000 aux recettes annuelles de l'Intercolonial, il n'y aura ni profit ni perte ; mais en obtenant un dollar de plus, ce sera autant de gagné, de même que ce sera autant de perdu, si le dollar est en moins. C'est l'avis de tous les hommes qui s'occupent de chemins de fer et d'affaires, que les recettes du chemin, tout probablement, augmenteront dans des proportions considérables. C'est donc autant qui constituera, non seulement ce qu'il faut pour payer $210,000 annuellement, mais un surplus respectable au profit du pays. Dans ce cas, comment peut-on dire que cette politique mérite d'être combattue par les membres de la gauche ?

Nous avons encore promis d'agrandir les canaux afin de faciliter les transports de l'ouest. Les canaux du Saint-Laurent n'ont que neuf pieds de profondeur. Nous nous proposons de les creuser jusqu'à quatorze pieds. Cela permettra aux vaisseaux des grands lacs de se rendre à Montréal même pour transmettre leur cargaison aux vapeurs océaniques, ce qui aura pour conséquence d'effectuer une forte économie de frais de transport, et de nous permettre, ce que nous ne pouvons pas maintenant, de nous emparer du fret allant à New-York par voie de Buffalo. Nous pouvons faire une concurrence écrasante au canal Erié, qui n'a que sept pieds d'eau et où les vaisseaux sont traînés par des chevaux faisant quatre milles à l'heure, vaisseaux de faible capacité à côté des nôtres qui pourraient transporter 2,000 tonnes. Nous nous assurerons donc, ainsi, un avantage contre lequel les Américains mêmes ne pourront lutter.

Cette politique me paraît très sage ; elle ne me semble mériter, non le blâme de l'opposition, mais l'appui de tous les députés. Et bien qu'il nous faille dépenser $3,500,000 pour l'accomplissement de ces travaux, nous sommes d'avis que la chose est favorable au pays, et qu'elle rapportera, sous forme de revenus, beaucoup plus que l'intérêt du capital qui devra être puisé dans la caisse publique.

D'ailleurs, on constate que nous avons été favorisés de l'accroissement des affaires dans le cours de l'an dernier, et peut-être depuis le milieu de l'année précédente, en grande partie par suite, je crois, de la politique du parti libéral. Je ne prétends pas un instant que toute cette prospérité soit le résultat de l'avènement des libéraux au pouvoir, je dis qu'après dix-sept ou dix-huit ans d'administration corrompue et de concussion, l'honnêteté de notre gouvernement a inspiré la confiance, et que cela a contribué pour une large part à la prospérité qui éclate aujourd'hui.

Cette prospérité s'est répandue dans toutes les classes, les cultivateurs, les ouvriers, les commerçants, les manufacturiers, tous s'en aperçoivent, et en aucun temps, dans le cours des derniers quinze ou dix-sept ans, les manufactiers n'ont été dans un état plus prospère ou n'ont eu à leur service un plus grand nombre d'employés qu'aujourd'hui ; et en aucun temps, dans le cours de cette période, la population n'a été plus satisfaite et plus heureuse,

et n'a regardé l'avenir avec plus de confiance qu'à présent. Nous prédisions ce résultat. Nous ne sommes pas des prophètes ni des fils de prophètes, mais nous savions que si, après dix-huit ans, l'administration des affaires était confiée à des hommes honnêtes, il en découlerait pour le peuple une plus grande somme de prospérité que celle dont il jouissait auparavant, et l'événement a absolument justifié cette prévision.

Et puis, la population émigrait durant les dix-sept ou dix-huit ans du régime libéral-conservateur. La fleur du pays s'envolait. Nos jeunes gens des deux sexes—cette belle jeunesse que les autres pays nous envient—nous quittaient par milliers pour aller aux Etats-Unis contribuer au développement matériel et moral de cette république. Aujourd'hui il n'y en a pas un qui parte sur cinq qui nous abandonnaient auparavant. Au contraire, beaucoup reviennent ; et le Canada qui constituait autrefois une pépinière pour la nation américaine, devient maintenant la pépinière destinée à alimenter l'immigration dans nos vastes et fertiles prairies de l'ouest.

Des centaines et des milliers de ces Canadiens s'en vont occuper nos propres terres, et contribuer au développement matériel et moral de notre propre pays. Lorsque nous considérons toutes ces choses, nous avons raison de nous féliciter de ce que le parti libéral ait pris en main les rênes du pouvoir, pour diriger, par une politique sage, le courant de la population vers nos propres régions de l'ouest.

Une autre politique que le parti libéral a appuyée est le développement des ressources agricoles et minérales du pays ; et par suite le gouvernement a décidé, et sagement à mon sens, qu'il était dans l'intérêt du pays de prolonger le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau depuis Lethbridge vers l'ouest jusqu'aux mines de la Kootanie, en subventionnant ce chemin assez libéralement, afin que les colons de l'ouest puissent trouver pour leur beurre, leur fromage, leur farine et les autres produits de leur travail un marché où ils réalisent les plus hauts prix possibles. Le gouvernement voulait conserver ce marché au Canada. Nous savons tous que cette région est l'une des plus riches du monde. Je suppose que c'est la région la plus riche en quartz aurifère qui soit aujourd'hui connue sur le globe ; et elle est riche, non seulement en or, mais en argent, en plomb, en fer et en d'autres métaux qu'on exploitera dans un avenir rapproché et qui contribueront largement au bien-être du Canada. Le parti libéral a cru que comme cette richesse était à nous, nous avions le droit de l'exploiter, et de conserver autant que possible au Canada le commerce de la région. Ce commerce prenait en grande partie la route des Etats-Unis. On a bâti Spokane, qui promet de devenir une ville grande et prospère.

Des milliers de mineurs sont partis pour cette région n'ayant pas autre chose que leurs bras vigoureux et leur expérience dans l'exploitation des mines, et ils ont été obligés d'acheter aux Etats-Unis ce dont ils avaient besoin. En d'autres termes le Canada a perdu l'œuf d'or, mais l'œuf d'or a roulé du côté des Etats-Unis. Nous avons cru qu'il serait avantageux pour le Canada de dépenser $3,630,000 pour aider à la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, dans le but de conserver autant que possible ce commerce pour le pays. Nous avons pensé que c'était sage parce que nous avions ainsi le contrôle sur une grande partie de la région houillère qui autrement aurait été sous la direction d'une compagnie.

Au moyen de cet arrangement nous obtenions 50,000 acres des meilleurs terrains houillers de l'Amérique, ce qui donne au gouvernement le moyen de contrôler le prix de cet article pour toujours, et d'empêcher ainsi les monopoles de gêner le développement de cette région. Je crois donc que le gouvernement a agi avec sagesse et prudence et dans l'intérêt du Canada.

Nous avons aussi obtenu du chemin de fer canadien du Pacifique certains avantages en faveur du Manitoba et du Nord-Ouest, et en même temps des provinces de l'est. Nous avons obtenu une réduction du coût du transport de la farine et du blé de 1½ cent par 100 livres pour la première année, et de 3 cents par 100 livres pour les années suivantes ; nous avons obtenu une forte réduction dans le prix du transport entre les différents points du Canada et les différents centres du Manitoba et du Nord-Ouest. De fait, tout le monde reconnaît que ces réductions égalent si elles n'excèdent pas $500,000 par année en faveur des cultivateurs de cette contrée ; et quand nous voyons que nous avons permis aux cultivateurs de l'ouest, au moyen de cet arrangement, de garder entre leurs mains pas moins d'un demi-million de piastres par année, nous avons raison de croire que le gouvernement a agi avec sagesse en adoptant une politique de cette nature et en l'appliquant avec autant d'efficacité.

Pendant que nous étions dans l'opposition nous disions que nous reviserions le tarif si jamais nous montions au pouvoir, ainsi que nous en avions l'espoir et de même que nous espérons que le peuple canadien nous gardera longtemps ici. Nous prétendions que les droits les plus élevés pesaient sur les gens qui pouvaient le moins les supporter, étant imposés sur des articles nécessaires que les masses achetaient, et nous avons considérablement soulagé les classes pauvres et avons imposé les plus hauts droits sur les articles de luxe. De cette manière le fardeau pèsera sur ceux qui sont les plus en état de payer, et ceux qui ne le sont pas seront soulagés d'autant. Nous avons en grande partie fait disparaître du tarif l'anomalie des droits spécifiques, droits qui, une fois changés en droits *ad valorem*, faisaient voir qu'ils étaient excessifs. Le gouvernement les a supprimés dans une large mesure.

Nous disions, quand nous étions dans l'opposition, que dès notre entrée au pouvoir nous ferions disparaître du statut une des lois les plus iniques que le parti conservateur y avait placée, et c'est dire beaucoup. Cette loi s'appelle la loi du cens électoral, loi qui a coûté au peuple $250,000 au moins chaque fois que les listes électorales ont été revisées. L'abrogation de cette loi va supprimer cette dépense. $1,160,000 ont été dépensées pour faire quatre revisions des listes, et il y a eu trois élection, de sorte que près de $400,000 ont été payées en vertu de cette loi chaque fois que nous avons eu une élection générale. Cette somme d'argent pourra être employée pour développer le pays de quelque autre manière. Ensuite nous vous avons dit que lorsque nous serions au pouvoir nous réformerions la redistribution des comtés.

Les députés qui étaient ici en 1882 se souviennent que la redistribution des comtés eut lieu à cette session juste à la veille d'une élection générale, et sans faire d'insinuations, le seul motif qu'on pouvait attribuer au parti conservateur était celui de

M. MACDONALD (Huron).

se fortifier en vue des élections prochaines. Le gouvernement n'avait pas assez de confiance dans la politique nationale à cette époque pour se présenter devant le pays sans avoir d'avance le moyen de faire élire dans les comtés le plus grand nombre possible de députés favorables à son parti. Quand je vous fournirai des chiffres sur ce sujet vous verrez comment les membres du parti conservateur ont été élus à cette Chambre au moyen de cette loi inique.

Dans l'élection de 1882, 186,000 suffrages conservateurs et 182,000 suffrages libéraux furent enregistrés dans l'Ontario. Nous pouvions donc compter sur une représentation dans cette Chambre à peu près égale, disons 45 libéraux et 46 conservateurs. Le résultat de l'élection fut-il celui-là? Non. 33 libéraux et 59 conservateurs furent élus par cette province. Comment pouvait-on faire élire 59 conservateurs avec 186,000 suffrages conservateurs, et 33 libéraux seulement avec 182,000 suffrages libéraux? Grâce seulement à l'opération de la loi relative à la redistribution des comtés, et cela fait voir jusqu'à quel point cette loi inique, adoptée en 1882, fut avantageuse pour le gouvernement qui l'avait inventée.

Permettez-moi de vous citer un autre exemple. Par chaque 3,150 suffrages conservateurs un député conservateur fut élu à cette Chambre, tandis qu'il n'y eut qu'un député libéral pour chaque 5,500 suffrages libéraux. Peut-on trouver une raison pour expliquer cette différence entre la représentation des deux partis autre que cette loi infâme de la redistribution des comtés, qui avait produit ce résultat?

Je n'ai pas l'intention de passer en revue ce que le parti libéral a fait depuis son ascension au pouvoir, mais je vais me contenter de dire que dans le comté que je représente les électeurs sont convaincus que le parti libéral a travaillé pour le bien du pays. En examinant tout ce qu'il a accompli durant les deux courtes années qu'il est au pouvoir, nous ne pouvons nous empêcher de trouver étonnant que le gouvernement ait pu faire autant de choses en si peu de temps.

C'est une chose qui nous étonne et nous amuse d'entendre les chefs de la gauche nous accuser d'avoir volé leur politique et dire dans la même phrase que nous avons eu tort dans tout ce que nous avons fait et dans cette même politique que nous avons volée.

Il ne faut pas oublier, M. l'Orateur, que le libre-échange absolu est hors de la question. Sous le régime Mackenzie nous n'avions pas le libre-échange, et nous ne l'aurons jamais aussi longtemps que nous aurons pour principe de prélever le revenu au moyen des droits de douane. La seule question maintenant est de savoir combien nous ferons payer au peuple sous la forme de droits de douane, et cela dépend en grande partie des travaux publics à exécuter, des frais du gouvernement civil et de législation et de toutes les dépenses nécessaires que le gouvernement doit faire. En conséquence, la seule différence entre les deux partis est la fixation des droits sur nos importations et dans le but que chacun a en vue.

Il y a deux ou trois ans, j'ai discuté cette question avec l'honorable député d'York (M. Foster) en nous rendant ici en chemin de fer, et je lui disais que le thé était un article qu'on pouvait fort bien frapper d'un droit. Mais, me dit-il, ne voyez-vous pas que le parti conservateur est opposé à l'imposition d'un droit sur le thé parce que cela ne donne aucune protection à nulle industrie manufacturière du pays? Voilà toute la différence. Nous avons pour principe d'imposer des droits sur tout article qui nous donnera des revenus, ce qui empêchera certains intéressés d'exploiter le consommateur en exigeant des prix trop élevés pour les articles qu'il consomme. C'est la différence entre un tarif protecteur et un tarif de revenu.

Je ne veux pas fatiguer la Chambre en discutant des questions qui ont été si habilement traitées par mes collègues de la droite, et je vais en conséquence terminer ces observations quelque peu décousues. Je dois avouer que je n'ai pas cru, en présence de la prospérité dont jouit le pays sous l'empire de la politique que les chefs de la gauche ont condamnée comme devant être désastreuse, entrer dans des détails et citer des chiffres, et je termine donc en exprimant ma confiance dans le gouvernement, en approuvant sa politique et en remerciant la Chambre de m'avoir écouté avec tant de patience.

M. CRAIG: Je propose que le débat soit ajourné.

Quelques VOIX: Parlez.

Le MINISTRE DES FINANCES: Les députés sont en bien petit nombre dans le moment, et je ne vois pas pourquoi nous refuserions d'ajourner le débat.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES: En proposant que la Chambre lève sa séance, je crois devoir annoncer une petite nouvelle qui, peut-être, n'est pas connue de certains honorables députés. Nous avons eu le plaisir d'apprendre que la division électorale de Prince-ouest, dans l'Ile du Prince-Edouard, a élu un député libéral par une majorité d'à peu près 150 voix.

M. TAYLOR: Combien a-t-elle coûté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): Réaction, réaction.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11.30 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 14 avril 1898.

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

PRIÈRE.

BILLS RETIRÉS.

Bill (n° 27) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Cañon.—(M. Frost.)

Bill (n° 33) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer, de navigation et de mines du Pacifique et du Yukon.—(M. Tisdale.)

LA COMMISSION GÉOLOGIQUE.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Je présente le bill (n° 114) modifiant de nouveau

l'acte concernant le département de la commission géologique.

Le bill a pour objet de supprimer l'effet d'un changement qui a été fait par l'acte de 1895 modifiant l'*Acte du service civile*. Avant cette époque le directeur de la commission géologique pouvait, sur l'ordre du ministre, employer des personnes ayant des connaissances techniques ou spéciales en leur payant plus que $400 par année. Depuis ce temps il n'a pas pu le faire, sauf quand il y a été de temps à autre pourvu par le budget. L'amendement fait disparaître la nécessité d'inclure une disposition spéciale dans le budget pour cette fin.

M. HAGGART: Le bill supprime-t-il les examens requis par l'acte de la part de ceux qui sont employés à titre de commis surnuméraires dans la commission géologique?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Seulement ceux qui sont employés à cause de leurs connaissances techniques.

M. HAGGART: Le directeur de la commission continue à être le seul juge des qualités requises?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Il doit faire une recommandation et le ministre fera la nomination d'après cette recommandation.

La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.

COMMISSAIRES NÈGRES SUR L'INTERCOLONIAL.

M. FOSTER (par M. TAYLOR):

1. Quelques-uns des domestiques nègres sur les wagons Pullman, ont-ils été destitués sur quelque partie de l'Intercolonial depuis l'entrée en fonctions du gérant Harris? 2. Dans l'affirmative, combien? Quelle est la date de l'ordre de destitution? Quelles sont les causes du renvoi? 3. Quelques-uns des destitués ont-ils été employés de nouveau? Et dans ce cas, combien?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Aucun des domestiques nègres employés sur les wagons-salons ou les wagons-dortoirs sur quelque partie de l'Intercolonial n'a été destitué depuis l'entrée en fonctions du gérant Harris.

CHEMIN DE FER DU PAS-DU-NID-DE-CORBEAU—MONTANT PAYÉ À LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE CANADIEN.

M. FOSTER (par M. TAYLOR):

Quelle montant a été payé à la Compagnie du Pacifique canadien à compte de la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et pour quel nombre de milles?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): $453,750 ont été payées à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à compte de la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, pour 42¾ milles.

REVENU DES TIMBRES DU JUBILÉ.

M. FOSTER (par M. TAYLOR):

Quel montant total a été reçu pour les timbres du jubilé, et quelle partie, s'il en est, est inclus dans le revenu pour l'exercice 1896-97?

M SIFTON.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): Les timbres du jubilé ayant été émis en même temps que des timbres ordinaires, le ministère, sans recevoir un état spécial de la part des directeurs de poste indiquant les quantités respectives de chaque espèce de timbres encore entre leurs mains, est incapable de dire quelle somme a été réalisée par la vente des timbres du jubilé seuls.

L'INTERCOLONIAL ENTRE MONTRÉAL ET LÉVIS.

M. FOSTER (par M. TAYLOR):

Quel nombre de voyageurs locaux ou de passage—et quel nombre de tonnes de fret local ou de transit—ont été transportés sur la partie de l'Intercolonial entre Montréal et Lévis, pendant le mois de mars? Quelles sont les recettes et les dépenses brutes sur cette partie du chemin pendant la dite période?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Je ne suis pas en mesure de fournir à l'honorable député le renseignement demandé. Les rapports pour le mois de mars ne sont pas encore arrivés et ils ne pourront être compilés que vers le 25 ou le 26 du présent mois. C'est tout ce que je sais. Après qu'ils auront été compilés il sera nécessaire de faire une compilation générale pour pouvoir donner l'information que l'honorable député (M. Foster) demande.

SERVICES DE M. OGILVIE DEPUIS JANVIER 1898.

M. FOSTER (par M. TAYLOR):

M. Ogilvie, arpenteur du département de l'Intérieur, a-t-il reçu un salaire depuis janvier 1898? Est-il actuellement en Angleterre en mission officielle? A-t-il été employé chez M. Dan. Rose en rapport avec la compilation du *Guide Officiel du Klondike* au Canada et aux Etats-Unis, d'après instructions du gouvernement ou de quelque département?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): M. Ogilvie, arpenteur du département de l'Intérieur, a reçu un salaire depuis janvier 1898. Il n'est pas actuellement en Angleterre en mission officielle, mais il retire un salaire pendant qu'il est en Angleterre en congé accordé par le Gouverneur général en conseil conformément aux dispositions de la loi. Le gouvernement a fourni la copie pour le *Guide Officiel du Klondike*, et M. Ogilvie, d'après les instructions du département, a aidé à préparer la copie pour le département, et à corriger les épreuves pour en assurer l'exactitude. Le département ignore qu'il ait été employé en rapport avec la compilation et la publication du *Guide Officiel du Klondike* autrement que je l'ai dit.

COMMIS DES POSTES—NOUVELLE-ECOSSE.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER (par M. TAYLOR):

1. Quelques-uns des commis des postes dans la Nouvelle-Ecosse ont-ils été déplacés de leur domicile antérieur? 2. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms? 3. Ceux de ces commis qui ont été déplacés ont-ils reçu une indemnité pour couvrir les frais de leur déménagement? Dans l'affirmative, quel montant a été alloué ou payé à chacun d'eux?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): 1. Oui. 2. Leurs noms sont MM. S.

Hall, G.-A. Hawkesworth, W. Bennett, J.-D. Ross, A. Macdonald, J.-P. Keating, F.-N. McMillan et J.-S.-F. McLeod. 3. Les commis suivants ont obtenu des frais de déménagement :—MM. S. Hall, A. Macdonal, et J. P. Keating. M. S. Hall a reçu $38.60, M. A. Macdonald, $34.40, et M. J.-P. Keating, $39.06. MM. Bennett et J.-D. Ross, depuis leur nomination, n'ont pas résidé au point de départ d'une route et, en conséquence, ils n'avaient pas droit à des frais de déménagement. MM. S. Hall, Macdonald et Keating, résidaient à un endroit qui était autrefois le point de départ d'une route et ils avaient en conséquence droit à ces frais de déplacement. M. G.-A. Hawkesworth n'a pas emmené sa famille, et il n'en a point l'intention. MM. F.-N. McMillan, et J.-S.-F. McLeod sont célibataires, et ils n'ont pas eu à faire des frais de déménagement.

SOUS-MINISTRE DES POSTES.

M. TAYLOR :

Quel est le sous-ministre actuel des postes ? Quand a-t-il été nommé? Quel est son salaire? Quelle profession exerçait-il avant sa nomination? Quelles études avait-il faites pour le qualifier tout spécialement pour ce service?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : R.-M. Coulter a été nommé sous-ministre des postes le 1er août 1897. Avant sa nomination il pratiquait la médecine. La question relative à son salaire a eu sa réponse le 14 février et elle se trouve à la page 475 des *Débats* de la présente session. Sa compétence à remplir la charge a été jugée suffisante par le gouvernement.

W.-W. WILLIAMS, DIRECTEUR DE POSTE

M. TAYLOR :

W.-W. Williams, directeur de la poste de Seeley's-Bay, a-t-il été destitué? Des accusatsons ont-elles été portées contre lui? Y a-t-il eu enquête? M. Williams n'a-t-il pas été directeur de la poste pendant vingt ans et plus? A-t-il rempli sa charge d'une manière satisfaisante? Le bureau était-il situé à un endroit central du village? A-t-il été *transporté sur* la limite ouest du village où il est incommode aux gens de se rendre pour retirer leur malle? Une pétition signée par la presque totalité des habitants du district environnant n'a-t-elle pas été présentée au ministre des Postes pour protester contre tout changement? Le changement a-t-il été fait sur la recommandation de M. W. Fredenburgh, le candidat défait? Dans la négative, sur quelle recommandation? C.-C. Gilbert a-t-il été nommé directeur de la poste, et par qui a-t-il été recommandé?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Je prierai l'honorable député (M. Taylor) de demander les documents au moyen d'une motion. La question est très longue.

M. McDOUGALL : Mais la réponse peut être très courte.

M. TAYLOR: L'honorable ministre (M. Mulock) veut-il accepter cela comme avis de motion.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : De la manière ordinaire, suivant l'usage de la Chambre.

M. TAYLOR: Je ne pense pas que la réponse puisse être trop longue à donner sous cette forme.

LES ABÉNAKIS DE SAINT-FRANÇOIS.

M. BERGERON (par M. DUGAS) :

M. Wilfrid Conrad Boucher, notaire, de Pierreville, a-t-il résigné l'agence des Sauvages Abénakis de Saint-François? Dans l'affirmative, quand? Sa démission a-t-elle été acceptée par le département des Affaires des Sauvages? Quand prend-elle effet? Qui est nommé pour le remplacer à cette position? Si personne n'a été nommé encore, pourquoi?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : M. Wilfrid-Conrad Boucher, notaire, de Pierreville, qui est probablement la personne dont il s'agit, a *résigné* l'agence le 7 février 1898. La démission a été acceptée, et elle a pris effet le premier du présent mois. Le Dr A. O. Comire, de Saint-François-du-Lac, a été nommé agent intérimaire, en attendant sa nomination d'agent par arrêté ministériel.

SOUS-MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

M. BERGERON:

Quel est le sous-ministre actuel du département de l'Intérieur? Quand a-t-il été nommé? Quel est son salaire? Quelle profession exerçait-il avant sa nomination? Quelles études avait-il faites pour le qualifier tout spécialement pour cet emploi?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : 1. James-Allan Smart. 2. Le 1er avril 1897. 3. $3,200. 4. M. Smart n'exerçait pas de profession avant sa nomination. 5. Ses études le rendant compétent à remplir cette charge consistaient dans le fait que pendant cinq ans il avait été ministre des Travaux publics de la province du Manitoba, et dans l'accomplissement de ses devoirs il avait fait preuve d'une grande habileté comme administrateur.

CHAMP DE TIR À ROCKLIFFE—ESTIMATEUR DU TERRAIN.

M. BENNETT :

Qui a été choisi par le gouvernement pour agir comme estimateur pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement d'un champ de tir à Rockliffe? Quelle rémunération doit être payée à cet estimateur?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : En l'absence du ministre de la Milice et de la Défense (M. Borden), je répondrai que M. E. Wallace a été nommé estimateur des terrains nécessaires à l'établissement d'un champ de tir à Rockliffe. La question de rémunération n'a pas été décidée.

DESTITUTION DE W.-W. WILLIAMS, DIRECTEUR DE LA POSTE.

M. TAYLOR : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention de la Chambre sur les questions qui figurent à mon nom sur l'ordre du jour, et au sujet desquelles l'honorable directeur général des Postes a refusé de répondre. Je n'ai pas l'intention de parler longuement et si la chose est nécessaire je terminerai en proposant une motion. J'ai une question sur l'ordre du jour qui se lit comme suit : le directeur général de la poste à Seeley's-Bay a-t-il été destitué? L'honorable directeur général des Postes m'a répondu de faire une motion pour obtenir un rapport à cet effet. Ce n'est que par la rumeur publique que j'ai entendu dire que M. Williams avait été desti-

tué, je veux savoir ce qu'il y a de fondé dans cette rumeur, et je ne comprends pas pourquoi l'honorable ministre ne peut pas me fournir ce renseignement ni ce qu'il peut y avoir dans cette question de nature à me forcer à demander un rapport. Je vais lire toutes les questions que j'ai posées relativement à cette affaire et qui apparaissent sur l'ordre du jour, afin de les faire entrer dans les *Débats*, et pour prouver à la Chambre que l'honorable directeur général des Postes n'avait pas le droit de me répondre comme il l'a fait. Lorsqu'une question placée sur l'ordre du jour demande la production de certains documents, il est juste que l'honorable ministre à qui cette question est posée demande à celui qui a posé la question de faire une motion pour obtenir la production de ces documents. Mais dans toutes les questions que j'ai posées, il n'y en a pas une seule qui nécessite la production de documents, et je prétends qu'il est du devoir de l'honorable ministre de me donner une réponse directe. Voici les questions :

W.-W. Williams, directeur de la poste de Seeley's-Bay a-t-il été destitué? Des accusations ont-elles été portées contre lui? Y a-t-il eu enquête? M. Williams n'a-t-il pas été directeur de la poste pendant vingt ans et plus? A-t-il rempli sa charge d'une manière satisfaisante? Le bureau était-il situé à un endroit central du village? A-t-il été transporté sur la limite ouest du village où il est incommode pour les gens de se rendre pour retirer leur courrier? Une pétition signée par la presque totalité des habitants du district environnant n'a-t-elle pas été présentée au ministre des Postes pour protester contre tout changement? Le changement a-t-il été fait sur la recommandation de M. W.-H. Fredenburgh, le candidat défait? Dans la négative, sur quelle recommandation? C.-C. Gilbert a-t-il été nommé directeur de la poste, et par qui a-t-il été recommandé?

Il n'y a pas une seule de ces questions qui demande la production d'un rapport, rien qui puisse me justifier de faire une motion pour obtenir la production de certains documents. Ces questions sont claires, elles vont droit au but et de telle nature qu'un ministre de la Couronne, responsable au parlement, devrait être capable d'y répondre après en avoir reçu deux jours d'avis. L'honorable directeur général des Postes devra apprendre à traiter les membres de l'opposition avec quelque respect lorsqu'ils demandent des choses raisonnables. L'opposition a des droits et se propose de les faire valoir. Ils ne se laisseront pas jouer comme l'honorable ministre a essayé de le faire avec moi, en refusant de répondre à une question directe et en me demandant de faire motion pour obtenir un rapport. Quel rapport puis-je demander pour démontrer que le directeur de la poste de Seeley's-Bay a été destitué. Si je demandais la production d'un rapport il me dirait probablement que ce directeur de la poste a été destitué et qu'il n'a pas de documents à produire. J'ignore si ce directeur de la poste a été destitué, mais je pose la question et j'ai droit d'avoir ce renseignement, et afin que l'on puisse vider cette question, je propose que la séance soit levée.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. *Mulock*) : D'abord je dois avant tout assurer l'honorable député que dans la réponse que je lui ai donné je n'avais pas l'intention le moins du monde de lui faire injure. J'ai prié l'honorable député de faire motion pour la production des documents se rapportant à cette affaire au lieu de donner des réponses catégoriques et précises à ses questions, afin que la Chambre fût plus en état de juger des raisons qui ont amenée cette destitution, mieux que ne l'auraient pu faire des réponses catégoriques accompagnées des explications nécessaires. Par exemple, l'honorable député demande—et l'on me permettra, j'espère, même à ce moment, de lui fournir quelques renseignements—si des accusations ont été portées contre le directeur de la poste de Seeley's-Bay. Si à cette question je répondais non, cela semblerait vouloir indiquer qu'il a été destitué sans raison, lorsque la raison de la destitution de M. Williams est basée non pas sur le fait que des accusations ont été portées contre lui, mais parce qu'il demeure à une longue distance de cet endroit. Si je me souviens bien il réside maintenant à Smith's-Falls où il a accepté une position dans un magasin de l'endroit.

M. TAYLOR : Avec la permission du gouvernement ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ignore si c'est ou non avec la permission du gouvernement.

M. TAYLOR : Je sais que c'est avec cette permission.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il est évident que l'honorable député ne manque pas de renseignements, mais je cite simplement ce fait à la Chambre pour démontrer qu'il y a lieu de demander que les raisons qui ont entraînées la destitution de M. Williams soient soumises à la Chambre dans tous leurs détails et d'après le mode ordinaire.

L'honorable député demande ensuite si je n'ai pas reçu une requête signée par la majorité des habitants de cet endroit, dans laquelle ils protestent contre tout changement qui pourrait être fait. Je n'ai pas reçu de requête qui fût l'expression de l'opinion publique ou qui fût signée par la majorité des habitants du district environnant. Sur ce point, je ne suis pas en position de juger de la valeur de cette requête et de dire si elle était signée par tous ou presque tous les gens de l'endroit, mais la requête une fois produite parlera par elle-même, et l'honorable député sera alors en état de juger si elle représente ou non l'opinion publique. Je pourrais indiquer d'autres points sur lesquels la Chambre pourrait être mieux renseignée par la production des pièces que par les réponses catégoriques que je pourrais donner. Je suis grandement surpris, en lisant ces questions, de remarquer, cependant, qu'elles indiquent une certaine connaissance des procédures qui ont eu lieu relativement à cette destitution, ce que je ne puis m'expliquer, et qui a permis à l'honorable député de poser ces questions avec autant de précision.

M. TAYLOR : Nommez-en un.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ces différentes questions semblent indiquer que l'honorable député aurait puisé ses renseignements aux sources officielles. Je n'ai aucune objection à ce qu'il les connaisse, mais je suis sous cette impression, et ce qui se passe dans mon département me donne lieu de croire que j'ai raison. Je n'ai pas l'intention d'essayer d'empêcher l'honorable député d'obtenir la production des documents se rattachant à cette affaire. Tout au contraire, ils lui seront remis avec le plus grand plaisir, mais dans plus d'un cas, lorsqu'un honorable député a demandé la

production de certains documents, cela a eu pour effet de produire une certaine confusion lorsque la motion était intercalée au milieu d'autres procédures afin de pouvoir obtenir les renseignements de cette manière.

Sir CHARLES TUPPER: J'aime à croire que tous les honorables membres du gouvernement désirent expédier la besogne aussi rapidement que possible et ne pas laisser traîner trop longtemps la discussion sur cette question. L'honorable ministre sait très bien qu'un des moyens d'éviter de répondre à une question et de fournir à la Chambre les renseignements auxquels elle a droit, consiste à demander à l'honorable député qui a posé la question de mettre à la place sur l'ordre du jour une motion pour obtenir les documents relatifs à cette affaire, sachant bien que dans un grand nombre de cas il est impossible que cette motion vienne de nouveau devant la Chambre. Je crois pouvoir dire à l'honorable ministre qu'il a tort de croire que quelques uns des officiers de son département manquent à leur devoir. Ignore-t-il que tous les faits se rapportant à ces questions sont connus des parties intéressées? Il est arrivé très souvent lorsque le gouvernement veut se débarrasser d'un employé et en mettre un autre à sa place, qu'il change son bureau d'endroit, et l'honorable directeur général des Postes a eu très souvent recours à cette pratique lorsqu'il n'existait pas d'accusation ou de raisons pour justifier la destitution. Dans un grand nombre de cas il a changé des bureaux publics de place malgré le désir de la majorité de la population, simplement dans le but de destituer un employé et d'en mettre un autre à sa place.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Dans le cas actuel, je puis dire à l'honorable député que le directeur de la poste est allé résider à un endroit situé à quarante milles de son bureau de poste.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable directeur général des Postes a souvent profité de sa position de ministre pour répondre à des questions en produisant des feuilles et en en lisant le contenu à la Chambre. Il aurait pu avoir recours à cet expédient dans le cas actuel, mais il a cru qu'il ne pouvait pas répondre à ces questions sans s'exposer à une critique sévère, et il a cru devoir déclarer à mon honorable ami qu'il ne pouvait pas se procurer ce renseignement sans en donner avis sur l'ordre du jour.

Tous les renseignements qui sont demandés ici l'honorable député pouvait les apprendre de la bouche de ceux qui demeurent dans le voisinage de ce bureau de poste, et j'ai bien peur que l'honorable ministre ne puisse pas trouver dans le cas actuel des raisons suffisantes pour créer une vacance dans son département, ce qui semble être son intention. Est-ce dans le but de frapper de terreur le département que l'honorable ministre avertit les employés de ce gouvernement que s'ils répondent à des questions, s'ils expriment une opinion, ils seront renvoyés du service? Est-ce là le but de la menace peu déguisée du directeur général des Postes? Je crois cependant qu'elle n'a pas sa raison d'être dans le cas actuel, et l'honorable ministre devrait avoir des raisons plus sérieuses que celle-là pour faire de telles menaces. N'importe quelle personne quelque peu au courant du département des Postes, qu'elle demeure ici ou ailleurs, peut fournir les renseignements demandés dans cette question. Toutes ces choses sont connues des parties intéressées, et elles ont pris le seul moyen à leur disposition, lorsqu'elles ne pouvaient obtenir justice de la part du gouvernement, lorsqu'elles ne pouvaient obtenir aucun renseignement et que leurs demandes n'étaient pas écoutées, de s'adresser au parlement par l'entremise de mon honorable ami qui a posé ces questions de cette manière. Je suis heureux de voir que l'honorable directeur général des Postes a donné un certain nombre de renseignements relativement à cette affaire, et je ne vois aucune raison qui ait pu l'empêcher de répondre à toutes les questions qui lui ont été posées.

Le PREMIER MINISTRE (*sir Wilfrid Laurier*): Si l'on veut bien me le permettre, je dirai que la critique faite par l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) de la conduite de l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) n'avait pas sa raison d'être, si l'on prend en considération la déclaration faite par l'honorable député qui a posé cette question. Le directeur de la poste, qui semble avoir été destitué il y a quelques jours, était directeur de la poste à un endroit appelé Seeley's-Bay.

Il y a quelques années, si j'ai bien compris le renseignement fourni, cet homme alla résider à Smith's-Falls, un endroit situé à 40 milles du village où il était directeur de la poste. Il a pu changer ainsi de résidence, en tant que j'ai pu comprendre par les paroles de l'honorable député (M. Taylor) grâce à l'ancien gouvernement, qui lui a permis de conserver sa position de directeur de la poste de Seeley's-Bay tout en résidant à Smith's-Falls.

M. TAYLOR: Non.

Le PREMIER MINISTRE: Voilà ce que j'ai compris.

M. TAYLOR: Non, vous n'avez pas compris cela.

Le PREMIER MINISTRE: L'honorable député a déclaré qu'il était allé résider à Smith's-Falls avec la permission de quelqu'un. De qui? Personne autre que le directeur général des Postes de cette époque, ne pouvait lui accorder cette permission. Je dis donc, que si le directeur général des Postes a permis à cet homme de rester directeur de la poste à Seeley's-Bay, bien qu'il n'en remplît pas les devoirs et résidât à 40 milles de cet endroit, je dis qu'il a manqué à son devoir à l'égard du public. Je ne prétends pas connaître parfaitement les faits, mais je les ai puisés dans les renseignements qui nous ont été fournis par l'honorable député, il y a un instant. Et que cette déclaration soit vraie ou non, je crois que les faits sont suffisants pour justifier la position prise par l'honorable directeur général des Postes, et qu'il a raison de dire que ceci est un cas particulier, dans lequel le seul moyen de faire connaître les faits qui s'y rattachent, afin que le public puisse être en position de juger équitablement la question, consiste à faire déposer tout le dossier de cette affaire sur le bureau de la Chambre tel que indiqué par le directeur général des Postes.

Sir ADOLPHE CARON: Je ne suis pas prêt à dire si cette affaire a été soumise au département

alors que j'étais directeur général des Postes, ou non, mais il est bien évident que le renseignement que l'honorable député (M. Taylor) veut obtenir du directeur général des Postes devrait être placé sur le bureau de la Chambre aussitôt que possible.

Après avoir refusé de répondre à la question qui lui avait été posée, le directeur général des Postes a changé d'idée et il nous a dit que ce directeur de la poste avait été destitué. Je voudrais appeler l'attention de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) sur un fait, que j'ai remarqué plus d'une fois, alors que j'étais directeur général des Postes. Il est possible que la famille de ce directeur de la poste réside à l'endroit où est situé le bureau de poste, et remplisse les devoirs de cette position. Dans ce cas, le public ne souffre pas de l'absence du directeur de la poste. Et je dois déclarer, qu'après avoir lu la question telle qu'elle est posée par l'honorable député (M. Taylor) au directeur général des Postes, je n'y puis trouver aucune raison qui nécessite la production d'un rapport pour fournir le renseignement demandé. Je crois que la question tel que posée sur l'ordre du jour peut facilement recevoir une réponse, sans obliger l'honorable député de Leeds à se donner la peine de préparer une motion pour obtenir un rapport à cet effet. Je dis de plus, que si un avis de motion était donné à cette phase de la discussion, il est bien probable que cette motion ne reviendrait pas devant la Chambre durant la présente session, de sorte que le directeur général des Postes aurait jusqu'à la prochaine session pour préparer de nouvelles excuses pour la destitution d'un employé public sans raisons valables.

M. MONTAGUE : L'honorable directeur général des Postes veut-il nous dire quand il sera disposé à produire ces renseignements, puisque nous ne pouvons pas espérer qu'il consentira à répondre à la question ? L'expérience que nous possédons nous justifie de croire que nous n'aurons peut-être pas ce renseignement cette année et même l'année prochaine. L'année dernière nous avons proposé certaines motions en particulier, une dont je me rappelle en ce moment, et qui sont encore sans réponse. Il s'agissait de renseignements que la Chambre avait le droit d'obtenir aussitôt que le gouvernement aurait terminé le travail relatif à cette question, lequel était terminé, il ne s'agissait plus que d'en faire des copies et l'honorable ministre aurait bien pu se donner la peine de les déposer sur le bureau de la Chambre.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Cela a-t-il eu lieu dans mon département ?

M. MONTAGUE : Je veux faire allusion aux nominations faites par l'ancien gouvernement avant de quitter l'administration des affaires publiques, et relativement aux nominations qui avaient reçu la sanction de Son Excellence.

Sir CHARLES TUPPER : Ce rapport a été déposé hier sur le bureau de la Chambre.

M. MONTAGUE : Si ce rapport a été déposé hier sur le bureau de la Chambre il a donc fallu un an au gouvernement pour en arriver à cette décision.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ces nominations étaient si nombreuses qu'il a fallu un certain temps pour les préparer.

Sir ADOLPHE CARON.

M. MONTAGUE : Elles avaient été revues et corrigées par le gouvernement avant que cette demande fût faite de produire ces documents, et tout ce qu'il y avait à faire consistait donc à en faire préparer des copies et à les déposer sur le bureau de la Chambre. Maintenant, si nous devons permettre, comme dans le cas actuel, que les questions posées restent sans réponse, et que l'on puisse les faire mettre de côté en disant que nous pouvons demander la production d'un rapport, je crois que nous avons droit de demander au directeur général des Postes qu'il nous promette qu'il va placer ces documents sur le bureau de la Chambre immédiatement. Il pourrait les produire demain. Il ne faut pas grand temps pour préparer des copies de documents de cette nature. Si l'honorable député (M. Taylor) doit retirer ses questions et donner un avis de motion, il faut pour cela que le directeur général des Postes prenne l'engagement devant la Chambre qu'il va produire ces documents sans délai.

M. McMULLEN : Il me semble que si l'honorable député avait posé une question plus courte que celle-là, et n'y avait pas introduit autant de choses qu'il l'a fait, le directeur général des Postes aurait peut-être été en position de lui répondre. Mais j'en appelle aux députés impartiaux qui siègent de l'autre côté de la Chambre, l'honorable directeur général des Postes est-il capable de répondre à cette partie de la question ?

Une pétition signé par la presque totalité des habitants du district environnant n'a-t-elle pas été présenté au directeur général des Postes pour protester contre tout changement ?

Comment le directeur général des Postes peut-il déclarer qu'une requête présentée au département était signée par la majorité des habitants du district environnant ? Si l'honorable député avait posé sa question de manière que l'honorable ministre eut pu y répondre, je n'ai pas le moindre doute qu'il aurait reçu une réponse. Les honorables députés ne devraient pas se mettre en colère relativement à une question de cette nature. Je les prie de vouloir bien se rappeler les nombreux exemples de cette nature, dont ont fait l'expérience les honorables membres de la droite durant les 15 ou 16 dernières années. Il m'est arrivé très souvent à moi-même de recevoir pour réponse à certaines questions que je posais, de la part des honorables membres de la gauche, que j'aurais mieux fait de demander la production des documents en la forme ordinaire. Il n'est pas rare que le gouvernement refuse de répondre à des questions de cette nature. J'admets en toute franchise, qu'il est du devoir d'un ministre de la Couronne de fournir à la Chambre tous les renseignements qui peuvent être raisonnablement demandés, je dis que règle générale lorsque des questions sont posées, elles doivent recevoir une réponse. Mais il arrive quelquefois que des questions sont posées de telle façon qu'il est impossible d'y répondre, et je prétends que nous sommes en présence d'une de celles là. Si l'honorable député s'en était tenu à des questions qui pouvaient raisonnablement recevoir une réponse de la part du directeur général des Postes, il est plus que probable qu'il aurait reçu cette réponse. Mais comment peut-il répondre à cette partie de la question que je viens de citer ? Cela est absolument impossible, ce ne serait ni plus ni moins qu'une simple expression d'opinion de sa part. Le seul moyen que la Chambre ait à sa dis-

position pour juger de la valeur de cette requête, est de demander à ce qu'une copie de cette requête soit déposée sur le bureau de la Chambre ; alors ceux qui connaissent les habitants de ce district, en parcourant les noms de ceux qui ont signé cette requête, seront en mesure de dire, s'il est vrai, comme l'honorable député le déclare dans sa question, que la majorité de la population de ce district a signé ou non la requête.

Pour pouvoir donner une réponse à cette question, l'honorable ministre serait obligé de faire le recensement de la population du district, et une enquête à n'en plus finir sur le nombre de ceux qui ont signé ou n'ont pas signé la requête et la position sociale de ceux qui l'ont signée. A mon avis les honorables membres de la droite ont tort de faire autant de tapage parce qu'ils ne reçoivent pas de réponse à cette question, car je puis dire que j'ai souvent été traité de la même manière. Je ne prétends pas cependant que l'honorable ministre, n'était pas justifiable de ne pas me répondre. Je ne porte aucune accusation de cette nature. Mais je soutiens que le directeur général des Postes a eu raison dans les circonstances, de suivre cette ligne de conduite.

M. SPROULE : L'argument présenté par l'honorable député de Wellington (M. Sproule) est détruit par la répugnance que semble éprouver l'honorable ministre à accepter ceci comme un avis et à produire les documents. L'honorable député prétend que la question était posée de telle façon qu'on ne pouvait y répondre sans préparation, et qu'il était nécessaire de produire le dossier afin de donner une réponse satisfaisante. Si c'était là la seule objection, et si le directeur général des Postes était disposé à donner le renseignement demandé, l'on devrait s'attendre qu'il considérerait cette question comme un avis de motion et produirait les documents sans délais, et voilà ce qui m'a frappé dans cette affaire. S'il n'avait pas quelque objection à suivre cette ligne de conduite, pourquoi n'offre-t-il pas de considérer cette question comme un avis de motion, car il n'ignore pas, qu'à cette période avancée de la session, avec le grand nombre d'avis de motions qui se trouvent sur l'ordre du jour, et le peu de jour réservés aux députés, qu'il sera impossible d'arriver à cette motion avant la fin de la session. Il est arrivé très souvent que des questions ainsi placées sur l'ordre du jour ont été considérées comme étant des avis de motion, et le gouvernement a consenti à déposer les documents sur le bureau de la Chambre, sans avoir à insérer un autre avis de motion sur l'ordre du jour pour obtenir la production de ces documents.

M. TAYLOR : En réponse au directeur général des Postes, et au chef du gouvernement, et aussi pour rendre justice au service civil contre lequel l'honorable ministre a bien voulu faire une menace déguisée en disant que la connaissance parfaite que je semblais posséder de la question, paraissait indiquer que quelque personne dans le département devrait m'avoir fourni les renseignements.....

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je n'ai pas dit cela.

M. TAYLOR : dans le département ou ailleurs. Je voudrais demander à l'honorable ministre de vouloir bien m'indiquer une question parmi celle que j'ai posées, qui lui donne raison de faire une semblable insinuation. Je désire déclarer à l'honorable ministre que Seeley's-Bay est un village situé à 12 milles de l'endroit où je réside, et j'entends parler de ce qui se passe dans ce village chaque jour, lorsque je suis chez moi. M. Williams, qui était directeur de la poste à cet endroit, avait été nommé par le gouvernement Mackenzie. Le directeur général des Postes, et le chef du gouvernement ont dit qu'il était allé demeurer à 40 milles de l'endroit où est situé le bureau de poste. Tel n'est pas le cas. M. Williams, le directeur de la poste, a une place d'affaire à Seeley's-Bay et sa femme et sa fille demeure à ce dernier endroit. Il revient chez lui tous les samedis soirs, et retourne à Smith's-Falls.

Je ne sais pas où demeure mon honorable ami, mais je sais que M. Williams se rend chez lui tous les dimanches. Sa femme et sa fille tiennent magasin, et administrent le bureau de poste. Avant de se rendre a Smith's-Falls, M. Williams m'a écrit pour me demander si le ministre des Postes pouvait faire quelque objection. Je me suis rendu au département et l'on m'a informé qu'il n'y avait pas d'objection, pourvu que le bureau de poste fut administré par sa femme et sa fille aussi bien qu'il l'était auparavant. Les affaires à cet endroit n'étaient pas assez considérables pour lui permettre de gagner sa vie avec avantage, et il crut qu'il pourrait faire mieux à Smith's-Falls où il demeure depuis deux ans.

Ce sont les renseignements qu'il m'a donné lui-même, ainsi que les principaux libéraux du district, car M. Williams était et est encore un libéral. Je crois que le principal grief que l'on a contre lui, c'est qu'il a voté pour moi. Qu'il l'ait fait ou non, mon honorable ami de la droite ne le sait pas, mais il est probable qu'il a voté pour moi. L'on a déplacé le bureau de poste et l'on a nommé un homme qui réside à l'extrême point ouest du village.

L'on a rédigé une requête qui a été signée tant par les conservateurs que par les libéraux et on l'a remise, je crois, à mon honorable ami, le député de Leeds-nord (M. Frost), pour la présenter au gouvernement et même à M. Fredenburgh, le candidat défait. Un grand nombre d'électeurs dans le voisinage, tant conservateurs que libéraux, m'ont dit qu'ils avaient signé cette requête.

Le directeur général des Postes dit qu'il y a quelque chose qui démontre que j'ai reçu des renseignements de quelque fonctionnaire du gouvernement. Je déclare ici, que je n'ai parlé de l'affaire à aucun fonctionnaire public. Tous les renseignements que j'ai en ma possession, je les ai recueillis chez moi, en conversant avec les gens de l'endroit ; et c'est en me basant sur ces renseignements que j'ai rédigé mon interpellation. Ce ne sont pas des questions auxquelles le ministre ne pourrait pas répondre par "oui" ou "non."

L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), qui est toujours prêt à venir au secours du gouvernement, se lève et dit que le ministre ne pouvait répondre à la question posée, à savoir, "si une requête signée par un grand nombre de personnes de la localité avait été présentée." Il n'était pas nécessaire d'entrer dans les détails et de dire si les signataires représentaient la majorité des habitants de l'endroit. L'honorable directeur général des Postes aurait pu nous donner le renseignement demandé et nous dire si une requête avait

été présentée. Je demande à l'honorable ministre qui, si j'en juge par ce qu'il nous a dit aujourd'hui, connait bien les documents, de nous dire s'il va les déposer sur le bureau de la Chambre d'ici à une semaine ou d'ici à dix jours.

Une VOIX : Demain.

M. TAYLOR : Oui demain s'il peut les préparer à temps. Peu m'importe cependant qu'il y ait un ou deux jours de délai. Mais j'insisterai, s'il ne me promet pas de produire les documents, ainsi que c'est son droit et son devoir de le faire, j'insisterai dis-je, pour que la Chambre ne s'ajourne pas tant que nous n'aurons pas discuté la matière à fond. Les questions que je pose sont simples, et un ministre a droit d'y répondre. L'honorable député de Wellington ne peut même pas justifier le refus du ministre de répondre à toutes les questions que contient mon interpellation, même à celle qui a trait à la requête.

Si l'honorable directeur général des Postes, me promet de produire les documents dans les premiers jours de la semaine prochaine, j'accepterai la situation, mais s'il m'oblige d'inscrire à l'ordre du jour une interpellation qui ne viendra pas cette année, je déclare, et je suis convaincu que plusieurs honorables membres de la droite m'appuieront, que nous ne nous soumettrons pas à un tel traitement de la part des membres du gouvernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit à l'honorable député, lorsqu'il a fait son interpellation, à savoir, que m'a réponse était de bonne foi, et non pour gagner du temps, ou pour refuser à la Chambre quelque renseignement.

M. TAYLOR : Alors vous allez produire les documents que l'on vous demande.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je dois dire à mon honorable ami que je ne puis céder aux menaces de l'honorable député lorsqu'il déclare ce qu'il fera ou ce qu'il ne fera pas. Pas un gouvernement, je crois, ne peut tolérer cela ou se laisser dicter la ligne de conduite à suivre dans de pareilles circonstances. Si l'honorable député veut bien nous permettre de conduire comme nous l'entendons les affaires de notre département, les choses n'en iront probablement pas plus mal. Je vais dire à l'honorable député au sujet de cette question tout ce qu'il a droit d'attendre de moi, et alors nous verrons si l'on devrait ramener cette question sur le tapis. Je lui ai dit deux fois quel était mon objet, et je n'en ai qu'un seul.

M. TAYLOR : Je n'ai rien demandé de déraisonnable lorsque j'ai demandé de produire les documents d'ici à un jour ou deux.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :

M. W.-W Williams, directeur de la poste à Seeley's-Bay, a-t-il été destitué ?

Vous pouvez dire si c'est une destitution ou un renvoi d'office ; il a démissionné, ou dans tous les cas, il a reçu ordre de démissionner, je ne puis dire au juste, de mémoire, ce qui en est. Je crois que le nouveau titulaire est entré en fonctions.

A-t-on porté quelques accusations contre lui ?

M. TAYLOR

Ce n'est pas une accusation,—ce terme-là est trop rigoureux dans le cas actuel. Autant que je me rappelle, il a été prouvé que cet homme avait quitté la localité ou était le bureau de poste, et qu'il ne remplissait plus ses devoirs de directeur de la poste et n'exerçait aucune surveillance sur ceux qui agissaient à sa place.

M. TAYLOR : Cela n'est pas exact.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Peut-être, mais je crois que c'est là l'avis du département, et l'ancienne administration croyait,—dans tous les cas, c'est là ma manière de voir,—que tout en n'étant pas obligés de remplir personnellement leurs fonctions, ces directeurs de petits bureaux de poste, doivent cependant être en état de surveiller les personnes qui les remplacent. Voilà la règle de conduite que j'ai cru bon d'appliquer, et, dans le cas actuel, M. Williams n'était pas en état d'exercer cette surveillance. Cependant je n'appelle pas cela une accusation contre cet homme.

Y a-t-il eu une enquête ?

Je crois que l'inspecteur a été saisi de l'affaire et il a fait le rapport que j'ai mentionné. Je crois qu'il a aussi fait un rapport subséquent, mais je n'ai pas eu celui-ci, et j'en ai entendu parler aujourd'hui pour la première fois, lorsque cette question m'a été soumise. Le 19 novembre dernier, en lisant le rapport de l'inspecteur qui avait découvert que ce directeur de la poste demeurait à Smith's Falls, à une distance, me dit-on, de 40 milles de Seeley's Bay, j'ai cru qu'il fallait faire un changement et j'ai donné des ordres en conséquence. Par une erreur du département, ou par l'action d'un fonctionnaire agissant de son chef et sans autorité, un employé de mon ministère a fait une enquête dans une affaire soumise au département au sujet de l'emplacement du nouveau bureau de poste ; et l'inspecteur fit un second rapport concernant les avantages ou les inconvénients du nouvel emplacement. Je ne puis parler avec certitude de ce second rapport, mais je crois qu'il n'était pas favorable.

Sir CHARLES TUPPER : Parlez-vous de l'ancien ou du nouvel emplacement ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Du nouvel emplacement. Je déclare que le renvoi de l'affaire à l'inspecteur a été fait, sans ma connaissance ou mon autorisation, et je n'en ai jamais entendu parler avant aujourd'hui, quand j'ai examiné les documents pour pouvoir répondre à cette interpellation. Je crois avoir un grief à formuler contre quelqu'un au sujet de cet acte.

Une VOIX : Fusillez-le.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non, ce n'est pas mon intention. J'ai reçu des explications et je les ai acceptées. Je ne veux pas prendre une mesure aussi rigoureuse. Il y a eu renvoi de l'affaire à l'inspecteur qui a fait ce rapport que l'on a mis de côté. On me dit qu'on l'a mis dans le dossier ; dans tous les cas, je n'en ai pas eu connaissance.

Sir CHARLES TUPPER : J'aimerais attirer l'attention du ministre sur le fait qu'il n'y a aucune mention d'un second rapport.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je donne tous les renseignements que je puis donner.

M. Williams était-il directeur de la poste depuis vingt ans ou plus ?

Je ne le sais vraiment pas, mais je présume que la chose n'est pas très importante. Nous pouvons prendre cela pour admis. L'honorable député réside dans le voisinage, et il doit le savoir, sans aucun doute.

M. TAYLOR : M. Williams a été nommé directeur de la poste par le gouvernement Mackenzie.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Alors, c'est une réponse à la question.

Le bureau était-il administré d'une manière satisfaisante ?

Nous pouvons le présumer, car ce n'est pas là la cause de la destitution.

Le bureau de poste était-il situé au centre du village ?

Je ne suis pas capable de répondre à cette question, mais l'honorable député connaît bien l'endroit.

Le bureau de poste a-t-il été transporté à l'extrême point ouest du village, dans un endoit où les gens ne peuvent commodément se rendre pour retirer leur courrier ?

Cette question est irrégulière, elle contient un argument qui ne devrait pas y être inclus ; et l'orateur la rayerait, si on attirait son attention sur cette irrégularité.

M. MONTAGUE : Vous y avez déjà répondu.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Alors il n'y a rien à ajouter.

Une requête signée par presque tous les résidents du district environnant, protestant contre tout changement que l'on pourrait faire, a-t-elle été présentée au directeur général des Postes ?

Je ne sais si une requête a été signée ou non par presque tous les résidents ?

M. TAYLOR : Cela importe peu.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : A ce sujet je dirai que, bien qu'une requête ait été présentée, on ne l'a jamais portée a ma connaissance avant aujourd'hui.

M. TAYLOR : Alors l'honorable député de Leeds nord n'a pas fait son devoir.

Le DIRECTEUR-GENÉRAL DES POSTES :

Le changement a-t-il été fait sur la recommandation de M. W. H. Fredenburgh, le candidat défait ? Dans la négative, sur quelle recommandation a-t-on agi ?

C'est là une chose qui ne regarde que le gouvernement.

C. C. Gilbert à-t-il é é nommé directeur de la poste, et sur la recommandation de qui ?

Je ne connais pas le nom de son successeur, mais, sans aucun doute l'honorable député le connaît, lui.

M. MONTAGUE : Je désire poser une question. Si je me rappelle bien, le ministre a dit qu'il avait en sa possession un rapport qui avait été mis dans la case et qui démontre que le nouveau bureau de poste n'est pas situé dans un endroit commode. Le directeur général des Postes entend-il se rendre aux désirs du public ?

M. WALLACE : L'honorable directeur général des Postes aurait très bien pu faire, lors de l'interpellation de l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor), les déclarations que nous venons d'entendre. Il avait tous les renseignements sous la main, et, à mon avis, la production des documents n'aurait pas donné autant de renseignements. Les questions que l'on a posées sont, à mon sens, parfaitement régulières. Je les ai examinées. Il y en a une dont a fait mention l'honorable député de Wellington-nord : " Une requête signée par presque tous les résidents du district environnant, protestant contre tout changement que l'on pourrait faire, a-t-elle été présentée au directeur général des Postes ? " L'honorable ministre aurait facilement pu répondre à cette question en disant que cette requête portait 150 à 250 signatures, ou le nombre, quel qu'il fût, et laisser à la Chambre et au pays le soin de juger si tous les résidents de l'endroit s'étaient intéressés à cette affaire. On pouvait raisonnablement et facilement répondre à cette question.

Les autres questions, quoi qu'en ait dit l'honorable député de Wellington-nord, n'étaient pas de simples énonciations de faits. Il n'y a pas une seule énonciation de faits du commencement à la fin de cette interpellation. Les règlements de la Chambre défendent d'insérer des énonciations de faits dans les interpellations. Ici, cependant, on ne fait aucune énonciation de faits, on pose des questions. Les honorables députés ont des droits dans cette Chambre et les membres du gouvernement ont des devoirs à remplir, et ce n'est pas la première fois que les ministres refusent de considérer une interpellation dont la réponse pourrait les embarrasser.

Me rappelant les jours où le parti conservateur était au pouvoir, je sais que feu sir John Macdonald reconnaissait parfaitement que le devoir du gouvernement était de fournir aux députés les renseignements que ceux-ci demandaient. Un député peut quelquefois faire une interpellation à laquelle il croit pouvoir exiger une réponse, mais le ministre s'aperçoit qu'il ne peut répondre qu'en produisant les documents, dans ce cas, le ministre a le droit de demander que l'on fasse une motion pour la production des documents. Mais dans le cas actuel, M. l'Orateur, on pouvait répondre de la façon ordinaire.

Le directeur général des Postes nous a dit, il y a quelques instants, que l'inspecteur déclarait, dans son rapport, que l'emplacement du nouveau bureau n'était pas favorable ; mais quelques minutes auparavant, l'honorable ministre nous avait dit que l'ancien emplacement n'était pas favorable tandis que le nouvel emplacement l'était. Que devons-nous penser de ces déclarations du directeur général des Postes ? Nous avons le droit d'avoir le rapport de l'inspecteur, et nous l'aurons. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) nous a déclaré qu'il s'était adressé au département des Postes à Ottawa pour savoir si M. Williams pouvait laisser, pendant une certaine partie de la semaine, l'administration de son bureau à sa femme et à sa fille, et qu'on lui avait répondu que la chose pouvait se faire. En destituant cet homme dont la famille administrait très bien le bureau de poste, l'honorable ministre a fait un acte d'une rigueur excessive.

Il serait absurde de supposer que le directeur d'un de ces bureaux de poste de campagne qui

reçoit un traitement annuel de $40 à $100 va consacrer tout son temps à l'accomplissement de ces devoirs pour une somme aussi minime. L'usage est que les membres de sa famille le remplacent et que ceux-ci sont dûment nommés par le gouvernement assistants-directeurs de la poste.

Dans le cas actuel, je prétends que M. Williams s'est conformé à la loi, et il me semble que la destitution est tout à fait injustifiable. Le directeur général des Postes a fait des menaces contre les propres fonctionnaires de son département. Eh bien ! il n'y a pas dans cette interpellation une seule question qui ne puisse être basée sur les renseignements que l'ancien directeur de la poste (M. Williams) pouvait fournir lui-même, et les menaces de l'honorable ministre n'ont pas du tout leur raison d'être.

Le directeur général des Postes nous dit de plus que si l'honorable député de Leeds (M. Taylor) voulait bien lui laisser administrer son département comme il l'entendait, les affaires n'en iraient que mieux. Je ne puis me prononcer sur ce point-là. Accorder au directeur général des Postes la permission de conduire les affaires à sa guise donnerait peut-être de bons résultats, le contraire pourrait peut-être arriver, mais il est de notre devoir de conclure que l'honorable ministre doit administrer son département suivant la loi. Cependant, dans le cas actuel, on a violé et la loi et les règlements. Il est évident que la destitution de M. Williams a été faite sans causes suffisantes, et, par conséquent, la loi a été violée. J'espère que parmi les documents que le directeur général des Postes déposera sur le bureau de la Chambre, on trouvera le rapport de l'inspecteur au sujet de l'emplacement du nouveau bureau de poste de Seeley's-Bay.

M. BENNETT : Je crois que le directeur général des Postes aurait pu facilement donner les renseignements que demande l'honorable député de Leeds (M. Taylor) par son interpellation. On peut peut-être excuser l'honorable ministre de ne pas avoir donné ces renseignements, en prenant en considération le fait que le sous-directeur général des Postes ne connaît pas bien les devoirs de sa charge, et en prenant aussi en considération le fait que l'honorable ministre a congédié l'ancien sous-directeur et l'a remplacé par un novice qui connaissait bien tous les coins et recoins du comté d'York-nord, et les listes électorales de cette circonscription, ayant prêté main-forte au directeur général des Postes, en tout temps et en toutes circonstances dans les élections de ce dernier, mais ne connaissait absolument rien dans l'administration postale du Canada. Il y a une autre bonne raison qui explique la nomination du sous-directeur général des Postes, c'est que celui-ci était plein d'ambitions, et que l'honorable ministre a vu en lui un rival qui pouvait lui disputer la candidature libérale dans le comté d'York-nord. C'est la raison pour laquelle on a fait entrer cet homme dans le service public, et on a remercié un excellent sous-directeur général des Postes. Je crois, M. l'Orateur, que l'honorable ministre (M. Mulock) ne prête pas beaucoup d'attention à mes paroles, mais je suppose qu'il n'est pas nécessaire de lui rappeler les services que lui a rendu son sous-ministre actuel, car il connaît bien, sans doute, tout ce qu'a fait ce dernier, depuis plusieurs années, dans le district électoral d'York-nord.

M. WALLACE.

Quel est l'état de la question que nous discutons en ce moment ? Le directeur général des Postes a dit à la Chambre qu'un fonctionnaire de son département avait fait un rapport dont il ignorait l'existence et qui n'a pas été produit avant aujourd'hui. Mais, M. l'Orateur, il me paraît étonnant que dans le ministère des Postes, on n'ait aucun souci des convenances et que les fonctionnaires n'y consultent pas même leur chef.

Je suis heureux de voir l'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron) accaparer toute l'attention du directeur général des Postes. Ils sont probablement à discuter les termes de l'arrangement en vertu duquel le directeur de la poste à Goderich a été destitué, il n'y a pas longtemps, pour faire place au gendre de l'honorable député du comté (M. Cameron) ; ou bien, ils discutent peut-être un autre sujet ; les chances de l'honorable député de Huron d'être nommé lieutenant-gouverneur sont incertaines à l'heure qu'il est, et il cherche sans doute à s'assurer des bons offices du directeur général des Postes.

Je regrette seulement que la Chambre soit en session, car s'il en était autrement, je suis certain que le directeur général des Postes se rendrait à Seeley's-Bay, et se renseignerait par lui-même sur la matière. S'il est un membre du cabinet qui donne toute l'attention possible à l'administration de son département, c'est bien le directeur général des Postes. Ainsi l'an dernier, dans l'élection qui a eu lieu dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, nous avons trouvé le directeur général des Postes du Canada, faisant quoi ? Assistant aux assemblées publiques et y portant la parole comme ferait tout membre du cabinet ? Pas du tout. Il visitait les bureaux de poste ; imaginez-vous le directeur général des Postes allant d'un bureau à l'autre. Et le résultat fut que les directeurs de la poste n'ont pas voté.

Imaginez-vous donc, dis-je, un directeur général des Postes qui estime que les devoirs de la haute position qu'il occupe, sont, dans une campagne électorale, de se rendre d'un bureau à un autre pour voir comment voteront les directeurs de la poste. Imaginez-vous le voir agir ainsi au risque du contraste que l'on pourra établir entre sa conduite et celles des ministres conservateurs qui ont visité ce district électoral. Lorsque l'honorable député d'York (M. Foster) et d'autres membres de l'ancienne administration conservatrice sont venus dans le comté de Simcoe-est, pendant une lutte électorale, les a-t-on vu aller demander aux directeurs des bureaux de poste de la campagne pour qui ils voteraient ? Pas du tout. Durant leur séjour dans le comté, la population a pu voir jusqu'à qu'elle point un ministre peut pousser la dignité, mais elle a vu, durant le séjour du directeur général des Postes, jusqu'à quel degré de bassesse un ministre peut descendre. Le contraste était frappant.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit borner ses remarques à la question que l'on a soulevée au sujet du bureau de poste de Seeley's-Bay. Je ne puis permettre une discussion générale sur une telle motion d'ajournement de la Chambre.

M. WALLACE : Mon honorable ami essaie d'attirer sur ses paroles l'attention du directeur général des Postes.

M. l'ORATEUR : Je ne permettrai à aucun député de violer un règlement qui est très clair. L'honoradle député qui a la parole sait très bien, j'en suis sûr, qu'il doit se borner à la discussion générale de la question soulevée par la réponse ou le refus de répondre de l'honorable directeur général des Postes de cette interpellation.

M. BENNETT : Bien, M. l'Orateur, naturellement je dois me soumettre à votre décision. Je cherchais à excuser le directeur général des Postes de ne pas s'enquérir lui-même des détails, parce que, connaissant l'honorable ministre (M. Mulock), je sais qu'il ne croit pas au-dessous de la dignité de sa position de visiter les bureaux de poste de la campagne.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Permettez-moi de répondre quelques mots à l'honorable député—naturellement je ne puis l'mpêcher de dire ces choses ; mais s'il veut insinuer que dans une seule occasion, je me suis rendu chez un directeur de la poste, ou chez un fonctionnaire de mon département, pour chercher à l'intimider de quelque façon, soit directement ou indirectement, dans l'exercice de son droit de vote, l'honorable député m'accuse sûrement à tort. Je n'ai jamais fait entendre à un seul directeur de la poste pour quel candidat il devait voter. Au contraire, lorsque j'ai participé à quelque campagne électorale, ce qui est mon droit et mon devoir, j'ai soigneusement évité de rencontrer les directeurs des bureaux de poste du comté, et je défie qui que ce soit de me citer un seul cas qui démontre le contraire.

M. BENNETT : L'honorable ministre (M. Mulock) nie-t-il qu'il ait visité le directeur de la poste d'Orillia, dans le mois de février dernier ? Il n'osera pas le nier.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je vais répondre à l'honorable député, car il a fait là une insinuation. J'ai passé quelques jours à Orillia.

Je pense que j'ai le droit de me servir des postes et certains citoyens d'Orillia m'avait informé que certaines divisions faites dans le bureau étaient défectueuses et gênaient le public. Je me suis rendu au bureau de poste pour juger par moi-même. Voilà la seule raison pour laquelle j'y suis allé et je n'ai eu de conversation avec personne, sauf sur ce point.

M. BENNETT : Le directeur général des Postes niera-t-il qu'il est allé voir dans son bureau de poste le directeur de la poste de Coldwater ?

Le DIRECTEUR GENÉRAL DES POSTES : Je n'ai jamais été là de ma vie.

M. BERGERON : Je vous crois. Coldwater est une bien mauvaise place.

M. l'ORATEUR : La Chambre constatera combien de sujets étrangers peuvent s'introduire sous le couvert de cette question. Il m'est difficile de voir quels rapports Coldwater peut bien avoir à faire avec la question.

M. BENNETT : Eh bien ! M. l'Orateur, je profiterai de l'occasion, quand elle viendra, de signaler à la Chambre d'autres bureaux que le ministre des Postes a visités pendant la campagne, et s'il fait à notre district l'honneur de le visiter dans une autre élection, je montrerai les *Débats* avec ses démentis et je produirai des témoins qui l'ont vu dans ces places-là, puis je laisserai aux électeurs le soin de juger de sa véracité. Quant à la question en dispute, si je comprends bien, le ministre des Postes justifie sa position en disant que le directeur de la poste ne tenait pas lui-même le bureau. Je répondrai simplement que le ministre des Postes sait parfaitement que dans la division de Simcoe-est beaucoup de directeurs de la poste ne tiennent pas eux-mêmes leur bureau. Quant à la question posée par l'honorable député de Leeds, je dirai ceci seulement : c'est que le ministre des Postes doit avoir en sa possession le rapport de l'inspecteur de cette division, et il n'y a pas, à mon idée, dans toutes les questions posées, une seule à laquelle ce rapport ne doit pas donner de réponse convenable. Aujourd'hui, après la discussion, le ministre des Postes a virtuellement répondu à presque toutes les parties de la question formulées, et je crois que c'est le devoir du ministre des Postes, avec un nouveau sous-ministre, de donner les informations ordinaires que demande l'honorable député de Leeds.

La motion pour que la séance soit levée est rejetée.

ADRESSE AU SAINT-PÈRE.

M. McDOUGALL : M. l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler à la Chambre une omission que j'ai découverte dans les rapports officiels des délibérations de cette Chambre. Les honorables membres de cette Chambre se souviendront que le huitième jour de cette session, j'ai posé une question au gouvernement. Le très honorable premier ministre a répondu à cette question. Mais j'ai constaté, il y a trois semaines environ, que la question et la réponse avaient été omises dans les *Débats*. J'ai été subitement appelé chez moi et je ne suis revenu qu'hier soir, ceci est donc la première occasion que j'ai de signaler cette omission à la Chambre. La question était :

Le gouvernement ou bien le ministre des Travaux public ont-ils connaissance qu'une réponse ait été faite au document adressé au Saint Père et signé de quarante-cinq membres du Sénat et de la Chambre des Communes et qui a été lu à cette Chambre par l'honorable ministre des Travaux publics le 30 mars 1897. Dans l'affirmative, quelle est la nature de la réponse ?

L'honorable premier ministre a répondu que le gouvernement n'avait pas connaissance et les journaux ont rapporté la question et la réponse. Comme preuve, je lirai l'allusion que fait le *Globe* de Toronto du 15 février, page 4, en ces termes :

Sir Wilfrid Laurier, en réponse a M. McDougall a dit que le gouvernement n'avait pas connaissance qu'une réponse ait été faite au document adressé au Saint Père et signé de quarante-cinq membres du Sénat et de la Chambre des Communes.

Mon but est de poser cette question et de faire remettre la réponse dans les rapports officiels des délibérations de cette Chambre. Je ne puis voir à quoi tient cette omission. J'ai pris la peine d'aller à la Chambre des *Débats* et de m'enquérir pourquoi elle avait été laissée de côté. La question, je le répète a été posée et il y a été répondu.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je puis faire remarquer que je crois

avoir répondu moi-même à la question en l'absence du premier ministre.

Quelques VOIX : Non, non.

M. McDOUGALL : Je puis dire que le même jour, j'ai mis à l'ordre du jour une interpellation sous une forme un peu différente et j'ai posé la question en ces termes :

L'honorable J.-Israël Tarte, membre du gouvernement, a-t-il connaissance qu'une réponse ait été faite à un document adressé au Saint Père et signé par le dit Joseph-Israël Tarte et quarante-cinq sénateurs et membres des Communes et qui a été lue par l'honorable ministre des Travaux publics le 30 mars 1897? Dans l'affirmative, quelle est la nature de la réponse? Dans la négative, le ministre des Travaux public s'attend-il de recevoir une réponse? Dans le cas contraire, pourquoi?

Vous avez décidé, M. l'Orateur, en cette circonstance que la question n'était pas dans l'ordre et le *gouvernement* n'a pas répondu. Mais la première fois j'ai posé la question sous la première forme et le très honorable premier ministre a répondu avec quelque hésitation, dois je dire. Son attention a été appelée sur la question par l'honorable ministre des Travaux public qui était assis derrière lui et il n'avait pas entendu la question au moment ou je l'avais posée.

M. l'ORATEUR : L'honorable deputé parle de corriger le compte rendu des *Débats* de cette Chambre. Il doit naturellement savoir que les *Débats* ne font pas partie des rapports de cette Chambre qui sont contenus dans les votes et délibérations, et que ses réponses aux interpellations ne figurent pas au journal de la Chambre mais sont seulement prises par les reporters des *Débats*. Quant à la question soulevée à l'égard des *Débats*, l'Orateur et les officiers de la Chambre n'ont aucun contrôle, le contrôle repose sur le comité des débats nommé par la Chambre, et je n'ai aucun doute que s'il y a eu erreur, il va s'en occuper. Je dois cependant faire remarquer à l'honorable député que les remarques qu'il a faites aujourd'hui en se levant pour donner une explication de nature personnelle ont été prises en note sans aucun doute et paraîtront aux *Débats*.

Le PREMIER MINISTRE : Je puis dire que j'ai un souvenir précis que l'honorable député a posé la question et que j'ai répondu dans les termes qu'a cités l'honorable député.

Sir CHARLES TUPPER : Comme les *Débats* constituent un rapport très important des délibérations de cette Chambre, et qu'ils sont sous le contrôle du comité des débats, je crois que ce qui s'est passé aujourd'hui devrait être signalé à son attention. Il n'y a aucun doute qu'il va faire une enquête et dire à cette Chambre comment il se fait que cette importante omission a été faite.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député aurait pu employer un moyen plus expéditif de faire corriger ce qui s'est fait en signalant la chose au comité au lieu de soumettre la question à la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Je pense qu'il a adopté le moyen convenable. Les députés n'ont pas à courir après le comité des débats et de leur signaler en particulier une chose qui est d'intérêt public. La place convenable pour soulever la question était ici. Il est de la plus haute importance pour tous les députés de trouver un rapport exact dans les *Débats* qui coûtent au public des sommes considérables et quand l'attention de la Chambre a été appelée sur le fait qu'il y a négligence évidente de la part des reporteurs des *Débats*, le comité nommé par cette Chambre a le devoir de s'enquérir de la question, de nous faire connaître le résultat de l'enquête.

Le PREMIER MINISTRE : C'est exactement ce que je disais, que le comité a le devoir d'examiner la question et que l'honorable député devrait la signaler à l'attention du comité.

RAPPORTS EN RETARD.

M. MARTIN : Je désire signaler à l'attention de l'honorable ministre des Postes, des rapports que j'ai demandés à la dernière session et je désirerais savoir quand ils seront déposés.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Je n'ai pas bien saisi ce que l'honorable député a dit, mais je comprends par ses remarques qu'il signale certains ordres de la Chambre qui, dit-il, n'ont pas été remplis. Si l'honorable député voulait bien avoir l'obligeance de m'envoyer un mémoire des ordres en question, je m'occuperai immédiatement de l'affaire.

VOIES ET MOYENS—BUDGET.

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Fielding : que l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des voies et moyens pour prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

M. CRAIG : Je dois avouer M. l'Orateur, que je reprends ce débat avec une certaine hésitation car il m'est impossible de rien dire de nouveau après les discours que vous avez entendus dans ce débat. Je pense cependant que c'est seulement par discussion en parlement entre les deux côtés de la Chambre que le pays peut s'instruire sur les questions publiques. Une discussion équitable et complète est donc un élément important de l'éducation populaire. Je n'ai pas l'intention de parler longuement aujourd'hui et je m'efforcerai dans tout ce que je dirai de traiter le sujet d'une façon équitable et raisonnable. Je m'occuperai d'abord de quelques-unes des remarques faites par l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald). En terminant il a dit qu'il n'était pas aussi préparé que de coutume, mais je dois dire que j'ai été réellement étonné du grand nombre de sujets qu'il a traités. Le premier dont il s'est occupé est le chemin de fer du Yukon. Il trouve bien lamentable que le bill ait été rejeté par le Sénat et il a exprimé l'opinion que le Sénat n'était plus un rouage essentiel du gouvernement de ce pays. Je suis heureux de dire que non seulement des conservateurs mais encore des libéraux bien connus de cette Chambre ne sont pas d'accord avec l'honorable député. Ils pensent que le Sénat a rempli un devoir très important en rejetant le bill du Yukon et de plus qu'il a rendu un fameux service au gouvernement en agissant comme il l'a fait. Je dois dire, M. l'Orateur, que je partage cette opinion. J'ai cru qu'il eût été politiquement très bon pour le parti conservateur que le Sénat eût laissé passer le bill ; mais en même

temps, je sentais qu'en agissant ainsi ils n'auraient pas satisfait le pays ni leur sentiment du devoir.

Puis l'honorable député a continué en demandant: qu'attendait-on du parti libéral? Je pourrais répondre que l'on attendait beaucoup d'eux quand ils sont montés au pouvoir, mais quant à ce que l'on attend d'eux maintenant, j'aurais bien du mal à le dire. L'honorable député dit qu'on s'attendait qu'ils réduiraient le tarif et qu'ils l'ont réduit et pour le prouver il cite la réduction de 25 pour 00 qui doit s'opérer le 1er juillet sur les marchandises de la Grande-Bretagne et de quelques colonies. Eh bien! je pense que cette préférence de 25 pour 100 a été de la part du gouvernement un coup très habile et pour cette raison. La plus grande partie du tarif régulier n'a presque pas été réduite du tout. La plus grande partie des droits sont restés tels qu'ils étaient sous l'administration conservatrice et beaucoup de libéraux ne goûtaient pas cela du tout. Ils ne sont pas satisfaits davantage aujourd'hui, mais ils se consolent en songeant que la clause différentielle opère une grande réduction. C'est comme cela qu'ils se consolent de la conduite du gouvernement et qu'ils se figurent qu'il reste conséquent et remplit ses promesses. Je dois dire que mon honorable ami de Huron-est (M. Macdonald) se console facilement s'il croit que le gouvernement a rempli ses promesses à l'égard du tarif. Je ne parlerai plus de ces promesses, mais je le répète, il faut qu'il soit facile à contenter et il faut que sa fidélité à son parti domine son jugement.

L'honorable député a continué en disant que le parti libéral était accusé d'endosser la défroque conservatrice, mais qu'il n'en était pas ainsi parce que la défroque conservatrice n'était pas assez ample pour le parti libéral. Je crois que la défroque conservatrice aurait été assez ample si le parti libéral n'avait pas seulement adopté comme il l'a fait la politique conservatrice, mais encore s'il avait voulu l'admettre. Mais quand nous voyons qu'il veut suivre deux sentiers différents, quand nous les voyons adopter le tarif protecteur et vouloir faire croire qu'ils ne l'ont pas adopté, alors la défroque conservatrice ne peut pas leur aller car, en tout cas les conservateurs, ont constamment été conséquents sur cette question.

L'honorable député s'est ensuite occupé des dépenses et j'ai été assez surpris de lui entendre dire que le parti libéral avait promis de réduire les taxes aussitôt que l'état des dépenses le permettrait. C'était une promesse peu dangereuse à faire car un gouvernement peut toujours maintenir les dépenses à un certain montant ou les augmenter au besoin. Mais ce n'était aucunement leur promesse, et, que trouvons-nous qu'ils ont fait? Nous trouvons que les dépenses ne sont pas réduites, tout au contraire. Nous trouvons qu'elles augmentent et je n'ai aucun doute que si le revenu augmente, ils s'arrangeront pour augmenter proportionnellement les dépenses et ensuite ces messieurs viendront peut-être prétendre qu'ils tiennent parole et qu'ils sont prêts à réduire les taxes quand les dépenses le permettront. Je me propose de montrer que ce n'est pas cela du tout qu'ils avaient promis. Puis l'honorable député a rappelé que son parti avait promis d'être plus honnête et plus pur que le parti conservateur.

Il a dit qu'ils n'avaient pas eu de grands scandales, etc. Eh bien! comme l'a fait remarquer l'autre jour le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) il n'y a que vingt mois qu'ils sont au pouvoir. Ce serait triste si après vingt mois de pouvoir ils permettaient déjà d'invoquer contre eux de grands scandales. Je crois qu'il vaut mieux leur laisser un peu plus de temps pour montrer ce qu'ils peuvent faire et ce qu'ils vont faire. J'espère sincèrement, comme tout le monde, qu'ils seront honnêtes et purs. J'ai été assez surpris de voir l'honorable député se plaindre que quelques membres du parti conservateur essaient de ternir la réputation de membres éminents du parti adverse et lancent des insinuations contre leur honnêteté et leur droiture politiques. Il a appelé cela de l'attrape politique, de la hâblerie et une foule d'autre choses puis a fait la leçon à l'opposition à ce sujet. Il me semble que cette leçon eût été aussi à propos de son côté. S'il y ajamais eu un parti qui s'est livré aux insultes à l'égard de ses adversaires politiques, c'est bien le parti libéral.

Lorsque sir John Macdonald vivait, nous savons tous combien les libéraux l'insultaient sans répit. Leur grand journal de Toronto, le *Globe*, le poursuivait des pires grossièretés. Le chef actuel de l'opposition a été l'objet des mêmes insultes. Je n'approuve pas ces sortes de choses; je ne crois pas qu'il soit bien d'insulter les hommes publics, je comprends qu'on leur montre qu'ils ont mal agi, mais je ne crois pas qu'on doive lancer contre eux des insinuations et les calomnier. J'espère que les conservateurs n'imiteront pas à ce point de vue les libéraux. Les hommes publics ont assez à faire sans subir encore les insinuations et les diffamations.

L'honorable député a parlé ensuite de ce que le parti libéral avait fait en amenant l'Intercolonial à Montréal. Quoi que l'on puisse dire du fond de cette question, je crois que nous devons admettre que le Sénat a rendu un grand service au pays en rejetant le contrat du Drummond à la dernière session. Le résultat a été que le gouvernement a conclu de nouveaux arrangements qui économisent des centaines de mille piastres au pays. C'est la justification complète de la conduite du Sénat et du parti conservateur, et la condamnation du parti libéral qui avait conclu à la dernière session une aussi triste affaire.

Ensuite, l'honorable député nous a parlé du système des canaux et a dit qu'on se proposait de dépenser trois millions et demi pour creuser les canaux. Personne, connaissant un peu la question n'osera dire que ce sont les libéraux qui ont inauguré la politique de creusement des canaux. Comme question de fait, ce sont les conservateurs qui ont inauguré la politique des voies fluviales profondes. Je suis heureux de voir les libéraux appliquer cette partie de la politique conservatrice comme ils en ont adopté bien d'autres. Je ne les blâme pas de suivre cette politique, mais je les blâme d'essayer de faire croire au public qu'ils l'ont inventée.

Puis l'honorable député dit que les libéraux ont amené la prospérité dans le pays. J'avoue ne pas pouvoir comprendre cette portion de son discours. Je crois qu'il faut à ce sujet tenir largement compte de ses remarques du début dans lesquelles il annonçait qu'il n'était pas aussi préparé à discuter la question qu'il aurait aimé à l'être. Dans le même ordre d'idée je puis parler des remarques du ministre du Commerce au sujet de l'émigration aux Etats-Unis. Nous avions l'habitude d'entendre beaucoup parler d'émigration dans le temps. Ces messieurs nous disent qu'elle a cessé. Nous n'avons

pas d'informations, mais nous espérons que ce qu'ils disent est vrai. Ces messieurs nous assurent que nos jeunes gens au lieu de gagner les Etats-Unis gagnent le Nord-Ouest. Je désire faire remarquer à l'honorable ministre qu'à l'époque où il dénonçait une si grande émigration nos jeunes gens n'avaient pas de Nord-Ouest où aller et pour trouver une chance dans un pays nouveau, il leur fallut passer aux Etats-Unis. Et qui a ouvert le grand Nord-Ouest? M. l'Orateur, c'est le parti conservateur qui a ouvert le grand Nord-Ouest et qui, de plus l'a ouvert en dépit de l'opposition effrénée du parti libéral. Par conséquent il est absurde pour l'honorable député de se vanter que l'émigration a cessé parce que nos jeunes gens vont au Nord-Ouest. Nous réclamons avec justice l'honneur de ce changement.

Si l'honorable député cherche à ternir le parti conservateur pour ce qu'il appelle le gerrymander. Je dirai que ceux qui ont fait adopter cet acte dans le parlement du Canada n'étaient que des novices dans la matière comparativement aux hommes de l'Ontario. Comment, M. l'Orateur, dans le remaniement provincial, des cantons furent coupés et toute la besogne s'accomplit de la façon la plus scientifique sous l'œil du cabinet d'Ontario. Ici encore l'honorable député ferait mieux de songer à son propre parti et de lui donner l'avantage de ses conseils plutôt qu'à nous.

L'honorable député a admis une chose que je ne suis pas surpris de lui entendre admettre maintenant, bien que j'eusse été très étonné de lui voir admettre quand il était dans l'opposition. Il nous a dit que le libre-échange était une impossibilité. Nous le savons tous mais beaucoup de membres du parti libéral ne le savaient pas, il y a quelques années à peine. Ils avaient l'habitude de parler bien haut du libre-échange. L'orateur qui est venu me combattre dans mon comté parlait libre-échange et s'efforçait de faire croire aux cultivateurs qu'ils auraient le libre-échange si les libéraux montaient au pouvoir. Il avait puisé ces leçons dans les discours prononcés en Chambre. Bien que ces messieurs eussent su parfaitement que le libre-échange absolu était une impossibilité, ils mettaient le peuple sous l'impression que s'ils arrivaient au pouvoir ils établiraient le libre-échange absolu ou aussi complet que possible.

Je ne veux pas en dire plus long sur le discours de l'honorable député, mais je me propose de relever certaines remarques du ministre des Finances et de parler de deux ou trois articles du programme libéral. Je n'espère convaincre aucun des libéraux de cette Chambre ni leur faire comprendre qu'ils avaient tort autrefois ou qu'ils ont tort maintenant, mais je puis leur donner quelques remords de conscience et aider peut-être un peu à les mettre dans la bonne voie. Maintenant parlons d'abord de l'économie. Lorsque le parti libéral était dans l'opposition, il parlait beaucoup d'économie et déclarait que le parti conservateur était absolument extravagant. Si le parti libéral arrivait au pouvoir, combien il serait économe! Ils ne voulaient pas surtaxer les cultivateurs, ni dépenser avec extravagance l'argent du peuple. Ils levaient les bras au ciel en songeant à l'horreur de trente-huit millions de dépenses. Ils songeaient au temps où Alexander Mackenzie était au pouvoir et ils demandaient au peuple de comparer l'extravagance conservatrice à l'économie libérale. Ils oubliaient de dire —ce qui est aujourd'hui leur excuse—que le pays avait grandi dans l'intervalle. Ils oubliaient de dire que le parti conservateur avait entrepris et mené à bonne fin de grandes entreprises. Ils déclaraient simplement: si vous nous mettez au pouvoir nous serons économes et nous veillerons à l'argent du peuple comme à notre argent propre. Je vais relire quelques chiffres qui ont été déjà cités à la Chambre.

Nous trouvons que la moyenne des dépenses des conservateurs de 1889 à 1896, étaient de $36,800,000. En 1895, les dépenses arrivaient presque à $37,000,000.

Maintenant, qu'est-ce que les libéraux ont dit à ce propos? Les chefs du parti ont déclaré sur plusieurs tribunes du pays que ces dépenses pourraient se réduire et seraient réduites de 1 à 4 millions de dollars. Eh bien, M. l'Orateur, le peuple croyait cela. Je crois que cela a eu beaucoup d'effet sur l'esprit de bien des gens. Ils disaient: comment se peut-il que le parti conservateur gaspille 1, 2, 3 et 4 millions de dollars par an? Est-il possible que ces hommes disent la vérité, et que s'ils prennent le pouvoir il réduisent les dépenses de ce montant.

S'il en est ainsi, il est temps que nous ayons un changement. Beaucoup de gens l'ont cru. Mais que voyons-nous? Que cette année les dépenses sont de $38,750,000, soit une augmentation de $1,800,000 comparativement aux dépenses de 1895-96. Nous voyons en outre, que les premières estimations de 1898-99 sont d'au delà de $39,000,000. Il n'y a là aucun indice de réduction des dépenses, lesquelles augmentent au lieu de diminuer. Je me suis demandé, en voyant l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), se lever pour parler un peu il y a un instant, s'il se lèverait pour protester contre ces énormes dépenses, qu'on augmentait à $39,124,000 cette année, sans nullement y comprendre le budget supplémentaire. Certes, si le parti conservateur eût soumis des estimations comme celles-là, je ne puis imaginer les expressions que ce monsieur aurait trouvées pour les stigmatiser. Il serait devenu presque furieux, il aurait vu le pays sur la pente de la ruine. Mais du moment que c'est le parti libéral qui soumet ces estimations, tout est parfait. Je ne crois pas que nous l'entendions le moins du monde élever la voix contre ces estimations-là. On n'a pas parlé jusqu'à présent de réduire ces estimations, voici au contraire ce que le ministre des Finances a dit:

Je crois que les membres de la gauche eux-mêmes admettront qu'il ne sera pas possible de maintenir les dépenses au chiffre de 1895-96.

Lequel chiffre était d'environ $37,000,000. Il avoue que ce montant doit être accru.

Puis, le ministre du Commerce, dans son discours, a cherché une justification sous ce rapport. Il a dit: "Les obligations fixes sont d'environ $20,000,000, et nous n'y pouvons toucher." Eh bien! je ne me rappelle pas de l'avoir entendu dire rien de semblable lorsqu'il était dans l'opposition. Il avait coutume de blâmer le parti conservateur, bien que les obligations fixes fussent d'environ $20,000,000. Il déclare que ce montant de $20,000,000 est absolument fixe, et que le gouvernement ne peut le diminuer. Tel est, entre autres choses, ce qu'il dit aujourd'hui pour justifier l'augmentation des dépenses.

Sa pensée, lorsqu'il parlait, tournait autour du ministre des Travaux publics, et il disait: "Je constate que dans le département de mon honorable ami le ministre des Travaux publics, il y a aug-

mentation, mais je ne doute pas qu'il ne puisse apporter de bonnes raisons pour justifier cela. Comme ces membres sont aisément satisfaits maintenant ! S'il y a augmentation, nous pouvons l'expliquer par de bonnes raisons, disent-ils. S'il y a une faible réduction, on les voit réclamer beaucoup de mérite pour cela. Ainsi, vous voyez, ils ont complètement changé leur attitude. Parce que leur parti est au pouvoir, tout est parfait, mais lorsque c'était le parti conservateur qui gérait la chose publique, tout était mal. Le peuple verra par là leur peu de sincérité. Il me semble qu'il eût mieux valu pour le ministre des Finances, pour le ministre du Commerce et pour tous les membres de la droite qui ont parlé sur cette question, d'avouer franchement ou qu'ils avaient parlé sans savoir ce qu'ils disaient en se plaignant des dépenses lorsqu'ils étaient dans l'opposition, ou qu'ils essayaient d'en imposer au peuple.

Voici maintenant que ces messieurs disent que ces dépenses sont toutes nécessaires. Eh bien ! c'est ce que nous disions, nous aussi, alors, mais ils ne voulaient pas écouter notre justification, ce que nous disions ne valait rien. Nous prétendions ces dépenses nécessaires, et nous le prouvions, mais ça ne leur importait guère. Ils parcoururent le pays en déclamant contre l'extravagance du gouvernement conservateur. Mais aujourd'hui qu'ils sont les auteurs de ces estimations de beaucoup plus élevées que ne le furent jamais celles des conservateurs, cela leur permet de pouvoir tout justifier par de bonnes raisons, et tout est parfait.

Il est une autre question sur laquelle je désire dire un mot, c'est celle qui concerne la réciprocité avec les Etats-Unis. Je me rappelle la manière dont le parti libéral a parlé de la réciprocité, disant que s'il arrivait au pouvoir il pourrait l'obtenir en vingt-quatre heures. Il ajoutait : "C'est en vain que le parti conservateur essaierait d'obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis, car ce parti n'a pas eu d'amicales relations avec ce pays-là ; il a insisté sur la revendication de ses droits lors de chaque différend, et alors il ne peut pas s'attendre à obtenir de faveurs de ce côté-là." Le parti conservateur répondait qu'il ne demandait pas de faveurs, mais qu'il réclamait franc-jeu, et qu'il proposait un traité également avantageux pour les deux pays. Et le parti libéral répliquait : "Ah ! c'est que vous ne pouvez pas l'obtenir, ce traité." Et puis, vous ne tâchez pas de l'avoir, vous trompez tout simplement le peuple." Eh bien ! je suis convaincu que par ce langage, eux-mêmes trompaient le peuple. En effet, ont-ils fait quelque effort véritable pour obtenir la réciprocité ? Je ne le crois pas, ou s'ils en ont fait, ils ont misérablement échoué. Ainsi, chaque parole de leur part à ce sujet peut être retournée contre eux, et leur être appliquée avec dix fois plus de raison qu'au parti conservateur.

Il est encore une chose qu'ils ont promis de faire, c'est d'alléger le fardeau des impôts. Comme ils se souciaient du peuple alors ! Ils en parlaient toujours, leur sollicitude pour son bien-être ne pouvait être dépassée, et il était beau de les voir le plaindre de subir le régime conservateur et de succomber sous le poids des taxes ; de les voir le plaindre de ce qu'il était saigné à blanc, suivant l'expression d'un député. Ils promirent d'alléger le fardeau qui écrasait le peuple. Eh bien ! qu'est-ce que cela signifie ? Eh bien ! je ne puis trouver qu'un sens, savoir, qu'ils prélèveraient moins de taxes sur le peuple. Or, est-ce là ce qu'ils font ? Voyons-le. Je constate que sous le régime conservateur le revenu des douanes, en moyenne de 1892 à 1896 inclusivement, s'est élevé à $19,840,000. Maintenant, sous le régime libéral, en 1896-97, le revenu des douanes a été de $19,891,000, soit $50,000 de plus que sous l'ex-régime. De plus, le ministre des Finances estime le revenu des douanes de l'exercice finissant en 1898 à $21,000,000, en outre, il va y avoir en 1897-98 une augmentation de la dette de $4,500,000.

Eh bien ! M. l'Orateur, je ne vois pas comment cela allège en quelque manière le poids qui obère le peuple, je ne puis comprendre comment cette promesse est de quelque façon exécutée. Nous voyons qu'au lieu de prélever moins de taxes, ils en perçoivent un million de dollars de plus que ne l'ont fait les conservateurs durant les quatre ans qui ont précédé l'avènement des libéraux au pouvoir. Est-ce là alléger le fardeau qui pèse sur le peuple ? Dans ce cas, je ne comprendrais pas cette expression.

Bien plus, au lieu de réduire la dette en appliquant à son paiement le surplus de taxes qu'ils ont perçu, ils accroissent encore cette dette. S'ils employaient à payer la dette publique le surcroît de revenu douanier provenant du meilleur état des affaires, c'est-à-dire de l'augmentation des importations, je pourrais alors comprendre ce qu'ils entendent quand ils parlent d'alléger le fardeau qui pèse sur le peuple : mais loin de là, malgré cette accroissement du revenu des douanes, ils augmentent encore la dette. Je dis donc qu'au lieu d'alléger ce fardeau qui pèse sur le peuple, ils l'augmentent.

Je dirai maintenant un mot touchant la réduction du taux de l'intérêt payé sur les montants déposés aux caisses d'économie des postes.

On nous dit que le peuple canadien a environ $50,000,000 de déposés dans ces caisses. Or, le gouvernement vient de réduire l'intérêt de 3½ à 3 pour 100, et il se propose encore, à partir du 1er juillet, de réduire cet intérêt à 2½ pour 100. A mon sens, la chose n'est nullement justifiable, je n'ai aucun doute que la seule ou la principale raison de cette démarche se trouve dans le fait que les banques ont exercé une forte pression sur le gouvernement dans ce sens. On sait que ces institutions ont souscrit une grande partie du montant du récent emprunt à des taux peu élevés.

Peut-être ont-elles obtenu plus qu'elles n'espéraient. Elles ont fait des soumissions, et elles ont obtenu à peu près ce pourquoi elles ont soumissionné. Le gouvernement avait à faire une faveur aux banques, et il leur en a faite une, et non au peuple, en réduisant l'intérêt payé sur les dépôts des caisses d'épargnes de 3 qu'il était à 2½ pour 100. Quelle raison le ministre des Finances a-t-il apportée à l'appui de cette conduite ? La grande raison qu'il a donnée est que ça aura pour effet de réduire le taux de l'intérêt généralement dans le pays. Mais ce taux en général baisse rapidement, non pas de cette manière, mais par l'importation de capitaux au Canada. Les capitaux nous arrivent par l'intermédiaire des compagnies de prêt, et le taux de l'intérêt diminue continuellement. Or, je prétends que c'est frapper la partie de la population qui ménage et économise, que de réduire l'intérêt payé sur ces dépôts de 3 qu'il était à 2½ pour 100.

Je n'envisage pas ce sujet au point de vue politique, je trouve seulement regrettable que des gens

qui possèdent de petites économies, disons $100, $200, $300 ou $400 peut-être, voient réduire le taux de l'intérêt sur ces dépôts, et j'ai été surpris d'entendre le ministre du Commerce déclarer que des gens qui avaient $1,000 en dépôt ne méritaient pas qu'on les prenne en compassion. Ce n'est pas énorme que de posséder ce montant en dépôt dans les caisses d'épargnes, et le propriétaire de ce dépôt l'a sans doute gagné à la sueur de son front et en se soumettant à une vie exempte de luxe et de jouissances et l'a peut-être formé piastre par piastre. Assurément, cet homme-là mérite autant de compassion que le déposant dont l'épargne n'est que de $100. Tandis qu'il reçoit $30 par année à présent, le propriétaire d'un dépôt de $1,000 ne touchera plus à l'avenir que $25, et ainsi on retranchera $5 à tous ceux qui possèdent un dépôt de $1,000 aux caisses d'économie.

Voilà une mesure très malheureuse de la part du gouvernement, une mesure qui ne sera pas populaire, et j'ose prédire que la population n'obtiendra pas, grâce à elle, d'argent à meilleur marché des banques du pays en général.

Le ministre des Finances dit que les gens de la finance en ont déjà ressenti l'effet avantageux. Je prétends que ceux-là peuvent voir à eux-mêmes et à leurs propres intérêts, et que ce n'est pas la besogne du gouvernement de prendre soin des millionnaires. Ce que nous voulons, c'est que le gouvernement veille aux intérêts des propriétaires de petits dépôts, acquis au prix de durs travaux et peut-être de privations, et au nom de ces gens-là je proteste contre cette réduction que le gouvernement a proposée.

Le ministre des Finances dit que les gens étrangers au cercle de la finance et ceux dont le crédit n'est pas très bien établi n'en ont pas encore profité. Ce sont ceux-là, pourtant qui ont besoin d'aide, et au lieu du public, ce seront les banques, qui, seules, *en retireront* des avantages.

Je suis d'avis que le gouvernement devrait prendre toutes les précautions possibles pour aider la population à obtenir un rapport raisonnable de ses économies. Il est bon de voir les ouvriers et les ouvrières faire des épargnes, au lieu de dépenser et de jeter leur argent à droite et à gauche, mais malheureusement on a moins de motif qu'avant la réduction du taux de l'intérêt pour économiser maintenant. A l'avenir $100 rapporteront seulement $2.50 par année, et certaines gens peuvent trouver qu'il ne vaut pas la peine de faire des économies pour retirer un si faible intérêt, et peuvent préférer plutôt dépenser leur argent. Pour cette raison seule, l'acte du gouvernement est regrettable.

Je suis convaincu que si le gouvernement consultait le peuple à ce sujet, il constaterait généralement le désir non pas de voir s'opérer cette réduction du taux de l'intérêt payé sur les dépôts faits dans les caisses d'économie, mais de voir payer un intérêt aussi élevé que peut le faire le gouvernement aux ouvriers désireux de faire des épargnes et de les déposer en lieu sûr. Le gouvernement a les moyens de payer 3 pour 100. Il obtient de l'argent à l'étranger aux taux de 2¾ pour 100, y compris tous les frais accessoires. Le peuple possèdent la première réclamation auprès du gouvernement à cet égard, et la démarche du ministre des Finances a été faite, sans aucun doute, à la demande des banques, lesquelles songent à elles-

mêmes sans s'occuper des pauvres gens qui possèdent des dépôts dans les caisses d'économies.

Ce changement a un autre caractère malheureux. Les gens s'adresseront aux banques particulières ou aux compagnies de prêt pour y déposer leur argent, et courront fort le risque de perdre. Supposez que le propriétaire d'une somme de $1,000 puissent obtenir $5 d'intérêt de plus qu'aux caisses d'économie en plaçant ce capital dans les mains des gens de la finance, il peut être induit à le faire, car ce surcroît d'intérêt peut sembler un montant important aux yeux d'un pauvre homme ou d'une pauvre femme. Je ne m'imagine pas toutefois, qu'il y ait quelque utilité à conseiller le gouvernement à ce sujet, mais je suis d'avis qu'il devrait retourner sur ses pas et rétablir à 3 pour 100 le taux de l'intérêt payé sur les dépôts faits aux caisses d'économies.

Je m'occuperai maintenant d'une autre promesse que le parti libéral a faite lorsqu'il était dans l'opposition, c'est-à-dire de sa promesse d'abolir la protection. Je me suis un peu amusé en voyant la manière ingénieuse dont le ministre des Douanes a prétendu que cette promesse avait été remplie. Il dit que les membres de la droite, ont promis d'abolir non la protection, mais le principe protecteur. Cette manière de poser la question est bonne, je n'ai jamais entendu ces messieurs, toutefois, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, déclarer qu'ils objectaient seulement au principe protecteur : ils déclaraient qu'il fallait abolir la protection jusqu'à ses derniers vestiges.

Pour l'amour du pays, je suis heureux qu'ils n'aient pas donné suite à leur menace. J'ai fait l'autre jour la remarque que j'étais content de voir qu'ils n'avaient pas rempli leurs engagements, et que je ne les blâmais point de ne pas l'avoir fait. J'aurais pu les condamner au point de vue moral ; mais j'étais heureux du fait que l'inexécution de leur promesse avait sauvé la protection.

En traitant du tarif, le ministre des Finances a dit que les changements radicaux ne sont pas désirables, et qu'on doit être en garde contre les remaniements de tarif, tout en ajoutant que le tarif actuel ne doit pas être considéré comme final. Je puis me représenter l'honorable ministre se transformant complètement en protectionniste et disant : "Les remaniements de tarif ne sont pas bons, il faut que notre tarif demeure stable et permanent, afin de ne pas ébranler la confiance du public," pour revenir l'instant d'après à son premier naturel et dire : "Je ne veux pas dire qu'il faille regarder le tarif comme final, et messieurs les libre-échangistes, vous n'avez pas besoin de vous alarmer."

Au cours de l'élection de Toronto, le député actuel de Toronto-centre (M. Bertram) à déclaré que, suivant sa croyance, le tarif était fixé pour dix ans. Il a ajouté qu'il serait mieux pour les hommes d'affaires d'avoir un partisan du gouvernement pour les représenter auprès de celui-ci plutôt qu'un membre de l'opposition, qui n'aurait aucune influence, et que s'il voyait le gouvernement remanier le tarif ou le réduire, il s'occuperait de surveiller leurs intérêts, mais qu'il croyait le tarif arrêté dans sa forme actuelle pour dix ans. Le ministre des Finances, évidemment, ne partage pas cet avis, bien qu'au fond du cœur, j'en suis convaincu, il le partage.

Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de changements au tarif dans le cours des dix années pro-

chaines. J'espère que le parti libéral ne sera pas au pouvoir tout ce temps-là, mais le serait-il, qu'il n'y aurait pas beaucoup de changements ou de réductions. A cette session-ci, le seul changement opéré au tarif (chose horrible à dire !) est, non pas une réduction, mais une augmentation. Que la Chambre songe bien que c'est là le fait du parti libéral, qui promettait de réduire les impôts ! Il n'y a qu'un changement d'opéré au tarif, et il consiste dans l'augmentation de droit au sujet d'un article dont la population fait usage partout dans le pays. Il est horrible de constater qu'un parti a perdu le sentiment de toute décence au point que, malgré toutes ses prédictions et toutes ses promesses dans le sens de réductions radicales, il opère un seul changement, et que ce changement consiste dans l'imposition d'une taxe directe ! On a vu la protection appliquée de façon que la population n'avait pas à payer l'augmentation des impôts, mais ces messieurs de la droite accordent, au moyen des droits imposés sur le sucre, une prime aux raffineurs de sucre, à la suite d'une ligne de conduite qu'ils condamnaient hautement lorsqu'ils étaient dans l'opposition.

Puis, dans la suite de son discours, le ministre des Finances fait la leçon aux manufacturiers. Ceux-ci lui ont sans doute beaucoup d'obligations, mais j'ai lieu de croire qu'ils ne prendront pas la chose trop à cœur.

Il a dit que si les manufacturiers ont besoin de protection, ils doivent combattre pour elle ; que la protection est le prix d'une éternelle vigilance. Puis, l'honorable ministre jette le blâme sur ces messieurs, faisant les réflexions les plus imméritées au sujet de leur habileté et de leur esprit d'entreprise. Il leur dit : " Dans le cours des derniers dix-huit ans, alors que le parti conservateur tenait les rênes du pouvoir, vous avez passé votre temps à essayer d'obtenir plus de protection. Si, au lieu de cela, vous aviez perfectionné votre outillage et découvert le moyen de fabriquer à meilleur marché, votre temps aurait été beaucoup mieux employé." Je prétends, M. l'Orateur, que les manufacturiers du pays n'ont pas donné lieu à ces reproches de l'honorable ministre. Ces messieurs ont perfectionné leur outillage et diminué le coût de leurs produits, et ils se sont tenus tout le temps au niveau du progrès. Ils ont constamment surveillé le gouvernement du jour, comme ils en avaient parfaitement le droit, mais je prétends qu'en cela ils n'ont pas gaspillé leur temps. Je soutiens, M. l'Orateur, que nos manufacturiers canadiens sont les égaux des manufacturiers de n'importe quel autre pays du globe.

En lisant les remarques du ministre des Finances on en conclurait que les manufacturiers canadiens se sont toujours appuyés en entier sur la protection, et que, sans la protection, ils seraient disparus de la face du monde. Eh bien ! Je ne pense pas que cette remarque fût dirigée contre les manufacturiers du Canada de la part du ministre des Finances ; je crois qu'elle visait plutôt ses amis libre-échangistes.

L'honorable ministre et ses collègues, avant leur avènement au pouvoir, essayèrent de plaire aux manufacturiers, mais maintenant ils en sont arrivés à tâcher de plaire à ceux qui croient dans le tarif de revenu. De là vient l'inconséquence de leurs paroles et de leurs actes. Quoi qu'il en soit, tant que par leurs actes ils maintiendront le système protecteur, je me soucie fort peu de ce qu'ils peuvent dire.

Un mot ou deux maintenant, M. l'Orateur, au sujet du fil d'engerbage.

Il est très regrettable que le gouvernement ait résolu de décréter une distinction contre cet article particulièrement, et je ne crois pas qu'on puisse apporter aucune raison pour justifier cette mesure d'exception à son égard. Ces messieurs n'ont pas établi de distinction contre les instruments aratoires bien que, il est vrai, il puisse y avoir une raison pour cela. Je suppose que bon nombre de leurs amis sont engagés dans la fabrication des instruments aratoires, et ce peut être la raison pour laquelle ils ne l'ont pas fait. Mais, au nom du bon sens, le gouvernement pouvait-il laisser subsister les droits qui frappaient les instruments aratoires avant leur arrivée au pouvoir et en même temps abolir le droit relatif au fil d'engerbage ? Voilà une question que je soumets à la considération du gouvernement, et j'espère qu'il y répondra, après réflexion sérieuse.

Un député du Nord-Ouest m'a déclaré qu'il ne désirait pas l'admission en franchise du fil d'engerbage, parce que, disait-il, il était d'avis que les cultivateurs devaient payer leur juste part des impôts et des dépenses publiques. Il est des membres de la droite qui disent ne pas croire dans un tarif protecteur, mais avoir foi dans un tarif de revenu, et qui cependant laissent importer au Canada le fil d'engerbage sans songer à le faire frapper d'un droit quelconque au profit du revenu.

Ils laissent admettre au Canada cet article en franchise, et par suite, tout en ne retirant pas de revenu à son sujet, nous voyons les Canadiens employés dans l'industrie du fil d'engerbage obligés ou d'accepter des gages peu élevés ou de rester à ne rien faire durant une partie de l'année.

J'ai toujours prétendu que le fil d'engerbage peut être vendu à aussi bon marché au Canada que partout ailleurs, et cela est vrai aujourd'hui. Les manufacturiers de cet article aux Etats-Unis ne paient pas un sou à notre revenu public, et leurs employés n'achètent rien de nos cultivateurs, ni ne portent d'habits faits de tissus canadiens. C'est le contraire quant au manufacturier de fil d'engerbage au Canada, et cependant on ruine son industrie sans autre raison apparente que celle de fournir un avantage au travail étranger qui ne rapporte rien au revenu de ce pays. J'espère que même encore à présent le gouvernement trouvera le moyen d'imposer un droit de 12½ cents, ou même de 10 cents, sur la fil d'engerbage, de manière que, s'il ne le fait pas en manière de protection, il puisse au moins percevoir un droit de revenu de l'importation de cet article.

Je désire, M. l'Orateur, faire quelques remarques au sujet du commerce différentiel, qui a fait l'objet de beaucoup de discussion récemment. Dans son dernier exposé budgétaire le ministre des Finances, parlant de la politique du gouvernement à cet égard, a dit :

Cela n'est pas ou ne sera pas le résultat de la mise en jeu d'intérêts de boutique....

Notez l'expression, M. l'Orateur.

....ou de demandes d'un caractère déraisonnable de la part de quelqu'une des colonies, mais ce sera la conséquence d'un grand sentiment impérial, qui rejettera dans l'ombre toute question de nature économique.

Puis le ministre des Finances ajoute :

Le gouvernement ne demande pas de conditions impossibles, il n'exige pas de choses qu'il sait et doit savoir ne pas devoir être accordées par le peuple anglais, il ne forme pas de demandes d'un caractère déraisonnable, il n'essaie pas de tirer quelque avantage de boutique ni de faire un marché de l'affaire.

Eh bien ! M. l'Orateur, ces paroles ont un grand ton de noblesse, mais voilà une manière fort simple de faire les affaires, que de tout abandonner pour rien. De cette manière, vous pouvez faire la chose, pour sûr, sans mettre en jeu "les intérêts de boutique", et même sans y apporter la moindre habileté. Lorsqu'il était au pouvoir, le parti conservateur tâchait d'assurer la conclusion d'un véritable arrangement différentiel avec l'Angleterre, lequel aurait été également avantageux au Canada et à la mère-patrie, et je ne vois pas qu'il y ait rien de bien déshonorant là-dedans.

On accuse ce parti, maintenant, de donner à sa politique le caractère d'un marché, et de demander des choses déraisonnables. Eh bien ! le parti conservateur ou tout autre parti au Canada a le droit de faire un marché au profit de ce pays. Ce parlement—non pas le parti conservateur seul, mais tout le parlement—ne siège pas ici avec mission de veiller aux intérêts impériaux. Je prétends que le parlement impérial peut veiller à ses propres intérêts, et je prétends aussi qu'il est de notre devoir, dans ce parlement du Canada, de veiller aux intérêts du peuple canadien dont nous sommes les mandataires. Et, tout en pouvant avec raison faire tout ce qui est de nature à produire ce grand sentiment impérial qu'on dit devoir jeter dans l'ombre toute question de nature économique, on doit toute fois se rappeler ici qu'il ne faut pas trop livrer ce qui appartient au peuple canadien.

Il n'y a pas de déshonneur pour un gouvernement d'essayer de faire un marché au profit de son pays, et à mon avis il aurait beaucoup mieux valu que le gouvernement actuel fit un marché. Il aurait mieux valu que ce gouvernement essayât d'obtenir des avantages du gouvernement anglais, comme ceux, par exemple, que demandait le parti conservateur lorsqu'il était au pouvoir.

Le ministre des Finances nous reproche d'avoir fait un marché et d'avoir fait valoir des intérêts de boutique. Eh bien ! M. l'Orateur, voilà une remarque très maladroite de sa part. Elle semble, cependant, évoquer la conduite du premier ministre en Angleterre, qui se défendait de demander quoi que ce soit au gouvernement anglais, et qui, en réalité, paraitrait-il, ne voulait pas même accepter tout ce qui lui était offert.

L'honorable ministre des Finances, a eu tort, à mon avis, de dire que les demandes faites par le parti conservateur n'étaient pas raisonnables, parce que, j'ai encore l'espoir malgré tout ce qui a été fait par le gouvernement libéral pour l'empêcher—que nous pouvons encore conclure un arrangement quelconque qui obtiendrait certains privilèges pour les produits canadiens sur le marché anglais. J'ai l'espoir que le peuple et le gouvernement anglais finiront par comprendre qu'il est de leur intérêt d'accorder certains privilèges à leurs propres colonies qui leur ont déjà faits certaines faveurs. Je ne vois rien de déshonorant dans un tel marché. Je sais que les partisans du libre-échange absolu sourient à tout ce qui ressemble quelque peu à la protection. Je remarque que mon honorable ami de Russell (M. Edwards) sourit à mes paroles. Il a foi dans le libre-échange, mais il ne s'accorde pas en cela avec l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald) qui lui n'a pas foi dans le libre-échange. Il diffère d'opinion avec tous les honorables membres de la droite.

Je ne crois pas qu'il y ait un autre député de son parti qui songe à parler d'une chose aussi ridicule que le libre-échange. Cette doctrine est insensée et rien de plus. Il y a beaucoup de choses à dire sur cette question en théorie, mais quand vous en venez à la pratique vous constatez que le libre-échange est une chose qui n'existe pas sur la surface du globe. On dit que l'Angleterre jouit du libre-échange, cependant il n'existe pas dans ce pays. Le peuple anglais a de nombreuses taxes et, en particulier, des taxes douanières. Il admet un grand nombre d'articles en franchise parce qu'il est de son intérêt d'en agir ainsi. Je crois que dans ces questions le peuple anglais ne se laisse pas guider par les sentiments de patriotisme, mais par le bon sens, et je ne le blâme pas d'en agir ainsi. Je crois au contraire que nos législateurs devraient suivre leur exemple sous ce rapport, et travailler de toutes leurs forces pour le bien-être du peuple canadien, et ne pas se laisser entraîner par les sentiments, ce qui ne rapporte aucun profit.

L'honorable ministre des Finances a parlé de venir en aide à la Jamaïque, une colonie sœur qui est dans la misère. Cette pensée dénote chez l'honorable ministre une bonté de cœur pour laquelle je le félicite. Il croit qu'il est de notre devoir d'aider cette colonie sœur dans la misère. Et comment s'y prend-il pour en arriver là ? Il laisse les droits sur le sucre les mêmes qu'ils étaient auparavant. Après les avoir élevés jusqu'à un certain point, il dit : "Je vais le réduire de 25 pour 100," et il les place à peu près comme ils étaient auparavant. Mais en agissant ainsi il élève les droits sur les sucres venant d'un grand nombre d'autres pays. Et que fait-il pour venir en aide à la Jamaïque, cette colonie sœur qui est dans la détresse ? Il impose une taxe sur le sucre consommé par la population de ce pays, laquelle s'élève à $300,000 par année. Cela semble être une contribution généreuse, mais, après tout, je ne crois pas que cela aide beaucoup cette colonie sœur en détresse. Je crois que c'est sa propre détresse que le gouvernement veut ainsi secourir.

Voici la raison que nous donne l'honorable ministre des Finances pour imposer ce droit. C'est la suivante : "Lorsque nous enlevons cet autre droit de 12½ pour 100 qui existe sous l'empire du tarif différentiel, faisant ainsi une réduction de 25 pour 100, nous diminuons le revenu d'autant, et pour compenser cette perte nous imposons une taxe sur le sucre." Il essaie d'excuser cette nouvelle taxe d'environ $300,000 qu'il impose sur le sucre en disant qu'il a agi ainsi pour venir en aide à une colonie sœur dans la détresse. J'admire la naïveté de l'honorable ministre des Finances. Il démontre, je crois, qu'il est bien fait pour la position qu'il occupe dans cette Chambre. J'espère toutefois, que la population de ce pays ne se laissera pas tromper par tout ce verbiage et ce prétendu secours à une colonie sœur dans la détresse ; parce que c'est le gouvernement lui-même qui est dans la détresse, et qui a besoin d'imposer $300,000 de taxe de plus pour couvrir le montant qu'il va perdre, grâce au tarif différentiel. Le gouvernement libéral est certainement un gouvernement libéral. Et comment cela ? Il est très libéral avec l'argent

du peuple. Je ne crois pas qu'il le soit sous d'autres rapports, mais il est libéral sous ce rapport. Comme le dit l'honorable député, il est généreux quand il s'agit de donner des terrains aurifères ou houillers. Il est généreux quand il s'agit de donner ce qui appartient au peuple. Il a agi largement sous ce rapport. Le tarif différentiel le démontre. Cette idée de porter secours aux colonies en détresse me rappelle Artemus Ward durant la guerre, alors qu'il était disposé à sacrifier tous les parents de sa femme pour le plus grand bien du pays.

Le ministre des Finances félicite le pays et le gouvernement, ainsi que le parti libéral, sur l'état actuel des affaires dans le pays et sur les résultats de la politique du gouvernement, tels qu'annoncés au mois d'avril dernier.

Il a aussi félicité l'opposition sur le fait que quelques-unes des sombres prédictions qu'elle avait faite en 1896 et 1897, ne s'étaient pas réalisées. Je dois faire remarquer que les félicitations qui s'appliquent à ces années et les progrès de cette période, sont entièrement dû à la politique nationale, et non au gouvernement actuel, et je suis heureux au nom du parti conservateur comme partisan de la politique nationale, d'accepter ces félicitations et d'en remercier le ministre des Finances, parce que en 1896 et 1897, la politique nationale était en vigueur. Permettez-moi maintenant de dire quelques mots relativement à ces prédictions du parti conservateur—ces sombres prédictions qui ne se sont pas réalisées. Sur quoi étaient basées ces prédictions? C'est là une question importante. Je dis qu'elles étaient basées sur la confiance que nous avions dans la sincérité du parti libéral. Nous les croyions de bonne foi lorsqu'ils s'engageaient à faire disparaître la protection et à réduire le tarif de telle façon qu'il ressemble presque sous tous les rapports au libre-échange. Nous croyions alors, et nous sommes encore persuadés aujourd'hui qu'une telle conduite de leur part aurait été désastreuse pour ce pays. Eux-mêmes se sont convertis à nos principes. Pourquoi prétendent-ils avoir rempli leurs promesses et les engagements qu'ils ont pris vis-à-vis du peuple de ce pays? Le ministre des Douanes a dit hier dans son discours qu'ils avaient remplis ces engagements, et qu'ils allaient accomplir tout ce qu'ils avaient promis. Or, je ne crois pas qu'il en ait été ainsi, et je suis bien content qu'il n'ait pas pu atteindre ce résultat.

Il a prétendu qu'ils s'étaient acquitté de leurs promesses, parce que dans leur esprit ils avaient renoncé au principe de la protection. Tant qu'ils continueront à se bercer de principes idéalistes ils pourront faire ce que bon leur semblera en imagination, en tant qu'ils n'entraveront pas les progrès de ce pays. • Je voudrais maintenant poser une question à l'honorable ministre des Finances. Lorsqu'il était en frais de féliciter le pays sur sa prospérité sans cesse grandissante depuis qu'ils sont au pouvoir, j'aurais voulu lui demander dans quelle position se serait trouvé le pays s'ils avaient réussi à faire adopter l'union commerciale. Je voudrais poser cette question aux membres du parti libéral, parce qu'ils n'ont plus confiance aujourd'hui dans l'union commerciale. Ils ont complètement changé d'idées sur cette question. Mais en supposant qu'ils auraient réussi à faire adopter l'union commerciale où en serait rendu le pays aujourd'hui? Je crois qu'il serait loin d'occuper la position avantageuse qu'il occupe actuellement. Nous pourrions faire la même question relativement à la réciprocité absolue avec une distinction contre l'Angleterre. Dans quelle position serait aujourd'hui le pays s'ils avaient réussi à établir la réciprocité absolue, ce qu'ils ont essayé de faire par tous les moyens, et leurs efforts en ce sens n'ont été déjoués que grâce aux efforts surhumains du parti conservateur et de son chef, dont nous ressentons si cruellement la perte aujourd'hui. S'ils sont en position de féliciter le pays à l'heure actuelle, cela est dû au parti conservateur, et ils devraient remercier ce parti de les avoir empêché de mettre à exécution les intentions dont ils étaient animés à cette époque. Je suis persuadé que les hommes sensés qui se trouvent dans les rangs du parti libéral—et il en existe parmi eux—remercient le parti conservateur de les avoir empêchés à cette époque de mettre en vigueur la politique de l'union commerciale ou de la réciprocité absolue ; parce que je crois que ces systèmes auraient été pour nous une cause de difficultés et de misères ; et au lieu de ces sentiments de loyauté qui éclatent partout et ce tarif différentiel pour l'Angleterre dont ils vantent aujourd'hui les mérites, nous aurions eu un tarif différentiel et presque la réciprocité absolue avec les Etats-Unis ; et un tarif différentiel au désavantage de l'Angleterre et de tous les autres pays de l'univers.

Le ministre des Finances a ensuite comblé les cultivateurs d'éloges. Eh bien ! M. l'Orateur, il ne saurait trop féliciter les cultivateurs. Je suis d'accord avec lui pour dire que les cultivateurs sont la source de la prospérité du pays. Je vais lire ce qu'il a dit sur ce point :

Les affaires en général sont dans un état prospère au Canada parce que la prospérité s'est étendue à la nombreuse classe des cultivateurs.

Je suis fier d'entendre cet aveu de sa part, parce que en lisant une autre partie de son discours on serait porté à croire que la prospérité qui règne dans le pays est due à l'arrivée au pouvoir du parti libéral. Mais voici qu'il admet que cela est dû au fait que les cultivateurs sont dans un état prospère. Je ne crois pas qu'il puisse aller jusqu'à prétendre que si nous avons eu de belles récoltes cela est dû à leur arrivée au pouvoir. Je sais que feu sir John Macdonald avait l'habitude de dire, par plaisanterie, que si le pays avait de belles récoltes cela était dû au fait qu'il était à la tête de l'administration des affaires du pays. Mais nous avons toujours considéré cela comme une plaisanterie, et j'espère que le gouvernement libéral actuel ne prétend pas vouloir attribuer à ce fait les récoltes abondantes que nous avons eues.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Ne nous permettez-vous pas de faire cette plaisanterie ?

M. CRAIG : Certainement. L'honorable ministre continue :

N'oublions pas que cette prospérité est due en grande partie aux succès des cultivateurs, et faisons tout en notre pouvoir pour encourager le développement de l'agriculture dans tout le Canada, et pour encourager le cultivateur à produire non seulement pour les besoins du marché local, mais pour les besoins de tous les marchés de l'univers. Dans toutes les régions du pays le cultivateur s'efforce de cultiver la terre avec intelligence et courage.

En écoutant prononcer ces paroles ou en les lisant, on pourrait être porté à croire que le gouvernement a accordé un nouvel encouragement à la

production non seulement pour le marché local, mais aussi pour tous les marchés de l'univers. Et je dois déclarer immédiatement que je constate avec plaisir que l'honorable ministre comprend l'importance du marché national, qui après tout est le marché par excellence de nos cultivateurs, celui qui consomme la plus grande partie de leurs produits. Mais le gouvernement n'a rien fait de nouveau. Nos cultivateurs n'ont pas reçu de nouvel encouragement ou une nouvelle impulsion de la part de la politique du parti libéral. C'est le parti conservateur qui a encouragé les cultivateurs à produire pour l'exportation sur les marchés de l'univers. C'est le parti conservateur qui a inauguré le système des entrepôts frigorifiques, de la ligne rapide, et des fermes expérimentales. Nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir pour les cultivateurs, et je recommande au gouvernement actuel de continuer cette politique, parce que je suis d'accord avec l'honorable ministre des Finances, pour dire que la prospérité du cultivateur est la base de la prospérité du pays. L'honorable ministre a continué son discours en disant: "Encourageons les cultivateurs." C'est là ce que nous disons tous et ce que nous avons tous l'intention de faire.

Une VOIX: En imposant un droit sur le sucre.

M. CRAIG: Un honorable député dit que le parti libéral encourage le cultivateur en imposant un droit sur le sucre. Mais il est possible que l'honorable ministre des Finances soit sous l'impression que cela va les encourager à travailler un peu plus fort.

Je me souviens que, anciennement, le parti libéral leur conseillait de s'en retourner sur leurs terres et d'y travailler un peu plus fort tout en mangeant un peu moins. Nous ne donnons pas aujourd'hui cet avis au cultivateur, mais nous croyons qu'ils ont besoin d'encouragement. Quels sont ceux qui ont ouvert le Manitoba et le Nord-Ouest et construit le chemin de fer canadien du Pacifique, afin de permettre à nos cultivateurs d'aller s'établir dans cette région et d'y produire du blé qui fait l'admiration de l'univers? Inutile pour moi de dire que c'est le parti conservateur qui a accompli toutes ces choses, et je suis heureux d'apprendre que le parti libéral marche sur nos traces relativement à ces questions. Je le félicite d'en agir ainsi. Je constate avec plaisir qu'il s'aperçoit qu'une chose est bonne lorsqu'il la voit, et bien qu'il sache que le parti conservateur a commencé ces choses dans le but d'aider aux cultivateurs, le gouvernement est disposé à les mener à bonne fin, et à dépenser de l'argent à ce même but.

L'honorable ministre des Finances a aussi déclaré que le gouvernement avait constaté avec plaisir que le tarif établi l'année dernière avait été bien reçu par le peuple de ce pays. Il a raison, nous sommes satisfaits, mais quels avantages ont été accordés au public? Je sais que le pays a été satisfait de la politique du gouvernement relativement au tarif, parce que les craintes entretenues par le peuple ont été dissipées par la conduite du gouvernement. Qu'est-ce que redoutait le pays? Les marchands et les fabricants dans tout le Canada craignaient que la politique du gouvernement actuel relativement au tarif ne fut un changement radical avec la politique du gouvernement qui l'avait précédé, et qu'il allait faire disparaître la protection qui était accordée aux fabricants canadiens. Ces craintes étaient justifiées par les discours prononcés dans différentes parties du pays par les chefs du parti libéral. Toutefois ils se sont aperçus qu'ils n'avaient pas raison de craindre, et ils n'est pas étonnant qu'ils aient été satisfaits de la politique du gouvernement sur le tarif; parce qu'elle n'était pas la moitié aussi mauvaise qu'elle promettait d'être.

Ils craignaient que les affaires ne fussent entièrement bouleversées dans le pays par le gouvernement, et ils constatèrent avec plaisir que le bon sens de certains membres du cabinet avait empêché un événement aussi funeste de se produire. Je crois qu'il y a dans le cabinet certains membres qui auraient été disposés à pousser les choses à l'extrême, ils avaient tellement parlé sur cette question qu'ils avaient réussi à se convaincre qu'ils avaient raison. Mais le bon sens des autres a empêché le gouvernement de suivre une ligne de conduite aussi dangereuse. Que trouvons-nous dans la formation du cabinet? Nous trouvons que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) qui était désigné comme le futur ministre des finances, n'eut pas la permission de parcourir le pays et d'exposer ses opinions bien connues dans les assemblées publiques. J'ai entendu un bon libéral dire quelque temps avant les élections, un jour que je voyageais dans un convoi de chemin de fer, si vous voulez réussir dans le pays, vous feriez mieux de laisser Cartwright chez lui. Il doit avoir dit la même chose aux autres membres du gouvernement ou ces derniers savaient la chose par eux-mêmes. Ils ont dû s'apercevoir que le pays était en faveur de la protection, et ils l'ont gardé à la maison, et lorsque le cabinet fut formé, il ne reçut pas le portefeuille que le peuple avait peur qu'on lui accordat, mais fut placé à la tête d'un département où il ne pouvait causer grand tort. Je félicite les membres du parti libéral d'avoir abandonné et dispersé aux quatre vents leur ancienne politique sur le tarif. Ils ont compris que le pays ne voulait pas de ce système mais que, en somme, il est en faveur d'une protection modérée. Je ne m'attends à ce qu'ils fassent cet aveu en un pareil langage, mais ils ont reconnu le principe par leur tarif.

Je suis heureux de voir qu'ils ont abandonné leur politique antérieure et ont virtuellement adopté une politique de protection modérée.

J'espère avec l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) que le gouvernement va maintenir cette politique et qu'il va continuer de maintenir la protection telle qu'elle existe et qu'il n'y aura pas de modifications sérieuses de faites au tarif, au moins durant les dix années à venir. Je ne m'occupe guère de ce qu'ils peuvent relativement à la destruction du principe protecteur, car tout cela n'est que du sentiment, autant qu'ils ne détruisent pas la chose elle-même. Je prétends que notre pays a besoin de la protection et je suis disposé à appuyer le gouvernement actuel tant qu'il suivra ce principe. La protection est surtout nécessaire au pays parce que nous sommes voisins des Etats-Unis qui ont un tarif protecteur élevé, où l'industrie a fait des progrès rapides, et qui sont toujours disposés à déverser le surplus des produits de leurs fabriques dans ce pays afin de maintenir les prix chez eux. Je n'ai aucune objection à ce que le gouvernement appelle son tarif un tarif de revenu seulement, tant qu'il est en réalité un tarif protecteur.

Ce n'est pas sans un certain plaisir que j'ai entendu le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) dire que le parti libéral avait été heureux. Il a certainement raison de parler ainsi et je le remercie d'avoir fait cet aveu. La chance est avec le gouvernement depuis son arrivée au pouvoir. Le très honorable premier ministre lui-même a eu bien de la chance de devenir premier l'année de la célébration du jubilé. Cela lui a permis de se rendre en Angleterre et de représenter le Canada à cette fête célèbre du jubilé de la reine. Il a été heureux sur ce point, et le parti a été favorisé par la chance parce que les cultivateurs font de bonnes affaires, parce que les mines de ce pays ont pris un développement extraordinaire, et parce que les affaires sont devenues meilleures sur toute la ligne pour les raisons que je viens d'énumérer. Il est malheureux que cette chance n'ait pas atteint le ministre du Commerce, et je suis porté à faire cette remarque, non pas pour des raisons personnelles, mais par ce qu'il a dit lui-même à l'adresse de l'ex-ministre des Finances. Voici ce que disait l'honorable ministre du Commerce :

> Des personnes qui s'intéressent à ces sortes de choses ont remarqué qu'il n'y avait rien de plus cher au cœur de Dieu qu'un brave homme luttant contre l'adversité.
> Je dois déclarer que j'ai une prédilection pour ce proverbe écossais et de la pitié même pour un homme méchant dans de telles circonstances.

Cette description que l'honorable ministre faisait de sa propre position m'a frappé. Nous pouvons bien avouer qu'il nous fait peine de voir la position qu'il occupe. Je n'insisterai pas plus longuemant sur ce point, mais j'en ai fait mention simplement parce que l'honorable ministre avait lui-même fait cette remarque à l'adresse de l'ex-ministre des Finances. Il faut espérer toutefois que le gouvernement ne s'imaginera pas que la chance qui semble le favoriser depuis qu'il est au pouvoir devra toujours durer. J'ai l'espoir qu'ils ne compteront pas uniquement sur la chance, et que les honorables ministres vont administrer les affaires du pays avec soin et vont éviter des transactions du genre de celle du chemin de fer du comté de Drummond, de l'affaire du Yukon, et autres marchés de cette nature. J'espère que le premier ministre va essayer d'exercer un contrôle plus sévère sur ses collègues qu'il ne le fait actuellement et qu'il ne leur accordera pas autant de liberté. J'ai confiance qu'il va essayer de gouverner le pays en se basant uniquement sur des principes d'affaires. La parti conservateur a été à la tête de l'administration des affaires du pays durant dix-huit ans. Sous l'empire du régime conservateur, les provinces furent réunies en confédération, le chemin de fer canadien du Pacifique fut construit—malgré une violente opposition de la part du parti libéral—le Manitoba et le Nord-Ouest furent colonisés, et le Canada devint une nation. On nous a dit et répété que cette transformation du Canada devenant une nation s'était opérée en une nuit.

On serait porté à croire que le premier ministre se serait endormi un soir et que jusque-là le Canada n'avait été qu'un point ignoré sur la carte, et qu'à son réveil le Canada était devenu une nation. Et cette transformation subite était tellement admirable qu'il n'a pu faire autrement que d'en concevoir une grande joie. C'est le parti conservateur guidé par le plus grand homme d'État que le Canada ait jamais possédé—et je pourrais dire le plus grand homme d'État du siècle—feu sir John Macdonald, qui a fait reconnaître notre pays au rang des nations. Sous la sage et vigoureuse administration de cet homme et de ceux qui lui ont succédé durant dix-huit ans, le Canada est devenu une nation, et a été reconnu comme tel, tout autant à cette époque qu'il l'est aujourd'hui, par l'Angleterre et par les États-Unis. Si le parti libéral a été heureux, le parti conservateur a été malheureux. Durant l'espace de cinq années et la durée d'un parlement, ce parti a perdu trois chefs, trois premiers ministres. Aucun parti politique n'avait été aussi cruellement frappé jusque-là. Il n'est pas extraordinaire, dans de telles circonstances, que le parti se soit quelque peu démoralisé. Pouvez-vous vous figurer dans quel état de démoralisation serait plongé le parti libéral s'il perdait son chef, j'espère que cela ne se produira pas, mais, dans quelle condition serait le parti s'il perdait ainsi trois chefs en cinq ans ? Je soutiens, que dans les circonstances, le parti conservateur a droit aux sympathies du pays, et que les combats qu'il a soutenus dans sa lutte contre l'adversité sont dignes d'admiration.

Je dois avouer en toute sincérité, que je ne suis pas fâché que le parti libéral arrive au pouvoir, et pourquoi ? je vais vous le dire. Je suis heureux qu'il en ait été ainsi parce que cet événement en a fait de fidèles sujets de l'Empire. Je ne dis pas qu'ils n'étaient pas des sujets fidèles auparavant, chacun d'eux pris individuellement, mais je dis que comme parti ils n'ont jamais fait preuve de beaucoup de loyauté.

En 1891, alors que nous combattions la réciprocité illimitée, à une assemblée politique qui avait lieu dans mon comté, dans la ville de Port-Hope, un orateur, parlant en faveur du parti conservateur, mentionna la loyauté de ce parti. L'orateur libéral qui le suivit ridiculisa cette idée, et dit qu'il était fatigué d'entendre parler de cette prétendue loyauté, et ne voulait plus qu'il en fut question. C'est par des tels discours qu'ils instruisaient la jeunesse libérale de ce pays, et l'habituait à être, je ne dirai pas, déloyale, mais à diminuer chez elle les véritables sentiments de loyauté.

Le parti libéral est devenu loyal à l'Empire, car il ne l'était pas auparavant. Ils s'occupaient plus de nos voisins du sud et des relations commerciales à conclure avec eux que de l'Angleterre. Aujourd'hui ils sont des sujets fidèles et dévoués, et il fait bon de les entendre parler de leur loyauté ; ils ne pourront jamais trop en parler pour moi. J'espère qu'ils vont continuer à être de loyaux sujets et à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour favoriser les intérêts de l'Empire. Nous n'entendons plus parler de la réciprocité illimitée ni de l'union commerciale. Mais il existe une autre raison qui est encore plus importante que la loyauté à l'Empire, et pour laquelle je suis heureux qu'ils soient arrivés au pouvoir—ils sont devenus par ce fait de véritables amis du Canada. Je soutiens qu'ils n'étaient pas les véritables amis du Canada étant dans l'opposition. Et comment puis-je le prouver ? Je me rappelle que les personnages les plus importants du parti ne parlaient alors que de la ruine de ce pays, ils disaient que le Canada était à la veille de faire banqueroute, que sa population l'abandonnait, que le drapeau noir flottait sur toutes les terres et que toutes ces dernières étaient grevées d'hypothèques.

J'ai déjà dit, que, si à cette époque j'eusse été un jeune homme, demeurant en Europe et voulant

émigrer, et que j'eusse lu tout ce qu'ils disaient du Canada, cela aurait été suffisant pour m'empêcher de venir en ce pays. Les libéraux, dans le but de servir des fins de parti, décriaient ce pays ; ils s'efforçaient de faire croire au peuple que le parti conservateur conduisait le pays à la ruine, et ils ont presque réussi à convaincre une certaine partie du public de ce fait.

Je parlais un jour avec une personne des espérances qu'entretenaient les cultivateurs de mon comté. Et je lui disais ceci : Si vous voulez trouver un cultivateur qui croit que tout va mal adressez-vous à un libéral. Ses chefs lui ont enseigné que le pays marchait vers la ruine, et qu'il était opprimé et ruiné par le parti au pouvoir. Il est possible d'un autre côté que le cultivateur conservateur ne fasse pas autant d'argent qu'il puisse le désirer, mais il est satisfait de son sort et croit que les choses vont aussi bien que possible, je dis donc que les libéraux n'aimaient pas leur pays puisqu'ils le décriaient Ils agissaient ainsi, non pas parce qu'ils croyaient qu'il y eut quelque chose de vrai dans leurs paroles et que le pays fut sur le bord de la ruine, mais parce qu'ils croyaient que cela pouvait servir leurs fins que de faire croire au peuple qu'il était malheureux.

J'ai dit et je répète que s'il y a eu un courant d'émigration, il a été dû en grande partie à des discours comme ceux de l'honorable député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright), qui décriait le pays au lieu de conseiller à nos jeunes gens de rester ici, leur faisait croire, qu'il valait mieux s'expatrier qu'habiter un pays gouverné par les conservateurs. Aujourd'hui ils ont ouvert les yeux à la lumière, et voient ce qu'il ne pouvaient pas voir autrefois. J'ignore si c'est parce qu'ils sont au pouvoir que les choses leurs apparaissent sous un aspect différent, mais c'est probable.

Le *Globe* de Toronto qui parlait continuellement de ruine et de désastres, dit maintenant que tout est prospère. Cela fait sourire l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte). Je ne crois pas qu'il ait jamais décrié son pays ; il avait été à trop bonne école, et il est trop bon conservateur pour cela. Mais les libéraux voient aujourd'hui tout en rose, et j'espère qu'ils continueront à être dans ces dispositions tant qu'ils seront au pouvoir, et pour ma part, j'espère que le pays continuera à être prospère, même pendant qu'ils seront au pouvoir. Je préfère la prospérité à tous les gouvernements. S'il fallait que les temps dûrs reviennent pour les renvoyer dans l'opposition, je souhaiterais qu'ils ne reviennent jamais. Je mets l'intérêt du pays au-dessus de ceux d'un parti, et j'espère que nos gouvernants feront tout en leur pouvoir pour faire durer la prospérité. J'espère qu'ils auront à cœur le bien-être de la classe ouvrière et s'efforceront de lui fournir de l'ouvrage. J'espère qu'ils verront à ce que tout ce qui peut se faire dans le pays, soit fait dans le pays. J'espère enfin qu'ils soigneront aussi les intérêts de la classe agricole, et toute proposition ayant cela en vue, recevra mon loyal appui.

L'arrivée de nos adversaires au pouvoir a fait plus que de les rendre loyaux ; elle a fait comprendre au peuple ce que signifiaient toutes leurs lamentations sur la ruine, et la désolation du pays ; elle a aussi enseigné au peuple ce que valent leurs promesses.

Le peuple comprend aujourd'hui que tout cela n'était que du charlatanisme. S'ils voulaient être francs, ils l'admettraient aujourd'hui. S'ils se décidaient à faire une confession générale, ce serait une affaire finie. Si l'honorable ministre du Commerce qui a été le plus coupable, se levait et annonçait qu'il ne croyait pas un mot de ce qu'il disait, qu'il y était poussé par les exigences de parti, et pour chasser les conservateurs du pouvoir, je crois qu'il lui serait beaucoup pardonné.

J'ai souvent pensé que le parti libéral comptait beaucoup de pharisiens dans ses rangs. Ils se juchaient sur un piédestal et regardaient le pauvre conservateur comme un publicain, confondu dans la foule, incapable de ne rien faire de bien ; on ne pouvait jamais dire assez de mal de lui, ni assez de bien des libéraux. Mais aujourd'hui ils occupent une position d'où le peuple peut les juger à leur juste valeur, et ce dernier constate qu'il est comme le commun des mortels, qui travaillent à gouverner le pays, et à prélever un revenu suffisant à l'aide d'un tarif conservateur. Je leur souhaite de réussir, mais pour l'avenir, je leur conseille un peu plus de charité et un peu plus de modestie, et je crois que la leçon est déjà commencée.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande l'indulgence de la Chambre pour une explication personnelle que je désire donner. L'honorable ministre des Finances m'a demandé de lui citer les paroles par lesquelles il a déclaré que le tarif différentiel au profit de l'Angleterre n'était pas en application l'an dernier. Il ne paraissait pas disposé à se contenter de mon affirmation et je vais lui citer une seule ligne de ce qu'il a dit à Sheffield.

Le MINISTRE DES FINANCES : Citez quelques phrases, ne vous contentez pas d'une simple ligne.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne veux pas faire perdre le temps de la Chambre. L'honorable ministre m'a défié de lui fournir la preuve, et en aussi peu de mots que possible je vais citer le passage sur lequel j'appuyais mon assertion. Voici :

Pour le présent, par conséquent, il n'y a pas au Canada de tarif différentiel au bénéfice des marchandises anglaises.

Ces paroles sont prises textuellement du journal qui a publié son discours le lendemain. Je n'en dirai pas davantage sur cette question, mais il en est survenu une autre beaucoup plus importante entre l'honorable ministre des Douanes et moi. Il paraissait croire que je me trompais en supposant que j'avais critiqué le tarif sur le sucre à la dernière session. J'en ai appelé au ministre des Finances qui devait se le rappeler, mais lui aussi a refusé de me donner raison, et tous deux, je crois, on déclaré qu'ils avaient en vain feuilleté les *Débats* pour y trouver la preuve de ce que j'avançais. Si l'honorable ministre veut bien consulter les *Débats* de la dernière session à la page 3808, il trouvera ce qui suit :

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Tout sucre au-dessus du numéro seize, type de Hollande, sous le rapport de la couleur, et tous sucres raffinés de toute espèce, qualité ou type, un centin par livre.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Fielding) se propose-t-il de faire quelque changement sur cet article ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Non, nous ne nous proposons pas de faire de changements.

Sir CHARLES TUPPER: J'aimerais demander à mon honorable ami (M. Fielding) s'il a quelque renseignement sur l'effet de ces droits sur le sucre, tel qu'actuellement arrangés pour le commerce du sucre des Antilles à Halifax: on est fortement d'opinion là-bas que ce droit fera un dommage très sérieux.

Le MINISTRE DES FINANCES: L'honorable monsieur se trompe un peu sur l'état des choses. L'item dans lequel le commerce des Antilles est le plus particulièrement intéressé est le premier item sur la liste. Sur cet item, nous n'avons fait aucun changement. L'item se trouve exactement dans la même position qu'auparavant. Je suis prêt à dire que le commerce des Antilles a représenté que le droit spécifique d'un demi-centin par livre sur toutes les qualités n'encourage pas ce commerce; et cela est bien digne de considération. Nous avons éprouvé quelques difficultés, cependant, à la présente phase de la session, à rouvrir la question, et nous sommes portés à croire qu'il vaut mieux laisser la chose dans l'état actuel pendant quelques mois encore, durant lesquels nous étudierons la question de changer la forme du droit lorsque le parlement se réunira de nouveau. Le produit particulier qui intéresse le commerce des Antilles est le sucre brut, et sur cet article, nous n'avons fait aucun changement.

Sir CHARLES TUPPER: Mais cependant le changement fait dans les droits a porté un coup sérieux au commerce des Antilles.

Le MINISTRE DES FINANCES: Non, je crois que ce n'est pas tout à fait exact. Ce n'est pas contre le changement des droits qu'ils ont des objections; mais c'est le droit spécifique que mon honorable ami a introduit dans son tarif et qui, de même que tous les droits spécifiques, porte un peu plus lourdement sur les qualités inférieures. La question du sucre est toujours une question difficile et compliquée; et après mûre délibération, nous sommes venus à la conclusion qu'il vaut mieux laisser reposer l'affaire pour le moment que d'essayer de faire aujourd'hui un changement qui pourrait convenir aux besoins du commerce des Antilles, mais qui, en somme, pourrait ne pas satisfaire tous les intéressés.

L'honorable député d'York (M. Foster) fit alors quelques remarques auxquelles l'honorable ministre des Finances répondit. Comme je n'ai pas ce soir la voix en bien bon ordre, je les passerai sous silence pour arriver à ce que j'ai dit en réponse au ministre des Finances:

Sir CHARLES TUPPER: Mon honorable ami semble croire que le commerce des Antilles seul est affecté par le droit sur le sucre, et que vu qu'il n'a pas changé ce droit, il n'a rien fait pour nuire au commerce des Antilles. L'honorable monsieur pourrait faire disparaître complètement tout le commerce des Antilles, et cependant, laisser le droit sur le sucre juste comme il est. Que faire du sucre après l'avoir importé ici, est la question sur laquelle tourne le sujet: et, par conséquent, c'est une échappatoire, à mon avis, de dire que le commerce des Antilles n'est pas gravement affecté parce que le droit sur le sucre brut reste comme il était. Je ne révoque pas en doute la déclaration de mon honorable ami que le commerce des Antilles aurait pu ne pas être satisfait des choses telles qu'elles existent. On m'informe que depuis le changement de tarif fait par les honorables membres de la droite, les marchands de Halifax ont écrit à 140 personnes avec lesquelles elles faisaient le commerce dans les Antilles, de ne plus envoyer de sucre.

De fait, elles considèrent que le changement opéré par l'honorable ministre a porté un coup non seulement grave, mais fatal au commerce des Antilles, et je crois qu'il y a beaucoup de force dans ce que dit mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances (M. Foster), savoir, qu'en tant que l'honorable monsieur admet qu'après toute la considération qu'ils ont portée au sujet, ils n'ont pas encore décidé si la politique qu'ils ont adoptée est une politique qu'il serait sage de continuer à maintenir, il serait raisonnable de laisser la question ouverte, comme elle était auparavant pour l'étudier davantage, et, par un changement qu'eux-mêmes ne sont pas du tout convaincus devoir être permanent, déranger ainsi plus complètement qu'auparavant un commerce aussi important que celui du Canada et des Antilles. Je crois réellement que mon honorable ami servirait les intérêts du gouvernement, et je suis certain qu'il servirait les intérêts du pays si, jusqu'à ce qu'il soit en état de donner à la question telle considération qui ne lui fasse aucun doute sur la ligne de conduite à suivre, il laissait les choses dans l'état où elles étaient. Je dirai à mon honorable ami qu'il n'est pas trop tard pour adopter cette ligne de conduite, et ce serait parfaitement logique avec la déclaration qu'il a faite aujourd'hui.

Je ne reviens sur cet incident que pour me disculper et établir que j'avais bien réellement appelé l'attention de l'honorable ministre sur les conditions de l'industrie sucrière dans les Antilles, en lui faisant remarquer que le changement apporté dans le tarif portait un coup sérieux à cette industrie et augmentait ses difficultés. J'espère que j'ai réussi à convaincre l'honorable ministre, que je ne me trompais pas, et que ce passage est bien dans les *Débats*, bien qu'il ne l'ait pas trouvé. Je remercie la Chambre de m'avoir permis de donner ces explications.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je demanderai aussi la permission d'ajouter quelques mots aux explications fournies par l'honorable député. Cette citation peut être très intéressante, mais elle a le malheur de n'avoir pas le moindre rapport à la position qu'il a prise sur cette question.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre ne m'a pas compris. Je ne discute pas la question; il ne s'agit que de rétablir le fait soulevé par lui, qu'il n'avait pas trouvé dans les *Débats* la preuve que j'avais parlé de ce commerce des Antilles l'an dernier.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je parle aussi de la question de fait et de la déclaration faite par le ministre des Douanes et corroborée par moi, et je vais démontrer que nous avions parfaitement raison.

Mais auparavant, je dirai quelques mots du discours que j'ai prononcé à Sheffield. L'honorable député, par un procédé extraordinaire choisit une partie de phrase—je ne crois pas qu'il ait pris une phrase complète—dans un discours qui occupe une colonne et demie dans un des principaux journaux quotidiens. Le point à élucider était celui-ci: L'honorable député prétendait que nous avions dupé le public anglais à propos du tarif différentiel, et qu'il n'a connu la vérité qu'après ce que l'honorable député appelle ma confession de Sheffield.

A plusieurs reprises, je lui ai répété que ce que j'avais dit à Sheffield était ceci: le gouvernement canadien a fait adopter un tarif différentiel en faveur de l'Angleterre, ce tarif a été mis en application; il a été appliqué pendant plusieurs mois, et quand il a cessé d'être appliqué, cela a été dû au fait non du gouvernement ni du parlement canadien, mais du gouvernement même de Sa Majesté. Le Canada a donc eu l'intention de donner et a de fait donné des préférences commerciales à l'Angleterre, et la cessation de cette préférence a été due à une démarche faite par le gouvernement impérial. Il n'y a pas un homme dans cette Chambre qui puisse découvrir une duperie dans cette déclaration et les circonstances qui l'ont amenée.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre déplace entièrement la question. Comment cet incident est-il survenu hier? L'honorable ministre des Douanes était à donner le résultat de ce qui a été accompli l'an dernier sous l'application du tarif différentiel.

Le MINISTRE DES FINANCES: Non, ce n'est pas cela.

Sir CHARLES TUPPER : Et j'ai répliqué que ce tarif n'était pas en application l'an dernier ; comme il n'admettait pas l'exactitude de cette prétention, je dis que le ministre des Finances avait déclaré à Sheffield que le tarif différentiel n'était pas en application l'an dernier, et j'ai cité ses propres paroles. Il était inutile de citer toute une colonne ; l'aveu lui-même était suffisant. C'était là le point en litige entre le ministre des Douanes et moi, et pas autre chose. Quand à la duperie commise à l'égard du public anglais, j'ai traité cette question au long et j'en ai donné la preuve.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député pourrait tout aussi bien citer un passage d'un discours dans lequel j'aurais dit que son nom est Charles Tupper. Tout le monde savait que le tarif différentiel n'était plus appliqué.

Sir CHARLES TUPPER : C'est toute la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parmi ceux qui comprennent la question, personne n'a jamais douté de cela ; l'honorable député connait bien mieux, et il cherche à se faire illusion à lui-même en s'efforçant de croire le contraire.

M. COCHRANE : Si tout le monde le savait pourquoi le dire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Beaucoup de choses ont besoin d'être dites et redites, et on ne s'en trouvent pas plus mal. Tout le monde sait l'oraison dominicale, et on ne peut qu'y gagner à la répéter souvent. Il est possible que les honorables députés de la gauche ne la sachent pas et que ma comparaison n'ait pas sa raison d'être.

Laissant cet incident de côté, passons à celui de la question sucrière. De quoi s'agissait-il ? Le ministre des Douanes commentait ce qui avait été dit la veille par l'honorable député. Et que disait le ministre des Douanes ? Je n'ai pas ici les *Débats* d'aujourd'hui, mais je suis certain que les *Débats* officiels corroboreront mes paroles. Le ministre des Douanes a dit que l'honorable chef de l'opposition avait parlé d'une proposition qu'il avait faite l'an dernier pour aider le commerce des Antilles, et que nous avions été sourds à sa proposition. Le ministre des Douanes a répondu : J'ignore ce qu'était cette proposition.

Sir CHARLES TUPPER : Je vais l'expliquer.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'arrive à cette proposition de l'honorable député. Pour le moment je ne fais que rappeler ce qui s'est passé entre l'honorable ministre des Douanes et lui. Le ministre des Douanes expliquait que l'honorable chef de l'opposition avait cherché à faire croire à la Chambre qu'il avait proposé quelque grand projet pour venir en aide au commerce des Antilles l'an dernier et que nous n'avions pas voulu l'écouter.

Sir CHARLES TUPPER : Je vais vous dire quelle était cette proposition.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'y arrive, je la connais. Je n'ai pas les *Débats* ici, mais je la sais par cœur.

Sir CHARLES TUPPER : La voici ; je viens de la lire.

Sir CHARLES TUPPER.

Le MINISTRE DES FINANCES : Laissez-moi raconter ce qui s'est passé. Le ministre des Douanes a dit qu'il ne connaissait pas de proposition faite par l'honorable député et que ceux qui avaient feuilleté les *Débats* l'informaient qu'ils n'y trouvaient pas de semblable proposition.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est alors que le chef de l'opposition a répliqué que le ministre des Finances lui dirait ce que c'était que cette proposition. J'ai répondu que je ne la connaissais pas et qu'il ne pouvait pas le dire lui-même, vu qu'il n'en avait fait aucune. Si l'honorable député veut consulter les *Débats* il verra qu'ils confirment ce que je dis, car j'ai une excellente mémoire pour ces sortes de choses.

Maintenant l'honorable député a-t-il proposé quelque chose l'an dernier pour venir en aide au commerce des Antilles ? Il s'est plaint de ce que nous avions abaissé les droits sur le sucre raffiné de 14 cents par 100 livres. Est-ce cela qui faisait du du tort au commerce avec les Antilles à cette époque ? Vous pourriez mettre un droit d'une piastre sur le sucre raffiné que cela n'affecterait pas le commerce avec les Antilles. Tant que les raffineries ne sont pas fermées—et elles ont été en exploition toute l'année dernière—la question de protection du sucre raffiné n'affecte pas l'importateur du sucre des Antilles. Tout ce qui le concerne, c'est le mode de prélever les droits sur le sucre brut. Toute la difficulté au sujet de ce commerce reposait sur ce point.

L'honorable député prétendait que nos changements—pour me servir de ses propres paroles—avaient porté un coup non seulement très grave, mais fatal au commerce des Antilles. Il ajoutait que c'était de cela que ce commerce se plaignait et je répliquais qu'on se plaignait de l'ancien tarif, que le droit spécifique de 50 cents par 100 livres n'avait pas été changé.

On se plaignait de ce que nous laissions subsister une injustice commise par l'ancien gouvernement. Ce grief nous sommes prêts à le faire disparaître. Nous avons maintenu l'ancien tarif pendant un an, et j'en ai expliqué la raison, mais ce que je veux bien faire comprendre à la Chambre, c'est que les changements que nous avons fait l'an dernier dans le tarif sur le sucre ne concernent aucunement les Antilles, puisque nous n'avons pas touché aux droits sur le sucre brut.

L'honorable député n'a fait aucune proposition ; il demandait de laisser les choses comme elles étaient. Ces importateurs demandaient un changement dans le tarif, et lui nous conseillait de laisser les droits tels qu'ils étaient ; était-ce là apporter un remède à la situation ?

Qu'on lise les extraits des *Débats* qu'il vient de citer et on verra qu'il n'a pas proposé autre chose que de maintenir les anciens droits. Les marchands des Antilles prétendaient que notre tarif n'était pas juste puisqu'il taxait le sucre de qualité inférieure de 58 pour 100 et celui de qualité supérieure de 22 pour 100 seulement, et le chef de l'opposition demandait de ne faire aucun changement. Voilà tout ce qu'il a proposé, s'il a proposé quelque chose, et aujourd'hui il a l'audace de venir prétendre qu'il nous a soumis un projet pour venir en aide au commerce des Antilles et que nous n'avons pas voulu l'écouter.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir CHARLES TUPPER : On ferait mieux de consulter l'heure et de ne pas perdre trop de temps à chercher à empêcher l'opposition de répondre aux remarques qui viennent d'être faites. J'ai fait à cette occasion une proposition des plus importantes, mais l'honorable ministre était aussi ignorant sur la question du sucre qu'il l'est aujourd'hui. Voici en quoi consistait son ignorance : il n'a pas voulu laisser les droits tels qu'il les a trouvés, malgré ma recommandation de ne toucher à rien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est cela.

Sir CHARLES TUPPER : Qu'est-il arrivé ? Il est arrivé que les changements qu'il a fait au tarif, ont obligé, comme je l'ai démontré, les commerçants d'Halifax, engagés dans le commerce des Antilles d'écrire à 140 maisons auxquelles ils avaient commandé du sucre de ne pas l'envoyer.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne l'a pas établi ; il l'a simplement dit.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre ne m'a pas permis de l'interrompre, alors qu'il se résigne à écouter quelques minutes. Par la citation que je viens de faire, j'ai établi que je lui disais alors qu'il pouvait ruiner complètement ce commerce des Antilles sans toucher aux droits sur le sucre brut.

C'est ce que l'honorable député ne comprenait pas alors et ce qu'il prétend avoir appris depuis. Mais il le sait maintenant. Il a appris que le commerce des sucres des Antilles anglaises était un commerce qui, sans la moindre modification des droits sur le sucre brut, pouvait être anéanti ; et le changement que le ministre des Finances a fait pouvait être considéré par les marchands d'Halifax qui font le commerce avec les Antilles anglaises, comme un coup fatal porté à cette industrie ; et la proposition que je lui ai faite était pour l'empêcher de faire le changement qu'il a opéré.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je désire dire quelques mots en réponse.

Quelques VOIX : A l'ordre. Il est six heures.

M. l'ORATEUR : Je comprends que pendant mon absence, momentanée, on a convenu unanimement de suspendre les règlements de la Chambre en faveur des deux honorables préopinants, et de les laisser dire ce qu'il leur plairait. Toute cette discussion est hors d'ordre ; mais, vu cette entente, je crois qu'il serait préférable de permettre à l'honorable ministre des Finances de continuer sa réponse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains bien que l'honorable député ne se soit pas borné dans ses remarques au passage qu'il nous a lu. Je crois qu'il a plutôt créé l'impression qu'il avait, l'an dernier, proposé exactement ce que nous proposons cette année.

Sir CHARLES TUPPER : Pas du tout. Au contraire, bien que j'aie dit à l'honorable ministre des Finances que j'étais heureux de voir adopter une mesure destinée à rendre à Halifax le commerce des Antilles anglaises, je n'ai pas approuvé les propositions que l'honorable ministre a faites et je ne les approuve pas non plus à l'heure qu'il est. Le gouvernement a amélioré une très mauvaise cause ; mais si le ministre des Finances avait adopté la politique énoncée dans l'article du *Globe* que j'ai lu l'autre soir, durant mon discours, il aurait sauvé le commerce du sucre que ce pays fait avec les Antilles anglaises sans ajouter un sou aux taxes qui pèsent sur le peuple canadien. Mais cela ne convenait pas à l'honorable ministre des Finances. Sous le prétexte de rétablir le commerce des Antilles anglaises, il voulait imposer au peuple de ce pays $200,000 ou $300,000 de taxes additionnelles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami a si mal exprimé, l'autre soir, les choses qu'il vient de nous dire, que je ne m'étonne pas qu'il veuille les répéter, dans l'espérance qu'en les répétant souvent il trouvera certaines gens pour les croire. Je ne désire pas entrer dans la discussion de ce sujet. C'est une simple matière de fait. L'honorable député a dit que les marchands des Antilles anglaises avaient représenté que le changement de l'an dernier avait été un coup fatal au commerce des sucres.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai lu la preuve.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable chef de l'opposition n'a pas lu la moindre preuve que le changement avait atteint, de quelque manière, les personnes engagées dans le commerce des Antilles anglaises. J'ai causé avec des personnes engagées dans ce commerce, et je déclare qu'il n'en est pas ainsi et que l'affirmation de l'honorable député n'a pas le moindre fondement. Le changement opéré n'avait trait qu'au prélèvement des droits sur le sucre brut. L'honorable député voulait laisser les choses dans l'état où elles étaient. C'est tout ce qu'il a proposé, et son affirmation que notre tarif a porté un coup fatal au commerce des Antilles anglaises est absolument sans fondement.

Sir CHARLES TUPPER : Le fondement de mon affirmation est le fait....

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

M. l'ORATEUR : Je dois dire que toute cette discussion est hors d'ordre. Je ne vois vraiment pas comment la convention faite peut être mise à exécution, à moins que ces deux honorables messieurs ne continuent eux-mêmes ce qu'ils ont commencé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je consentirai à laisser l'honorable chef de l'opposition terminer ces remarques, et je n'ajouterai rien de plus.

Sir CHARLES TUPPER : Alors, nous allons en rester là, M. l'Orateur.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. McMULLEN : Je désire faire quelques remarques en réponse à l'honorable député de Durham-est (M. Craig) qui a prononcé un long discours cette après-midi. L'honorable député a porté plusieurs accusations contre le parti libéral,—péchés

d'omission et de commission— et il a cherché à établir trois choses, premièrement, que le parti libéral avait volé le programme du parti conservateur ; deuxièmement que le parti libéral, depuis son arrivée au pouvoir, n'avait pas rempli ses engagements envers le peuple ; et troisièmement, qu'au lieu de diminuer la dette publique, les libéraux l'avaient augmentée, depuis qu'ils avaient pris l'administration des affaires.

Quant à l'accusation que l'on porte contre nous d'avoir volé le programme des honorables membres de la gauche, je dirai que ce serait un triste honneur pour le parti libéral du Canada, d'avoir été obligé de se couvrir des haillons dont les honorables membres de la gauche se sont parés durant 18 ans. L'histoire du parti conservateur n'est pas très glorieuse, elle ressemble à celle de tous les gouvernements qui se sont appuyés sur le principe de la protection. Dans l'histoire même de l'Angleterre, il est prouvé que le régime protecteur a été le règne de la corruption, de la désorganisation morale et de la pourriture.

La protection a presque réduit ce grand pays à mourir de faim. Les grands propriétaires de l'Angleterre, de l'Ecosse et de l'Irlande ont imposé à la population de lourdes redevances et déclaraient que si l'on ouvrait librement les portes de la Grande-Bretagne au blé étranger, les agriculteurs seraient virtuellement ruinés. Mais après avoir souffert de cet état de choses pendant un grand nombre d'années, le peuple de la mère-patrie a secoué les entraves de la protection et a adopté le libre-échange. Depuis ce jour, une prospérité continuelle n'a cessé de régner, et aujourd'hui l'Angleterre est la nation du monde la plus avancée, la plus riche et la plus progressive. Elle n'a pas d'égale.

Les libéraux canadiens prétendent que, tout en ayant fait, dans les dix-huit dernières années, des progrès considérables, le Canada n'a pas fait le progrès rapide qu'un pays jeune et richement doué comme le nôtre aurait dû faire, et nous sommes convaincus que son défaut d'avancement est attribuable, en grande partie, à la politique et à l'administration des honorables membres de la gauche. Ceux-ci cependant revendiquent l'honneur de tout ce qui s'est fait au Canada. L'honorable député de Durham-est (M. Craig) a mis au crédit du parti conservateur l'approfondissement des canaux et la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Il doit cependant savoir que l'honorable Alexander Mackenzie, du temps qu'il était le premier ministre libéral du Canada a signé le contrat pour l'approfondissement de nos canaux, et qu'au sujet de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique tout le monde reconnaissait la nécessité de cette entreprise et que la seule question qui divisait les libéraux et les conservateurs, c'était les moyens à prendre pour mener le projet à bonne fin.

Le parti libéral prétendait qu'il serait mieux de construire cette voie ferrée au fur et à mesure que l'exigerait le développement du pays, et si l'on avait suivi cette politique il est probable que le Canada ne s'en trouverait que mieux aujourd'hui. Mais c'est ce que les honorables membres de la gauche ne semblent pas comprendre, et ce qui m'étonne, c'est que, dans l'énumération des titres du parti conservateur, l'honorable député de Durham-est n'ait pas revendiqué l'établissement des montagnes Rocheuses.

M. McMULLEN.

L'honorable député (M. Craig) nous a dit que les libéraux avait promis une administration honnête et pure. C'est vrai, et ils la donnent. J'espère que les honorables membres de la gauche vont se mettre à l'œuvre avec ardeur afin de découvrir tout ce qui est malhonnête dans l'administration du gouvernement actuel. Je les assure qu'ils auront toutes les chances de faire une enquête complète sur les dépenses publiques de ce pays, s'il peuvent démontrer qu'il y a quelque chose de malhonnête et de corrompu, le peuple canadien appréciera leurs efforts. J'espère sincèrement et je suis convaincu, comme humble partisan du ministère actuel, que les honorables membres de la gauche ne seront pas capables de prouver que la présente administration s'est rendue coupable de quelque acte malhonnête.

Il n'y a rien tant à désirer, dans les intérêts du Canada, d'avoir dans cette Chambre une opposition active et énergique, et je suis heureux de voir que les honorables membres de la gauche font des progrès sensibles dans ce sens. Pendant la première et la deuxième session de ce parlement ils semblaient tout désorientés. L'honorable député de Durham-est a, cette après-midi, revendiqué pour le parti conservateur l'honneur d'avoir inauguré le système des entrepôts frigorifiques ; quoi qu'il en soit de cette affirmation, il est évident que les honorables membres de la gauche se trouvent dans l'eau froide depuis deux ans. Je suis heureux de dire cependant qu'ils paraissent s'habituer au nouvel état de choses qui leur est fait en tant que parti politique. Ils ne croient pas,—ils ont toute raison de le croire néanmoins,—qu'ils vont rester plusieurs années sur les bancs de l'opposition, et j'espère que, durant ces nombreuses années, ils pourront parfaitement revendiquer l'honneur de remplir fidèlement les devoirs qui leur incombent comme loyale opposition. Je suis convaincu que nous avons et j'espère que nous aurons une administration honnête. J'espère que nous ne reverrons jamais le temps des hontes et des scandales du pont Curran, du canal de Tay et de l'édifice Langevin.

Mon honorable ami s'est considérablement étendu sur la question du libre-échange. Je suis sûr que la majorité du peuple, ou plutôt tout le peuple canadien serait heureux de voir le Canada en position d'adopter le libre-échange absolu. Mais nous savons que nous sommes chargés d'une dette nationale et d'obligations qui nous mettent dans l'impossibilité d'adopter le principe du libre-échange,—c'est-à-dire le libre-échange dont jouit l'Angleterre. Mais nous pouvons cependant orienter notre politique en ce sens. L'Angleterre a adopté le principe du libre-échange en 1846, mais ce n'est que longtemps après que cette nation a pu atteindre le but qu'elle s'était proposé, elle a à peine réussi à l'heure qu'il est. Elle a avancé progressivement dans cette voie d'année en année, et aujourd'hui nous pouvons compter sur nos doigts les articles sur lesquelles elle perçoit des droits de douane. Nous avons pris la bonne voie ; nous avons déclaré que la protection ne doit pas exister dans ce pays comme principe fondamental du tarif. Nous entendons mettre cette déclaration en pratique. Les honorables membres de la gauche prétendent que nous avons encore la protection. J'espère qu'ils pourront convaincre les manufacturiers que, même après la réduction des droits sur les marchandises anglaises, le 1er juillet prochain, ils jouiront de toute la protection qu'ils avaient sous l'ancienne administration.

Mais je suis convaincu que les honorables membres de la gauche éprouveront de grandes difficultés à persuader au peuple que le système qu'ils ont inauguré et qui a été appliqué pendant tant d'années, a maintenant la prépondérance qu'il avait sous le régime conservateur. Je crois que le peuple commence à comprendre les avantages considérables qu'il retire de la réduction du prix des choses nécessaires à la vie, et d'année en année, au fur et à mesure que les droits de douane seront réduits, il comprendra encore mieux les bons résultats d'une politique que le gouvernement a fait adopter afin de procurer à tous les choses nécessaires à la vie au meilleur marché possible.

L'honorable député de Durham-est (M. Craig) a dit de plus que nous avions promis de pratiquer l'économie. Je suis convaincu que les membres du gouvernement désirent effectuer autant d'économies que possible ; et tout en ayant déclaré, les années passées, que l'on pouvait faire de grands retranchements dans les dépenses par une bonne administration des affaires publiques, nous comprenons qu'il y aurait de grandes difficultés d'opérer brusquement une réforme qui, sans doute, viendra graduellement. Je sais, comme bien d'autres d'ailleurs, que depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, lorsqu'on a diminué le personnel du service public, et le nombre des employés de l'Intercolonial et du département des Postes, les honorables membres de la gauche ont poussé en chœur un cri de désespoir et ont prétendu que le gouvernement traitait durement et cruellement des hommes que l'on aurait dû garder aux gages de l'Etat, en dépit du fait qu'il n'aurait pas été nécessaire de les remplacer. Nous savons que le ministre des Chemins de fer et Canaux, ayant remercié quelques employés de l'Intercolonial, on a poussé immédiatement de grandes clameurs et on a prétendu que c'était là un acte cruel et méchant et que l'on agissait ainsi simplement pour servir des fins de parti.

Nous savons aussi que dans le département des Postes, on a destitué certains fonctionnaires dont on pouvait se passer, mais que les honorables membres de la gauche ont immédiatement demandé de les réintégrer dans leurs fonctions. En face de ces influences, il est bien difficile à un ministre d'effectuer les économies que l'on devrait faire, suivant moi, et qui seront faites un jour ou l'autre, je l'espère sincèrement. Quant à moi je ne crois pas qu'aucun membre du cabinet puisse diminuer, dans de justes proportions, le personnel des administrations publiques, sans l'assistance d'un bureau d'inspecteur du service civil.

Si l'on créait un tel bureau, je crois qu'il serait relativement facile de réduire le nombre des employés. Je sais bien que les honorables membres de la gauche regardent les administrations publiques comme un petit pâturage exclusivement réservé aux agneaux du troupeau conservateur, et qu'il y a de forts gémissements lorsqu'on y introduit des libéraux. Mais les honorables députés vont commencer à comprendre qu'il y a au service de l'Etat des hommes qui ont peu de chose ou rien à faire, qu'il y a des hommes qui sont absolument incapables de remplir leurs fonctions ; et si un ministre remercie un de ces hommes, il doivent reconnaître que l'on agit ainsi dans les intérêts du pays. J'espère sincèrement que l'on fera plus à l'avenir que par le passé, car je suis convaincu que le Canada garde aujourd'hui dans les administrations publiques un millier de fonctionnaires qui sont absolument inutiles.

L'honorable député de Durham-est (M. Craig) a affirmé de plus que le gouvernement avait augmenté les dépenses annuelles. Mais s'il avait pris les chiffres que nous a donnés le ministre du Commerce qui a classé les nouvelles dépenses et les anciennes, il aurait vu qu'une réduction considérable a été effectuée.

Personne ne dira qu'il n'était pas du devoir du gouvernement de donner l'organisation nécessaire au district du Yukon. Personne, je crois, ne blâmera le gouvernement d'avoir donné l'organisation nécessaire au district de Rossland, dans la Colombie anglaise. De plus le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau a nécessité une augmentation considérable des dépenses, et ce projet a été approuvé par les députés tant de la droite que de la gauche ; de fait, pas une seule de ces entreprises n'a été formellement et explicitement combattue lorsque le gouvernement les a soumises. Vu ces dépenses supplémentaires, il n'est pas raisonnable, je crois, de prendre ces dépenses en bloc et de dire qu'il y a une augmentation considérable. Le meilleur moyen de se former une idée exacte, c'est de prendre les différents départements, avant la création de ces nouvelles sources de dépenses, comme on l'a dit, et de faire une juste et honnête comparaison. Que les honorables membres de la gauche fassent cette opération et ils constateront, je crois, que nous avons considérablement réduit les dépenses.

L'honorable député de Durham-est (M. Craig), nous parlé ensuite de la réciprocité, et nous a dit que le parti libéral avait promis, qu'à son avènement au pouvoir il obtiendrait un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, et ferait tout son possible, afin de créer des relations de commerce plus intimes avec le peuple américain. Mais l'honorable député doit se rappeler que, vers le temps où nous sommes arrivés au pouvoir, que le parti démocrate qui avait promulgué aux Etats-Unis un tarif beaucoup moins élevé que celui de l'administration précédente a perdu le pouvoir et a été remplacé par le parti républicain. Celui-ci a adopté le tarif Dingley qui est encore pire que le tarif McKinley, et cela sans faire aucunement mention de la ligne de conduite que le Canada croirait sage de prendre. Depuis ce temps là, le peuple américain n'a manifesté aucun désir de faire avec nous des arrangements de réciprocité. Mais je n'ai pas de doute que le gouvernement a l'œil ouvert sur tout ce qui pourra amener des relations plus amicales entre nous et nos voisins, et sera prêt a profiter de l'occasion, si elle se présente.

L'honorable député de Durham-est (M. Craig) a dit encore que nous avions promis d'alléger le fardeau des taxes. Je prétends que c'est ce que nous faisons. Lorsque vous considérez, M. l'Orateur, la très grande augmentation de nos exportations, et la preuve évidente que nous avons de l'amélioration de la condition de notre peuple sous le règne de la politique libérale, vous ne pouvez faire autrement que de vous convaincre que la politique du gouvernement actuel a été un succès. Les honorables membres de la gauche attribuent ce succès à la chance ; ils disent que le premier ministre a été peureux. S'il en est ainsi, tant mieux pour le pays. Le peuple est bien satisfait de l'état de choses actuel, bien satisfait des progrès qui ont été faits, et il est enchanté de la meilleure

condition dans laquelle il se trouve ; et après tout, les taxes pour un peuple qui a les moyens de faire face à ses obligations, ne sont pas aussi lourdes que pour le peuple qui lutte contre les difficultés et qui cherche à remonter le courant des temps mauvais ; et c'était là la condition du peuple canadien sous l'administration des honorables membres de la gauche.

Mon honorable ami (M. Craig) à abordé un autre sujet, la réduction de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargne du gouvernement. Quant à moi, je désire que la classe des travailleurs de ce pays ait toutes les facilités de faire des économies, afin d'avoir quelque chose lorsque les mauvais jours arriveront ; et je crois qu'il est de bonne politique de la part du gouvernement d'offrir à cette classe tout encouragement raisonnable en ce sens.

J'aurais été heureux de voir établir, dans la fixation du taux des intérêts, une échelle de proportion, et que le taux fut plus élevé sur les petites sommes que sur les gros dépôts, et j'admets franchement que le pays devrait payer à ses habitants un taux égal à celui qu'il lui faut payer sur les emprunts qu'il contracte sur les marchés étrangers. Mais, en même temps, je ne crois pas qu'il soit raisonnable de payer un taux excessif, et l'action du gouvernement sera, en fin de compte, je crois, un avantage, car les banques se plaignent depuis plusieurs années que le gouvernement leur faisait concurrence en empruntant les fonds des particuliers, et les empêchait ainsi de réduire l'intérêt des prêts qu'elles font à un taux raisonnable de manière à faire prospérer l'industrie manufacturière. Les classes pauvres se plaindront peut-être de ne pas recevoir sur leurs quelques dollars un aussi grand nombre de cents qu'elles recevaient autrefois, mais je crois que, tout bien considéré, ce changement sera un avantage pour la grande masse du peuple.

J'ai eu quelque difficulté à suivre mon honorable ami, car il a louvoyé à droite et à gauche. Il a parlé de la protection à deux ou trois reprises différentes et il nous a reproché d'avoir abandonner la politique que nous préconisions d'abolir le système protecteur. Je crois, au contraire, que nous avons fait de rapides progrès en ce sens. Lorsque vous considérez la grande réduction des droits,—sans parler de celle qui a déjà été faite,—qui sera effectuée le premier juillet prochain sur toutes les marchandises importées de la Grande-Bretagne. Je crois que vous devez admettre que le peuple canadien recevra à ce sujet un soulagement considérable. J'ai examiné la liste des articles que nous avons importés, l'an dernier, de la Grande-Bretagne. Nos importations totales de marchandises imposables se sont élevées à $21,338,661. sur lesquelles les droits perçus ont été de $6,520,055. Au premier juillet prochain, il y aura une autre réduction des droits, et si nous importons la même quantité de marchandises,—et il est probable que nous en importerons beaucoup plus—vu cette réduction,—nous aurons à payer $815,000 de moins que l'an dernier. Je pense que c'est faire une réduction très considérable, si l'on prend en considération le fait qu'une réduction d'un huitième a déjà été faite. Si vous comparez le montant que représente cette réduction avec la somme des droits perçus sous l'empire de la politique nationale, notre population aura ces marchandises anglaises en payant $1,630,000 de moins que sous l'ancien tarif.

M. McMULLEN.

Le chef de l'opposition a dit que, dans de nombreux cas, il y avait augmentation. Cela peut être vrai, mais l'ex-ministre des Finances a admis que tout bien considéré, si l'on prend le tarif dans son ensemble, les droits étaient d'une fraction de un pour cent moindres qu'ils n'étaient sous l'ancien tarif. S'il en est ainsi, le peuple recueillera tous les avantages que je viens d'énumérer, car dans certains cas, s'il y a une légère augmentation des droits, en somme, il y a une réduction, et le peuple profitera de la réduction des droits lorsque nous jouirons de tous les bénéfices de la clause de préférence en faveur de la Grande-Bretagne.

Mon honorable ami (M. (Craig) a dit qu'il espérait qu'il n'y aurait aucun changement dans le tarif d'ici à dix ans. Si le peuple, dans les années à venir, est aussi satisfait du tarif qu'il l'est aujourd'hui, à de rares exceptions près, je ne serais pas surpris que le sentiment populaire demanderait de ne pas toucher au tarif. Aussi longtemps que celui-ci donnera satisfaction, le gouvernement agira avec prudence en n'y faisant aucun changement ; mais d'année en année, je n'ai pas le moindre doute qu'il sera clairement démontré que certaines modifications sont nécessaires, et comme d'une session à l'autre le peuple expérimente le fonctionnement du tarif, il n'y a aucun doute que les changements jugés nécessaires seront faits.

J'ose prédire que chaque changement opéré le sera dans le sens de l'abaissement du coût des choses utiles à la population du pays, et qu'il tendra à effacer tout vestige de protection resté dans le tarif.

Nous prétendons que le tarif actuel est un tarif de revenu. Et quelle est la différence entre un tarif de revenu et un tarif protecteur ?

Lors de la préparation de leur tarif, les membres de la gauche invitèrent tout manufacturier du pays, tout homme fabricant quelque chose depuis l'aiguille jusqu'à l'ancre, à venir déclarer pourquoi il devait être protégé et tous les avantages qu'il demandait qu'on lui accordât au moyen du tarif qu'il prétendait nécessaire au succès de son industrie, lui était volontiers et cordialement concédé par le ministre des Finances de l'époque. Eh bien ! celui-ci était-il en état, honnêtement et franchement, de rendre justice égale aux consommateurs et aux fabricants ? Non, pour la simple raison qu'il lui aurait fallu être expérimenté dans les diverses industries manufacturières pour pouvoir rendre justice aux uns et aux autres. Or, il était entièrement à la merci des producteurs. Ces derniers venaient lui exposer leurs prétentions, les accompagnant de leurs plausibles raisons, et ils s'en retournaient absolument satisfaits. Ils obtenaient tout ce qu'ils voulaient, et la conséquence en fut que d'année en année le tarif fut continuellement augmenté. A une certaine époque il était de 22½ pour 100, puis il fut de 25 pour 100, puis de 27½ pour 100, puis de 30 pour 100, et comme ces industriels étaient hommes à pouvoir exposer sous un jour plausible et persuasif, au ministre des Finances, leurs raisons tendant à établir que le tarif n'était pas encore assez élevé, qu'eux, ces messieurs, n'étaient pas assez protégés, qu'ils ne pouvaient pas faire assez d'argent, il consentait à acquiescer à leurs demandes. Sous l'empire de ce tarif des monopoles se formèrent, on vit des gens devenir riches simplement parce qu'ils pouvaient en imposer à l'ex-ministre des Finances, en lui faisant

croire qu'il leur fallait être protégés à ce degré pour être en état de vivre.

Eh bien ! en quoi notre tarif constitue-t-il un changement ? Le ministre des Finances a déclaré que le grand principe dirigeant qui l'inspirerait dans la préparation du tarif consisterait à ne voir d'abord que les exigences publiques, de manière que le but principal du tarif serait le prélèvement du montant requis, et que s'il arrivait qu'un tarif comme celui-la comportât incidemment quelque protection, à la bonne heure, on n'y aurait pas objection, on serait parfaitement disposé à en abandonner la jouissance. Nous croyons que voilà le principe véritablement honnête. Le peuple a le droit de s'attendre à ce que ce principe soit appliqué. Le gouvernement s'est engagé dans cette voie, et je suis convaincu qu'il se propose de remplir toutes ses promesses

Eh bien ! j'espère que les membres de la gauche comprendront maintenant la différence qu'il y a entre le tarif dont ils étaient les auteurs et le tarif adopté par les membres de la droite, et qu'ils l'apprendront enfin, pour cesser de nous accuser de leur avoir pris leur programme.

Nous entendons voir de temps à autre, à ce qu'il ne se forme pas de monopoles. Ainsi, mon honorable ami, le député de Durham-ouest, a demandé aujourd'hui pourquoi on avait aboli le droit qui frappait le fil d'engerbage. Pourtant, ce monsieur a été membre de cette Chambre nombre d'années, et je suis un peu surpris de le voir poser une question qui dénote de l'ignorance. Pourquoi ce droit a été aboli ? Simplement parce qu'un monopole relativement à l'article concerné s'est formé au Canada, monopole qu'on a supposé s'étendre partout aux Etats-Unis, et si puissant, qu'on a considéré absolument nécessaire, pour venir au secours du cultivateur du Canada, d'admettre le fil d'engerbage en franchise, afin, si possible, de détruire ce monopole.

J'espère que chaque année, à mesure qu'il constatera la formation d'autres monopoles, le gouvernement en agira relativement aux articles qui en seront l'objet de la même manière qu'il le fait à l'égard du fil d'engerbage, c'est-à-dire qu'il les portera à la liste des articles admis en franchise, afin de soustraire la population au système d'extorsion auquel elle se trouverait assujettie.

Mon honorable ami a eu beaucoup à dire au sujet du commerce privilégié. Je suis convaincu qu'il n'y a pas un seul député en cette Chambre qui ne se réjouirait de voir persuader à l'Angleterre qu'il lui serait avantageux à elle tout comme aux colonies, de consentir au commerce privilégié. Il n'y a pas de doute que ce serait tout un avantage pour la population du Canada, et je suis certain que tous les ministres et tous les membres de cette Chambre seraient heureux de voir l'Angleterre prête à faire certaines concessions en notre faveur. Cependant, jusqu'à présent il n'y a rien qui prouve que l'Angieterre soit aujourd'hui disposée à entrer en négociations avec l'intention d'accorder à ses colonies un privilège comme celui dont il a été question en cette Chambre. Un sentiment très sympathique s'est établi entre l'Angleterre et ses colonies, et la chose est heureuse pour nous. Le fait réel est que nous considérons la dénonciation des traités belge et allemand comme un pas dans le sens de relations commerciales plus intimes que jamais entre la métropole et ses colonies. Je suis d'avis que si le peuple anglais voulait seulement donner au Canada un avantage différentiel sur son marché, ce serait un véritable bienfait pour le Canada.

Voici l'état de choses que nous aimerions voir exister. Un homme se présente dans une boutique, en Angleterre, pour acheter du fromage. On lui exhibe du fromage de différents pays. Il demande de quel pays vient ce fromage, et comme on lui répond que celui-ci vient des Etats-Unis, celui-là du Canada, un autre d'ailleurs, il dit : "Eh bien ! puisque le Canada a manifesté les dispositions de nous accorder la préférence sur son marché, j'essaierai du fromage canadien plutôt que du fromage américain ou tout autre."

Voilà, je crois, qui nous serait fort avantageux, et j'espère que nous verrons à faire les démarches voulues pour nous assurer un avantage comme celui-là sur le marché anglais.

J'ai dans ma main une dépêche détachée d'un journal du soir publié à Toronto, et que voici :

COMMERCE ANGLO-CANADIEN.

TORONTO, 14 avril.—Les dépêches de Londres au *News* mentionnent que le commerce anglo-canadien est dans la voie du progrès. Les exportations au Canada, en mars, ont augmenté de six pour cent, et de douze pour cent durant trois mois.

Les exportations dans tous les autres pays ont diminué de quatre et trois pour cent, respectivement. Ce contraste remarquable en faveur du Canada est attribué en partie au nouveau tarif canadien.

Les importations du Canada en Angleterre sont restées stationnaires pendant un mois, mais elles ont augmenté de quinze pour cent durant trois mois. Les importations en Angleterre de tous les autres pays ont augmenté de sept et un pour cent, respectivement.

Les principales augmentations dans les importations du Canada en Angleterre en mille livres sterling, durant trois mois, sont : animaux, £19,000 ; blé, £104,000 ; farine de blé, £9,000 ; lard fumé, £15,000 ; beurre, £10,000 ; œufs, £2,000 ; poisson, £63,000.

Les principales diminutions sont : jambons, £5,000 ; fromage, £1,000 : bois de construction, £75,000.

Les principales diminutions ont trait aux jambons, au fromage et au bois de construction.

Cet état démontre qu'il existe un accroissement très considérable et très désirable de notre commerce avec l'Angleterre, et je suis sûr qu'on désire sincèrement le voir continuer. Il n'y a pas de doute que le marché anglais est le marché le plus stable après tout. Tout en pouvant parfois trouver son compte sur le marché des Etats-Unis, on constate que ce pays-là n'est sous aucun rapport aussi ferme et aussi progressif que l'Angleterre. Leur marché ne mérite pas autant de confiance que le marché de cette dernière, et nous sommes contents de voir que nous nous rapprochons de ce marché d'après un principe et dans des conditions qui ne peuvent manquer d'être fort profitables au peuple canadien.

J'attribue cet état de choses en grande partie à l'heureuse visite du premier ministre en Angleterre, à la manière dont il a accompli les devoirs qui lui ont incombé comme premier ministre du Canada, à son passé honorable et noble, et à l'appréciation que le peuple anglais et le peuple canadien ont fait de la conduite qu'il a tenue comme notre représentant de la mère-patrie, d'où il nous est revenu après avoir laissé une impression profonde dans tous les cœurs, et avoir prouvé qu'il est homme d'Etat jusque dans les ongles et apte à donner l'élan au progrès et à la prospérité du pays. Le peuple anglais a senti comme nous, sans aucun doute, que si la santé lui est ménagé, il sera une bénédiction pour le Canada.

L'honorable député de Durham-ouest (M. Craig), a parlé longtemps au sujet de l'union commerciale. Il a tâché d'établir que le parti libéral, comme parti, avait adopté ce système. Il n'a pas osé produire de résolution de la convention tenue ici à Ottawa, en 1893, pour démontrer que cette convention avait été favorable à l'union commerciale, et il n'a pas tenté de prouver non plus, que quelqu'un des chefs du parti se soit jamais déclaré ouvertement et franchement en faveur de ce principe.

On sait que M. Wiman, de New-York, est le père de l'union commerciale ; que cet homme est canadien de naissance, et que dans le temps il a cherché sincèrement à provoquer ce qu'il considérait devoir produire un état avantageux entre les deux pays voisins. Mais je nie qu'un seul libéral éminent se soit jamais identifié avec ce système. Si quelque député voulait produire ici des déclarations des hommes éminents du parti libéral au sujet de cette question, j'en serais bien aise.

Nul doute que si l'union commerciale, assujettie à certaines restrictions et à certains caractères avait été établie entre le Canada et les Etats-Unis, ce système aurait pu fonctionner avec avantage.

M. MILLS : Que dites-vous du procureur général de la Nouvelle-Ecosse qui a été mon adversaire ?

M. McMULLEN : En même temps, je suis prêt à déclarer que l'union commerciale n'a j'amais été adoptée par le parti libéral, comme principe. On en a beaucoup parlé, mais on ne l'a jamais adoptée.

L'honorable député de Durham-ouest a aussi parlé des bonnes récoltes. Nous sommes satisfaits d'avoir de bonnes récoltes cette année, et notre population voit sans conteste sa situation financière s'améliorer, parce que de meilleures récoltes que les années passées nous favorisent.

Mais je me rappelle qu'il y a quelques années, on voyait en cette Chambre les membres de la gauche, alors chargés de la conduite des affaires, ne pas hésiter à s'attribuer tout le mérite des bonnes récoltes et des bons prix. J'ai entendu un des députés de Huron, maintenant dans cette enceinte, déclarer qu'il était disposé à voter pour un gouvernement qui faisait monter le prix du blé de 85 cents à $1.25, et le prix des œufs de 7 cents à 15 cents ; il était disposé à accorder son appui généralement à un gouvernement et à une politique qui faisaient monter les prix payés aux cultivateurs pour leurs produits. Ces messieurs n'hésitaient pas à s'attribuer le mérite de ces choses alors. Je puis me rappeler une occasion où le ministère du jour a accueilli en les approuvant des déclarations de cette nature, rativement à l'augmentation des prix payés aux cultivateurs.

Le chef de l'opposition, dans le cours de cette discussion, a fait une attaque discourtoise contre le ministre du Commerce. Il a tenté de signaler qu'il existait un sentiment hostile dans le pays à ce que cet honorable ministre occupât la position de ministre des Finances. Je puis dire franchement—et je crois être dans les secrets de ce qui se passe dans les rangs du parti libéral—que je n'ai jamais entendu aucun membre du parti insinuer que le ministre du Commerce ne remplirait pas d'une manière fidèle, efficace et satisfaisante la charge de ministre des Finances, ni n'ai entendu formuler aucune opposition à sa nomination à cette charge, je suis d'avis qu'il n'y a pas d'homme dans le parti libéral aujourd'hui plus considéré et respecté, et dont la présence dans ce parti soit plus appréciée, que le ministre du Commerce. En entendant le chef de l'opposition faire cette assertion, j'ai trouvé qu'il aurait beaucoup mieux valu qu'elle fût faite par quelque autre membre du parti de la gauche.

Je reconnais les grands talents de ce monsieur, et tous, j'en suis convaincu, nous sommes contents de voir la vitalité, l'énergie et le dévouement au devoir dont il a fait preuve dans le cours de cette session, mais après tout, le chef de l'opposition ne jouit pas de l'estime des membres de la gauche et de leurs partisans dans le pays au même degré que le ministre du Commerce possède la considération du parti libéral.

J'ai entendu faire des remarques fort discourtoises à l'égard du chef de l'opposition, et je n'en aurais pas parlé n'eussent été ses attaques contre le ministre du Commerce. J'ai entendu dire que les membres de la gauche n'espéraient jamais remonter au pouvoir tant que le chef actuel de l'opposition serait à la tête du parti ; j'ai entendu dire que le pays en a déjà eu assez du régime Tupper, et que ce régime ne peut pas durer beaucoup plus longtemps. Avant d'insinuer des choses de cette nature contre le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), l'honorable député devrait se rappeler qu'il habite lui-même une maison de verre, car les opinions que j'ai mentionnées sont celles qu'un grand nombre de conservateurs dans le pays entretiennent à son égard.

M. l'Orateur, l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a fait un discours quelque peu singulier hier, et vu qu'il a déjà occupé une position distinguée en cette Chambre, j'ai été étonné de constater que ses assertions, en plusieurs cas, s'éloignaient beaucoup de la vérité.

Il a prétendu que le tarif actuel était impopulaire, mais cela ne peut être exact puisque nous n'avons pas entendu exprimer de plaintes au sujet de son fonctionnement, si ce n'est dans un ou deux cas sans importance. On sait qu'en général le tarif a été accepté comme satisfaisant par le peuple du Canada.

Il a déclaré que le tarif du parti conservateur était un tarif protecteur. Eh bien ! M. l'Orateur, durant dix-huit ans le peuple a fait l'expérience des souffrances, du marasme et de la pauvreté qui ont marqué l'existence de ce tarif conservateur, et si ces messieurs s'imaginent qu'ils vont ressaisir le pouvoir, grâce à la question d'un haut tarif protecteur, ils se verront réduits à séjourner fort longtemps dans les froides régions de l'opposition.

M. l'Orateur, le peuple approuve le tarif actuel, et il regrette de ne pas avoir changé de régime il y a longtemps. S'il était vrai, comme l'affirment les membres de la gauche, que le parti libéral ne serait jamais arrivé au pouvoir sans le secours de la question scolaire du Manitoba, il serait regrettable alors que cette question n'ait pas surgi il y a longtemps, pour produire, par le changement de gouvernement, cette grande prospérité qui règne maintenant au Canada.

Mon honorable ami le député d'York-ouest a avoué que parfois le tarif protecteur était trop élevé, puis il a ajouté que parfois il était trop bas. Eh bien ! il est étrange de voir comme ces messieurs, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ne réglementaient pas le tarif d'une manière plus uniforme ! Ils l'ont certainement soumis à un bon nombre de remaniements.

Lors de la dernière revision que ces messieurs en ont faite, l'ex-ministre des Finances (M. Foster) nous

demandait chaque jour de le reconsidérer parce qu'il s'y était introduit des erreurs de copiste, et on y faisait des changements, abaissant ou élevant les droits ; cependant, malgré tout cela, l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), avoue maintenant que dans certains cas, ce tarif était trop élevé, et que dans d'autres il était trop bas. Cestes, je ne doute pas que mon honorable ami (M. Wallace) n'avoue que ce n'est pas une petite tâche que de régler un tarif protecteur, et de rendre justice égale au consommateur et au producteur.

L'honorable député (M. Wallace) nous a dit que l'honorable député de Huron-est (M. Macdonald) avait déclaré que le droit imposé sur le vert de Paris était réduit de 10 pour 100 à 7½ pour 100, et il a ajouté : Oh ! ça ne fait que 2½ pour 100 de réduction." J'ignore où mon honorable ami (M. Wallace) est allé à l'école, mais il est évident qu'on ne lui a jamais appris à calculer les proportions. Il me semblerait qu'une réduction de 10 pour 100 à 7½ pour 100 est en réalité une réduction de 25 pour 100, et on trouvera un grand nombre de gens dans le pays qui, dans leur simplicité, ont des opinions semblables en matière d'arithmétique.

Puis, l'honorable député (M. Wallace) nous a dit que dans le cours de la dernière année financière nous avions importé de 25 à 50 pour 100 plus de marchandises des Etats-Unis que d'Angleterre. Il doit se rappeler que le parti libéral tient les rênes du pouvoir seulement depuis environ vingt mois, et il ne doit pas oublier qu'une grande partie de la période à laquelle se rapportent ces importations dont il parle était régie par le tarif protecteur de son propre gouvernement, et que par suite, le tarif sorti des mains des membres de la gauche ne faisait nullement preuve d'excès de loyauté envers la mère-patrie.

Mais il est inutile d'insister là-dessus, car on sait que la loyauté des conservateurs canadiens s'exerce toujours dans le sens de leurs intérêts politiques, et lorsqu'à propos de la présentation de la politique nationale, un membre libéral de cette Chambre faisait remarquer qu'elle pourrait porter atteinte au lien britannique, un partisan conservateur répondait aussitôt : "Si le lien britannique doit en souffrir, alors tant pis !" Dans les cas où l'intérêt politique de ces membres de la gauche ne trouve pas son compte dans la loyauté, on sait qu'ils sont capables de dévier quelque peu de ce sentiment-là.

L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) nous a déclaré que dans le cours des premiers six mois de l'année courante nous avions importé en franchise onze millions et demi de boisseaux de maïs, et que comme cette importation avait remplacé les grosses céréales de nos cultivateurs, il en était résulté pour eux une perte sérieuse. J'ignore où mon honorable ami (M. Wallace) a pris ses chiffres, mais je lui fournirai les chiffres exacts tels que nous les donnent les documents officiels.

M. WALLACE : Que l'honorable député me permette de lui dire que je les ai obtenus d'un état qui m'a été communiqué par le ministre des Douanes.

M. McMULLEN : Voici les chiffres émanant du département du Commerce. La quantité de maïs importée dans le cours des six mois, finissant le 31 décembre 1897, s'élevait à 9,793,213 boisseaux. Je désire faire remarquer à mon honorable ami, que dans la même période nous avons exporté 7,795,363 boisseaux de maïs étranger ; d'où il suit que toute l'importation de cet article qui a servi à l'usage du Canada se réduit à 1,997,850 boisseaux. Et cependant, l'honorable député a dénoncé à la Chambre le tort grave causé aux cultivateurs par le tarif, vu l'importation de 11,500,000 boisseaux de maïs qui avaient remplacé un grand nombre de boisseaux de grosses céréales de ce pays. Il n'a pas mentionné ce que nous avions exporté, se bornant à déclarer ce que nous avions importé.

Je veux lui exposer d'autres chiffres.

Nous avons exporté dans le cours des six premiers mois de l'année courante plus d'avoine que nous n'en avions exporté durant les six mois correspondants de l'année dernière. Dans ces six mois nous avons importé 806,719 boisseaux d'avoine, mais, d'un autre côté, notre exportation s'est chiffrée à 4,984,735 boisseaux d'avoine récoltée au Canada. Le cultivateur canadien a pu importer le maïs à environ une demi-cent la livre ou quelque peu au delà ; et tous ceux qui ont une connaissance quelconque relativement à la manière de nourir le bétail, les vaches à lait ou les jeunes animaux, admettront que le maïs constitue une nourriture bien préférable à l'avoine. Cette nourriture est meilleure et plus substantielle. Or, si les cultivateurs pour nourrir leurs animaux, ont pu importer environ deux millions de boisseaux de maïs à très bas prix, et exporter en conséquence 4,984,735 boisseaux d'avoine à un prix proportionnellement plus élevé que celui qu'ils avaient payé pour leur maïs, voilà qui constituait pour eux un réel avantage. Je prétends que jamais les cultivateurs n'ont retiré de plus grands avantages d'un changement opéré dans le tarif, que de celui en vertu duquel le maïs est admis en franchise.

M. SPROULE : Qu'en penseront les cultivateurs de l'ouest ?

M. McMULLEN : Je permettrai à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) de me succéder quand j'aurai fini. Toutefois, s'il a quelque question à me poser, je serai heureux de lui répondre.

Le Canada est un pays qui produit beaucoup de fromage, et il n'est pas de nourriture qui fasse produire aux vaches un lait plus favorable à la fabrication du fromage ou du beurre, que celle formée d'un mélange de maïs. On ne peut obtenir la même quantité de lait, de fromage ou de beurre, si la nourriture des vaches est composée de tout autre grain. L'entrée du maïs en franchise a donc été incontestablement d'un avantage réel pour les cultivateurs dans le cours des derniers six mois.

Je donnerai maintenant le chiffre d'exportation des animaux vivants du Canada. En 1896-97, dans toute l'année, nous avons exportés 156,471 animaux gras. Dans les premiers six mois de l'année courante, depuis l'entrée du maïs en franchise, nous avons réellement exporté 137,584 animaux gras, soit moins de 18,000 de moins seulement que ce que nous avons exporté durant toute l'année précédente. Voilà qui prouve que les cultivateurs tirent profit du privilège qui leur est donné d'obtenir de la nourriture à bon marché pour leurs animaux ; et n'est-ce pas un grand avantage que d'être en état d'engraisser ses bestiaux, de les mettre en première condition pour les expédier de l'autre côté de l'océan, et pour y obtenir les prix les plus élevés du marché, tirant ainsi profit de tout pour faire le plus de bénéfice possible ?

J'espère que lorsque mon honorable ami, le député d'York-ouest tentera encore d'éclairer cette Chambre sur toute question comme celle-là, il tâchera de rester dans des bornes convenables, et qu'il ne fera pas d'assertions exagérées comme celles qu'il a hasardées ici au sujet du maïs.

Pour donner quelque peu l'idée des avantages que notre population retire de l'entrée du maïs en franchise, je citerai le chiffre des importations et des exportations de cet article durant trois ans. J'ai déjà cité ce chiffre quant à 1897. Dans l'année finissant le 30 juin 1896 nous avons importé 6,050,860 boisseaux de maïs, et nous en avons exporté 2,489,315. En 1894-95, nous en avons importé 2,937,400, et exporté 1,535,236.

Je vous fournirai maintenant la quantité d'avoine qui fait l'objet de notre commerce.

Nous devenons de très grands exportateurs d'avoine, et la raison en est simplement que, par suite des avantages du maïs à bon marché dont ils jouissent, nos cultivateurs vendent leur avoine pour acheter de ce grain, et de cette façon réalisent un bénéfice qu'ils ne feraient pas sans ce privilège.

Ainsi, en 1896-97 nous avons importé 1,090,860 boisseaux d'avoine, et nous en avons exporté 7,247,991.

En 1896, nous avons exporté 1,001,956 boisseaux, et en 1895, 935,814 seulement. Cela fait voir que dans l'état de choses actuel, avec les avantages dont les cultivateurs jouissent maintenant, ils sont dans la voie du progrès ; ils recueillent les avantages du maïs en franchise ; et j'ose prédire que, après qu'ils auront joui de cet avantage pendant un certain nombre d'années, si les honorables chefs de la gauche arrivent au pouvoir et s'ils veulent les priver de cet avantage, les cultivateurs s'y opposeront de toutes leurs forces.

M. SPROULE : L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question? Si c'est à cause de l'importation du maïs en franchise que les cultivateurs ont pu vendre autant d'avoine de plus, comment se fait-il que les chiffres qu'il a fournis s'appliquent à une époque où le maïs n'entrait pas en franchise ?

M. McMULLEN : Mon honorable ami fait erreur. Evidemment, il ne peut pas avoir plus d'une idée à la fois. Mais afin de l'éclairer, s'il est susceptible de l'être, je vais lui répéter les chiffres. J'ai dit que nous avions exporté 7,247,991 boisseaux d'avoine en 1897.

M. SPROULE : C'est pour l'exercice de 1897.

M. McMULLEN : Oui. Maintenant, pendant l'exercice de 1896, si c'est cela qu'il désire savoir, nous avons exporté 1,100,000 boisseaux, soit 6,000,000 de boisseaux de plus en 1897 qu'en 1896.

M. SPROULE : Depuis combien de temps, en 1897, le tarif permettant aux cultivateurs de recevoir le maïs en franchise, était-il en vigueur ?

M. McMULLEN : Je n'ai fait aucun calcul, mais pour permettre à l'honorable député de se former une opinion, je vais lui donner les chiffres couvrant les mois du 30 juin au 31 décembre, et il sait que tout le présent tarif était en vigueur pendant cette période.

Cela devra contenter mon honorable ami. Durant les premiers six mois de l'exercice finissant le 31 décembre dernier, nous avons exporté 4,984,735 boisseaux d'avoine, et durant l'exercice précédent nous en avons exporté seulement un million de boisseaux en tout, de sorte que mon honorable ami devra comprendre que pendant que les cultivateurs importaient le maïs et l'employaient pour des fins d'engraissement, ils exportaient leur avoine à leur avantage. Ils réalisaient un bénéfice en vendant leur avoine et en achetant le maïs. L'honorable député comprend-il maintenant, ou veut-il que je recommence mon explication ?

M. SPROULE : Ce que je ne comprends pas, et l'honorable député pourra peut-être l'expliquer plus clairement, c'est que l'année précédente il n'y a eu que le tiers de la récolte d'avoine que nous avons eue l'année dernière dans la province de l'Ontario, et je présume que cela explique l'exportation peu considérable qui a été faite. Les chiffres qu'il nous donne pour les derniers six mois, s'appliquent aussi à l'époque de l'année où nous exportons la grande masse de notre avoine. Durant les six mois suivants l'exportation n'atteindra pas ce chiffre.

M. McMULLEN : Mon honorable ami dit que la première année la récolte d'avoine n'a pas été aussi bonne et que c'est pour cette raison que l'exportation n'a pas été plus considérable. Il avouera que la récolte de l'année dernière a été très abondante.

M. SPROULE : Certainement.

M. McMULLEN : Ensuite, les cultivateurs, au lieu d'employer cette énorme récolte pour des fins d'engraissement, ont trouvé plus avantageux de tirer parti du privilège que le présent tarif leur accorde, d'importer le maïs en franchise et d'exporter leur avoine.

Les honorables députés de la gauche persistent à répéter que la population du pays paie sous l'empire du présent tarif des droits aussi élevés qu'autrefois, et l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a voulu faire croire, l'autre jour, que le tarif n'a pas été réduit dans certains cas, mais qu'il a été haussé. Il a voulu aussi se moquer de l'assertion faite par le ministre des Finances et le ministre du Commerce au sujet de la réduction dont la population jouira quand le tarif sera appliqué dans son entier.

J'ai examiné le tarif de 1894 et celui de 1897, et bien que le ministre des Douanes (M. Paterson) ait fait allusion à un grand nombre d'item, je crois devoir en citer quelque-uns de plus :

—	Tarif. 1894.	Tarif. 1897.	Taux différentiel sur mar. venant d'Angleterre.
			p.c.
Clous et carvelles coupées en fer et en acier	¾ par liv	½c. par liv	
Haches, faulx, hache-foin, fourches, râteaux, herses et autres instruments aratoires, n.s.a.	35 p.c.	25 p.c.	20
Herminettes, hachettes, pics, pioches	35 "	30 "	22½
Machines à vapeur et chaudières	27½ "	25 "	20
Fil de fer barbelé	¾c. par liv	15 " et après 1er jan. '98, en fr.	
Maïs	7½c. par boiss.		
Maïs, pas pour des fins de distillation		En franchise	
Ouate en paquets ou feuilles, teinte ou non	22½ p.c	25 p.c.	20
Chaîne de coton et fil de coton, teints ou non	25 "	25 "	20
Tissus de coton jaune non blanchi	22½ "	25 "	20
Tissus de coton blanchi	25 "	25 "	20
Fil d'engerbage	12½ "	10 " et après 1er jan. '98, en fr.	
Jeannettes, satinés, etc., lorsqu'ils sont importés par des corsetiers pour servir dans leurs fabriques à la fabrication de corsets et corsages de robes	25 "	20 p.c.	15
Broderies, dentelles, soutaches, glands et embrasses, mouchoirs, tulle en dentelle et tulle de coton, rideaux de dentelle	30 "	35 "	26¼
Huiles à lubrifier, composées en tout ou en partie de pétrole, et coûtant moins de 25 cents le gallon	6c. par gal.	5c. par gal.	
Pétrole cru, huiles à combustible et à gaz, importés par des manufacturiers (autres que des raffineurs d'huile) pour usage dans leurs fabriques, pour des fins de chauffage et pour la fabrication du gaz	3c. "	2½c. "	
Instruments de chirurgie et de dentistes	15 p.c	10 p.c. et après 1er jan. '98, en fr.	
Houille bitumineuse	60c. par tonne.	53c. par tonne.	
Plâtre de Paris, calciné	40c. par brl. de 300 livs.	12½c. par qtx	
Pierre à dalles, pierre à sablon ou grès et tout autre pierre à bâtir	20 p.c	15 p.c.	
Fer en gueuse ou saumon	$4 par tonne.	$2.50 par tonne.	
Lingots de fer ou d'acier	$5 "	$2 "	
Fer ou acier en barres, laminé	$10 "	$7 "	
Clous de fil métallique	1c. par liv	⅜c. par tonne.	

Ces articles sont d'une importance vitale pour les cultivateurs. Pas une classe de la population n'emploie plus de fer que les cultivateurs. Il entre du fer dans presque tout ce dont ils se servent, et lorsqu'il y a une réduction comme celle-là sur le fer, il n'y a pas de doute que c'est un avantage pour eux.

N° des item du tarif.		—	Tarif. 1894.	Tarif. 1897.	Taux différentiel sur mar. venant d'Angleterre
1894.	1897.				
434	369	Ruban de toutes sortes et de toutes espèce de matériaux.	30 p.c.	35 p.c.	26¼ p.c.
442	379	Tissus de crin de toute espèce	30 "	30 "	22½ "
441	389	Châles de toute sortes	25 "	30 "	22½ "
456	402	Gants et mitaines de toutes sortes	35 "	35 "	26¼ "
458	407	Bonnets et chapeaux	30 "	30 "	22½ "
460	404	Bretèlles	35 "	35 "	26¼ "
169	201	Verre à vitres, commun et incolore et verre uni de couleur en feuilles	20 "	20 "	15 "

Ces articles sont en grande partie employés par les classes pauvres, et je prétends qu'à mesure que le tarif sera appliqué à ces articles et que les réductions prendront effet, la population recueillera des avantages sous la forme du bon marché de ces marchandises.

J'espère que les honorables députés de la gauche chercheront à comprendre les avantages que le tarif nous offre. Ils disent que la protection existe encore. Nous consentons volontiers à ce que ceux qui ont l'habitude de la protection, cherchent à se persuader qu'ils retirent encore les mêmes avantages. Tout ce que nous voulons c'est de satisfaire les besoins du peuple au meilleur marché possible, principalement en ce qui concerne les marchandises importées d'Angleterre. Nous croyons qu'en suivant la ligne de conduite que les honorables chefs de la droite ont adoptée, au lieu de voir la contrebande sur la frontière se faire des Etats-Unis au Canada, elle se fera du Canada aux Etats-Unis, que de grandes quantités de marchandises expédiées au Canada à bon marché seront achetées ici et transportées aux Etats-Unis.

Nous croyons que les Etats-Unis vont commencer à comprendre la difficulté de maintenir l'énorme régiment d'officiers de douane nécessaires pour empêcher cette contrebande, et que la meilleure chose qu'ils pourront faire sera d'accorder au Canada un mode equitable de réciprocité. Car les marchandises anglaises se vendront à meilleur marché dans notre pays. Les marchandises qui sont importées aux Etats-Unis en payant 45 et 50 pour 100, viendront au Canada à 15 et 20 pour 100, et le résultat sera qu'elles se vendront par les détaillants à des prix énormément réduits Les Américains sont assez rusés pour voir qu'ils pourront réaliser des bénéfices en achetant ces marchandises, et ainsi la contrebande se fera du Canada aux Etats-Unis.

M. l'Orateur, j'ai traité les différents points que je désirais signaler à l'attention de la Chambre. Je prétends que nous avons une excellente politique en vigueur dans le moment, et que l'avenir du pays sous l'empire de cette politique est assuré. Nous avons supprimé le principe qui appauvrissait la population, et avec la nouvelle politique, des temps meilleurs sont devant nous. Nos richesses minérales seront développées, notre grand Nord-Ouest sera peuplé, et le pays prospérera. Je crois que le jour le plus brillant de notre histoire a été celui où le peuple a confié à sir Wilfrid Laurier et à ses collègues l'administration de nos affaires, et que sous leur direction nous aurons une ère de prospérité comme on n'en a jamais vue sur le continent américain.

M. BENNETT : M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de suivre l'honorable préopinant dans tout ce qu'il a dit, mais je dirai un mot sur quelques-uns des sujets qu'il a traités.

En premier lieu, je me joins à lui dans les félicitations qu'il a adressées au ministre du Commerce à propos de sa sincérité et de son habileté, car j'approuve les paroles de l'honorable député. Mais j'espère que le ministre du Commerce ne m'en voudra point si je le compare à un personnage célèbre dans les romans—à Gulliver lié par les Lilliputiens. Le ministre du Commerce est un géant qui domine les pygmées qui l'entourent, mais il est incapable de briser les liens avec lesquels ils l'ont attaché.

Que voyons-nous aujourd'hui dans nos affaires politiques? Nous avons le spectacle offert par le grand parti libéral du Canada, qui, après avoir été dans l'opposition pendant presque une vingtaine d'années, après avoir à chaque élection condamné le principe de la protection, nié qu'il était avantageux pour le pays, adopte maintenant qu'il est au pouvoir ce même principe presque dans toute son intégrité, et disant que, tout en croyant qu'il est injuste, il est forcé par les circonstances de l'appliquer.

C'est réellement l'attitude prise par les chefs de la droite. Pendant vingt ans ils ont annoncé sur les toits que le pays avec lequel le Canada devait naturellement avoir des relations de commerce était la grande république voisine. Mais aujourd'hui ils disent que le Canada n'a pas besoin du commerce des Etats-Unis, mais que notre grand marché, le marché naturel du Canada, est en Angleterre. On nous disait ensuite que le parti conservateur gaspillait les deniers publics et que si jamais le parti libéral arrivait au pouvoir, on verrait une ère d'économie, comme jamais il n'en avait existé dans le pays.

Les honorables chefs de la droite sont aujourd'hui au pouvoir, et après avoir déclaré pendant des années que le pays devait être conduit d'après des principes d'économie, ils ont augmenté la dette publique de cinq millions de piastres de plus qu'elle n'était sous le régime conservateur. Bien que ces messieurs aient blâmé une dépense annuelle de trente-quatre millions de piastres comme étant extravagante, ils ont aujourd'hui l'audace de venir dire à la Chambre qu'avec le budget supplémentaire, les dépenses pour l'exercice courant excéderont probablement quarante millions de piastres.

Où sont les promesses que ces messieurs ont faites au public? Ne pensent-ils pas que leurs paroles vaillent la peine d'être respectées? Le ministre du Commerce, le géant du gouvernement, n'a-t-il pas déclaré quand il était de ce côté-ci de la Chambre, que c'était une honte d'avoir tant de ministres dans le cabinet? Cependant, aujourd'hui le nombre des ministres est plus grand qu'il n'a jamais été, et je dis avec peine que la province de l'Ontario, la première province, a le plus petit nombre de ministres.

Pourquoi la province de l'Ontario n'a-t-elle pas un des grands ministères qui ont des dépenses à faire? Où est le ministre des Travaux publics? Le trouve-t-on dans l'homme qui devrait avoir ce ministère pour le bien du pays, le présent ministre du Commerce? Pas du tout, mais le maître de la situation, le présent ministre des Travaux publics, gouverne le cabinet aujourd'hui. Ces messieurs ont promis de réduire le nombre des ministres, maintenant au lieu d'une réduction c'est toujours le même état de choses.

Ensuite, ces messieurs, surtout l'honorable député de Wellington-nord, ont condamné le nombre des employés publics comme étant trop considérable, que ces employés se promenaient dans les corridors ne faisant rien et se nuisant les uns les autres. Cependant, je vois là l'honorable député de Wellington-nord et il votera en faveur de tout crédit destiné à augmenter le nombre des employés publics.

Qu'avons-nous entendu dire l'année dernière par l'honorable député de Wellington-nord? Nous l'avons entendu réprimander le ministre du Revenu de l'intérieur, parce que ses dépenses étaient trop élevées; et pendant qu'il agissait de la sorte, il s'efforçait de faire entrer un nouvel employé dans ce département, et il ne peut le nier. Il fait signe que non, il n'a pas osé faire le signe de tête l'année dernière. Je peux dire, et je dirai confidentiellement à l'honorable député, le nom de celui qui s'est adressé à lui pour avoir un emploi, et il lui a

répondu qu'il ne pouvait rien faire pour lui, parce qu'un ami lui avait demandé cette même charge.

L'honorable député disait : Voyez le parti conservateur dans le passé, chacun de ses membres avait un ami à casser. Eh bien ! l'honorable député en a eu lui aussi. Il a fait nommer un de ses parents au pénitencier de Kingston. Assurément, l'honorable député ne niera pas cela. Il fait signe que c'est le cas. Ce n'est pas la faute des honorables députés de la droite s'ils n'ont pas placé leurs amis dans tous les bureaux, car le plus grand nombre parmi eux, du moins dans la province de l'Ontario, demandent eux-mêmes des places au gouvernement. L'année dernière quand le contrat relatif au chemin de fer du comté de Drummond a été discuté devant cette Chambre le juge Lavergne a dit un des députés qui s'est levé avec sa commission de juge dans sa poche, et un de ceux qui a parlé le plus fort en faveur de cet infâme contrat. L'année dernière, quand on a parlé contre les intérêts de Québec, le présent juge Langelier siégeait ici, et il n'a pas dit un mot pour blâmer des dépenses qui n'étaient pas dans l'intérêt de la ville de Québec.

M. l'Orateur, je dis que l'année prochaine, à la prochaine session, nous verrons que parmi les députés de la droite qui ont appuyé le contrat du Yukon, il y en a aujourd'hui plus d'une demi-douzaine qui ont leurs nominations à des emplois dans leurs poches. Cependant ces messieurs reprochent aux députés de la gauche les assertions qu'ils font dans cette Chambre.

Eh bien ! M. l'Orateur, si jamais il a existé un parti qui n'a pas eu une réputation de décence, c'est celui des honorables chefs de la droite.

J'ai remarqué l'autre jour l'aveu plein de franchise fait par le ministre du Commerce, quand il a dit : Le fait est que nous avons maintenu les dépenses du pays, nous avions cru pouvoir les réduire, mais nous avouons franchement que nous nous sommes trompés dans nos prévisions.

Ce n'est pas la seule raison. La raison est que le ministre du Commerce trouve qu'il y a trop de partisans derrière eux pour qu'ils puissent réduire les dépenses, et c'est pour cela qu'elles augmentent.

L'honorable député de Wellington-nord, qui vient justement de quitter son siège, a exprimé l'espoir qu'il y aurait de l'honnêteté dans le gouvernement. Il a exprimé cet espoir avec beaucoup de chaleur, mais avec un grand doute dans son esprit. Je comprends pourquoi il a des doutes. N'a-t-il pas vu l'année dernière un ministre avoir des obligations envers une compagnie de chemin de fer, des obligations pécuniaires, comme le ministre des Travaux publics, envers la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Ce n'est pas le cas, mais dites-le tout de même.

M. BENNETT : L'honorable ministre dit que ce n'est pas le cas, qu'il ne devait rien à cette compagnie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas une piastre.

M. BENNETT : Nous avons eu la preuve de la part d'un gentleman qu'il lui devait $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas cinquante cents. Ce n'est pas le cas et l'honorable député le sait.

M. BENNETT : Eh bien, les relations entre l'honorable ministre et cette compagnie de chemin de fer sont aujourd'hui devant un comité. Les assertions faites de toutes parts sont devant le public, et s'il est prouvé que l'honorable ministre n'a jamais dû 50 cents, alors il aura raison et j'aurai tort, mais si, d'un autre côté il est établi qu'il devait à la compagnie plusieurs milliers de piastres, alors l'honorable ministre aura tort et les documents qui sont devant le public devront être vrais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces documents n'existent pas et l'honorable député le sait bien.

M. WALLACE : Les témoignages rendus devant le tribunal le prouvent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas un mot de vérité dans cela.

M. BENNETT : L'honorable député de Wellington-nord espère qu'il y aura de l'honnêteté. Ce sont peut-être les relations du ministre des Travaux publics avec la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond qui lui ont fait soupçonner qu'il y avait quelque chose de louche, mais si ce n'est pas cela, ce doit être le contrat relatif au Yukon auquel il a songé.

Eh bien ! il n'y a pas un homme sensé au Canada aujourdhui qui croira que cette affaire ait été franche et honnête. Il est vrai qu'aucune accusation n'a été portée contre aucun des ministres à ce sujet, mais nous savons que les meilleurs éléments du parti libéral aujourd'hui, dont quelques-uns siègent actuellement à la droite, sont cordialement heureux que le Sénat ait disposé de ce bill de la manière qu'il l'a fait. Le temps seul dira quels étaient leurs véritables sentiments intimes à ce sujet. Est-il donc étonnant que l'honorable député de Wellington-nord se levant craintif et tremblant dans cette Chambre, dise qu'il espère et a confiance que l'honnêteté règne actuellement, régnera à l'avenir dans l'administration ! Or, l'honorable député a passé en revue la carrière de son parti politique et a dit qu'il avait été logique. Il dit que son parti n'a jamais été partisan de l'union commerciale. Ne sait-il pas que le chef de l'opposition d'alors, l'honorable Edward Blake, a quitté son parti pour la seule raison qu'il avait épousé cette cause ? Ne sait-il pas que l'élection de 1891 a été faite sur cette question d'union commerciale avec les Etats-Unis ? Ne se rappelle-t-il pas la correspondance, je dirais la correspondance perfide, qui a été échangée entre certaines personnes et ses propres chefs, dans laquelle il était ouvertement prêché qu'il valait mieux avaler la pillule tout d'un coup et faire tout de suite une alliance politique avec les Etats-Unis. Comme je l'ai déjà dit, voici le spectacle que présente un parti qui répudie toutes les promesses qu'il a faite. Lorsqu'il s'est trouvé l'an dernier au pouvoir, plus à sa propre surprise qu'à celle de tous autres, ce parti a cherché de tous côtés les moyens de concevoir une politique financière quelconque pour le pays. Qui a conçu la politique de gouvernement ? Qui a fait le tarif tel qu'il existe, tel qu'il a été donné l'an dernier ? Avec sa modestie innée, l'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) a fait l'étonnante déclaration qu'il était celui que, de temps à autre, l'honorable

ministre des Finances avait consulté sur la manière de préparer le tarif.

Mais il n'est pas le seul qui ait eu l'honneur de préparer le tarif, car je suis obligé de croire que l'honorable député de Leeds-nord (M. Frost), représentant une grande maison d'instruments aratoires, a mis la main à la préparation de ce tarif. Quel a été le résultat? Ces honorables messieurs ont vu que les intérêts de leurs amis seraient particulièrement affectés par l'abaissement des droits entre le Canada et les Etats-Unis et ils ont tout de suite cherché le moyen de sortir du dilemme qui se présentait.

Il est vrai que le ministre du Commerce avait l'honnête opinion qu'il a toujours eue, qu'il fallait donner la préférence au commerce avec les Etats-Unis. Que devait-il faire? Il était enfermé, emprisonné et confiné; les pigmées l'avaient lié; il était absolument impuissant, parce qu'il ne fallait pas que ses opinions prévalussent, mais celles de ces auteurs de tarifs de fantaisie, comme l'honorable député de Toronto-centre et l'honorable député de Leeds-nord. Qu'avons-nous vu? Nous avons vu le parti annoncer au monde entier qu'il était partisan d'un tarif comme celui promulgué l'an dernier. C'était un tarif en vertu duquel la Grande-Bretagne devait obtenir certaines faveurs, et le reste de l'univers privé de ces mêmes faveurs.

Lorsque ces honorables messieurs ont énoncé cette politique, les honorables députés de notre côté de la Chambre leur ont dit que, à cause de conventions internationales conclues entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne et la Belgique et d'autres pays, ces autres pays auraient droit aux mêmes avantages. En vérité, l'autre côté avait de grandes et puissantes opinions légales. Il avait la puissante opinion légale du ministre de la Marine et des Pêcheries; mais tout arriva comme l'avait prédit notre parti, et l'Allemagne et le Belgique entrèrent, et nous avons eu l'humiliation de mois en mois de rembourser aux exportateurs d'Allemagne et de Belgique la remise qu'on leur accordait en vertu de ce traité. Quoi de plus? On a fait remarquer, de plus, que les honorables membres de la droite se trouvaient dans cette position, grâce aux traités conclus entre la Grande-Bretagne et un grand nombre de pays, que tous ces autres pays avaient droit à ces faveurs, et cette année ces honorables messieurs ont subi l'humiliation—c'est-à-dire s'il y a humiliation pour eux—de venir annoncer à la Chambre qu'ils avaient fait un arrangement par lequel nous donnerions la préférence à la Grande-Bretagne et à la Grande-Bretagne seule.

Où en sommesnous-rendus? Nous nous trouvons aujourd'hui face à face avec la convention faite avec la Grande-Bretagne, et la Grande-Bretagne seule, ce qui endommagera gravement et entravera quelques-unes de nos industries manufacturières, tandis qu'en même temps, cela ne donnera pas à la masse de la population du Canada les avantages que les honorables députés de la droite ont promis pendant les nombreuses années qu'ils ont passées dans l'opposition. Je suis loyal envers le Canada, l'Angleterre et la Grande-Bretagne, mais je suis loyal en premier lieu, envers le Canada, et envers notre population qui s'efforce de faire grandir le pays. Ces honorables messieurs, jusqu'à présent dans ce débat ont essayé—je ne dirai pas si c'est de propos délibéré ou non—de publier dans leurs journaux de parti des déclarations qui porteraient les lecteurs à croire que ce tarif sera avantageux pour les cultivateurs, les ouvriers et les artisans. Rien ne peut être plus absurde que la déclaration faite hier par le ministre des Douanes. Il a lu des colonnes et des colonnes de chiffres pour essayer de faire croire aux gens que l'adoption du tarif leur conférait de grands avantages. Mais toutes ces assertions ont été réfutées en un clin d'œil lorsque l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a démontré que de tous les articles sur lesquels devaient porter ces réductions, les importations d'Angleterre ne représentaient virtuellement rien du tout. Ces honorables messieurs, depuis des années dans cette Chambre et particulièrement dans la province de l'Ontario, ont toujours dénoncé, sur la tribune électorale et dans la presse, comme le plus injuste du tarif, les droits sur les instruments agricoles. Il n'y a pas un homme parmi eux dans l'Ontario qui ne signale ce fait que la Compagnie manufacturière Massey avait fait des milliers et des milliers de piastres, tirées de la poche des cultivateurs des provinces de l'Ontario et du Manitoba, que d'autres grands établissements manufacturant des articles semblables faisaient des milliers de dollars, et cependant, ces honorables messieurs ont diffamé tout leur passé en conservant aujourd'hui les droits sur les instruments aratoires.

Ce doit être un sujet de grandes félicitations pour l'honnête cultivateur libéral, qui croyait que les honorables députés de la droite étaient honnêtes, de consulter les réductions dans le tarif et de voir combien d'avantages il leur confère. Lorsque le cultivateur se plaint que le prix d'une faucheuse ou d'une moissonneuse est trop élevé, il sera très satisfaisant pour lui de savoir que le ministre du Commerce a annoncé que le champignon allait être admis en franchise. Et, comme le cultivateur peine de jour en jour, payant ce que ces honorables messieurs ont toujours prétendu être un prix énorme pour une moissonneuse et une engerbeuse, ce doit être une grande consolation pour lui d'apprendre que les droits sur les dentelles et les soieries ont été réduits bien au-dessous de 30 pour 100. S'il n'est pas satisfait des réductions sur le blanc de champignons et sur les dentelles et les soieries, il aura la grande consolation d'apprendre qu'il pourra acheter un bicycle à bien meilleur marché des importateurs d'Angleterre, parce que les droits sur les bicycles ont été très sensiblement réduits. En ce qui concerne les articles qui viennent de la mère-patrie et sont consommés par les cultivateurs, il est absurde de prétendre que ces honorables messieurs ont fait la réduction qu'ils avaient promise. Où se trouvent ces honorables messieurs? Ils ont élaboré une politique douanière qui n'est pas du tout dans l'intérêt des cultivateurs mais dans l'intérêt des gens riches et des gens riches presque exclusivement. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a tiré satisfaction du fait que l'état moral du Canada allait enfin atteindre un haut degré, que l'honnête et laborieux artisan du Canada, privé probablement d'ouvrage dans les filatures de laine et dans beaucoup d'autres fabriques, pourra enfin trouver un emploi profitable en faisant la contrebande entre ce pays et les Etats-Unis. Il est regrettable que l'honorable monsieur préconise un tel code de morale, en vertu duquel notre honnête ouvrier soit détourné vers une telle voie, et deviennent un contrebandier entre la Grande-Bretagne, le Canada et les Etats-Unis.

J'ai toujours soutenu qu'un échange de marchandises entre le Canada et les Etats-Unis pourrait être très avantageux pour les deux pays. Comment pouvons-nous espérer atteindre ce but ? Est-ce que, lorsque nous importerons au Canada dans un mois ou deux, des velours, des soieries de grand prix et des étoffes et vêtements de haute qualité, nous devrons simplement faire passer ces marchandises en contrebande aux Etats-Unis ? J'ai toujours pensé que l'honorable député de Wellington-nord posait comme un exemple de vertu et d'honnêteté, et cependant, il encourage les jeunes gens du Canada à devenir des transgresseurs de la loi en passant des marchandises en contrebande du Canada aux Etats-Unis.

Où se trouvent ces honorables messieurs dans la question des dépenses ? Ces messieurs, d'année en année, ont parlé des dépenses extravagantes dans ce pays, et ils ont dit au peuple que si jamais on leur confiait les rênes du pouvoir, ce serait la fin de toutes sortes d'extravagances. Il devait être fait dans toutes les branches du service public une forte réduction, et que cette très forte dépense dans notre système de gouvernement, le système des pensions, devait être tout de suite, sinon complètement abolie, du moins placée sur une base honnête et juste.

Ce sera une nouvelle pour le pays, et il sera agréable aux honorables députés de la droite qui ont des amis à placer dans le service public du pays d'apprendre que l'an dernier, il a été accordé des pensions pour une somme de $64,200 par année, ce qui constituera une augmentation de charge sur les dépenses publiques pour plusieurs années à venir. En outre, ces honorables messieurs de la droite l'an dernier, n'ont pas donné moins de $12,850 en gratifications pour indemniser des employés renvoyés du service. Si de nouveaux hommes n'eussent pas été mis dans ces places vacantes, ce n'eût pas été trop mal, mais je serai obligé de dire que dans la plupart des cas l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) ou quelques-uns des députés qui l'entourent avaient des amis qu'ils ont promptement mis dans ces places. Mais, M. l'Orateur, de tous les pécheurs sous ce rapport, le ministre des Postes est le plus grand, car nonobstant toutes ses protestations d'honnêteté et d'économie depuis des années, le ministère des Postes l'an dernier a été surchargé de paiements de pensions au montant de $23,400 par année, et les gratifications dans ce ministère se sont élevées à $7,656.

L'honorable monsieur (M. Mulock) dit qu'il a amélioré l'efficacité du service public. Voyons comment il l'a fait. Je regrette que le ministre des Postes ne soit pas présent pour entendre cela ; mais lorsque nous discuterons le budget, je saisirai l'occasion de le lui laisser savoir. Lorsqu'il (M. Mulock) entra en office il y trouva comme sous-ministre des Postes, le colonel White, qui pour sa compétence et pour la connaissance de ses fonctions n'avait pas de supérieur dans le service public. Eh bien ! nous trouvons que pour faire place à un ami politique, le ministre des Postes amena de son propre comté un médecin pratiquant et en fit son sous-ministre des Postes. En conséquence de cela nous payons aujourd'hui à M. Griffin, un sous-ministre des Postes à la retraite, $2,240 par année, nous payons au colonel White un autre sous-ministre à la retraite, $2,240 et nous payons au titulaire actuel $3,200. Il n'est pas étonnant, dis-je, que sous ce rapport, le ministre des Postes soit le plus grand pécheur d'eux tous.

M. WALLACE : Et il a payé des appointements au colonel White après l'avoir mis à la retraite.

M. BENNETT : Oui, la beauté de la chose, c'est qu'après que le ministre des Postes et son sous-ministre nouvellement trouvé eurent été installés, il commença à se produire une telle série de bévues,—telle que la réduction des frais de port pour l'Angleterre, qui nous a rendu la risée du monde entier —qu'ils payèrent réellement un supplément à l'ancien sous-ministre des Postes, afin qu'il pût diriger ces deux messieurs à travers les détails du département.

Puis, le ministre des Postes s'en alla à Kingston, dans un but, sans doute, d'économie et d'efficacité du service, et y trouvant un excellent directeur de la poste, il se dispensa de ses services, afin de mettre à sa place un homme plus âgé. Il en résulte qu'aujourd'hui le pays paie et paiera pendant des années, une pension de $680 par année à l'ancien directeur de la poste, en sus des appointements du directeur de la poste actuel.

Puis, le ministre de l'Intérieur, le jeune Napoléon comme ils se plaisent à l'appeler, le gentleman qui secoue toute l'administration par la tête, lorsque le ministre des Travaux publics ne s'occupe pas de cet agréable passe-temps, il trouve un fonctionnaire capable dans le service, M. Hayter Reed, et ainsi le ministre de l'Intérieur renvoya M. Hayter Reed et fit payer au pays sa pension de $1,024 par année. Le ministre des Chemins de fer et Canaux trouva un officier très compétent dans la personne de M. Balderson, un homme n'ayant pas encore quarante ans, et il le mit à sa pension au chiffre de $680 par année. Je pourrais passer en revue toutes les actions de ces messieurs si économes, et démontrer que leur objet était de mettre à la retraite des fonctionnaires compétents et de placer des amis à leurs places moyennant un supplément de dépenses pour le pays. Je promets, M. l'Orateur, lorsque le budget des Postes viendra devant nous, que j'exposerai à la Chambre, au sujet de ce ministère, certains autres faits qui ne feront pas honneur au ministre des Postes.

Maintenant, M. le président, nous trouvons que ces honorables messieurs se vantent de la condition actuel du pays. Il est vrai qu'ils accordent un peu de crédit aux bonnes récoltes de l'an dernier ; il est vrai qu'ils admettent que la Providence a distribué ses faveurs avec abondance ; mais leur grand argument, c'est que la présence d'une administration libérale au pouvoir a été la cause de presque toute cette prétendue prospérité. Je ne vais pas nier que nous avons eu dans notre pays l'an dernier, un changement de conditions dont nous sommes tous reconnaissants, mais quant à dire que ces honorables messieurs y aient été pour quoi que ce soit, ils ont été comme des allumettes sur la rivière Niagara, ballottés de tous côtés. N'eût été le fait que jusqu'en juillet dernier chaque importateur du pays tira en arrière et attendit pour connaître quelle serait la politique douanière de ces messieurs, le déficit d'un demi-million de piastres eût été considérablement augmenté. Le ministre des Finances d'une manière enjouée dit au pays que l'an prochain nous allons avoir un fort excédent. Eh bien ! cela reste à voir ; le temps seul en sera l'arbitre ; mais

il faut se rappeler que l'an dernier nous avons eu une abondante moisson, que les cultivateurs obtiennent des prix élevés, et qu'une grande impulsion a été donnée au Canada par le développement inattendu de nos régions minières. Le ministre du Commerce nous a dit l'autre soir que nous avons une augmentation de population. Eh bien ! M. l'Orateur, si l'honorable monsieur (sir Richard Cartwright) peut dire à la Chambre quelle partie de la province de l'Ontario a eu une augmentation de population, alors il nous dira quelque chose que personne ne sait. Je peux dire à ce ministre que dans les villes du nord de la partie ouest de l'Ontario, il n'y a certainement aucune augmentation de population, mais plutôt une diminution. Il y a indubitablement une augmentation de population dans le district du Yukon, mais l'honorable monsieur ne peut penser que la politique de son gouvernement en soit aucunement l'auteur.

Prenez les provinces maritimes, et l'expérience de tout honorable député venant de là démontre que le flot de l'émigration de ces provinces se dirige vers l'ouest. Ces honorables messieurs ne devraient pas crier avant d'être sorti du bois ; ils feraient bien d'attendre à l'année prochaine pour voir quel sera le résultat. Je n'ai pas l'intention de suivre l'honorable monsieur (M. McMullen) en détail, mais je demanderai l'indulgence de la Chambre pendant que je m'efforcerai d'exposer au gouvernement une question de très grande importance pour la partie septentrionale de la province de l'Ontario ; je veux parler de l'industrie forestière. S'il y a une industrie au Canada qui soit aujourd'hui paralysée et entravée par la politique de ces honorables messieurs de la droite, c'est l'industrie forestière. Non seulement avons-nous à combattre les préjugés de ces honorables messieurs, mais nous avons aussi à combattre les préjugés du gouvernement de l'Ontario au sujet de cette grande industrie. L'an dernier ces honorables messieurs se sont arrogé le pouvoir d'imposer un droit d'exportation sur les billes. Je ne les blâme pas absolument de ne pas l'avoir mis en vigueur, à cause du fait que le gouvernement provincial avait promis de le faire. Pour ma part je désirerais beaucoup le voir mettre en vigueur, et tout de suite, au lieu de nous fier au gouvernement provincial ; et je prétends que, en présence des événements actuels le gouvernement agit de la manière la plus dommageable, lorsqu'il traite la question des droits sur le bois de construction au Canada comme il la traité aujourd'hui.

Eh quoi ! M. l'Orateur, que voyons-nous ? Nous voyons que tout le long des rives de la baie Georgienne toutes les scieries ferment leurs portes les unes après les autres, et que les hommes qui ont travaillé dans ces scieries depuis des années s'acheminent à regret vers les Etats-Unis d'Amérique. Nous voyons ces honorables messieurs et leurs amis du gouvernement de Toronto, par la ligne de conduite qu'ils suivent, permettre l'exportation de millions et de millions de billes de sciage du Canada aux Etats-Unis ; et à notre humiliation, nous voyons que si quelqu'un est assez loyal pour perdre des dollars et essaie d'aider le pays en manufacturant du bois de construction sur les rives de la baie Georgienne, il est taxé d'un droit de $2 par mille, du moment que son bois s'en va aux Etats-Unis. C'est un arrangement très abominable et grâce à lui, toutes les opérations se transportent lentement mais sûrement aux Etats-Unis. Nous voyons nos billes quitter nos rives et s'en aller au

M. BENNETT.

Michigan pour y être manufacturés ; et nous voyons ces billets canadiennes converties pour ainsi dire en bois de construction américain, rapportées ici et vendues dans nos propres cités et villes et nos hommes sont en même temps privés d'ouvrage et quittent le pays. Il ne peut y avoir aucune justification pour cette ligne de conduite, excepté ceci, que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) dit qu'il faut qu'il en soit ainsi, et naturellement, s'il dit cela, la question est réglée.

J'en appelle maintenant au ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). En toute équité, est-il honnête envers la province de l'Ontario, la plus grande contribuable du Canada tout entier, qu'une importante industrie comme l'industrie forestière soit paralysée simplement afin que le ministre de l'Intérieur puisse aller dans la province du Manitoba et dire : " Voyez ce que ma puissante main a fait ! "

Je reconnais la puissance du ministre de l'Intérieur. Il a montré sa puissance, il y a quelques semaines, lorsqu'il a entraîné tout son parti, l'homme puissant du gouvernement, le ministre du Commerce avec le reste, dans son opération du Yukon, et je suppose qu'il les menacent, s'ils osent proposer un droit sur le bois, de sortir du cabinet et de chauffer de nouveau la chaudière du Manitoba avec la question des écoles. Et ainsi, ces honorables messieurs doivent courber la tête et rendre un culte au ministre de l'Intérieur, simplement pour lui permettre de se faire une réputation dans la province du Manitoba.

Il y a une autre question que j'ai intention de traiter, mais brièvement, parce qu'elle intéresse le comté que je représente, c'est la question de la politique du gouvernement du jour sur le canal de la Vallée de la Trent. Le gouvernement s'est engagé à faire ces travaux. Dans les récentes élections provinciales, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) écrivit et envoya une dépêche qui influença beaucoup les électeurs dans le comté de Hastings, et cependant le budget ne contient aucune somme pour la continuation de ces travaux. Il y a un petit crédit pour certaines sections non complétées ; mais les honorables députés qui représentent des comtés contigus à la ligne du canal et qui ont accordé à ce gouvernement un appui des plus énergiques et des plus fermes, devraient se lever dans cette Chambre et essayer de convaincre le gouvernement des mérites de ce projet, et lui imposer la responsabilité de dire si ces travaux seront ou non poussés jusqu'à l'achèvement.

Je ne me propose pas de discuter au long les questions que je viens de toucher. Je peux dire seulement que j'ai confiance qu'il régnera dans ce pays l'an prochain et pendant un grand nombre d'années subséquentes une ère de prospérité encore plus grande que ne l'ont jamais prédit nos honorables adversaires ; mais je crois que la politique inaugurée par ces honorables messieurs, n'est pas une politique qui produira ces fructueux résultats. Le tarif qu'ils ont établi est un tarif qui frappera les cultivateurs qui constituent le plus grand facteur de prospérité d'un pays. En dépit du raisonnement théorique de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) au contraire, je dis que l'introduction du maïs américain, dans la province de l'Ontario—et je vois que l'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) l'approuve d'un signe de tête—a été et est un grand empêchement pour

le cultivateur. Je dis que l'introduction de marchandises à bon marché d'Angleterre, en vertu de l'opération de la clause de faveur, aura un très mauvais effet sur le cultivateur. Aujourd'hui, dans chaque petite ville ou village du Canada, on trouve une petite filature de laine, qui est le meilleur acheteur de laine commune produite par le cultivateur canadien; et je prétends—le temps le dira et j'en parle sur l'autorité d'hommes faisant ce genre d'affaires—que l'introduction des lainages à bon marché d'Angleterre mènera toutes ces petites filatures à la ruine; et avec le tarif américain contre la laine canadienne, dont le seul marché se trouve aux Etats-Unis; le prix de la laine sera grandement déprécié dans le cours de l'an prochain dans la province de l'Ontario et dans les autres provinces du Canada. Le ministre des Douanes (M. Paterson) a parlé hier après-midi de l'industrie des lainages; mais il ne parlait pas du tout conformément aux faits, lorsqu'il a dit que les filatures de laine de ce pays travaillaient nuit et jour. C'est un fait certain qu'elles travaillent beaucoup moins que le temps complet; et chaque fabricant de lainages dans ce pays, croit aujourd'hui que par la réduction des droits sur les lainages presque toute l'industrie des lainages dans ce pays sera poussée vers la ruine.

En terminant, laissez-moi vous redire que j'espère que le Canada verra une ère de prospérité qui se prolongera un grand nombre d'années; mais, à mon humble avis, cette prospérité ne sera pas due à la politique que pourront formuler les honorables membres de la droite, mais à l'industrie, à l'esprit d'économie et à la frugalité du peuple canadien et au fait que sous la bienfaisante influence de la politique nationale durant les dix-huit ou vingt dernières années, nous avons jeté les fondements d'une forte industrie manufacturière que, je l'espère, les incursions que les honorables membres de la droite font aujourd'hui dans le tarif ne pourront détruire.

M. McMILLAN: Je n'aurais peut-être pas parlé sur cette importante question si l'on n'avait pas fait une déclaration à laquelle on a donné une grande importance, à savoir que l'importation en franchise du maïs au Canada est préjudiciable aux intérêts et à la prospérité des agriculteurs, ainsi que l'a affirmé l'honorable préopinant (M. Bennett). Je félicite l'honorable député d'avoir exprimé le désir que la prospérité de ce pays sera encore plus grande que les membres de la droite ne pourraient l'espérer. Je suis convaincu que nous sommes entrés dans une nouvelle ère de prospérité, mais je diffère fortement d'opinion avec les honorables membres de la gauche lorsqu'ils affirment que le gouvernement actuel n'y est pour rien.

Laissez-moi vous dire qu'une grande partie de la prospérité dont ont joui les agriculteurs de l'Ontario est due la visite que le ministre de l'Agriculture a faite aux Etats-Unis, et à la conclusion d'un arrangement par lequel on a relâché les règlements concernant la quarantaine et on a permis à une grande quantité de nos bestiaux de franchir la frontière. Voilà ce que je demandais depuis des années. Avant 1896, j'ai conseillé au gouvernement de s'aboucher avec les Etats-Unis, afin de faire disparaître ces règlements, dont l'abrogation serait très avantageuse à nos agriculteurs qui pourraient envoyer leurs jeunes bestiaux sur le marché américain, ainsi que la chose se faisait autrefois, avant l'adoption du tarif McKinley. L'an dernier nous avons exporté aux Etats-Unis 50,000 ou 60,000 têtes de jeune bétail, et le prix par tête, a été de $7 ou $8 plus élevé que si ces règlements eussent été en vigueur. C'étaient des bestiaux que nos cultivateurs eux-mêmes ne pouvaient engraisser avec profit, mais desquels ils avaient intérêt à se débarrasser le mieux possible, et c'est ce qu'ils ont fait, grâce à l'abrogation des règlements concernant la quarantaine.

Je suis parfaitement convaincu que nous avons vendu, pendant 1897, 518,000 têtes de bétail, ou environ 66,000 de plus que nous n'en avions vendu depuis de longues années, et 200,000 têtes de ce bétail ont rapporté chacune $8 de plus qu'il n'en aurait été autrement, versant ainsi dans le gousset des cultivateurs de l'Ontario $1,600,000 de plus que ceux-ci auraient obtenus pour leurs jeunes bestiaux sur le marché américain, si les règlements de la quarantaine n'eussent pas été abrogés. Grâce aussi à l'abrogation de ces règlements, nos bestiaux ont pu se rendre sur le marché des Etats-Unis. Les américains les achètent dans Ontario, et nous donnent un meilleur prix, et les expédient dans les vieux pays. Nous devons tout cela aux efforts du gouvernement actuel.

La prospérité s'est aussi fait sentir dans une autre branche de notre industrie agricole, je veux parler de l'établissement d'entrepôts frigorifiques dans les diverses beurreries du pays. Voilà une amélioration que nous devons au gouvernement et surtout au ministre de l'Agriculture. Pour la première fois, dans l'histoire du commerce canadien, une beurrerie située à Sainte-Marie, a envoyé, dans le mois de mars dernier, une grosse cargaison de beurre sur le marché anglais, et ce beurre a rapporté un schilling par livre, et six pence de plus que le meilleur beurre danois sur le marché. Cela est dû à l'établissement des entrepôts frigorifiques dans lesquels on met et on conserve le beurre à l'état frais en attendant le chargement sur nos chemins de fer. Je suppose que les honorables membres de la gauche prétendront que le gouvernement actuel ne peut se faire une gloire de l'établissement de ces entrepôts frigorifiques, et que l'ancienne administration en avait inauguré le système. Oui, sur les chemins de fer et sur les steamers, mais pas dans les différentes beurreries du pays; voilà une idée que l'ancien gouvernement n'a jamais eue. Il y a plus, un grand nombre des partisans du chef de l'opposition ignoraient même, quoique la chose eût été annoncée dans cette Chambre, que le gouvernement offrait une prime de $100 à chaque beurrerie qui serait pourvue d'un bon entrepôt frigorifique.

J'ai été quelque peu étonné d'entendre l'honorable député de Durham-est (M. Craig) demander comment mon honorable ami, le député de Huron-est (M. Macdonald), pouvait avoir l'audace de parler de redistribution des districts électoraux, lorsque l'acte le plus mauvais sous ce rapport, a été commis dans le comté de Huron. Oui, c'est vrai, mais l'acte n'a pas été commis par le gouvernement provincial, mais bien par le gouvernement fédéral, car, dans tous les remaniements topographiques de l'électorat qui ont eu lieu, le gouvernement de l'Ontario, n'a jamais bouleversé les lignes de division d'un comté. Mais dans quelle position se trouve aujourd'hui le comté de Huron au point de vue des diverses circonscriptions fédérales qu'il contient? Nous avons le canton de Stephen, la ville d'Exeter et la ville d'Osborne. On a mis le canton de Stephen et Exeter dans Middlesex-nord, Osborne dans

Perth-sud ; et tout cela pour remanier les divisions du comté, pour donner à l'ancien gouvernement deux représentants conservateurs dans le comté de Huron. La première fois que j'ai pris mon siège ici, j'ai remercié le premier ministre (sir John Macdonald) de m'avoir élu membre de cette Chambre par un acte législatif, car je représentais la circonscription électorale du comté de Huron, dans laquelle on avait groupé les libéraux. Pour la chambre provinciale, il ne peut y avoir nulle part des districts électoraux plus compactes et plus réguliers que ceux de Huron. Les districts y sont presque égaux en étendue et en population, et chaque district contient à peu près le même nombre d'électeurs. Il est impossible d'avoir une meilleure division ; la division du comté est bien différente de ce quelle était autrefois, lorsqu'un représentant de Huron disait qu'on pourrait, sans pécher, adorer la carte électorale de ce comté, car rien de pareil n'existait ni sur la terre ni dans les cieux. Le gouvernement provincial n'a jamais fait un tel remaniement du comté de Huron.

L'honorable député m'a aussi beaucoup amusé en nous parlant du développement du Nord-Ouest. Il nous a dit que c'était les conservateurs qui avaient inauguré le chemin de fer canadien du Pacifique. Lorsque les membres de la gauche parlent si souvent de corruption et d'achats de votes, qu'ils se reportent à ce temps-là, et ils constateront que les premières pages de l'histoire du chemin de fer canadien du Pacifique font peu d'honneur au parti conservateur. Lorsqu'ils ont décidé de vendre la charte à sir Hugh Allan, ils ont donné à celui-ci $360,000 ; et lorsque la Chambre se réunit après les élections, un député du Manitoba se leva et dit qu'on l'avait abordé un dimanche et qu'on lui avait promis de l'argent pour qu'il votât en faveur du gouvernement. Lorsqu'ils ont vu le chat sortir du sac, après avoir tenté d'acheter les différents comtés, ils ont tenté d'acheter les membres de cette Chambre. Voilà comment on a inauguré le chemin de fer canadien du Pacifique, et j'ai été bien étonné d'entendre l'honorable député tant parler du chemin de fer du comté de Drummond.

Les membres de cette Chambre ne se rappellent-ils pas qu'en 1891, on a donné au chemin de fer du comté de Drummond des subventions s'élevant à plus de $90,000 et que c'est à la fin de février que la Chambre s'est ajournée avant les élections générales, et qu'avant l'expiration de deux semaines, on avait payé $9,000, à compte des subventions, et qu'avant l'expiration de trois semaines on avait payé $70,000, et cela deux ou trois semaines avant les élections générales. A en juger par les faits, en supposant même qu'il n'y aurait rien de mal, la chose paraît très louche. Cependant les honorables membres de la gauche nous parlent de corruption et insinuent que tout ce qui est fait dans cette Chambre n'a d'autre fin que la création d'un fonds électoral. L'honorable député de Grey-est nous a dit, il y a quelque temps, qu'il croyait que l'on avait soutiré, grâce à un certain contrat, une certaine somme d'argent pour remporter les élections de l'Ontario. Je ne suis pas étonné d'entendre l'honorable député faire une pareille déclaration, parce qu'il nous a jugés d'après les actes de son propre parti.

Si nous remontons aux premières années de la confédération, nous voyons que l'on a vendu à sir Hugh Allan la charte du chemin de fer canadien du Pacifique, moyennant $360,000, afin d'aider sir John-A. Macdonald à remporter les élections de 1873. Quelque temps avant la chute de l'ancienne administration, nous voyons un des entrepreneurs du canal de Soulanges produire une réclamation de $210,000 que le gouvernement voulait payer, après l'avoir d'abord répudiée ; mais l'opposition força celui-ci à soumettre la chose à la cour de l'Echiquier. Le juge, en accordant $70,000, a déclaré formellement qu'il en agissait ainsi, à cause des actes de quelques fonctionnaires de l'ancien gouvernement.

J'espérais ne pas entendre parler aussi souvent de corruption, vu que le passé du gouvernement est souillé de tant d'opérations scandaleuses qui ont été clairement prouvées. Les honorables membres de la gauche n'ont pas été capables de prouver un seul acte de corruption contre le gouvernement actuel et contre le gouvernement libéral qui a tenu les rênes du pouvoir pendant cinq ans.

Au sujet du maïs, on a dit hier après-midi, que 11,500,000 boisseaux de ce produit avaient été importés dans le pays durant les derniers six mois ; et on a déclaré que ce maïs avait empêché la vente d'une quantité égale de grosses céréales. Je vais accepter la déclaration de l'honorable député sur ce point. Tout homme qui s'y connaît un peu dans l'engraissement des bestiaux ou des cochons, sait que si nous employons livre pour livre, le maïs, les pois ou l'avoine, le maïs est une nourriture un peu meilleure.

Ainsi, si l'on a importé 11,500,000 boisseaux de maïs, il aurait fallu 18,941,176 boisseaux d'avoine pour fournir une nourriture d'un poids égal. Prenez le maïs à 27½c. par boisseau—c'est le prix donné par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace),—et l'avoine à 24 cents le boisseau. Quel serait le gain ou la perte des cultivateurs canadiens à acheter le maïs et à vendre l'avoine ? Cette opération représenterait pour les cultivateurs canadiens la jolie somme de $1,440,882. C'est sous cette forme que je veux voir la ruine des cultivateurs canadiens. Envisageons maintenant la chose à un autre point de vue. Prenons un jeune bœuf, tenons-le à l'étable pendant 200 jours et donnons-lui huit livres de nourriture par jour. Quel résultat obtiendrons-nous avec ces différents produits ? Il faudrait 26⅔ de boisseaux de pois, à 55 cents par boisseau, ou $14.63 pour la nourriture. Il faudrait 47 minots d'avoine à 32 cents par boisseau, ou $14.04. Il faudrait 28½ boisseaux de maïs, à 37 cents par boisseau, ou $9.54. La nourriture au maïs représente donc un gain, sur les pois, de $5.09 et sur l'avoine, de $4.90. Voilà le gain net sur chaque animal engraissé dans le pays. Or dans les derniers douze mois nous avons engraissé au râtelier des animaux dont la valeur s'élève à $200,000. Voilà donc un profit net d'environ $1,000,000 que nos cultivateurs n'auraient pas eu, s'ils avaient engraissé leurs animaux avec leurs grosses céréales. Cependant des honorables députés qui ne connaissent pas le premier mot de la question se lèvent et nous disent que le cultivateur canadien est frappé et ruiné par l'importation du maïs dans le pays.

On a dit qu'en 1878 le Canada avait importé sept millions de boisseaux de maïs. Prenez le rapport de la commission nommée en 1882 pour s'enquérir des effets de la politique nationale sur les industries du pays en général et sur l'agriculture en particulier.

En 1878, l'année où l'on a importé, pour la consommation sept millions de boisseaux de maïs, le

prix de l'avoine était au Canada de 9 cents plus élevé qu'aux Etats-Unis. C'était avant l'inauguration de la politique nationale. Mais après l'adoption de la politique nationale, nous constatons que l'importation du maïs est tombée à 1,700,000 boisseaux, et le prix de l'avoine au Canada était de 3 cents seulement plus élevé qu'aux Etats-Unis. Je défie qui que ce soit de nier ces faits. J'ai étudié les chiffres avec attention et je connais le sujet dont je parle. Je dis que l'on n'a jamais accordé un plus grand avantage aux cultivateurs du Canada et surtout aux cultivateurs de l'Ontario que le jour où l'on a permis l'entrée en franchise du maïs. Cette année l'avoine se vend aussi cher que le maïs. Je vois que le prix est de 33 cents par boisseau, à Toronto, tandis que celui du maïs est de 37 cents, ou une différence de 4 cents seulement, et un boisseau d'avoine contient 34 livres et un boisseau de maïs 56 livres.

En 1896, dans la province de l'Ontario, nous avons vendu et abattu 436,451 têtes de bétail, et en 1897, 503,007 ; ce qui représente en un an, une augmentation de 66,556. Cette augmentation dans le nombre des bestiaux gras n'aurait pas eu lieu, si en 1897, nous n'avions pas mis le maïs sur la liste des articles admis en franchise, car la moisson de 1896 ne nous avait pas donné assez de grosses céréales pour engraisser nos bestiaux. Ainsi, la libre importation du maïs a été un grand et continuel bienfait.

Il y a une autre raison qui milite en faveur de l'entrée en franchise du maïs ; c'est que les agriculteurs veulent avoir autant de fumier que possible. Importons dans notre pays autant de maïs que nous pouvons le faire, mélangeons-le avec nos grosses céréales, et retournons au sol tout ce que nous pouvons, sous forme d'engrais.

Parlons maintenant de la prospérité des cultivateurs. En me reportant à l'année 1882, la valeur totale des moissons de l'Ontario était de $155,000,000, ou pour chaque cultivateur $789. En 1896, nous voyons que la valeur des moissons est tombée à $88,900,135, ou pour chaque cultivateur, la faible somme de $400.50. Mais je suis heureux de pouvoir dire qu'en 1897 nos moissons se sont accrues de nouveau. Quoiqu'il y ait eu un décroissement continu de 1882 à 1896, nous voyons qu'en 1897 nous atteignons $99,488,336. Ainsi, au lieu d'être de $400 pour chaque cultivateur, le montant est $452 pour chaque cultivateur. Il n'y a aucun doute que, sous plus d'un rapport, nous sommes entrés dans une ère de prospérité.

M. SPROULE : Est-ce que l'honorable député ne sait pas que la moisson a presque complètement manqué en 1896, tandis qu'elle a été excellente l'an dernier.

M. McMILLAN : Non. Je sais qu'à plusieurs endroits nous avons eu une moisson raisonnable en 1896, et que l'an dernier l'avoine a encore plus manqué qu'en 1896. L'honorable député interpose toujours quelques observations. Je lui conseillerais de s'armer de patience. Il est tellement mécontent de la prospérité du pays et du succès du gouvernement actuel qu'il ne peut rester tranquille sur son siège et ne peut s'empêcher de faire quelques interruptions lorsqu'un autre député porte la parole dans cette Chambre.

On nous dit ensuite que le gouvernement n'est n'est pas opposé à la protection, qu'il a adopté une politique de protection.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) nous a dit que le gouvernement a adopté une politique protectionniste, et il nous dit immédiatement après que l'importation des tissus de laines à bon marché venant de l'Angleterre va ruiner notre industrie lainière. Qu'est-ce qui va contribuer à une importation des lainages anglais à bon marché en quantités plus considérables que par le passé ? Comment cela peut-il arriver si le gouvernement adopte une politique de protection ? La première déclaration de l'honorable député contredit la seconde. S'il est vrai, comme il l'affirme, que nous allons recevoir de l'Angleterre une grande quantité de tissus de laine, cela démontre que les droits ont été réduits, et que les agriculteurs vont se procurer des marchandises à meilleur marché. Et l'honorable député nous a dit que presque toutes les fabriques de lainages étaient pour fermer leurs portes. Je me rappelle avoir été étonné une fois dans ma vie, immédiatement avant les élections de 1896. J'étais allé à Almonte, où il y a un certain nombre de fabriques de lainages, et ayant su quelques jours après que toutes ces fabriques avaient été fermées et que les ouvriers se promenaient dans les rues, j'ai été bien surpris de trouver ces fabriques en pleine activité. Lorsque j'entends des députés faire dans cette Chambre des déclarations de cette nature, je ne m'étonne pas des énoncés outrés qu'ils font devant le peuple, s'ils croient par là pouvoir gagner quelque chose.

Les honorables députés disent que les droits sur les instruments agricoles ont été réduits. Il est une chose que nous avons toujours combattue. Nous nous sommes plaints que l'ancien gouvernement estimait ces instruments qui nous venaient des Etats-Unis à un prix plus élevés que de raison. Il y a eu une nouvelle estimation. Nous pouvons tous nous rappeler les discussions qui ont eu lieu dans cette Chambre, lorsqu'il fut clairement prouvé que les fabricants canadiens d'instruments agricoles avaient envoyé un agent aux Etats-Unis pour y visiter un grand nombre de fabriques et savoir quels instruments ils expédiaient et quel en était le prix. Certain article, les moissonneuses étaient estimées jusqu'à $110.

A la chute de l'ancien gouvernement, l'estimation tomba à $100, plus un droit de 20 pour 100. Le gouvernement actuel réduisit l'estimation à $92, ce qui a eu le même effet que si le droit avait été réduit de 1_5 pour 100. De la sorte, nous n'avons pas payé pour nos instruments agricoles un prix aussi exorbitant que par le passé. Nous constatons que sur pas moins de cinquante instruments agricoles, le droit a été réduit de 35 à 25 pour 100, et de 30 à 25 pour 100 par le gouvernement actuel.

Voici un tableau que le ministre des Douanes nous a donné hier soir et qui indique les instruments agricoles sur lesquels on a réduit les droits :

	Tarif, 1894.	Tarif, 1897.	Réduction, 1897.
	p.c.	p.c.	p.c.
Haches	35	25	28½
Coupe-foin ou coupe-paille	35	25	28½
Râteaux à bras	35	25	28½
Rouleaux	30	25	16½
Rouleaux pour les chemins ou pour les champs	30	25	16½
Moulins à vent	30	25	16½
Manèges à chevaux	30	25	16½
Machines locomobiles	30	25	16½
Batteuses	30	25	16½
Machines à couper le fourrage	35	55	28½
Séparateurs	30	25	16½
Extracteurs de pommes de terre	35	25	28½
Broyeurs à grains	35	25	28½
Tarares	35	25	28½
Lieuses	35	25	28½
Etendeurs d'engrais	25	20	20

Le cultivateur emploie sur sa terre tous ces instruments sur lesquels on a considérablement réduit les droits.

Il y a une autre catégorie importante d'instruments agricoles sur lesquels on a réduit les droits dans l'intérêt des agriculteurs. Mais les agriculteurs se rappellent le temps où un ministre des Finances, dans son exposé budgétaire, essaya à leur en imposer. Me croiriez-vous, M. l'Orateur, si je vous disais qu'un ancien ministre des Finances a cherché à faire croire aux cultivateurs que tous leurs instruments étaient faits avec du bois coupés sur leurs terres, et qu'ils en retiraient tout le profit ?

Je lui répondis alors dans cette Chambre que je ne savais pas d'où il venait, que je pensais, lorsqu'il avait fait cette déclaration, qu'il avait accompagné, pendant les 30 ou 40 années, Rip Van Winkle dans l'antre du Sommeil. Cependant cet ancien ministre des Finances s'instruisit et il apprit que les droits dont étaient frappés les instruments agricoles étaient un lourd fardeau pour les cultivateurs.

Pour revenir au maïs, permettez-moi de vous dire qu'il m'a fait peine d'entendre le chef de l'opposition faire une remarque qui démontre qu'il n'a pas étudié très attentivement le sujet, autrement un homme de son talent et de son savoir n'aurait jamais dit les paroles qu'il a prononcées, à savoir que l'entrée en franchise du maïs avait été préjudiciable aux agriculteurs de ce pays, que sur leurs terres pauvres ils cultivaient les grosses céréales et que l'importation du maïs avait ruiné cette industrie agricole. Il a en outre reproché au gouvernement d'avoir réduit les droits sur le blé de 15 cents à 12½ cents par boisseau et le droit sur la farine de 75 cents à 60 cents par baril. Qu'il me soit permis de dire que le droit sur le blé n'a pas procuré un sou de profit aux cultivateurs de l'Ontario. Pendant la présente session, j'ai déjà dit à la Chambre, dans une autre occasion, que durant tout l'hiver le prix du blé avait été de 10 à 12½ cents, par boisseau, plus élevé à Détroit qu'à Toronto. On m'a dit alors que ma déclaration n'était pas exacte, mais je crois en avoir prouvé la vérité. Je répète ce soir que le prix du blé tant à Buffalo qu'à Oswego, est 10 et 11 cents plus élevé, par boisseau, que dans les villes frontières de la province de l'Ontario. Si le droit était complètement aboli, cet état de choses ne pourrait continuer, car le prix de notre blé monterait au prix du blé américain, ou celui-ci descendrait au prix du blé canadien. Il en est de même de la farine.

L'honorable chef de l'opposition dit qu'il est étonné que le gouvernement n'ait pas enlevé les droits sur la farine, bien qu'il n'ait pas ressenti le même étonnement au sujet du blé. Si le gouvernement avait agi ainsi, cet acte aurait été très préjudiciable à nos minotiers. Si l'on abolit les droits sur la farine, on doit aussi abolir les droits sur le blé, et un grand nombre de nos minotiers verraient la chose d'un bon œil.

Au sujet des instruments agricoles, l'honorable ministre des Douanes nous a donné 107 articles, et sur 100 de ces articles les droits ont été considérablement réduits. La réduction est de 10 à 12½, 16, 20, 23, 25, 27, 28 et jusqu'à 55 pour 100,—et ces articles sont tous des instruments agricoles dont le cultivateur fait un grand usage sur sa terre. Cependant l'honorable député affirme que le gouvernement n'a pas diminués les droits sur les instruments agricoles. Les cultivateurs de la province de l'Ontario savent que cette assertion n'est pas exacte, et les honorables membres de la gauche rendent leurs déclarations suspectes, en cherchant à faire croire une chose pareille aux cultivateurs de l'Ontario.

Permettez-moi de dire que j'ai éprouvé beaucoup de plaisir l'autre jour lorsque j'ai entendu déclarer que notre beurre de beurrerie prenait rapidement sur le marché anglais le même rang que notre fromage. Je ne prétends pas que l'ancien gouvernement n'a pas contribué au progrès de notre industrie du beurre et du fromage ; mais je dis que c'est la province de l'Ontario qui a le plus contribué à ce résultat. Lorsque le gouvernement du Canada a eu besoin d'un commissaire, où est-il allé le chercher ? Au collège agricole de l'Ontario où il a trouvé un homme qui connaît certainement bien toutes les branches de l'industrie laitière.

Il n'y a aucun doute pour moi que le commerce a reçu une nouvelle impulsion dans la province de l'Ontario et dans tout le Canada, et je suis convaincu que la politique du gouvernement a inspiré beaucoup de confiance tant aux fabricants qu'aux cultivateurs. Lorsque l'an dernier, le tarif de réciprocité fut présenté l'on nous a dit que c'était la ruine de tous les fabricants du pays et que les manufactures seraient obligées de fermer leurs portes.

Mais pendant les sept ou huit dernières années nos cultivateurs n'ont pas été prospères autant qu'ils le sont maintenant. Ils savent qu'ils vont avoir des marchés plus avantageux pour leurs produits qu'ils n'en ont jamais eu. L'ex-gouvernement parlait toujours de ce qu'il allait faire pour les cultivateurs Il parlait d'un tarif différentiel. Mais quand ou lui en a offert un, l'a-t-il accepté ?

Je crois que c'est en 1894 que le présent ministre de la Marine et des Pêcheries, a présenté à cette Chambre une résolution réduisant les droits sur les marchandises qui étaient importées d'Angleterre au Canada. Nos honorables amis de la gauche ont-ils voté en faveur de cette résolution ? Non, pas un seul. Cependant ils parlaient toujours d'encourager un commerce privilégié avec l'Angleterre ; mais les traités de la Belgique et de l'Allemagne faisaient obstacle et nous empêchaient d'obtenir des avantages que nous aurions eus sans eux. Ils parlaient et parlaient toujours, mais ils ne faisaient rien. Mais, dès son arrivée au pouvoir, le présent gouvernement prit une décision, et aujourd'hui nous entrevoyons des relations commerciales plus avantageuses non seulement avec l'Angleterre, mais avec chacune de de ses colonies. La conduite du gouvernement a été admirée par les peuples de l'Europe et des Etats-Unis. Le peuple anglais a enfin reconnu que nous avons des hommes d'Etat au Canada, qui ont pris l'avance sur les représentants des autres colonies, et qui ont fait plus que les chefs de la gauche quand ils étaient au pouvoir. Ces messieurs parlaient beaucoup, mais ne prenaient aucune mesure pratique. Le chef de l'ex-gouvernement s'était presque amouraché de la réciprocité.

Nous n'avons pas oublié le retour de Washington de ces messieurs en 1888, quand ils nous déclarèrent qu'ils voulaient obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis dans l'échange d'un grand nombre d'articles, que les Etats-Unis avaient retranché certains articles de leur tarif, et que le gouvernement avait décidé d'insérer dans son tarif une disposition déclarant que lorsque les Etats-Unis aboli-

raient les droits en tout ou en partie, sur tous ces articles, ou sur quelques-uns, alors le Canada en ferait autant. Cette déclaration fut-elle exécutée ? Non. Le chef du gouvernement de cette époque nous dit qu'un arrêté ministériel avait été adopté abolissant les droits que les Etats-Unis avaient abolis, mais qu'il attendait que les Etats-Unis prissent d'autres mesures.

Le gouvernement fut-il fidèle à cette déclaration ? Non. Il viola les promesses qu'il avait faites aux Etats-Unis et la déclaration qu'il avait faite de conclure un traité de réciprocité avec nos voisins, lorsque l'occasion s'en présenterait.

La population de l'Ontario est satisfaite de la manière d'agir du présent gouvernement. J'ai parcouru, l'automne dernier, un grande partie de la province, et ce tarif différentiel était admiré par les libéraux et par les conservateurs.

Relativement au bill relatif au chemin de fer du Yukon, je dirai qu'un grand nombre de conservateurs sont d'avis que le Sénat, en rejetant ce bill, a fait un acte qui n'est pas à son honneur ni à l'avantage du pays. De fait, un conservateur bien connu est venu me dire que mon devoir était de donner au gouvernement un avis lui demandant ce qu'il se proposait de faire pour réformer ou abolir le Sénat, ou, en tout cas, le rendre responsable au peuple. Un corps d'hommes irresponsables dans un pays démocratique est une anomalie. C'est l'opinion d'un grand nombre de conservateurs de l'Ontario.

Quant aux changements du tarif, bien que je sois un libre-échangiste convaincu, je suis d'avis que le gouvernement devrait le faire graduellement, pour ne pas nuire au commerce et aux industries manufacturières ; et si le gouvernement continue l'œuvre qu'il a commencé à exécuter depuis qu'il est au pouvoir, dans dix ans, nous ne verrons plus un seul vestige de la protection, et ce résultat sera obtenu sans nuire à aucune de nos industries.

J'ai entendu avec plaisir le ministre des Finances déclarer que les manufacturiers ne devaient pas s'endormir dans la quiétude, mais se préparer à d'autres changements. Nous croyons que ces changements du tarif doivent être opérés et que lorsque notre traité de réciprocité avec l'Angleterre sera en pleine vigueur, le gouvernement sera justifiable de faire d'autres réductions.

Le gouvernement a toute la sympathie du pays, non seulement au sujet du tarif, mais de la manière dont il administre les affaires du pays ; et quand des députés blâment le système des pensions de retraite, ils ne doivent pas oublier que le gouvernement n'est au pouvoir que depuis vingt mois, tandis que durant les vingt années que les chefs de la gauche ont gouverné, ils auraient pu améliorer ce système. Il sied mal aux chefs de la gauche de reprocher cela à un gouvernement qui, bien que depuis vingt mois seulement au pouvoir, a déjà fait disparaître plusieurs actes iniques et nuisibles adoptés et appliqués par le parti conservateur durant ces vingt années.

On aurait trouvé extraordinaire que le gouvernement eût pu tout accomplir, et j'ai été étonné de voir qu'il avait été capable de faire tout ce qu'il a fait, et il peut être convaincu qu'il a l'appui de tout le pays. Je suis sûr que le Canada occupe aujourd'hui, grâce au prestige du premier ministre et aux hommes éminents qui l'entourent, la position d'une nation, et non plus celle d'une petite colonie.

Le Canada a pu dicter des conditions aux nations, sinon directement, du moins indirectement, au sujet des traités contenant des clauses privilégiées, que les chefs de la gauche prétendaient ne pas pouvoir être abrogés. Ces messieurs, n'ont jamais eu assez d'habileté et de tact pour s'adresser aux nations et conclure des traités. Ils ont été à Washington ; mais j'espère bien que jamais une députation n'ira à Washington comme eux pour y rester trois minutes, et revenir sans avoir à annoncer autre chose que leur retour. Mais nous savions avant leur départ que leur voyage était une comédie, qu'ils n'avaient aucunement l'intention d'obtenir la réciprocité.

Je prétends que le gouvernement a agi d'après ses promesses et qu'il les a remplies aussi promptement que possible, en dépit de tous les obstacles que les chefs de la gauche lui ont suscités. Pas un des députés de la gauche n'a osé se lever et dire que l'acte du cens électoral ne devrait pas être abrogé, et cependant, ils font une opposition factieuse à l'excellente loi qui doit le remplacer.

Je vous remercie, M. l'Orateur, et je remercie la Chambre de la patience avec laquelle vous m'avez écouté.

M. KLOEPFER : M. l'Orateur, les partisans du gouvernement nous ont dit depuis quelques jours que nous n'avons jamais eu au Canada de temps aussi prospère que depuis que le gouvernement libéral est au pouvoir. Il est évident pour tout le monde que les temps sont bons, mais le gouvernement n'a rien fait pour cela, et je vais dire en quelques mots quelle est la cause de la prospérité dont nous jouissons.

La Providence a bien voulu nous accorder d'abondantes récoltes dans toutes les parties du pays, et les cultivateurs ont pu vendre leurs produits avec avantage. Autrefois, les récoltes étaient bonnes dans l'est et mauvaises dans l'ouest, ou bonnes dans l'ouest et mauvaises dans l'est. Mais cette année, elles ont été excellentes partout, et ainsi la prospérité a été générale.

De plus, nos terrains miniers dans la Colombie anglaise, dans les territoires et dans le nord de l'Ontario, ont été exploités plus qu'auparavant à cause de l'or qu'on y a trouvé. Le résultat a été de donner confiance au peuple, et quand le peuple a confiance, les temps sont meilleurs. D'un autre côté, si les récoltes ont été bonnes au Canada, elles ne l'ont pas été dans d'autres pays, et, nous avons exporté plus de produits et avec plus de bénéfices.

Une autre raison est que les marchands du pays redoutaient la réduction du tarif, et en conséquence, durant l'année dernière, ils n'ont pas fait d'importations. Les manufacturiers n'ont pas fabriqué de marchandises, parce qu'ils ne savaient pas ce que le nouveau tarif leur réservait, et cette année, les marchands et les manufacturiers s'empressent de réparer le temps perdu. Le gouvernement a de son côté dépensé plus d'argent pour construire des chemins de fer, et la circulation de l'argent dans le pays a contribué à rendre les temps meilleurs.

Il est notoire que les Etats-Unis et les pays de l'Europe ont fait de plus grandes dépenses en prévision de la guerre, lesquelles peuvent être évaluées à £750,000,000 sterling, et la circulation de cet argent dans tout l'univers a augmenté la prospérité pour le moment.

Je recommanderai au gouvernement d'être sur ses gardes, car si malheureusement notre récolte venait à manquer une année quelconque, il apprendra à ses dépens que sa politique fiscale ne ramè-

nera pas la prospérité. Avec le tarif américain à 45 pour 100 et le nôtre à 25 pour 100, il est évident que si un état de choses normal se présente, nous ne pourrons pas faire la concurrence avec ces peuples.

Les chefs de la droite nous ont dit que le gouvernement protège plus les cultivateurs que ne l'ont fait les conservateurs. Certes, c'est une drôle de protection que de réduire le droit sur le blé de 15 à 12½ pour 100 par boisseau. C'est une curieuse manière de protéger les cultivateurs en réduisant les droits sur la farine et sur le blé, et en laissant entrer le maïs en franchise. Si ce maïs n'entrait pas en franchise, je peux dire à l'honorable député de Huron (M. McMillan) que, malgré tout ce qu'il dit, nous obtiendrions un prix plus élevé pour notre avoine et les grosses céréales dans les districts où l'on engraisse des bêtes à cornes.

Je reconnais que les temps sont bons, mais j'en ai indiqué les raisons, et elles font voir que notre prospérité est due plus à la Providence qu'au gouvernement libéral. Si en vue du tarif élevé des Etats-Unis le gouvernement canadien ne hausse pas les droits au lieu de les réduire, il verra, si la récolte manque, que les temps ne seront pas aussi prospères qu'aujourd'hui.

M. BROWN : Nous aurons des temps meilleurs.

M. KLOEPFER : De quelle manière?

M. BROWN : Les choses marchent dans cette direction.

M. KLOEPFER : Dans quelle direction?

M. BROWN : Dans la bonne direction, la réduction du tarif.

M. KLOEPFER : Je veux vous faire comprendre que si vous ne protégez pas les manufacturiers, vous ne pouvez pas protéger les cultivateurs. Si vous ne protégez pas les manufacturiers de manière à leur permettre de donner de l'emploi aux ouvriers, les cultivateurs n'auront pas de marché indigène. Nos ouvriers s'en iront aux Etats-Unis manufacturer des marchandises pour les Canadiens, et nous n'aurons pas ici une population pour y consommer les produits du Canada.

M. l'Orateur, je dis que nous devons avoir un tarif plus élevé que celui qui existe aujourd'hui. J'ai foi dans la protection des manufacturiers comme moyen de fournir un marché à nos cultivateurs. Je veux que nos ouvriers demeurent dans notre pays, et je n'aime pas voir réduire notre tarif au point de permettre aux Américains d'envoyer ici leurs marchandises, s'ils les vendent le même prix que chez eux, mais ils les vendent à sacrifice, à 25 pour 100 de moins que dans leur pays. Si leur tarif nous permettait d'expédier nos marchandises aux Etats-Unis, les choses n'iraient pas si mal ; mais ils interdisent l'entrée de nos marchandises en leur donnant une valeur différente. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

M. TAYLOR : Je propose que le débat soit ajourné.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Il est un peu de bonne heure pour lever la séance, mais j'ai conversé avec l'honorable chef de la gauche, et je crois que les honorables membres de l'opposition pourront clore le débat demain soir. Avec cette entente, nous ne nous opposerons pas à la motion de l'honorable député, mais pour éviter tout malentendu, je veux mentionner distinctement cette entente qui a eu lieu, et j'espère que les honorables députés s'y conformeront.

M. WALLACE : Il y a encore plusieurs députés de ce côté-ci qui désirent prendre part à la discussion du discours budgétaire, et je ne pense pas que cet arrangement leur ait été communiqué.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cet arrangement a été conclu entre le leader de la Chambre et le chef de l'opposition, et le leader de la Chambre vient de me dire qu'il avait conféré avec l'honorable chef de la gauche, et qu'il espérait que le débat se terminerait demain soir, ce qui sera très commode pour plusieurs raisons. Si c'est impossible, il faudra bien siéger un peu plus tard ce soir, mais je crois que l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a eu connaissance de cet arrangement. En abrégeant les discours, l'affaire peut s'arranger.

M. WALLACE : Nous avons fait un progrès satisfaisant aujourd'hui. Nous avons eu un grand nombre de discours, et il y a des députés qui désirent prendre la parole et qui ne pourront peut-être pas en avoir l'occasion demain soir. L'honorable ministre sait qu'un grand nombre de députés s'en vont dans leurs familles le vendredi soir.

M. TAYLOR : Le chef de l'opposition m'a dit que son intention était de clore le débat demain soir. Ce sera peut être à une heure avancée de la nuit, mais je pense que les députés de ce côté-ci qui désirent parler pourront terminer demain soir. Je sais que le chef de l'opposition désire que le débat soit terminé demain, et il espère qu'il le sera.

La motion est adoptée, et le débat est ajourné.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée, et la séance est levée à 11 heures 10 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 15 avril 1898.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRES.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 115) concernant la Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon Britannique, et changeant son nom en celui de Compagnie du Pas de White et du Yukon.—(M. Wood, Hamilton.)

Bill (n° 116) constituant en corporation l'Institut Canadien des Mines.—(M. Sutherland.)

Bill (n° 117) constituant en corporation la Banque du Klondike et de la cité de Dawson.—(M. Morrison.)

Bill (nº 118) constituant en corporation la Compagnie de télégraphe de la cité de Dawson et de Victoria.—(M. Morrison.)

Bill (nº 119) constituant en corporation la Compagnie d'éclairage électrique et de tramway de la cité de Dawson. —(M. Morrison.)

ORDRES DU GOUVERNEMENT.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Je propose :

Qu'à dater de ce jour, les ordres du gouvernement aient la priorité les mercredis et jeudis, après les interpellations, et que l'ordre des affaires pour les lundis, après les bills privés, soit le même que l'ordre des affaires du mercredi aux termes de la règle 19.

Sir CHARLES TUPPER : Je désire beaucoup faire tout mon possible pour faciliter l'expédition des affaires de la Chambre, et à cette époque de la session, je ne suis nullement surpris que mon très honorable ami présente cette motion. Mais je le prierai de faire exception à l'égard des avis de motions, afin de pouvoir décider toutes les motions qui ne sont pas contestées.

Le PREMIER MINISTRE : J'acquiesce avec plaisir à la demande de mon honorable ami.

M. McMULLEN : Je demanderai quel moyen sera pris pour arriver aux bills et ordres publics, si cette motion est adoptée. La dernière fois, quand on est arrivé à ces bills et ordres publics, j'étais absent, et j'aimerais bien avoir l'occasion de demander la deuxième lecture des bills qui sont inscrits à mon nom.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami sait que si cette motion est adoptée, le lundi soir, après six heures, sera consacré aux bills et ordres publics. Il est arrivé deux ou trois fois que lorsque ces bills et ordres publics se trouvaient être l'ordre du jour, ce dernier a été épuisé et la séance a été levée à 9 heures.

La motion est adoptée.

COMITÉ DES COMPTES PUBLICS.

Sir CHARLES TUPPER : Avant d'aborder l'ordre du jour, j'adresserai une demande à mon honorable ami, le président du comité des comptes publics. On me dit que le comité s'est ajourné à lundi prochain, et attendu que mon honorable ami sait que le lundi les députés présents sont peu nombreux, je lui demanderai s'il n'est pas préférable que le comité siège le mardi, ou un autre jour au lieu du lundi.

M. McMULLEN : Je me rends avec plaisir à la demande de l'honorable chef de l'opposition, et je donnerai avis que le comité se réunira le mardi.

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. CRAIG : Je regrette d'être obligé d'entretenir la Chambre d'une affaire personnelle, et je me vois forcé de faire ce que je reconnais avec l'honorable premier ministre nous devrions éviter, c'est-à-dire, proposer que la séance soit levée. Cependant, je ne vois aucun autre moyen de faire ce que je désire. Il peut arriver que l'on trouve que cette question est peu importante, et je crois pouvoir établir qu'après tout, elle a un certain degré d'importance. Il y a deux ou trois jours, j'ai fait quelques observations au sujet du plébiscite et j'ai posé une question, et je vois que le *Witness* de Montréal, journal que nous recevons tous durant la session, a fait les commentaires suivants sur ce que j'ai dit :

Avant la reprise du débat, M. Craig a demandé que la séance fût levée pour savoir du premier ministre le jour où serait présenté le bill relatif au plébiscite. Pour cela, il n'était pas nécessaire de proposer que la séance de la Chambre fût levée, si ce n'est que M. Craig, avec cette étroitesse d'esprit de parti qui caractérise tous ses actes au sujet de la question de tempérance, devait lire un extrait du *Templar*, de Hamilton.

Personnellement, je m'inquiète fort peu de ce que le *Witness* peut dire de moi et de mes actes à propos de cette question, et je sais qu'il n'a pas fait ces remarques parce qu'il avait quelque chose contre moi, mais pour la seule raison que j'appartiens au parti conservateur. Il semble croire que si un homme est conservateur et qu'il soit prohibitionniste ou qu'il s'intéresse à la question de tempérance, il doit être un hypocrite. Je ne vois pas une autre raison que celle-là. On veut faire croire que je ne suis pas sincère. Mais je suppose que si j'appartenais au parti libéral, je serais, d'après l'opinion du *Witness*, parfaitement sincère dans tout ce que j'ai dit sur cette question.

A quoi cela conduit-il ? Cela signifie que s'il y a du mérite à appartenir au parti de la tempérance et à favoriser la prohibition, il en réclame tout l'honneur pour le parti libéral.

Or, si le *Witness* était un journal de parti, ou s'il prétendait l'être, je ne trouverais rien à redire, bien que je puisse lui en vouloir un peu pour avoir fait une assertion inexacte. Mais le *Witness* passe pour un journal indépendant. Ses directeurs doivent avoir une idée étrange de l'indépendance, s'ils prennent parti contre les conservateurs et absolvent le parti libéral de toutes ses fautes. Je ne pense pas qu'il soit juste de leur part de se prétendre indépendants, et d'être partisans sous le masque de l'indépendance.

Quant à mon passé, à ce que j'ai dit et fait à propos de cette question, j'en fais juges les membres de la Chambre. Lorsque j'étais du côté de la droite, j'ai appuyé plusieurs fois les motions en faveur de la prohibition, et j'ai parlé en faveur, bien que ma manière d'agir parût déplaire à quelques-uns de mes collègues, et bien que la question fût jugée embarrassante, pour un gouvernement, comme elle l'est encore sans doute. Quand les conservateurs étaient au pouvoir, j'ai pris la même attitude que je prends aujourd'hui. Je ne parlerai pas du *Templar*.

Le *Witness* dit que j'ai demandé l'ajournement pour lire un extrait du *Templar*. Eh bien ! le *Templar* n'est pas mon organe, c'est celui du parti de la tempérance dans l'Ontario, et il est capable de se défendre. Je ne sais pas à quelle politique il appartient, mais j'en ai lu un extrait pour mettre le premier ministre, s'il ne l'avait pas lu, au courant de ce qui se disait, et lui fournir l'occasion de répondre, ainsi qu'il l'a fait.

Le *Witness* est prohibitionniste, et il l'a toujours été. Il peut vouloir la prohibition, mais il prend le moyen de l'empêcher. Si le *Witness* veut mêler la politique avec cette question et dire aux députés conservateurs : Nous n'avons pas besoin de votre

aide, laissez-nous ce soin—alors, nous pouvons renoncer à tout espoir d'avoir la prohibition.

Trouver des articles comme celui-ci dans des journaux qui se prétendent indépendants et favorables à la prohibition, c'est assez pour faire désespérer ceux qui désirent sincèrement l'application de la prohibition, de ne jamais voir leur vœu se réaliser.

En outre, le *Witness* est un journal de bonne morale, je dois dire, et plus que cela, c'est un journal religieux. Mais en définitive, je pense que parfois il fait une bonne somme de politique de parti sous le couvert de la religion. Il est fort bon de prêcher sur la religion, mais il serait également bon que le personnel de ce journal pratiquât les préceptes qu'elle prescrit. Je lui en indiquerai un, entre autres. Il pourrait essayer de garder—toute difficile qu'il puisse trouver la chose—ce commandement qui dit : " Faux témoignage tu ne rendras." Voilà ce que le *Witness* ferait bien de mettre en pratique.

Je lui en indiquerai un autre : " Ne jugez pas si vous ne voulez pas être jugé." Or, M. l'Orateur, le *Witness* me juge. S'il publie que je suis mû par des motifs politiques, que ne doit-on pas dire de ce journal et des membres de la droite, qui ont commencé à imputer ces motifs de mauvaise foi aux membres de la gauche qui préconisent des réformes de ce genre ?

Laissez-moi lui citer un autre texte, qu'il peut, je crois, méditer avec profit : " Toute maison divisée contre elle-même périra." J'espère qu'il publiera tous ces textes-là. Si les partisans de la prohibition ne doivent pas s'unir sur cette question, il nous est inutile d'espérer jamais voir le triomphe de ce principe.

Je ne veux pas retenir la Chambre, et je termine donc en disant que si le *Witness* veut être loyal envers moi et envers le parti conservateur, il rapportera en entier ce que je viens de dire en ce moment.

VOIES ET MOYENS—BUDGET.

La Chambre continue le débat ajourné sur la motion proposée par M. Fielding, savoir : Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil, afin que la Chambre siège en comité pour considérer les voies et moyens relativement au prélèvement des subsides à être votés à Sa Majesté.

M. TAYLOR : M. l'Orateur, je me propose de dire quelques mots seulement sur la question maintenant soumise à la Chambre.

D'abord, voici ce que j'ai à répondre à mon honorable ami, le député de Huron-sud (M. McMillan), le membre de la droite qui a parlé le dernier.

Ce député se représente et s'est toujours représenté ici comme un cultivateur pratique. Eh bien ! je demanderai à la Chambre, par votre intermédiaire, M. l'Orateur, s'il a raison. J'ai l'honneur et le plaisir de siéger depuis dix-huit ans avec l'honorable député en cette Chambre, quatre, cinq et même parfois six mois par année. Après chaque session, il s'en retourne chez lui pour se remettre, par un repos de quelques semaines, de ses durs travaux parlementaires. Ote-t-il son habit alors pour aller travailler sur la ferme ? A en juger par ses remarques d'hier, il a visité tous les comtés de la province de l'Ontario, à l'exception de Nipissing et d'Algoma, et passé deux ou trois jours dans chacun. Voilà qui absorbe, je crois, le reste de l'année. Or, que fait-il quand il voyage ? Il travaille pour le gouvernement de l'Ontario, moyennant deux dollars et demi par jour, ses dépenses payées. Il est évident que ce député a trouvé cette besogne préférable à celle de cultivateur, car il y consacre, non seulement son temps à lui, mais encore celui de son fils, qui participe à la même besogne, savoir : celle de faire des conférences aux cultivateurs.

M. McMILLAN : Je ne nie pas la chose, mais voilà plus que ne pourrait obtenir l'honorable député (M. Taylor).

M. TAYLOR : Je suis parfaitement de l'avis de l'honorable député (M. McMillan), c'est-à-dire que je n'aurais pas la force d'exploiter le gouvernement de l'Ontario comme il l'a fait. Ce monsieur, je n'en doute pas, emploie des hommes moyennant cinquante ou soixante-quinze cents par jour pour nourrir ses bestiaux au maïs américain, alors qu'il est sur le chemin à raison de deux dollars et demi par jour, au service du gouvernement de l'Ontario, pour enseigner aux cultivateurs la manière d'exploiter leurs fermes.

L'honorable député a tellement parlé que, par le temps qui court, à en juger par les remarques qu'il a faites hier, il ne semble pas croire ce qu'il dit. En effet, il a déclaré dans ces remarques qu'il est libre-échangiste. Il a dit ensuite que les droits protecteurs imposés sur les produits agricoles ne sont d'aucun profit pour les cultivateurs du pays. Il a cité le fait que dans tout le cours de la dernière saison, le prix du blé aurait été de 10 à 12 cents plus élevé à Buffalo et à Oswégo qu'il ne l'était sur les marchés du Canada, sur la rive opposée. Eh bien ! je cite le *Globe*, vu que ce journal est sa bible, et qu'il refuse de croire rien de tout ce que publient les autres journaux. Voici le rapport que le numéro de mercredi de ce journal donne du marché de Toronto :

Blé dur, n° 1, $1.07½ ; blé de Midland, $1.15 moulu en transit, et $1.12 à North-Bay.

$1.12 à North Bay, cela équivaudrait à $1.15 pour le blé dur n° 1 à Toronto.

Buffalo—Blé dur n° 1, $1.08. Oswégo—Blé du nord, $1.11 à $1.12; blé dur n° 2, $1.05.

Huit ou dix cents par boisseau de moins qu'il ne vaut sur le marché de Toronto. Cependant, l'honorable député a l'audace de se lever ici pour déclarer que sur les marchés américains le blé était coté à 10 ou 12 cents de plus que sur les marchés canadiens.

M. McMILLAN : M. l'Orateur, je soulève un point d'ordre. Le blé dur n° 1 n'est pas vendu par le cultivateur de l'Ontario ; ce blé vient du Nord-Ouest.

M. TAYLOR : Je ne parle pas du cultivateur de l'Ontario, je parle du blé canadien.

M. McMILLAN : Permettez-moi de donner une explication.

M. TAYLOR : Il n'y a pas là de point d'ordre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député de Huron ne peut sans sa permission interrompre un député qui a la parole.

M. TAYLOR : Il veut soulever un point d'ordre, mais il ne l'a pas fait.

M. McMILLAN : J'ai toujours compris que lorsqu'un député faisait une assertion inexacte, le membre de cette Chambre qui en était l'objet avait le droit de la rectifier.

M. l'ORATEUR : L'honorable député de Huron a dit qu'il soulevait un point d'ordre. Je crains que ce ne soit à tort, car nul député n'a le droit d'interrompre un autre membre de cette Chambre sans son consentement.

M. TAYLOR : Puis, l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a fait comme de coutume et comme ont coutume de faire un grand nombre de députés de la droite : il a consacré la plus grande partie de son discours à faire l'éloge des hommes politiques qui composent le cabinet actuel. " Ce sont non seulement des hommes d'Etat, dit-il, mais encore également, et surtout, des hommes d'affaires."

M. l'Orateur, si l'on compare les talents des hommes qui composent ce cabinet avec ceux du très honorable chef de l'opposition, quel est le rang des premiers ? Dans les conversations privées, ces messieurs croient que le très honorable chef de l'opposition est l'homme le plus capable du pays, et qu'il l'a prouvé et dans cette enceinte et au dehors. On n'a qu'à se rappeler ce qu'il a déclaré l'an dernier, lorsque le gouvernement a présenté son tarif préférentiel, qui devait s'appliquer à l'Angleterre seulement.

Le très honorable ministre nous a exposé à ce sujet comme à tout autre, ce qu'il adviendrait, et il a signalé que dès que la proposition deviendrait loi, presque tous les pays du monde participeraient à ses avantages de la même manière que l'Angleterre, et c'était vrai. Cependant, le chef du gouvernement actuel et ses collègues disaient que cette proposition s'appliquerait à l'Angleterre seulement.

Quant aux aptitudes que les membres du gouvernement actuel possèdent pour les affaires, prenons ces messieurs un par un, et voyons ce qu'il en est. Prenons d'abord mon honorable ami qui siège presque vis-à-vis de moi, le ministre sorti de l'ouest sauvage et inculte, le chef du département de l'Intérieur. Est-il homme d'affaires ? Eh ! c'est un avocat, et qui a jamais connu un avocat possédant à un haut degré l'esprit des affaires ?

Le gouvernement actuel a confié au ministre de l'Intérieur, un avocat, le soin de conclure une affaire avec deux hommes d'affaires rusés et roués, MM. Mackenzie et Mann, et quelle espèce de marché ce ministre a-t-il fait au nom du pays ? Ce marché dénote-il quelque aptitude pour les affaires de la part de ce ministre, qui a virtuellement cédé un continent pour faire bâtir cent cinquante milles de tramway ?

Passons au directeur général des Postes, qui siège à son côté : c'est encore un avocat. Est-il homme d'affaires ? La seule besogne que je sache lui avoir jamais été confiée fut celle de la charge de gérant ou de président de la Société de prêt des cultivateurs, et nous savons aujourd'hui le triste succès qu'il a obtenu dans cette besogne.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries est également un avocat, il n'est pas homme d'affaires. Je ne sache pas qu'il ait jamais fait d'autres affaires que des affaires se rapportant à sa profession. A-t-il des capacités d'homme d'affaires, pratiquement

L'honorable premier ministre, avocat lui aussi, a-t-il jamais été homme d'affaires ? Mais, tout le cabinet est composé d'avocats ! J'admets, comme tout le monde en cette Chambre et au dehors, que comme premier ministre, il fait bonne figure, mais de quel talent d'homme d'affaires a-t-il jamais fait preuve ?

Mon honorable ami, le ministre du Commerce, un avocat, a-t-il jamais laissé de traces dans le monde des affaires du pays ?

Le ministre des Finances est-il homme d'affaires ? Mais l'affaire de sa vie fut la politique et le journalisme ! Les journalistes en savent encore un peu moins, je crois, que les avocats.

Le ministre de l'Agriculture est-il homme d'affaires ? Eh ! il leur fallait un cultivateur, et ils ont pris celui-là ; et je dois dire qu'il a fait preuve, au moins, de beaucoup de prudence dans l'administration de la ferme expérimentale et de ce qui concernait la laiterie au Canada sous la direction des professeurs Saunders et Robertson. Il a convoqué ces messieurs et les autres principaux officiers du département, pour leur dire, je n'en doute pas : " Messieurs, je ne connais rien en fait de culture ou autre chose. Vous allez conduire la besogne, et je signerai les documents que vous me présenterez." Ces officiers ont été nommés par le gouvernement conservateur, c'étaient les meilleurs hommes qu'on pût choisir dans le pays, et le professeur Saunders, le professeur Robertson et les autres conduisent la besogne d'après les anciennes méthodes, et mettent à exécution le système que leur avait indiqué l'ancien gouvernement, relativement aux compartiments frigorifiques et au transport.

Nous avons encore un homme d'affaires dans la personne de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, un autre avocat. En quoi ses capacités d'homme d'affaires ont-elles brillé ? Assurément pas dans le contrat qu'il a conclu avec des hommes d'affaires au sujet de l'achat du chemin de fer du comté de Drummond.

L'honorable ministre des Travaux publics, qui siège à son côté, est-il homme d'affaires ?

Une VOIX : Il est notaire, et il signe des billets.

M. TAYLOR, Oui, c'est un notaire ; mais il a su faire ou influer sur l'affaire, pas pour lui-même, mais pour les membres de sa famille, dans le cas au sujet duquel il a avoué, ici, en Chambre, que ses fils avaient reçu $20,000 de l'homme avec lequel devait s'opérer l'affaire du chemin de fer du comté de Drummond. Mais il a déclaré que c'était à l'acquit du parti qu'il achetait un journal pour ses fils !

Le ministre de la Milice est-il homme d'affaires ? Il a pratiqué la médecine toute sa vie, jusqu'à ce qu'il entrât dans le cabinet actuel.

Puis, nous avons le ministre de la Justice, autre avocat, le Solliciteur général, autre avocat....

Le PREMIER MINISTRE : Voulez-vous qu'ils soient cultivateurs ?

M. TAYLOR :...le Secrétaire d'Etat, autre avocat. Voilà peu d'hommes d'affaires dans la personne d'aucun de ces ministres, pas plus que dans la personne des ministres que j'ai mentionnés jusqu'à présent, Mais il en reste trois autres, dont deux

sont percepteurs de taxes. L'honorable ministre des Douanes est un homme d'affaires pratique, de même que le ministre du Revenu de l'intérieur, mais ces hommes d'affaires pratiques ont dû accorder leurs services à raison de $2,000 de moins, annuellement que leurs collègues.

Nous avons encore un homme d'affaires dans la personne de l'honorable ministre de l'Intérieur, l'honorable député de Québec ouest (M. Dobell). C'est un homme d'affaires, mais dont l'habileté sous ce rapport est telle, que le gouvernement croit de son intérêt de le tenir loin de la Chambre et de l'envoyer courir l'Angleterre, car chaque fois qu'il se lève en cette Chambre, il fait preuve d'une habileté que les députés et le monde des galeries ne manquent jamais de reconnaitre. L'honorable ministre traverse sans cesse l'océan pour conseiller le peuple anglais sur la manière de bâtir une ligne de vapeurs en forme de goulot, ce qui constituera la ligne rapide du Canada.

L'honorable ministre des Finances a déclaré à la Chambre à grands sons de trompe qu'il avait opéré des changements radicaux au tarif, et je dois dire qu'il a exposé la chose sous une bien meilleure forme que ne l'a fait le ministre des Douanes, dont je m'occuperai tout à l'heure. Il a déclaré qu'il s'était arrêté à soixante item du tarif constituant la politique nationale de ses prédécesseurs, et il a signalé les changements profitables aux cultivateurs qu'il a apportés à ce tarif. Il a énuméré ces item, mentionnant les dispositions de l'ancienne politique nationale et du tarif actuel s'y rapportant, et il a exposé les opérations détaillées du tarif tel que modifié par la clause de faveur. Comment le tarif différentiel s'applique-t-il ? Je vais soumettre l'ancien et le nouveau tarif, en mentionnant dans des colonnes distinctes leurs dispositions respectives.

Articles.	Ancien tarif.	Tarif actuel.
Animaux vivants, n.s.a.....	20 p.c.....	20 p. c.
Livres imprimés, publications et brochures, ou parties détachées de ces articles, n.s.a., ne comprenant pas les livres de compte blancs, ni les livres à copier, les cahiers d'écritures ou de dessin	6c. par liv.	10 "
Articles en laiton, n.s.a.....	30 p.c.	30 "
Maïs non destiné à la distillation	7½c. p. bois.	En franchise
Bicycles et tricycles.....	30 p.c.....	30 p. c,
Houille bitumineuse, etc.....	60c. par ton. de 2,000 liv.	53c. par ton. de 2,000 liv.
Tissus de coton imprimés, peints ou colorés, n.a.p....	30 p.c.....	35 p. c.
Fil de coton à coudre sur bobines.....	25 "	25 "
Vêtements de coton, comprenant les corsets....	32½ "	35 "
Articles en velours, velvantine et peluche de coton, n.s.a	30 "	30 "
Rideaux confectionnés, garnis ou non garnis.....	30 "	35 "
Drogues, teintures et produits chimiques, n.a.p	20 "	20 "
Appareils électriques, et les pièces détachées de ces appareils, câbles d'éclairage à l'électricité, batteries électriques.....	25 "	25 "

M. TAYLOR.

Articles.	Ancien tarif.	Tarif actuel.
Articles de fantaisie :		
Soutaches, bracelets, cordons, franges, glands, etc.	30 "	35 "
Dentelles, collets et autres articles semblables en dentelle, tulles de coton, de toile, de soie et d'autres matières.....	30 "	35 "
Articles de lin, de chanvre et de jute :		
Damas de toile, comprenant les serviettes, les petites serviettes, les dessus de plats, les nappes, les toiles d'escalier....	25 "	30 "
Fruits :		
Raisins de Corinthe secs.	·01c. par liv.	·01c. par liv.
Raisins secs.....		
Oranges, citrons et limons, en boites d'une capacité n'excédant pas deux pieds et demi cubes.....	25c. p. botte.	25c. p. botte.

L'honorable ministre, en citant ces chiffres, a expliqué la manière dont le tarif différentiel s'appliquerait, démontrant une réduction considérable de la proportion en faveur du nouveau tarif, et concluant que les cultivateurs achèteraient leurs marchandises à un prix moindre.

Meubles en bois, etc..... 30 p.c.

Voilà un échantillon des soixante item énumérés, et je fais remarquer qu'il y a plus d'augmentations que de réductions. Je voudrais savoir de l'honorable ministre ou de tout autre député la quantité de meubles que nous importerons d'Angleterre en vertu de ce tarif différentiel. En quoi ce tarif profitera-t-il au cultivateur sous ce rapport ? Et puis, quels sont les instruments aratoires importés ici d'Angleterre, pour que les cultivateurs retirent des avantages du tarif différentiel à leur égard ? Mon honorable ami admettra qu'il n'y a pas un article dans la liste des instruments aratoires qui sera importé d'Angletere, pour l'usage de nos cultivateurs. Quel avantage ce tarif différentiel leur rapportera-t-il donc ? La même remarque s'applique aux voitures, aux essieux, et à tous les articles énumérés. Les cultivateurs canadiens font usage d'instruments aratoires adaptés aux besoins du pays, et les fermiers anglais font de même. Un Anglais croira ne pas devoir exposer sa vie en montant dans les voitures légères dont on se sert ici. Ainsi, relativement à toute la liste des soixante articles énumérés par l'honorable ministre, le cultivateur ne recevra aucun bénéfice du tarif différentiel, vu qu'il n'y a que deux item dans toute cette liste auxquels ce tarif s'appliquera, savoir : les cotons et les étoffes de laine. Quant à ces deux articles, le gouvernement avant l'adoption du tarif différentiel a élevé les droits de 30 à 35 pour 100. Sous l'empire du tarif différentiel, ces droits seront d'environ 26⅔ pour 100, et ainsi la réduction sera seulement de 3¼ cents par dollar sur la valeur des articles. Le gouvernement a admis le maïs en franchise, ce qui, d'après moi, cause un grand tort à l'industrie agricole, nonobstant l'avis de l'honorable député de Huron-ouest (M. McMillan).

Relativement à l'importation de tous ces soixante articles, les cultivateurs, en conséquence du tarif différentiel, effectueront probablement une écono-

mie de quelques cents annuellement; mais cette économie sera plus que compensée par le paiement des droits excédant l'ancien tarif. Voyons, par exemple, les droits imposés sur le sucre il y a quelques jours. Tous les cultivateurs font usage de sucre, et voici que le droit sur cet article est augmenté, maintenant de ½ cent par livre. Il y a encore l'augmentation des droits sur le tabac. Ainsi, le cultivateur paiera plus de droits sur le tabac et sur le sucre qu'il ne retirera d'avantages de l'application du tarif différentiel.

Une autre taxe proposée est celle concernant les journaux. Le directeur général des Postes entend réduire le port des lettres à 2 cents, mais taxer les journaux en raison du déficit en résultant, et partant, il va imposer un nouvel impôt aux cultivateurs. Le ministre des Finances a proposé encore une autre taxe, applicable aux cultivateurs et aux artisans qui épargnent quelque argent, c'est-à-dire celle qui consiste à réduire de 3 qu'il était à 2½ pour 100, l'intérêt payé sur les dépôts faits aux caisses d'épargne des postes.

Les membres de la droite signalent avec orgueil la diminution du droit sur le pétrole. Je m'étonne que le très honorable premier ministre ne craigne pas de prononcer le mot pétrole, après avoir promis au peuple d'en permettre l'entrée en franchise, pour réduire le droit que de 6 cents qu'il était à 5 cents par gallon.

Ces messieurs proclament avec force déclamations le fait d'avoir porté le fil d'engerbage à la liste des articles admis en franchise. Quels sont les faits? Le gouvernement fabrique ce fil aux pénitenciers. Il a demandé des soumissions à ses amis, et reçu des offres de trois maisons, savoir: de McCaul Frères, de Wood et Valence, et de Hobbs, Frères. La soumission de ceux-ci, pour le fil d'agavé, fut de 4 cents; et celle de McCaul Frères, de 4·40 cents. Avertis de la chose, Hobbs Frères modifièrent leur soumission en l'élevant à 4·30 cents, S'apercevant qu'ils n'avaient pas encore atteint la limite voulue, cette maison envoya un télégramme à son agent à Ottawa pour augmenter cette soumission corrigée de 10 autres cents, ce qui la portait à 4·40 cents, c'est-à-dire au montant de la soumission de McCaul Frères, et elle fut acceptée. On constate au compte relatif aux pénitenciers que cet article aurait été vendu 4 cents au lieu de 4·40 cents. Eh bien! A quel prix Hobbs Frères ont-ils vendu le fil d'engerbage? J'ai pris des renseignements la semaine dernière, d'un homme qui fait grand usage de cet article et qui l'a acheté de cette maison l'an dernier. Je m'informai du prix. On me montra le contrat, et l'on me déclara qu'on avait payé 5¼ cents pour ce fil d'engerbage que la dite maison, comme je l'ai signalé, avait obtenu à 4 cents, ce qui faisait un assez joli profit.

Hobbs Frères achètent-ils et vendent-ils du fil d'engerbage aujourd'hui? J'ai demandé à la même personne où il avait acheté son fil d'engerbage cette année, et s'il l'avait obtenu à aussi bon marché que l'an dernier. Il me répondit qu'il l'avait acheté d'une nouvelle maison, savoir: la compagnie de fil d'engerbage de l'Ontario. Je m'enquis des noms de ceux qui formaient cette Compagnie, et il me répondit qu'il y verrait. Je m'informai s'il avait payé le même prix, et il me dit qu'il payait 5¾ cents pour le fil d'agavé, et davantage pour le fil de qualités supérieures. Ainsi, il est résulté que les cultivateurs auront probablement à payer pour leur fil d'engerbage ¾ de cent ou 1 cent de plus cette année que l'an dernier, bien que cet article ait été porté à la liste des objets admis en franchise.

J'ai écrit à un de mes amis de Toronto pour lui demander qui constituait la Compagnie de fil d'engerbage de l'Ontario, et voici ce qu'il m'a été répondu:

En réponse à votre lettre d'hier, me demandat de vous apprendre qui compose la Compagnie de fil d'engerbage de l'Ontario, je dois vous dire que cette dénomination n'est que le nom commercial adopté par la Compagnie de quincaillerie Hobbs de London, dont T.-S. Hobbs, ex-député provincial, est le chef et le gérant général.

Les Hobbs, dit-on, ont acheté une certaine quantité de fil d'engerbage du gouvernement de l'Ontario, et comme ils ne se souciaient guère de le vendre au nom de leur propre maison, ils ont en conséquence adopté ce nom commercial à cette fin.

On peut se fier, je crois, à ce renseignement, vu qu'il émane de l'Agence Commerciale.

On voit donc que la Compagnie Hobbs rougissait de faire affaires en son nom relativement aux articles provenant de ce gouvernement-ci et du gouvernement de l'Ontario, et qu'elle a par suite adopté un nouveau nom, s'appelant la Compagnie de fil d'engerbage de l'Ontario.

J'ai écrit à une autre personne à ce sujet, et voici sa réponse:

Je crois que la Compagnie de quincaillerie Hobbs de London administre sa besogne concernant le fil d'engerbage sous le nom de la Compagnie de fil d'engerbage de l'Ontario, ainsi que la Compagnie indépendante de cordage.

Elle a constitué deux compagnies en dehors, de façon à faire supposer qu'elle aurait un peu de concurrence, mais ce sont les mêmes gens qui dirigent les deux compagnies.

Je crois, en outre, que l'agence du fil d'engerbage de Plymouth au Canada est soumise à leur direction.

Le monopole connu aux Etats-Unis sous le nom de Compagnie du fil d'engerbage de Plymouth a nommé pour le Canada un agent du nom de Hobbs, et ce sont les Hobbs qui ont la haute main sur toute l'affaire. Voilà pourquoi nos cultivateurs auront à payer cette année de trois quarts de cent à un cent de plus par livre, pour leur fil d'engerbage, qu'ils ne l'ont fait jusqu'ici.

Le gouvernement nous parle de l'abaissement du droit dont est frappé le fil de fer barbelé; or, voyons dans quel sens ce droit a été abaissé. Le fait est que le gouvernement a tellement abaissé cet impôt, qu'aujourd'hui, il ne se fabrique plus une seule verge de fil de fer barbelé au Canada. Nos gouvernants ont forcé nos fabricants de fil de fer barbelé à se réfugier aux Etats-Unis. Quand je suis allé chez moi, samedi dernier, j'ai demandé aux cultivateurs où ils achetaient cette année leur fil de fer barbelé, et ils n'ont répondu qu'ils en avaient importé un chargement de wagon de la Pennsylvanie. L'année dernière, ils le payaient 2½ cents, et cette année, ils le paient le même prix. Que devient alors cette réduction de prix dont on nous parle tant? Il y a quelque temps, il existait au Canada une florissante fabrique de tissu métallique à clôture. Il existe à Walkerville une fabrique qui emploie de quarante à cinquante ouvriers, et comment le gouvernement traite-t-il cette fabrique? Aujourd'hui, les compagnies de chemin de fer, ainsi que les cultivateurs des territoires du Nord-Ouest et des autres provinces du Canada emploient beaucoup de tissu métallique à clôture; or, comment le fabricant de

cet article est-il traité en ce moment? L'article fabriqué aux Etats-Unis n'est frappé que de 15 pour 100 de droit, et cela, prétend-on, afin de rendre cet article moins coûteux au cultivateur. Comment le gouvernement traite-t-il l'industrie canadienne du tissu métallique à clôture? Il frappe d'un droit de 20 pour 100 la matière première qui entre dans la construction de ces clôtures.

J'ai ici sous les yeux un diagramme de ce genre de clôture, et je vois qu'il entre dix fils de fer dans sa construction. L'un de ces fils, le numéro 9, est admis en franchise, tandis que tous les autres fils sont frappés d'un droit de 20 pour 100, de sorte que ces industriels songent en ce moment à fermer leur établissement, à traverser le fleuve, pour aller fabriquer ce tissu métallique aux Etats-Unis et l'expédier de là au Canada, ce qui leur permettra de réaliser un profit de 5 pour 100. En fabriquant ce tissu métallique aux Etats-Unis, ils sont en mesure de réaliser 5 pour 100 de profit de plus qu'en le fabriquant au Canada actuellement.

Le ministre des Finances, qui n'a virtuellement apporté qu'une seule modification au tarif, ayant pour effet d'augmenter le prix payé pour les sucres par les consommateurs canadiens, a terminé son discours en faisant claquer le fouet sur la tête des industriels canadiens. S'adressant aux fabricants, il leur dit :

Je suis porté à penser, M. l'Orateur, que l'industriel constatera que ce n'est qu'au prix d'un éternelle vigilance qu'il conservera sa protection.

En menaçant ainsi du fouet les industriels canadiens, le ministre des Finances semble leur dire : " Si vous voulez continuer à exploiter votre industrie au pays, il vous faudra appuyer le gouvernement au pouvoir, sinon, gare à votre tête, autant, du moins, qu'il s'agit de la politique fiscale du gouvernement."

Je regrette que le ministre des Douanes (M. Paterson) soit absent, au moment où je me propose de critiquer quelques-unes des observations qu'il s'est permis de faire. Je le répète encore une fois : le ministre des Finances nous a fait l'exposé de la situation financière avec plus de franchise et de loyauté que ne l'a fait le ministre des Douanes.

Le ministre des Douanes a, sans doute, voulu influencer les cultivateurs et le peuple canadien, et leur faire croire que le gouvernement, dans sa reforme du tarif, a fortement abaissé les droits et qu'ils vont grandement en bénéficier. Or, cela est contraire à la vérité des faits. Le ministre (M. Paterson) fidèle en cela à la tactique suivie par le gouvernement depuis son arrivée au pouvoir cherche à tromper le peuple : Le gouvernement a bien promis d'abaisser les impôts mais ne l'a pas fait. Il a bien promis de réduire les dépenses, mais il les a augmentées ; et voilà que le ministre (M. Paterson) veut faire croire au peuple que le gouvernement a abaissé l'impôt et réformé tout le tarif. Au début de sa harangue, l'honorable ministre s'est servi de paroles qui, interprétées littéralement, veulent dire que le gouvernement a abaissé de vingt-cinq pour cent le coût de chaque article acheté par le peuple. Voici textuellement ce qu'il a dit :

Vous abaissez les droits de 25 pour 100; c'est fort peu de chose, nous dit-on. On ne semble pas comprendre ce que veut dire cet abaissement de 25 pour 100 que nous avons fait subir à l'ancien tarif. Par exemple, vous offrez à un cultivateur du Nord-Ouest ou des autres provinces 60 cents pour le blé qu'il a vendu 80 cents jusqu-ici: Comment! 60 cents, s'écriera-t-il, mais c'est une réduction énorme! Bah! lui répondrez-vous, cette réduction n'est n'est pas si énorme que vous pensez, ce n'est que 25 pour 100 de moins. Et voilà précisément le langage dont se servent nos adversaires.

M. TAYLOR

En disant cela, le ministre des Douanes a voulu tout simplement faire croire aux cultivateurs que le gouvernement a abaissé le tarif de 25 pour 100, et que cet abaissement s'étend à tous les articles qu'ils achètent. Voici, nous-dit-il, un boisseau de blé qui vaut 80 cents; or, en abaissant le prix de ce blé de 25 pour 100, il ne vaut plus que 60 cents, et il cherche à faire croire au peuple que le nouveau tarif aura le même effet sur le coût de tous les articles qu'il achète.

L'honorable ministre doit parfaitement savoir que cela n'est pas exact. Voici comment les choses se passent : Un cultivateur va acheter aux Etats-Unis un article quelconque, qui lui coûte un dollar. Sous l'ancien tarif de 30 pour 100, cet article lui aurait coûté au Canada $1.30. Or, supposons que le gouvernement ait abaissé le tarif de 30 à 25 pour 100, et que l'individu en question aille acheter aux Etats-Unis un article qu'il paie un dollar. En acquittant le droit de 25 pour 100 imposé par le nouveau tarif, l'article lui coûte $1.25 au lieu de $1.30, soit une réduction de cinq cents ; et voilà que l'honorable ministre, en présence de ces faits, ose dire au peuple canadien que l'abaissement de prix subi par l'article en question serait égal à celui subi par le prix du boisseau de blé qui lui a servi de terme de comparaison, c'est-à-dire que l'abaissement total du prix serait de 25 pour 100.

L'honorable ministre a encore cherché à tromper le peuple, quand il a cité la liste de seize article et qu'il a dit :

Je vous ai cité seize articles empruntés au tarif général. Je me propose maintenant de vous citer une liste de 107 articles. Il y a environ 447 item imposables dans le tarif, et 200 item admis en franchise ; et si je ne me trompe, cette liste est absolument exacte.

J'ai parcouru le tarif, et je constate qu'il s'y trouve bien en effet 447 item dans la liste des articles imposables, comme l'a affirmé l'honorable ministre. Or, il prétend que le gouvernement a modifié 107 item en abaissant les droits dont ils étaient frappés. Voyons donc si cette affirmation est exacte et conforme à la vérité des choses. Il a bien énuméré 107 articles qui auraient subi un abaissement de droits ; mais il les a cités de façon à faire croire que chacun de ces articles formait un item du tarif.

Herminettes, couperets, hachettes, scies, coins, marteaux, leviers, pics, pioches, outils non aratoires. Il suffit de se reporter à l'item 289 du tarif, pour constater que ces dix articles figurent dans un seul item ; de sorte qu'il n'y a qu'un seul item qui soit mofidié, au lieu de dix. Passons à l'item 290 qui contient neuf articles—haches, faux, faucilles ou lames de faucheuses, hache-paille ou hache-foin, couteaux tranchants, herses, râteaux, fourches, manches de faucilles, rouleaux pour nivelage des champs et des chemins, forets pour plantage de poteaux, et autres instruments aratoires, n. s. a. Le ministre fait de ces articles autant d'item distinct, tandis que dans le tarif ils figurent tous dans le même item. Est-ce là un procédé honnête et loyal? J'ai en ce moment le tarif sous les yeux et les modifications y sont toutes indiquées. Voyons ce qui en est. A la première page du tarif, qui est la septième de la brochure, il y a sept item et une seule modification, de sorte qu'il y a six item à

cette page, qui n'ont pas été modifiés. La page suivante contient deux item, sans modification, il s'agit des boissons alcooliques. A la page suivante, je trouve vingt-sept item, dont quelques-uns contiennent sept ou huit articles, et sur ces vingt-six item, deux seulement sont modifiés. L'autre page renferme vingt-sept item et pas une seule modification ; la suivante, ving-cinq item sans aucune modification ; l'autre page contient vingt et un item, dont pas un seul n'ont été modifié ; la page suivante, dix-huit, item sans modification aucune ; à la page qui suit, il y a neuf item et cinq modifications ; l'autre page renferme quinze item dont trois sont modifiés ; la suivante, quinze item dont un seul est modifié ; l'autre, quinze item avec trois modifications. Cela nous donne donc 179 item sur les 447 qui sont imposables, et sur ces 179 item, dix-sept seulement ont subi des modifications. Il me serait facile de parcourir le tarif d'un bout à l'autre avec le même résultat.

Le ministre des Finances a exposé loyalement la question quand il nous a dit que sur les 447 item du tarif des douanes, il n'y en a que soixante qui aient été modifiés. Et le ministre des Douanes prétend nous faire croire que 107 item ont subi des modifications ! En outre, sur ces dix-sept item dont je viens de mentionner les modifications, il y en a plusieurs sur lesquels les droits ont été relevés de 30 à 35 pour 100, tandis que sur les autres, les droits ont subi un léger abaissement de 30 à 25 pour 100 ; mais il n'y a pas la moindre réduction dans le coût des marchandises importées.

Le ministre des Douanes a fait une autre déclaration de nature à induire en erreur, et je prie mon honorable ami, l'ex-contrôleur des Douanes, (M. Wallace) d'en bien prendre note, car je suis certain qu'il corroborera ce que j'avance. Voici les paroles de l'honorable ministre des Douanes :

Si l'on tient compte tant de l'importation des marchandises destinées à la consommation au Canada, sous le régime du tarif de réciprocité, que des droits de douane perçus sur ces marchandises pendant les six mois finissant le 31 décembre 1897, on constatera que le dégrèvement effectué par suite de l'abaissement de 12½ pour 100 des droits du tarif, s'élève au chiffre de $231,451, pour les six mois en question. En doublant cette somme, on peut arriver à une estimation aussi exacte que possible des opérations de l'exercice fiscal. On peut, en toute sûreté, doubler cette somme, puisque le commerce ne retrouve pas de suite son nouveau lit.

Le ministre ajoute :

On peut donc doubler cette somme, et l'on arrive à $1,042,000 de dégrèvement. Voilà donc le chiffre de la diminution des impôts pour une seule année, sous le régime de la réduction de 12½ pour 100. Grâce au nouveau courant donné au commerce et grâce au nouvel essor que lui imprimera le régime du tarif de 25 pour 100, comparativement à celui de 12½ pour 100, je ne crains pas d'affirmer et tout le monde conviendra que le dégrèvement des marchandises importées sous le régime du tarif de réciprocité représentera une diminution d'impôts de $2,000,000 pour l'exercice commençant en juillet prochain.

Si l'honorable ministre avait voulu être franc et loyal, il aurait dû nous présenter un tableau n'indiquant que le dégrèvement des marchandises importées de la Grande-Bretagne ; or, pendant les six mois en question, sous le régime du tarif de réciprocité, il a été importé de presque tous les pays du monde des marchandises jouissant de la réduction des droits.

Ces marchandises nous sont venues en forte partie d'Allemagne et des autres pays qui, au premier d'août prochain, seront exclus du bénéfice du tarif de préférence. Et cependant, le ministre des Douanes ose nous dire qu'après le premier d'août prochain, ce commerce ira grandissant et que nos importations accuseront au bénéfice du pays un dégrèvement annuel de deux ou trois millions de dollars ? Est-ce là un procédé franc et loyal ? Lorsque je suis allé chez moi, samedi dernier, un marchand me fit voir une boîte de faux-cols et de manchettes importés d'Allemagne et qu'il était à déballer. " Il y a quelques jours, me dit-il, un agent d'une maison allemande est venu me voir, et je lui ai donné une grosse commande pour des marchandises qui devront être délivrées après le premier de juillet prochain et avant le premier d'août, de façon à ce qu'elles bénéficient du tarif privilégié."

Il y a actuellement dans plusieurs parties du pays des agents de maisons allemandes qui prennent des commandes pour les marchandises dont la livraison devra se faire après le premier de juillet et avant le premier d'août prochain, au grand détriment de nos fabricants canadiens, tandis que les consommateurs de ces articles ne bénéficieront nullement de la réduction des prix. Quand le ministre des Douanes vient nous parler des économies effectuées par les conservateurs sous le régime du tarif de préférence pendant les six mois finissant le 31 décembre 1897, et quand il affirme que ce dégrèvement des articles importés doublera au cours des opérations de l'exercice fiscal, est-ce là un procédé honnête et loyal, quand il sait parfaitement que pour la période de temps en question, le tarif s'appliquait à quarante ou cinquante pays différents ?

Après le premier d'août prochain, le consommateur canadien ne bénéficiera nullement du tarif de préférence, sauf relativement aux articles de laine et de coton, puisque ce tarif ne s'appliquera qu'à l'Angleterre et qu'il n'affectera aucunement certaines catégories d'articles très usités au pays, tels que les voitures de roulage et les instruments aratoires. En somme, dans son discours, l'honorable ministre, je le déclare sans crainte, a agi en imposteur, cherchant à tromper le corps électoral et à faire croire aux cultivateurs qu'ils allaient bénéficier d'une réduction de prix sur les marchandises importées sous le régime du tarif de préférence.

Je regrette l'absence du ministre des Douanes, mais même en sa présence, je n'aurais pas à désavouer un seul mot de ce que j'ai avancé. Le discours qu'il nous a fait n'est tout simplement qu'une harangue d'élection, comme l'honorable ministre et ses collègues nous en ont fait entendre avant l'élection de 1896, dans le but de tromper le corps électoral canadien.

M. FROST : M. l'Orateur, l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a bien voulu dire au cabinet ce qu'il pense du tarif. Il a fait des gorges chaudes au sujet du grand nombre d'avocats que renferme le cabinet. Il n'a jamais trouvé à redire à la présence d'avocats au sein du cabinet lorsqu'il siégeait à la droite. Il trouve matière à critiquer dans le fait que l'honorable ministre de l'Agriculture est un agriculteur pratique, oubliant sans doute que le ministre de l'Agriculture dans le cabinet conservateur était médecin, chose parfaitement admissible à ses yeux.

En outre, il attaque l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) parce que le gouvernement de l'Ontario lui aurait payé un honoraire de deux dollars et demi par jour pour avoir donné des con-

férences devant les cercles agricoles. L'honorable député ne l'ignore pas, tous les hivers, le gouvernement de l'Ontario confie à un grand nombre d'agriculteurs compétents la mission d'aller discuter devant les cercles agricoles les différentes questions relatives à la culture, et cela, abstraction faite des partis politiques auxquels appartiennent ces conférenciers.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. FROST : C'est absolument exact. Je pourrais nommer une douzaine de gentlemen qui ont donné des conférences devant les cercles agricoles, l'hiver dernier ; je pourrais citer, entre autres, un gentleman de mon propre comté, parfaitement compétent en ces matières et qui, conservateur très convaincu qu'il est, est employé depuis quatre ans à cette œuvre.

Il faut dire à la louange du gouvernement de l'Ontario qu'il s'est toujours montré fort impatial à cet égard, et qu'il emploie à cette œuvre des conférenciers choisis indifféremment dans les deux partis politiques, pourvu qu'ils aient la compétence voulue. La Chambre le sait, personne n'est plus apte que l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) à discuter les questions pratiques ; il s'occupe avec succès d'agriculture, et non seulement sa réputation d'agronome est bien établie, mais il est vu d'un très bon œil de tous les cercles agricoles de la province de l'Ontario.

Mon honorable collègue, le député de Leeds-sud (M. Taylor), souffle tantôt le chaud, tantôt le froid. Tantôt il loue le gouvernement du jour d'avoir adopté la politique de ses prédécesseurs, tantôt il l'accuse de vouloir abolir la protection et de détruire nos industries. Jamais gouvernement n'a eu plus droit de se féliciter du résultat de son administration des affaires publiques que le cabinet actuel ; et jamais peuple n'a eu plus droit que le peuple canadien de se féliciter d'avoir à sa tête des hommes si remarquables par leur expérience consommée des affaires, et par leur clairvoyance politique.

Pendant leur long règne de dix-huit années, les conservateurs avaient réussi, par leur détestable régime fiscal, par le gonflement continuel de la dette publique, à provoquer une crise sans précédent et dont les effets se firent sentir d'une extrémité du pays à l'autre. Il ne saurait exister de plus haute preuve des capacités administratives d'un gouvernement que le fait de substituer la prospérité à la stagnation dans les affaires ; or, pendant les vingt-deux mois de son administration, le gouvernement a vu une crise sans précédent faire place à une prospérité également sans précédent dans l'histoire du pays. Jetons un coup d'œil rapide sur l'œuvre accomplie par le gouvernement. Pendant nombre d'années avant l'avènement du cabinet actuel, les terres agricoles avaient tellement perdu de valeur, qu'il était devenu presque impossible de vendre une ferme quelque part, et le prix des produits avait tellement baissé, que les cultivateurs ne savaient plus où donner de la tête pour acquitter leurs paiements. La crise industrielle était générale ; les hautes cheminées des fabriques qu'on nous avait promises, à l'inauguration du régime protecteur, il y a dix-huit ans, n'étaient guère visibles, et là où elles existaient, il en sortait fort peu de fumée.

Nos compatriotes durent s'expatrier par milliers pour aller chercher du travail aux Etats-Unis ; triste résultat de ce régime fiscal tant prôné par ses admirateurs et qui devait fonder les industries nationales. Or, quelle est la situation actuelle ? Sur tous les points du pays se manifestent des signes évidents de progrès. Je le demande à l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) : la ville même où il demeure n'est-elle pas plus prospère aujourd'hui que jamais ? Toutes les fabriques y sont en exploitation, non seulement le jour, mais la moitié de la nuit. L'honorable député le sait parfaitement : jamais sa ville n'a été ni aussi prospère ni aussi florissante qu'elle l'est en ce moment. De fait, ces jours derniers, l'honorable député, en compagnie d'un député très en vue de cette Chambre, se trouvait dans une fabrique de voitures située dans une ville voisine, et le gérant lui a dit qu'il lui était impossible d'exécuter les commandes avec la rapidité voulue, ajoutant qu'aujourd'hui, il sort des ateliers trois voitures à l'heure au lieu de deux, et qu'il allait se mettre en mesure d'en fabriquer quatre à l'heure.

M. TAYLOR : Je n'ai pas dit qu'il nous était impossible de remplir toutes les commandes, puisque, de fait, nous sommes en mesure de le faire, et aujourd'hui, nous fabriquons quatre voitures à l'heure au lieu de trois, comme autrefois.

M. FROST : J'espère que la fabrique sera en mesure de fabriquer cinq voitures au lieu de quatre.

M. TAYLOR : Je dois ajouter, toutefois, que nous ne faisons pas d'argent.

M. FROST : L'honorable député a lui-même fourni la preuve du progrès réalisé sous le régime actuel. Aujourd'hui, il existe à peine une seule industrie qui ne soit en mesure de remplir toutes les commandes qui lui viennent, et ce qui se passe dans le monde industriel est une preuve remarquable du succès qui a couronné l'œuvre de tarification si habilement accomplie par le ministre des Finances. Je vais emprunter quelques citations au dernier numéro du *Canadian Manufacturer*, l'interprète reconnu du protectionnisme au Canada. Ce journal est hostile au libéralisme, et c'est lui qui a déclaré un jour que, si jamais le parti libéral arrivait au pouvoir, toutes nos industries tomberaient dans un état de stagnation et que toutes les affaires seraient paralysées ; bref, qu'il nous faudrait virtuellement fermer boutique et transporter nos industries manufacturières aux Etats-Unis. Voici donc ce que je lis dans le numéro de ce journal, en date du premier de juillet :

La Compagnie manufacturière "Cobban" de Toronto emploie un plus grand nombre d'ouvriers que jamais, et elle dit que les perspectives sont excellentes.

La Compagnie de fonderie "Gurney", de Toronto prévoit un surcroît d'activité dans ses affaires. Les affaires du mois de février, cette année, ont été bien meilleures que dans le mois correspondant de 1897.

Les usines de machines "Abell" de Toronto; sont en pleine exploitation. Elles sont actuellement à exécuter des commandes au chiffre de $50,000 pour les territoires du Nord-Ouest.

La compagnie de verrerie "Sydenham" de Wallaceburg, Ont., a une entreprise pour la fabrication de plusieurs chargements de wagons de globes pour lanternes.

Les chantiers de construction navale de Bertram, de Toronto, ont une pléthore de commandes. Le temps de surcroît est de règle, et tout le monde est si occupé, que c'est à peine si les ouvriers ont le temps de prendre leur lunch.

Sur le chemin de fer canadien du Pacifique il y a tant de trafic qu'à la boutique de peinture à la Jonction de Toronto, Ont., dix-huit ouvriers chôment actuellement,

dans l'impossibilité où se trouve la compagnie de détacher un service du chemin les wagons qui ont besoin de réparation.

On s'attend à ce que la coupe du bois sur la rivière Tobique, N.-B., atteigne le chiffre de 50,000,000 de pieds, pour les opérations de l'hiver dernier. La coupe de bois en amont de la rivière Saint-Jean sera probablement deux fois aussi forte que celle de la rivière Tobique.

La Compagnie de toitures métalliques de Toronto a jugé nécessaire d'agrandir son bâtiment d'un tiers, en raison du fait que ses ventes de cette année sont le triple de celles de l'année dernière. Menzie, Turner et Compagnie, fabricants de stores de fenêtres, à Toronto, disent que leurs machines marchent jour et nuit, et jusqu'ici, cette année, ils ont fait le double d'affaires de la période correspondante, l'année dernière. Ils emploient le double d'ouvriers.

La Compagnie Dyson-Gibson de Winnipeg, fabricants d'épices, etc., demande par voie de lettres patentes, l'autorisation de porter son capital à $100,000.

La Compagnie de lumière électrique Deschênes, du village de Deschênes, Québec, est à faire dresser des plans pour l'établissement d'un système de barrages destinés à développer une force de 3,000 chevaux aux rapides Deschênes. Une nouvelle station électrique doit être bientôt construite.

John Hope et Cie, fabricants de bobines, de Lachute, Québec, disent avoir fait beaucoup d'affaires cet hiver. Ils viennent de recevoir d'importantes commandes de quelques-unes des principales filatures du Canada.

Hamelin et Ayers, de Lachute, Québec, ont récemment ajouté à leur matériel d'exploitation deux nouveaux métiers à tisser.

Je tiens à faire observer ici un fait: C'est que l'industrie des lainages est certainement sur un pied de grande prospérité.

La fabrique de pulpe Milton, à Milton, comté de Queen, N.-E., compte une production mensuelle de 2,000 tonnes. La fabrique consomme de six à huit chargements de wagons de bois par jour, et l'exploitation marche admirablement. Le gérant Hughes est fier à bon droit de sa fabrique.

Le chemin de fer canadien du Pacifique aura bientôt un élévateur d'une capacité de 800,000 boisseaux, à Saint-Jean, N.-B. La compagnie possède déjà à cet endroit un élévateur d'une capacité de 300,000 boisseaux.

Il y a en ce moment devant la Chambre de nombreuses demandes de constitution de compagnies à fonds social, avec des capitaux variant de $50,000 à $500,000. Tout le numéro du journal en question abonde de preuves de la prospérité dont a joui le pays au cours de l'année dernière, et surtout depuis la réforme du tarif effectuée par l'honorable ministre des Finances. Toutefois, ce que j'ai cité suffit pour nous donner une idée de cette prospérité. Nous avons donc la preuve ici que le pays marche à grands pas dans la voie de la prospérité. Quand on se rappelle que sous le régime protecteur tant prôné par les conservateurs, les affaires et les industries étaient, d'un bout à l'autre du pays, dans un état de stagnation tel, que nos nationaux émigraient en masse, j'ai raison de dire à l'honorable député de Leeds-sud que ses affirmations sont contraires à la vérité des faits.

On a encore fortement accusé le gouvernement de ne pas avoir rempli ses engagements. Si ces accusations étaient fondées, le gouvernement serait certainement coupable; mais si nous considérons son œuvre depuis vingt mois, l'homme sans préjugés constate que c'est quelque chose de presque merveilleux.

Quels sont les engagements que le parti libéral, dans l'opposition, a pris envers le pays? Le premier ministre n'a-t-il pas déclaré que si on lui donnait le pouvoir il règlerait la question des écoles du Manitoba avant six mois, qu'il la règlerait d'une manière définitive et à la satisfaction de tout le pays? Est-ce que cette promesse n'a pas été remplie? Est-ce que la question n'a pas été réglée à la satisfaction du pays? C'est justement pour cette raison que nous avons aujourd'hui la paix d'un bout à l'autre du pays. Nous étions divisés par des difficultés de race et de croyance depuis plusieurs années. Aujourd'hui, tout cela est disparu, et au lieu de se quereller sur des questions de race et de croyance, tout le monde s'occupe de faire de l'argent et de fonder une grande nation. Dans ce cas-ci, on est bien obligé de l'avouer, l'engagement a été rempli.

Le gouvernement a promis d'arrêter l'émigration de nos compatriotes aux Etats-Unis. Ne pouvons-nous pas raisonnablement prétendre qu'il a réussi, et dire que tout Canadien qui peut et veut travailler a la chance de trouver du travail.

Ne pouvons-nous pas dire que les promesses du gouvernement de diminuer le tarif suivant les exigences du revenu, mais aussi de façon à permettre à nos industries de prospérer plus que sous le règne tant vanté de la politique nationale, ne pouvons-nous pas affirmer, dis-je, que ces promesses ont été remplies? Ce que je viens de lire en est une preuve.

Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) n'a-t-il pas déclaré que si on lui donnait le pouvoir, les terres vacantes du Manitoba et du Nord-Ouest se coloniseraient rapidement? Est-ce que ce n'est pas ce que nous avons vu cette année? Est-ce qu'il n'y a pas eu dans le Manitoba et le Nord-Ouest une immigration plus grande qu'à aucune époque de l'histoire de cette contrée? Je crois que les députés du Manitoba et du Nord-Ouest corroboreront mon affirmation.

Les libéraux ont promis, en outre, que, s'ils arrivaient au pouvoir, nous aurions des relations commerciales plus intimes avec la Grande-Bretagne. Est-ce que le tarif de droits différentiels en faveur de la mère-patrie n'est pas l'accomplissement de cette promesse? Nous avons entendu l'honorable député de Leeds-sud nous dire ce qu'était, suivant lui, un tarif de droits différentiels. Mais a-t-il donné un exposé fidèle de la question? Est-ce que le tarif de droits différentiels adopté par le Canada n'est pas une des choses qui a le plus contribué à resserrer les liens qui unissent les diverses parties de l'Empire? L'on nous a dit que nous avions jeté de la poudre aux yeux des habitants de la Grande-Bretagne qui ont été les dupes de notre politique à ce sujet. S'il en est ainsi, ce sont des gens plus stupides qu'on ne se l'imagine d'ordinaire. Le peuple anglais a une industrie et un commerce qui surpassent l'industrie et le commerce de tout autre pays du monde. C'est certainement vouloir en imposer à notre crédulité que de dire qu'un tel peuple s'est laissé duper dans une question d'affaires et de finance. Nous savons qu'il n'en est pas ainsi. Le très honorable premier ministre est allé en Angleterre et a eu une réception que l'on n'avait jamais accordé à un autre représentant d'une colonie. Non seulement nous avons été heureux et enchantés, mais nous avons été étonnés de la cordialité de cette réception. Pas un club, pas une classe du peuple, pas un homme d'Etat important qui ne se soit empressé de lui faire honneur. Et les bienfaits de cette politique que le premier ministre a adoptée en faveur de l'Angleterre, ont été étendus à une colonie sœur. En agissant ainsi l'honorable premier ministre a plus fait que qui que ce soit auparavant pour resserrer les liens qui unissent les différentes parties de l'Empire, et pour donner au Canada une place proéminente comme nation aux yeux de tous les pays du monde.

Une autre promesse que nous avons faite, c'était de donner à l'agriculture une vie nouvelle. Quelqu'un peut-il prétendre que cet engagement n'a pas été rempli ? Est-ce qu'il n'y a pas eu une hausse dans les prix des produits agricoles ? Est-ce que nos exportations sur le marché anglais n'ont pas considérablement augmenté, grâce à la politique de mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) ? Est-ce que les entrepôts frigorifiques que l'honorable ministre a établis depuis qu'il dirige un département n'ont pas augmenté les facilités de transport, et n'ont pas contribué à faire hausser le prix de nos produits et à donner un regain de vigueur à l'agriculture ? Nous constatons que nos importations se sont élevées, l'an dernier, à seize millions de plus que l'année précédente, et dans les six mois expirés le 1er janvier dernier, il y a eu une nouvelle augmentation de seize millions,—ce qui forme, jusqu'au 1er janvier dernier, un total de trente-deux millions de dollars. Ces faits démontrent bien, je crois, que le gouvernement a rempli ses promesses et a amélioré les moyens de transport.

Le gouvernement a promis de mettre un terme aux déficits. Est-ce que quelqu'un soutiendra qu'il n'a pas tenu parole ? Les déficits sont certainement choses du passé, nonobstant le fait que le gouvernement ait réduit les droits de 12½ pour 100 en faveur de la mère-patrie, et que nous accorderons une autre réduction de 12½ pour 100 le premier juillet prochain.

Je pense donc que, vû les quelque vingt mois qu'il a été au pouvoir, le gouvernement a fait beaucoup, et que ses membres se sont conduits comme des hommes d'affaires. Peu m'importe que les ministres soient des avocats, ou des médecins, peu m'importe de savoir quelle était leur profession, je dis que ce qu'ils ont fait depuis qu'ils sont au pouvoir prouvent qu'ils sont des hommes d'affaires. De plus, le pays est avec eux. Je crois que toutes les élections partielles qui ont eu lieu ont été remportées par le gouvernement.

Quelques VOIX : Non.

M. FROST : Bien, les libéraux n'ont pas perdu un seul de leurs sièges, tandis qu'ils en ont enlevé un bon nombre aux conservateurs. Nous sommes bien prêts à concéder que les honorables membres de la gauche ont réussi à conserver leur terrain dans une ou deux élections, dans une seule, je pense. Mercredi dernier, nous avons eu une preuve de la popularité du gouvernement, lorsque, dans le comté de Prince (Ile du Prince-Edouard), le candidat ministériel a obtenu sur son concurrent une majorité de 289 voix, quand dans les élections générales il n'avait obtenu qu'une majorité de 81 voix, c'est-à-dire que la majorité du candidat ministériel a plus que triplé depuis les élections générales. Je crois que c'est là une preuve que la popularité du gouvernement est établie sur des bases solides et durables ; et je suis convaincu que le peuple appuiera les membres de l'administration aussi longtemps qu'ils continueront à diriger les affaires du pays en hommes d'État et en hommes d'affaires, et que le peuple ne s'occupera pas le moins du monde de savoir quelle était la profession des ministres avant d'entrer en fonctions, s'ils étaient avocats ou médecins.

Le gouvernement a pris d'autres engagements ; et ils les exécutera avant longtemps. La Chambre est maintenant saisie de l'Acte du cens électoral. Nous avons promis au pays d'abroger cet acte inique, et la Chambre des Communes en votera l'abolition, quel que soit le sort réservé à cette mesure par une autre Chambre.

Il y a aussi l'Acte des pensions de retraite dont on a beaucoup parlé dans cette Chambre. Nous verrons aussi l'abrogation de cet acte. Il y a aussi un autre important sujet : l'honorable premier ministre a solennellement promis au peuple canadien de soumettre à un plébiscite la question de la prohibition. Un bill dans ce sens sera bientôt présenté, et l'engagement sera exécuté à la satisfaction, je crois, de mon honorable ami, le député de Durham-est (M. Craig).

Telles sont les choses qui ont été faites par le gouvernement actuel pour favoriser le progrès et l'avancement de ce pays. Elles démontrent que ce gouvernement, bien ancré dans le cœur du peuple, est patriote et déterminé à remplir les engagements qu'il a pris. Les honorables messieurs de la gauche font quelquefois parade de leur loyauté et, d'année en année, ont accusé les libéraux de déloyauté. Eh bien ! durant leurs 25 ans de pouvoir depuis la Confédération, j'aimerais qu'on me signalât un seul fait qui donne aux conservateurs le droit de se réclamer tout particulièrement de leur loyauté. La vérité est que beaucoup de choses indiquent tout le contraire. Les libéraux eux ne sont pas plutôt arrivés au pouvoir, que par la sage et conciliante attitude du premier ministre, cette colonie prend dans l'Empire et dans tout le monde, une place qu'elle n'a jamais eue auparavant. L'on nous disait qu'il était impossible d'obtenir la dénonciation des traités belge et allemand, parce que, voyez donc ! l'Angleterre ne voulait pas nous accorder l'équivalent de ce que nous lui donnions. Cependant, la politique adoptée par l'honorable premier ministre a non seulement provoqué la dénonciation des traités belge et allemand, mais a amené la revision de tous les autres traités faits entre la Grande-Bretagne et les autres pays, et dans quelques mois nous serons une nation capable de faire nos propres traités, suivant nos désirs et conformément à nos propres intérêts.

Ce n'est pas tout, il y a 20 ans, lors de l'inauguration de la politique nationale, le premier ministre de ce temps-là présenta une proposition, afin de favoriser le développement des ressources minières de ce pays. Eh bien ! 20 ans se sont écoulés, et nos ressources ne se sont pas développées ; ce n'est que depuis que le gouvernement actuel tient les rênes du pouvoir que nous constatons le développement sans précédent des richesses minières de la Colombie anglaise et du district du Yukon. Ces richesses attirent à l'heure qu'il est l'attention du monde entier, et des milliers de mineurs se dirigent vers ces régions dans l'espérance d'y trouver de l'or et de l'argent. Avant peu de temps, on va placer des millions et des millions de dollars pour le développement de ces ressources minières. Pourquoi cette activité ? Simplement parce que le gouvernement a compris les grandes perspectives qu'offrait la moitié septentrionale du continent, et a compris qu'il était nécessaire de prendre des mesures vigoureuses afin d'assurer le développement de ces ressources. Je dis qu'il n'y a pas, dans le pays, un homme, quelque obtus qu'il soit, qui n'avoue que pas une réunion de personnes n'aurait fait preuve d'une science des affaires plus grande que celle déployée par le gouvernement dans le développement des ressources minières du Canada. On

construit le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Le gouvernement a envisagé cette question avec courage, et mène cette entreprise a bonne fin ; et aujourd'hui nous avons une voie ferrée qui traverse le district minier de la Colombie anglaise, et le gouvernement a fait un arrangement qui assure sur ce chemin de fer, une réduction des prix de transport que nous n'aurions jamais pu obtenir autrement. Le chemin de fer canadien du Pacifique a cédé au gouvernement la réglementation des tarifs, et nous savons qu'en conformité de l'arrangement qui a été conclu, les tarifs ont déjà été réduits dans les territoires du Nord-Ouest, ainsi que sur les chemins de fer qui relient l'est et l'ouest.

Le gouvernement s'est aussi occupé de l'Intercolonial, un chemin de fer qui ne nous a jamais rien rapporté, et dont l'exploitation a toujours englouti, chaque année, de un demi-million à un million de dollars. L'ancien gouvernement n'a jamais pu réellement rien faire avec cette voie ferrée, mais l'administration actuelle a pris la chose en mains et aujourd'hui nous avons des convois qui font directement le trajet entre Halifax et Montréal sur la propre ligne de l'Intercolonial. Il est vrai que l'on a porté des accusations contre le gouvernement à ce sujet ; et que j'ai entendu porter aujourd'hui une accusation contre le ministre des Travaux publics relativement à cette voie ferrée. J'ai entendu hier soir l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) porter la même accusation, et bien que le ministre des Travaux publics se soit levé, dans cette Chambre, et ait nié ces imputations à maintes reprises, on ramène toujours la même accusation sur le tapis.

M. BENNETT : Certainement.

M. FROST : Alors pourquoi ne demandez-vous pas la nomination d'une commission afin de formuler vos accusations avec courage et en termes formels ? Pourquoi continuez-vous à faire des insinuations ici ?

M. BENNETT : Comme l'honorable député a parlé de moi en particulier, qu'il me permette de lui dire....

M. FROST : Je vous ai nommé parce que je vous ai entendu porter l'accusation.

M. BENNETT : Je me lève avec la permission de l'honorable député, si celui-ci veut bien avoir la courtoisie de me laisser dire quelques mots. Que l'honorable député consulte les *Débats* de l'an dernier, et il verra que le ministre des Travaux publics a déclaré avoir obtenu $20,000 de M. Greenshilds. Je le crois et vous ne le croyez pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Permettez-moi de dire que l'assertion de l'honorable député (M. Bennett) n'est pas vrai, et il le sait.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FROST : Il est bien facile de se répandre ainsi en accusations et en calomnies, mais il n'est pas aussi facile de les prouver. Si quelques député croit pouvoir les prouver, qu'il demande une commission d'enquête.

M. DAVIN : Je soulève une question d'ordre. Le ministre des Travaux publics a dit que la déclaration de mon honorable ami (M. Bennett) n'était pas vraie, et que celui-ci le savait. Est-ce que cela est dans l'ordre ?

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Peut-être aussi que l'honorable député de Simcoe n'était pas dans l'ordre en réitérant une accusation qu'il a portée hier soir, si j'ai bien compris, et que le ministre des Travaux publics avait niée. Il est vrai, d'un autre côté, que le ministre des Travaux publics n'était pas dans l'ordre en disant que l'honorable député (M. Bennett) faisait une déclaration qu'il savait ne pas être vraie. Si l'on n'avait pas porté cette accusation, l'on n'aurait pas provoqué une telle réponse.

M. CLANCY : J'aimerais savoir M. l'Orateur, si vous décidez qu'une violation des règlements en justifie une autre. Mon honorable ami a attiré l'attention sur un point très important, à savoir que l'honorable ministre des Travaux publics n'est pas dans l'ordre en disant que l'honorable député de Simcoe avait fait une assertion qui n'était pas vraie, et qu'il s'avait ne pas être vraie. Mon honorable ami demande votre décision sur ce point.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Il est trop tard pour soulever cette question, car l'incident est clos.

M. MONTAGUE : Je prétends que l'honorable ministre des Finances se trompe du tout au tout. L'incident n'est pas clos, la question d'ordre a été soulevée par l'honorable député l'Assiniboïa-ouest (M. Davin).

Le MINISTRE DES FINANCES : La question d'ordre n'a pas été soulevée lorsque les paroles incriminées ont été prononcées.

M. MONTAGUE : Oui.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : La question n'a pas été soulevée hier soir.

M. MONTAGUE : Oui, car le ministre des Travaux publics a répété, il y a quelques instants les paroles dont il s'était servi hier soir. Le cas est très clair, et toute personne qui connaît un peu les règlements de la Chambre sait que le ministre des Travaux publics doit retirer ses paroles. On nous a dit que l'assertion d'un honorable député était absolument fausse et que celui-ci la savait fausse, je prétends qu'on ne peut tolérer un pareil langage, même de la part du ministre des Travaux publics. Nous devons maintenir la dignité de la Chambre, quand bien même la dignité du ministre des Travaux publics aurait à en souffrir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me lève pour parler sur la question d'ordre. Quand l'honorable député a affirmé que j'avais dit, l'an dernier, avoir obtenu de l'argent du chemin de fer du comté de Drummond et que ma déclaration se trouvait dans les *Débats*, j'ai répondu que l'assertion était fausse et qu'il le savait. Je l'ai dit, et si mon honorable ami a affirmé qu'on pouvait lire dans les *Débats* de l'an dernier, que j'avais déclaré avoir reçu de l'argent du chemin de fer du comté de Drummond, je répète que l'honorable député affirme ce qu'il sait ne pas être vrai, car ces paroles-là ne se trouvent pas dans les *Débats*. Je soutiens que je suis parfaitement dans l'ordre en disant

qu'un membre de cette Chambre ayant devant lui la version officielle des *Débats*, qui prête à un de ses collègues des paroles que ce dernier n'a pas dites, affirme ce qu'il sait ne pas être vrai.

M. BENNETT: Comme je suis l'agresseur, je désire dire quelques mots sur la question d'ordre. L'honorable ministre des Travaux publics n'a pas bien saisi ce que j'ai dit hier soir. Je n'ai pas dit, je crois, que la déclaration se trouvait dans les *Débats*. J'ai dit que telle était la déclaration, et qu'il lui incombait de la réfuter. Je dirai simplement à l'honorable ministre des Travaux publics que je n'ai pas parlé ainsi dans le but de lui faire tort auprès de ses collègues, car je sais qu'il est tellement fort dans le cabinet que cela ne peut absolument rien lui faire.

M. MONTAGUE: Nous devrions avoir une décision sur la question d'ordre.

Sir CHARLES TUPPER: Je n'ai pas encore parlé sur la question d'ordre et je me lève, non pas pour m'immiscer dans cette discussion, mais pour dire simplement qu'il y a dans cette matière quelque chose de plus important qu'un échange d'opinions entre les deux côtés de la Chambre. C'est une question d'ordre fondamentale que M. l'Orateur-suppléant est appelé à résoudre. Celui-ci a acquis une grande expérience dans cette Chambre, et il sait qu'il est absolument contraire aux règlements et qu'il est formellement défendu à un député, quelque grande que soit la provocation et quelque forte que soit sa conviction, de dire—et depuis trente ans que ce parlement est en existence la chose n'a jamais été permise—qu'un honorable député a fait une assertion fausse et qu'il savait fausse. C'est là une infraction aux règlements de la Chambre, et je suis convaincu que vous, M. l'Orateur-suppléant, seriez le dernier homme à modifier cette règle importante de la discussion parlementaire. Le ministre des Travaux publics peut être fortement provoqué; il peut avoir de bonnes raisons de faire cette déclaration, mais les paroles dont il s'est servi sont absolument prohibées par les règlements. Je suis certain que le ministre des Travaux publics n'hésitera pas à dire, dans les circonstances, qu'il retire les paroles qu'il a prononcées, à savoir que l'assertion de mon honorable ami était fausse et que celui-ci le savait, parce que l'usage de telles paroles n'est jamais permis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Me serait-il permis....

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

Le MINISTRE DES FINANCES: Me serait-il permis de dire quelques mots ?

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: Dois-je comprendre que l'honorable ministre des Finances désire parler sur la question d'ordre.

Le MINISTRE DES FINANCES: Oui.

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

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: Je pensais que l'honorable ministre des Finances avait fait quelques observations sur la question d'ordre. Je me trompe peut-être.

M. MONTAGUE: Je soulève une autre question d'ordre. L'honorable ministre des Finances a déjà parlé sur la question d'ordre.

Le MINISTRE DES FINANCES: J'ai été interrompu et l'on ne m'a pas permis de terminer mes remarques sur la question d'ordre. Je désire soumettre une question à la décision de M. l'Orateur-suppléant.

M. MONTAGUE: La Chambre se rappelle....

Le MINISTRE DES FINANCES: L'honorable député ne se rappelle peut-être pas....

M. MONTAGUE: C'est peut-être le contraire.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je suis prêt à me soumettre à la décision de M. l'Orateur-suppléant, mais on m'a interrompu dans mes remarques.

M. MONTAGUE: Je demande votre décision sur la question d'ordre, M. l'Orateur-suppléant.

Le MINISTRE DES FINANCES: Si vous estimez, M. l'Orateur-suppléant que j'ai déjà parlé sur la question d'ordre, je suis prêt à me soumettre à votre décision.

Quelques VOIX: A l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: Je croyais que l'honorable ministre des Finances avait déjà parlé.

Le MINISTRE DES FINANCES: J'ai été interrompu.

M. SPROULE: Je désire dire quelques mots...

Le MINISTRE DES FINANCES: Je désire dire.....

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: Je comprends que le ministre des Finances veut parler sur la question d'ordre. Je croyais qu'il avait déjà parlé. Je serai obligé naturellement d'appliquer dans ce cas-ci la même règle que dans les autres.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je demande la permission de dire quelques mots, car l'on m'a interrompu et je n'ai pu finir ma phrase. Je veux faire remarquer que l'on doit soulever une question d'ordre lorsque les paroles incriminées sont prononcées.

M. MONTAGUE: A l'ordre !

Le MINISTRE DES FINANCES: Je désire ajouter....

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

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: Je comprends que l'honorable ministre des Finances donne une explication personnelle.

M. MONTAGUE: Je dis que....

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: Quand le ministre des Finances parlera sur la question d'ordre je serai obligé de le rappeler à l'ordre, car il a déjà parlé sur ce sujet.

Sir CHARLES TUPPER: A l'ordre !

Le MINISTRE DES FINANCES : Je prétends ne pas avoir parlé sur la question d'ordre car on ne m'a pas permis de terminer mes remarques.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur-suppléant a rendu sa décision.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si M. l'Orateur-suppléant a rendu sa décision, il le dira.

M. MONTAGUE : L'Orateur-suppléant l'a dit.

Sir CHARLES TUPPER : Il l'a dit deux fois.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT (M. Brodeur) : Je puis me tromper, mais il me semble que l'honorable ministre (M. Fielding) a émis son opinion sur l'appel au règlement. L'interruption a peut-être empêché l'honorable ministre (M. Fielding) de continuer ses observations ; mais je crois maintenant qu'il a déjà parlé. Avec le consentement unanime de la Chambre, l'honorable ministre peut parler de nouveau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne demande pas le consentement de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : J'en appelle au règlement.

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir CHARLES TUPPER : Je dis qu'après que le président....

Quelques VOIX : A l'ordre ! Que l'Orateur décide.

Sir CHARLES TUPPER : Comment puis-je être hors de la question ? Je parle sur un appel au règlement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (sir Charles Tupper) a déjà parlé. Il ne peut pas parler de nouveau.

Sir CHARLES TUPPER : Ce que j'ai dit, M. l'Orateur-suppléant....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : On a fait un appel au règlement qui n'a pas encore été décidé. Je suis prêt à donner ma décision. Un député ne peut parler qu'une fois sur ce sujet, et je crois que le chef de l'opposition a déjà parlé, ainsi que le ministre des Finances.

Sir CHARLES TUPPER : Voulez-vous me permettre de dire un mot....

Quelques VOIX : A l'ordre !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas un seul mot. Vous avez déjà parlé.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je suis obligé de décider que vous avez déjà parlé.

Sir CHARLES TUPPER : Voulez-vous me permettre de m'expliquer ?

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je crains de ne pas le pouvoir, sauf avec le consentement unanime de la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne peut pas parler plus de deux fois, pas plus que je ne le peux.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Sauf avec le consentement unanime de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Un appel au règlement a été fait et l'honorable député a déjà parlé.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas du tout l'intention de parler sur cet appel au règlement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous avez déjà parlé.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je veux bien entendre l'opinion d'autres députés sur ce rappel au règlement avant de le décider ; mais ceux qui ont déjà pris la parole ne peuvent pas parler de nouveau.

Sir CHARLES TUPPER : Ce n'est pas sur ce sujet que je désire parler.

M. SPROULE : Il n'y a pas une règle de la Chambre mieux comprise que celle qui prescrit qu'un député ne peut pas dire à un autre qu'il a fait une assertion à la Chambre, sachant qu'elle est fausse. L'honorable ministre (M. Tarte) en a fait une de cette nature à l'adresse de l'honorable député (M. Bennett), et je comprends, M. l'Orateur-suppléant, que vous avez déclaré l'honorable ministre (M. Tarte) hors d'ordre, mais vous ne lui avez pas demandé de retirer son assertion, et il ne l'a pas pas désavouée. Rien ne peut excuser l'assertion de l'honorable ministre (M. Tarte). Une faute ne justifie pas une autre faute, et bien que la provocation ait pu être sérieuse, ce n'était pas une justification pour l'honorable ministre (M. Tarte). Avant de laisser continuer le débat, je crois, M. l'Orateur, que vous devez exiger que l'honorable ministre (M. Tarte), désavoue l'assertion insultante qu'il a faite.

M. CAMERON : Le fait est, M. l'Orateur, que deux appels au règlement ont été faits, et qu'un seul a été discuté. Le premier était que l'honorable ministre (M. Tarte) avait fait une assertion injustifiable et contraire à l'usage parlementaire. Je ne mets pas en doute la règle énoncée par le chef de l'opposition sur ce point, mais il y a devant vous une autre question que vous n'avez pas entendu discuter, et je pense que le ministre des Finances a été rudement traité en étant empêché de la discuter. Le ministre des Finances (M. Fielding) avait commencé à la discuter quand il a été arrêté. Cette autre question d'appel au règlement était celle-ci : Il est évident que si un langage insultant est employé par un député à l'égard d'un autre, il est susceptible d'être rappelé au règlement, mais il doit l'être quand il fait l'assertion. Au lieu de cela, l'honorable député qui avait la parole a au moins dit quatre phrases avant le rappel au règlement.

Quelques VOIX : Oui.

Quelques VOIX : Non.

M. CAMERON : Il s'est écoulé quelque temps avant que l'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin) fit son appel au règlement, et il est clair qu'il ne le pouvait pas dans le moment. La question aurait dû être soulevée à l'instant où ce langage a été tenu, et ne l'ayant pas été elle ne peut plus l'être. Je prétends que le ministre des Finances n'a pas été bien traité dans cette affaire.

M. MILLS : Vous êtes d'avis que l'expression était contraire aux règlements.

M. CAMERON : Oui.

M. DAVIN : Mon honorable ami (M. Cameron) n'a pas tout à fait raison en ce qui concerne les faits. Voici ce qui est arrivé : Quand l'erreur a été commise par l'honorable ministre (M. Tarte), j'ai crié " à l'ordre ", et je vous ai regardé, M. l'Orateur, avec tout le respect que je vous porte. J'ai attendu votre intervention, je suppose pendant une seconde, et quand j'ai vu que l'incident avait échappé à votre attention, je me suis alors levé et j'ai fait cet appel au règlement. Quant au temps qui s'est écoulé, mon honorable ami (M. Cameron) fait erreur. J'ai pris la parole promptement, et je suis très heureux, M. l'Orateur, de voir la fermeté et la dignité avec lesquelles vous avez maintenu l'ordre dans la Chambre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je regrette l'incident d'hier soir et celui de cet après-midi dans cette Chambre. Je comprends qu'une accusation très grave a été portée hier soir contre un membre de cette Chambre, et je suppose, en ce qui me concerne, que je serai obligé d'être un peu plus sévère à l'avenir que je ne l'ai été alors, car si j'avais été plus sévère hier soir, l'incident de cet après-midi n'aurait pas eu lieu.

Ainsi que je l'ai dit, une accusation très grave a été portée hier soir contre un honorable membre de cette Chambre, et il l'a niée. Bien que les expressions qu'il a employées puissent ne pas avoir été absolument conformes au règlement, cependant l'assertion faite par le ministre aurait dû être acceptée par l'honorable député qui avait porté l'accusation. Toutefois, cet honorable député n'a pas jugé à propos de l'accepter. C'est un incident regrettable, et j'espère qu'il ne se renouvellera plus.

Relativement à ce qui a eu lieu hier soir, je ne suis pas appelé à donner une décision aujourd'hui. Mon attention n'a pas été appelé sur ce fait dans le moment, et bien que j'eusse peut-être dû intervenir de moi-même dans le temps, cependant, les choses se sont passées transquillement, et j'ai cru qu'il était aussi bien de laisser passer l'incident sans mot dire.

Maintenant, j'arrive à ce qui a eu lieu cet après-midi. L'accusation portée hier soir a été répétée, bien qu'en termes différents, et une dénégation a été faite par l'honorable ministre (M. Tarte), et je crois qu'elle a été acceptée par l'honorable député (M. Bennett). En tout cas, il n'y a pas de doute que pas un seul membre de la Chambre n'a le droit de dire à un autre, qu'il a fait une assertion qu'il savait être fausse. Cette expression n'est pas parlementaire. J'espère donc, pour la bonne entente qui doit prévaloir dans la Chambre, qu'aucune accusation comme celle d'hier soir et d'aujourd'hui, ne sera jamais portée contre un député, sauf dans des occasions et circonstances permises par les règles de la Chambre.

M. CAMERON.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par respect pour votre décision, je retire l'expression.

M. FOSTER : Maintenant, continuons.

M. FROST : Je suppose, M. l'Orateur, que je dois vous présenter mes excuses à cause de la tempête qui a été soulevée par les quelques observations qui ont été faites.

Quand j'ai été interrompu, j'étais à dire que des accusations étaient portées contre des membres du gouvernement d'une manière irrégulière et irresponsable, quand il vaudrait mieux pour tous les intéressés qu'un député qui veut porter une accusation le fit d'une manière parlementaire en demandant une enquête, et je suis sûr que le gouvernement accorderait volontiers cette enquête.

Si les honorables députés voulaient se donner la peine de demander la nomination d'une commission d'enquête, je suis sûr qu'elle serait nommée immédiatement, et l'enquête se ferait d'une manière impartiale et honorable, et nous ne verrions plus de scènes comme celle dont nous avons été témoins cet après-midi, avec des accusations et des récriminations lancées de part et d'autre. Espérons que cette scène ne se renouvellera plus.

Je vais maintenant continuer ce que j'ai à dire. Le discours budgétaire, dans son ensemble, doit être satisfaisant pour le pays. Permettez-moi, avant de terminer, d'attirer l'attention de la Chambre sur la situation du pays dans le moment. Il est assez vrai que le ministre des Finances a exprimé une opinion optimiste sur le commerce du pays, et tout l'encourageait à le faire.

Par exemple, si nous examinons le revenu, nous voyons que, malgré le tarif différentiel, qui a réduit les droits sur les marchandises que nous importons d'Angleterre, le revenu augmente rapidement. Nous trouvons aussi une augmentation dans nos exportations. Nous voyons que les bureaux d'expéditons accusent en 1897 près de $126,000,000 de plus qu'en 1896. Nous constatons que les dépôts dans les banques et caisses d'épargnes ont augmenté en six mois, de juin à décembre 1897, de plus de $21,000,000. Nous voyons que la valeur des actions de banque et de chemin de fer augmente, celle des actions de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a presque doublé, celle des actions du Grand-Tronc a augmenté de plus de $44,000,000 l'année dernière. Nous constatons aussi que le nombre des faillites, qui est un bon baromètre de l'état du commerce, et des affaires du pays, établit un état de choses satisfaisant. Durant les premiers trois mois de 1898, il y a eu 423 faillites dans tout le pays, avec un actif de $2,365,388 et un passif de $2,941,067, tandis que pendant les trois mois correspondants de l'année dernière il y a eu 674 faillites, presque 33½ pour 100 de plus, avec un actif de $4,100,571, et un passif de $5,185,000.

Je crois donc, M. l'Orateur, que nous avons raison d'avoir confiance quand nous voyons l'immense trafic que font nos chemins de fer, l'activité qui règne dans nos ports maritimes, Saint-Jean et Halifax, quand nous savons que dans le port de Saint-Jean il n'y a pas assez de place pour les navires qui arrivent, quand nous voyons le Nord-Ouest se peupler, quand nous voyons se développer nos richesses minières et agricoles, quand nous voyons que chaque industrie est florissante, que

nos ouvriers ont de l'ouvrage et que nos cultivateurs prospèrent.

Voyez la condition du commerce de beurre. Il y a trois ans nous avons exporté du beurre pour une valeur d'un demi-million de piastres seulement, et l'année dernière cette valeur a excédé $2,000,000 et elle sera encore plus considérable dans l'avenir.

Quand nous voyons toutes ces preuves claires et palpables de prospérité, nous sommes justifiables de croire que le changement de gouvernement dans notre pays a été un bienfait. Ce changement a été fait pour le plus grand avantage du pays et ayant vu les différentes élections qui ont eu lieu depuis que le gouvernement est au pouvoir être toutes en sa faveur, nous devons conclure que ce n'est pas un accident qui a amené le gouvernement au pouvoir mais bien l'intention formelle du peuple, qui a voulu que le gouvernement du pays fût confié à des hommes capables de le conduire et d'administrer ses affaires d'une manière avantageuse et d'une façon qui contribue, non seulement à augmenter l'importance du pays mais aussi le progrès et la prospérité de ses habitants. En conséquence, en ma qualité d'homme d'affaires, je suis heureux que nous ayons un pareil gouvernement, et j'approuve de tout cœur ce que le ministre des Finances et ses collègues ont fait pour faire progresser et prospérer cette grande nation.

M. SPROULE: En continuant ce débat, je répondrai brièvement à quelques-unes des observations faites par l'honorable député de Leeds-nord et Grenville (M. Frost). Il vient de dire que ce n'est pas par accident que son parti est au pouvoir aujourd'hui. Si cette observation ne s'applique pas à son parti, au moins elle peut s'appliquer à lui-même, car c'est par un accident, une erreur de la part de l'officier-rapporteur, qu'il représente aujourd'hui Leeds-nord et Grenville dans cette Chambre. Si le rapport n'eût pas été fait si tôt, il est probable qu'il ne serait pas sur le siège qu'il occupe en ce moment.

Il a prétendu que nous avions fait un si grand progrès sous la direction habile du chef du gouvernement, que nous aurions avant longtemps le pouvoir de conclure nos propres traités en toute liberté. Il a fallu beaucoup d'intelligence à l'honorable député, ou une grande connaissance de nos droits et pouvoirs de conclure des traités, ou une imagination encore plus grande pour faire une assertion de cette nature. Je suis sûr que ni le chef du gouvernement ni aucun de ses collègues ne voudraient en dire autant, et cette prétention n'aura aucune importance aux yeux des gens intelligents.

L'honorable député a ajouté que toutes les élections partielles avaient été défavorables au parti conservateur, mais il s'est repris en disant presque toutes les élections partielles. Et pourquoi ont-elles été défavorables au parti conservateur? Parce que, dit-il, ses amis avaient tenu toutes leurs promesses. Je voudrais bien lui demander s'ils ont rempli la promesse qu'ils ont faite que s'ils arrivaient au pouvoir, ils aboliraient le droit sur les instruments aratoires. Personne ne le sait mieux que l'honorable député, car il fabrique ces instruments aratoires, et si nous sommes bien informés, il a été l'un des manufacturiers qui ont décidé le gouvernement de ne pas déranger le droit sur les machines agricoles, et le droit est aujourd'hui de 20 pour 100, le même qui existait avant son avènement au pouvoir.

M. FROST: Je dirai à l'honorable député que je n'ai jamais parlé au gouvernement du droit sur les instruments aratoires, sauf avec une députation des manufacturiers de ces instruments qui ont eu une entrevue avec le gouvernement.

M. SPROULE: C'est une réponse très naïve, comme s'il ne pouvait pas donner son opinion tout aussi bien en qualité de membre d'une députation qu'à un autre titre.

M. FROST: Me refusez-vous le droit d'aller en députation auprès du gouvernement avec d'autres manufacturiers?

M. SPROULE: Pas du tout; mais je trouve que c'est naïf de vouloir convaincre le pays que le gouvernement a rempli ses promesses, quand il n'a pas touché au droit sur les instruments aratoires, bien qu'il eût promis aux cultivateurs que s'il montait au pouvoir il réduirait ou abolirait ce droit.

L'honorable député de Leeds et Grenville (M. Frost), qui est un des manufacturiers dont l'honorable ministre du Commerce a si souvent parlé, en les traitant de voleurs, a tant d'influence auprès du gouvernement qu'il a pu lui persuader, avec l'aide de son ami, le député de Toronto-centre (M. Bertram), de ne pas déranger ce droit. C'est certainement une promesse que les ministres n'ont pas remplie.

M. FLINT: Si l'honorable député veut me le permettre, je vais lui poser une question. Dit-il que le gouvernement a promis d'abolir le droit sur les instruments aratoires?

M. SPROULE: Je dis que des membres du gouvernement, avant de monter au pouvoir, ont dit aux cultivateurs que ce droit était une des plus grandes injustices qui étaient commises à leur égard, et que, s'ils arrivaient au pouvoir, ils avaient l'intention de le supprimer. Quelle autre conclusion pouvons-nous tirer que celle qu'ils aboliraient ce droit? L'honorable député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright) est un de ceux qui ont fait cette promesse.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Si mon honorable ami veut me le permettre, je lui répondrai par un seul mot. Il dit qu'il trouvera un discours que j'ai fait blâmant l'ex-gouvernement de ne pas avoir réduit le droit au-dessous de 20 pour 100. Il ne trouvera pas ce discours, mais il en verra un dans lequel j'ai blâmé son parti de ne pas l'avoir réduit au-dessous de 35 pour 100. Veut-il produire ce discours blâmant le gouvernement de ne pas avoir réduit le droit sur les instruments aratoires au-dessous de 20 pour 100?

M. SPROULE: Je peux seulement dire que l'honorable ministre en énumérant aux cultivateurs les désavantages qu'ils avaient à subir, a parlé du droit sur les instruments aratoires.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Lequel était de 35 pour 100.

M. SPROULE: Et on me dit—je ne le sais pas personnellement—que nous trouvons la même expression dans sa lettre aux Patrons.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je suppose que l'honorable député ne veut pas faussement représenter ce que j'ai dit.

M. SPROULE : Certainement non.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est vrai que j'ai condamné le droit quand il était de 35 pour 100, mais quand il a été de 20 pour 100 je n'en ai rien dit.

M. SPROULE : Quand l'honorable ministre a condamné le droit avant sa réduction à 20 pour 100, il n'a pas dit qu'il serait satisfait s'il était de 20, ou de 10 pour 100, mais qu'un des désavantages dont les cultivateurs souffraient était le droit élevé imposé sur les instruments aratoires.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est vrai.

M. SPROULE : Et que c'était un droit qu'ils ne devaient pas être obligés de payer. L'honorable député de Leeds et Grenville (M. Frost) a parlé du progrès de l'agriculture comme étant l'accomplissement des promesses faites par ses amis. Prétend-il que ce progrès est dû à l'avènement de ses amis au pouvoir ? Veut-il faire croire aux cultivateurs intelligents du pays, que les abondantes récoltes qu'ils ont eues l'année dernière—beaucoup plus abondantes que jamais auparavant—sont dues au fait que ses amis sont au pouvoir ? Prétend-il que la Providence a béni les travaux des cultivateurs et leur a donné une bonne récolte, parce que ses amis étaient montés au pouvoir ? Si c'est son intention, il a de plus grandes prétentions que les membres du gouvernement eux-mêmes, qui n'ont pas osé en dire autant. Je sais qu'ils se sont abstenus d'en attribuer le mérite à la Providence, et, implicitement, l'ont gardé pour eux-mêmes ; mais l'honorable député a surpassé ses chefs, et il a attribué au gouvernement le mérite d'avoir fait tout cela.

Il a dit qu'avant l'avènement au pouvoir du présent gouvernement, les temps étaient durs, le prix des produits était peu élevé, et que les cultivateurs ne trouvaient pas à vendre leurs terres. Veut-il faire croire que ce sont ses amis qui ont fait hausser les prix des produits agricoles ? Comment ont-ils pu réussir à accomplir cela ? Est-ce en obtenant des marchés plus avantageux pour les cultivateurs ? Est-ce par leur influence et par leur politique que la famine s'est déclarée aux Indes, et que la récolte a été peu abondante dans les autres pays et qu'elle l'a été beaucoup dans le nôtre ? J'ai peine à croire qu'il peut réclamer sérieusement le mérite de toutes ces choses.

L'honorable député a prétendu que nos fabriques ne fonctionneraient pas sans relâche mais qu'elles auraient au contraire périclité et fermé leurs portes si le parti libéral n'était pas monté au pouvoir, et il a voulu établir cette proposition en lisant un extrait du *Manufacturer*, journal qui s'occupe particulièrement des manufactures du pays.

Personne de ce côté-ci de la Chambre n'a la prétention de dire que nous ne jouissions pas d'une large mesure de prospérité. Nous voyons que les prix sont plus élevés à l'étranger, et dans notre pays aussi, dans une certaine mesure, et que nous avons eu des récoltes beaucoup plus abondantes que durant plusieurs années précédentes.

Personne ici ne nie qu'il n'y ait progrès dans le pays ; mais la différence entre les deux partis, c'est que les honorables membres de la droite sont portés à attribuer les bonnes récoltes et la prospérité croissante à quelque acte du parti libéral, tandis que nous considérons ces choses comme venant de la bonté de la divine Providence envers ce pays.

Mon honorable ami s'est étendu un peu longuement sur la compétence et les talents des membres du cabinet et nous a dit que c'étaient de grands hommes dans leurs professions. Je n'ai pu m'empêcher de songer à l'ancien dicton : "Demande à mon frère si je suis un fripon." Nous serions-nous attendus à ce que l'honorable député se fût levé pour nous parler de leurs défauts ? Puisqu'il en a parlé, ce devait être naturellement pour en faire l'éloge, et sous ce rapport, il a suivi l'exemple de plusieurs de ses amis en prodiguant aux membres du cabinet les plus grands éloges qu'un homme puisse donner à d'autres. Toutefois, il aurait été un peu plus conforme à la situation, s'il nous eût apporté quelques arguments pour prouver qu'ils avaient contribué, d'une manière ou d'une autre, à amener la prospérité, et permettre aux électeurs d'apprécier la valeur de ces arguments.

Il a dit que le gouvernement de l'Ontario ne faisait aucune différence entre les partis politiques lorsqu'il choisissait des hommes pour donner des conférences aux cultivateurs aux cercles agricoles. Il devrait savoir que cela n'est pas exact Il ne peut nommer que très peu de conservateurs qui sont employés par le gouvernement de l'Ontario pour donner des conférences aux cultivateurs canadiens. Je crois pouvoir assurer qu'il n'emploie pas un seul conservateur sur huit ou dix libéraux. Pourquoi ? Parce que ce gouvernement a l'occasion d'engager un petit nombre de ses amis, qui font pour lui d'autre besogne, et de les payer à même les fonds publics de la province pour aller faire des conférences aux cultivateurs, et, en même temps, leur parler un peu de politique, afin que, ensuite, le gouvernement soit dans une meilleure position aux yeux du peuple. L'honorable député aurait mieux fait de ne pas parler de ce sujet, car la population de l'Ontario sait bien que le gouvernement de cette province n'a pas choisi d'hommes dans les deux partis politiques pour faire cette besogne.

M. FROST : A quel parti politique appartient le président du comité des cercles agricoles, M. Hodge ?

M. SPROULE : Ce n'est pas ce que l'honorable député a dit.

M. WOOD (Hamilton) : C'est un ardent conservateur.

M. FROST : J'ai dit que quelques-uns étaient des conservateurs, mais que la grande majorité était composée de libéraux.

M. SPROULE : L'honorable député a dit que le gouvernement de l'Ontario ne faisait aucune distinction entre les partis, mais qu'il choisissait ces employés indifféremment dans l'un et l'autre parti. Il a dit qu'il pouvait en nommer des douzaines qui appartenaient au parti conservateur. Je le défie d'en nommer une douzaine, ou une demi-douzaine.

M. FROST : J'en connais un très grand nombre dans la partie orientale de l'Ontario, et ils sont tous conservateurs.

M. SPROULE: L'honorable député, dans peu de temps, arrivera à un chiffre raisonnable, mais il faut beaucoup en rabattre avant de rendre ses énoncés conformes aux faits.

A mon avis, l'exposé financier fait à cette Chambre est destiné à faire connaître au peuple le résultat de l'inventaire de l'exercice, pour montrer notre situation au point de vue financier et l'état de nos affaires. Que révèle l'exposé du ministre des Finances actuel? Il révèle deux ou trois choses sur lesquelles je désire appeler l'attention. D'abord, que les dépenses ont été plus fortes que celles du gouvernement précédent, il y a plusieurs années; en deuxième lieu, que notre dette a augmenté, et, en troisième lieu, que la taxation a été plus forte. Cependant, ce sont là les trois choses mêmes qui, d'après ce qu'ils disaient au peuple du Canada, devaient être réduites s'ils arrivaient au pouvoir. Ils ont dit qu'il était possible de réduire les dépenses de trois millions à quatre millions de dollars,

L'ont-ils fait? Par la bouche du ministre des Finances, ils ont admis que cette réduction n'avait pas eu lieu. Il nous dit qu'en 1896, les dépenses ont été de $36,000,000; en 1896-97, de $37,829,000, et qu'en 1897-98, il croyait qu'elles seraient de $38,750,000, soit une augmentation pour chaque année depuis leur arrivée au pouvoir, au lieu d'une réduction de trois ou quatre millions. Or, qu'est-ce que la population du Canada a à dire à ce sujet? Il doit arriver à l'une de ces deux conclusions: ou croire que les honorables membres de la droite agissaient malhonnêtement ou mentaient lorsqu'ils disaient cela, et savaient que la réduction dont ils parlaient ne pouvaient pas avoir lieu; ou il doit penser qu'ils croyaient ce qu'ils disaient, et que, partant, ils manquaient de compétence en ce qu'ils ignoraient quels étaient les besoins du pays. Quelle partie du dilemme vont-ils choisir? Qu'est-ce que le peuple canadien va penser de leur conduite? Le ministre des Finances nous dit aujourd'hui que les dépenses contrôlables sont si peu nombreuses qu'ils ne sauraient espérer les réduire, et que l'administration des affaires du pays exige une augmentation, au lieu d'une diminution. J'avoue franchement que je suis d'accord avec lui en cela. Mais que dit-il pour se justifier, lui et ses amis, qui ont dit que les affaires du pays pouvaient être bien administrées en dépensant trois ou quatre millions de moins qu'auparavant?

Son énoncé suivant a trait à la taxation du peuple laquelle, à son avis, devrait être moindre. L'honorable député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright) a dit, dans une lettre très remarquable parue il y a quelques années dans l'*Economist*, journal publiée en Angleterre, que le peuple du Canada était saigné à blancs par les taxes. Et combien la population du Canada a-t-elle alors payé? En cette année-là, le revenu a été de $38,579,310, représentant le montant enlevé à la population du Canada par les douanes, le revenu de l'intérieur et autres taxes. Combien lui a-t-on enlevé l'année dernière par les mêmes moyens? Je vois qu'en 1895-96, le revenu a été de $36,946,000. Et l'honorable ministre a dit aux cultivateurs du Canada qu'ils étaient saignés à blanc par les taxes. En 1896-97, alors que l'honorable ministre et ses amis étaient au pouvoir—ils n'ont été, il est vrai, qu'une partie de l'année au pouvoir—le montant perçu a été de $38,349,000. Et pour l'année actuelle, ils ont l'intention de percevoir $39,300,000, d'après la déclaration faite par le ministre des Finances, il y a quelques jours. Si les cultivateurs ont été saignés à blanc, lorsqu'on leur a fait payer $38,000,000, nous pouvons le dire avec beaucoup plus de raison lorsque ces honorables ministres prennent $39,300,000. Et qu'est-ce que la population de ce pays pensera de l'honorable député d'Oxford-sud? Elle a eu la bonté de croire qu'il savait ce qu'il fallait pour administrer les affaires du pays, et qu'il était assez honnête pour dire ce qu'il croyait être vrai, et que, partant, puisqu'il disait que le peuple était saigné à blanc, lorsqu'on lui faisait verser tant d'argent, il lui en ferait payer moins lorsqu'il arriverait au pouvoir. Nous voyons que c'est ce qu'il n'a pas fait.

On nous dit quelquefois qu'il occupe la position où il est parce que le peuple craignait qu'il ne fût appelé au ministère des Finances, parce que ses propres amis craignaient de lui confier l'administration de ce département. L'honorable ministre disait, dans cette lettre, que l'on n'enlevait pas seulement $38.000,000 au pays, mais que l'on en enlevait beaucoup plus. Quand le ministre des Finances de l'époque (M. Foster) a attiré son attention sur la lettre publiée dans l'*Economist* et sur le fait qu'il disait que le système de taxation enlevait environ $60,000,000 au peuple, il a déclaré qu'il était absolument vrai, et il a répété que le système de taxation arrachait à la population, non pas seulement $38,000,000, mais $60,000,000. Mais a-t-il modifié le système? Non. Les honorables membres de la droite ont conservé exactement le même système, au moyen duquel ils perçoivent un montant plus considérable. Si la population du Canada était saignée à blanc auparavant, elle doit l'être d'avantage aujourd'hui. Voici ce qu'il a dit:

> Je dis que si jamais il y eût une question qui méritât d'être examinée spécialement par le gouvernement, c'est celle qui a trait aux cultivateurs canadiens d'un bout à l'autre du Canada. Le mieux que nous puissions dire, c'est ceci: Plusieurs de nos cultivateurs doivent se préparer à un changement absolu de système, et il n'est pas besoin que je dise à la Chambre que vous ne pouvez pas changer le système de l'agriculture dans un pays quelconque sans une dépense considérable de capitaux, et il n'est pas nécessaire, non plus, que je dise à mes amis d'ici que lorsqu'il s'agit d'un nombre considérable de nos cultivateurs, il leur est absolument impossible, dans l'état de choses actuel, d'espérer prélever ces capitaux. Quelle est la condition des cultivateurs du Canada? Dans le moment actuel, la politique du gouvernement est de payer des primes énormes à même les revenus du peuple, à même la bourse de ces mêmes cultivateurs, dans le but d'encourager certains fabricants spécialement choyés.

A-t-il aboli ce système de primes? Non, il les a plutôt augmentées dans certaines branches. Il continue:

> Lorsque le ministre des Finances dit que j'estime à $60,000,000 les taxes payées par la population du Canada, il dit la pure vérité. Nous avons versé $30,000,000 dans notre trésor national pour nos dépenses nationales, et nous sommes taxés, selon toute probabilité, à un montant beaucoup plus élevé dans le but de favoriser les intérêts d'une couple de cents fabricants. Je ne citerai que quelques exemples. Actuellement, M. l'Orateur, la population du Canada est taxée à près de $2.000,000 sur le sucre seulement, et de cette taxe, seulement une partie très insignifiante est versée au trésor public.

A-t-il supprimé cette taxe imposée sur le sucre? Non, il l'a augmenté. Comme il l'a dit, c'était un fardeau pour le cultivateur, et n'est-il pas raisonnable qu'ils aient espéré qu'en portant l'honorable ministre au pouvoir, ce fardeau serait allégé. Mais il a approuvé le ministre des Finances, lorsque ce dernier a élevé cette taxe sur le sucre, augmentant ainsi, d'après son propre raisonnement, le fardeau qui pèse sur le cultivateur.

Si vous examinez avec soin ses énoncés antérieurs et que vous les étudiez à la lumière de ce qui a eu lieu, et si vous considérez la déclaration faite il y a quelques jours par le ministre des Finances, vous ne pouvez arriver qu'à l'une de ces deux conclusions: ou il ignorait ce qui pouvait se faire, où il n'était pas sincère et cherchait à porter le peuple à croire que ces taxes pourraient être supprimées et que les affaires du pays pouvaient être administrées si lui et ses amis arrivaient au pouvoir. Mais une fois arrivés au pouvoir, ils ont constaté que cela ne pouvait pas se faire.

La question suivante sur laquelle ils se sont étendus, c'est que la dette du pays augmente trap rapidement, qu'elle devient un fardeau trop lourd pour le peuple. Quelle était la dette lorsqu'ils sont arrivés au pouvoir ? En 1896, la dette nette était de $258,497,000. Ont-ils réduit cette dette depuis leur avènement ? L'année suivante, le ministre des Finances nous dit que la dette nette était de $261,538,000, soit une augmentation de $3,041,000 dans une année. Le fardeau qui pèse sur le peuple est-il moins lourd qu'il ne l'était alors ? Evidemment non. Puis, il nous a dit que la dette nette, le 30 in 1898, serait, d'après ses calculs, augmenté de 500,000 ; ou, dans les vingt mois durant lesquels e gouvernement a été au pouvoir, d'après la propre déclaration du ministre des Finances ou à la fin de ses deux premières années, il a augmenté la dette nette du Canada de $7,541,000.

Mais je demande : l'honorable député d'Oxford-sud disait-il la vérité quand il disait au peuple que la dette nette du Canada ne devait pas être augmentée, et que si lui et ses amis arrivaient au pouvoir, ils la réduiraient ?

Ou il se trompait ou il n'était pas sincère. C'est bien le cas, aujourd'hui, de se demander si le gouvernement a mis à exécution les articles du programme qu'il a exposé au peuple, comme étant la seule bonne politique d'après laquelle devaient être conduites les affaires du pays.

L'honorable député de Leeds et Grenville prétend qu'il a tenu toutes ses promesses. Je lui ai posé la question au sujet des instruments aratoires et je n'ai pu avoir de réponse satisfaisante, ni de lui, ni d'aucun de ses collègues de la droite. Il est donc inutile d'en dire plus long pour faire voir au peuple que le gouvernement n'a pas tenu ses promesses sous ce rapport.

Maintenant, le gouvernement a-t-il diminué les dépenses ? J'ai établi le contraire. A-t-il maintenu la dette publique au chiffre où elle était ! Non, il l'a augmentée. A-t-il diminué les taxes ? Le ministre des Finances nous répond que non, et il ajoute qu'il s'attend cette année à prélever sur les contribuables plus que les années précédentes.

Une autre promesse du gouvernement, c'est que nous aurions le libre-échange avec le monde tout entier, du moins tel qu'il existe en Angleterre. Aux avant-dernières élections, le libre-échange tel qu'il est pratiqué en Angleterre devait être le grand remède aux maux du Canada. Voilà ce que disaient l'honorable député d'Oxford-sud et ses amis.

Aujourd'hui ils sont au pouvoir et ont entre les mains les destinées du pays. Nous ont-ils donné le libre-échange tel qu'il existe en Angleterre ? Pas du tout. Ils ont fait très peu de changements au tarif ; ils n'ont pas changé le mode de prélever le revenu, et par conséquent je dis que là encore ils ont manqué à leurs promesses.

M. SPROULE.

Ils promettaient aussi de nous donner la réciprocité avec les Etats-Unis. Ils reprochaient aux conservateurs de chercher des marchés partout ailleurs qu'aux Etats-Unis. Ils ne parlaient que du grand marché des Etats-Unis, et disaient que pendant que nous parcourions l'Europe, l'Asie et l'Afrique en quête de marchés, nous ne faisions aucun effort pour nous assurer le marché américain qui était le plus avantageux que nous puissions avoir ; et ils promettaient aux cultivateurs de leur donner la réciprocité avec les Etats-Unis.

Nous l'ont-ils donnée ? Tout le monde sait qu'il n'y a rien de changé sous ce rapport. Ils ont fait ce qu'avaient fait leurs prédécesseurs ; et sont allés à Washington, et sont revenus pas plus avancés que leurs devanciers.

Les ministre des Finances a prétendu que les prédictions de l'ex-ministre des Finances et de ses amis, quant à ce qui devait arriver, si les libéraux montaient au pouvoir, ne se sont pas réalisées. Pourquoi ne se sont-elles pas réalisées ? Simplement parce que les libéraux n'ont pas mis en pratique les principes qu'ils prêchaient dans l'opposition. Partout où ils ont renoncé à leurs doctrines pour adopter celles des conservateurs leur administration a été heureuse ; mais par contre, partout où ils se sont départis des principes du parti conservateur pour y substituer les leurs, leur administration a été un fiasco.

Ils se sont écartés de la politique de leurs prédécesseurs sur certains points. Ils avaient promis d'abolir le droit sur le fil d'engerbage pour abaisser le prix de cet article qui était trop élevé. Le droit a été aboli et qu'en est-il résulté ? Les prix ont-ils baissé ? L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) nous a dit, et je suis en état de corroborer son assertion, que bien que le droit ait été aboli, le cultivateur paiera cette année plus cher que par le passé pour son fil d'engerbage.

Ils se sont écartés de la politique de leurs prédécesseurs sur ce point et ils ont commis une faute, et n'ont pas donné aux cultivateurs ce qu'ils leur promettaient. Voici la liste des prix pour cette année et l'année dernière. L'agavé, pour 1898 se vend $5.75, contre $5.25 en 1897, alors que le droit existait ; le Standard se vendait $5.50 l'an dernier, et $6.25 cette année, soit 75 cents de plus que lorsqu'il y avait un droit ; le manille qui se vendait $6.25 est coté à $6.87 pour 1898. Sur toute la ligne le cultivateur devra payer plus cher parce que la Cie Hobbs le veut ainsi, et cela est dû en grande partie à l'abolition du droit, car cet article est entre les mains d'un monopole aux Etats-Unis. Le gouvernement a livré tout le marché à quelques amis et ces derniers se sont entendus avec la Cie Hobbs, mais sous un autre nom, afin que le cultivateur ne sache pas que ce sont les mêmes que l'an dernier qui lui vendent son fil d'engerbage.

Le gouvernement a aussi aboli le droit sur le fil de fer barbelé. Les libéraux prétendaient qu'en maintenant ce droit le gouvernement conservateur obligeait le cultivateur à payer plus cher pour cet article. Le fil de fer barbelé est-il moins cher aujourd'hui que l'an dernier ? L'honorable député de Leeds-sud nous a dit que les prix sont absolument les mêmes, et je vois que c'est vrai, car je m'en suis informé. Je suis certain que le fil de fer barbelé se vendra cette année 2½ cents la livre, comme l'an dernier et un peu plus tard il se vendra probablement plus cher, parce que la politique libérale a

fait fermer toutes les manufactures de fil de fer barbelé du Canada et nous allons être à la merci des Américains qui sont passés maîtres dans l'art d'organiser des monopoles en tout.

Le gouvernement actuel s'est aussi écarté de la politique du gouvernement précédent en abolissant le droit sur le maïs. Il avait prédit au cultivateur que ce serait une bénédiction pour lui si jamais ce droit était aboli. Hier soir l'honorable député de Huron (M. McMillan) nous a dit que le cultivateur canadien était capable de vendre son avoine et il nous a donné les quantités qui ont été exportées depuis que le droit sur le maïs a été aboli. J'ai essayé de lui rappeler que le nouveau tarif n'avait été en opération que durant deux mois de l'an dernier, et que les importations de maïs pendant ces deux mois n'étaient pas la cause des grandes quantités d'avoine qui ont été exportées durant l'année. C'était évidemment absurde, car malgré toute l'influence qu'aurait pu avoir l'abolition de ce droit, il n'a pas pu faire tout ce que dit l'honorable député de Huron, car ce maïs sert à engraisser les animaux.

Il nous a aussi donné le nombre d'animaux exportés et abattus, et il attribue à la politique du gouvernement l'augmentation considérable qui a eu lieu, car l'abolition du droit permet aux cultivateurs canadiens d'importer du maïs à bon marché pour nourrir leurs animaux. Il déclare que la classe agricole apprécie ce changement et qu'il n'y a pas un cultivateur sur cent qui voudrait voir le droit rétabli. J'ai dit l'autre jour et je répète que des cultivateurs comme l'honorable député peuvent tirer un certain avantage de l'importation du maïs en franchise, parce qu'il n'est pas un producteur de grain ; il fait son argent à engraisser les animaux et son intérêt est naturellement d'avoir une nourriture à bon marché. Peu lui importe que les grains produits par les cultivateurs canadiens perdent de leur valeur ou non, pourvu que la nourriture de ses animaux ne lui coûte pas cher. Il prétend que les cultivateurs vendent leurs grosses céréales et achètent du maïs à plus bas prix. Combien de cultivateurs, dans son propre comté vendent leurs grosses céréales et achètent du maïs ? Je ne crois pas qu'il y en ait un sur 500. Et pendant que celui-là vend ses grosses céréales pour acheter du maïs et réaliser un bénéfice dans la transaction, les 499 autres qui vivent avec ce que leur rapporte le grain qu'ils produisent souffrent de ce changement.

Chaque fois que les libéraux se sont écartés de la politique de leurs prédécesseurs, ils ont causé du tort au cultivateur, comme dans le cas actuel. Je n'ai qu'à citer les chiffres fournis par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) indiquant les quantités de maïs américain importées dans le pays durant les six premiers mois de l'exercice courant, pour prouver mon assertion. Durant ces six mois, il a été importé 11,500,000 boisseaux de maïs et à ce taux il en viendra 23,000,000 de boisseaux durant l'année. Ce maïs importé vient en concurrence avec les 25,000,000 de boisseaux de maïs que produit le Canada, d'après les rapports du bureau de la statistique de l'Ontario. Ce changement dans le tarif impose à nos cultivateurs la concurrence des cultivateurs américains, qui envoient maintenant leur maïs ici sans payer de droits. La statistique nous apprend que la province de l'Ontario a produit 24,466,000 boisseaux de maïs l'an dernier, 11,000 boisseaux ont été importés en franchise au Canada durant les six derniers mois, et cependant on nous dit que cela ne cause aucun tort aux cultivateurs qui produisent des pois, de l'avoine et de l'orge.

Ce changement est une perte sèche pour nos cultivateurs qui seront obligés d'accepter des prix moins élevés pour leurs grosses céréales et les expédier sur les marchés étrangers en payant le coût du transport.

On demandera peut-être ce que le gouvernement aurait pu faire pour être utile au peuple et qu'il n'a pas fait.

Il a réduit deux fois en vingt mois l'intérêt payé sur les économies des pauvres gens, placées dans les caisses d'épargnes du gouvernement. Il y a eu un an au mois de juillet dernier, il a réduit le taux de l'intérêt de 3½ à 3 pour 100, et cette année il le réduit de 3 à 2½ pour 100. S'il y a une classe de la population dans le pays qui mérite d'être traitée avec égard par un gouvernement paternel, c'est bien le pauvre homme, qui, à force d'économies, réussit à amasser quelqu'argent pour ses besoins futurs. Il apprend à ménager en déposant son argent dans les caisses d'épargnes, et devrait recevoir un intérêt raisonnable. S'il fait de l'argent, il ignore comment s'y prendre pour le placer comme le ferait un courtier ou un prêteur d'argent, et il est livré à la merci de compagnies peu scrupuleuses, et lorsque le gouvernement choisit un moyen par lequel ces économies peuvent être déposées dans un endroit sûr, où elles rapporteront certains profits, ils vient en aide à ces gens. Il encourage leurs habitudes d'économie et leur désir de mettre de l'argent de côté.

Lorsque le gouvernement actuel réduit le taux de l'intérêt payé par les caisses d'épargnes dans le but de permettre aux autres banques du pays de se procurer de l'argent à un taux moins élevé, et permet à une classe plus favorisée d'en retirer certains bénéfices, il fait tort à la classe ouvrière. On a dit qu'après un certain délai écoulé la classe la plus favorisée en retirerait certains bénéfices. Quand le pauvre de son côté obtiendra-t-il cet avantage ? Aux caisses d'épargnes on ne lui paie que 2½ pour 100 sur l'argent qu'il y dépose, mais lorsqu'il s'adresse à une autre banque pour emprunter de l'argent, on lui fait payer 12 pour 100. Le pauvre va cesser de placer son argent dans la caisse d'épargne du gouvernement et va le confier aux banques, qui offrent un taux d'intérêt plus élevé, et le résultat de cela sera probablement que quelques-unes de ces banques qui appartiennent à des particuliers, et qui ne sont pas inspectées par le gouvernement fédéral, feront faillite, et le pauvre perdra ses économies, tout cela étant dû au fait que le gouvernement a réduit le taux de l'intérêt payé dans les caisses d'épargnes du gouvernement, le déposant étant obligé de placer son argent ailleurs, afin d'obtenir un taux d'intérêt plus élevé. Quels sont ceux que le gouvernement favorise dans cette affaire ? Il favorise la classe de gens qui sont toujours capables de protéger leurs propres intérêts. Le gouvernement actuel s'est toujours efforcé depuis qu'il est au pouvoir de secourir et d'aider les gens riches et les compagnies puissantes, et il a ignoré le pauvre homme qui est obligé de lutter contre tous les désavantages inhérents à la pauvreté et à la misère ; et ce gouvernement paternel l'a laissé non seulement lutter, mais a ajouté d'autres fardeaux à sa misère, et a réduit l'intérêt de l'argent qu'il dépose dans les caisses d'épargnes du gouvernement et qu'il avait réussi à amasser en pratiquant l'économie. J'ai toujours

cru que l'un des plus importants devoirs du gouvernement était d'offrir un taux d'intérêt aussi élevé que possible au pauvre homme qui pourrait économiser de l'argent et le déposer dans la caisse d'épargne.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

LE CHEMIN DE FER DE LA RIVIÈRE DE LA CHAUDIÈRE.

La Chambre prend en considération les amendements faits au bill (n° 26) Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière.

M. OLIVER: Lorsque le temps accordé pour étudier les bills privés fut expiré, mercredi dernier, j'étais à parler du développement des richesses minières d'une certaine région du district de la Kootanie, et j'étais en frais d'exposer comment il se fait que ce développement dépend en grande partie de la concurrence qui pourra y exister dans le chemin de fer. J'ai parlé du district de Slocan qui est certainement la région la plus prospère de la Colombie anglaise et où sont consommés la plus grande partie des produits alimentaires expédiés dans la Colombie anglaise par les cultivateurs du district de l'Alberta. Le district de Slocan possède maintenant deux chemins de fer: l'un est un embranchement du chemin de fer canadien du Pacifique et l'autre est virtuellement un embranchement du Grand-Nord. Il est de notoriété publique que la valeur des mines situées dans le district de Slocan, et sa valeur comme consommateur des produits alimentaires des territoires dépend, en grande partie, de la concurrence qui existe entre le Grand-Nord et le chemin de fer canadien du Pacifique dans cette région, et cela au moyen du chemin de fer de Kaslo et Slocan, qui est virtuellement un embranchement du Grand-Nord et du chemin de fer de Nakusp et Slocan qui est un embranchement du chemin de fer canadien du Pacifique.

Il serait peut-être bon de dire à la Chambre que ces deux chemins de fer transportent le minerai aux hauts-fourneaux établis dans les Etats-Unis, et c'est principalement à Omaha que tout ce minerai est transporté, tant par le chemin de fer du Grand-Nord que par le chemin de fer canadien du Pacifique.

Cette région est la plus prospère de tous les districts miniers de la Colombie anglaise, et par conséquent, le meilleur marché pour les produits de l'Alberta, et ce résultat est dû à la concurrence que s'y font les chemins de fer, concurrence qui est établie en vue d'atteindre les hauts-fourneaux situés aux Etats-Unis, et une concurrence dans laquelle le chemin de fer canadien du Pacifique prend sa part, bien qu'il cherche à exclure la concurrence de la vallée de la rivière de la Chaudière, sous prétexte que ce chemin de fer transportera le minerai aux hauts-fourneaux situés aux Etats-Unis. Je vais aller plus loin, et je dis que c'est pour permettre au chemin de fer canadien du Pacifique, de faire une concurrence plus avantageuse à son rival dans le transport du minerai canadien aux hauts-fourneaux d'Omaha, que l'on a demandé au pays d'accorder une subvention pour la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Ce chemin a été construit non pas dans le but de faire fondre le minerai canadien dans le pays, mais bien dans le but reconnu de transporter le minerai canadien aux hauts-fourneaux des Etats-Unis. S'il est nécessaire comme les autorités en la matière semblent le prétendre, que ce minerai soit transporté aux hauts-fourneaux des Etats-Unis, afin que ces mines puissent être exploitées avec profit, dans ce cas je dis qu'il est dans l'intérêt de la population que je représente et qui fournit les produits alimentaires aux habitants de cette région, que le minerai soit transporté et fondu aux Etats-Unis plutôt que de voir ces mines se fermer, et qu'il n'y ait plus de mineurs à cet endroit pour consommer les produits du Nord-Ouest, ce qui est vrai pour le district de Slocan l'est également pour la rivière de la Chaudière. S'il est impossible d'exploiter les mines avec profit, dans le district de Slocan, où le minerai est d'une qualité supérieure, sans qu'il existe une certaine concurrence dans les chemins de fer, et sans que ce minerai soit fondu aux Etats-Unis, il est certainement bien plus nécessaire d'avoir une certaine concurrence dans les chemins de fer (et peut-être aussi, ce que je ne connais pas, de faire fondre le minerai aux Etats-Unis) lorsqu'il s'agit de la région de la vallée de la rivière de la Chaudière où le minerai est d'une qualité inférieure.

S'il est prouvé que la concurrence dans les chemins de fer est nécessaire au développement des mines de ce district, alors la question suivante se présente: cette concurrence peut-elle provenir d'une autre source que de celle qui est offerte par le chemin de fer de la rivière de la Chaudière? Tous les honorables députés qui sont au fait de cette question savent que toute concurrence que l'on voudrait établir dans la Colombie anglaise ou dans les territoires du Nord-Ouest doit provenir des Etats-Unis, exactement comme ce chemin de fer de la rivière de la Chaudière vient de chez nos voisins. Si la Chambre déclarait qu'il ne doit pas exister de concurrence entre les chemins de fer dans la Colombie anglaise et dans les territoires du Nord-Ouest, alors nous comprenons la position que l'on prend. Mais qu'il soit bien compris qu'à moins que nous ne permettions aux Américains de venir faire concurrence aux chemins de fer déjà établis, il ne peut exister de concurrence dans les chemins de fer dans la Colombie anglaise ou dans les territoires du Nord-Ouest.

Il s'agit de savoir si nous aurons ou non une ligne rivale. Voilà la question qui est soumise à la Chambre sous la forme de ce bill du chemin de fer de la rivière de la Chaudière. S'il était nécessaire de faire une preuve quelconque pour démontrer que c'est bien là la question en jeu, les efforts faits par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour empêcher ce bill d'être adopté en seraient une preuve bien évidente. Il n'est pas probable que cette compagnie s'intéresserait autant à cette chose qu'elle le fait pour empêcher la construction d'un aussi court embranchement de chemin de fer, s'il n'y avait pas au fond de l'affaire autre chose que la concurrence que pourrait lui faire une ligne rivale dans cette partie peu étendue du pays qu'elle traversera. Il doit y avoir quelque chose de plus, car nous ne verrions pas le président, le vice-président, le secrétaire, et tous les autres officiers importants de cette compagnie surveiller l'entrée et la sortie des honorables membres de cette Chambre comme ils le font depuis une

semaine et plus. Ils n'auraient pas été annoncé dans les journaux qu'un convoi spécial partirait ce soir pour transporter à leurs résidences les membres de cette Chambre qui voudraient rester ici pour voter contre le bill.

M. CHOQUETTE : Ce convoi transportera tous les députés sans distinction qu'ils soient pour ou contre le bill.

M. OLIVER : L'honorable député semble être parfaitement renseigné sur cette question. Il pourrait peut-être nous donner d'autres renseignements sur la manière dont la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, s'y prend pour disposer les députés en sa faveur. Je dis que la preuve devant la Chambre et devant le pays tend à démontrer qu'il s'agit ici de l'importante question de la concurrence entre les chemins de fer dans le Manitoba, le Nord-Ouest et la Colombie anglaise et non pas simplement d'une question de concurrence dans une région minière de peu d'étendue. Il n'y a pas seulement la question de la concurrence entre les chemins de fer qui est en jeu. Depuis un an la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique s'est lancée dans l'exploitation du minerai, ayant acheté les hauts-fourneaux de Heinze à Trail ; et maintenant elle veut avoir non seulement le monopole absolu du transport dans la Colombie anglaise, mais aussi le monopole absolu du traitement du minerai dans cette province. Dans leurs arguments ils ont négligé la question du transport pour mieux faire valoir la question du traitement du minerai. Ils disent : nous voulons ce monopole pour conserver au Canada les produits que l'on retire du traitement,—en d'autres termes, pour eux-mêmes. Je dis donc qu'il ne s'agit pas seulement ici pour eux de conserver le monopole des transports, mais aussi de conserver le monopole du traitement.

Ce qui a eu lieu dans le Manitoba, le Nord-Ouest et la Colombie anglaise démontre que les industries naturelles de ces districts ne peuvent se développer lorsque ses moyens de transports ou ses modes du traitement sont entre les mains des monopoles ; et lorsque la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique s'adresse à nous et nous demande, comme elle le fait, en s'opposant à l'adoption de ce bill, de lui accorder le monopole absolu non seulement des transports, mais aussi du traitement du minerai dans la Colombie anglaise, elle demande quelque choseque la Chambre n'a pas le droit de se permettre d'accorder, et pour ma part je suis disposé à ne pas l'accorder sans avoir une connaissance plus parfaite des faits. Il est très beau de dire que nous devons fondre notre minerai au Canada. Il y a bien des choses que nous devrions faire au Canada, et que nous y ferions si cela pouvait nous rapporter certains profits. Mais s'il arrive que nous ne pouvons pas traiter nos minerais avec profit au Canada, dans ce cas il vaut mieux les faire traiter ailleurs, et nous contenter de les extraire au Canada, plutôt que d'arrêter le développement et l'exploitation des ressources naturelles du pays. La position est celle-ci : nous possédons dans le district de Boundary-Creek, une étendue de terrain considérable contenant une grande quantité de minerai de qualité inférieure, dont le développement dépend des facilités de transport qui seront établies et de son traitement à bon marché ; et à moins que le coût du traitement du minerai ne soit pas plus élevé que le coût du transport, cette région ne peut être suffisamment developpée pour fournir un marché aux cultivateurs de l'ouest et aux hommes d'affaires de l'est du Canada. La Chambre va-t-elle consentir à arrêter le développement des ressources naturelles de cette région et le commerce qu'elle fait avec les autres parties du Canada, simplement pour laisser au chemin de fer canadien du Pacifique le monopole des transports qu'il possède déjà et celui du traitement du minerai qu'il se propose d'établir.

On peut dire que d'autres capitalistes ont comme eux l'avantage de pouvoir placer leur argent dans l'industrie de la fonte du minerai dans cette région. A cela je réponds que non. Si vous accordez le monopole du transport au chemin de fer canadien du Pacifique, il pourra tout aussi facilement obtenir le monopole du traitement du minerai, comme il peut obtenir le monopole de tout autre commerce ou industrie. Je ne crois pas que cette compagnie ait l'intention de se lancer dans un autre commerce ou dans une autre industrie ; mais elle se propose de s'occuper du traitement du minerai ; et si vous lui accordez le monopole du transport, vous lui assurez par ce seul fait le monopole du traitement du minerai, et vous pouvez être persuadé qu'il sera exploité entièrement dans les intérêts de cette compagnie.

Certaines personnes prétendent que ce qui est dans les intérêts du chemin de fer canadien du Pacifique est dans les intérêts du Canada, et ils ne cessent de répéter que le Canada doit appartenir aux Canadiens ; et c'est dans le but de défendre ce principe que je parle ce soir. Mais la question consiste à savoir quels sont les Canadiens à qui le Canada doit appartenir. Sont-ce les Canadiens qui sont à la tête du chemin de fer canadien du Pacifique et qui demandent qu'on leur accorde le monopole du transport et du traitement du minerai dans la Colombie anglaise ? Ou le reste de la population du Canada, qui désire bénéficier de la vente de ses produits agricoles dans cette région, qui désire y travailler ou y faire un commerce quelconque ? Voilà les gens que je voudrais voir bénéficier du développement de cette région. Il est possible que dans de telles circonstances les profits du chemin de fer canadien du Pacifique ne seraient pas aussi considérables qu'ils ont l'habitude d'être, mais, malgré cela, je dis que cette politique serait de nature à conserver le Canada aux Canadiens.

On a prétendu que le commerce de la région de la rivière de la Chaudière serait fait par les Etats-Unis si ce chemin était construit. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bertram) qui est un fabricant, a manifesté le plus vif désir de ne pas voir notre commerce passer aux mains des Américains. Cela voulait dire virtuellement qu'il ne devrait pas se faire de commerce entre le Canada et les Etats-Unis ; et si telle est sa pensée, je voudrais bien savoir de l'honorable député combien de temps il pourrait exploiter sa fonderie qu'il possède à Toronto, si ce n'était du charbon qu'il achète aux Etats-Unis. Lui convient-il de dire qu'il ne doit pas exister de relations commerciales entre ces deux pays ? Prenons la ville d'Ottawa, dont la principale source de revenu est l'exploitation du bois de service, nous voyons des chemins de fer et des flottes de vaisseaux destinés à transporter ce bois—où ? Aux Etats-Unis ; et sans le marché américain, l'exploitation du bois de service qui se fait dans la ville d'Ottawa devrait cesser. Vu la position qu'occupe notre pays, il est donc absolument

nécessaire pour les Canadiens de faire le commerce avec les Américains. Pourquoi ferait-on exception à cette règle lorsqu'il s'agit de la région de Boundary-Creek ?

Au point de vue national ou canadien, il n'existe aucune raison d'en agir ainsi ; il n'existe une raison qu'au point de vue du chemin de fer canadien du Pacifique, laquelle a fini par faire sortir le chemin de fer du Grand-Tronc de sa torpeur et à l'engager à lui faire concurrence dans cette région. Et, maintenant qu'il s'aperçoit que le chemin de fer du Grand-Tronc est prêt à le rencontrer sur tous les points, il met tout en œuvre pour empêcher ce chemin de fer de lui faire concurrence. Le chemin de fer projeté serait le meilleur moyen, non seulement de développer la région de la rivière de la Chaudière, mais il offrirait de plus aux cultivateurs de l'ouest, de même qu'aux marchands et aux fabricants de l'est, un excellent marché pour leurs produits, et ils contribueraient à l'avancement et au progrès des intérêts et des industries du Canada tout entier. Car, nous savons tous que l'on trouve difficilement à placer des capitaux dans tout pays où les profits qu'ils peuvent rapporter dépendent du bon plaisir d'une corporation.

Voilà la raison pour laquelle la région nord-ouest du Canada à eu tant à souffrir du manque de capitaux pour le développement de ses industries—et cela simplement parce que tous ceux qui possèdent de l'argent savent que s'ils le placent dans le Nord-Ouest ou la Colombie anglaise, ils se trouvent plus ou moins complètement à la merci du chemin de fer canadien du Pacifique. Cet état de choses n'existerait pas s'il n'y avait pas de monopole. Les honorables députés qui représentent la partie est du pays ne craignent pas de dire qu'il n'existe pas de monopole et que la concurrence ne vaut rien. C'est là le langage de ceux qui jouissent du double bienfait des moyens de transport par eau et par chemin de fer. Mais la cité d'Ottawa, la cité de Toronto, et l'est du Canada en général ne se seraient pas développés et n'auraient pas atteints le degré de prospérité dont elles jouissent aujourd'hui, si ce n'eût été la rivalité qui a existée entre les chemins de fer.

Le peuple ne voudrait pas croire pour un instant que c'est grâce à certaines clauses contenues dans les chartes des chemins de fer ou dans l'acte général des chemins de fer, qu'ils doivent les avantages dont ils jouissent aujourd'hui et qui résultent de la concurrence entre ces divers chemins. Si la concurrence dans les chemins de fer est nécessaire dans l'est du Canada, elle est toute aussi nécessaire dans l'ouest. Et si nous sommes pour avoir de la concurrence, il est bien évident que la seule compagnie qui soit assez puissante pour nous la donner est la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, et le seul moyen par lequel elle puisse nous la procurer, c'est en passant par les Etats-Unis. Ainsi donc, si la Chambre décide que ce bill du chemin de fer de la rivière de la Chaudière ne doit pas être adopté, elle décide par le fait même que le Nord-Ouest et la Colombie anglaise doivent demeurer sous le contrôle d'un monopole de chemin de fer, lequel droit le gouvernement avait acheté au prix de millions de dollars et qui a toujours été le plus grand obstacle au progrès de l'ouest canadien.

M. ROSS-ROBERTSON : En tant que j'ai pu m'en rendre compte la majorité de la population

de l'Ontario, ainsi que les marchands de gros et les fabricants approuvent le discours prononcé par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) et la conduite du comité des chemins de fer qui a rapporté ce bill du chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière. Je sais que les journaux libéraux de l'Ontario se sont emparés des paroles fermes et patriotiques prononcées par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et les ont lancés aux journaux qui accusaient le gouvernement actuel de se laisser conduire par le chemin de fer canadien du Pacifique. J'ai bien peur que ces journaux apprennent que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas toujours tenu de parler au nom du gouvernement. On nous a dit qu'il parlait en son nom personnel. J'aurais voulu qu'un plus grand nombre de ses collègues aient parlé pour eux-mêmes au lieu de parler pour sir William Van Horne et les autocrates du chemin de fer canadien du Pacifique. Je crois être, M. l'Orateur, un aussi bon patriote que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), qui semble toujours disposé à se placer derrière les retranchements du chemin de fer canadien du Pacifique, lorsque le vice-président Shaughnessey donne le signal et requiert les services des amis de ce chemin de fer.

L'honorable ministre des Travaux publics a parlé de conserver le minerai canadien pour le faire traiter dans les hauts-fourneaux canadiens. Il existe un moyen bien facile d'en arriver là et l'honorable ministre le connaît. Un droit d'exportation imposé sur le minerai canadien va réaliser ce progrès, et donner de la vigueur aux industries canadiennes ; mais par tout ce que j'ai pu comprendre des remarques faites par l'honorable ministre des Travaux publics, il est en faveur du développement de nos industries quand la chose est possible, lorsqu'il peut en même temps faire la fortune du chemin de fer canadien du Pacifique.

Cette compagnie doit posséder des pouvoirs bien extraordinaires pour réussir à empêcher le gouvernement national actuel de prendre part à la bataille et de défendre les droits des Canadiens qui habitent dans la région de Boundary-Creek. Ceux au nom de qui parle le ministre des Travaux publics semblent être satisfaits de laisser les Canadiens qui habitent la région de Boundary-Creek à la merci du chemin de fer canadien du Pacifique. Nous avons dit, et l'on nous a dit une douzaine de fois, que le chemin de fer canadien du Pacifique s'était engagé à construire la voie jusque dans le district de Boundary-Creek. On nous dit aussi que les Canadiens qui habitent cette région n'ont pas besoin de craindre d'être opprimés. Le ministre des Travaux publics dit à ces Canadiens qui ont des droits et qui demandent au gouvernement de les protéger, que le gouvernement a le droit de réglementer et réglementera les taux de fret. Or, je me demande souvent si ce gouvernement a le contrôle absolu de ses propres actions, dans les cas où les intérêts du pays viennent en conflit avec les intérêts du chemin de fer canadien du Pacifique. Je suis en frais d'essayer de traiter cette question comme je voudrais qu'elle le fût, si j'étais un mineur libre de la région de Boundary-Creek, au lieu d'être un membre du parlement siégeant dans cette Chambre des Communes à Ottawa. Tout ce que j'ai à dire, c'est que je préférerais donner une chance à M. Corbin de ramener le chemin de fer canadien du Pacifique à de meilleurs sentiments, en

construisant une ligne rivale dans cette région que d'attendre qu'un gouvernement dominé par le ministre des Travaux publics et le ministre de l'Intérieur adopte aucun projet tendant à réduire les taux de transport. Cette prétendue crainte que l'on éprouve de voir le commerce canadien nous échapper pour passer aux mains de l'étranger devra disparaître lorsque le chemin de fer canadien du Pacifique pénétrera dans la région de Spokane comme la chose va certainement arriver. Je ne suis ni un prophète, ni le fils d'un prophète, et je ne m'attends pas à siéger bien longtemps dans cette Chambre. mais j'espère pouvoir y siéger assez longtemps pour voir le chemin de fer canadien du Pacifique construire une ligne de chemin de fer de la Kootanie en descendant jusqu'à Spokane, et menacer d'entraîner le commerce de ce pays aux Etats-Unis par ce chemin, à moins que le gouvernement n'entreprenne de prolonger son chemin jusqu'à Vancouver avec l'argent du peuple.

Je crois que les honorables chefs de l'opposition jettent beaucoup de discrédit sur la bonne vieille politique tory et sur le principe protecteur lorsqu'ils insistent pour que cette région de Boundary-Creek et sa population soient laissées, corps et âmes, à la tendre merci du chemin de fer canadien du Pacifique. Les ressources de la politique commerciale du parti conservateur auraient été suffisantes pour détruire les fondeurs de minerai américain.

Mais aujourd'hui on dirait qu'il est du devoir de la politique canadienne de faire disparaître le mineur canadien, en laissant la liberté du chemin de fer canadien du Pacifique de mettre en vigueur les taux de transport du fret qui lui conviennent. J'ai foi en la politique commerciale du parti conservateur. J'ai foi en la protection. Mais je crois aussi à la justice, et si cette mesure de justice ne réussit pas à recevoir l'appui de ce parlement, un tel résultat indiquera, suivant moi, qu'il est inutile pour qui que ce soit de venir à Ottawa pour y obtenir justice devant cette haute cour du parlement, lorsque les intérêts du chemin de fer canadien du Pacifique sont en jeu et qu'ils doivent triompher même en ayant recours à l'injustice.

On prend le vote sur les amendements du Sénat :

POUR :

Messieurs

Beith,	Landerkin,
Belcourt,	Lang,
Blair,	Lavergne,
Bostock,	Macdonald (Huron),
Brodeur,	McCormick,
Burnett,	McGregor,
Cargill,	McGugan,
Caron (Sir Adolphe),	McHugh,
Cartwright (Sir Rich'd),	Morrison,
Christie,	Mulock,
Clarke,	Oliver,
Cowan,	Paterson,
Dobell,	Penny,
Domville,	Quinn,
Erb,	Rinfret,
Fitzpatrick,	Robertson,
Flint,	Russell,
Godbout,	Semple,
Graham,	Sifton,
Guité,	Talbot,
Jameson,	Tisdale, et
Kloepfer,	Wood (Hamilton).—44.

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Hodgins,
Bazinet,	Joly de Lotbinière
Beattie,	(Sir Henri),
Beausoleil,	Klock,
Bennett,	LaRivière,
Bergeron,	Lemieux,
Bertram,	Lewis,
Bourassa,	Macdonald (King's),
Cameron,	MacPherson,
Carroll,	McAlister,
Champagne,	McCleary,
Chauvin,	McClure,
Choquette,	McDougall,
Clancy,	McInerney,
Cochrane,	McInnes,
Copp,	McIsaac,
Davin,	Malouin
Dechene,	Marcotte,
Douglas,	Martin,
Dugas,	Maxwell,
Earle,	Mignault,
Ethier,	Mills,
Foster,	Morin,
Frost,	Powell,
Ganong,	Proulx,
Gauthier,	Savard,
Gauvreau,	Sproule,
Gilmour,	Tarte,
Guillet,	Turcot,
Haggart,	Wallace,
Hale,	Wilson, et
Haley,	Wood (Brockville).—64.
Henderson	

Les amendements sont rejetés.

M. MILLS : L'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) n'a pas voté.

M. TAYLOR : Le principal " whip " du gouvernement et moi sommes convenus de nous abstenir de voter sur toutes questions, lorsque l'un des deux est absent.

M. FLINT : L'honorable député de Wellington-nord n'a pas voté.

M. McMULLEN : J'ai une convention avec l'honorable député de Waterloo-sud (M. Livingston). Il était en faveur du bill et moi contre.

M. FOSTER : L'hononorable député de Shelburne (M. Fielding) n'a pas voté, je crois.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je voterai avec plaisir si on me le permet ; mais je suis entré pendant qu'on prenait le vote.

M. FOSTER : Nous aimerions à avoir votre opinion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai aucune objection à déclarer que j'aurais appuyé le bill.

M. RUTHERFORD : J'ai " pairé " avec l'honorable député de Pictou (M. Bell), sans cela j'aurais voté pour le bill.

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 34) concernant la *Columbia and Western Railway Company*.—(M. Bostock.)

Bill (n° 44) à l'effet de ratifier un contrat passé entre la Compagnie de chemin de fer de Saint-Stephen à Milltown et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.—M. MacPherson.)

Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer Méridional de la Colombie anglaise.—(M. Morrison.)

Bill (n° 100) concernant la Compagnie de force motrice de Hamilton et du lac Erié.—(M. MacPherson.)

DIVORCE DE ROBERT-A.-B. HART.

Bill (n° 87) pour accorder un divorce à Robert Augustus Baldwin Hart, est discuté en comité et rapporté.

M. LANDERKIN : Je propose la troisième lecture du bill.

La motion est adoptée sur division et le bill adopté en troisième lecture.

ACIER NICKELÉ.

M. WOOD (Hamilton) : Je propose que la Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 96) pour constituer en corporation la Compagnie d'acier nikelé du Canada.

M. LARIVIÈRE : Avant que ce bill aille devant le comité je demande qu'il soit réimprimé, parce qu'il a été tellement modifié par le comité des bills privé que son auteur même ne le reconnaîtrait pas. Il ne serait pas juste de demander à la Chambre de discuter ce bill avant qu'il soit réimprimé.

M. FOSTER : J'espère que l'honorable député n'insistera pas pour que son bill aille devant le comité tel qu'il est à présent. Ceux qui n'assistaient pas aux séances du comité des bills privés n'y comprennent rien. Il vaudrait mieux le faire réimprimer.

M. WOOD (Hamilton) : Je n'y ai pas d'objection, mais bien souvent des bills qui avaient subi tout autant de modifications ont été discutés en comité. Ici il y a très peu de changements.

M. FOSTER : L'honorable député arrivera tout aussi vite en le faisant réimprimer.

La motion est retirée.

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

La Chambre reprend alors le cours de ses délibérations sur la motion de M. Fielding portant que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

M. SPROULE : Lorsque le débat a été ajourné je blâmais le gouvernement d'avoir réduit le taux de l'intérêt sur les économies des pauvres gens dans les caisses d'épargne. C'est un des devoirs du gouvernement d'encourager par tous les moyens, les classes pauvres et les classes ouvrières à pratiquer l'économie et à mettre de côté une partie de ce qu'elles gagnent. C'est dans ce but qu'on a décidé, il y a plusieurs années, d'établir des caisses d'épargnes, où un intérêt raisonnable serait payé aux pauvres gens qui y déposeraient leurs économies, les caisses ont été instituées pour deux raisons : d'abord c'est un encouragement pour l'ouvrier à faire des économies et à travailler plus fort, et ensuite l'ouvrier est presque toujours mauvais financier et après avoir gagné son argent, il sait rarement l'employer avec profit.

C'est pour cela que le gouvernement a entrepris de lui offrir un placement sûr à un taux d'intérêt raisonnable.

Mais deux fois en vingt mois, le présent gouvernement a jugé à propos de réduire le taux de l'intérêt sur les épargnes du pauvre ; une première fois le 30 juin dernier, et une seconde fois, à partir du 1er juillet prochain. L'intérêt a été abaissé de 3½ à 3 pour 100, la première fois et la deuxième, il le sera de 3 à 2½, de sorte que les déposants ne retireront que 2½ pour 100 tandis que s'ils empruntaient d'aucune banque du pays, ils auraient à payer 7 ou 8 pour 100.

Le ministre des Finances prétend que les déposants des caisses d'épargnes ne peuvent pas être considérés comme de pauvres gens, et il cite l'ensemble de ces dépôts et il en conclut qu'un bon nombre, du moins, sont faits par des gens riches. J'ai aussi consulté les rapports, et bien que l'ensemble des dépôts soit considérable, les déposants sont très nombreux et la somme mise au crédit de chacun est, en général, très petite. Par le rapport des comptes publics je vois qu'il y a dans le pays 779 caisses d'épargnes dans les bureaux de poste, et que le nombre des déposants est de 135,737 ; la moyenne pour chacun est donc de $238.55.

Je maintiens que c'est une preuve que ces dépôts sont faits par la classe pauvre, puisque sur 135,737 déposants, la moyenne au crédit de chacun n'est que de $238.55. Cet argent représente la petite épargne du pays, les économies des journaliers, des servantes, des veuves et des orphelins, qui économisent pour être à l'abri de la misère dans les mauvais jours. Le nombre des déposants cette année est de 161,151, et une autre preuve que ces dépôts sont faits par la classe pauvre, c'est que la moyenne de chacun n'est que de $51.02. Et cependant le ministre des Finances se croit en droit de réduire l'intérêt sur ces dépôts à 2½ pour 100. S'il était à place de ces pauvres gens, agirait-il de même ?

Pourquoi cette réduction ? Elle a pour but de donner aux grands capitalistes les moyens de dicter leurs conditions aux banques du pays, quand ils désirent emprunter de l'argent. Cette raison n'est pas une excuse et elle ne fera jamais honneur au ministre des Finances ni à son gouvernement, parce que j'ai déjà expliqué que les classes ouvrières ne sont pas aussi en état que les autres de faire des placements profitables. Il est donc nécessaire de mettre à la portée du pauvre des caisses d'épargnes où son argent est en sûreté tout en lui rapportant un intérêt raisonnable. Un intérêt de 2½ pour 100 n'est pas suffisant et le gouvernement n'aurait pas dû prendre une pareille décision.

Il y a une autre chose que le gouvernement n'aurait pas dû faire. A deux reprises différentes, il a fait don à d'autres pays de privilèges précieux, sans rien obtenir en retour. Quels sont ces dons ? Le gouvernement a fait des concessions à la Grande-Bretagne et à d'autres pays de certains avantages fiscaux, mais c'est l'Angleterre qui en retire la plus grande somme de bénéfices. L'Angleterre n'a pas demandé au Canada ces réductions dans le

tarif ; elle ne nous traite pas mieux que les autres pays en matière de commerce, et le gouvernement n'a pas le droit de faire de pareilles largesses aux dépens du peuple sans rien demander en retour.

Le gouvernement a d'abord fait ces concessions à l'Angleterre et aux colonies anglaises ; il a ensuite étendu sa générosité aux Antilles et aux pays qui ne nous demandaient rien. C'est beau de faire la charité avec ce qui nous appartient, mais le gouvernement n'a pas le droit de la faire avec ce qui appartient à l'Etat. Et le peuple n'approuvera pas cette conduite quand il sera appelé à se prononcer.

L'honorable ministre des Finances propose d'appliquer la clause de la nation la plus favorisée aux Antilles. Pourquoi ? Est-ce parce que ces iles ont jamais fait quelque chose pour nous ? Non ; mais parce que depuis un certain temps leurs industries sont dans le marasme et que l'Angleterre avait exprimé le désir que quelque chose fût tenté pour leur venir en aide.

Comment les Antilles nous traitent-elles en matière de commerce ? Quand nous envoyons du fromage à la Jamaïque nous payons un droit d'un penny par livre ; aux Bahamas, 12s. 6d. par 100 livres ; à Trinidal, 1d. par livre ; à Grenade, 7½ pour 100 ; aux Barbades, 8s. 4d. par 100 livres. Quand nous expédions notre farine les droits sont de 8s. par baril ; 2s. 6d. ; 3s. 4d. ; 4s. 2d. ; 4s. ; 6s. ; 5s. ; 4s. 6d. ; aux Bermudes 15 pour 100 ; à la Guyane anglaise $1 par baril. Sur les pommes de terre, le beurre et quelques autres produits, les droits sont les mêmes. Les Antilles ne nous donnent aucun avantage qu'elles n'offrent pas aux autres pays. Pourquoi alors leur accorder le privilège que le ministre des Finances veut leur faire en faisant une réduction de 20 pour 100 sur le sucre importé de ces pays ?

Je suis opposé à cela, d'abord parce que nous n'avons pas le droit de disposer de ce qui ne nous appartient pas et ensuite, parce que nous ne recevons rien en retour de ce que nous donnons. Il en est de même pour les concessions que nous faisons à l'Angleterre.

D'un autre côté, il y a plusieurs choses que le gouvernement aurait dû faire et qu'il n'a pas faites. Pourquoi n'a-t-il pas imposé un droit d'exportation sur le nickel ? Voilà une industrie qui pourrait prospérer au Canada et une forte pression a été exercée sur le gouvernement pour l'amener à imposer ce droit d'exportation, mais il est resté sourd à tous les appels, et cette industrie languit depuis deux ou trois ans.

M. WOOD (Hamilton) : Ce droit sera bientôt imposé.

M. SPROULE : Nous nous attendions à ce que le ministre des Finances nous l'annoncerait dans son exposé budgétaire, car c'était le temps et l'endroit.

M. WOOD (Hamilton) : Pas nécessairement.

M. SPROULE : Tout le monde s'attendait à ce que les changements de tarif soient annoncés dans le discours sur le budget. Il est vrai qu'il est encore temps, mais jusqu'à présent le gouvernement n'a rien dit pour nous faire espérer que ce droit d'exportation sera imposé.

Il aurait pu, aussi, imposer un droit d'importation sur le bois. Les commerçants de bois du pays ont demandé cela avec instance ; ils ont adressé au gouvernement un mémoire que j'ai ici et qui expose la situation bien clairement. Voici ce qu'il dit :

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de l'Association des commerçants de bois de l'Ontario de vous adresser une copie (l'imprimé ci-inclus) d'une pétition présentée par les commerçants de bois de l'ouest du Canada, au très honorable sir Wilfrid Laurier, exposant les injustices dont le commerce de bois dans ce pays, a à se plaindre, par suite du fait que le bois américain est admis en franchise au Canada, tandis que le bill Dingley impose un droit élevé sur le bois canadien expédié aux Etats-Unis.

L'association de l'Ontario concourt pleinement dans les vues exprimées dans la dite requête et vous prie d'employer toute votre influence pour faire imposer sur le bois américain un droit égal à celui que le bill Dingley impose sur le bois anadien.

Votre dévoué, etc.,

(Signé) J.-B. MILLER,
Secrétaire-trésorier.

Je m'attendais à entendre le ministre des Finances nous annoncer que le gouvernement avait décidé d'imposer un droit sur le bois, car je ne pouvais concevoir qu'il laisserait cette grande industrie de tout le Canada, mais surtout d'Ontario, se débattre dans des conditions aussi désavantageuses. Nous permettons aux Américains de venir chercher nos billes sans payer de droit d'exportation. Ils scient ces billes dans les scieries du Michigan et ils nous les renvoient ici sous forme de bois de construction sans payer de droit d'entrée. Nous leur accordons tous ces privilèges au détriment des Canadiens, et malgré cela, ils imposent un droit de $2 par mille sur le bois canadien. Je ne voulais pas croire que le gouvernement laisserait subsister un tel état de choses.

Cette requête adressée au très honorable premier ministre disait :

La position particulière faite au commerce de bois du Canada, par la législation hostile de la république voisine, est bien différente de ce qu'elle était à l'époque ou les commerçants de bois de l'ouest de l'Ontario et du Manitoba se sont présentés devant la commission du tarif à Winnipeg. Devant cette commission nous avons déclaré que nous n'avions aucune plainte à faire contre le tarif. Le bois brut ou raboté d'un côté était admis en franchise et cela n'était que juste, vu que les Etats-Unis admettaient aussi le bois brut en franchise. Notre prétention était que tant que le gouvernement américain admettrait le bois brut en franchise, le gouvernement canadien devait faire la même chose, mais que si le gouvernement des Etats-Unis imposait un droit d'importation sur le bois, le devoir du gouvernement du Canada était d'imposer un droit semblable.

La dernière condition s'est réalisée ; les Etats-Unis ont voté une loi qui non seulement impose un droit sur le bois scié, mais entreprend aussi d'infliger une punition, sous forme d'un double droit sur le bois scié de tout pays étranger qui mettra un droit d'exportation sur les billes. Dans ces circonstances nous demandons au gouvernement d'imposer un droit d'importation sur le bois scié importé au Canada.

Notre position est la même que lorsque nous nous sommes présentés devant la commission du tarif à Winnipeg. Nous voulons que le bois soit exempt de droits, mais à la condition que ce soit réciproque, et nous ne voulons pas de la situation léonine qui existe actuellement ; nous avons la conviction que nous arriverons plus tôt à obtenir le libre commerce du bois des deux côtés de la frontière, en traitant nos voisins dans le même esprit qu'ils nous traitent, qu'en leur permettant de continuer à jouir de la franchise fiscale dont ils jouissent actuellement.

On a exprimé la crainte que l'imposition d'un droit d'importation n'eût pour résultat une hausse dans les prix du bois au Manitoba et les territoires du Nord-Ouest. Cela n'arriverait pas ; les prix resteront les mêmes, mais le commerce qui est à présent à peu près également partagé irait naturellement aux scieries canadiennes, donnant de l'ouvrage à des milliers de Canadiens (aujourd'hui cette main-d'œuvre va aux étrangers) et augmentant les affaires des marchands et des industriels.

S'il existe au Canada une industrie nationale, c'est bien celle du bois, et grâce à la concurrence les commerçants

de bois sauront bien maintenir les prix à des taux raisonnables. Cette industrie est très répandue et jamais on a réussi à faire d'accaparement sur le bois, ni au Canada, ni aux Etats-Unis. On a toujours constaté, dans le passé que si pour une raison quelconque le bois devenait rare et les prix atteignaient un chiffre anormal, il en arrivait de toutes les parties du pays pour répondre à la demande et les prix se rétablissaient.

C'est un fait généralement admis que le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest sont dépourvus d'arbres, mais la nature leur a donné des zones boisées qui alimentent des scieries à Whitemouth, Selkirk, Winnipeg, Brandon, Dauphin, Rapid-City, Calgary, Edmonton, Prince-Albert, et une foule d'autres endroits dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest. Comme complément à ces sources d'approvisionnement, nous avons les forêts inépuisables de la Colombie anglaise. A l'est il y a des scieries considérables à Kéwatin, Portage-du-Rat, Savanne, Fort-William et Port-Arthur, et plus à l'est encore, nous avons les scieries de la Baie Georgienne, auxquelles le marché américain est maintenant fermé et qui voudraient bien expédier leur bois au Manitoba et aux territoires du Nord-Ouest.

Avec des pareilles sources d'approvisionnement exploitées par des industriels qui ne le cèdent à ceux d'aucun autre pays sous le rapport de l'esprit d'entreprise, il n'est pas raisonnable de croire qu'il faille partager le marché déjà limité du Canada avec les commerçants de bois des Etats-Unis par crainte d'une hausse dans les prix qui ne se produira pas et ne peut se produire que dans l'esprit de ceux qui ne connaissent pas les conditions du marché.

Il est dûr pour nous de nous voir interdire le marché des Etats-Unis, et en même temps d'avoir à partager le nôtre avec les commerçants de bois américains. Nous pouvons soutenir la concurrence avec eux et nous la soutenons, mais quand le Canada leur sert de déversoir et quand les compagnies de chemins de fer américains accorde au trafic destiné au Canada des taux beaucoup plus avantageux que pour celui qui est destiné aux Etats-Unis même, nous ne pouvons pas faire plus que lutter à armes égales.

Comme une autre preuve qu'aucune tentative d'augmenter les prix dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest ne serait faite, nous ajouterons qu'il n'y a qu'un seul prix pour le bois et c'est celui de Winnipeg, et bien qu'il y ait dans le Manitoba et tous les territoires du Nord-Ouest une foule d'endroits que le bois américain ne peut atteindre, vu que les chemins de fer américains et canadiens ne basent pas leurs taux au *pro rata* de la distance, et tout cet immense territoire dépend entièrement des scieries canadiennes pour son approvisionnement de bois. Cependant tous ces endroits sont approvisionnés au prix de Winnipeg, qui est un centre de concurrence entre les chemins de fer, et où les prix sont les plus bas de la province,

Les scieries du Portage-du-Rat et du Fort-William expédiaient du bois aux Etats-Unis et auraient continué à en expédier sans l'imposition du droit américain, et, de fait les scieries de Savanne ont été construites spécialement pour l'exportation aux Etats-Unis. Les scieries de Fort-William consacraient toute leur attention au marché américain, et durant la dernière saison, elles sont restées inactives, grâce à cet impôt projeté par le gouvernement américain.

Le marché américain est fermé à ces scieries comme à toutes celles du Canada, et de plus sont forcées de partager le marché limité du Canada avec les commerçants de bois américains.

Dans le nord-ouest de l'Ontario et le Manitoba, il y a assez de scieries pour approvisionner tout le pays, ce qui démontre que la concurrence suffira à maintenir les prix à un chiffre raisonnable.

Nous protestons aussi contre le fait que l'industrie du bois soit la seule soumise au régime du libre-échange, surtout quand les Etats-Unis refusent de nous accorder un traitement réciproque. Notre marché à bois est ouvert aux étrangers et tout ce que nous consommons, en machines, en courroies, en huile, en lard, en provisions et en produits agricoles est lourdement taxé.

De grands capitaux sont engagés dans l'industrie du bois qui souffre beaucoup des dispositions fiscales actuelles et nous demandons au gouvernement de lui venir en aide. Ce qu'il faut aux scieries du nord-ouest de l'Ontario, du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest ce n'est pas tant de plus par mille pieds, mais plus d'écoulement, et cela vous pourrez le leur obtenir au grand avantage d'un très grand nombre de Canadiens et sans faire de tort à un seul de nos compatriotes.

Respectueusement soumis de la part du commerce de bois de l'ouest du Canada.

(Signé) J.-B. MILLER.

M. SPROULE.

Cette lettre expose les désirs et les besoins des commerçants de bois du pays, qui exploitent de grands capitaux et donnent de l'ouvrage à un grand nombre d'ouvriers. Dans le ditrict de la Baie Georgienne nous savons par expérience ce qu'il en coûte au Canada de n'avoir ni droit d'importation sur le bois scié, ni droit d'exportation sur les billes. Ces billes sortent du Canada par centaines et par milliers ; elles sont sciées aux Etats-Unis par des ouvriers américains et nos propres ouvriers sont dépouillés d'un travail qui leur appartient. Le pays perd ainsi des sommes énormes qui autrement seraient dépensées sur les lieux.

Aujourd'hui des douzaines de scieries à la Baie Georgienne sont fermées et inactives et des villes qui ressemblaient à des ruches pleines d'activité, il y a quelques années, ont l'air de cimetières. Tout cet immense matériel est rongé par la rouille, les ouvriers ont disparu. Notre matière première s'en va enrichir les Américains, qui pour récompense, imposent un droit de $2 par mille sur notre bois scié. Je considère que le gouvernement a mal agi dans cette affaire. Autrefois il était toujours prêt à se rendre aux désirs des commerçants de bois, mais aujourd'hui il fait la sourde oreille et il laisse se prolonger cette anomalie au grand détriment du pays.

Dans son exposé budgétaire de l'an dernier, l'honorable ministre des Finances nous a dit que l'intention du gouvernement était de combattre les coalitions et que lorsqu'il serait démontré qu'une coalition existait dans une industrie, le droit sur les produits de cette industrie serait aboli. J'aimerais à savoir pourquoi il n'abolit pas le droit sur le cuir à semelle espagnol (Spanish) ? Cet article est entre les mains d'un monopole. J'ai des lettres de commerçants de cuir qui me disent qu'ils ne peuvent vendre pour une piastre de ce cuir, sans entrer dans la coalition.

On me dit aussi qu'ils ont écrit au ministre des Finances pour lui exposer les faits et demander son intervention. Puisque cette coalition lui est signalée aujourd'hui pourquoi n'abolit-il pas le droit, selon sa promesse de l'an dernier ?

Plusieurs lettres semblables ont été adressées à d'autres honorables députés de la droite et je crois savoir que l'honorable député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright) en a aussi reçu une. Dans l'opposition il se montrait violent contre les monopoles et promettait, si jamais il arrivait au pouvoir, d'abolir les droits et de livrer ces industries à la libre concurrence, mais aujourd'hui il manque à ses promesses.

J'ai sur l'ordre du jour un bill dirigé contre ces coalitions, mais à cette phase avancée de la session et avec le peu de temps laissé à la disposition des députés, je n'espère pas pouvoir le faire adopter à moins que le gouvernement ne le prenne sous sa protection. S'il voulait s'en charger, je crois qu'il serait très utile pour détruire ces coalitions.

M. WALLACE : Je crois qu'il serait opportun de demander aux ministres désignés s'ils ont reçu les lettres en question.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Vous ne devez pas interrompre mon honorable ami.

M. SPROULE : Il serait en effet intéressant de savoir si ces lettres ont été reçues, car M. Smith m'a écrit qu'il les avait envoyées au ministre des

Finances et au ministre du Commerce, demandant l'intervention du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne dirai pas qu'elles n'ont pas été reçues. Depuis quelque temps j'ai reçu une correspondance tellement volumineuse que je n'ai pas pu toute la parcourir. Dans le moment je ne me rappelle pas avoir reçu cette lettre ; mais si l'honorable député dit qu'elle m'a été envoyée, je ne le contredirai pas.

M. SPROULE : Elle a été jetée au panier, ou bien on a négligé ou refusé de s'en occuper, et j'ignore laquelle de ces choses est la plus blâmable. Avant la suspension de la séance j'ai parlé d'une lettre écrite par l'honorable député d'Oxford-sud, aux patrons. Je ne l'avais pas alors sous la main, mais je vois qu'elle a été écrite par le ministre du Commerce, à un patron du comté de Lennox, et porte la date du 1er octobre 1894. En mars 1894, les droits sur les instruments aratoires ont été réduits de 35 à 20 pour 100, et l'honorable ministre prétendait que ces droits étaient encore trop élevés pour les cultivateurs et devaient être abaissés davantage.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : L'honorable député prétend-il que les droits ont été abaissés sur quelques-uns et non sur tous ?

M. SPROULE : Je dis qu'une réduction avait été faite sur les instruments aratoires, je n'ai pas dit sur combien. Cette lettre a été écrite après l'abaissement des droits de 35 à 20 pour 100, et il prétendait que ces droits devaient être abaissés davantage.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce n'est pas tout à fait ce que j'ai dit. Je ne demandais pas une plus forte diminution sur les articles qui avaient été réduits à 20 pour 100. J'ai toujours été opposé aux droits élevés.

M. SPROULE : C'était virtuellement cela—une réduction des droits élevés.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les droits n'avaient pas été réduits sur tous les instruments.

M. SPROULE : L'honorable ministre ne dit pas s'il voulait réduire les droits sur quelques-uns ou sur beaucoup. Dans cette lettre il dit :

Personne ne sait mieux que moi, dans quelle proportion énorme, les taxes que paient réellement les cultivateurs et les travailleurs, ont été augmentées depuis quelques années.

Le but de cette lettre était d'expliquer aux cultivateurs qu'ils étaient lourdement taxés, et elle a été écrite après la réduction de 35 à 20 pour 100. Ses remarques s'appliquaient donc également au tarif de 20 pour 100 sur les instruments aratoires. Je crois que cela corrobore mon assertion de cette après-midi.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pas du tout.

M. SPROULE : Je n'ai pas l'intention de prolonger ce débat, car j'ai dit à peu près tout ce que j'avais à dire. Mais je répète que partout où le gouvernement a touché au tarif, il s'y est mal pris. Un exemple : il a aboli le droit sur le fil de fer barbelé, il a fait fermer la manufacture de Lachine et mis 400 ouvriers dans le chemin, sans diminuer le prix du fil de fer d'un centin, car il se vend 2½c. aujourd'hui comme avant l'abolition du droit. Il a aussi fait fermer, je crois, deux autres manufactures.

M. WOOD (Hamilton) : L'honorable député prétend-il que le fil de fer barbelé se vend 2½c. la livre aujourd'hui ?

M. SPROULE : Oui. Pas plus tard que la semaine dernière, je me suis informé chez le marchand où j'achète mon fil de fer barbelé depuis des années, et j'ai dû payer exactement le même prix.

M. WOOD (Hamilton) : Il faut que ce soit à la livre, parce que le fil de fer barbelé se vend aujourd'hui 1c. de moins par livre que l'an dernier.

M. SPROULE : En gros, alors ?

M. WOOD (Hamilton) : Oui.

M. SPROULE : Je parle des prix du détail. J'achète du fil de fer barbelé depuis des années, et je sais ce que je dis. Ce sont les prix du détail que paie le cultivateur, et ils sont les mêmes que ceux de l'an dernier, malgré que le gouvernement ait mis 400 ouvriers sur le pavé et ait fait perdre les capitaux engagés dans cette industrie.

Partout où les libéraux n'ont pas touché au tarif, les choses ont bien été. La meilleure excuse qu'ils puissent donner pour leur tarif, c'est de nous répondre qu'il est presque tel que nous l'avons fait.

La différence entre leurs paroles dans l'opposition et leurs actes au pouvoir prouve l'une de ces deux choses : ou ils ne connaissaient pas les besoins du pays, ou ils étaient malhonnêtes et ils promettaient de réduire le tarif pour convaincre le peuple qu'il était temps de faire un changement.

Leur conduite n'a pas peu contribué à amener le peuple à ne plus avoir confiance dans l'honnêteté de ses hommes publics. Un homme qui se conduirait comme eux dans la vie privée, ne serait nulle part regardé comme un homme respectable, personne ne voudrait accepter sa parole, ni lui accorder sa confiance.

Mais lorsqu'il s'agit du gouvernement du pays, nos adversaires s'imaginent qu'ils peuvent impunément commettre toutes ces fautes ; mais ils se trompent grandement. Si un homme public peut impunément faire des promesses qu'il n'a pas l'intention de tenir ou préconiser une chose à laquelle il ne croit pas, dans le seul but de tromper les électeurs, cela diminue l'estime du peuple pour ses hommes publics. Voilà exactement la position dans laquelle se trouve le gouvernement aujourd'hui. Beaucoup de ses amis, et des plus dévoués, admettent que les ministres ont été malhonnêtes et fourbes dans le passé, ou sont aujourd'hui ignorants des besoins du pays qu'ils ont la charge de gouverner. Qu'ils profitent de la leçon pendant qu'il en est temps ; qu'ils travaillent à élever le niveau de la moralité et de l'honnêteté qui doivent inspirer tout le monde et surtout ceux qui sont appelés à administrer les affaires de l'Etat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : L'honorable député qui vient de nous adresser la parole paraît bien convaincu qu'il n'y a plus personne au Canada qui ait confiance dans le gouvernement. Eh bien ! M. l'Orateur, pas plus

tard qu'avant-hier, il y a eu une élection et les électeurs ont été appelés à dire s'ils avaient ou non confiance en nous.

M. FOSTER: Ils ont exprimé leur confiance dans les travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Ils ont fait avant-hier, comme ils feront certainement à l'avenir, ils ont voté confiance dans notre politique. Nos adversaires ont mis habits bas et ont combattu de leur mieux, mais comme d'habitude, ils ont été battus.

M. MILLS: On ne fait pas une élection avec des prières.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Ce n'est pas votre manière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Ce n'est pas la seule élection partielle que nous ayons eue depuis la dernière élection générale et partout nos honorables adversaires ont été défaits.

L'honorable député (M. Sproule) est convaincu que tout ce que nous avons fait a été mal fait.

M. SPROULE: Pas tout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Presque tout. Il prétend que notre politique concernant les intérêts manufacturiers a été particulièrement désastreuse. Que les chefs de l'opposition viennent dans la grande ville de Montréal et voient ce qui s'y passe. Qu'ils viennent voir, par exemple, nos grandes filatures de coton, que notre politique devait ruiner. Comment cette industrie s'est-elle comportée durant l'année qui vient de s'écouler? Dans la seule filature de Valleyfield, que je n'ai aucune raison particulière de chérir, la production a augmenté de $200,000.

La raison de cette augmentation, c'est que notre politique a stimulé l'énergie des industriels. Nous avons abaissé un peu les droits et ils se sont tournés du côté des marchés étrangers. Le gérant de la filature de Valleyfield me disait il y a quelques jours, qu'il avait commencé a exporter du coton et que les ventes de l'an dernier dépassaient de $200,000 celles de l'année précédente. Voilà qui n'est déjà pas trop mauvais.

M. WALLACE: Cette industrie est plus protégée aujourd'hui qu'avant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Elle l'est moins. Je sais que les droits sur le coton américain ont été augmentés, mais notre politique est le Canada pour les Canadiens et non pour les Américains.

Je vais maintenant dire un mot de la grande industrie du fer.

M. WALLACE: Avant que l'honorable ministre sorte du coton pour parler du fer, je voudrais avoir une réponse à ma question. Je dis que les droits ont été augmentés sur le coton.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je crois avoir répondu à l'honorable député.

M. WALLACE: Les droits ont été augmentés tant sur les cotons anglais que sur les cotons américains.

M. TARTE.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je proteste, M. l'Orateur contre ces interruptions. Je n'ai pas interrompu l'honorable député quand il a parlé et j'attends la même courtoisie de sa part. Nos adversaires disaient aussi que notre politique allait ruiner la grande industrie du fer. Or qu'est-ce qui a eu lieu? M. McMaster que l'ex-ministre des Finances connait bien, et qui n'est pas un de nos amis politiques, lui dira que durant l'année écoulée les usines ont considérablement augmenté leur production. Elles fonctionnent jour et nuit et emploient un nombre considérable d'ouvriers.

L'honorable député de Grey (M. Sproule) s'intéresse beaucoup aux ouvriers de Montréal. Qu'il me permettre de lui dire que ces ouvriers ont aujourd'hui plus d'ouvrage qu'ils n'en ont eu depuis 12 ou 15 ans. Il convient de féliciter le pays sur sa situation actuelle. Notre crédit sur les marchés financiers est aussi bon, sinon meilleur, que jamais. Les classes industrielles sont prospères, et nos agriculteurs ont une très heureuse année.

Nos adversaires savent tout cela et ils n'ont pas osé s'attaquer directement à notre politique; ils ont préféré prendre la tangente et ils ont fait de leur mieux pour chercher à discréditer notre politique de chemin de fer. Ils n'ont pu s'empêcher de parler de ce qu'ils appellent "le coup du Drummond" et le chef de l'opposition a traité ce point non seulement au long, mais avec violence. Il a prétendu qu'il y avait trop de Greenshields dans l'affaire et que nous étions tous vendus à cet homme. Je reste toujours surpris quand j'entends un homme de sa position se lancer dans des affirmations aussi téméraires. Je comprends qu'un député irresponsable—et il y en a—dise tout ce qu'il lui passe par la tête, mais cela me surprend de la part du chef de l'opposition. Je regrette qu'il ne soit pas à son siège, mais je l'invite à venir devant le comité qui siège à l'étage supérieur; il y sera bien reçu et aura toute liberté de répéter ses affirmations.

Nous savons tous qu'il n'est guère scrupuleux lorsqu'il s'agit d'affirmer, qu'il affectionne les grands mots, les périodes sonores et les geste énergiques. Eh bien! voici ce que je lui propose: qu'il viennent devant le comité et qu'il donne la preuve de ce qu'il a dit. Je vois sourire mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances. J'aime à le voir sourire, car cela ne lui arrive pas souvent. Je l'invite, lui aussi à venir devant le comité, car lui aussi s'est permis des insinuations qu'il ne peut prouver et qu'il se sait incapable de prouver. Seulement il a été assez prudent pour ne pas les faire dans cette Chambre. Aujourd'hui que nous sommes face à face, je le défie de les répéter ici. Il n'ose pas le faire; il n'y a que des gens irresponsables pour l'oser. O'Connell, parlant d'un de ses adversaires disait: "Je crois qu'il est l'héritier direct du larron blasphémateur et menteur, qui est mort sur la croix."

Il ne serait pas parlementaire d'appliquer ces paroles à qui que ce soit dans cette Chambre, pas même à l'honorable député qui est en face de moi, mais voici ce que je dirai: Rien n'est plus facile que la calomnie. Le premier venu, un gueux sans talent, peut calomnier n'importe quel homme public; mais lorsqu'il s'agit de prouver ces accusations, la chose devient plus difficile.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a parlé hier; je ne devrais peut-être pas m'occuper de lui, mais les *Débats* sont là et le public ne sait pas toujours à qui il a affaire. Dans son discours,

l'honorable député s'est permis de m'attaquer directement. J'ai répondu que l'accusation était fausse et qu'il la savait fausse. Le règlement ne permet pas cette expression et j'ai dû la retirer : Voici ce qu'il a dit :

N'a-t-il pas vu l'année dernière un ministre avoir des obligations envers une compagnie de chemin de fer, des obligations pécuniaires, comme le ministre des Travaux publics, envers la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): Ce n'est pas le cas, mais dites-le tout de même.

M. BENNETT : L'honorable ministre dit que ce n'est pas le cas, qu'il ne devait rien à cette compagnie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas une piastre.

M. BENNETT : Nous avons eu la preuve de la part d'un gentleman qu'il lui devait $20,000.

C'était un énoncé précis. Je lui ai immédiatement répondu :

Pas cinquante cents. Ce n'est pas le cas, et l'honorable député le sait.

Il va sans dire qu'il a répété son accusation sous une autre forme, mais elle n'est pas plus vrai dans un cas que dans l'autre. Il a prétendu qu'au cours de la dernière session, j'ai admis, dans cette Chambre que je devais $20,000 au chemin de fer du comté de Drummond. C'est le 2 juin dernier que j'ai parlé sur cette question ; j'ai ici les *Débats* qui rapportent mon discours. Que tout homme de bonne foi le lise et je le défie d'y trouver un mot pour corroborer l'accusation de l'honorable député. Mais hier, il a ajouté qu'un des témoins devant le comité sur cette affaire à déclaré que je devais $20,000 à cette compagnie. Le seul témoin entendu sur ce point devant le comité est M. Greenshields. Je citerai ce passage de son témoignage :

Pour ce qui concerne l'affaire de *La Patrie* je dois déclarer tout d'abord qu'en aucune circonstance, soit directement ou indirectement, soit par la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, ou par moi, pas un seul sou n'a été donné à M. Tarte, ni à ses fils, ni à *La Patrie*, ni à qui que ce soit.

Je me demande comment, après une déclaration aussi précise, un homme digne d'occuper un siège dans cette Chambre ose encore me calomnier. Deux comités ont été nommés, l'un par cette Chambre et l'autre par une autre branche de ce parlement, et je défie qui que ce soit d'aller devant l'un ou l'autre de ces comités et de prouver que M. Greenshields n'a pas dit la vérité.

Je n'en dirai pas davantage sur cette question, mais je demanderai à la Chambre pourquoi ne pourrions-nous pas discuter les affaires publiques sans nous calomnier les uns les autres. Nous pouvons différer d'opinion ; il n'est pas possible que nous soyons tous du même avis. Mais pourquoi ne pas discuter en gens honorables sans chercher à ruiner la réputation de ses adversaires ?

J'ai toujours constaté que les journalistes et les hommes publics qui ne disent pas la vérité, n'améliorent ni leur réputation, ni leur position. Je suis un vieux journaliste et j'ai appris à craindre les journaux qui disent la vérité, mais je ne redoute pas ceux qui mentent, car la vérité, comme l'eau, finit toujours par reprendre son niveau.

Il n'y a pas un homme public qui ait été plus calomnié que moi, et je n'en suis pas mort. Mes adversaires n'ont pas retiré grand'chose du mal qu'ils se sont donné pour me nuire. Au contraire ils se sont nui à eux-mêmes. Il y a une chose à laquelle je suis bien décidée, c'est que lorsque j'aurai le droit de mon côté on ne réussira pas à m'abattre. J'ai, comme tout le monde, droit à ma réputation et je ne permettrai à personne d'y toucher. Assez sur ces questions personnelles.

L'honorable chef de l'opposition a discuté longuement notre politique de chemin de fer. J'ai été très surpris de l'entendre déclarer que l'Intercolonial ne pourra jamais lutter contre la ligne courte du chemin de fer canadien du Pacifique. Si cette prétention est fondée, qui en est responsable ? En 1887, le parti conservateur, dont je faisais partie, était au pouvoir, et vota une subvention annuelle de $250,000 pendant vingt ans, pour la construction de cette ligne courte du chemin de fer canadien du Pacifique. Si l'honorable chef de l'opposition a raison quand il prétend que l'Intercolonial ne pourra jamais lutter contre cette ligne courte, la faute en est au parti conservateur—c'est lui qui a voté l'argent pour ruiner une propriété nationale.

Mais, pour ma part, je maintiens que l'honorable chef de l'opposition se trompe entièrement. Il dit que le trajet par l'Intercolonial est de 247 milles plus long que par le chemin de fer canadien du Pacifique. Mais la distance n'est pas tout ; et l'ex-ministre des Finances qui a contribué à l'octroi de cette subvention, ne sait-il pas aussi bien que moi que ces $250,000 par année ont été accordées au chemin de fer canadien du Pacifique pour favoriser le port de Saint-Jean au détriment de celui de Portland ? Personne ne peut nier cela, et cependant la distance est plus longue entre Montréal et Saint-Jean, qu'entre Montréal et ces ports américains. Le raisonnement de l'honorable chef de l'opposition est faux et la preuve en est que l'hiver dernier le port de Saint-Jean a eu plus de trafic que jamais. Les affaires dans ce port ont triplé, et nous espérons faire encore beaucoup plus à l'avenir.

L'honorable chef de l'opposition porte un vif intérêt à la belle et antique ville de Québec. Je me rappelle ses beaux discours dans cette ville, surtout à propos du pont de Québec. Il était alors haut-commissaire et il était venu de Londres à Québec pour nous promettre un pont. Il y a dix ans de cela. Mes honorables collègues de Québec n'ont sans doute pas oublié qu'un de nos adversaires, M. Chateauvert, signa un billet avant l'élection, déclarant que le pont serait construit immédiatement et que le gouvernement était prêt à voter un million de piastres pour cette entreprise.

M. CHOQUETTE : Ce billet n'a jamais été payé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dix ans se sont écoulés depuis, et celui qui était venu tout exprès à Québec pour prononcer ce discours, nous le répète aujourd'hui. Maintenant qu'il ne peut plus faire autre chose, il est toujours prêt à prononcer de grands discours et à faire de grandes promesses ; il est disposé à voter un million pour le pont de Québec. J'ai dit l'autre jour et je répète ce soir que j'ai l'intime conviction que le parti libéral célébrera son triomphe dans l'élection générale prochaine sur le pont de Québec. En prolongeant l'Intercolonial jusqu'à Montréal nous n'avons nui à rien aux chances de Québec d'avoir son pont. Nous n'avons fait qu'assurer des communications directes entre l'est et l'ouest.

Je n'en dirai pas davantage, vu que la question qui nous occupe a déjà été traitée à fond par les orateurs qui m'ont précédé. Je voulais simplement me disculper encore une fois au sujet de certaines questions personnelles. Je déteste d'avoir à parler de moi, mais je suis accusé avec tant de sans-gêne, que de temps à autre, je crois devoir, sinon à moi, du moins aux amis qui ont confiance en moi, de me disculper devant le parlement.

Je n'ai pas à me plaindre de l'appui que j'ai reçu. Depuis six ans les honorables députés de l'opposition demandent ma tête, parce que j'ai jugé à propos de me séparer d'eux. Je les ai abandonnés parce que j'ai cru qu'il était temps de le faire. Je regrette qu'ils aient pris la chose tant à cœur. Je crois pourtant que nous pourrions rester bons amis. Je ne suis pas le seul qui ait changé d'opinion. Des hommes beaucoup plus capables que moi ont changé de parti. Mais on dirait que dans le parti conservateur d'aujourd'hui il faut croire ou mourir. Mahomet n'est plus et sa doctrine n'a pas de chance de s'acclimater ici. Je ne veux pas mourir. Je tâcherai de vivre aussi longtemps que possible, en dépit de tous les efforts des honorables membres de la gauche pour me tuer.

M. LEMIEUX : Je n'ai pas la prétention de croire que la discussion sur le budget opère des conversions dans la Chambre, mais elle en fait beaucoup parmi le peuple. Dans son remarquable ouvrage intitulé *Critics*, Pope dit :

> Tis with our judgment as with our watches,
> None go just alike, yet each believes his own.

En écrivant cela il songeait probablement aux deux partis politique de l'Angleterre, mais ces paroles pourraient tout aussi bien s'appliquer aux partis politiques du Canada. Je regrette de ne pouvoir parler avec plus de facilité la langue de la majorité de la députation et je demande l'indulgence de mes honorables collègues si, de temps à autre j'ai recours à quelques notes que j'ai ici.

M. DAVIN : Vous parlez très bien anglais.

M. LEMIEUX : Dans une lettre désormais célèbre, il était question d'une province appelée " l'ambitieuse Nouvelle-Ecosse."

Je suis certain que pas une voix discordante ne se fera entendre si je dis que cette province peut, avec raison, s'intituler ambitieuse après le brillant déploiement de talents dont ses représentants, des deux partis, viennent de nous donner le spectacle.

L'ambition désordonnée doit être réprimée ; mais l'ambition qui vise à la supériorité, l'ambition basée sur le talent et le patriotisme, est non seulement légitime, mais digne d'éloges.

C'est la première pensée qui m'est venue à l'idée l'autre soir, lorsque je joignais mes chaleureux applaudissements à ceux de mes honorables collègues de la droite, en entendant le discours de l'honorable ministre des Finances et sa magistrale péroraison.

Cet exposé budgétaire a dû apporter un soupir de soulagement dans le cœur des infortunés lecteurs des journaux conservateurs auxquels nos adversaires enseignent depuis vingt ans que la bannière libérale n'est rien autre chose que l'emblème de la désolation et de la ruine.

Il est vrai que sous le régime Mackenzie, il y a eu des déficits qui nous ont valu la défaite aux élections suivantes. Mais c'est un fait acquis à l'histoire que ces déficits n'étaient pas dû à la mauvaise administration des affaires publiques. L'histoire impartiale dira qu'ils doivent être attribués à la crise commerciale et industrielle qui, à cette époque, s'est fait sentir non seulement au Canada, mais dans le monde entier.

Les chefs intrépides qui depuis 20 ans nous mènent au combat, viennent enfin de recevoir leur récompense dans le triomphe éclatant remporté par la politique du parti libéral durant ces deux dernières années.

Quel est le dosier du gouvernement durant les deux derniers exercices écoulés ? L'exercice de 1896-97, pour lequel nous ne sommes qu'en partie responsables, s'est soldé par un déficit de $519,981 et celui de 1897-98 par un excédant de $551,000, laissant un surplus de $31,000. Je n'entreprendrai pas de comparer ces deux années d'administration avec celles du parti conservateur. Comme nous le savons tous, très souvent sinon toujours, les comparaisons sont odieuses, et je préfère plutôt me réjouir que me lamenter. Rien, j'en suis sûr, ne serait aussi triste pour nos honorables adversaires, que des commentaires sur la série de déficits qu'ils ont entassés entre 1878 et le 20 juin 1896. Il me suffira de dire que dans l'exercice de 1894-95, le déficit a été de $4,153,000 ; celui de 1895-96, $330,000, faisant un total de $4,484,000.

Les honorables députés de la gauche sont incapables de donner la moindre explication sur ces chiffres sans admettre que l'extravagance a présidé à leur administration. Il est difficile de comprendre les reproches qu'ils ne cessent d'adresser à notre parti, quand on songe à leur mode de gouvernement et à leur administration extravagante de la chose publique. Au cours du débat sur le bill du chemin de fer du Yukon, on a prétendu que les conservateurs étaient incontestablement doués du sens administratif. Je n'ai aucune objection à admettre que nos honorables adversaires ont trop longtemps joui de la confiance des électeurs. J'admettrai aussi que depuis 20 ans, ils ont donné plus d'une preuve de leur talent administratif, mais ils ont porté à un plus haut degré encore l'art d'augmenter les taxes et les dépenses.

M. DAVIN : Et aujourd'hui vous les surpassez.

M. LEMIEUX : L'honorable député me rappelle la vieille femme cancanière et babillarde dont le poète latin disait : " Lassata necdum satiata."

A l'expiration de l'exercice de 1878, lorsque le gouvernement Mackenzie a quitté le pouvoir, la dette nationale était de $140,362,069.91. A la fin du régime conservateur, en 1896, elle atteignait presque $250,000,000 ; soit une augmentation d'environ $110,000,000. Les dépenses qui, en 1878, étaient de $23,503,156 atteignaient près de $40,000,000 en 1896. D'un autre côté, si l'on fait le calcul des taxes payées par le consommateur durant cette période, on constate qu'en 1877 l'impôt total s'élevait à $17,841,938, et, en 1896, à $28,000,000.

Voilà, M. l'Orateur, le dossier laissé par le parti conservateur après une administration ininterrompue de dix-huit années.

Pour me servir du langage des résolutions de 1893, je reproche à nos adversaires d'avoir préconisé et suivi une politique qui, non seulement était de nature à encourager l'extravagance, mais dépréciait la valeur des terres, opprimait les masses au profit de quelques particuliers, arrêtait l'immi-

gration, et réduisait le chiffre de notre population, gênait le commerce, et par-dessus tout taxait injustement les produits de l'Angleterre.

Le parti libéral n'a pas encore réussi à déraciner toutes les mauvaises herbes qui, durant cette période, ont cru sur notre sol. En aucun temps et dans aucun pays les réformateurs n'ont pu faire disparaître les obstacles et cesser les abus d'un seul coup. Il faut lutter sans relâche et rien n'est parfait tant que l'idéal n'est pas atteint.

Cependant, M. l'Orateur, malgré son imperfection inhérente à toute institution humaine, le parti libéral peut revendiquer l'honneur d'avoir accompli certaines réformes depuis le peu de temps qu'il est au pouvoir. Le tarif a été modifié à la satisfaction du pays et au grand avantage des industriels et des travailleurs.

La dénonciation des traités belge et allemand est venue confirmer notre indépendance fiscale. Un tarif différentiel a été accordé à l'Angleterre qui admet en franchise pour $70,000,000 de nos produits. Tout un système d'entrepôts frigorifiques a été établi, et il n'y a pas de doute que cela va révolutionner le commerce d'exportation des marchandises périssables en Angleterre et ailleurs.

L'honorable ministre de l'Agriculture a droit à tous nos éloges pour cette réforme, et puisque j'en suis sur cette question, je dirai, en passant, que cette innovation est très bien vue dans les comtés maritimes et surtout celui de Gaspé, et qu'au lieu de la restreindre à l'exportation du beurre, du fromage et des œufs, on devrait l'étendre au transport du homard frais, qui trouverait un marché avantageux en Angleterre et en France.

On s'occupe activement du creusage et de l'élargissement des canaux, et il faut espérer que cette grande entreprise sera bientôt terminée. Je ne suis pas un optimiste, mais je ne crains pas de dire qu'avant la fin du siècle nous verrons naviguer entre Port-Arthur et l'Atlantique des navires tirant 14 pieds, nous donnant, sur le territoire canadien, une navigation ininterrompue pour le transport de l'immense trafic du Nord-Ouest américan et canadien.

Le projet d'une ligne de paquebots rapides est en voie d'exécution et elle nous coûtera $250,000 de moins par année que ce que voulait faire le gouvernement conservateur.

Le gouvernement a aussi réussi à amener le chemin de fer canadien du Pacifique à faire des concessions toutes à l'avantage des produits agricoles de l'ouest et qui mettront l'industriel, le commerçant et l'ouvrier de l'est en relations commerciales plus directes avec le consommateur de l'ouest.

Pendant longtemps ce grand problème de tarifs de transport a été débattu dans la presse et le parlement, mains toujours sans résultat pratique. Je ne prétends pas que cette question soit définitivement réglée, mais il convient de féliciter le gouvernement d'avoir porté le premier coup au monopole des chemins de fer.

Les terrains miniers de la Colombie anglaise et les rivières aurifères du Klondike existaient bien avant l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, mais les nouveaux problèmes suscités par ces étonnantes découvertes demandaient une solution énergique et prompte. Il est vrai que le bill du Yukon a été rejeté par le Sénat. Je suis un des plus jeunes membres de la Chambre et je ne me permettrai pas de commenter la décision prise par cette vénérable institution sur une question d'un intérêt aussi vital pour le pays. On me permettra cependant de dire que nous vivons dans un pays où les vrais principes du gouvernement populaire deviennent de plus en plus appréciés. Nous vivons dans un siècle où les corps irresponsables, vestiges d'un autre âge, sont destinés à être broyés s'ils viennent en conflits avec la volonté populaire.

La question des écoles du Manitoba est virtuellement réglée. La conciliation a prévalu là où les préjugés de race et de religion menaçaient la paix du pays. Malgré mon admiration pour l'énergie et la vigueur intellectuelle de l'honorable chef de l'opposition, je ne puis reconnaître la sagesse de son programme. Sa remarquable facilité d'exagération ne peut suffire à améliorer sa position. Quelle confiance peut-il inspirer, quant il vient, de propos délibéré, prophétiser que la politique du gouvernement actuel aura pour résultat la ruine, la banqueroute et le déshonneur ?

La prospérité et le bien-être ne sont plus de vains mots dans le pays, et nous avons des preuves tangibles de leur existence. Nous assistons au réveil du commerce et de l'industrie ; le blé est ferme ; les classes ouvrières reçoivent des gages satisfaisants ; jamais la province de Québec n'a été témoin d'un pareil courant d'immigration. Nos compatriotes reviennent des Etats-Unis, non seulement pour se rendre dans les régions aurifères du Yukon, mais aussi pour s'établir sur nos fermes. D'après le rapport annuel publié par le bureau de colonisation de Québec, je constate que de septembre 1896 à juin 1897, 3,905 Canadiens-Français sont revenus dans la province. Ces chiffres ont été fournis par les seuls agents de la Compagnie du chemin de fer Fichburg et l'on m'informe que quatre autres grandes compagnies sont en état de montrer des résultats semblables.

La Société de colonisation de Montréal, dans son rapport annuel, donne pour l'année 1897, les renseignements qui suivent :

LE TRAVAIL D'UNE ANNEE.

Après avoir cité ces chiffres, le Dr Brisson nous prédit les résultats les plus encourageants pour l'année prochaine :

Durant les douze mois de l'année 1897, le nombre total des colons établis par l'entremise de la société dans les diverses régions de colonisation de la province s'élève au chiffre de 2,146. En 1896, il était de 1,994, ce qui donne une légère augmentation sur le nombre de personnes inscrites à nos bureaux. En réalité, l'augmentation des affaires de la société est beaucoup plus considérable.

Et les perspectives pour l'année courante sont encore plus encourageantes. De fait elles sont meilleures que jamais et pour deux raisons : d'un côté, nous voyons le relèvement de l'industrie agricole, et des affaires en générale au Canada, et, de l'autre, la crise ouvrière qui sévit avec intensité dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre, où tant de Canadiens, autrefois cultivateurs, sont menacés de misère et de ruine dans un avenir rapproché.

Déjà, quelques groupes nous reviennent, et, si l'on voulait sérieusement profiter de l'occasion favorable, il se ferait du rapatriement comme il ne s'en est jamais fait encore dans le passé.

Du premier juillet 1896 au 3 juin 1897, 2,528 immigrants se sont inscrits au bureau d'immigration de Montréal. D'autre part, du 1er juillet 1896 au 30 juin 1897, 3,108 immigrants se sont inscrits au port de Quebec.

Mon honorable collègue, le député de Montréal-centre (M. Quinn), a dû apprendre avec autant de satisfaction que moi qu'il y a eu aussi une activité considérable dans les transactions immobilières. Durant le mois de mars dernier, dans Montréal et

Westmount seulement, 191 transports de propriétés, représentant une valeur totale de $1,457,395, ont été inscrits au bureau d'enregistrement de Montréal. Durant le mois correspondant de 1897, la valeur des propriétés qui ont changé de mains ne s'élevait qu'à $670,761.81.

Un autre indice de prospérité se trouve dans la diminution du nombre de faillites. Durent le mois de mars 1898, il y eut 516 faillites, représentant un passif total de $3,840,495. Durant le mois correspondant de l'année 1897, il y eut 781 faillites représentant un passif total de $5,753,586.

En un mot, le Canada est entré dans une ère de prospérité, de progrès et de bonheur, grâce à la politique heureuse, énergique et prompte du gouvernement actuel.

J'ai lu quelque part qu'à l'époque où Addington fut appelé par le roi à succéder à William Pitt comme premier ministre d'Angleterre, le peuple s'assembla sous les fenêtres de Westminster pour l'ouverture du parlement. Quand le roi parut, il fut l'objet d'une enthousiaste ovation de la part de la foule. Soudain un simple ouvrier se détacha du groupe et présenta au souverain une requête ne contenant que ces mots significatifs :

" Nous voulons la paix ! Nous voulons du pain ! Pas de guerre ! Plus de Pitt !"

Cette réminiscence historique me suggère une autre requête que les électeurs ont fait sans aucun doute quand le parlement fut dissout en 1896.

Et si le parlement était dissout demain ne les entendrions-nous pas répéter avec une légère variante, cette phrase énergique et concise : " Nous voulons la paix ! Nous voulons la prospérité ! Pas de guerre ! Plus de Tupper !"

M. CLANCY : Il n'y a que des éloges à faire à l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) sur la forme et la diction du joli discours qu'il vient de prononcer, mais il prétend que pendant ses deux années de pouvoir le gouvernement a fait suffisamment pour racheter ses promesses. L'honorable député n'est pas difficile à satisfaire et beaucoup de ceux qui l'ont entendu préféreront la forme au fond de son discours. Il a fait la découverte que la ligne transat'antique rapide était une invention du parti libéral.

Il se réjouit beaucoup de l'installation des entrepôts frigorifiques et du creusement des canaux. Or ces deux projets ont pendant longtemps occupé l'attention du gouvernement précédent, et je félicite l'honorable député de Gaspé de s'être enfin réveillé et d'avoir reconnu l'importance de ces deux grandes entreprises commencées avant l'avènement des libéraux au pouvoir.

Même à propos de la ligne rapide, la première fois qu'il en fut question dans cette Chambre durant la session de 1896, le projet suscita de nombreuses protestations dans les rangs des libéraux, et plusieurs députés de la droite déclarèrent ouvertement qu'ils n'appuieraient pas le gouvernement sur cette question. Mais mon honorable ami est un convaincu et il est satisfait de tout ce qu'a fait le gouvernement.

Un mot maintenant du bref mais signicatif discours prononcé par l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte). L'autre jour l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) nous disait sur un ton solennel qu'il fallait discuter les questions publiques avec franchise et ne pas chercher à gagner des avantages de parti par notre manière de les discuter, qu'il n'y a rien à gagner à calomnier les ministres et les hommes publics, et que ce n'est pas un bon moyen de servir le pays que d'accuser le gouvernement de corruption et d'incapacité.

Je suis tout à fait de son avis, mais je demanderai à l'honorable ministre des Travaux publics que je regrette de ne pas voir à son siège, s'il n'a pas provoqué une bonne partie des critiques dont il se plaint. Soyons justes. Le peuple est intelligent, il lit les journaux et se tient au courant des questions publiques. Y a-t-il un lecteur intelligent qui n'ait pas suivi avec intérêt, curiosité et même anxiété, les actes de cet honorable ministre ? Je citerai, entre autres, deux occasions où l'honorable ministre, se renfermant dans son droit strict a refusé de répondre à des questions importantes, tandis qu'il aurait pu s'épargner beaucoup de critiques hostiles par une de ces réponses franches et catégoriques que l'innocent peut seul donner. Dans ces deux occasions il a refusé de répondre. Je répète qu'il était dans son droit.

Je vais rappeler un cas récent. Devant le comité nommé pour faire une enquête sur l'affaire du chemin de fer de Drummond, il a déclaré que M. Greenshields était son ami, et qu'il ne l'abandonnerait pas parce qu'il est son ami. Aujourd'hui le public aimerait beaucoup à savoir pourquoi il est l'ami de M. Greenshields et pourquoi il ne veut pas l'abandonner. L'honorable ministre ne gagne rien en disant : vous ne pouvez pas le prouver. Cela ne veut rien dire. Bien souvent un homme peut être convaincu de fautes graves, par suite d'un enchaînement de circonstances, sans qu'il soit possible d'en donner une preuve positive. Je n'accuse pas l'honorable ministre, mais je dis que sa conduite a été de nature à provoquer la critique et il ne peut pas s'en plaindre.

Je désire être aussi bref que possible et je ne traiterai qu'un ou deux points. Je suis heureux de voir que le ministre des Douanes est à son siège. Il prononcé un superbe discours, à son point de vue, un discours vigoureux, et il espère, avec raison que ce discours sera beaucoup lu dans le pays et ne manquera pas d'exercer une grande influence, comme en exerce toujours le discours d'un ministre.

Mais si ces paroles sont erronées et si elles sont crues, le cas devient plus grave pour le pays et plus graves pour le ministre qui les a prononcées. Je ne l'accuserai pas d'avoir voulu, de propos délibéré et sciemment, dire des choses fausses, mais je dirai que s'il avait cherché de sang froid et de parti pris à tromper le public, il n'aurait pas pu mieux réussir que par ses déclarations de l'autre jour. Il possède une étrange manière de faire ses calculs : j'en citerai un ou deux exemples. Je trouve dans les *Débats* un tableau de lui. Quand l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a voulu le questionner sur sa manière de calculer, l'honorable ministre et ses amis ont cherché à se moquer de lui ; mais je maintiens que rien n'est plus de nature à tromper que cette manière de disposer les chiffres. L'honorable ministre dit que ces tableaux ont été préparés par d'autres, mais il s'en est servi et il est autant à blâmer que s'il avait fait les calculs lui-même.

Je ne repasserai pas tout le tableau ; je vais prendre un seul item et par lui on pourra juger de ce que vaut le reste. Il a classifié 107 articles pour faire voir jusqu'à quel point les changements apportés au tarif ont été profitables aux cultiva-

teurs. Son tableau est ainsi disposé. Dans la première colonne il donne les droits de 1894-95, sous le régime conservateur; dans la colonne suivante, il donne les droits tels qu'imposés par le gouvernement actuel et dans une troisième colonne, les diminutions et augmentations opérées par le tarif libéral comparé au tarif conservateur; et enfin, dans la dernière colonne, il donne le percentage de diminution, en appliquant la clause différentielle du tarif.

Je veux maintenant faire remarquer à l'honorable député les percentages extraordinaires qu'il a réussi à trouver dans cette dernière colonne. Prenons par exemple les clous de fil métallique. Dans le tableau, l'honorable ministre déclare que, sous l'empire de l'ancien tarif, les clous de fil métallique étaient frappés d'un droit spécifique de 1 pour 100 par livre, et dans la colonne suivante il dit que le droit a été réduit par le tarif actuel à $\frac{3}{4}$ de cent par livre de droit spécifique. Cela semble exact; mais à quelle conclusion en arrive-t-il avec ces données? Il en conclut qu'il y a eu une réduction de 40 pour 100. Si l'on applique la réduction de 25 pour 100 qui a lieu sous l'empire du tarif différentiel avec l'Angleterre, il y aura une autre réduction de $\frac{3}{4}$ de cent par livre, de droit spécifique, ce qui ferait d'après l'honorable ministre une nouvelle réduction de 55 pour 100. Ce qui ferait en tout une réduction de 95 pour 100 si le calcul de l'honorable ministre est exact. Voyons maintenant ce qui résulte de cela. Depuis que le tarif est en vigueur, il a été importé l'année dernière pour une valeur de $14,405 de clous, sur lesquels il a payé $4,860 de droits ou 33⅓ pour 100. Or, d'après la propre déclaration de l'honorable ministre nous jouissons d'une réduction de 95 pour cent, et malgré cela il a été payé des droits sur ces clous au montant de 33⅓ pour 100.

Je laisse à l'honorable ministre le soin d'expliquer cette différence à la population de ce pays. Je voudrais bien savoir s'il veut que le public comprenne qu'il y a d'abord eu une réduction de 40 pour 100, car c'est ce qu'il appert de l'état qui nous est soumis, et ensuite une autre réduction de 55 pour 100, soit 95 pour 100. Mais il déclare qu'il veut dire autre chose, mais il a laissé croire qu'il y a eu une réduction de 40 pour 100, puis une réduction de 55 pour 100. Et malgré cela, il existe encore un droit, même en appliquant le tarif différentiel, de près de 30 pour 100. La population de ce pays est trop intelligente pour se laisser tromper par des déclarations et des chiffres de cette nature.

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson): Je suis d'accord avec l'honorable député sur ce point.

M. CLANCY: Il est malheureux qu'il n'en soit pas arrivé à cette conclusion avant de prononcer son discours.

M. DAVIN: Il est même à regretter qu'il ait prononcé le discours.

M. CLANCY: Mon honorable ami dit qu'il est même à regretter qu'il ait prononcé le discours. Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre sur cette déclaration. Comment va-t-il pouvoir expliquer qu'il a fait une réduction de 95 pour 100 sur les droits, parce que c'est là sa prétention et avoir néanmoins perçu ce montant de droits sur les clous?

Le MINISTRE DES DOUANES: Où l'honorable député a-t-il vu cela?

M. CLANCY: J'ai déjà lu cette déclaration une fois à l'honorable ministre. Peut-il prétendre qu'il n'a pas dit qu'il y avait une réduction de 40 pour 100, qui est la différence entre un cent, par livre et $\frac{3}{4}$ d'un cent par livre?

Le MINISTRE DES DOUANES: Oui.

M. CLANCY: Très bien, dans ce cas l'honorable ministre est-il prêt à dire qu'en appliquant le tarif différentiel, qui réduit le taux de $\frac{3}{4}$ de cent par livre à $\frac{3}{10}$ de cent, il ne s'est pas arrangé de façon à établir une autre réduction de 55 pour 100? Est-il disposé à nier cela?

Le MINISTRE DES DOUANES: L'honorable député veut-il dire une autre réduction, ou une réduction additionnelle?

M. CLANCY: Il appert dans cet état comme étant une réduction de 55 pour 100.

Le MINISTRE DES DOUANES: La réduction est telle qu'elle appert là. Si l'honorable député veut bien me le permettre, comme j'ai une certaine estime pour lui, je ne permettrai pas que le pays apprenne qu'il a fait une aussi grossière erreur. Si un article coûte un cent par livre et est réduit à $\frac{3}{4}$ d'un cent par livre, le montant de la réduction opérée n'est il pas de 40 pour 100? Dans la deuxième colonne, j'établis que, sous l'empire du tarif différentiel, le coût en est réduit à $\frac{3}{10}$ d'un cent par livre, ce qui fait une réduction de 55 pour 100. Il me semble que n'importe quel homme devrait pouvoir comprendre cela. C'est le calcul le plus simple et le plus facile qui puisse être fait, et tout homme qui y trouve à redire se place dans une position ridicule.

M. CLANCY: Il existe ici des réductions dans les percentages de 40 et 55 pour 100. Je dois déclarer à l'honorable ministre que tout le calcul basé sur les percentages est de sa nature tout à fait inexact. Prenons le cas d'un droit de 30 pour 100, y a-t-il un enfant à l'école qui ne recevrait pas la correction qu'il mérite si en placant 30 pour 100 et en l'enlevant immédiatement, il voulait dire qu'il a enlevé un chiffre plus élevé que celui qu'il a placé en premier lieu? Je dis que c'est simplement jouer avec les chiffres que d'en agir ainsi. Ce calcul des percentages est destiné à tromper et voilà tout. On impose un droit de 30 pour 100 sur les marchandises, et cela veut dire que l'on ajoute 30 pour 100 à leur valeur; et lorsque vous enlevez ce 30 pour 100, afin de faire un calcul exact, vous devez démontrer que vous avez enlevé cette proportion de la valeur.

M. WOOD (Hamilton): L'honorable ministre ne s'occupait pas de la valeur des marchandises, mais bien des percentages du tarif.

M. CLANCY: Nous avons enfin trouvé une solution. Mon honorable ami est aussi aveugle que le ministre des Douanes. Il se ferme les yeux et dit à la Chambre—et je suis heureux maintenant qu'il se soit mêlé de la discussion—qu'il n'est pas en

frais de s'occuper du tarif tel qu'appliqué à la valeur des marchandises, mais qu'il ne s'occupe que des percentages sur les percentages. Mais le peuple ne veut pas des percentages sur les percentages, et les explications de l'honorable ministre sont de nature à tromper le peuple. Je vais avoir la franchise de dire à l'honorable ministre—sans lui rendre les sympathies qu'il a bien voulu m'offrir, relativement à ce qu'il croit être ma stupidité,—qu'il ne doit pas avoir compris les conséquences qui pouvaient résulter d'une pareille déclaration de sa part, car, autrement, il n'aurait pas osé la faire.

Le MINISTRE DES DOUANES: Je prends toute la responsabilité de ces chiffres. Je ne les ai pas soumis à la Chambre sans me rendre compte de ce que je faisais, et je sais qu'ils sont exacts. Si l'honorable député veut bien regarder au bas de la colonne, il va constater que je n'ai pas seulement donné les percentages des diminutions, mais aussi ceux des augmentations. S'il faut en croire l'argument évoqué par l'honorable député les percentages de la diminution sont contre le gouvernement. S'il veut se donner la peine de regarder, il va s'apercevoir qu'il y a un grand nombre d'articles sur lesquels le taux des droits a été augmenté comparé à ce qu'il était sous l'empire du tarif antérieur. Prenez par par exemple la toile de jute, n.s.a. Elle est frappée d'un droit de 20 pour 100 par l'ancien tarif. Tandis que le tarif général de l'administration actuel impose un droit de 25 pour 100 sur cet article. D'après la théorie de l'honorable député, nous ne devrions indiquer que 5 pour 100 comme étant le percentage de l'augmentation, mais il s'apercevra que nous donnons le percentage de l'augmentation comme étant de 25 pour 100, le droit ayant été augmenté par ce percentage. Il m'était impossible de préparer un état plus parfait pour la Chambre et de le rédiger d'une autre manière. Lorsque je dis qu'un article qui était frappé d'un droit de 15 pour 100 a été inscrit sur la liste des articles admis en franchise, et que par conséquent une réduction de 100 pour 100 a lieu dans les droits, d'après l'argument de l'honorable député nous avons non seulement enlevé le droit, mais nous donnons les marchandises pour rien au consommateur.

M. CLANCY: L'explication que vient de donner l'honorable ministre n'a guère amélioré sa cause. Je n'ai pas reproché à l'honorable ministre d'avoir fait par fois des calculs qui ont été ensuite tournés contre lui. Il est vrai qu'il a avancé certains faits dans l'espoir de se justifier, mais il n'est guère heureux dans ses calculs et ils tournent toujours contre lui.

Maintenant, l'honorable ministre voudrait-il me dire sur quoi il se base en appliquant le taux d'un droit *ad valorem* ? Le rapport existant est le même entre un pour cent que le droit tout entier appliqué à la valeur des marchandises. Voilà comment nous calculons les percentages. N'importe quel enfant d'école pourrait dire cela à l'honorable ministre et personne ne peut être trompée par cette méthode. Lorsque l'honorable ministre déclare qu'en enlevant les droits et en admettant les marchandises en franchise, il enlève cent pour cent de droit, il est vrai qu'il n'enlève pas 100 pour 100 du percentage, mais il ne réduit que de 10 ou 15 ou 20 pour 100 le prix des marchandises. Je suis bien prêt à laisser le pays juger des mérites particuliers des deux calculs que nous avons préparés. Je suis bien persuadé qu'il n'y a pas un homme en dehors de cette Chambre qui partage son opinion sur ce point.

L'honorable ministre des Douanes nous a indiqué 107 item pour démontrer avec quel soin le gouvernement s'efforce de faire des réductions dans le tarif. Il a appliqué le tarif différentiel dans chaque cas. J'ai copié dans ce tableau 31 ou 32 item qui se rapportent aux besoins d'une classe pour qui les honorables membres de la droite manifestent actuellement la plus vive sollicitude, je veux parler de la classe agricole. L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) s'est particulièrement occupée d'elle. Je n'ai rien à dire à cela, parce que je crois que les cultivateurs sont en général la classe la plus importante du pays. Ils sont les producteurs par excellence, et de la prospérité dont ils jouissent dépend en grande partie la prospérité du pays. Cette lecture va peut-être fatiguer quelque peu la Chambre, mais je désire faire insérer l'énumération de ces divers article dans les *Débats* pour établir une comparaison avec la déclaration et l'état préparé par l'honorable ministre. Je vais prendre séparément les importations de l'Angleterre auxquelles la clause de faveur pourrait s'appliquer, et aussi les importations des Etats-Unis. La comparaison serait plus favorable si j'y comprenais tous les autres pays, mais je ne donne un état que des importations des Etats-Unis comparés avec celles de l'Angleterre.

	Angleterre.	Etats-Unis.
Scies	$ 3,612	$ 72,365
Clous de fil métallique	746	18,961
Fourches	3	8,065
Houes	115	1,152
Outils de charpentier	18,050	165,489
Limes et râpes	9,349	42,695
Cordage, n.s.a	2,620	48,505
Sacs de coton sans coutures	97	10,499
Engrais	1,375	52,747
Meubles de ménage	26,559	249,394
Graines de jardins et de champ	11,852	524,227
Baquets, seaux, etc	82	13,532
Vis à bois	25	6,363
Faux	2,572	15,282
Ecrous, boulons et rondelles	3,059	44,417
Couplets et pentures, n.s.a	275	11,014
Bretelles et parties métalliques de bretelles	21,138	36,048
Balais	28	1,278
Brosses	12,269	38,792
Pics, pioches et herses	319	8,793
Outils de toutes autres descriptions, n.s.a	7,149	54,613
Bêches	1,601	21,276
Autres outils servant à l'agriculture, n.s.a	1,509	38,115
Horloges	4,658	89,370
Ficelle et cordage de toute espèce	2 841	12,976
Pompes en bois ou en fer, n.s.a	391	61,824
Carton bituminé	Aucune.	6,948
Papiers à tentures de toute sorte	6,271	81,599
Broquettes	63	13,715
Serrures de toute sorte	4,845	54,148
Bottes et bottines	12,787	299,760
	$156,260	$2,098,922

Moins de 7½ pour 100 de ces articles ont été importés d'Angleterre.

Maintenant que veut dire ce tableau préparé avec tant de soins par l'honorable ministre, relativement aux articles que je viens d'énumérer ? Cela veut dire que ce privilège va s'appliquer à des marchandises pour un montant d'environ $156,260 tandis qu'il ne s'appliquera pas à des importations pour un montant d'environ $2,098,922.

M. FLINT : L'honorable député voudrait-il nous dire pour quelle période il cite ces chiffres ? Est-ce pour 12 mois ou pour 6 mois ?

M. CLANCY : Je vais répondre poliment à l'honorable député, parce qu'il en a agi ainsi en posant sa question. Ce tableau couvre une période de 12 mois. J'espère que l'honorable député ne croit pas qu'aucun membre de cette Chambre puisse préparer un état de cette nature pour une période de 6 mois, et laisser croire à la Chambre qu'il couvre une période d'une année. Comme je l'ai dit en commençant à l'honorable député, cet état s'applique à l'exercice fiscal de 1896-97. Je trouve ces détails dans les tableaux de la navigation et du commerce que l'honorable député a toute liberté de consulter.

M. FLINT : J'ai posé la question de bonne foi. Malheureusement pour moi, je n'ai pas entendu le commencement du discours de l'honorable député.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je demande bien pardon à l'honorable député de l'interrompre, mais je suppose qu'il a puisé ces chiffres dans les tableaux de la navigation et du commerce du 30 juin 1897. Or, c'est le 23 avril 1897, que le tarif différentiel est devenu en vigueur, ce n'est donc que durant l'espace de deux mois au lieu de douze mois que des marchandises ont été importées d'Angleterre sous l'empire du tarif différentiel. Je suis bien persuadé que l'honorable député n'a pas songé à cela, car il n'en aurait pas agi ainsi.

M. WALLACE : Je suis convaincu que l'honorable député n'a pas oublié ce point, et la Chambre n'oubliera pas non plus que ces marchandises ne seraient pas fabriquées en Angleterre pour aucune considération. Elles sont fabriquées et continueront de l'être aux Etats-Unis, lequel pays continuera d'être le seul concurrent du Canada.

M. CLANCY : Cela ne diminue en rien la force et la raison d'être de mon argument, comme l'admettra l'honorable ministre. Il va constater que si l'on veut appliquer le tarif différentiel nous devons prendre comme base de nos calculs les dernières importations de 1896-97.

Tout autre mode de calcul serait entièrement spéculatif. Le raisonnement de l'honorable ministre était juste, mais ses conclusions découlaient de prémisses fausses. Il a d'abord commencé par supposer l'existence d'un certain état de choses et il a basé son raisonnement sur ce point. Que dit-il ? Il a dit : l'importation de ces marchandises n'est pas très considérable actuellement, mais nous devons dire quelles seront importées en quantités considérables dans l'avenir, et les honorables membres de la droite n'ont rien à répondre à cela, à moins qu'ils ne soient en état de prouver que ces marchandises ne seront pas importées. Je puis dire à l'honorable ministre que relativement à toutes ces marchandises que je viens de mentionner, l'Angleterre ne les a jamais fabriquées et ne les fabriquera jamais. Prenez par exemple les faux, les haches et tous les instruments dont nous nous servons dans le pays. Nous n'employons aucuns des articles que le peuple anglais fabrique pour répondre aux besoins de leur propre pays. Tous ceux qui sont au courant des affaires savent que le peuple anglais ne fabrique pas une classe de marchandises qui conviennent aux besoins du peuple canadien. Prenez les diverses choses dont le cultivateur a besoin, les bogheis, les carrosses, les charrues et autres articles du même genre. Le peuple anglais ne connaît pas ces articles et ne les fabriquera jamais pour le peuple canadien. Mon honorable ami de Hamilton (M. Wood) qui fait un commerce considérable, et peut parler avec autorité sur cette question, ne dira pas qu'il est un acheteur de marchandises anglaises. Il va peut être dire qu'il a pu acheter des Américains à des conditions plus avantageuses, mais la véritable raison c'est que le peuple anglais ne fabrique pas ces marchandises destinées au commerce canadien. Il est parfaitement inutile d'appliquer les avantages du tarif différentiel à une grande partie des marchandises que l'honorable ministre a inscrites sur la liste, car les résultats futurs ne seront pas plus considérables que ce qui a eu lieu dans le passé.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question de bonne foi ? Il admet, je l'espère, que l'Angleterre est un grand pays manufacturier. Il a fait allusion à une liste de marchandises qu'à son avis nous ne devrions pas mentionner, lorsqu'il s'agit du tarif différentiel, parce qu'elles ne sont pas censées être fabriquées en Angleterre, ce qui a beaucoup de bon sens. Voudrait-il me dire quelle classe de marchandises fabriquées en Angleterre ne devraient pas bénéficier des avantages du tarif différentiel ? En sa qualité de pays manufacturier, je suppose que l'Angleterre doit fabriquer quelque chose. Voudrait-il m'indiquer la classe particulière de marchandises qui est fabriquée en Angleterre et qui doit être privée des avantages du tarif différentiel ?

W. WALLACE : Voilà ce qu'on appelle faire une pétition de principe. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a cité des articles dont la liste a été soumise à la Chambre par l'honorable ministre des Douanes et était en frais d'en faire la critique. Maintenant le ministre des Finances entre en scène et veut essayer de soulever une autre question.

M. CLANCY : Je vais répondre avec franchise à l'honorable ministre des Finances. Nous ne sommes pas en frais de discuter la question de savoir si l'Angleterre est exclue ou non. Mais le ministre des Douanes a prétendu, et il a voulu qu'il soit bien compris dans le pays, parce que cela pourra être utile au parti au pouvoir, que le peuple canadien, en sa qualité de consommateur, retirerait de grands avantages du fait que ces marchandises se trouveraient à bénéficier du tarif différentiel.

De mon côté, je veux prouver, non pas que ces marchandises anglaises sont exclues du pays, mais qu'elles ne seront jamais importées dans ce pays pour les raisons que j'ai déjà mentionnées, et par conséquent le peuple canadien ne retirera aucun avantage de cela, malgré les prétentions contraires du ministre des Douanes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il va falloir nous en rapporter au temps, ce grand arbitre.

M. CLANCY : Oui, c'est là le dernier recours. Si mon honorable ami y trouve une consolation quelconque, je ne veux pas l'en priver, mais je répète qu'il a avancé une proposition fausse. L'hono-

rable député, si l'on veut bien me pardonner l'expression, a joué à cerf-volant, il a tenté de faire briller aux yeux du public des projets fantaisistes, il a voulu faire croire à la population de ce pays qu'elle allait retirer des avantages extraordinaires de l'établissement de ce tarif différentiel, lorsque l'expérience est là pour nous démontrer qu'il a tort, et personne ne peut s'attendre à la réalisation de semblables projets dans ce pays. Je veux maintenant dire un mot relativement à la conduite du gouvernement dans la réduction du taux de l'intérêt. Cela semble être une question très importante, et elle doit être traitée avec beaucoup de soin dans ce pays. Le ministre du Commerce a prétendu que l'on ne peut comparer l'argent prêté qui peut être retiré sur demande à l'argent qui est prêté pour une période déterminée de cinquante années. Je laisse au temps, cet arbitre infaillible, invoqué par l'honorable ministre des Finances, de décider de la valeur de cet argument. L'expérience démontre que tous les emprunts d'argent qui se sont faits jusqu'ici étaient toujours plus faciles à conclure pour une longue période, et celui qui empruntait de l'argent remboursable à demande a toujours eu à souffrir de cet état de choses, car le taux de l'intérêt a toujours été en diminuant. Le gouvernement est toujours en état de réduire le taux de l'intérêt. Il a peut-être aujourd'hui $50,000,000 en dépôt et cette somme n'est rien autre chose que les épargnes du peuple.

Ce dernier est actuellement à la merci du gouvernement. Ce gouvernement a négocié un emprunt remboursable dans cinquante ans à 2¾ pour 100, ce qui est un bon taux d'intérêt. L'intérêt payé sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes est réduit à 2½ pour 100, l'honorable ministre n'a pu dire ce que coûterait l'administration de ces caisses d'épargnes, mais laissant cela de côté, l'intérêt ne s'élèvera pas à 2¾ pour 100. Chaque déposant comprend parfaitement, quelque pauvre qu'il soit, ou quelque faibles que soient ses connaissances en fait de calcul, que le gouvernement peut réduire le taux de l'intérêt de l'argent qu'ils ont déposé entre ses mains, mais qu'il ne peut pas réduire le taux de l'intérêt de l'emprunt remboursable dans cinquante ans, et sur lequel ils ont entrepris de payer une certaine commission. Le gouvernement doit agir en bon père de famille. Nous avons un devoir à remplir à l'égard du peuple et s'il arrive quelquefois que dans nos relations avec les étrangers, nous pouvons nous contenter de les traiter sur un principe d'affaires, il ne peut en être ainsi, lorsqu'il s'agit de nos relations avec la population de notre pays. Le peuple a besoin d'être encouragé à faire des économies, et il a besoin qu'on lui fournisse un endroit où il pourra placer cet argent et en retirer un certain profit chaque année. Je veux indiquer quel va être l'effet de cette politique relativement à l'intérêt payé sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes. L'effet de cette politique va être ressenti par tous ceux qui travaillent. La vie est courte et les hommes sont obligés de disposer de leur argent de deux ou trois manières différentes. Les uns, et en particulier ceux qui ne sont pas riches, déposent leur argent dans les caisses d'épargnes. D'autres prennent des polices d'assurances et paient des primes. D'autres encore entrent dans des sociétés de secours mutuels.

Des millions de dollars sont placés dans les assurances sur la vie par l'entremise de différentes compagnies. Je vais maintenant poser une question à l'honorable ministre des Finances. N'est-il pas vrai que du moment que vous réduisez le taux de l'intérêt, parce que le gouvernement a le pouvoir de réduire le prix de l'argent, certains résultats doivent découler de cette conduite de votre part?

Tous ceux qui sont familiers avec les affaires des assurances sur la vie aux Etats-Unis et au Canada, savent que les taux qu'exigent ces compagnies sont bien moins élevés qu'en Angleterre. Pourquoi? Parce que l'intérêt que rapporte l'argent qui est placé en Angleterre est peu élevé, et ces compagnies sont obligées, afin de pouvoir offrir des taux peu élevés, d'essayer de faire des placements avantageux dans ce pays, et ceci agit comme une espèce de taxe plus ou moins considérable imposée sur la tête de ceux qui s'efforce de faire des économies pour leurs femmes et leurs enfants. Quel va être le résultat de cela? Toutes les compagnies d'assurance sur la vie vont être obligées d'augmenter leurs taux ou de disparaitre, parce que afin d'obtenir un profit égal, il va être nécessaire d'augmenter les taux.

Quant à ce qui concerne le prix de l'argent, chaque citoyen de ce pays est intéressé dans la diminution que va causer l'action du ministre des Finances. L'honorable ministre a déclaré que si nous voulons obtenir de l'argent à bon marché des banques, nous devons fournir à ces dernières les moyens d'emprunter à bon marché. Je n'ai pas besoin d'appeler l'attention de l'honorable ministre sur le fait que lorsque le gouvernement payait 4 pour 100 d'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes, les banques se plaignaient que le taux de l'intérêt était tout à fait disproportionné à celui qui était payé par les banques, et que le gouvernement payait un taux d'intérêt plus élevé aux déposants, que l'intérêt payé sur l'argent emprunté à l'étranger.

L'honorable ministre doit s'apercevoir qu'il est simplement en frais d'acquiescer à une demande de la part des banques. Il n'y a pas un seul homme d'affaires qui ne vous dira pas que le gouvernement a pour la première fois égalisé l'intérêt payé par les caisses d'épargnes et l'intérêt payé par les banques chartées, en réduisant le taux de l'intérêt à 2½ pour 100, et aujourd'hui toutes les banques se trouvent sur le même pied. Nous n'avons pas besoin d'espérer que la population va obtenir l'argent à meilleur marché, et je demande à l'honorable ministre des Finances s'il croit pouvoir espérer une pareille chose.

Le MINISTRE DES FINANCES: Oui; je l'espère.

M. CLANCY: L'honorable ministre a lui-même reconnu l'injustice de cette mesure, il a dit qu'il existait différentes classes de financiers, que ceux qui étaient le plus favorisés pouvaient obtenir l'argent à meilleur marché que ceux qui, pour une raison ou pour une autre, étaient moins favorisés et ainsi de suite. Je ferai remarquer à l'honorable ministre qu'il existera toujours des distinctions de cette nature lorsqu'il s'agira de questions d'argent.

L'honorable ministre sait fort bien qu'on peut emprunter sur de bonnes et solides garanties à un taux d'intérêt moins élevé que dans d'autres cas. Si on me fait payer 6 pour 100, et qu'un autre, un intime, emprunte à 5 pour 100, c'est qu'il peut donner de meilleures garanties que moi. Le senti-

ment est exclu des affaires de banque ; les banques prêtent à intérêt réduit quand elles ont les meilleures garanties possibles et quand il s'agit de grosses sommes. Si le ministre de Finances réduisait l'intérêt à 1 pour 100, l'état de choses qui existe ne serait pas changé.

Le ministre des Finances devra établir que la réduction du taux de l'intérêt a amélioré la condition des emprunteurs en général dans tout le pays, et il ne doit pas oublier qu'un emprunteur dans un temps peut être prêteur dans un autre. Mon honorable ami a sagement agi en ne prétendant point que la réduction de l'intérêt sera avantageuse pour le peuple en général, et je dis que le gouvernement ne pouvait pas faire un acte plus impopulaire que celui-là. Malgré que je puisse désirer la chute du présent gouvernement, l'enjeu serait trop grand et le bien-être du pays souffrirait trop pour que je puisse me réjouir de le voir tomber à cause de cette politique si peu sage.

Un mot maintenant au sujet de l'attitude prise par le gouvernement à l'égard du tarif. Je regrette que le ministre des Douanes (M. Paterson) soit absent, mais je vois avec plaisir que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) est présent.

L'honorable ministre (sir Richard Cartwright) a donné à entendre qu'il n'approuvait pas du tout les conclusions tirées par les jurisconsultes de la Couronne au sujet de la clause de la nation la plus favorisée dans les traités s'appliquant au Canada.

Sans doute, pour laisser au gouvernement canadien le temps de se consoler de sa défaite, au sujet de sa politique de tarif privilégié, il prétendra encore que le gouvernement a été battu, non pas parce que le droit n'était pas de son côté, mais parce que les jurisconsultes de la Couronne se sont trompés.

Eh bien ! cela n'est pas d'accord avec l'attitude prise par les chefs de la droite. L'année dernière, quand le ministre des Finances (M. Fielding) a présenté ses résolutions relatives au tarif différentiel, il nous a dit qu'à une certaine époque, les douanes seraient ouvertes pour recevoir les marchandises anglaises en vertu des droits différentiels, mais il a ajouté que l'idée reposait sur un principe beaucoup plus large, et que le gouvernement avait l'intention d'appliquer ce tarif privilégié à tout l'univers, en même temps qu'à la Grande-Bretagne, quand les autres nations se conformeraient aux conditions spécifiées. Voici les paroles du ministre des Finances.

Le tarif que je vais lire à la Chambre, ai-je dit, est le tarif général ; mais avant de clore mon exposé budgétaire, je serai en mesure de faire une déclaration relative à un tarif spécial s'appliquant à la Grande-Bretagne et aux autres pays qui seront disposés à adhérer aux stipulations imposées par ce tarif.

Il est évident que le ministre des Finances voulait nous faire croire que le tarif différentiel ne s'appliquerait pas à la Grande-Bretagne seule, mais à tous les pays qui se conformeraient aux conditions imposées. Il a ajouté :

Par nos résolutions nous n'offrons rien à la Grande-Bretagne seule. Nous reconnaissons le fait que la Grande-Bretagne, par sa politique libérale, est en mesure de profiter immédiatement de cette offre, mais nous n'offrons rien à la Grande-Bretagne seule, mais à toute nation qui voudra l'accepter. Nous faisons cette offre à tout pays qui voudra établir avec le Canada des relations commerciales raisonnables

Il est bon que le pays sache quelle attitude le gouvernement a prise quand il a présenté son tarif différentiel. Voici ce que le ministre du Commerce a dit :

Mais je prétends de plus que l'offre que nous faisons actuellement n'est pas une offre comportant un privilège dans le sens vrai et légal du mot. Cette offre est faite au monde entier.

De son côté le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit :

L'honorable premier ministre l'a très bien compris. Il prétend avec le ministre des Finances et tous les autres membres du cabinet que ces traités ne s'appliquent pas au Canada et ne l'engagent pas. Le premier ministre a exprimé l'opinion qui prévaut aujourd'hui, dans toutes les douanes du Canada, que ces traités ne lient pas le Canada, et que les marchandises allemandes et belges ne bénéficieront pas de ce traitement différentiel par suite de ces traités.

Le très honorable premier ministre, en réponse à l'honorable député d'York (M. Foster), a dit :

L'honorable député (M. Foster) ne peut sûrement pas supposer que nous sommes hommes à inscrire une loi dans les statuts sans examiner d'abord où elle nous conduit. Il nous a fallu d'abord examiner dans le monde quelles nations seraient admises à jouir de la clause différentielle. Après avoir examiné le monde entier, d'un pôle à l'autre, nous n'avons trouvé qu'une nation en état de jouir de ces avantages. Cette nation, c'est la Grande-Bretagne.

Il est évident, d'après ces paroles, que les ministres, ayant promis au peuple du Canada qu'il y aurait une réduction générale du tarif, cherchaient à nous faire croire que ce tarif différentiel peu élevé s'appliquerait à tous les pays, tout autant qu'à l'Angleterre.

Et ensuite ces mêmes hommes ont voulu tromper le peuple anglais en lui faisant croire pour le moment que ce tarif différentiel était uniquement en faveur de l'Angleterre. Ces mêmes hommes ont aujourd'hui changé d'opinion sur ce sujet important, et ils nous disent maintenant que ce tarif ne doit s'appliquer qu'à l'Angleterre.

Je demande au ministre des Finances de nous dire ce qui a causé ce revirement d'opinion. Pourquoi ces messieurs ont-ils abandonné cette partie de leur tarif de réciprocité qui s'appliquait à toutes les nations de l'univers qui se conformeraient aux conditions imposées, et pourquoi disent-ils maintenant qu'il ne s'appliquera qu'à l'Angleterre ? Que le ministre des Finances nous dise pourquoi le gouvernement a abandonné en entier cette partie du tarif de réciprocité, qu'il a tant préconisé l'année dernière, comme étant un immense avantage pour le Canada, et que maintenant il restreint le privilège à la Grande-Bretagne. Je crois avoir le droit de demander, au nom du peuple, pourquoi ce changement a eu lieu, et pourquoi l'honorable ministre a exclu du tarif de réciprocité tous les pays, sauf l'Angleterre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami a écouté le discours budgétaire avec tant d'attention, qu'il doit avoir compris que j'ai discuté cette question très longuement, et je ne crois pas devoir interrompre son discours pour le discuter de nouveau. J'ai établi que nous n'avions renoncé à aucun principe, mais que nous avions maintenu le principe de notre tarif autant que les traités rendaient la chose possible.

M. CLANCY : Je sais que l'honorable ministre a discuté très longuement la question du tarif différentiel, mais je ne pense pas qu'il ait discuté celle que je lui signale maintenant. Il ne s'agit pas des droits accordés par traité, et cette question ne s'y

rattache nullement. Voici la question que je soulève.

L'année dernière on nous a dit qu'il y avait un tarif de réciprocité en vertu duquel chaque pays de l'univers, se conformant aux stipulations de ce tarif, pourraient exporter des marchandises au Canada avec des droits réduits d'un huitième, l'année dernière et d'un quart cette année, et attendu que la Grande-Bretagne étant libre-échangiste, on a fait valoir le fait que toutes les marchandises de l'Angleterre seraient immédiatement envoyées en vertu de cette clause réduisant les droits.

Je demande maintenant à l'honorable ministre pourquoi cette attitude a été abandonnée et pourquoi au lieu d'avoir des relations de réciprocité commerciale avec tous les autres pays, elles sont restreintes à l'Angleterre seulement. C'est la question que je pose à l'honorable ministre--comment explique-t-il, ce changement de politique, quelles raisons peut-il alléguer ? Je ne parle pas des raisons que l'honorable ministre peut avoir en lui-même--je ne voudrais pas les lui demander ; mais je veux dire les raisons que le pays demande pour expliquer pourquoi le tarif de réciprocité de l'année dernière a été abandonné et remplacé cette année par un tarif différentiel. Je crois que l'honorable ministre doit répondre à cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne veux pas manquer de courtoisie à l'égard de mon honorable ami. J'ai répondu à la question si complètement dans mon exposé budgétaire que je ne peux pas croire que l'honorable député n'a pas compris. S'il veut examiner l'exposé budgétaire, il verra que j'y ai répondu si clairement que le premier venu peut le comprendre, et je suis étonné qu'il y ait des doutes à ce sujet.

M. CLANCY : J'ai lu le discours de l'honorable ministre avec beaucoup d'attention ; et j'étais présent quand il l'a prononcé, et je l'ai écouté aussi attentivement que j'ai pu. L'honorable ministre dit qu'il a discuté cette question très à fond. Il a discuté le changement qu'il a fait, mais non pas les raisons qui le lui ont fait faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, je les ai données.

M. CLANCY : Je ne discuterai pas ce point avec l'honorable ministre; mais le public, qui lit les journaux, verra bien qu'il n'a rien dit à ce sujet, qu'il n'a pas parlé de ce revirement d'opinion, et il agit sagement en refusant aujourd'hui d'expliquer ces raisons.

Le public n'a pas oublié l'attitude prise par les honorables ministres dans le passé. L'honorable ministre des Douanes nous a dit qu'il y avait eu une grande convention à Ottawa, il y a quelques années, à laquelle le parti libéral avait énoncé certains articles de son programme. Tout le pays connaît les raisons qui ont fait réunir le parti libéral en convention à cette époque. Les honorables ministres savent que le parti avait entièrement perdu la confiance publique. Ils savent qu'ils se sont présentés au pays avec une politique qui a été rejetée, qu'ils ne jouissaient plus d'une bonne réputation.

On reprochait à ces messieurs d'avoir préconisé la réciprocité absolue qui, en essence, était le synonime d'union commerciale, et les deux signifiaient l'union politique avec les Etats-Unis.

Je n'exagère rien, car j'ai ici l'interprétation que leurs propres amis ont donnée à leurs actes. Ces messieurs se sont donc réunies en convention et ont énoncé un nouveau programme, et ils n'ont pas à cette grande assemblée dit un seul mot en faveur de la politique qu'ils avaient déjà présentée au pays et avec laquelle ils avaient combattu le parti conservateur. Ils se sont en cette circonstance, dépouillés de toutes leurs anciennes opinions, et ils ont adopté un nouveau programme.

J'ai ici une lettre de sir Oliver Mowat à l'honorable Alexander Mackenzie, datée du 12 décembre 1891, et publiée après les élections générales ; et elle prouve clairement qu'ils s'étaient engagés à adopter la réciprocité absolue. Voici ce que sir Oliver Mowat dit à ce sujet :

A titre de remède aux maux existants, les députés libéraux au parlement, y compris vous-même, adoptèrent comme article du programme libéral la réciprocité absolue dans l'échange des produits naturels et manufacturés au Canada et aux Etats-Unis. C'était pour remplacer la prétendue politique nationale, le tarif McKinley, et les autres inventions hostiles de la part des deux pays au sujet de leurs relations mutuelles. Cet article du programme libéral fut approuvé par le parti en général, y compris ceux de ses membres qui étaient les plus favorables au lien britannique.

Ce monsieur est allé beaucoup plus loin encore. Nous avons ici la preuve de l'acquiescement de l'honorable leader de la Chambre, car voici ce que sir Oliver Mowat dit :

De plus, dans le manifeste adressé aux électeurs du Canada par M. Laurier dans la dernière campagne électorale, il faisait observer que " dans la présente lutte rien n'est de nature à affecter d'une façon quelconque la position actuelle du Canada." Il plaçait la réciprocité absolue de l'avant comme l'objet que le parti libéral aurait en vue.

Il ajoute plus loin :

Au nom du parti libéral du Canada, je m'empresse de dire que l'unique chose que nous prétendons être dans le moment de la plus haute importance, est que les relations entre le Canada et les Etats-Unis soient aussi amicales et intimes que peuvent le permettre et la dignité et l'intérêt des deux nations de même race sur le continent d'Amérique.

De fait, le premier article actuel du programme du parti libéral est d'établir, si possible, la réciprocité absolue du commerce entre le Canada et les Etats-Unis pour tous les produits, soit naturels ou manufacturés.

Ensuite, pour qu'il n'existe pas de doute sur son attitude, il ajoute :

Dans le cours naturel des choses, par le seul fait que le Canada, grandit, se développe et progresse, les intérêts du Canada et ceux de l'Angleterre doivent être différents, et chaque fois que les intérêts de l'un et l'autre pays seront en jeu, la chose essentielle pour moi sera de considérer ce qui sera le plus avantageux pour le Canada, laissant au peuple anglais le soin de juger et de faire ce qui sera le plus à l'avantage de l'Angleterre. Ce n'est pas une question de sentiment, et pour ma part, je suis sincèrement convaincu que les intérêts économiques du Canada sont sur ce continent, et c'est sur le principe de la liberté du commerce continental que je place la question.

Il ne peut donc y avoir aucun doute sur l'opinion des honorables chefs de la droite. La grande convention fût convoquée et ils y adoptèrent un nouveau programme.

Le public n'a pas oublié le passé des honorables ministres, et il a compris que ces messieurs, par leur conduite durant les deux dernières sessions et la présente, ont prouvé qu'ils siègent ici sous de faux prétextes. Ils ont donné au peuple des espérances qu'ils ne peuvent pas et qu'ils n'osent pas réaliser. Ils sont montés au pouvoir sans com-

prendre la responsabilité qui y est attachée. Ils y sont arrivés sans politique déterminée, et ils ont été forcés de continuer une politique variable et décevante à l'égard de l'Angleterre d'un côté et du Canada de l'autre.

Nous avons entendu le ministre du Commerce nous dire, non pas que les promesses du parti libéral ont été tenues, mais que sur certains item les dépenses du gouvernement sont moins élevées que celles de l'ex-gouvernement. Je prétends que ce n'est pas une réponse. Ils avaient promis de réduire les dépenses, et ils les ont augmentées. Ils avaient promis de diminuer la dette publique, mais au lieu de cela ils l'ont rendue plus considérable. Ils avaient promis d'administrer les affaires du pays avec moins d'argent, et de donner en même temps un meilleur service, mais ils n'ont rien fait pour remplir cette promesse, et ils savent très bien qu'ils ne pourront jamais la tenir.

On a dit que ces messieurs étaient montés au pouvoir par accident. Quel est cet accident? Bien qu'ils eussent adopté une politique en 1893, je les défie de prouver qu'ils aient gagné une seule élection dans tout le pays au moyen de cette politique. Ils savent parfaitement bien qu'ils ont réussi avec une question toute différente, et une question qui n'aurait jamais dû être jetée dans l'arène politique et au sujet de laquelle la conduite du parti libéral ne lui fait pas honneur. Non seulement ils n'ont pas présenté aux électeurs leur programme de 1893, mais ils y ont renoncé entièrement et en ont adopté un autre ; car ils étaient convaincus que s'ils se présentaient avec ce programme, ils seraient battus, et ils tirèrent partie d'une question pénible pour réussir.

Je demande à l'honorable ministre des Travaux publics et à l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), de dire s'ils ont gagné une seule élection dans la province de Québec au moyen des grandes questions politiques qui divisaient les deux partis. Ils devront avouer que ces grandes questions ont été complètement éclipsées par une autre question agitée par certains membres du parti libéral, et par un groupe de conspirateurs contre la paix publique. Ils ont réussi dans la province de Québec où le gouvernement a obtenu les trois quarts de sa majorité, et quand ils prétendent qu'ils représentent l'opinion du pays sur la question commerciale, je les défie de prouver qu'une seule élection ait été gagnée dans cette province au moyen d'une autre question que celle que je viens de mentionner. Mon honorable ami qui rit de l'autre côté (M. Bourassa) est venu ici en promettant de faire certaines choses, il a signé une promesse par crainte, et le Sollititeur général en a fait autant, et ni l'un ni l'autre de ces messieurs ne peut dire qu'il a été élu en considération d'une question politique, ni qu'il a rempli ses promesses.

Qu'est-il donc arrivé à ces honorables députés de la droite qui, quand ils étaient dans l'opposition, ont tant déblatéré contre les extravagances de l'ex-gouvernement? Mon honorable ami de Wellington-nord (M. McMullen) en particulier s'est fait une réputation peu enviable en critiquant des petits détails de dépenses. On dit même qu'il comptait les serviettes de table de Rideau Hall, et qu'il allait jusqu'à regarder si les pots étaient fêlés. Rien n'était assez petit pour échapper à son attention, mais aujourd'hui son rôle est changé.

Quand un homme prend l'habitude de s'occuper de choses insignifiantes, il est susceptible de descendre justement à un niveau aussi insignifiant quand il veut plaider de l'autre côté et défendre ses propres amis. L'homme qui pousse les choses à l'excès d'un côté ne peut qu'aller jusqu'à l'excès de l'autre côté. Toutefois, les chefs de la droite peuvent donner toutes les excuses possibles, le peuple demande au gouvernement de remplir ses promesses. J'espère que, dans l'intérêt du pays, qu'il ne les tiendra pas toutes.

Je prétends que ce serait un grand malheur pour le pays s'ils avaient appliqué leur politique. Ils disent que les fabriques marchent bien. Je les défie de citer un seul cas, en conformité de leurs promesses, ils ont changé le tarif avec un avantage en faveur de l'industrie affectée. Les fabriques ne fonctionnent pas sous l'empire d'une politique inaugurée par les chefs de la droite, mais grâce à une politique qui existait quand ils sont montés au pouvoir et qu'ils n'osent pas changer.

Ils ont été enivrés par un succès inespéré. Personne plus qu'eux n'a été surpris quand ils ont eu le pouvoir en mains. Ils ont bien vu qu'ils avaient fait des promesses qu'ils ne pouvaient ni n'osaient remplir. Les changements opérés par eux dans le tarif ont été faits d'une manière qui ne leur fait pas honneur.

On nous avait dit que les droits spécifiques étaient la ruine du pays et qu'il serait du devoir du parti libéral de les abolir, et c'est ce que le ministre du Commerce a dit sans équivoque.

L'ancien tarif contenait 190 articles frappés de droits spécifiques. Sur ce nombre 108 n'ont pas été dérangés, vingt ont été réduits légèrement ; dix ont été augmentés, treize ont été supprimés et remplacés par des droits *ad valorem* plus élevés, trente-cinq ont été remplacés par des droits *ad valorem* moins élevés, et trois ont été abolis. Est-ce un accomplissement honnête de leurs promesses?

M. DAVIN : Non.

M. WALLACE : Dans un cas un droit *ad valorem* a été substitué à un droit spécifique.

M. CLANCY : Je ne doute nullement qu'il y ait des cas de cette nature. Et maintenant, un mot au sujet d'un autre détail important du tarif. Je ne veux pas blesser les honorables membres de la droite personnellement, mais je dis que leur politique a été toute un politique de déception et de mystère. Ils ont fait espérer au peuple anglais qu'il allait obtenir des avantages spéciaux. Mais le chef de l'opposition a clairement prouvé l'autre jour, que le tarif a été préparé pour subir cette réduction au moyen d'une augmentation des droits sur les marchandises importées de l'Angleterre, tandis que s'il y a eu une réduction—elle a été faite dans les droits sur les marchandises principalement importées des Etats-Unis.

En examinant les importations faites en 1895-96, formant le dernier rapport avant le changement du tarif, nous voyons que l'augmentation de $10,687,880 s'applique aux marchandises importées d'Angleterre. D'un autre côté, il n'y a eu qu'une augmentation de $2,707,344, dans les marchandises importées des Etats-Unis.

Peut-il y avoir une plus grande déception? Voyons d'un autre côté les marchandises choisies pour appliquer la réduction des droits, et vous verrez que le choix a été fait de la même manière trompeuse. La valeur des marchandises venant

des Etats-Unis, sous l'empire du nouveau tarif, s'élevait à $4,421,825, comparativement à $1,009,-823, valeur des marchandises anglaises.

M. l'Orateur, la loyauté du peuple canadien envers l'empire est bien connue. Nous pouvons dire la même chose des deux partis politiques. Je ne voudrais pas accuser les chefs de la droite d'être moins loyaux que le parti conservateur. Je suis obligé de dire que, dans certains cas, ils nous ont porté à croire—si nous étions disposés à le croire—qu'ils n'étaient pas aussi loyaux que nous aimerions les voir. Mais admettons qu'ils le sont autant que le parti conservateur.

Je n'aime pas qu'on fasse parade de sentiments de loyauté à l'Angleterre en portant un coup fatal à nos manufacturiers et en privant d'ouvrage nos ouvriers. L'Angleterre n'est pas assez injuste pour nous demander cela.

Mais quand les honorables chefs de la droite nous disent que nous avons fait vibrer une corde sensible dans le cœur des Anglais par des moyens comme celui-là, je me demande si ce n'est pas une assertion indigne d'un grand parti politique. Si le tarif produit l'effet que certains députés prédisent et que le revenu des douanes diminue, nos ouvriers devront être taxés pour compenser cette perte, et cela dans un temps où ils peuvent manquer de travail—et tout cela pour appliquer la politique fantastique des chefs de la droite.

L'honorable ministre des Douanes dit que tout cela sera compensé par l'extension du commerce. Comment, est-ce possible? Nous diminuons les chances offertes à nos ouvriers et fabricans dans le pays, et cela affectera certainement l'agriculture, parce que les deux industries sont liées par des liens indissolubles.

Que le pays juge les honorables ministres et les projets frivoles qu'il ont conçus, et que ces messieurs en subissent les conséquences quand ils se présenteront devant les électeurs du pays.

M. DAVIN: Je propose que le débat soit ajourné.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Non.

M. FLINT: Je crois que l'honorable député ne devrait pas demander l'ajournement du bébat.

Le MINISTRE DES FINANCES: Mon honorable ami connaît, je suppose, l'arrangement conclu avec le chef de l'opposition autant qu'il est possible de conclure un tel arrangement. Il a été conclu que le débat devait se terminer ce soir. Si l'honorable député ne le sait pas, il peut le demander au député de Leeds-sud (M. Taylor) qui en a été informé officiellement.

M. DAVIN: Je crois qu'aucun député de l'ouest dans le parti libéral n'a parlé et il reste à entendre l'ouest sur ce débat. Je demande maintenant au leader de la Chambre de ne pas nous forcer à marcher.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je dois prévenir l'honorable député que je refuse catégoriquement. Il est entendu de la façon la plus positive possible entre le chef de l'opposition et le ministre des Finances et incidemment avec le whip conservateur que le débat devait se terminer ce soir. Nous ne pouvons pas permettre l'ajournement.

M. CLANCY.

M. WALLACE: Il n'y a pas eu d'entente faite sur le parquet de cette Chambre. La première nouvelle que nous avons eue de l'arrangement provenait du leader momentané du parti ministériel, l'honorable ministre du Commerce, mais j'ai déclaré alors que c'était une proposition déloyale s'il y avait des députés de la Colombie anglaise, du Nord-Ouest et du Manitoba qui ne s'étaient pas encore fait entendre sur la question. Pourtant le leader de la Chambre exige que le débat se termine ce soir. Il est minuit et j'espère que le ministre du Commerce admettra qu'on n'a pas de ce côté, tenté de prolonger indûment le débat. Je ne m'occupe pas des arrangements faits en dehors de la connaissance de la Chambre, car les députés n'en ont pas eu connaissance avant la déclaration du ministre du Commerce la nuit dernière. Je suis sûr que cela a été une grande surprise pour les honorables députés qui s'attendaient à parler. Il est déraisonnable à cette heure-ci de nous demander de continuer le débat et de prétendre que le débat doit marcher, quand même, il devrait aller jusqu'à dimanche prochain. Allons-nous revenir aux vieilles méthodes?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je dois faire remarquer à l'honorable député qui est un vieux parlementaire qu'il est bien rare qu'une entente ait été violée lorsque les leaders de la Chambre l'ont conclue et qu'avis en a été donné la veille. Voici l'honorable député de Leeds-nord aux instances duquel j'ai laissé lever la séance de bonne heure sur la promesse que nous terminerions ce soir.

M. WALLACE: Ces arrangements, si je ne me trompe, se font généralement en Chambre entre les leaders, avec le consentement et l'approbation des membres des deux partis, car si quelques membres se lèvent et s'opposent à l'arrangement, il peut alors être abandonné sur-le-champ.

Mais, l'arrangement dont on parle s'est fait entre le premier ministre et le chef de l'opposition; les députés n'en avaient pas connaissance et il diffère par là des arrangements faits en Chambre. Tous les députés ont le droit d'accepter ou de refuser un arrangement conclu par leur chef. Mais, nous n'avons jamais eu l'occasion de nous exprimer. Je crois pouvoir en appeler à l'équité du ministre du Commerce, qui s'est toujours conduit généreusement en pareille occurrence et lui demander de ne pas pousser la chose.

M. TAYLOR: Comme on a parlé de moi, je vais citer ce que j'ai dit. A 11.30 heures environ, j'ai proposé l'ajournement du débat. Le ministre du Commerce a soulevé quelque objection et a parlé d'un arrangement survenu entre lui et le chef de l'opposition. J'ai fait les remarques suivantes:

M. TAYLOR: J'ai compris que l'intention du chef de l'opposition était, en cas de possibilité, de terminer le débat à la séance de demain. Cela peut nous mener tard demain soir, mais je crois que tous les députés de ce côté-ci de la Chambre qui ont l'intention de parler peuvent facilement remplir leur tâche à la séance de demain soir. Je sais que le chef de l'opposition désire clore le débat demain et il espère que son désir s'accomplira.

J'ai énoncé cette assertion, et les députés de l'opposition auraient certainement pu clore le débat, et l'auraient clos, je crois, si deux ministres, suivis par un de leurs partisans, n'avaient pas occupé le temps réservé pour l'opposition. Néanmoins, je sais que c'était hier soir le désir de notre chef. Je sais que c'est encore son désir aujour-

d'hui et c'est le désir des députés de ce côté-ci de la Chambre ; mais il importe qu'ils soient traités d'une façon équitable et on aurait dû leur accorder le temps qui reste ou au moins deux orateurs contre un de l'autre côté. Le débat n'a pas dépassé la durée habituelle. Je crois certainement qu'on devrait entendre la Colombie anglaise et le Nord-Ouest.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il m'est impossible d'accepter la motion d'ajournement.

Motion d'ajournement renvoyée.

M. DAVIN : J'ai à parler principalement du sujet qui a été si curieusement traité par le leader actuel de la Chambre (sir Richard Cartwright).

L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je ne crois pas que l'honorable député ait le droit de parler. L'honorable député a proposé une motion d'ajournement, et je vois dans le Dr Bourinot, page 418 :

Si un député propose l'ajournement du débat et que la Chambre rejette cette motion, il n'aura plus le droit de parler sur la question principale.

M. BENNETT : Je propose que la séance soit levée.

L'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député a déjà parlé sur la question.

M. McDOUGALL : Je propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR : Avant que vous posiez la question, M. l'Orateur-suppléant, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) avait proposé l'ajournement du débat simplement pour ne pas être obligé de procéder ce soir. Je ne crois pas que la règle que vous venez de lire s'applique à lui.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député a, sans aucun doute, le droit de discuter la décision ; peut-être n'a-t-il pas exactement compris ce que je voulais dire. L'honorable député peut, sans aucun doute, proposer l'ajournement du débat et si sa motion est adoptée, il peut parler à la séance suivante. Si la motion n'est pas adoptée, il est bien compris, comme je l'ai montré par une citation, qu'il n'a pas le droit de parler une autre fois.

M. DAVIN : Je parlerai sur la motion demandant que la séance soit levée, et j'ai l'intention de soumettre à la Chambre la question sur laquelle s'est étendu le ministre des Travaux publics, celle de ses propres exploits. Je vais d'abord lire un article du *Réveil* ainsi conçu :

LA RAISON.

Un article de notre dernier numéro, intitulé : D'où est venu le magot ? a inspiré la note suivante à un lecteur :

MONTRÉAL, 23 mars 1898.

MON CHER "RÉVEIL" :—

Vous dites, dans votre dernier numéro, que les Tarte ont payé vingt mille dollars à Beaugrand pour *La Patrie* et qu'en sus, ils ont trouvé une somme au moins égale pour "renipper" cette même *Patrie* quelques jours plus tard.

M. BOURASSA : Je désirerais savoir s'il est permis de parler italien dans les Communes du Canada.

M. DAVIN : Je suppose que mon ami ne trouve pas que j'ai en parlant l'accent parisien ou un accent comparable au sien.

M. BOURASSA : Pas exactement, mais l'honorable député a une prononciation si mélodieuse que je pensais qu'il parlait la langue du Dante.

M. DAVIN—

Est-ce tout ce que les Tarte ont payé pour la *Patrie* ! Oui.....Alors, vous n'y êtes pas du tout. Vous ignorez donc qu'ils ont payé, de plus, quinze mille dollars à Beaugrand ? Greenshields a bien juré qu'il avait donné son chèque pour vingt mille piastres, et que les Tarte avaient couvert ce chèque dès le lendemain ; mais il n'a pas dit qu'il avait, en outre, endossé des billets au montant de $15,000, que ces billets étaient signés par les Tarte en faveur de Beaugrand, et qu'ils ont été payés à échéance par les Tarte.....

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. DAVIN : C'est très amusant, sans doute, mais le peuple du Canada paie les violons, et bien que la chose les amuse, ils peuvent être bien convaincus que lorsqu'ils se présenteront devant le peuple, ils danseront sur une autre mesure et plus gracieusement peut-être que ne danse le ministre de l'Intérieur, ce qui n'est pas peu dire :

Si vous voulez de plus amples informations adressez-vous donc à M. Alphonse David, avocat, qui a fait la collection des billets pour M. Honoré Beaugrand, pendant l'absence de ce dernier,

Je pense que M. Télesphore Beaugrand, frère d'Honoré, pourrait aussi vous donner quelques renseignements sur ce point.

Maintenant, que dites-vous de l'achat de la nouvelle presse, $25,000, que les Tarte viennent de faire pour imprimer la nouvelle *Patrie* ? C'est depuis que le coup du Yukon est en marche que cet achat a été fait Il y a toute une mine de déductions à exploiter et vous n'en parlez pas.

Enfin, je ne veux pas vous chicaner, vous le seul journal qui fasse son devoir, et Dieu merci, vous le faites bien. Continuez ; les libéraux ont les yeux sur vous, et, tôt ou tard, votre mérite sera reconnu.

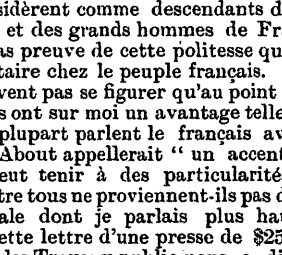
Votre viel ami,

LIBÉRAL.

Avant que je traduise cet article pour l'avantage de la Chambre.....

M. TALBOT : Lisez-le en français d'abord.

M. DAVIN : Nous autres dont la langue maternelle est l'anglais nous ne faisons pas de critique transcendante lorsque ces messieurs de langue française parlent l'anglais, et je dois dire à ces messieurs qui se considèrent comme descendants des grands seigneurs et des grands hommes de France qu'ils ne font pas preuve de cette politesse qui est supposée héréditaire chez le peuple français. D'ailleurs, ils ne doivent pas se figurer qu'au point de vue de l'accent ils ont sur moi un avantage tellement marqué, car la plupart parlent le français avec ce qu'Edmond About appellerait " un accent déplorable." Cela peut tenir à des particularités génériques ; peut-être tous ne proviennent-ils pas de la lignée seigneuriale dont je parlais plus haut. On parle dans cette lettre d'une presse de $25,000 et le ministre des Travaux public nous a dit qu'il n'était pas propriétaire de la presse de *La Patrie* et voici l'image de la presse sur laquelle est écrit : J. Israël Tarte.



Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle est baptisée comme cela.

M. DAVIN : Ainsi, ce journal contredit plutôt l'assertion faite ici.

Maintenant, M. l'Orateur, voici les commentaires du *Réveil* :

Notre correspondant a raison ; il y a toute une mine à exploiter. De fait, quand nous dirigeons la loupe *sur l'évolution matérielle de la Patrie*, nous trouvons sans cesse des mines à exploiter. Des mines plus riches en surprises que ne le sont celles du Yukon en déceptions pour les gens qui aiment les affaires droites et claires.

Si nous avons l'air de refuser d'aller jusqu'au fond du gisement, jusqu'au bout du filon, c'est qu'il nous prend un écœurement insurmontable, Constater sans cesse que le parti libéral ne se soulève pas en bloc à la vue de ce qui se passe au soleil ou se découvre après enquête, c'est, à la fin, si pénible que sans nous sentir découragés, nous éprouvons un impérieux besoin de mettre rapidement un point final à nos articles sur ces sortes de sujets.

LA DIRECTION.

C'est signé " La Direction " et la direction c'est la rédaction. Pour édifier la Chambre et pour obéir aux règles de cette Chambre, car les deux langues y ont leurs droits, je vais traduire et certainement amuser pas mal quelques-uns de ces messieurs de l'autre côté qui se distinguent par leur éducation et leur littérature. Il y a mon honorable ami de Wellington (M. McMullen) que les députés français de son parti appelle le " ver solitaire," et qui généralement comme vous le savez avait l'habitude de se trouver à l'intérieur et de travailler le rapport de l'auditeur général ; il ne s'en occupe plus maintenant et est devenu une ossification vermiforme, une sorte de ver solitaire fossile. Cela va l'amuser. Je crois qu'un peu plus de courtoisie, M. l'Orateur, aurait mieux convenu ce soir, je crois que je vais montrer aux ministres avant d'avoir terminé, qu'un peu plus de courtoisie leur aurait mieux valu.

L'écrivain qui signe " Vieux Rouge," M. l'Orateur, écrit, le 2 avril 1898, un article qu'il intitule " Simples Réflexions."

SIMPLES RÉFLEXIONS.

Après la crise, ou si on le veut, le caucus, il importe d'étudier la situation nouvelle qui est faite au parti. Assez de jours se sont écoulés depuis pour en parler avec une juste mesure. Qu'on le note bien : nous n'avons à revenir sur aucun de nos écrits. Ce que nous pensions hier, nous en sommes aussi intimement convaincus aujourd'hui. Toutefois nous sentons qu'il n'est que naturel d'essayer de saisir, d'analyser la vraie philosophie qui s'échappe du bruyant événement.

Tout d'abord, à César ce qui appartient à César.

Deux hommes ont tout particulièrement donné, au caucus, la note juste. Dans un langage non moins énergique dans le fond que modéré dans la forme, ils ont en face des ministres récité des griefs, interprété le sentiment du parti, désigné et touché l'endroit malade.

Au risque de se rendre impopulaire en " cour," de s'attirer la défaveur de Jupiter....

Ceci se rapporte au chef du gouvernement.

....et, peut-être, de ne recevoir qu'un appui platonnique des autres collègues présents, ils ont extrait la vérité du puits.

D'autres auraient voulu continuer la plainte discrète, la bouderie prudente et improductive, enveloppant sans cesse dans un pli de rose les représentations trop amères.

Les endormeurs sont de tous les temps, et, si nous en croyons l'histoire de tous les partis dans tous les pays, cette gent n'a jamais prévenu ni préparé une catastrophe.

Mais il s'est trouvé deux hommes bien décidés à mettre fin à ce système de laisser-faire, qui n'était, en réalité, que de la couardise badigeonnée de discipline mal entendue.

Nous voulons parler de MM. Préfontaine et Beausoleil.

Déjà, une effluve de reconnaissance, partant des rangs du parti, monte jusqu'à eux ; déjà on parle d'assouplissement chez certains ministres ; déjà quelques injustices sont réparées.

M. DAVIN.

Le *Réveil* est donc certain d'être l'écho de la grande masse des libéraux en félicitant et remerciant les députés de Maisonneuve et de Berthier.

Et nous ne craignons pas d'ajouter que si le chef est encore l'homme de cœur et de grande intelligence que l'on a connu, il saura avant longtemps reconnaître que le cri d'alarme lancé par ces deux représentants, vaut plus pour le parti que les flatteries, les duperies et les " à-quat'patissements."

Peut-être est-ce déjà fait.

Depuis le caucus, des organes ordinairement hostiles et réticents, dévoilent leur pensée. Seul, et pour cause, le *Temps* et la *Patrie* font les carpes.

Ce franc parler n'est pas un des moindres résultats de la réunion.

Puissent les autres députés libéraux secouer également leur torpeur et ne pas craindre de mettre les points sur les i.

C'est pour le parti ; c'est aussi pour le pays.

Il ne faut ni casser les vitres, ni demander l'impossible.

Ceci a trait au ministre des Travaux publics.

M. BENNETT : C'est lui qui est la vaisselle.

M. DAVIN (lisant)—

Exiger justice, fustiger les traîtres, abattre les petits états qui s'érigent dans l'Etat, c'est-à-dire les coteries bâtardes qui s'établissent dans le parti, l'absorbent, l'épuisent, l'encanaillent, voilà le programme.

Quels sont ceux dont il parle, qui encanaillent le parti ?

Si on l'eut suivi dès le commencement, on ne verrait pas aujourd'hui le spectacle à la fois comique et attristant que nous offrent nos clubs, nos caucus, nos journaux. Quand on pense qu'à peine trois mois après la victoire notre parti était déjà en proie à des divisions intestines d'une nature d'une gravité telles que l'on ne peut en trouver l'équivalent à aucune époque et dans aucun pays.

Notez ceci, M. l'Orateur :

Si jamais parti devait être assuré d'un long règne c'était bien le nôtre. Tout nous était donné, tout nous souriait. Situation vraiement inédite dans les annales de la politique.

Hélas ! on a débuté par de grossières erreurs. L'ingratitude a présidé à la confection du cabinet.

Vous vous rappelez, M. l'Orateur, qu'à la première session après l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, je dis à mon très honorable ami qu'il s'était montré injuste envers son parti dans la composition de son cabinet et qu'il aurait à expliquer sa conduite devant la Chambre et le pays. Eh bien ! le jour de la revendication est maintenant arrivé. Il a introduit sept hommes nouveaux, en tournant le dos à ceux qui ont lutté dix-huit ans à ses côtés. Qu'en est-il résulté ? Ces hommes mêmes sont la cause des ennuis qui lui arrivent.

Nous fûmes néanmoins, pour l'amour du pays, du parti, et du chef, disposés à fermer les yeux sur cette tache originelle.

Sans doute, disions-nous, les aubains, à qui les portefeuilles sont donnés de préférence à nos vétérans, vont s'efforcer de faire oublier cette injustice ; ils seront plus dévoués, plus sympathiques, plus justes, plus courtois. Enfants adoptifs auxquels on a donné la meilleure place au foyer, ils vont doubler la dose d'affection et d'abnégation.

Quels naïfs nous étions de nous bercer de cet espoir.

Ce sont précisément ceux-là qui, depuis, ont, comme à plaisir, été la cause directe et indirecte de tout le mal. Dans la haute administration ou dans la régie interne, ils ont commis ou fait commettre bévue sur bévue.

Et ce que nous leur reprochons le plus, c'est d'entraîner d'une façon habile, sournoise, systématique, l'honorable M. Laurier à l'impopularité.

L'écrivain parle ici du très honorable chef du gouvernement.

Cet homme n'est déjà plus le même. Ceux qui l'ont vu en ces temps derniers ont peine à croire qu'il soit le Laurier diplomate, attentif, flegmatique, méticuleusement courtois de jadis.

Est-ce bien le Laurier de 1895 qui dans le dernier caucus disait à peu près ceci :

" Vous, députés, dites-moi ce que vous voudrez ; ayez raison ou ne l'ayez pas ; il reste certain que je ferai à ma tête."

Un peu plus, à un prochain caucus, il s'y rendrait éperonné, cravache en mains et il n'aurait plus qu'à parodier le mot de Louis XIV : " L'Etat, c'est moi !"

Ainsi, c'est un des principaux journaux français de l'opposition qui nous apprend quelle transformation a subi ce gracieux personnage que nous respections et aimions lorsqu'il était chef de l'opposition. Il se sent aujourd'hui comme César dont Casius disait :

Upon what meat does this our Cæsar feed, that he hath grown so great?

Et Cassius répondait :

Why, man, he doth bestride the narrow world,
Like a Colossus ; and we petty men
Walk under his huge legs, and peep about
To find ourselves dishonourable graves.

Mais non, chassons ce pessimisme ; qu'on nous permette de croire que le chef a su depuis quelques jours bien saisir la portée de ce qui vient de se passer.

Il ne nous insultera pas, espérons-le, en croyant rétablir la paix grâce à quelques nominations semées dans la province, autrement dit en nous jetant quelques os.

Non, ce qu'il faut c'est, d'une part, une plus grande prudence dans la transaction des hautes affaires administratives et, de l'autre, une réforme radicale dans l'économie interne du parti.

Cette réforme doit commencer en haut, dans le cabinet, en passant par les départements pour aller aboutir dans les succursales du gouvernement sur tous les points de cette province.

J'arrive maintenant à un point qui m'embarrasse.

Une VOIX : Peu importe.

M. DAVIN : Mais il est question de mon honorable ami, et j'aimerais traduire la chose fidèlement. Toutefois cela pourrait signifier : Nettoyez les écuries d'Augias ; et dans ce cas l'honorable ministre des Travaux publics disparaîtrait rapidement.

Le cabinet n'est pas un dogme, une arche d'alliance.

L'honorable M. Laurier n'a pas craint d'y toucher quand pour élaguer un invalide et réparer une injustice, il a donné congé à l'honorable M. Mowat et appelé M. Mills.

Que le chef n'écoute pas seulement une cloche ; qu'il recherche encore la collaboration de ceux qui pendant dix, quinze, vingt ans ont été ses meilleurs amis, ses plus loyaux compagnons. Il leur doit beaucoup, puis, ce sont eux qui constituent le *bone and marrow* du parti. Qu'ils lui retirent leur appui, et le chef, qu'il nous laisse le lui rappeler, sera toujours bien dans la piètre position du meilleur écuyer du monde auquel il ne manquait qu'une chose : la monture.

Que les hommes auxquels nous objectons dans le ministère reçoivent ailleurs une récompense honnête, sagement mesurée, nous en sommes. Que le chef ne veuille pas être tenu en tutelle, nous en sommes, mais il y a tout un océan entre une mise en tutelle et une rationnelle interprétation des droits et des devoirs d'un leader de parti.

Je remarque que quelqu'un m'a envoyé le dictionnaire de Webster. Je suis très heureux de la chose, car c'est un ouvrage anglais auquel j'attache beaucoup d'importance et si je dois avoir besoin d'y recourir, j'en remercierai l'honorable député.

En voilà assez pour un second jet. Il nous serait suprêmement agréable de n'avoir plus à revenir là-dessus, ce qui signifierait que tout est remis en l'état désiré. Quoi qu'il en soit, nous ferons, qu'il en coûte peu ou prou, ce que nous croyons être de notre devoir de bon et loyal partisan. Il nous est impossible de flagorner ou de mettre une sourdine à notre plume.

Ah ! Ce n'est pas par plaisir que le *Réveil* dit des vérités parfois pénibles ; pas plus que ce qui s'est passé au caucus n'a été appris par nous avec une joie égoïste.

Mais le *Réveil* a cru et croit encore que c'est aimer le pays, le parti et le chef que de crier : Gare ! quand il en est encore temps.

Pendant de longs mois on a pu penser ou essayer de convaincre les autres que notre journal était isolé, qu'il exagérait, qu'il mentait. Le caucus nous a bien vengé, mais notre satisfaction serait bien maigre si, de ce concile, ne devaient pas sortir pour le parti libéral, les éléments d'une ère nouvelle.

Une reconnaissance, quoi ?

Je regrette vivement que le ministre du Commerce ait quitté la Chambre, mais comme il lit, sans doute les *Débats* je signalerai à son attention un article publié par le *Star* de Montréal et intitulé : "Le repentir de sir Richard." Quand je songe à ce qu'était l'honorable député d'Oxford-sud de ce côté-ci de la Chambre et à ce qu'il est aujourd'hui, je me rappelle ses manières emportées comme chef de l'opposition en matière de finances, et nous le voyons aujourd'hui comme ces lions de l'Algérie que l'on nous représente aveugles, les griffes coupées et dressées uniquement à tenir dans la gueule un plat de bois et demander l'aumône pour certains corps religieux. Voilà, M. l'Orateur, le rôle qu'il joue aujourd'hui dans le gouvernement canadien. L'auteur de l'article en question dit :

LE REPENTIR DE SIR RICHARD.

Il y aura, du moins, il devrait y avoir une intéressante cérémonie à Ottawa prochainement. Sir Richard Cartwright va expier les fautes graves qu'il a commises contre ses concitoyens en général et contre les membres des diverses administrations conservatrices en particulier. De la cendre sur la tête, des vêtements de bure et un cierge allumé à la main l'humble et honorable ministre va venir s'agenouiller devant les banquettes de l'opposition pour demander pardon à ceux qu'il calomnie depuis des années.

Dans cette attitude, comme premier coupable, sir Richard aura pour acolytes sir Wilfrid, MM. McMullen, Charlton et Mills et presque tous leurs amis politiques chantant les psaumes de la pénitence.

On ne croit pas que sir Richard se rappelle toutes ses calomnies à l'adresse des hommes qu'il a maltraités avec tant de persistance. Il pourra se reprocher d'avoir mis en doute leur honnêteté, de les avoir traités de charlatans, ignorants et canailles ; de leur avoir imputé tous les défauts, tels que d'avoir augmenté la dette, fait des scandales et conspiré entre eux, il les a accusés, d'avoir extorqué au peuple, en taxes inutiles, des millions de piastres par année. Il a engagé sa parole que si les libéraux venaient au pouvoir ils débarrasseraient le pays de la taxe excessive et injuste, qu'ils réduiraient le tarif aux strictes besoins d'une administration économique. Cela doit rendre plus amer encore le repentir de sir Richard de penser que non seulement il a calomnié les Macdonald, les Tupper, les Bowell, mais qu'il a poussé d'autres libéraux à commettre la même offense haineuse.

En lisant sa retraction il devrait aussi citer l'amendement suivant qu'il faisait au tarif de 1895 :

Que vu que des sommes énormes sont actuellement soutirées à la population du Canada et ne rentrent pas dans le trésor, et que les charges du peuple sont de ce chef augmentées dans une large mesure et sans nécessité, et qu'il est de la plus grande importance pour le bien-être de la société, non seulement de diminuer les dépenses extravagantes actuelles, mais de réduire ces charges aussi largement et aussitôt que possible—il est à propos qu'en prenant des mesures pour "rétablir l'équilibre entre le revenu et la dépense, tel que recommandé dans le discours du trône, le tarif actuel soit modifié de manière à en faire un tarif de revenu seulement."

M. WALLACE : Je demanderai à l'honorable député d'Assiniboïa-ouest si, dans la résolution citée, le ministre du Commerce voulait parler du présent exercice ? Il me semble que cela s'adapte très bien aux circonstances actuelles et je suppose que c'était là l'intention de l'honorable ministre.

M. DAVIN : J'ai cité dans un autre débat le langage de l'honorable ministre du Commerce. Cela

est une prophétie. Les jours du gouvernement sont comptés.

Après avoir lu cela, il pourra expliquer que les estimations pour cette année là ne s'élevaient qu'à $38,517,152. Il pourra ensuite citer le petit tableau suivant établissant le revenu et les dépenses de chaque année de 1888 à 1896:

	Revenu.	Dépense.
1888	$35,980,463	$36,718,495
1889	38,782,870	36,971,835
1890	39,870,925	35,994,031
1891	38,579,311	36,343,568
1892	36,921,872	36,765,894
1893	38,168,609	36,814,053
1894	36,374,693	37,585,026
1895	33,978,129	38,132,005
1896	36,618,591	36,949,142

Il devra ensuite reconnaître qu'il déclarait, en 1896, qu'une dépense de $38,000,000 était trop élevée pour le pays, que le gouvernement devrait rougir de demander cette somme pour les fins fédérales.

Il est à espérer qu'alors sir Charles Tupper assurera le ministre repentant de son pardon.

Il serait trop humiliant, trop cruel et en outre inutile de laisser ce pauvre sir Richard répéter la confession faite dans l'exposé budgétaire de M. Fielding.

N'exigez pas de celui qui regardait comme une honte pour le gouvernement de demander $38,000,000, déclarant que cette somme était trop élevée pour le pays, qu'il vienne admettre que le gouvernement dont il fait partie veut demander au peuple $39,300,00 cette année et en dépenser $38,750,000.

M. LANDERKIN: L'honorable député lit son discours.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: Je crois que l'honorable député lit son discours et qu'il est en contravention avec les règles de la Chambre. J'ai écouté attentivement l'honorable député et j'observe qu'il avait lu tout le temps.

M. DAVIN: Je puis assurer à M. l'Orateur-suppléant que je ne fais que lire des extraits.

M. LANDERKIN: Je préférerais voir l'honorable député nous donner quelque chose de son cru.

M. DAVIN: Je cite un extrait du *Star*, de Montréal.

Ne lui demandez pas d'admettre que lui et ses collègues ont formé le projet de prendre $40,500,000 des deniers du peuple, en 1898-99, et qu'ils ont réellement l'intention d'en dépenser $39,124,000. Les conservateurs peuvent être généreux, le principe économique de leur politique fiscale a été reconnu par les actes mêmes de ceux qui les ont diffamés; l'efficacité de leur tarif a été reconnu, par son adoption, par ceux mêmes qui l'avaient condamné. Qu'ils n'exagèrent pas leur triomphe sur des ennemis tombés, tombés dans de bonnes circonstances, tombés de leur état d'honnêteté, de la haute position qui leur permettait de jeter à la face de leurs adversaires les épithètes de canailles, voleurs et menteurs, ruinés dans leur propre estime et dans l'estime de leurs concitoyens. M. Fielding devrait modifier ses estimations (non pas les augmenter) et y inclure un crédit devant être affecté à un refuge pour les hommes tombés.

Je désire maintenant signaler un certain point à l'attention du ministre des Finances.

M. LANDERKIN: Il n'est pas ici.

M. DAVIN: L'honorable ministre est généralement absent, mais je suis heureux de dire qu'il est ici dans le moment. L'honorable ministre a parlé des opérations de banque et il en a conclu que les revenus du Canada étaient aussi une preuve du succès de sa politique. Il voulait dire, je suppose, que son tarif était un peu plus bas, selon lui—ce que je ne crois pas—que celui de ses prédécesseurs et que les succès des opérations de banques étaient dus à ce fait. Les déclarations du ministre des Finances et du ministre des Douanes relativement aux signes de prospérité, conduisaient naturellement à la conclusion que le pays avait été si admirablement administré pendant 18 ans que ces messieurs, en venant au pouvoir, avaient recolté les avantages préparés par le parti conservateur.

Voici ce qu'a dit le ministre des Finances:

Le volume des affaires générales du pays a été tel qu'une augmentation considérable s'est produite dans les paiements par compensation, (*clearings*) dans les cinq principales villes—Montréal, Toronto, Halifax, Winnipeg et Hamilion. Le total des paiements par compensation, durant les trois dernières années, d'après le *Monetary Times* ont été comme suit:

1895	$1,039,967,000
1896	1,025,960,000
1897	1,151,906,000

Soit une augmentation de $126,000,000 en 1897 sur 1896. Pour les quatres périodes hebdomadaires—finissant le jeudi,—de janvier 1898, la totalité des paiements par compensation a été de $108,509,673, contre $89,901,000, pour les périodes correspondantes de janvier 1897, soit une augmentation de plus de $18,000,000. En février dernier, le total des paiements par compensation, dans les cinq villes mentionnées plus haut, a été de $108,385,302, contre $74,612,552 en février 1897, soit une augmentation de $33,772,750.

Si j'ai mal cité l'argumentation de l'honorable ministre (M. Fielding), J'espère qu'il me reprendra; il a prétendu que ce succès des opérations de banque au Canada était dû au tarif présenté par le gouvernement actuel. Or, l'amélioration n'est que de 12½ pour 100 au Canada, et je vois dans le *Commercial* de New-York, samedi, le 2 avril 1898, que le bill Dingly a eu l'effet suivant sur ces opérations des diverses banques aux Etats-Unis.

Il serait intéressant de savoir à quel chiffre se seraient élevées, dans le mois de mars, les opérations de banques dans le pays sans les perspectives de guerre. Le chiffres de ces opérations, environ $5,700,000,000, ne dépasse que de 1 1 pour 100, celui des opérations de février, en dépit du fait que mars comptait 31 jours, sans fêtes, tandis que février n'en a eu que 28 avec deux fêtes.

Les opérations de janvier qui s'élevaient à plus de $6,000,000,000 sont naturellement tombées à $5,581,000,000 dans le court du mois suivant. Règle générale les opérations de mars dépassent de beaucoup celles de février, mais cette année il y a eu une exception. Les opérations de janvier ont été de ¼ plus considérables que celles de janvier 1897, et celles de février de près de 50 pour 100 de plus que celles de février l'an dernier, tandis que les opérations du mois qui vient de finir excèdent celles du mois de mars 1897 d'un peu moins de 33 pour 100. Ces chiffres nous démontrent le tort fait aux affaires par cette perspective prolongée de guerre.

TOTAL DES OPÉRATIONS DE MARS.

	1898.	1897.
New-York	$3,418,019,442	$2,387,110,544
Boston	454,098,000	396,984,048
Chicago	439,308,827	336,343,377
Philadelphie	310,404,163	247,737,435
Saint-Louis	120,343,384	108,121,600
Pittsburg	85,535,027	62,553,241
Baltimore	72,236,992	61,047,615
San-Francisco	69,948,407	55,003 425
Cincinnati	53,132,800	49,280,750

Ainsi le total des opérations pour toutes les grandes villes des Etats-Unis a été, en 1898, de $5,674,090,729, et en 1897, de $4,236,875,620. Que devient alors l'argument de l'honorable ministre? Il y a eu au Canada une augmentation de 12½ pour 100, dans ces opérations, et, aux Etats-Unis, de 33½ pour 100. La déclaration de l'honorable ministre relativement à la prospérité du pays ne doit pas être attribuée aux efforts de son gouvernement, mais aux efforts du gouvernement antérieur, car si ce

dernier eut mal administré les affaires du pays son successeur ne se serait pas trouvé dans une position aussi avantageuse.

Je vois que l'honorable ministre du Commerce est revenu dans la Chambre, je suppose que, comme d'autres esprits supérieurs, il se sent en meilleures dispositions, j'attirerai donc son attention.....

M. BENNETT : M. l'Orateur, pour nous qui ne fumons pas, il est certainement désagréable de voir fumer dans cette Chambre un membre de la droite. Cela est disgracieux. Ayons un peu de décence. C'est la première fois que je remarque la chose.

M. DAVIN : Quel est le coupable ? Qui fume ?

En défendant la conduite du ministre des Finances, voici ce que disait le ministre du Commerce :

Il sera peut-être intéressant pour la Chambre de savoir qu'en 1894, environ $25,300,000 des dépôts, s'élevant alors à $40,000,000 représentaient 26,000 déposants, soit à peu près une moyenne de $1,000.

Il a donc cherché à créer sur cette Chambre l'impression que la moyenne des dépôts était de $1,000 par déposant.

Je ne crois pas que les hommes qui peuvent déposer, en moyenne, $1,000 chacun, soient en droit d'exiger la protection du gouvernement.

Afin de défendre l'acte du ministre des Finances, il a déclaré à la Chambre que les déposants des caisses d'épargne du gouvernement avaient, en moyenne, $1,000 chacun à leur crédit. Je répète que le procédé est des plus étranges. Nous disons au sujet de certains actes des honorables membres de la droite que ceux-ci agissent par méchanceté ou ignorance. Mais il est difficile de croire, dans ce cas-ci, que c'est par ignorance, car je crois que le ministre du Commerce avait sous la main, la réponse à un ordre de la Chambre qu'il avait demandé lui-même.

Voici la réponse :

Réponse à un ordre de la Chambre, daté du 25 avril 1894, demandant un état indiquant :

1. Le nombre des personnes ayant des dépôts dans les caisses d'épargne du gouvernement et des bureaux de poste ;
2. Le nombre des personnes qui ont des dépôts de $1,000 ou plus et le montant total à leur crédit ;
3. Le nombre des personnes qui ont des dépôts depuis $500 jusqu'à $1,000 et le montant total à leur crédit ;
4. Le nombre des personnes qui ont des dépôts moindres que $500 et le montant total à leur crédit ;
5. Le nombre de déposants qui ne résident pas au Canada et le montant total à leur crédit.

Eh bien ! M. l'Orateur, voici une réponse....

M. LANDERKIN : M. l'Orateur, j'aimerais demander à l'honorable député de suspendre ses remarques jusqu'à l'arrivée des reporters qui, dans le moment sont tous sortis.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je crois que la question d'ordre est mal fondée.

M. DAVIN : Voilà une réponse à un ordre de la Chambre au sujet de certains renseignements concernant les déposants des caisses d'épargne des bureaux de poste. Cette réponse indique d'abord le nombre total des déposants—114,275 ; le nombre des personnes qui ont des dépôts de $1,000 et plus et le montant total à leur crédit,—le nombre 5,418, et le montant $7,419,615.94 ; le nombre des personnes qui ont à leur crédit $500 ou plus, mais pas plus de $1,000, et le montant total à leur crédit,—le nombre, 9,200 et le montant $6,421,018.96. Puis remarquez bien ceci ; le nombre des personnes qui ont des dépôts moindres que $500, est de 99,657, et le montant total à leur crédit, $10,312,558.76. Ici il y a une note :

NOTE.—Plusieurs des forts dépôts font partie des comptes transportés des caisses d'épargne des bureaux de poste du gouvernement, lesquels comptes ont été créés il y a plusieurs années, lorsque l'acte des caisses d'épargne des bureaux de poste ne limitait pas le maximum de chaque dépôt.

Nous avons aussi un état des caisses d'épargne du gouvernement, indiquant le nombre des personnes qui ont des dépôts moindres que $500 ; le nombre des déposants ayant $500, mais pas plus de $1,000 ; et le nombre des déposants ayant $1,000 et plus. Voici le nombre des personnes qui ont depuis $1 jusqu'à $500 et le total des dépôts ; dans la Nouvelle-Ecosse 19,905 personnes, dépôts $2,395,285 ; dans le Nouveau-Brunswick, 12,822 personnes, dépôts $1,796,141 ; dans l'Ontario, 1,327 personnes, dépôts $173,784 ; dans l'Ile du Prince Edouard, 5,227 personnes, dépôts $675,125 ; et ainsi de suite. Le nombre total des personnes qui ont depuis $1 jusqu'à $500 est de 45,305, et le montant total à leur crédit est de $5,502,848. Le nombre de personnes, dans toutes ces provinces, ayant depuis $500 jusqu'à $1,000 était de 5,127 et le montant total à leur crédit était de $3,517,030.

M. LANDERKIN : Combien de millions avez-vous là ?

M. DAVIN : Le nombre des personnes qui ont depuis $1,000 et plus est de 4,607 et le montant total à leur crédit est de $6,676,586.

J'ai un état puisé dans les comptes publics indiquant le chiffre des affaires des caisses d'épagne des bureaux de poste depuis le 1er avril 1868 jusqu'au 30 juin 1897. Je n'examinerai pas cet état en détail, mais je vais prendre le tableau de 1897. Le 30 juin 1897, le nombre des caisses d'épargne des bureaux de postes était de 779 ; le nombre des dépôts reçus, pendant cette période, a été de 161,151 ; et le montant total des dépôts $8,223,000, et la moyenne de chaque dépôt $51.02 ; les comptes transportés des caisses d'épargne du gouvernement, pendant cette période, se sont élevés à $1,856,474 ; le nombre des retraits a été de 91,398, et le montant total retiré de $7,656,086. Le nombre des comptes ouverts, au 30 juin 1897, était de 135,737, représentant un montant total de $32,380,829. Imaginez quel était en moyenne le montant de chaque compte ouvert : $238.55. Et cependant, ayant ces renseignements en sa possession, l'honorable ministre a prononcé les paroles que je vous ai citées. Ce serait quelque chose d'indigne d'un membre quelconque de cette Chambre, mais de la part d'un homme qui a occupé une si haute position, et qui, à venir jusqu'à ces derniers mois, a joui d'un si grand respect, il est scandaleux d'essayer d'en imposer au pays, comme il l'a fait, et de faire une assertion qui n'a aucun fondement.

J'ai sous la main la moyenne des dépôts depuis 1891 jusqu'à l'an dernier. En 1891, le nombre des déposants ayant depuis $1 jusqu'à $10 était de 53,217.

M. WILSON : Quel était le nombre total des déposants.

M. DAVIN : Cette année là, 144,000.

—			1890-1	1891-2	1892-3	1893-4	1894-5	1895-6
$		$	Déposants	Déposants	Déposants	Déposants	Déposants	Déposants
De	1	à 10	53,227	52,891	53,219	53,093	53,314	58,841
do	11	à 20	26,497	25,141	24,906	24,249	23,941	26,065
do	21	à 50	37,561	36,457	37,444	36,375	55,411	37,982
do	51	à 100	17,685	17,589	18,610	17,927	16,918	17,920
do	101	à 200	7,965	7,405	8,380	7,941	7,824	8,029
do	201	à 400	4,091	3,628	4,026	3,788	3,740	3,962
do	401	à 600	497	987	1,228	1,240	1,296	1,428
do	601	à 800	147	357	420	474	454	538
do	801	à 1,000	172	468	635	673	787	993

Ainsi nous voyons que dans l'année 1893, la proportion était :

			Déposants.
De	1	à 10	36,370
	11	20	16,620
	21	50	25,060
	51	100	12,280
	101	200	5,440
	201	400	2,600
	401	600	0,850
	601	800	0,330
	801	1,000	0,460

Par ces chiffres, vous voyez que l'assertion du ministre des Finances, que l'honorable ministre du Commerce a répétée, n'avait pas le moindre fondement, et que la classe pauvre dépose ses fonds à ces caisses d'épargne, ainsi que je l'ai prouvé en vous donnant les chiffres officiels. Je n'en ai pas fini avec le sujet, car je crois que cette assertion est la plus impudente et la plus misérable déclaration économique qui ait jamais été faite dans aucun parlement.

Une VOIX : Continuez.

M. DAVIN : C'est mon intention, et le parti conservateur continue sa route ; il y a aussi un autre parti qui continue sa route, mais dans une direction opposée, en suivant cette avenue Laurier qui mène à un cimetière.

Je tiens dans ma main le quarante-troisième rapport du directeur général des Postes de l'Angleterre, et quel est à votre idée, M. l'Orateur, le taux d'intérêt que l'on paie dans les caisses d'épargne postales de la Grande-Bretagne ?

M. BEATTIE : Je soulève une question d'ordre. Des députés boivent des liqueurs dans l'enceinte de cette Chambre et il y a d'autres qui interrompent l'orateur et qui paraissent être en état d'ivresse. Je prétends que ce sont des choses contraires aux règlements.

M. FRASER (président) : C'est une fonction nouvelle pour moi que de présider aux délibérations de cette Chambre, mais il me semble que l'honorable député qui a soulevé la question d'ordre est tenu de nommer la personne dont il parle.

M. DAVIN : La voici à votre droite.

Quelques VOIX : Le nom.

M. DAVIN : Je crois que c'est de l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) que mon honorable ami veut parler ; cependant je ne sais pas si, sous l'influence de la bière, il est pire qu'à jeun.

Il est difficile de le rendre plus désagréable qu'il n'est naturellement.

J'étais à parler du taux d'intérêt que l'on paie aux personnes qui déposent de l'argent aux caisses d'épargnes du gouvernement en Angleterre. On leur paie 2½ pour 100 d'intérêt, ainsi que vous pouvez le voir à la page 14 du quarante-troisième rapport. Il me fait peine de ne pas voir ici le ministre des Finances, car c'est surtout à lui que je destinais ces chiffres.

L'honorable ministre a dit qu'on devait abaisser le taux de l'intérêt dans les caisses d'épargnes des bureaux de poste, afin de le faire correspondre au taux de l'intérêt des banques, et au taux moyen de l'intérêt payé en ce pays. Eh bien, dans le Nord-Ouest, l'intérêt que l'on paie sur de bons effets négociables est de 10 pour 100. Je crois que c'est 8 pour 100 dans le Manitoba ; et si quelqu'un a intérêt à le savoir je dirai que dans le Nord-Ouest, bien que mon papier ne soit pas, je suppose, doré sur tranche, j'ai toujours pu faire escompter mes billets à 8 pour 100. Je suppose que ma bonne réputation augmente mon crédit, mais la vérité est que j'ai toujours pu faire escompter mes billets à 8 pour 100 là ou d'autres personnes payaient 10 pour 100. Dans l'est vous payez 6 ou 5 pour 100.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur l'état mensuel des finances et du commerce des Etats-Unis. Cet état que je tiens dans ma main donne le taux de l'intérêt à New-York et à Londres. En 1898, le taux de l'intérêt à Londres était descendu à 2 pour 100. Dans les mois de janvier et de février, et dans les mois de septembre et d'octobre précédents, le taux de l'intérêt était de 2½ et 2 pour 100. Cependant, en Angleterre, les caisses d'épargne du gouvernement payaient 2½ pour 100 sur les dépôts, lorsque le taux de l'intérêt dans les banques était de 2 pour 100. L'honorable ministre des Finances, versant des larmes de crocodile sur les banquiers et sur les hommes et les princes de la finance, nous a dit que les caisses d'épargne des bureaux de poste avaient été instituées pour permettre aux déposants de mettre leur argent en lieu sûr. C'est là une ignorance impardonnable : je ne veux pas me servir d'un terme plus fort. L'honorable ministre a été journaliste, il a été le rédacteur d'un journal, et il occupe maintenant une haute position dans le cabinet ; et cependant il connaît si peu l'histoire de l'Angleterre et du Canada qu'il ne sait pas qu'en 1861, M. Gladstone, en établissant les caisses d'épargne, a formellement déclaré que c'était pour encourager l'économie. Que l'honorable ministre des Finances se reporte à la création de ces institutions au Canada, et il verra

que les hommes qui administraient les affaires publiques avaient un cœur bien différent du sien et de celui de ses collègues.

J'ai sous la main la "Vie d'un directeur général des Postes en Angleterre, Henry Fawcett." Nous lisons à la page 439 :

Fawcett prenait un profond intérêt aux diverses institutions dont se sert l'administration des postes pour essayer....

Quoi ? De placer l'argent du peuple en lieu sûr ? Non, M. l'Orateur....

....de stimuler l'économie. Dans la première année de ses fonctions, il prit en mains la question des caisses d'épargne des bureaux de poste. Ces caisses étaient en activité depuis 1861, époque à laquelle M. Gladstone avait présenté une mesure basée sur le plan de M. (aujourd'hui sir W.-C.) Sikes et de M. Chetwynd, de l'administration des postes. Les caisses d'épargne postales ont prospéré, et sont devenues plus populaires que la vieille institution rivale, la banque d'épargne fidéicommissaire. Les anciennes banques eurent, dans ce temps-là, un déficit considérable, vu le taux d'intérêt trop élevé qu'elles payaient sur les dépôts * * * * * Dans son rapport de 1884, Fawcett, pour démontrer que les jalousies qui s'étaient fait jour n'avaient pas leur raison d'être, donne quelques renseignements qu'il avait recueillis.

La même jalousie qu'ici. Fawcett ne voulait pas céder aux banques. Gladstone ne voulait pas non plus céder aux banques, mais notre ministre des Finances se fait leur humble serviteur, leur chien de chasse prêt à courir et à leur rapporter le gibier.

Fawcett fit remarquer que dans le Cambrideshire qui contient 190,000 habitants il n'y a que dix endroits qui sont pourvus d'une banque, tandis qu'il y a quarante-sept villes qui ont une caisse d'épargne postale. Il en concluait que les caisses d'épargne des bureaux de poste peuvent attirer l'épargne là ou l'entreprise privée n'offrirait pas les facilités nécessaires.

Ne savons-nous pas, M. le président, que l'homme qui porte un habit de velours à côtes et qui a encore sur lui la poussière d'un jour de travail n'aime pas à aller dans les magnifiques banques particulières où reluisent les belles garnitures de cuivre, et à y cotoyer les millionnaires, les hauts-fonctionnaires et les ministres de l'Etat, et les acolytes, les émissaires et les mandataires des ministres de l'Etat. Cet homme préfère se rendre à une petite caisse d'épargne où il connaît le directeur de la poste et où il sent qu'il place ses petites économies dans une institution qui lui appartient.

Quelle est l'analyse de ces dépôts ? J'ai oublié de la donner. L'analyse des chiffres démontre que 87 pour 100 des dépôts sont au-dessous de $500, 8 pour 100 entre $500 et $1,000, et 5 pour 100 seulement au-dessus de $1,000. Je donne ces faits qui sont indiscutables, et si vous voulez me le permettre je vais vous démontrer que 20 pour 100 des dépôts ne s'élèvent pas à $100. Voilà ce que c'est que ce sage moyen par lequel les grands chefs du parti conservateur ont voulu encourager l'économie dans ce pays, marchant sur les traces des hommes nobles et éclairés de l'Angleterre qui ont fondé ces institutions pour aider le pauvre et non pour faire de ces caisses d'épargne un sombre engin d'agiotage et de spéculation ; et voilà l'attitude que prend le gouvernement au sujet de ces institutions.

A la page 431 de la "Vie de Fawcett," je trouve quelque chose que je voudrais voir appliquer ici, si nous le pouvions. Le directeur général des postes anglaises expose un plan qui lui a été soumis par feu M. Chetwynd, receveur et comptable général de l'administration des postes. Ce plan avait été mis à exécution, et Fawcett résolut de l'essayer de nouveau afin de parer aux diverses difficultés qui s'étaient élevées. C'est le projet—bien connu aujourd'hui—du "bulletin d'épargne", projet qui aurait fait battre de joie le cœur de Benjamin Franklin. On se procure à n'importe quel bureau de poste un bulletin sur lequel on colle douze timbres et on l'envoie à la caisse d'épargne qui le reçoit comme dépôt d'un schelling. Le plan fût mis à exécution dans certains districts, en septembre 1880, et il eut un tel succès que, le 15 novembre Fawcett décida d'en faire l'application dans tout le pays. A la fin de mars 1881, 576,560 bulletins avaient été reçus et on estimait que ce système avait fait ouvrir 223,000 nouveaux comptes.

Dans son rapport de 1882, Fawcett dit que la moyenne des bulletins d'épargne reçus chaque jour était de 2,481. En 1884, il fait remarquer que le nombre des déposants parmi les enfants s'est considérablement augmenté. En quatre ans le nombre total des déposants a augmenté d'un million, et les jeunes gens ne forment pas moins d'un quart. En encourageant ainsi les habitudes d'économie dans la jeunesse, l'administration fait probablement plus pour assister que pour entraver l'entreprise privée. Les conditions faciles du versement ont contribué à la popularité de ces caisses d'épargne. La somme totale placée sur les fonds publics à la fin de l'exercice, le 31 mars 1884, était de £1,519,983, partagés entre 20,767 personnes.

Comme cela répond bien à l'assertion du ministre des Finances qui nous a dit que c'était simplement pour mettre l'argent en lieu sûr que ces établissements avaient été créée. L'intention, l'objet, le but, c'était l'épargne. Ces sages hommes d'Etat ont vu que, même si le gouvernement accordait un taux d'intérêt un peu plus élevé que les banques, cela ne nuisait pas aux banques et ne diminuait pas le taux de l'intérêt, ainsi que Fawcett l'a démontré hors de tout doute, mais encourageait les habitudes d'économie et donnait a la société une force et une solidarité qu'elle n'aurait pas autrement.

Vous vous rappellerez, M. le président,—je croyais dans le moment m'adresser à celui que vous remplacez (M. l'Orateur suppléant), lequel appartient à la grande race française. Mais vous (M. Fraser, Guysborough) êtes un homme d'étude et vous vous rappellerez comment la France vaincue par l'Allemagne et forcée de payer à ses vainqueurs une écrasante indemnité, une indemnité de cinq milliards, s'est élevée en peu de temps à la hauteur des circonstances et s'est libérée de ses obligations. Comment la France a-t-elle payé cette indemnité ? En faisant appel à ses paysans et à ses travailleurs économes auxquels elle avait inculqué le goût de l'épargne par des moyens qui ressemblent à ceux que je viens de décrire et que l'on a adoptés en Angleterre où l'on ne craint pas d'accorder un taux d'intérêt plus élevé encore que celui que les banques paieraient. Mais il paraît que nous marchons dans une tout autre voie, que nous ne vivons pas sous le même régime, et que nous sommes gouvernés par des hommes tout différents. Fawcett, dans l'administration des postes avait les mains pleines de projets pour atteindre l'objet que je vous ai décrit, et ses efforts ont été éminemment heureux.

En vérité, je suis bien peiné, M. le président, de ne pas voir à son siège le ministre des Finances,

car je veux parler d'un passage de son exposé budgétaire. C'est une chose très curieuse de l'entendre nous dire que la législation qu'il présente dans cette Chambre est dictée par un sentiment britannique. C'est un grand homme d'Etat que notre ministre des Finances. Non seulement nous avons pour conduire la barque gouvernementale l'équipage le plus merveilleux que nous ayons jamais eu à Ottawa ; mais nos ministres sont les plus grands hommes d'Etat que nous ayons jamais vus. Ottawa n'a jamais été si gai qu'aujourd'hui, avec ses bals, ses amusements et ses dîners. Quelques honorables députés, en entrant ici, après leurs réjouissances et leurs festins me rappellent ce sénateur américain qui, avant d'aller à Washington était membre d'une congrégation, et avait l'habitude de dire, en termes méprisants, que c'était perdre son temps que d'assister aux fêtes et aux réceptions mondaines. Un ami qui voyait souvent notre sénateur revenir de ces banquets, de ces bals et de ces exercices chorégraphiques avec un plastron de chemise démesuré et reluisant comme une vaste plaine de neige, avait l'habitude de dire "Quel homme extraordinaire, quel changement il a subi depuis son séjour à Washington : la société de la capitale des Etats-Unis l'a complètement insorcelé. Auparavant, il ne s'occupait pas de changer de linge, mais aujourd'hui il est l'homme qui change le plus souvent de chemise dans tout Washington." De même nous avons parmi les partisans du gouvernement quelques-uns des hommes qui changent le plus souvent de chemise au Canada. Voici ce que nous disait ce grand homme d'Etat que l'organe de l'honorable député de Norfolk (M. Charlton) nous a dépeint comme participant d'un marchand de nouveautés et d'un échevin inspiré :

Que nos efforts soient heureux ou non, il y a une chose certaine, c'est que l'état actuel de notre commerce avec les Antilles anglaises exige que nous fassions quelque tentative en ce sens, et nous pensons que le meilleur présent à offrir à la population des Antilles anglaises, c'est de lui dire : nous allons vous accorder le bénéfice de notre tarif de droits différentiels, sans faire avec vous aucun marché quelconque; et nous n'espérons pas obtenir de vous de grandes concessions ; mais si l'on peut trouver les moyens de faire disparaître les obstacles qui entravent le commerce canadien dans les Antilles anglaises, nous n'avons aucun doute que vous, qui êtes comme nous des colons britanniques, nous traiterez dans le même esprit que nous voulons vous traiter.

Ainsi nous avons une raison impériale à l'appui d'un acte présenté dans ce parlement colonial ; et ici se soulève la question de savoir si le parlement impérial dont nous dépendons, a rempli les devoirs qui lui incombaient à ce sujet. Après les déclarations formelles de M. Chamberlain qui a dit clairement qu'il entendait adopter le vrai moyen et imposer, afin de favoriser les Antilles anglaises, un droit qui ferait contre-poids au système de primes en vigueur sur le continent, il est très curieux de voir un politicien à l'esprit étroit, un de ses hommes sans envergure et sans originalité, sir Michael Hicks-Beach, faire accepter sa manière de voir au cabinet anglais, et avoir évidemment le dessus sur le secrétaire d'Etat pour les colonies. Lorsque le ministre des Finances est allé en Angleterre, il a eu une conversation avec M. Chamberlain et il a su ce que ce dernier entendait faire. Le ministre des Finances a cru alors qu'il trouverait un moyen d'éluder les difficultés et d'éviter le danger qui le menaçaient dans sa propre province.

Après la promulgation de son tarif de 1897, lorsque l'honorable ministre des Finances est allé à Halifax, personne n'a été assez plat pour lui faire la révérence ; personne ne l'a invité à dîner. Il avait offensé les marchands de Halifax qui font le commerce avec les Antilles anglaises en les leurrant de promesses qu'il n'avait pas tenues et on ne voulait pas le rencontrer. Lorsque les gens de Halifax l'ont rencontré sur la rue, ils lui ont dit leur façon de penser. Voilà donc le ministre des Finances dans un gouvernement puissant, un homme entouré d'honneurs qui se rend dans une ville où il a redigé un grand journal, et pas une âme, pas un esprit dirigeant ne veut le rencontrer.

Je suis heureux, M. le Président de voir entrer le ministre des Finances. Lorsque ce dernier a eu cette conversation avec M. Chamberlain, il a cru trouver un moyen de faire ce qu'il désirait pour ses amis de Halifax qui sont en relations de commerce avec les Antilles anglaises, et en même temps dorer la pillule pour ses collègues en prélevant plus d'argent sur le sucre ; et comme sa prétendue clause de préférence en faveur de l'Angleterre avait eu beaucoup de succès dans la mère patrie, il pensa qu'une seconde édition n'irait pas mal, et sans aucun doute, l'idée a immédiatement plu au premier ministre. Ainsi nous avons cette chose des plus extraordinaires, car je pourrais facilement démontrer que ce changement ne fera pas beaucoup de bien aux Antilles anglaises. Je vais lui dire ce qui va arriver. Elever le droit sur le sucre est tout naturel aux hommes qui sont maintenant au pouvoir, car par là ils violent encore leurs anciennes professions de foi. Car s'il est une chose qu'il ait affirmé hautement, longuement et éloquemment, c'est qu'il ne taxerait pas le sucre du pauvre. Cependant il impose une taxe sur ce produit.

Vous vous rappelez l'histoire racontée par un pasteur puritain sur la rencontre d'un grand guerrier israélite avec Elysée. L'homme de Dieu regarde le guerrier et pleure,—non pas ces larmes de crocodile que j'ai attribuées au ministre des Finances, il y a quelques instant—de vraies larmes qui inondaient son rude visage.

Et le guerrier lui dit : Pourquoi le prophète pleure-t-il ? Elisée répond : je redoute les châtiments que tu vas attirer sur le peuple, tu vas faire périr ses rois, ses guerriers, ses femmes et les enfants mêmes ne seront pas épargnés. Le capitaine dit à Elysée : ton serviteur est-il donc un chien pour que tu fasses cela ? Mais, ajoute le théologien puritain : après tout le chien l'a bien fait. Le ministre des Finances pourrait également dire : ton serviteur est-il donc un chien pour que tu fasse cela, pour que tu relèves les droits sur les sucres ? Voilà pourtant ce que le chien a fait. Le parti libéral avait pourtant promis de ne pas imposer les sucres ; il avait même fait de cette exemption l'un des principaux articles de son programme ; or, il l'a frappé de droits, et pour toute excuse il nous dit que c'est pour venir en aide à la colonie des Antilles.

Abordons maintenant la question au point de vue impérial, car mes paroles, je l'espère, retentiront au delà de l'Atlantique.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. DAVIN : Mes discours ont déjà trouvé de l'écho au delà de l'Atlantique, et ils en trouveront encore. Je vais donc démontrer comment on peut réfuter le seul argument opposé à la proposition faite au début, par M. Chamberlain. Je ne m'adresse pas aux persifleurs, mais je demande aux

hommes d'Etat et à ceux qui cherchent à le devenir, de prêter leur attention à mon exposé de la question de l'impôt sur les sucres. En 1874, si je ne me trompe, sir Stafford Northcote avait un surplus de $30,000,000, et naturellement il se demanda ce qu'il en allait faire. Le chancelier de l'Echiquier, à l'instar de M. Gladstone, songea à la méthode à laquelle cet homme d'Etat avait eu recours pour diminuer l'impôt ; et je dois l'avouer, le meilleur parti qu'un ministre des Finances puisse tirer d'un excédent de recettes est de l'appliquer à l'amortissement de la dette nationale, chose que sir Stafford Northcote aurait dû faire.

M. BENNETT : Ne lui aurait-il pas été possible d'acheter quelque chemin de fer du comté de Drummond ?

M. DAVIN : Sir Stafford Northcote n'était pas un homme de cet acabit. L'un des partis auquel il s'arrêta fut de dégrever les sucres. A cette époque, il existait en Angleterre et en Ecosse de florissantes raffineries. Les sucres étaient alors frappés d'un droit de deux schelings à deux schelings dix pence, soit de 48 cents et de 68 cents par 100 livres, suivant la qualité, et les sucres raffinés, de 72 cents par 100 livres.

A cette époque, voici quelles étaient les importations de sucre en Grande-Bretagne :—Sucres des colonies anglaises, 245,000 tonnes ; sucres de l'étranger, 335,000 tonnes ; sucres de betterave, 125,000 tonnes ; sucres raffinés venant de l'étranger, 146,000 tonnes, soit une totalité de 831,500 tonnes de sucres importés. Le sucre de canne, à cette époque, s'importait à l'état brut surtout des Antilles, de Cuba et des Indes orientales, et il était raffiné en Angleterre et en Ecosse, c'est alors que l'Europe commença à ressentir les conséquences désastreuses du système des primes.

Qu'on me permette ici une observation au sujet du plus grand parlementaire qui ait jamais siégé dans une assemblée législative : c'est que tout merveilleux et étonnants que soient le talent de la parole, et la facilité d'expression dont il était doué, William-Ewart Gladstone n'était pas logicien, et dans toute sa carrière, l'on chercherait en vain une idée nouvelle, remarque qui s'applique d'ailleurs à neuf hommes d'Etat sur dix, soit en Angleterre soit au Canada. Pour me servir du mot que Disraëli appliqua jadis à son célèbre leader, Robert Peel, Gladstone n'a fait que voler les idées d'autrui ; disciple d'Adam Smith, il n'a songé qu'à appliquer les idées de son maître, sans tenir compte des circonstances que l'auteur avait en vue, en établissant les propositions contenues dans son grand ouvrage.

Sir Stafford Northcote, qui fut à une certaine époque le secrétaire de M. Gladstone, homme fort estimable et fort honorable d'ailleurs, était essentiellement un esprit médiocre, impuissant à faire face à la situation ; les libre-échangistes acceptèrent donc ces primes contraires à tous les principes de l'économie politique, repoussées par les économistes ; ils consentirent, dis-je, à appliquer ce système et à donner au peuple du sucre à bon marché, sans douter que ce serait la ruine des raffineurs ; et, pour citer un autre exemple, c'est ainsi qu'en dégrevant complètement les soiries, afin de permettre aux belles dames de porter de riches robes de soie à bon marché.

M. Gladstone provoqua la fermeture de presque toutes les fabriques de Coventry, qui devint silencieuse comme une cité des morts, par suite du chômage des filatures. Voilà la conséquence de l'application des doctrines d'Adam Smith. L'Angleterre ne saurait imposer de droits réciproques. A mon avis, les traités existants ne lui permettraient pas d'imposer directement le sucre de betterave venant des pays d'Europe, et voilà, sans aucun doute, l'objection la plus sérieuse qui ait été formulée contre le système élaboré par M. Chamberlain. Je vais prouver toutefois, qu'il est possible d'obvier à cet inconvénient. Il serait facile d'adopter une certaine classification sans violer les traités. Ainsi, que le sucre de canne brut soit frappé d'un droit stipulé ; que les sucres de betterave brut et fabriqué acquittent le même droit, plus la prime imposée par les pays du continent. Que le taux soit ensuite fixé de façon à comprendre les recettes provenant de l'impôt sur le thé, quitte à abolir cet impôt ; car la principale objection soulevée contre la proposition de M. Chamberlain est qu'elle tend à imposer les articles d'alimentation. Le thé est autant article alimentaire que l'est le sucre. Les recettes provenant de l'impôt sur le thé s'élèvent à $18,000,000, en chiffres ronds, et on les redemandera à l'impôt des sucres, voilà comment, à mon avis, l'on peut résoudre ce problème. Entrons dans quelques détails. Il est constaté qu'en Angleterre, il se consomme quatre-vingt-dix livres de sucre par tête. Ce n'est pas le chiffre de la consommation individuelle, puisque les brasseries en consomment 114,000 tonnes. Les confiseurs en consomment en outre une petite quantité, de sorte qu'un tiers des sucres est employé à ces usages, ce qui réduit à 60 livres la consommation par tête. Je le répète, qu'on abolisse l'impôt sur le thé, qui s'élève à $18,750,000.

Pendant l'année finissant le 31 décembre 1896, il a été importé en Grande-Bretagne 385,000 tonnes de sucre de canne, 400,000 tonnes de sucre de betterave brut et 740,000 tonnes de sucre de betterave raffiné. L'accroissement de cette importation est digne de remarque. En 1874, l'importation du sucre de betterave raffiné ne s'est élevée qu'à 126,000 tonnes. Rappelons-nous qu'il s'agit ici de tonnes ; en multipliant cette somme par 2,240 on obtient le nombre de livres. Il est très difficile de fixer avec précision la moyenne du taux de la prime ; toutefois, dans la mesure où il est possible de le constater, les pays d'exportation, l'Allemagne et la France paient environ 30 cents par quintal sur le sucre de betterave brut et 42 cents par quintal sur le même sucre raffiné. Les 385,000 tonnes de sucre de canne, à 36 cents le quintal donnent $2,722,000 ; tandis que les 400,000 tonnes de sucre de betterave brut, à 36 cents le quintal plus les 30 cents, montant de la prime, soit 66 cents par quintal nous donnent $5,280,000. Les 740,000 tonnes de sucre de betterave raffiné, à 36 cents, plus 42 cents, soit 78 cents par quintal, donnent $11,544,000. La totalité est donc de $19,596,000. Ainsi donc, par l'admission du thé en franchise et par l'imposition du sucre, le problème se trouve tout résolu.

Le sucre est un article dont les pauvres font une moindre consommation que les classes riches. Sauf pour les familles qui font usage d'alcool, le thé est le grand stimulant des classes pauvres en Angleterre, tandis que les riches ont les vins légers et diverses boissons stimulantes à leur disposition. Les classes riches emploient le sucre à beaucoup plus d'usages que ne le font les classes pauvres, de sorte qu'en imposant le sucre et en dégrevant le

thé, ce sont les classes pauvres et le peuple en général qui en bénéficieront. Le seul danger qu'offre l'usage du thé est que si on le laisse infuser trop longtemps, le tannin en est extrait et il nuit à la santé, tandis qu'en le laissant infuser cinq minutes à peu près, on obtient la liqueur pure.

La réforme que je préconise serait donc fort avantageuse au point de vue hygiénique, au peuple anglais; car elle permettrait au consommateur d'acheter et de boire plus de thé.

Revenons aux raffineries et aux dégâts qu'a subis leur industrie. En 1874, l'importation des sucres de canne, provenant des possessions britanniques s'est élevée à 245,000 tonnes, tandis qu'en 1896 elle n'a atteint que 155,000 tonnes. En 1874, l'importation des sucres de l'étranger a été de 335,000 tonnes au lieu de 230,000 qu'elle a été en 1896. En 1874, l'étranger nous a expédié 125,000 tonnes de sucre de betterave brut, tandis qu'en 1896, il nous en a expédié 400,000. En 1874, l'importation du sucre de betteraves raffiné, venant de l'étranger, a atteint le chiffre de 126,500 tonnes, tandis qu'en 1896, elle s'est élevée à 740,000 tonnes. La totalité de l'importation, en 1874, a atteint le chiffre de 831,500 tonnes, tandis qu'en 1896, elle s'est élevée à 1,525,000 tonnes.

Cette statistique atteste les ravages exercés sur l'industrie du raffinage en Angleterre et en Ecosse. Je l'affirme donc, s'il était possible de venir au secours des colonies anglaises productrices de sucres, non seulement on leur rendrait un service inappréciable, mais en outre, on porterait un coup mortel au système des primes en vogue sur le continent européen. Du moment que ces pays s'apercevraient qu'au lieu de tomber dans le gousset des fabricants allemands ou français, ces primes tombent dans la caisse publique de l'Angleterre, ils y songeraient deux fois avant de maintenir ce système. Preuve que je suis dans la vérité des faits au sujet de ce qui se passe en Angleterre, voici ce que dit la *Saturday Review* du 19 de mars :

Il est de mode de dire qu'en fait de questions coloniales, M. Chamberlain mène tout à sa guise ; or, son discours de lundi dernier sur les sucres tend, dans une large mesure, à affaiblir ce préjugé. Quand on voit cet homme d'Etat se défendre, comme il le fait en ce moment, de vouloir établir des droits réciproques parfaitement légitimes et nécessaires sur les sucres jouissant de primes, lui qui, il y a deux ans à peine, faisait de hardies et enthousiastes déclarations en faveur d'une union douanière, et proclamait hautement le mépris que lui inspiraient les politiciens timides et les économistes à idées stéréotypées qui craignent d'imposer les importations, il y a là une assez forte présomption que la voix de sir Michael Hicks-Beach est aussi puissante dans le cabinet que celle du secrétaire d'Etat aux colonies. C'est un spectacle vraiment pitoyable. M. Chamberlain nous a déclaré, avec de grands éclats de voix, qu'il n'abandonnerait jamais les Antilles ; tandis que, dans son for intérieur, il se rendait parfaitement compte de ses hésitations et de son impuissance à faire adopter la seule mesure de nature à apporter aux Antilles une aide juste et satisfaisante.

Le mystérieux remède auquel il a fait allusion dans son discours de Liverpool, que nous accueillîmes alors avec un sourire d'incrédulité, vient enfin d'être révélé à la Chambre des Communes, c'est un triste projet, décoré du nom de réciprocité avec l'Amérique. Comment ce projet réussira-t-il à rétablir la principale industrie coloniale ? L'Amérique est déjà le meilleur client des Antilles, depuis que la mère-patrie s'est livrée à l'importation du sucre de betterave allemand, et il n'est guère probable que les Etats-Unis achètent davantage le sucre des Antilles, par suite de ce temps de réciprocité. De fait, ils en achèteront moins à l'avenir ; car ils se mettent eux-mêmes à cultiver le sucre en grand. Les Etats-Unis sont le dernier marché sur lequel les Antilles peuvent compter pour vendre leurs sucres à l'avenir. Bien au contraire, avant longtemps, ils auront à soutenir une concurrence très sérieuse de la part des Etats-Unis, tant en Amérique qu'en Angleterre, à moins que celle-ci n'adopte un tarif de préférence.

M. DAVIN.

Vous le savez, M. l'Orateur, ce journal passe pour l'un des plus éclairés de l'Empire, et pendant longtemps—et je doute qu'il ait modifié ses opinions—il a été partisan dévoué de la doctrine économique et financière d'Adam Smith ; mais la logique des faits l'a convaincu qu'il est temps de renoncer aux sophismes du libre-échange, et de faire quelque chose pour la Grande-Bretagne et ses colonies. J'ai en ce moment sous les yeux une brochure intitulée le rapport des fêtes jubilaires par M. Chamberlain et j'y trouve un rapport du ministre du Commerce du Canada. En lisant ces rapports, on reste convaincu que le commerce échappe partout à l'Angleterre, et je vais lire les observations que fait à ce sujet un écrivain trés éclairé, le rédacteur de la *Pall Mall Gazette*. Si je ne me trompe, c'est M. Greenwood, homme fort éclairé et que j'ai autrefois connu, lorsqu'il était rédacteur d'un journal dont j'étais l'un des collaborateurs. Voici ce qu'il dit :

D'après ce journal, le tarif Dingley devrait pousser l'Angleterre à mettre la dernière main à ce projet tendant à l'établissement du commerce de préférence dans les limites de l'empire.

C'est pour l'édification du ministre du Commerce que je lis cet article. On se le rappelle, le ministre nous a dit qu'il était loin le jour où l'Angleterre se préoccuperait du système de commerce de préférence, si jamais la chose arrive ; et voilà que la *Saturday Review* attribue à M. Chamberland les opinions que l'on sait avoir été réellement exprimée par cet homme d'Etat. Et voici que la *Pall Mall Gazette* se déclare en faveur du commerce de préférence :

Il se dégage encore un autre enseignement ; c'est la nécessité de stimuler et de cimenter l'union commerciale de l'empire. Les Etats-Unis nous ont clairement prouvé qu'ils entendent se constituer autant que possible, en unité commerciale indépendante. Les autres nations imitent son exemple. Que l'Angleterre impériale fasse la même chose. Qu'elle fasse de son magnifique empire une confédération commerciale, et elle pourra ainsi poursuivre sa route, sans s'occuper des barrières fiscales que les autres pays établissent sur leurs frontières. Bon gré, mal gré, c'est vers les colonies et non pas vers l'étranger qu'il faudra nous tourner, à l'avenir pour agrandir nos relations commerciales, et en raison des brillantes perspectives de progrès qui s'ouvent devant ces colonies un double intérêt commercial et patriotique doit nous engager à envisager cete perspective avec bonheur. En outre, rien ne nous garantit la possession de ces marchés. M. Chamberlain, dans son rapport des fêtes jubilaires, démontre que l'étranger pénètre sûrement et, même rapidement dans les marchés de l'empire. Il nous est toutefois possible d'arrêter cet empiétement. Et nous réussirons dans une certaines mesure, pourvu que nos industriels et nos marchands adoptent de meilleures méthodes commerciales ; mais, en définitive, nous n'obtiendrons un succès complet qu'en établissant une union douanière, basée sur le système de commerce de préférence dans les limites de l'empire.

Et l'on viendra encore nous dire qu'il n'existe pas de mouvement en Angleterre en faveur du commerce de préférence. Je vous le demande, M. l'Orateur, est-ce bien le moyen d'obtenir ce commerce privilégiée, que d'aller en Angleterre, et du moment qu'il est question de ce projet, de le tourner en ridicule ? Est-ce bien le moyen d'obtenir ce commerce privilégié, que d'accorder une préférence à la mère-patrie sans lui demander en retour aucune faveur, ce qui eût été un premier pas dans la bonne voie, mais au contraire, de lui dire : " Nous vous accordons cette faveur à titre gratuit, mais nous serons bien aise que vous nous accordiez quelque

chose par reconnaissance ". Voilà de bien triste diplomatie, avouons-le, et je serais bien aise si j'avais réussi ce soir à décider le gouvernement à sortir de l'ornière où il s'est plongé.

Le ministre du Commerce a fait un appel tout à fait extraordinaire aux députés de la gauche, lorsque l'honorable député du Cap-Breton a proposé à la Chambre de lever sa séance. Il nous a supplié de tirer le rideau aussitôt que possible sur la misérable pièce qui se joue actuellement ; le gouvernement, nous semble-t-il dire, s'est donné en spectacle à Dieu et aux hommes, et le ministre nous supplie, pour l'amour du ciel, de terminer le débat : " Je me sens mal à l'aise, nous dit-il ; n'allez pas croire que ma situation soit bien enviable ; il me répugne d'avoir à défendre toutes leurs petites turpitudes et de me servir des lambeaux fanés d'une réputation jadis honorable pour couvrir comme d'un manteau leur nudité " ; et avec une naïveté désopilante, l'honorable ministre nous a demandé de clôturer le débat aussitôt que possible. Il nous est impossible de nous rendre à sa prière. Nous avons un devoir à remplir comme membres de l'opposition, celui de signaler publiquement les bévues du gouvernement et le côté faible des mesures qu'il présente à la Chambre. Comme le disait lord Randolph Churchill, le devoir de l'opposition est de faire de l'opposition.

Notre devoir est de signaler les défectuosités des mesures présentées par le gouvernement et d'empêcher le cabinet de dévier de la voie droite. Nous avons, toutefois, un autre devoir à remplir, qui rejette tout à fait dans l'ombre celui que je viens de mentionner ; et ce devoir consiste à exposer dans toute sa laideur hideuse aux yeux du pays la lâche trahison des intérêts du peuple et la violation des promesses du cabinet. Que les honorables ministres ne s'imaginent point que nous allons laisser le peuple oublier leurs engagements. Qu'ils ne pensent pas que nous allons souffrir que le peuple oublie l'insincérité de leurs déclarations passées et la trahison de leurs principes, sans lui montrer combien ils sont indignes de siéger sur les bancs qu'ils occupent en ce moment. Le ministre des Travaux publics a nié en quelque sorte les accusations de corruption portées contre lui. Il est certains individus auxquels il est impossible de toucher sans voir la corruption suinter par tous leurs pores. Il est des choses d'une parfaite évidence que l'on ne saurait, toutefois, prouver. Le ministre du Commerce est un littérateur et je sais qu'il étudie Shakespeare. Il se rappelle sans doute, le temps qu'il a passé à Trinity College, et je suppose qu'il se délectait alors dans l'étude d'Eschyle. Il se rappelle la scène de la tragédie de " Macbeth," lorsque Duncan est assassiné et que lady Macbeth sent toute l'horreur du crime ; or, de l'avis de nombre de critiques, cette scène surpasse en horreur tout ce qu'offre d'analogue la littérature dramatique. Il y a, toutefois, une scène qui rejette bien loin dans l'ombre celle de Macbeth ; c'est celle qui se trouve dans la tragédie d'Agamemnon. Après le retour d'Agamemnon à Mycène, et après son entrée au palais, Cassandre, assise sur le char à la porte du palais, s'écrie, " sang, sang," elle respire l'odeur du sang et dit que la vache frappe le taureau.

M. FLINT : Non, elle dit *ber-lud.*

M. DAVIN : Ce n'est pas à vous que je m'adresse mais aux lettrés de la droite. Je reconnais facilement ceux qui n'ont qu'une culture littéraire superficielle. Je disais donc que Cassandre est convaincue qu'un meurtre se commet au palais ; elle en est parfaitement sûre, bien qu'elle n'en soit pas témoin : c'est ainsi que, depuis l'avènement du gouvernement au pouvoir, nous avons été témoins de plusieurs faits de corruption. Au début, cette corruption ressemblait à peine à un vermisseau ; en affaires comme en affaires, disait-on ; mais le vermisseau s'est changé en serpent, le serpent est devenu python ; et aujourd'hui voilà qu'il prend de l'accroissement, grandit et vomit le venin de la corruption par tout le Canada.

Le ministre du Commerce n'a pas besoin de faire appel à notre pitié ; nous avons des scandales à signaler au public, et nous ferons notre devoir. Est-il une doctrine dont ils aient plus ouvertement fait profession que celle de l'indépendance du parlement ? La Chambre se rappelle avec quelle vigueur le directeur général des Postes (M. Mulock) et l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) se sont jadis élevés contre un parti politique osant tolérer qu'un de ses partisans gardât son mandat de député aux Communes, tout en étant porteur d'une promesse de place rétribuée par l'Etat ? Or, à peine sont-ils arrivés au pouvoir que nous avons vu M. Langelier, que nous avions l'habitude de considérer comme l'un des purs du parti, garder son mandat aux Communes, tout en étant porteur d'une lettre du premier ministre lui promettant la place de lieutenant-gouverneur ? Il est d'autres députés qui siègent aujourd'hui aux Communes, et prêtent leur appui au cabinet, tout en ayant la promesse de places lucratives de juges et de lieutenant-gouverneur ; et les honorables députés qui signalaient jadis avec tant de véhémence ces abus sont maintenant les chiens muets de Jupiter ; ils n'osent plus aboyer.

Je regrette l'absence de l'orateur à la voix harmonieuse, le ministre des Douanes, que j'aime tant à entendre.

M. COWAN : Il est ici.

M. DAVIN : Oh ! je vois qu'il est endormi, la face tournée au mur. C'est un présage de mauvais augure. Le présage à tirer d'une rue rebaptisée du nom de " Laurier " et aboutissant à un cimetière, peut-il soutenir la comparaison avec la conjecture à tirer du fait que le ministre des Douanes dont la face est tournée au mur ? c'est un signe de mort, on le sait ; signe de la mort du gouvernement, cela s'entend.

L'honorable ministre des Douanes, voulant répliquer à l'un de mes arguments, touchant la compagnie Massey-Harris, nous a donné le chiffre des instruments aratoires importés l'année dernière, et il s'est servi d'un argument fort singulier dans la bouche d'un libre-échangiste. Ecoutons-le parler :

Faisons une supposition: voici que les industriels s'adressant au ministre des Finances lui disent: nous désirons appeler votre attention sur la statistique que voici, empruntée aux relevés du commerce. Quelle est cette statistique, demande le ministre? Nous voulons disent les industriels, vous signaler le fait suivant: pendant les six mois finissant le 31 de décembre 1896 ,il a été importé au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, pour ne rien dire du reste du pays, 372 moissonneuses coûtant $37,071, tandis que pendant les six mois correspondants des trois années suivantes, où nous avons exploité notre industrie sous le régime d'un tarif que vous avez abaissé de 35 à 20 pour 100, l'importation accuse une augmentation importante. En 1895, pour les six mois correspondants, le nombre des moissonneuses importées au Mani-

toba et au Nord-Ouest a été de 760, et en 1896, de 803, tandis que pour les six mois finissant le 31 décembre 1897, le nombre de moissonneuses importées au Manitoba et au Nord-Ouest seulement a été de 1,432, représentant une valeur de $144,289.

L'honorable ministre est réellement endormi, non seulement dans le sens littéral du mot, mais figurativement ; car le Nord-Ouest a fait de grands progrès, et le chiffre cité des moissonneuses importées n'est qu'une bagatelle, comparativement au chiffre réel. Dans une seule ville, à Indian-Head, me dit M. Van Patten, l'agent de la Compagnie Massey-Harris, il s'est vendu pour $50,000 d'instruments aratoires. Appliquez cela au Manitoba et au Nord-Ouest, et vous verrez que la statistique citée n'est qu'une bagatelle. Or, celui qui s'est servi de cet argument est un bon libre-échangiste, et l'un de ceux qui en 1892 et en 1896, se sont élevés avec plus de vigueur contre le relèvement de l'impôt sur le sucre. Voici un extrait d'une lettre de la Compagnie Massey-Harris, adressée au maire de Toronto, probablement dans le but de demander un bon emplacement pour leur fabrique :

Depuis quelques années, la chose est bien connue, notre compagnie a vu son commerce avec l'étranger s'accroître d'une façon constante. Nous avons dépensé de fortes sommes d'argent et déployé de grands efforts, ces années dernières, pour asseoir sur une base solide notre commerce européen et, comme résultat nous recevons aujourd'hui d'importantes commandes de notre bureau d'affaires de Londres, Angleterre.

Si vous vous le rappelez, M. l'Orateur, j'ai déjà dit que cette maison fait beaucoup d'affaires en Australie, et maintenant elle nous déclare que son commerce s'accroît dans de fortes proportions en Europe. La prospérité de cette industrie, comme, du reste celle du pays, en général, est le résultat du système établi par le gouvernement conservateur, résultat dont le gouvernement actuel s'attribue effrontément le mérite. On le voit donc, le fait que j'ai cité relativement à Indian-Head répond d'une manière péremptoire à l'allégation de mon honorable ami. De fait, il n'a été importé que fort peu d'instruments aratoires, et si on les admettait en franchise, les produits de la maison Massey-Harris feraient fort bien concurrence à l'article venant de l'étranger et cela est dû à l'excellence même de ses produits qui ont atteint une telle perfection, depuis au delà d'un quart de siècle que son industrie est en exploitation qu'elle peut soutenir avantageusement la concurrence de McCormack ou de tout autre rival sur les marchés du monde.

Je désire dire un mot au sujet de cette disposition du budget où, pour me servir d'une expression que j'hésite à employer en raison de son inélégance, se révèle la griffe du directeur général des Postes. Je veux parler de l'impôt sur les journaux. Il ne s'agit ici que des journaux du Nord-Ouest. A Moosomin, à Indian-Head ou dans les autres villes importantes des territoires du Nord-Ouest, il n'est pas un seul journal dont la circulation ne s'étende au delà de dix milles ; or, un impôt de cinq ou six dollars serait assez lourd pour ces petits journaux. Ils ont eu assez de misère comme cela, et comme l'a dit l'honorable chef de l'opposition, vous ne pouvez faire de plus grand tort à une société qu'en lui enlevant ses journaux, parce que les journaux, petits et grands, ont acquis un tel degré de perfection dans ce pays que, si un homme recevait, par exemple des journaux comme le *Mail* ou le *Sun* de Saint-Jean, et le lisait avec soin en se servant du dictionnaire de Webster, lorsque la chose serait nécessaire, en faisant attention à toutes les allusions à la géographie qui y sont faites, et même en aidant à sa mémoire qui pourrait lui faire quelquefois défaut, en ayant recours à l'encyclopédie, au bout de six ou sept ans d'un exercice de ce genre il serait un homme instruit, connaissant bien la politique, ses contemporains, l'histoire, et il aurait en outre orné son esprit d'une foule d'autres connaissances. Je considère cette taxe comme étant une chose bien mesquine, mais bien entendu, je ne veux pas la comparer pour un instant avec la réduction du taux de l'intérêt sur les dépôts, ou bien avec cette misérable politique inaugurée uniquement pour augmenter la popularité du ministre des Finances auprès des marchands des Indes Occidentales qui demeurent à Halifax, et en prenant $500,000 dans la poche des pauvres consommateurs de sucre, cela afin de rester dans les bonnes grâces de M. Jones et d'autres personnages de Halifax, puis de dorer la pilule, afin d'engager son chef, son collègue, son guide, un philosophe et un ami, l'honorable ministre du Commerce, à l'avaler sans faire la grimace.

J'ai remarqué que le jour où cette mesure fut proposée, le ministre du Commerce semblait être plus pâle que d'habitude, et j'ai conclu de là que la pilule avait eu un mauvais effet sur son système même en étant dorée. Mais la véritable raison de tout cela, comme je l'ai dit, était de tirer un avantage politique pour l'élection qui avait lieu à cet endroit. Pour que le gouvernement réussisse à faire partager ses idées par les personnages puissants de Halifax, il lui faut enlever $500,000 de la table de la population pauvre de ce pays. Il y aurait encore bien des choses à dire, M. l'Orateur, mais je crois qu'il commence à se faire tard.

Une VOIX : Continuez.

M. DAVIN : La nuit est peu avancée. Pour ma part, je ne parle jamais pour le plaisir de voir mes discours figurer dans les *Débats*, j'expose toujours mes arguments aussi élégamment que possible, parce que j'ai surtout en vue de convaincre, et de faire autant de convertis que possible. Car, je dois dire que je ne désespère pas complètement de tous les honorables membres de la droite. Quelques uns d'entre eux sont très jeunes, ils ne siègent dans cette Chambre que depuis vingt mois, et on peut dire d'eux que ce sont des oisillons.

M, McMULLEN : Ils sont ici depuis assez longtemps pour avoir pu vous apprécier à votre juste valeur.

M. DAVIN : Quand bien même ils seraient ici depuis cent ans ils ne seraient pas en mesure de juger de la valeur de mon honorable ami (M. McMullen), car nul ne peut mesurer l'étroitesse d'idée de l'honorable député sous le rapport de la politique.

M. McMULLEN : L'honorable député ne possède pas ce défaut.

M. LANDERKIN : Qu'avez-vous à répondre à cela ?

M. DAVIN : Je n'ai pas demandé à l'honorable député de me répondre. Il a actuellement l'avantage sur moi, il est en état de voir beaucoup plus de choses que moi.

M. l'Orateur, ce discours sur le budget est maintenant connu dans tout le pays. Il a été critiqué

avec beaucoup d'habileté par les honorables membres de la gauche. Ses points faibles crèvent les yeux. C'est une tentative faite pour tromper le peuple. Mais elle ne réussira pas, et ce sera un acte de plus au compte de ce gouvernement qui depuis qu'il est au pouvoir s'est distingué par son incompétence et sa mauvaise foi.

M. ROCHE : Je regrette d'être obligé, à cette heure avancée de la nuit, de commencer un discours qui devra durer environ deux heures. Cependant, je suis forcé d'en agir ainsi par suite de l'entêtement des honorables membres de la droite.

M. WALLACE : L'honorable chef de la Chambre (sir Richard Carwright) voudrait-il permettre l'ajournement du débat ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je regrette d'être obligé de déclarer, M. l'Orateur, que je puis pas accepter la motion d'ajournement. L'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper) ainsi que l'ex-ministre des Finances (M. Foster), qui sont censés représenter l'opposition, ont tous deux convenus avec moi que le débat devrait se terminer ce soir. Et le *whip* en chef du parti, comme le sait l'honorable député, a corroboré cette déclaration. Maintenant je dois dire à l'honorable député (M. Wallace) que je n'ai jamais eu connaissance qu'une convention de cette nature, conclue par les chefs des partis, ait été aussi ouvertement répudiée. En agissant ainsi, ce n'est pas à nous qu'il fait injure mais à ses chefs.

Je regrette qu'aucun d'entre eux n'ait jugé à propos de rester ici afin d'expliquer la position à leurs amis, je dois dire aux honorables membres de l'opposition qu'ils feraient preuve de beaucoup plus de respect à l'égard de leurs chefs et des usages reconnus dans cette Chambre, s'ils consentaient à cesser la discussion tel que convenu. Il est bien entendu que si l'honorable député (M. Roche) croit qu'il lui est nécessaire de prononcer son discours, nous allons rester ici pour l'écouter, mais il devra commencer immédiatement. Il doit y avoir une fin à tout et même aux meilleurs arrangements. Je dois rappeler à l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), que contrairement à l'usage établi, nous avons sacrifié deux jours complets, mardi et mercredi de la semaine dernière, afin d'obliger l'honorable chef de l'opposition et cela par suite de l'indisposition de l'ex-ministre des Finances. Il me semble que cette conduite de notre part devrait avoir produit un meilleur résultat chez les honorables membres de la gauche.

M. ROCHE : Je remercie l'honorable ministre du Commerce de vouloir bien rester ici pour écouter mon discours. Mais d'un autre côté, je crois exprimer l'opinion de tous les honorables membres de l'opposition en déclarant que je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour l'honorable ministre de venir faire la leçon aux honorables députés de la gauche et de nous indiquer nos devoirs à l'égard de nos chefs. Si nous avons un devoir à remplir à l'égard de nos chefs nous en avons aussi un à l'égard de nos électeurs, et c'est mon intention de m'acquitter de ce dernier, quand bien même je serais obligé de faire attendre l'honorable ministre quelques instants de plus, et bien que, comme lui, je préfère être dans mon lit. Et tout en essayant d'être aussi bref que possible, je dois dire que quand bien même ce débat serait continué durant vingt-quatre heures, il serait encore le débat le plus court sur le budget que nous ayions jamais eu dans cette Chambre. Le débat sur le budget a l'habitude de durer au moins une semaine ou deux, et il y a à peine une semaine que celui-ci est commencé.

Au lieu d'en finir aussi prématurément, on devrait permettre aux honorables députés qui avaient l'intention de parler sur ce point d'exprimer leurs opinions. C'est encore déguiser la vérité que de dire que le discours sur le budget, prononcé le 5 avril dernier par le ministre des Finances, a été une bien petite affaire, tant sous le rapport du contenu du discours lui-même que sur la manière dont il a été prononcé, et la façon dont il a été reçu, même par les propres partisans du gouvernement. Et n'eut été la reprise des affaires qui a eu lieu au Canada et dans tous les pays de l'univers, cette reprise des affaires qui avait été prédite par l'ex-ministre des Finances, l'honorable député d'York, avant qu'il sorte de charge, et qui avait été reçue par les libéraux avec leur scepticisme ordinaire, n'eut été ce fait, dis-je, le budget n'aurait pas contenu la moindre chose capable d'intéresser la Chambre et le pays en général.

La péroraison de ce discours, qui était écrite, en est la seule partie qui ait réussi à soulever quelque enthousiasme chez les partisans de l'honorable ministre, et la manière dont elle a été prononcée a fait passer un sourire ironique sur la figure de l'honorable ministre du Commerce, bien que je sois tenu d'avouer que le ministre des Finances ait fait preuve de grandes qualités comme lecteur. Si quelqu'un des adversaires politiques du gouvernement actuel avait prédit, il y a deux ans, que dans une aussi courte période les chefs du grand parti libéral, revêtus de la responsabilité de l'administration des affaires du pays, retourneraient si complètement à leurs vieilles traditions du passé et relègueraient à l'arrière-plan leurs professions de foi purement théoriques relativement au libre-échange, système qu'ils ont préconisé d'une extrémité à l'autre du Canada, depuis les vingt dernières années, et qu'ils changeraient complètement d'idées, non seulement sur la question du commerce, mais sur presque toutes les autres questions d'intérêt public, le conservateur qui aurait prédit cela aurait fait rire de lui par le parti libéral et on l'aurait considéré comme un homme ne possédant pas toutes ses facultés mentales.

Il n'est donc pas surprenant, aujourd'hui, que les partisans du gouvernement éprouvent du désappointement et du chagrin de voir le peu de cas que l'on fait actuellement de ceux qu'on leur avait appris à considérer comme les sauveurs futurs de leur pays, comme des hommes d'Etat honnêtes, droits, conséquents avec eux-mêmes, et imbus de tels principes politiques qu'il ne leur était pas possible de prêcher aujourd'hui une doctrine et de pratiquer diamétralement le contraire demain. Je dis donc que le peu d'enthousiasme avec lequel les partisans du gouvernement ont reçu le discours prononcé par l'honorable ministre des Finances sur le budget est bien excusable, bien que la discipline de parti ne leur permette pas de s'acquitter de leur devoir à l'égard de leurs électeurs en dénonçant de leurs sièges dans cette Chambre, la duperie qui a été exercée à l'égard des électeurs par leurs amis politiques au pouvoir, lesquels, si on doit les juger par ce qu'ils ont fait dans leurs élections antérieures, ont mis en œuvre tous les moyens possibles

pour tromper le peuple dans le seul but d'arriver au pouvoir. Ces honorables députés étaient tellement fatigués d'être dans les froides régions de l'opposition depuis si longtemps qu'à chaque élection générale ils sont devenus de plus en plus hardis dans leurs déclarations, de plus en plus libéraux dans leurs promesses, de plus en plus inconstants dans leurs idées d'économie politique, et plus déterminés que jamais à escalader le pouvoir par tous les moyens imaginables, de telle sorte qu'ils ont enfin réussi à tromper une quantité suffisante de gens pour atteindre le but désiré et lorsqu'ils se trouvent en face de toutes ces professions de foi il n'est pas surprenant qu'ils reculent devant la tâche qu'ils se sont imposés et méritent d'être considérés comme étant des politiciens peu scrupuleux.

Bien que nous constations avec plaisir qu'à la onzième heure nos adversaires reconnaissent leur erreur, aient abandonné cette politique dont la mise en vigueur aurait été funeste aux meilleurs intérêts de ce pays, cependant, ce serait trop demander à la nature humaine que de croire que nous pouvons leur pardonner l'offense dont ils se sont rendus coupables à l'égard du public, en obtenant l'appui des électeurs sous de faux prétextes, en faisant des promesses qu'ils n'avaient pas l'intention de remplir, en posant en gardiens de la morale publique, lorsqu'ils n'étaient que des hypocrites politiques, en se drapant dans le manteau de la vertu et en remerciant le ciel de ce qu'ils n'étaient pas comme les autres hommes, lorsque leur sens moral sous le rapport de la politique était pourri jusque dans sa racine. Je dis que ce serait trop attendre de nous que d'espérer que nous allons excuser la duplicité exercée à l'égard de nos électeurs honnêtes et indignés par un parti disposé à faire tous les efforts possibles pour se procurer l'objet si ardemment désiré. Et cependant il se trouve encore parmi ceux qui siègent sur les banquettes du trésor certains ministres, qui fidèles à leur passé, prêchent blanc et noir en même temps, et préconisent le libre-échange, s'efforçant ainsi de s'accrocher aux deux factions, mais jusqu'ici les libre-échangistes ont dû se contenter de l'ombre, tandis que leurs adversaires ont obtenu la substance, et c'est avoir une bien pénible idée de l'intelligence de la population que de croire, comme le fait le gouvernement, après l'expérience du passé que ces électeurs vont se contenter de vaines promesses et de déclamations vides de sens. Aucun gouvernement placé à la tête des affaires de ce pays n'a réussi en un aussi court espace de temps à se discréditer aussi complètement que les pirates politiques qui gouvernent si mal le pays actuellement, si nous n'en exceptons ce même parti politique durant la période qui s'est écoulée de 1873 à 1878. Et comme le peuple canadien a profité de la première occasion qui s'est offerte à lui en 1878 pour infliger au parti au pouvoir la punition qu'il méritait, je me demande si l'histoire va se répéter et si un autre verdict de cette nature va être rendu par les électeurs de ce pays, la première fois que le gouvernement lui en fournira l'occasion. Il serait amusant s'il n'était pas si ridicule d'entendre quelques-uns de ces honorables députés essayer de faire croire qu'ils ont rempli leurs promesses, et tenter de convaincre la Chambre qu'ils se sont acquittés des engagements pris vis-à-vis des électeurs, quand, les seules mesures avantageuses contenues dans leur politique ont été soustraites à leurs adversaires pulitiques, et quand il n'y a pas

M. ROCHE.

un seul des principes qu'ils ont adoptés qu'ils n'aient pas déjà condamnés.

Qui ne se souvient pas du ridicule que les libéraux de cette époque essayèrent de jeter sur la commission nommée par le parti conservateur, pour faire une enquête sur le tarif. Ils déclaraient alors que cette commission n'était pas nécessaire, que tous les faits et les iniquités, comme ils se plaisaient à les appeler, inhérents à la politique de protection étaient déjà bien connus et qu'il était tout à fait inutile et superflu de faire de fortes dépenses pour faire voyager une commission dans tout le pays dans le but de recueillir les renseignements nécessaires pour les aider à faire une revision convenable du tarif. Quel fut le premier acte du gouvernement libéral relativement à cette question? Non content de la preuve faite devant la première commission, ils nommèrent à leur tour une autre commission chargée d'aller dans chacune des cités et des villes du pays pour recueillir des renseignements sur une chose qu'ils avaient déclaré connaître. Cette conduite du gouvernement lui attira de la part de la *Winnipeg Tribune*, qui est un journal ami de l'administration actuelle et est publié par l'honorable député de Lisgar, les remarques suivantes :

Il ne serait pas juste de dicter au gouvernement la ligne de conduite qu'il devra suivre relativement aux réformes à faire dans le tarif, mais pour ceux d'entre nous qui étaient fermement convaincus que l'arrivé au pouvoir du parti libéral voulait dire des réductions importantes dans le tarif et l'admission en franchise d'un grand nombre d'articles, le fait de la part du gouvernement d'envoyer une commission, composée de certains membres de son cabinet, dans tout le pays pour faire une enquête sur le tarif a eu un effet inquiétant. On aurait été porté à croire que les chefs du parti libéral étaient assez bien renseignés sur le tarif et les milliers d'iniquités qu'il contient, pour pouvoir le modifier sans aller trouver les manufacturiers et leur demander: Voulez-vous nous dire qu'elle est la réduction qui vous convient? Il est impossible que cette enquête ne fasse pas de mal, mais nous croyons qu'elle n'est pas de nature à inspirer de la confiance à ceux qui étaient convaincus que l'arrivée au pouvoir du gouvernement libéral allait être le signal de réformes radicales dans le tarif. Il est possible cependant que le gouvernement se souvienne des nombreuses promesses faites par les chefs du parti libéral durant les cinq ou dix dernières années ainsi que de celles qui étaient contenues dans leurs brochures électorales. Il ne nous reste qu'une chose à faire, c'est d'attendre que le parlement se réunisse dans le mois de février prochain, alors que le bill sur le tarif sera sans doute produit. Toutefois, il est impossible de nier que l'on craint beaucoup dans certains quartiers que le gouvernement n'ira pas aussi loin dans les réformes à faire au tarif que le pays ne l'espérait si les libéraux arrivaient au pouvoir.

Voici donc le premier acte du gouvernement relatif à la revision du tarif condamné par un membre de leur propre parti et puisque nous sommes à traiter cette question des commissions, je mentionnerai en passant que c'était l'intention arrêté du premier ministre de régler la question des écoles du Manitoba, au moyen d'une commission chargée de s'enquérir de tous les faits et circonstances pouvant se rattacher à cette question. Il a blâmé le gouvernement de sir Charles Tupper d'avoir agi trop à la hâte dans cette affaire, sans avoir une connaissance parfaite de tous les faits, et il déclarait que s'il devenait premier ministre, son premier acte serait de nommer une commission pour recueillir les renseignements nécessaires, et il se baserait sur le rapport de cette commission pour affectuer un règlement qui satisferait tous les partis. Quelqu'un a-t-il jamais entendu dire que cette commission promise avait été nommée? Si le parlement n'était pas en possession de tous les renseignements néces-

saires, lorsque cette question lui fût soumise pour la première fois, quels renseignements additionnels le gouvernement a-t-il obtenus, et de qui les a-t-il obtenus ? Cette promesse fut faite par le premier ministre uniquement pour tromper le peuple. Le gouvernement provincial négligea de régler cette question uniquement dans le but d'aider au parti libéral. Au cours des deux élections provinciales il avait sauvé le parti ; on résolût donc d'en tirer tout le parti possible durant les élections fédérales, et le succès ayant couronné leurs efforts en cette circonstance, le premier se trouva alors en face de la promesse qu'il avait faite de nommer une commission chargée de faire une enquête, et suivant son habitude il revint sur sa parole. Mais de crainte que cela ne causa du tort au parti libéral, lui et M. Greenway s'entendirent pour effectuer un règlement, non pas en se conformant aux promesses faites aux électeurs, mais destiné à satisfaire des exigences politiques, et nous voyons aujourd'hui M. Greenway faire un règlement partiel, ce qu'il avait refusé de faire pour un gouvernement conservateur. Cette deuxième commission promise fut donc elle aussi mise de côté.

Le premier ministre a déclaré dans la cité de London, Ont., durant la dernière campagne électorale, qu'il était un partisan aussi dévoué que sir Charles Tupper du tarif différentiel, et il promit en cette circonstance, que si son parti arrivait au pouvoir, l'un de ses premiers actes serait d'envoyer une commission en Angleterre, afin d'entamer des négociations avec lord Salisbury dans le but d'obtenir un tel avantage. Nous savons tous comment a été tenu la promesse de cette troisième commission. Au lieu d'essayer de faire valloir les mérites de cette politique, il a fait tout ce qui était en son pouvoir pour tuer le commerce différentiel dans les discours qu'il a prononcés durant son séjour en Angleterre. C'est maintenant un fait établi, que, si la population de ce pays veut savoir quelle sera la politique du gouvernement sur une question particulière, tout ce qu'ils ont à faire c'est d'obtenir la promesse du premier ministre qu'il agira de telle façon, et ils sont alors certains qu'il adoptera une politique en contradiction complète avec la promesse faite, car il est bien rare que l'honorable ministre s'en tienne aux engagements qu'il a pris. En écoutant l'autre soir le discours prononcé d'une voix tonnante par l'honorable ministre des Douanes, j'ai immédiatement compris que l'on avait raison de le surnommer le " Petit Tonnerre," car la faiblesse de ses arguments est compensé par la force de ses poumons,—il a énuméré ce soir là d'une voix retentissante les réductions qui allaient avoir lieu dans les droits imposés sur certains articles, grâce à la clause différentielle avec l'Angleterre. Malheureusement pour lui, l'honorable député d'York-ouest est venu démolir cet échafaudage et démontrer l'absurdité de ces prétentions en établissant l'insignifiance du montant des importations d'un grand nombre de ces articles venant de l'Angleterre, dont la majeure partie est achetée aux Etats-Unis.

L'honorable ministre des douanes est certainement un homme qui réussit à se tromper lui-même, s'il croit qu'il a raison de dire qu'il règne un sentiment de satisfaction dans tout le pays, par suite de la confiance que le peuple a dans le gouvernement, et il a déclaré bien haut que la mutinerie n'était pas dans le cabinet, qu'ils etaient tous amis et en un mot qu'ils étaient une famille heureuse.

Je sais que l'honorable ministre est trop intelligent pour lui faire l'injure de croire qu'il n'a pas remarqué des preuves abondantes du contraire de ce qu'il a dit. Que veulent dire ces articles de la presse indépendante, de la presse libérale, ces murmures prolongés des partisans du gouvernement, ces députations innombrables qui ont visitées la capitale dans le but de faire redresser certains torts, ou d'obtenir certains changements dans le tarif destinés à les sauver de la ruine ? Et bien, que le ministère semble uni aux dehors, tout n'a pas toujours été rose au dedans. Nous ne pouvions pas nous attendre qu'après avoir soupiré durant dix-huit années après les dépouilles des vaincus, ils allaient remettre leurs portefeuilles, bien que les désagréments aient été nombreux et les querelles fréquentes. L'intérêt personnel les force de conserver leur mandat à tout hasard, bien qu'il soit possible que nous puissions avoir d'autres démissions maintenant que l'incident Bruneau a eu lieu. Et, cependant, nous avons entendu dire, qu'il est arrivé plus d'une fois au ministre de l'Intérieur de quitter la chambre du Conseil de mauvaise humeur ; que l'existence politique, du ministre des Chemins de fer et Canaux, a été menacée plus d'une fois par ses propres partisans, maintenant, quant au ministre des Travaux publics ceux qui lisent doivent avoir constaté l'amour que lui portent ses compatriotes de la province de Québec, et la prétendue harmonie qui règne dans les clubs et autres associations libérales de cette province. Que disait *La Patrie*, l'organe du ministre des Travaux publics, en discutant la défaite du candidat libéral, dans une élection partielle aux Iles de la Madeleine :

Ceux qui sont au courant de ce qui se passe n'ignorent pas que l'attitude prise par le Sénat durant la dernière session était due à certains personnages qui s'intitulent comme étant des partisans du cabinet Laurier, mais qui n'hésiteraient pas à faire n'importe quoi pour le détruire. Les ministres ont en mains des preuves les plus complètes d'intrigues qui ont eu lieu récemment et qui ont porté sir Mackenzie Bowell à croire qu'il pouvait amener un nouvel appel au peuple, avec une chance de victoire pour le parti conservateur. Nous faisons ces remarques afin de mettre les libéraux sur leur garde contre les actes de certains mécontents qui sont prêts à adopter n'importe quel prétexte pour semer la désunion dans nos rangs.

Le *Bulletin* d'Edmonton, l'organe de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), dit ce qui suit sur cette question :

Par exemple lorsqu'il s'est agi du vote relativement au service rapide sur l'Atlantique, un grand nombre des partisans les plus dévoués de la politique libérale ont cru devoir se prononcer contre le gouvernement, démontrant par là que la distance entre les promesses faites dans l'opposition et la réalisation par le gouvernement une fois au pouvoir doit être bien grande puisqu'ils n'ont pas pu la traverser, même pour appuyer le gouvernement.

Voici maintenant ce que dit le *Gleaner* de Huntingdon, important journal libéral de la province de Québec :

La session du parlement qui est sur le point de se terminer à Ottawa n'est pas considérée avec beaucoup de satisfaction tant par les libéraux que par les électeurs en général. Le nouveau gouvernement n'a pas répondu à l'attente de ceux qui l'ont placé au pouvoir et cela sous trois rapports : relativement au tarif, à la non réduction des dépenses, et à l'octroi des subsides.

Puis le journal parle longuement de l'abandon fait par le gouvernement de ses promesses sur chacune de ces trois questions, et il conclut :

Nous sommes étonnés de voir revivre un régime que nous croyions mort, et nous comprenons que le pays va être de nouveau écrasé sous le poids des taxes élevées,

des déficits, et de l'augmentation de la dette. Ce n'est pas pour en arriver là que les libéraux lont été portés au pouvoir il y a un an, et à moins qu'ils ne modifient immédiatement leur politique, ils vont perdre l'appui indépendant de ceux à qui ils doivent leurs succès aux bureaux de votation.

La *Tribune* de Winnipeg, publiée par l'honorable député de Lisgar (M. Richardson), tout en étant un journal de parti fut obligée de dire ce qui suit :

Si nous envisageons la question au point de vue des intérêts de l'ouest, il nous faut admettre en toute franchise qu'il règne un grand désappointement dans cette partie du pays par suite du fait que le gouvernement n'a pas répondu à l'attente de l'ouest relativement à la revision du tarif.

Et, enfin, nous lisons dans le *Witness* de Montréal, un journal qui accorde le plus cordial appui au gouvernement actuel, les paroles suivantes :

Les dépenses supplémentaires considérables votées par le parlement à cette session-ci ont formé le sujet de beaucoup de railleries et de mécontentement. Dans l'Ouest, les libéraux, objectaient fortement à la tendance croissante du gouvernement de prendre toutes sortes d'industries et de projets sous sa protection, et de les favoriser de subventions. Ils prétendaient que les lignes de vapeurs, les industries manufacturières et autres, comme toute autre entreprise commerciale, devraient cesser de compter sur le gouvernement, et qu'on devrait les laisser à l'initiative individuelle et coopérative s'inspirant uniquement du principe des affaires. Telle était théoriquement la politique des libéraux dans l'ouest, et pourtant à cette session-ci, sous l'empire d'un gouvernement libéral, de nouvelles et coûteuses voies ferrées ont été grassement subventionnées, de nouvelles lignes de vapeur ont reçu de forts subsides annuels, on a entrepris l'établissement d'entrepôts frigorifiques pour le transport de certains produits exportés, on a proposé un montant accru de dépenses relativement aux canaux, et voté des sommes considérables pour d'autres projets. Des libéraux qui ont été et sont de forts partisans du gouvernement ont objecté à la conduite suivie par ce dernier, et de fait de tout le monde peut-être, ce sont eux qui ont été les adversaires les plus ardents des dépenses supplémentaires de la session. Ces censeurs libéraux, sont pour la plupart les membres de la vieille garde du parti, qui ont traversé dix-sept années d'extravagance en se faisant les champions de l'économie et du libre-échange, ainsi que de la pureté qui doit régner dans l'administration. Ils espéraient que le triomphe de leur parti signifiait la réforme radicale et immédiate de tous les abus, leur réduction immédiate ainsi que celle de toutes les dépenses supplémentaires. Ils ont été déçus, et ils ne se sont pas souciés de le cacher.

Est-ce là, M. l'Orateur, la preuve dont le ministre du Commerce a parlé au sujet de la paix et de l'harmonie qui sont censées exister dans cette maison bien tenue ? Et ce n'est là qu'une faible partie de la preuve qu'on pourrait produire dans le même sens, pour démontrer la nature du volcan à la veille de faire éruption sur lequel ces messieurs chantent pour se donner du courage, si c'est là ce que le ministre considère comme du repos et du contentement politiques, quel concert de choses malsonnantes ce doit être quand il y a bisbille dans le camp !

Les actes du gouvernement actuel, depuis qu'il existe, sont si diamétralement contraires aux professions de foi des membres de la Chambre, qu'on est stupéfié d'entendre l'un d'eux tenter de justifier ses actes, en alléguant l'accomplissement de leurs promesses. Cela prouve quels fieffés hâbleurs ont été ces acrobates politiques.

Qu'est devenue leur promesse de diminuer les dépenses du gouvernement ? Tout le monde se rappelle la manière dont le censeur financier de l'opposition d'alors (sir Richard Carthwright) dénonçait les dépenses du gouvernement conservateur comme étant des plus extravagantes, et dans sa critique de l'exposé budgétaire du ministre des Finances du

temps, il déclarait que la somme de 38,000,000, non pas de $40,000,000, était à son sens un fardeau qu'il était monstrueux d'imposer au peuple. Et pourtant, on contate que les dépenses ordinaires de l'année terminée le 16 juin 1897 se sont élevées à $38,335,086, de $36,949,142 qu'elles étaient la dernière année du régime conservateur, outre que, durant cette première année du régime libéral, la dette publique s'est accrue de $2,794,000. Voilà une manière un peu singulière de remplir ses promesses d'économie.

M. l'Orateur, tout en nous réjouissant du retour de la prospérité dont le Canada a sa part en même temps que les autres pays—car nous ne sommes pas, dans le parti conservateur, de cette race d'hommes politiques qu'on voit, dans le but d'obtenir un piètre avantage politique, décrier la bonne renommée de leur patrie, comme l'ont fait nos adversaires,—nous avons trouvé quelque peu amusant, lorsque le ministre des Finances a énuméré les divers exemples de cette prospérité, de le voir adopter à peu près le même système de démonstration que son prédécesseur, l'honorable député d'York, après que l'opposition libérale avait condamné ce système comme étant de nature à induire complètement en erreur. Ainsi, le ministre du Commerce avait ridiculisé autrefois l'idée que les dépôts faits aux caisses d'économie du gouvernement fussent une preuve de la prospérité publique, déclarant qu'au contraire cela établissait l'impossibilité où se trouvaient les capitaux de trouver des placements, et qu'on les déposait. Mais aujourd'hui que les libéraux sont au pouvoir, voici que cela indique une prospérité inouïe. O logique, voilà de tes coups !

N'est-il pas significatif, M. l'Orateur, de constater qu'après avoir proclamé du haut des toits, il y a quelques années, que le Canada ne pouvait trouver salut ailleurs que dans l'adoption d'une politique de réciprocité absolue avec les Etats-Unis, le parti libéral ne possède plus un homme dans ses rangs pour même seulement prononcer le mot de réciprocité absolue ? Je suis content de les voir rougir à ce point de leurs actes à ce sujet, et de constater que les responsabilités ministérielles ont eu le bon effet de faire rivaliser leur parti d'impérialiste avec leurs adversaires, bien que leur ultra loyauté soit de date si récente. Car, au sujet de la fédération impériale, à un banquet offert à Boston en 1891, le chef du gouvernement déclarait ne pas vouloir d'intervention européenne dans les affaires canadiennes et jugeait absurde l'idée d'établir entre le Canada et l'Angleterre une ligne de vapeurs de nature à développer le commerce entre les deux pays. "Pour ma part," disait-il, "je préfère le dollar américain au schelling anglais, surtout quand le premier est si près et l'autre si loin." Ainsi parlait M. Laurier américain, mais quel changement de langage dans cet homme aujourd'hui ! Maintenant, c'est un impérialiste seulement, toutefois, depuis qu'il a reçu une rebuffade de la part de nos bons voisins. Il disait encore à Valleyfield :

Nous conclurons un traité avec les Etats-Unis si la chose est possible, et si l'Angleterre fait des objections nous les examinerons. Que lord Salisbury s'occupe des intérêts de l'Angleterre, et nous nous occuperons de ceux du Canada.

On remarquera la menace voilée que renferment ces paroles du premier ministre à l'adresse de lord Salisbury, où il lui dit au fond d'avoir à se mêler de ce qui le regarde.

Et puis, à Toronto :

Toute grande réforme a coûté aux libéraux des années de travail, et cette longue tâche je suis prêt à l'accepter. Bien que les démocrates puissent être défaits aux Etats-Unis, et que les électeurs puissent manquer de vigueur morale au Canada, le parti libéral, tant que j'aurai quelque chose à faire avec lui, restera fidèle à la cause de la réciprocité absolue jusqu'à ce que cette cause ait triomphé.

Le premier ministre est-il resté fidèle à cette cause ? A-t-il gardé sa parole et adhéré à cette politique ? Nous savons tous que non. Mais si ces sentiments étaient encore ceux de l'honorable ministre, il tromperait de nouveau le peuple aujourd'hui, relativement au prétendu langage britannique qu'il a tenu en cette Chambre et dans le pays.

Le premier ministre est trop inconstant pour inspirer confiance au peuple. Il a la malheureuse habitude qui peut passer pour le moment, d'adapter ses discours à chaque auditoire en particulier auquel il lui arrive d'adresser la parole, et lorsqu'on met en regard ses déclarations contradictoires, cela le fait apparaître sous un jour tout autre que favorable. L'homme qui autrefois ridiculisait l'idée de la fédération impériale, prétend maintenant que s'il était un peu plus jeune sa suprême ambition serait de siéger dans un parlement fédéral de l'empire à Westminster. Celui qui autrefois tournait en dérision l'idée de la ligne rapide transatlantique, accorde maintenant une énorme subvention à Petersen et Tait dans le but d'en réaliser le projet. Celui qui autrefois dédaignait le schelling anglais, a accepté maintenant un titre anglais, bien que démocrate parmi les démocrates, une médaille de Cobden. Et cependant on nous dit que ces messieurs sont conséquents et qu'ils ont rempli leurs promesses !

Qu'ont-ils fait pour les cultivateurs ? Ils ont diminué la protection du blé de 15 cents qu'elle était à 12½ cents par boisseau ; celle de la farine, de 75 cents à 60 cents ; celle de la farine de blé-d'inde, de 40 cents à 25 cents par boisseau ; celle du maïs de 7½ cents par boisseau à zéro ; mais ils ont bien pris le soin de reculer devant l'accomplissement de leurs promesses au sujet des droits frappant les instruments aratoires, le pétrole, les bois de construction, les fruits et une multitude d'autres produits que la population avait été induite à espérer voir porter à la liste des articles admis en franchise ou subir des réductions radicales dans les droits s'y rapportant. Et puis, pour couronner l'œuvre, voici qu'une taxe supplémentaire est imposée sur le sucre, afin de porter assistance à ces potentats de l'industrie sucrière qui furent autrefois l'objet de tant d'attaques violentes de la part du parti libéral. Malgré l'accroissement annuel de l'impôt, malgré la constante gradation ascendante de nos dépenses, malgré le brusque développement des proportions de notre dette chaque année, malgré l'existence persistante du déficit de nos finances, le ministre des Finances déclare froidement à la Chambre qu'il a l'intention de prélever trois ou quatre cent mille dollars de taxes supplémentaires sur le sucre, objet de nécessité première, afin que le Canada puisse poser en pays philantropique et agir charitablement à l'égard de nos frères les colons des Antilles, bien que la mère-patrie, elle, n'ait accordé à ces colons aucun privilège.

Mais, disent-ils, nous avons décrété l'admission en franchise du fil de fer barbelé et du fil d'engerbage ! Voyons de combien cela aura l'effet de diminuer le prix de ces articles. Comme celui qui se noie s'accroche à tout, le gouvernement s'imagine que cette disposition du tarif lui conciliera les cultivateurs. Eh bien ! pour ce qui concerne le fil d'engerbage (en manille), cet article a été vendu au wagon, l. s. m., à Winnipeg, à $6.50 le cent livre en 1897, tandis qu'elle vaut maintenant $7.15, soit une augmentation de $1.25 sur l'an dernier. Je ne puis donc voir en quoi l'abolition du droit imposé sur cet article a produit de l'avantage. L'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a signalé que le gouvernement avait vendu à 4 cents la livre toute la production du fil d'engerbage sorti du pénitencier de Kingston, à un de ses amis politiques, M. Hobbs, ex-député à la législature de London, et que ce monsieur s'était assuré en même temps de l'agence de toute la production américaine, en devenant par suite le seul dépositaire au Canada, pour en augmenter le prix. Et quant au fil d'engerbage, tous les fabricants de cet article en ce pays ont été forcés de fermer leurs manufactures, et le cultivateur paie absolument le même prix qu'auparavant pour se le procurer.

Le temps ne me permet pas, M. l'Orateur, de produire toute la preuve à notre disposition pour établir comme ces messieurs se sont montrés incapables, mais je crois en avoir exposé assez pour cela, et en terminant je leur recommanderai la méditation suivante de Ian Maclaren :

Il n'a existé aucun parti dans l'histoire profane qui fut dénué d'hommes patriotes, et aucun parti n'a travaillé au bien-être commun sans résultats utiles. Tout parti qui prétend que l'autre s'occupe seulement de ses intérêts, et que lui seul a le souci du bien-être du peuple, est par le fait condamné. Il cesse d'être patriotique, pour devenir pharisaïque.

A la lumière de notre expérience relativement aux membres de la droite, depuis ces dernières années et après les déclarations de ces messieurs, proclamant que l'avènement des libéraux au pouvoir marquerait la fin des extravagances et de la corruption, et le commencement d'une ère d'économie et de sain gouvernement, voilà des paroles dont l'application leur est on ne peut plus convenable. Je les recommande à leur profonde méditation, espérant qu'elles produiront un bon effet sur leur parti.

La motion demandant que la séance soit levée est rejetée, et la Chambre siège de nouveau en comité.

(En comité.)

1. Qu'il y a lieu d'abroger l'article six du tarif des douanes de 1897, et de lui substituer l'article suivant, savoir :

6. L'importation au Canada de tout article énuméré, désigné ou mentionné à l'annexe C de cet acte, est prohibée : et tout tel article importé deviendra par le fait la propriété de la Couronne, et pourra être détruit ou être soumis à l'application de toute autre instruction qui pourra émaner du ministre des Douanes ; et quiconque important tout tel article prohibé, ou ordonnant ou permettant son importation, sera sujet pour chaque offense à payer une amende n'excédant pas deux cents dollars.

M. WALLACE : En quoi cet amendement diffère-t-il de l'article amendé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Celui-ci ordonnait la destruction de la marchandise. L'amendement laisse au ministre des Douanes le pouvoir discrétionnaire de décider ce qu'on en fera.

M. McDOUGALL : A quelles marchandises se rapporte cet article ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A toutes les marchandises incluses dans la liste des articles prohibés, c'est-à-dire aux livres violant la loi relative aux droits d'auteur, etc. Des choses semblables doivent être détruites lorsqu'elles tombent entre les mains des fonctionnaires du département, mais en vertu de cet amendement le ministre des Douanes pourra en agir à leur égard suivant ce qu'il jugera valoir le mieux.

La résolution est adoptée.

M. DAVIN : Je pense qu'on devrait maintenant lever la séance.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entente a été qui si l'on réservait la question des droits sur le sucre, il ne resterait probablement rien autre chose de nature à soulever un débat, mais si l'on préfère en laisser une partie en suspens, je le veux bien.

M. WALLACE : C'est là un item qu'il y a fort lieu de discuter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande à siéger de nouveau.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance levée à 3·40 heures du matin (samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 18 avril 1898.

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

PRIÈRE.

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. TALBOT : M. l'Orateur, je soulève une question de privilège. J'ai été fort surpris en ouvrant les *Débats* du 15 du courant, page 3611, de lire ce qui suit :

M. BEATTIE : Je soulève un point d'ordre. Il y a des députés qui boivent des liqueurs en cette Chambre, et qui interrompent l'Orateur avec des airs d'hommes ivres. Voilà, je le déclare, qui est hors d'ordre.

M. FRASER (au fauteuil) : Je n'ai pas l'habitude d'occuper cette charge, mais il me semble que l'honorable député qui a soulevé le point d'ordre doit nommer la personne dont il parle.

Je ne m'étais jamais imaginé un seul instant, M. l'Orateur, que les remarques de l'honorable député de London (M. Beattie) que javais alors laissé passer comme une plaisanterie, seraient rapportées dans les *Débats*. J'avais tout lieu de croire que l'honorable député, pour la personne de qui j'ai beaucoup de respect, aurait assez de "gentilhommerie" pour ne pas laisser passer aux archives une pareille accusation contre la dignité de la Chambre. Mais comme c'est là une accusation qui concerne la dignité générale de la Chambre, je laisse aux anciens députés le soin de s'occuper de la chose.

Je continuerai, M. l'Orateur, à citer les *Débats*.

M. DAVIN : Il est là, M. l'Orateur, à votre droite.

Quelques VOIX : Nommez-le !

M. DAVIN : Je crois que c'est l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot), dont parle mon honorable ami. Toutefois, je ne sache pas qu'il soit pire sous l'influence de la bière qu'à l'état de sobriété. Il serait difficile de le rendre bien pire qu'il n'est naturellement.

L'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin) dont la présence a été infligée à cette honorable Chambre par la voix malheureuse de l'officier-rapporteur, conséquent avec son passé, a porté contre moi une accusation personnelle que je mépriserais comme je méprise son auteur, n'était que ceux qui ne connaissent pas le député d'Assiniboïa pourraient ajouter foi à sa vile.....

M. l'ORATEUR : L'honorable député devrait se rappeler qu'en signalant l'incident dont il parle, il doit prendre garde de ne pas se servir d'un langage contraire à l'usage parlementaire.

M. TALBOT : C'est parfait, M. l'Orateur, je demande votre protection et la rétractation de cette accusation.

M. l'ORATEUR : Il y a certainement fort lieu de désirer voir rectifier toute méprise survenue ou toute assertion erronée faite au sujet d'un honorable député l'autre soir, l'accusant d'avoir bu des liqueurs en cette Chambre. C'est une chose dans tous les cas, que, j'en suis convaincu, la Chambre serait heureuse de voir corriger, vu que, sans le moindre doute, elle est tout à fait inexacte. Quelques bouteilles de bière de gingembre ont été bues dans la Chambre, mais on n'y a certainement pas fait circuler de liqueurs. Il y a absolument lieu, j'en suis convaincu, de rectifier ce qui a été dit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Peut-être dois-je donner une explication. A une heure samedi matin, ou vers ce temps là, plusieurs des membres de la Chambre, qui avaient siégé longtemps, paraissant très fatigués, je commandai, je dois le dire, une distribution générale de bière de gingembre. Je n'ai pas commandé d'autre chose, et je suis absolument convaincu que rien autre chose n'a été bu, du moins de ce côté-ci de la Chambre.

M. BEATTIE : Etant celui qui a soulevé le point d'ordre, peut-être quelques mots de ma part ne seraient-ils pas hors de propos. Vendredi soir, ou plutôt de bonne heure samedi matin, alors que le député d'Assiniboïa (M. Davin) adressait la parole, plusieurs membres de la droite faisaient ce que je considérais comme des interruptions déplacées. Sur plusieurs des pupitres se trouvaient des verres, et sur quelques-uns de ces pupitres des bouteilles, et je compris que les stimulants favorisaient les interruptions.

En outre M. l'Orateur, je ne suis pas d'avis que cette Chambre doive être transformée en salle de rafraîchissements. Il y a dans cet édifice un restaurant qu'on peut faire servir à de pareilles fins, et j'ai trouvé alors, et je trouve encore qu'on ne devrait pas permettre d'innovations de ce genre,

quelle que soit l'heure jusqu'à laquelle cette Chambre puisse être appelée à siéger. Je ne veux pas poser en défenseur outré de la tempérance, ni en partisan de la prohibition, vu que je ne suis ni l'un ni l'autre. Sans ces interruptions que rien ne provoquait, je n'aurais pu soulever ce point d'ordre. Je n'ai pas agi de cette façon pour en tirer profit.

M. DAVIN : Comme on m'a mentionné, je désire dire ici que mon honorable ami (M. Beattie), qui siége derrière moi a donné, je crois, le rapport fidèle de ce qui est arrivé. L'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) se tenait quelque part là où l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a son siège maintenant, et certainement ma croyance alors, comme à l'heure actuelle,—sujette, naturellement, à correction—était que, pendant que le ministre des Travaux publics (M. Tarte) et le ministre des Finances (M. Fielding) ainsi que quelques autres, buvaient de la bière de gingembre ou autres rafraîchissements de ce genre, l'honorable député de Bellechasse avait une bouteille de bière Carling.

Telle est mon impression, je le déclare, sujet à correction. Et comme vous le savez, M. l'Orateur, la bière Carling est un puissant stimulant, et sur certains tempéramment elle ne peut manquer de produire un effet peu favorable à l'ordre.

Je pourrais encore mentionner que l'honorable député (M. Fraser, Guysborough) qui occupait alors le fauteuil de l'Orateur, a dit qu'il ne pouvait intervenir à moins qu'on ne nommât la personne visée. Je fis remarquer le fait, patent pour tout le monde, que l'honorable député de Bellechasse absorbait une bouteille de bière Carling en cette Chambre.

M. TALBOT : Je nie absolument l'accusation, et je désire la rétractation de chaque mot de la déclaration de l'honorable député publiée dans les *Débats*.

M. DAVIN : Il n'y aura pas de rétractation sans enquête. S'il y a enquête, qu'on assigne M. Barnett, le restaurateur, et je pense pouvoir prouver que quelque chose de plus fort que de la bière de gingembre a été bu en cette occasion. Je devrais même ajouter que j'espère qu'il en a été ainsi, car la chose excuserait alors des actes qui seraient doublement honteux, si leurs auteurs eussent été des hommes en état de sobriété.

M. l'ORATEUR : Naturellement, le cas ayant surgi à une séance précédente de la Chambre, je ne puis intervenir, lors même qu'il y aurait lieu de le désirer. J'espère que lorsqu'un député fera en cette Chambre l'affirmation d'un fait certainement à sa connaissance, tous les autres députés voudront bien l'accepter.

M. McDOUALL : Je suis l'un des députés qui siégeait de ce côté-ci de la Chambre ce soir-là, et j'ai remarqué ce qui s'est passé. Je déclare ici d'une façon positive que, tout en ignorant ce qu'elle contenait, une bouteille semblable à celles qui renferment ordinairement de la bière Carling, était, sous nos yeux, sur le pupitre de l'honorable député. J'ai signalé la chose à un certain nombre de député siégeant à mes côtés. Je ne sais pas ce qu'il y avait dans la bouteille, ni ce qu'on avait vidé dans les verres. Je puis ajouter encore qu'on se permettait de fumer.

M. l'ORATEUR : J'espère pour l'honneur de cette Chambre, qu'on ne fumera ni ne boira, même de la bière de gingembre, en cette Chambre, excepté dans le cas où un député adressera la parole, alors qu'il pourra avoir son verre d'eau devant lui. J'espère que rien de la sorte, peu importe l'heure jusqu'à laquelle la Chambre siégera, ne se répétera.

M. McMULLEN : Comme l'un des députés ayant siégé à la droite, ce soir-là, et écouté l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) presque tout le temps qu'il a parlé, je puis attester que tout ce qu'on a servi ici était de la simple bière de gingembre.

M. WALLACE : Oh ! oh !

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. McMULLEN : L'honorable député (M. Wallace) peut rire, je lui déclarerai que ni lui ni aucun autre député ne peut prouver, pas plus par les personnes alors présentes en cette enceinte que par toute autre se trouvant au restaurant, qu'une seule goutte de liqueur ait été bue ici. Ces messieurs devraient y songer avant de faire leurs insinuations. Je ne dois pas m'attendre à rien de mieux de la part de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, mais assurément je le devrais de la part de l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace).

L'honorable député d'Assiniboïa-ouest déclare avoir vu une bouteille contenant quelque chose de la couleur de la bière Carling, et il ajoute qu'on savait bien la force de cette liqueur. Je suppose que l'honorable député est, à coup sûr, bon juge en cette matière. Cependant, je puis lui dire qu'il n'y a pas eu de bière Carling à la droite.

Mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Tarte), dans la bonté de son cœur, et mû par sa compassion pour les députés forcés de siéger ici, à cette heure-là, pour écouter le bavardage et les insanités de l'honorable député....

M. FOSTER : A l'ordre.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. McMULLEN : J'aimerais savoir pourquoi l'ex-ministre des Finances (M. Foster) me rappelle à l'ordre.

M. FOSTER : Je pourrai vous le dire quand vous aurez fini.

M. McMULLEN : Très bien. Nous avons été obligés de rester ici durant de longues heures, mais l'ex-ministre des Finances n'était pas présent. Il ne comprend pas toute l'amertume de la punition que l'on nous a infligée. L'honorable ministre des Travaux publics, par bonté de cœur, a fourni quelques rafraîchissements aux membres de cette Chambre qui voulaient en accepter ; tout ce qu'on a donné c'est de la bière de gingembre, je nie positivement que l'on ait passé autre chose de ce côté-ci de la Chambre, et je défie qui que ce soit de prouver le contraire. Je suis surpris de voir l'honorable député d'York-ouest approuver les paroles de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest de la part duquel on ne pouvait espérer autre chose.

M. WALLACE : je remercie beaucoup l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) ; cependant je lui ferai remarquer que je n'ai fait au-

cune observation. Je me suis contenté de rire, car je ne pouvais m'en empêcher en entendant l'assertion de l'honorable député, mais je n'ai fait moi-même aucune observation. En disant qu'il était resté à son siège pendant de longues heures et qu'il savait le contenu de chaque bouteille qui a circulé de l'autre côté de la Chambre, l'honorable député fait preuve d'une grande connaissance des affaires des autres.

M. l'ORATEUR : Cette discussion est hors d'ordre et il faut y mettre un terme.

M. FOSTER : Avant de passer à un autre sujet, M. l'Orateur, on me permettra de dire un mot. Je suis sûr, M. l'Orateur, que vous n'étiez pas au fauteuil lorsque ce spectacle a été donné à la Chambre. Je suis sûr aussi que, si vous aviez été au fauteuil, nous n'aurions pas vu ici des bouteilles de bière et que l'on n'aurait pas fumé des cigares. Je suis fâché de constater que les plus anciens membres du gouvernement n'étaient pas ici, lorsque ces scènes inconvenantes ont eu lieu. L'honorable ministre des Travaux publics semble avoir donné des rafraîchissements et avoir contribué ainsi au désordre qui a régné. Je crois, M. l'Orateur, qu'il serait bon de prendre plus de précaution pour maintenir le décorum lorsque les circonstances vous forceront de vous absenter, et que vous devrez vous faire remplacer par quelqu'un qui saura veiller à l'observation des règlements.

M. FRASER : Après les remarques de l'ex-ministre des Finances, il est de mon devoir de dire quelques mots. Je présidais aux délibérations de la Chambre, lorsque les scènes dont on parle se sont passées. Un député est entrée avec un cigare. Mon attention a été appelée sur ce fait, mais le fumeur s'est arrêté immédiatement et est sorti, il n'y a eu rien de plus. J'étais au fauteuil lorsqu'un vieux parlementaire—un homme qui connaît les usages du parlement aussi bien que qui que ce soit ici, je veux parler du ministre du Commerce—s'est fait apporter du thé et des rafraîchissements. Je n'ai pas cru qu'il y avait une distinction à faire entre un sandwich et de la bière de gingembre, et un morceau de pain et une tasse de thé. L'introduction de ces choses dans l'enceinte de la Chambre peut être contraire aux règlements, mais je ne l'ai pas pensé. Dans tous les cas, s'il est hors d'ordre pour un député de demander une tasse de thé, va-t-on prétendre qu'une personne qui se sent fatiguée ne peut prendre dans cette Chambre, sans violer les règlements, un verre d'eau avec un sandwich ? Quoi qu'il en soit, lorsque j'ai vu le ministre du Commerce, dont tout le monde reconnaît l'expérience parlementaire, se permettre la chose sans croire violer les règlements de la Chambre, il ne vaut pas la peine de s'occuper de la raillerie à mots couverts de l'ex-ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): J'étais présent et je dois dire que, pour la bonne réputation de la Chambre, il est malheureux de voir un député affirmer que l'honorable monsieur à violé les règlements parlementaires, et surtout insinuer que l'on a bu des liqueurs enivrantes. J'ai entendu l'honorable ministre des Travaux publics, à une heure avancée de la nuit, ou plutôt aux premières heures du jour, dire à un messager d'apporter de la bière de gingembre et des sandwiches. Les bouteilles ont été apportées et ouvertes en présence des députés qui ont bu la bière de gingembre et mangé les sandwiches. Que la chose soit strictement conforme aux règlements de la Chambre, d'autres plus renseignés que moi peuvent le dire ; mais quant à l'insinuation que l'honorable monsieur a faite que des liqueurs enivrantes avaient été apportées dans cette enceinte, je n'hésite pas à affirmer qu'il n'y a pas l'ombre d'une preuve ; et j'aime à croire, pour l'honneur et le bon nom du parlement canadien, que l'on n'essaiera pas à créer cette impression.

M. DAVIN : L'honorable ministre des Finances n'a pu voir ce qui se passait derrière lui, car autrement il aurait constaté que l'on a bu de la bière.

M. BENNETT : J'étais dans la Chambre cette nuit-là, et je puis difficilement croire que les honorables membres de la droite se soient conduits d'une façon exemplaire. Voici ce qui s'est passé. Le ministre du Commerce qui dirigeait les débats de la Chambre, s'est fait apporter une tasse de thé. Personne, je crois, n'aurait trouvé là rien à redire, car la chose a été faite d'une manière convenable et polie. Aussi personne ne s'est plaint ; mais comme à l'ordinaire, les petits suivent les gros, et l'action du ministre du Commerce a trouvé des imitateurs. Sans doute c'était une réminiscence de la limonade que l'on boit dans les cirques.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne doit pas empirer les choses en introduisant dans le débat un élément étranger. Je ne connais aucun règlement de la Chambre qui défend à un député de faire venir ici une ou deux bouteilles de bière de gingembre. Mais il est évident cependant que la chose donnerait lieu à des scènes désagréables, et je n'ai aucun doute qu'elle ne se répètera plus.

COMPAGNIE D'ACIER NICKELÉ DU CANADA.

M. WOOD (Hamilton) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour prendre en considération le bill (n° 96) constituant en corporation la Compagnie d'acier nickelé du Canada.

M. LARIVIÈRE : A la dernière séance de la Chambre, l'honorable député a fait la même motion mais je m'y suis opposé, parce que le comité des bills privés avait fait subir au bill de tels amendements qu'il n'était pas raisonnable d'obliger la Chambre à délibérer sur ce projet de loi sans que celui-ci eût été réimprimé. Le bill a été réimprimé depuis, mais nous en avons reçu des exemplaires quelques minutes seulement avant l'ouverture de la séance, et par conséquent nous n'avons pas eu le temps d'en étudier les dispositions. Voici un bill dont l'objet est de constituer en corporation une compagnie pour laquelle on demande des pouvoirs très étendus. De fait, c'est un bill qui demande à peu près tout ce que le parlement peut accorder ; mais le comité auquel on a renvoyé cette mesure, l'a tellement amendée que c'est presqu'un bill nouveau.

La compagnie peut acquérir des mines, construire des chemins de fer, établir des lignes de bateaux à vapeur, etc., avec un capital de $20,000,000. Je ne vois pas cependant dans le présent projet de loi l'article dont le ministre des Chemins de fer et

Canaux exige fort à propos l'insertion dans toute mesure de cette nature, à savoir : l'obligation pour la compagnie, d'accorder, sur les voies qu'elle pourra construire, des droits de libre parcours aux chemins de fer qui pourraient en avoir besoin. Je conseille donc au promoteur du bill de renvoyer cette législation au comité des chemins de fer et canaux, afin que celui-ci la rendre semblable aux bills relatifs aux chemins de fer, en y insérant une disposition qui remédiera à l'omission que je viens de mentionner. Que l'honorable député (M. Wood) propose de renvoyer le bill au comité des chemins de fer et canaux, c'est là, je crois, la ligne de conduite la plus sage, afin que le comité rende ce projet de loi semblable aux autres bills de même nature que la Chambre a adoptés. Je suis convaincu que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux accédera à ma demande.

(L'honorable député de Provencher reprend son siège).

M. LARIVIÈRE : J'ai l'honneur de proposer—

M. l'ORATEUR : L'honorable député a déjà fait un discours sur la question. Il a repris son siège et par conséquent a abandonné son droit de parler, et je ne puis lui permettre de faire plus d'un discours sur ce sujet.

M. LARIVIÈRE : Je n'ai pas abandonné mon droit de parler, M. l'Orateur, mon intention était de proposer un amendement, et j'ai demandé au promoteur du bill de le faire lui-même et je me suis assis simplement pour donner à l'honorable député (M. Wood) le temps de présenter cet amendement.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député affirme qu'il n'a repris son siège que dans l'intention....

M. LARIVIÈRE : C'était là mon intention. Je me suis assis pour attendre une réponse de l'honorable député de Hamilton (M. Wood) et non pas pour céder la parole ou mon droit de proposer moi-même la motion, si mon honorable ami ne voulait pas le faire.

Je propose que vous ne quittiez pas le fauteuil maintenant, mais que ce bill (n° 96) pour constituer en corporation le Compagnie d'acier nickelé du Canada, tel qu'amendé par le comité spécial des bills privés, soit renvoyé au comité spécial des chemins de fer, canaux et télégraphes.

M. SCRIVER : En qualité de président du comité qui a fait rapport sur le présent bill, je désire dire que ce projet de loi a été attentivement étudié. Nous en avons suspendu l'examen à la demande d'un des membres du cabinet, afin de prendre en considération quelques articles qui semblaient soulever des objections. Au sujet de l'article concernant le droit de construire et exploiter des chemins de fer, permettez-moi de vous faire remarquer que ce privilège n'a trait qu'à la construction et à l'exploitation des voies ferrées pour relier les mines de la compagnie avec tout chemin de fer en existence, ou qui pourra être établi plus tard. Nous avons fait une étude attentive de tous les articles, et c'était l'avis de la majorité du comité—de fait, de tous les membres présents—que ce bill était, sous tous rapports, parfaitement acceptable et n'était pas de nature à violer les droits acquis de qui que ce soit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La Chambre comprend, je présume, que ce bill n'a pas été pris en considération par le comité des chemins de fer, mais par le comité spécial dont l'honorable préopinant est président ; et, pour cette raison, la partie de ce projet de loi qui a trait à la construction des voies ferrées n'a peut-être pas été étudiée—la chose est bien naturel—avec autant d'attention qu'elle l'aurait été par le comité des chemins de fer. Je n'ai aucun doute que le désir général de la Chambre est de considérer ce bill aussi favorablement que possible.

M. LARIVIÈRE : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et de le rendre parfait en y insérant les amendements et les modifications qui seront jugés nécessaires. Quant à moi, je n'hésite pas à dire que l'article 8 laisse quelque peu à désirer, et qu'avant de le sanctionner il serait mieux d'en amender les termes. On remarquera que cet article autorise la compagnie à construire des voies ferrées pour relier ses hauts-fourneaux avec toute autre ligne de chemin de fer. C'est là un pouvoir très étendu et susceptible d'une interprétation très élastique ; et je crois qu'il serait bon de modifier les termes de cet article de façon à définir plus clairement les droits de la compagnie au sujet de la construction des voies ferrées.

Il me semble que le pouvoir de construire les tramways nécessaires serait suffisant, bien qu'il fût peut-être difficile de définir la différence qui existe entre les tramways et les chemins de fer. Si l'on démontre que les lignes de chemins de fer sont nécessaires, que l'on dise exactement dans quelle direction et à quels points il faudra les construire, et la Chambre, sans aucun doute, sera disposée à accorder les pouvoirs requis. Mais je m'oppose énergiquement à ce qu'on applique, d'une manière générale, les dispositions de l'acte des chemins de fer à cette compagnie, car l'acte des chemins de fer confère des pouvoirs d'expropriation et d'autres privilèges qui ne seraient pas du tout applicables à cette entreprise, et qu'il ne serait pas sage, non plus, d'accorder.

Sir CHARLES TUPPER : Vu ces raisons, je conseillerais à l'honorable député de Hamilton (M. Wood) de laisser le bill en suspens et de le renvoyer au comité des chemins de fer où nous pourrons étudier l'article 8.

M. LARIVIÈRE : C'est là ma motion.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne serait pas bon, je crois, de voter cette motion telle qu'elle est, car cela occasionnerait nécessairement de très grands délais. Des honorables députés bien renseignés en ces matières auront probablement le temps d'étudier à fond l'article 8. Si l'on acquiesçait à ma demande, il n'y a pas de doute que l'honorable député de Provencher (M. LaRivière) retirerait sa motion.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai donné ce conseil parce que le ministre des Chemins de fer et Canaux ayant soulevé la question de savoir si l'on pouvait s'opposer à la concession des pouvoirs étendus qu'accorde ce bill en matière de chemins de fer, j'étais sous l'impression que les règlements de la Chambre exigeaient que toutes les mesures ayant

trait aux voies ferrées, fussent renvoyées au comité des chemins de fer. Je crois qu'il serait plus court de renvoyer le bill à ce comité qui ferait directement rapport à cette Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que si le principal objet du bill était la construction d'un chemin de fer, les observations de l'honorable chef de l'opposition seraient bien fondées, mais ce n'est qu'incidemment que l'on parle de voies ferrées dans le présent projet de loi. La construction d'un tramway ne serait qu'un incident dans cette vaste entreprise et je ne pense pas qu'il soit nécessaire de renvoyer le bill au comité des chemins de fer.

M. WALLACE : Le paragraphe 9 de l'article 2 donne à la compagnie le pouvoir de construire des tramways. La clause 8 accorde le pouvoir de construire des chemins de fer. On devrait faire accorder ces différents articles. Un règlement de la Chambre, qui est bien connu de tous, prescrit que les bills relatifs à la construction des chemins de fer ne doivent pas être rapportés par un autre comité que celui des chemins de fer, et ne doivent pas être, comme dans le cas actuel, passés en contrebande par un autre comité qui prend sur lui d'accorder à une compagnie le pouvoir de construire des voies ferrées.

Dans le cas actuel, le comité des chemins de fer aurait dû prendre en considération le bill en vertu duquel la compagnie veut construire des chemins de fer et des tramways. Quant à moi cependant, je serais bien disposé à donner toute la latitude possible à cette compagnie qui se lance dans une entreprise nouvelle. On devrait donner le plus grand encouragement à la compagnie qui, non seulement s'engage dans une voie nouvelle, mais se lance dans une entreprise très importante.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je suis heureux d'entendre les paroles de l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace). Le comité des bills privés ne permet pas quelquefois que des bills passent en contrebande.

M. WALLACE : Ce n'est pas ce que je veux dire.

J'ai voulu dire que les bills qui concernent les chemins de fer sont soumis à d'autres comités qu'au comité des chemins de fer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce bill n'a pas même passé par cette voie ; mais, ainsi que l'a expliqué le président du comité, le présent projet de loi a été considérablement condensé et amendé et a fait l'objet d'une longue discussion. J'en ai critiqué presque tous les articles et j'ai particulièrement attiré l'attention sur le paragraphe *f* de l'article 2, et sur l'article 8 qui contiennent des dispositions relatives à la construction de voies ferrées.

L'honorable député d'York (M. Wallace) a dit—et à bon droit—que c'est là une très importante entreprise dans laquelle de grands capitaux sont engagés, une entreprise qui mérite l'encouragement du parlement. Je reconnais toute la force des arguments qui ont été donnés au comité et j'ai conseillé aux députés qui avaient charge du bill d'être très prudents au sujet des pouvoirs qu'ils demandaient pour cette compagnie, et qu'ils étendaient un peu trop les attributions de ce parlement.

Sir CHARLES TUPPER.

L'étude du bill a été remise d'une séance à l'autre. A la dernière séance du comité, je n'ai pu être présent pour cause de maladie, et le bill a été adopté, mais on a beaucoup diminué les pouvoirs que l'on demandait d'accorder à la compagnie. Si on le croyait opportun, on pourrait remettre à un autre jour l'examen du bill.

L'objet du bill est de développer et d'exploiter les mines ; les membres de la compagnie ont l'intention de souscrire une grosse somme d'argent, et l'entreprise me paraît sincère et de bonne foi, et mérite l'encouragement du parlement.

J'ai de plus fait remarquer au comité les grands inconvénients qui en résulteraient si les compagnies qui demandent à être constituées en corporation pour des exploitations minières obtiennent le pouvoir de construire des chemins de fer, et j'ai insisté pour que la compagnie, au sujet du transport, se contente des tramways qui, suivant moi, ne soulevaient pas les mêmes difficultés. Cependant, les promoteurs de l'entreprise ont cru qu'il était essentiel pour eux d'obtenir le pouvoir de construire des chemins de fer. Je ne veux aucunement faire des objections, mais voici la question qui se soulève : " Le parlement a-t-il le pouvoir d'autoriser la construction de ces lignes de chemin de fer dans une province, à moins que ce parlement ne déclare que ces lignes sont pour l'avantage général du Canada" ?

Une VOIX : Est-ce que la même objection s'applique à l'établissement de tramways ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il y a des cas où l'on a accordé le pouvoir de construire des tramways. Les tramways ne transportent ni voyageurs ni marchandises.

M. BERGERON : Mon honorable ami se trompe, les tramways transportent des voyageurs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je veux dire moyennant un droit de péage. Le trafic ordinaire qui se fait des mines à un point quelconque, n'est pas le transport des marchandises.

M. BERGERON : Les tramways transportent aussi des voyageurs. Nous avons l'autre jour adopté, au comité des chemins de fer, un bill de cette nature.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pas moyennant des droits de péage, je crois. Un tramway partant d'une mine et se rendant à un point donné est une chose bien différente d'un chemin de fer. J'attire l'attention sur le fait que l'article 8 demande seulement le pouvoir de relier par voies ferrées les différentes mines de la compagnie, de manière à accorder le pouvoir de faire les transports. D'après moi, la compagnie devrait s'adresser à la province où ce chemin de fer est situé pour obtenir ces pouvoirs ; mais la compagnie n'a pas partagé mon opinion, et elle court les risques qui peuvent s'en suivre. Si la Chambre voit une grave objection à l'article 8, on pourrait modifier celui-ci et en restreindre encore la portée ; mais la grande question est de savoir si nous avons le pouvoir d'accorder le droit de construire des chemins de fer dans les limites d'une province. Voilà la responsabilité que les promoteurs de l'entreprise encourent dès le début. Ces objections

que soulève le bill ont été discutées à fond par le comité des bills privés.

M. COSTIGAN : Je n'ai pas l'intention d'insister pour le renvoi de ce bill au comité des chemins de fer, mais la discussion qui a eu lieu démontre le danger qu'il y a de ne pas suivre des règles bien établies. Le débat actuel démontre que le bill aurait dû être envoyé au comité des chemins de fer ; et si l'on avait suivi cette cette voie, cette discussion n'aurait pas eu lieu, parceque ces articles auraient été étudiés par le comité spécialement nommé pour prendre ces matières en considération.

M. SCRIVER : L'honorable député me permettra de lui dire que c'est un bill qui ne pourrait pas très convenablement être renvoyé au comité des chemins de fer, parce que l'objet principal de ce bill n'est pas la construction d'un chemin de fer ; le chemin de fer n'est ici qu'un simple accessoire.

M. COSTIGAN : Je comprends que le principal objet du bill est le développement des mines, etc., mais le bill contient des articles qui accordent le pouvoir de construire des voies ferrées,—des pouvoirs dont la portée est presque illimitée, d'après le ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même. Nous savons que des bills renferment des dispositions concernant différents pouvoirs, et sont renvoyés à différents comités, et les articles qui, dans le présent projet de loi, ont trait à la construction de voies ferrées auraient dû être soumis au comité des chemins de fer. J'insisterais sur ce point, si je ne craignais qu'un retard ne vint mettre en danger l'adoption de ce bill qui est, de l'aveu de tous, d'une grande importance ; et je crois qu'il serait bien malheureux d'entraver l'adoption de ce projet de loi. En suivant la voie indiquée par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet de ce bill, la Chambre comprendra que ce ne sera pas un précédent, car le débat actuel démontre qu'il est bon de suivre avec plus d'attention les règlements de la Chambre en ces matières.

M. l'ORATEUR : Je désire dire qu'en renvoyant ces bills aux différents comités, la Chambre se guide en grande partie sur le titre du bill et celui-ci est intitulé : "Un acte constituant en corporation la Compagnie d'acier nickelé du Canada." De prime abord, il était naturel de renvoyer ce projet de loi au comité des bills privés.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

M. l'ORATEUR : Plus que cela, j'ai donné instruction à l'examinateur des bills d'examiner le présent projet de loi, (et j'ai aujourd'hui fait la même chose au sujet de plusieurs bills privés), et d'indiquer, après examen, à quel comité, suivant lui, les bills doivent être renvoyés. Ce n'est pas seulement sur le titre du présent projet de loi, mais à la recommandation de l'examinateur des bills privés, que ce projet de loi a été renvoyé au comité des bills privés.

M. WALLACE : Je crois que la Chambre consentirait à se former en comité pour délibérer sur le présent bill.

M. WOOD (Hamilton) : Je n'ai aucune objection à laisser ce bill en suspens, ainsi que l'a demandé le ministre des Chemins de fer et Canaux, mais je m'oppose à ce qu'il soit renvoyé au comité des chemins de fer.

Le comité pourrait ne pas expédier les nombreuses affaires qui lui sont soumises, avant plusieurs semaines, et ce bill est de la plus grande importance et dont il résultera d'immenses avantages pour le pays. Je crois donc que l'on perdrait un temps considérable en le renvoyant au comité des chemins de fer, et je préférerais suivre la procédure indiquée par le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le principe de cette mesure semble avoir l'appui général de la Chambre, et je n'ai rien entendu dire qui puisse faire supposer quelque danger en le soumettant à la procédure régulière. Si, en suivant cette procédure, il devait être exposé, je serais le dernier à soulever des objections.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si l'honorable député veut étudier la question, il pourra constater que le bill a été renvoyé au comité convenable.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il ne saurait y avoir de doute sur les règlements de la Chambre. Je prétends que ce bill aurait du être soumis d'abord au comité des chemins de fer. La règle 59 est très explicite sur ce point. Certains honorables députés ont prétendu que ce qui a trait dans ce bill aux pouvoirs conférés, est un pur accident, mais du moment que l'article demandait ces pouvoirs autorisant la construction presque illimitée de voies ferrées, en rapport avec ces travaux, il fallait alors, conformément aux règlements de la Chambre, soumettre cette mesure au comité des chemins de fer. La règle 59 stipule que les bills concernant les banques, les assurances et le commerce, seront renvoyés au comité des banques et du commerce ; les bills concernant les chemins de fer, canaux et télégraphes au comité des chemins de fer ; et les bills ne tombant point sous ces catégories, au comité des bills privés divers. D'après cette règle, du moment qu'un bill demande le pouvoir de contruire des chemins de fer, il doit être renvoyé au comité des chemins de fer. Je vois dans Bourinot, qu'en 1891, deux bills concernant une société de bienfaisance, furent d'abord soumis au comité des bills privés, et subséquemment au comité des banques et du commerce, parce qu'ils renfermaient des dispositions affectant les assurances. Je prétends donc, M. l'Orateur, sans m'inquiéter de savoir qui est responsable de l'erreur, que le bill en question, n'a pas été soumis au comité convenable. Voici la procédure tracée dans l'ouvrage du docteur Bourinot :

Lorsque la Chambre découvre qu'un bill n'a pas été soumis au bon comité....

Comme c'est le cas actuellement—

.. .ou qu'il peut être maintenant considéré par un autre comité, il sera fait une motion pour suspendre l'ordre antérieur, et soumettre le bill au véritable comité.

Je ne vois pas pourquoi l'on aurait des craintes au sujet de ce bill. A moins de raisons cachées, alors il faudrait suivre la procédure régulière et soumettre la mesure au comité où elle peut être étudiée. A moins que cela ne doive retarder l'adoption du bill à cette session, j'espère que l'on suivra les règlements de la Chambre en le soumettant au comité des chemins de fer et canaux. Je

crois que tous les bills actuellement devant le comité, et ceux qui seront soumis la semaine prochaine ont le temps d'être pris en considération et de passer devant les deux Chambres cette session.

M. FOSTER : Je suis parfaitement de l'opinion de l'honorable député (sir Charles-Hibbert Tupper). La Chambre entière reconnaît l'importance de ce bill et je ne sache pas que quelqu'un veuille son renvoi.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. FOSTER : Je suis très heureux de la chose. Dans le cas d'un bill comme celui-ci donnant des pouvoirs presque illimités pour la construction d'un chemin de fer, nous commettrions une erreur en ne le soumettant pas au comité, quand même cela devrait prendre plus de temps. Mieux vaut cela que de vouloir tenter de faire ici, dans le comité général de la Chambre, la besogne du comité des chemins de fer et canaux. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a soulevé une très importante question qui doit être discutée par le comité et rapportée à la Chambre. Si vous lisez l'article 8 et le paragraphe précédent, vous pouvez voir qu'il n'y a en réalité aucune restriction à la construction du chemin de fer. Entre les hauts-fourneaux et les autres travaux que peut faire la compagnie, il y a un champ illimité. Je suis convaincu qu'il serait de l'avantage de ce bill d'être soumis au comité pour revenir ensuite devant le comité général de la Chambre. Je serais en faveur de cette procédure, dans l'intérêt du bill. L'auteur du bill peut être assuré que l'on ne cherchera pas à étouffer son projet dans le comité des chemins de fer. J'approuve ce bill parce qu'il promet des travaux importants pour le pays. Cela déterminera une concurrence avec d'autres grands travaux dans d'autres parties de l'univers et je suis prêt à donner à la compagnie les pouvoirs nécessaires pour soutenir cette concurrence. Mon honorable ami comprendra, je l'espère, l'importance du principe que nous soutenons et, pour hâter l'adoption du bill, je crois qu'on devrait le soumettre au comité des chemins de fer et canaux où il ne rencontrera pas, j'en suis sûr, d'opposition factieuse.

M. SCRIVER : Je n'ai pas d'objection au mode de procédure proposé par l'honorable député et par le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), mais je ne saurais admettre que le bill n'a pas été régulièrement renvoyé d'abord au comité.

M. l'ORATEUR : L'honorable député a déjà parlé.

M. SUTHERLAND : Je ne crois pas que les cas cités par l'honorable député de Pictou soient analogues au cas actuel. Les bills dont il a parlé ont été renvoyés au comité des bills privés—je ne dis pas par erreur—puis rapportés à la Chambre, puis renvoyés au comité des banques et du commerce, le véritable comité. On admettra que ce bill a été renvoyé devant le comité où il devait aller, lorsqu'il a été renvoyé devant le comité des bills privés ; et l'article concernant la construction d'embranchements pour faciliter les travaux de la compagnie n'est qu'un incident. On peut prétendre que cet article confère trop de pouvoirs ; mais je suis convaincu que l'intention de la compagnie et du comité est que ces pouvoirs soient restreints à la construction de tramways et de chemins de fer se rapportant aux travaux de la compagnie. Même si l'article était voté, je ne crois pas que l'on puisse réaliser un seul sou pour d'autres fins. Deux ou trois mots ajoutés à l'article suffiraient pour restreindre ces pouvoirs et dissiper toute crainte.

M. FOSTER : On peut se passer du comité des chemins de fer. Il est dangereux de créer un précédent sur une question aussi importante.

M. SUTHERLAND : L'honorable député est d'opinion que ce bill aurait dû aller devant le comité des chemins de fer, mais, d'après la procédure parlementaire, un bill de cette nature appartient au comité des bills privés.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La règle est que si le bill a trait à un chemin de fer, il doit aller devant le comité des chemins de fer.

M. SUTHERLAND : Il n'y a pas le moindre doute, si le principal but du bill est la construction d'un chemin de fer. Mais nous avons adopté plus d'un bill contenant incidemment des articles autorisant la construction de quais et de tramways se raccordant à d'autres chemins de fer. Dans le cas présent, je ne crois pas qu'on ait l'intention de faire autre autre. Comme le bill a déjà fait beaucoup de progrès et que l'honorable député ne s'oppose pas au bill en lui-même, je demanderai à ce qu'il reste sur l'ordre du jour jusqu'à la prochaine séance qui sera consacrée aux bills d'intérêts privés, et alors si l'on n'est pas satisfait des modifications que suggéreront le ministre des Chemins de fer et Canaux et autres, on pourra le discuter de nouveau. Je suis convaincu que deux ou trois mots suffiraient pour donner satisfaction à l'auteur de cet amendement puisqu'il n'a pas l'intention d'empêcher les intéressés d'obtenir la législation qu'ils demandent.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ce moyen n'entraînera-t-il pas plus de retards ? Après que la question aura été discutée par cinq ou six députés et même plus, il est probable que nous en serons juste au point où nous en sommes aujourd'hui ; tandis que s'il est renvoyé devant le comité des chemins de fer la question pourra être promptement réglée. Je considère que le moyen suggéré par l'opposition est le plus expéditif.

M. FRASER (Guysborough) : A titre de membre du comité des bills privés, je considère que l'honorable député de Pictou donne une interprétation un peu forcée au règlement. Cette règle ne veut pas dire que s'il est question d'un chemin de fer dans un bill ce bill doit aller devant le comité des chemins de fer.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Si le bill a trait à un chemin de fer.

M. FRASER (Guysborough) : Cette règle concerne les bills dont le principal objet est la construction d'un chemin de fer.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ce n'est pas ce qu'elle dit.

M. FRASER : C'est l'interprétation raisonnable, autrement, chaque fois qu'il serait question d'un chemin de fer dans un bill il faudrait le renvoyer devant le comité des chemins de fer. Dans

le cas actuel la difficulté est celle-ci : si ce bill est renvoyé devant le comité des chemins de fer et revient devant la Chambre, on pourra objecter que la Chambre ne peut pas s'en occuper, parce qu'il aurait dû aller devant le comité des bills privés. Nous nous trouverions alors avoir affaire à deux comités en même temps, l'un s'occupant des articles concernant les chemins de fer, l'autre du reste du bill. Maintenant que la recommandation a été acceptée par l'auteur du bill il conviendrait, je pense, de laisser cette mesure de côté pour le moment. Je crois qu'il faut se rendre à la demande d'une compagnie qui veut le droit d'établir des communications avec ses mines. La Chambre peut refuser le droit de transporter des voyageurs, mais s'il ne s'agit que d'un chemin pour l'exploitation des mines de cette compagnie, il faut accorder ce droit. Cela n'entre en contravention d'aucune loi des chemins de fer. Pourquoi obliger cette compagnie de demander au comité des chemins de fer ce que nous pouvons lui accorder.

M. WOOD (Hamilton) : Les membres des deux côtés de la Chambre ayant exprimé leur désir de voir prendre le bill en considération aussitôt que possible, je n'ai aucune objection à le renvoyer devant le comité des chemins de fer si l'honorable député veut retirer sa résolution.

M. l'ORATEUR : Il s'agit de l'amendement demandant le renvoi du bill devant le comité des chemins de fer et canaux.

M. LARIVIÈRE : L'honorable député désire, je crois, que je retire cet amendement pour lui permettre de demander lui-même le renvoi du bill devant le comité des chemins de fer ?

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne saurait faire cela car il y a présentement devant moi une motion me demandant de quitter le fauteuil.

M. LARIVIÈRE : Dans ce cas je maintiendrai mon amendement.

L'amendement est adopté.

TRAMWAY DU CANON DE MILES AU CHEVAL BLANC.

La Chambre se forme en comité pour prendre en considération le bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du tramway du canon de Miles au Cheval Blanc.—(M. Bostock.)

(En comité.)

Sir CHARLES TUPPER : J'aimerais à attirer l'attention de l'honorable député (M. Bostock), l'auteur du bill, sur le fait que l'article 9 a été retranché. Cet article veut que l'acte des chemins de fer soit appliqué à cette compagnie et à ses entreprises. Y a-t-il une disposition stipulant que le Gouverneur général en conseil aura le droit de réglementer les taux ? Dans le cas contraire, je m'opposerai à ce que l'on rejette cette disposition.

M. BOSTOCK : La disposition 11 a donné ce pouvoir au Gouverneur général.

Article 11*a*.

M. FOSTER : Cette disposition permet-elle au Gouverneur général de modifier les taux fixés par les directeurs ? D'après cet article, le Gouverneur général en conseil a-t-il un autre pouvoir que celui de mettre ou non en vigueur les taux fixés ? La disposition ne me semble pas très claire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je crois qu'elle a le même effet que l'acte général des chemins de fer. Il s'agit simplement de soumettre un tarif qui reçoive l'approbation général. Autrement il ne saurait avoir d'effet.

Article 11 *c*.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Avait-on quelques raisons spéciales pour omettre de ce bill la disposition insérée dans un bill analogue, n° 23, que nous venons justement d'étudier ? Cette disposition se rattachait à celles de l'acte des chemins de fer. Par l'amendement que l'on propose et qui a droit aux taux, on remplace mal l'article en question. Dans ce bill n° 35, on a retranché l'article 9, semblable sous tous rapports à l'article 11, conservé dans l'autre bill.

M. BOSTOCK : Comme cette compagnie n'a pas l'intention de construire des embranchements, je crois comprendre qu'il n'est pas nécessaire d'insérer cet article. C'est pour cette raison qu'il a été mis de côté par le comité des chemins de fer.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il ne s'agit pas de la construction d'embranchement, mais bien de l'application de l'acte des chemins de fer. Nous avons devant nous actuellement, deux projets de loi, demandant des travaux semblables dans le même territoire, et dans un des cas, il est stipulé, que l'acte des chemins de fer ne devra s'appliquer que lorsqu'il sera fait un changement spécial par ce bill. L'autre projet biffe l'article complètement, et conséquemment l'acte des chemins de fer n'est pas du tout applicable.

M. BOSTOCK : On a cependant adopté l'article relatif aux compagnies, et la disposition ayant trait à l'acte des chemins de fer a été rejeté.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Oui, mais pourquoi l'a-t-on rejetée dans un cas et non dans l'autre ? L'acte relatif aux compagnies n'a rien à faire dans ce cas.

M. SUTHERLAND : Je ferai observer à mon honorable ami, que l'on a mis dans le bill un article modifié....

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Relativement aux péages.

M. SUTHERLAND : Non ; cela couvre tout, je crois, et si je comprends bien, il s'agissait de construire un tramway, et il n'était question d'aucun embranchement, etc., etc. Alors on a cru qu'il valait mieux retrancher cette disposition.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je ne vois aucune raison d'intérêt public pour appliquer l'acte des chemins de fer.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je crois que l'on a invoqué la raison qu'un tramway, n'était pas un chemin de fer.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.—(M. Morrison).

(En comité.)

Article 4 *a*.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : On ferait aussi bien, il me semble, de laisser de côté cet amendement au bill. Je pourrais comprendre la chose, si, dans un journal du district, où le chemin de fer, ou le tramway doit être construit, l'on avait mis un avis, comme dans la *Gazette Officielle* comme dans le cas, par exemple, d'une demande au parlement, où l'on ne se contente pas d'un avis dans la *Gazette* qui n'est pas lue par tout le monde. C'est toujours ce qui s'est fait dans des cas semblables, et je crois que si l'on juge à propos de donner un avis, dans la localité intéressée, il est à peine nécessaire de le mettre dans la *Gazette*.

M. FOSTER : Deux mois d'avis dans un journal local.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le comité a été d'avis, je crois, que cette extension, était le seul point de nature à affecter les autres compagnies exploitant les chemins de fer dans le district. On ne saurait soulever d'autres objections que dans le cas où l'entreprise devrait affecter certains intérêts. Conséquemment, l'insertion d'un avis dans les journaux, ne me semble pas réellement nécessaire, lorsqu'il dit que les personnes ayant intérêt à être entendues devant le Gouverneur en conseil, doivent être averties de telle demande. Je crois que cela répond à l'objection soulevée par l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper). C'est à cette conclusion que le comité en est venu.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Cependant, lorsque l'on a décidé qu'un avis devait être donné dans la *Gazette*, l'idée était d'avertir le public. L'honorable ministre dit que cela était plutôt fait dans le but de protéger les autres intérêts en jeu. Il me semble alors, qu'un avis à la Compagnie, eût été suffisant. Je suis d'opinion que s'il est nécessaire de mettre un avis dans la *Gazette*, on a toujours cru qu'il fallait aussi donner un avis public dans le journal de l'endroit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois aussi qu'il n'était pas nécessaire de retrancher l'article relatif à la publication dans la *Gazette*, et j'ai donné à entendre la chose aux auteurs du bill. Je leur ai dit, que tel avis pourrait ne pas venir à la connaissance de tous les intéressés et qu'ils feraient mieux d'inclure une disposition exigeant un avis écrit, aux autres compagnies de chemins de fer de la localité. Je n'ai aucun doute que le Gouverneur général en Conseil exigera la preuve que les parties intéressés ont reçu avis de la chose.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

Sir LOUIS DAVIES.

EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 48) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Cowichan. —(M. McInnes.)

Bill (n° 51) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.—(M. Clarke.)

Bill (n° 58) concernant la Compagnie du pont des Hauteurs de Queenston.—(M. Clarke.)

Bill (n° 54) concernant la Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton.—(M. Oliver.)

Bill (n° 66) concernant la Compagnie du chemin de fer et du canal du lac Manitoba.—(M. Jameson.)

Bill (n° 112) pour faire droit à Edwin Heyward—du Sénat.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 23) constituant en corporation la Compagnie de tramway du cañon de Miles et de la rivière Lewes (à responsabilité limitée).—(M. Morrison.)

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 113) constituant en corporation la Haute Cour Subsidiaire de l'Ordre Ancien des Forestiers dans le Canada.—(M. Landerkin.)

Bill (n° 115) concernant la Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon Britannique, et changeant son nom en celui de Compagnie du Pas-de-White et du Yukon.—(M. MacPherson.)

Bill (n° 116) constituant en corporation la Compagnie de l'Institut Canada des Mines.—(M. Haley.)

Bill (n° 117) constituant en corporation la Banque du Klondike et de Dawson-City.— (M. Morrison.)

Bill (n° 118) constituant en corporation la Compagnie d'éclairage électrique et de tramway de Dawson-City.—(M. Morrison.)

RIVE NORD DU LAC HURON—RETS À ENCLOS.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

(*a*.) Quelles demandes, s'il en est, ont été reçues pour des licences permettant de tendre des rets à enclos dans les eaux situées à l'est d'une ligne imaginaire depuis le Cap Hurd, sur la péninsule de Bruce, jusqu'à un point à ou près de la rivière des Espagnols, sur la rive nord du lac Huron, et à qui de telles licences, s'il en est, ont-elles été données pour pêcher dans les eaux ? (*b*.) Quand ces licences ont elles été accordées en premier lieu pour pêcher dans ces eaux ? (*c*.) De semblables licences pour pêcher dans ces eaux ont-elle été accordées entre les années 1878 et 1896? Dans l'affirmative, combien et en quelles années?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : (*a*) Des demandes ont été reçues de Larry King et de John Sullivan pour des licences permettant de tendre des rets à enclos, dans les eaux situées à l'est d'une ligne imaginaire depuis le Cap Hurd jusqu'à l'embouchure de la rivière des Espagnols, et ces licences ont été accordées à ces personnes. (*b*) En 1897. (*c*) Antérieurement à 1885, des licences permettant de tendre des rets à enclos à l'est de la ligne ci-dessus mentionnée, mais il est impossible d'en fournir un relevé exact, à cause de la destruction des archives par l'incendie de l'année dernière.

WILLIAM BAXTER—GARDIEN DE PHARE.

M. BENNETT :

William Baxter est-il actuellement gardien du phare de Gin-Rock, Baie Georgienne? Si oui, a-t-il été condamné en 1895 ou 1896, par F.-J. Smith, inspecteur des pêcheries, à payer une amende de $50 pour avoir pêché illégalement avec des filets de pêche et avoir hébergé des personnes dans le dit phare et s'être associé à elles pour cette pêche illégale? Si tel est le cas, le gouvernement se propose-t-il de garder le dit Baxter dans le dit emploi?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): 1. Oui. 2. Non. M. Baxter a été condamné à $20, en 1895, par l'inspecteur Smith pour avoir pêché illégalement. 3. Oui.

SAMUEL BODDY, GARDIEN DE PÊCHERIES.

M. TAYLOR (par M. MILLS):

Quand M. Samuel Boddy a-t-il été nommé gardien de pêcheries? A-t-il été remercié de ses services? Quelque accusation a-t-elle été portée contre lui? Y a-t-il eu une enquête? Qui est maintenant en charge du district placé sous le contrôle de M. Boddy? M. Boddy a-t-il fidèlement rempli ses devoirs? Qui a recommandé sa destitution?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): 1. Samuel Boddy a été nommé gardien de pêcheries le 31 mai 1890. 2. Oui, pour des motifs d'économie et d'efficacité. 3. Pour incompétence et partialité dans l'exécution de ses devoirs. 4. Il n'y a pas eu d'enquête, le département se fiant à l'information donnée. 5. A. J. Flood. 6. Répondu par n° 3. 7. Le ministre de la Marine et des Pêcheries.

WILLIAM HICKS, GARDIEN DE PÊCHERIES.

M. TAYLOR (par M. MILLS):

1. Quand M. Wm Hinks a-t-il été nommé gardien de pêcheries? 2. A-t-il été remercié de ses services? 3. Quelque accusation a-t-elle été portée contre lui? 4. Y a-t-il eu une enquête? 5 Qui est à présent officier des pêcheries en charge du lac Charleston? 6. Qui a recommandé la destitution de M. Hicks? 7. Qui a recommandé son successeur? 8. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il promis à cette Chambre qu'aucun officier dans son département ne serait démis sans enquête?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): 1. William Hicks a été nommé gardien de pêcheries en janvier, 1890. 2. Oui. 3. Oui, la raison a été incapacité résultant de son âge avancé et mauvaise administration de son district. 4. Il n'y a pas eu d'enquête. 5. S.-Y. Bullis, Athens, Ont. 6. Le ministre de la Marine et des Pêcheries. 7. Le ministre de la Marine et des Pêcheries. 8. Non.

CHEMIN DE FER DES COMTÉS UNIS—PAIEMENTS FAITS À LA COMPAGNIE.

M. MARCOTTE (par M. MONK):

1. Quel est le montant total des subsides payés à la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, en vertu du statut 57-58 Vict., chap. 4? 2. Quand, à qui, et de quelle manière le dernier paiement a-t-il été fait? 3. Est-il encore dû un montant quelconque à la dite compagnie en vertu du susdit statut?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Le montant total des subsides payés à la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, en vertu du statut 57-58 Vict., chap. 4, est $95,680. 2. Le dernier paiement a été fait le 27 octobre 1897, au moyen d'un chèque en faveur de la banque de Saint-Hyacinthe, procureur de la dite compagnie. 3. Il est dû une somme de $1,488, en paiement de laquelle un chèque est sur le point d'être adressé à la banque de Saint-Hyacinthe, procureur de la dite compagnie.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—CHEVAL TUÉ.

M. GAUVREAU (par M. MCGREGOR):

Est-il à la connaissance du gouvernement: 1. Que le cheval de madame veuve Charron, de l'Ile Verte, comté de Témiscouata, a été tué par un convoi du chemin de fer Intercolonial, l'automne dernier? 2. Qu'il a été prouvé à l'enquête que les barrières là où le cheval a été tué ouvraient sur le chemin de fer au lieu d'ouvrir sur les fermes, ce qui est contraire aux règles de la prudence? Dans l'affirmative, le gouvernement entend-il payer la réclamation de madame Charron?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): 1. Le gouvernement croit qu'il est vrai qu'un cheval appartenant à madame veuve Charron, de l'Ile Verte, a été tué par un convoi du chemin de fer Intercolonial, l'automne dernier, et il y a eu enquête. 2. On croit qu'à l'époque de l'accident, les barrières ouvraient sur le chemin de fer. Je prierai l'honorable député de retrancher la dernière partie de la question n° 2, attendu qu'il ne serait pas sage de faire un avec de cette nature. 3. Jusqu'à présent, il n'a pas été clairement établi que l'accident est dû à la négligence des employés du chemin de fer, et le gouvernement, en conséquence, n'a pas encore payé la réclamation.

VENTE DU FIL D'ENGERBAGE DE L'ÉTAT.

M. TAYLOR (par M. MILLS):

Le gouvernement a-t-il vendu ou est-il convenu de vendre le fil d'engerbage qui est et qui doit être fabriqué dans le pénitencier de Kingston pendant cette saison? S'il a été vendu, à qui et à quel prix pour les diverses qualités? A-t-il été vendu par voie de soumissions, et des soumissions ont-elles été demandées au moyen d'annonces?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Il n'a pas encore été fait d'arrangement pour vendre le fil fabriqué pendant l'année courante, mais des soumissions ont été demandées par voie de circulaires et le département est actuellement à les examiner.

IMPORTATION DU MAIS.

M. TAYLOR (par M. MILLS):

Quelle quantité de maïs a été importée au Canada pour la consommation domestique entre le 1er juillet 1897 et le 1er avril 1898?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson): L'information demandée ne peut pas être fournie au moins avant un mois sans avoir communiqué avec les postes de douane. Les rapports pour le trimestre fini le 31 mars 1898, n'ont pas encore été envoyés par 66 bureaux, et nous ne croyons pas les recevoir tous avant un mois.

INSPECTION DES CENDRES.

M. PRÉFONTAINE :

Le gouvernement se propose-t-il de rendre obligatoire l'inspection des cendres comme seul moyen d'assurer à l'acheteur des qualités de cendres valables et uniformes, —assurance que la chambre de commerce de Montréal a déclaré, par une résolution en date du 13 février 1896, devoir être absolument nécessaire à la continuation du commerce de la potasse et de la perlasse ?

M. l'ORATEUR : Cette interpellation, et celle n° 14, qui est au nom de M. Marcotte, allèguent des faits qui peuvent ou ne peuvent pas être débattus.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : J'ai la réponse à cette question : Le gouvernement apprécie l'importance de la question qui est maintenant à l'édude.

IMPORTATION DU MAIS AU MANITOBA.

M. ROCHE :

Combien de boisseaux de maïs étranger ont été importés dans la province du Manitoba entre le 1er juillet et le 31 décembre 1897 ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : 183,175 boisseaux.

INONDATIONS DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

M. MARCOTTE (par M. MONK) :

Le gouvernement s'est-il occupé des moyens à prendre pour prévenir les inondations du fleuve Saint-Laurent causées par l'endiguement des glaces, tel que promis par l'honorable premier ministre et l'honorable ministre des Travaux publics aux députés de Berthier et de Champlain, à la session d'automne de 1896 ? 2. Des études ont-elles été faites ? 3. Quelle a été la conclusion de ces études ? 4. Le gouvernement a-t-il pris quelque décision à ce sujet ? 5. Si rien n'a été fait, quelle en est la raison ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Le département est actuellement à faire faire un lever hydrographique complet du fleuve Saint-Laurent, et quand il sera terminé, le ministre sera plus en mesure de répondre à la question de l'honorable député.

CHAMP DE TIR DE ROCKLIFFE—ESTIMATEUR DES TERRAINS.

M. BENNETT :

Quelles aptitudes spéciales M. E. Wallace possède-t-il pour pouvoir remplir d'une manière compétente la mission qui lui a été confiée d'estimer les terrains que l'on veut acheter à Rockliffe pour en faire un champ de tir ? Quelle est, ou quelle a été jusqu'à présent la profession exercée par M. Wallace ? A-t-il déjà été employé par le gouvernement pour estimer des terrains ou autrement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : M. E. Wallace est un ex-échevin de cette ville. Il a rempli la charge d'échevin pendant plusieurs années. Il est propriétaire foncier à Ottawa et dans les environs. Il est agent d'une compagnie de prêt et il a agi en qualité d'estimateur pour deux sociétés de construction pendant deux ou trois ans. Son occupation est courtier d'immeubles. M. Wallace étant libéral en politique, il n'a jamais été employé par le gouvernement.

M. PATERSON.

RÉCLAMATION DE J.-P.-O. ALLAIRE.

M. LARIVIÈRE :

Le gouvernement se propose-t-il d'insérer dans le budget supplémentaire une somme de $296 pour payer la réclamation de J.-P.-O. Allaire, de Saint-Boniface, ex-inspecteur en chef des licences, nommé en vertu des dispositions de l'acte communément appelé "Acte McCarthy," tel qu'il appert d'une réponse à un ordre de la Chambre en date du 24 février 1896, document de la session n° 52 de la session de la dite année ?

LE MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : La question est à l'étude.

LE FORGERON DU GOUVERNEMENT A GRAND-NARROWS, C.-B.

M. McDOUGALL :

1. Pour quelle raison a été destitué le forgeron employé dans la forge du gouvernement et au pont du chemin de fer à Grand-Narrows, Cap-Breton ? 2. Qui a demandé la destitution ? 3. Y a-t-il eu une enquête ? Dans l'affirmative, devant qui cette enquête a-t-elle été faite ? 4. Qui a témoigné contre la personne destituée ? 5. Qui a été nommé à sa place ? 6. Par qui le nouveau titulaire a-t-il été recommandé ? 7. Fait-il le même travail que le forgeron destitué, et a-t-il les aptitudes nécessaires pour faire ce travail ?

Je vois qu'une de mes questions a été omise. Est-il forgeron ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je dirai que je n'ai aucune information sur ce point, mais je présume qu'il l'est. Ma réponse aux autres paragraphes de l'interpellation est : R. McNeil, gardien de pont et forgeron à Grand-Narrows, C.-B., a été destitué pour s'être mêlé activement de politique. Une enquête a été tenue par M. John-T. Ross. J.-J. McKinnon a été nommé à sa place. Il a été recommandé par des personnes en qui le département a toute confiance. Il fait d'une manière satisfaisante le même travail que McNeil.

MAITRE DE HAVRE A MIDLAND, ONT.

M. BENNETT :

1. John White est-il le maître de havre à Midland, Ont. ? 2. Quand a-t-il été nommé ? 3. Quelles sont ses fonctions ? 4. Quel est son salaire ? 5. Quel montant, s'il en est, a-t-il remis au département sur la totalité des droits de havre qu'il a perçus ? 6. Se propose-t-on de maintenir ce service ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : 1. Oui. 2. Par arrêté ministériel daté le 13 juillet 1897. 3. Appliquer les dispositions de l'acte relatif aux maîtres de havre. 4. $200 par année, payables à même les recettes perçues. 5. $93.50. 6. Oui.

TOUSSAINT BOYER, MAITRE-ÉCLUSIER SUR LE CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. BERGERON :

1. M. Toussaint Boyer, maître-éclusier sur le canal de Beauharnois, a-t-il été destitué ? 2. Dans l'affirmative, pourquoi ? 3. A-il été remplacé ? 4. Qui va agir à sa place ? 5. Par qui le remplaçant de Boyer a-t-il été recommandé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair). Toussaint Boyer, maître-

éclusier sur le canal de Beauharnois, a été destitué parce qu'il avait pris part activement à la dernière élection. Sévère Leduc, de Saint-Timothée, a été nommé à sa place. Il a été recommandé par des personnes en qui le département a confiance

EDIFICES PUBLICS A BERTHIER.

M. BEAUSOLEIL (par M. McGREGOR) :

1. Le gouvernement a-t-il fait l'acquisition de quelqu'immeuble dans la ville de Berthier pour y installer le bureau de poste ou autres bureaux publics? 2. Dans l'affirmative, quand cette acquisition a-t-elle été faite? De qui? Quel prix a été payé ou a été convenu? 3. L'immeuble acquis est-il pourvu des constructions nécessaires pour y installer un bureau de poste, et dans ce cas quel montant faudra-t-il dépenser pour la réparation et l'installation du bureau? 4. L'immeuble acquis est-il tenu par bail ou autrement et si par bail combien reste-t-il d'années à courir? Quel est le montant de la rente annuelle et celui du capital qu'elle représente?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Je réponds non à la première question, mais des démarches sont actuellement faites pour faire cette acquisition. Je ne peux pas répondre aux autres questions dans le moment.

LOI RELATIVE A LA MAIN-D'ŒUVRE ÉTRANGÈRE, COLOMBIE ANGLAISE.

M. DAVIN :

1. Le Gouverneur en conseil ou le gouvernement ont-ils pris une décision au sujet de l'acte concernant la main-d'œuvre étrangère, passé en 1897 par la législature de la Colombie anglaise, mais à l'égard duquel la sanction royale a été réservée par le lieutenant-gouverneur de la province? 2. Les officiers en loi sont-ils d'opinion que la législature avait le droit de passer cet acte, ou non? 3. Quelque communication a-t-elle été adressée au lieutenant-gouverneur de la Colombie anglaise au sujet de cet acte? Dans l'affirmative, de quelle nature est cette communication?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : 1. Le Gouverneur en conseil a décidé de ne pas agir dans l'espèce. 2. Ce n'est pas une question sur laquelle les officiers en loi doivent se prononcer. 3. Le lieutenant-gouverneur a été informé que Son Excellence le Gouverneur général n'a pas l'intention d'agir au sujet de cette loi.

IMPORTATIONS DES ÉTATS-UNIS ET DE LA GRANDE-BRETAGNE.

M. MILLS :

1. Quelle est la valeur des articles importés des États-Unis au Canada pour la consommation pendant les neuf mois expirés le 31 mars 1897, et aussi pendant les neuf mois expirés le 31 mars 1898? 2. Quelle est la valeur des articles francs de droits importés des États-Unis pendant les périodes respectives ci-dessus mentionnées? 3. Quelle est la valeur des articles francs de droits importés de la Grande-Bretagne pendant les périodes respectives ci-dessus mentionnées? 4. Quelle est la valeur des articles imposables importés de la Grande-Bretagne pendant les périodes respectives ci-dessus mentionnées?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : N'ayant pas encore reçu des différents bureaux tous les rapports relatifs au trimestre expiré le 31 mars 1898, je ne peux fournir maintenant l'information demandée. Il y a encore les bureaux qui n'ont pas envoyé leurs rapports, et nous ne les attendons pas avant un mois. Les rapports mensuels n'indiquent pas les importations par pays.

CORRESPONDANCE AVEC LE SAINT-SIÈGE.

M. McDOUGALL : Je demande—

Copie de toute correspondance, lettres, mémoires, documents, etc., adressés au Saint-Siège, signés par l'honorable J.-Israël Tarte, membre du gouvernement, ou par aucun membre du gouvernement et par quarante-quatre membres, ou plus, du Sénat et de la Chambre des Communes, lesquelles pièces ont été mentionnées en diverses occasions par l'honorable ministre des Travaux publics dans la Chambre des Communes pendant la session de 1897; aussi, copie de toutes réponses reçues à ce sujet, directement ou indirectement, par le très honorable premier ministre, l'honorable ministre des Travaux publics, l'honorable Solliciteur général ou tout autre membre du gouvernement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Que la motion reste en suspens.

M. McDOUGALL : Je n'ai pas l'intention de discuter cette motion. Dois-je comprendre qu'un membre du gouvernement désire qu'elle reste en suspens?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député n'a pu mal comprendre.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Nous avons déclaré maintes fois que les honorables députés ne doivent pas oublier qu'en ce qui concerne toutes les motions de cette catégorie, la correspondance confidentielle ne peut pas être produite.

M. McLENNAN : En tout cas, j'aurai quelques observations à faire au sujet de cette question.

M. l'ORATEUR : La motion reste en suspens.

DESTITUTION D'ALBERT GODBOUT.

M. BERGERON (pour M. CASGRAIN) : Je demande—

Copie de tous ordres en conseil, plaintes, instructions, témoignages, rapports, pétitions, correspondance et documents concernant la destitution d'Albert Godbout, comme directeur de la poste de Sainte-Anne de Beaupré, comté de Montmorency.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : L'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) m'a chargé de demander que tous les avis de motion concernant son département restent en suspens.

M. BERGERON : Pourquoi?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je l'ignore.

M. BERGERON : Ce n'est qu'une motion demandant des documents.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le directeur général des Postes a exprimé le désir que ces motions restent en suspens.

M. BERGERON : Je propose que cette motion soit rayée. Nous soulèverons la question quand nous siégerons en comité des subsides.

Motion adoptée.

CANAL ENTRE OTTAWA ET LA BAIE GEORGIENNE.

Sur l'appel de l'avis de motion,

Qu'un comité spécial de cette Chambre soit nommé pour agir conjointement avec le comité spécial du Sénat chargé de faire une enquête et un rapport sur la possibilité de construire un canal joignant les eaux du lac Huron à celles du fleuve Saint-Laurent, par la rivière Ottawa, et sur les avantages que le Canada pourrait en retirer; ce comité devant être composé de sir Charles-Hibbert Tupper, messieurs R. Préfontaine, R.-W. Jameson, J.-A. Macdonnell, T.-B. Flint, W.-J. Poupore, Geo. McInerney, Angus McLennan, H.-A. Powell, J.-V. Ellis, John Yeo, A. Martin, G.-E. Casey, W. Hutcheson, W.-T Hodgins, A. McNeill, T.-H. McPherson, A.-E. Dyment, Thos. Mackie, B. Rosamond, J.-G.-H. Bergeron, R. Lemieux, M.-J.-F. Quinn, T.-G. Roddick, N.-F. Davin, J.-A.-C. Madore, A. Malouin, P.-A. Choquette, W.-C. Edwards, G.-R. Maxwell, A.-C. LaRivière, J. H.-N. Bourassa, L.-N. Champagne, Thos. Fortin et du proposeur; avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et pièces, d'employer toutes personnes que le comité pourra trouver nécessaires pour les fins de son enquête, et de faire rapport de temps en temps —(M. Belcourt.)

M. BELCOURT: Puisque le règlement de la Chambre porte qu'un comité de la nature de celui-ci ne doit être composé que de quinze membres, je demanderai que l'on modifie l'ordre en ajoutant à la cinquième ligne les mots : " Nonobstant tout règlement de cette Chambre au contraire."

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): J'aimerais adopter l'amendement de mon honorable ami (M. Belcourt), mais je crains qu'il ne faille suspendre cet avis de motion.

La motion est suspendue.

RÉINSTALLATION D'EMPLOYÉS DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

A l'avis de motion,

Copie de tous arrêtés du conseil, lettres, télégrammes, pétitions, correspondance, recommandations, preuve, rapports, ordres et instructions administratives, et de tous autres papiers, écrits, documents et communications concernant,—

(*a*) la nomination ou réinstallation depuis le 1er août 1896 à quelqu'emploi ou charge dans le service de Sa Majesté, se rattachant au chemin de fer Intercolonial, de toutes personnes qui, avant cette date, avaient été renvoyées du dit service pour prétendue incompétence ou prétendue négligence dans leurs devoirs, désobéissance aux ordres ou règlements, manque de discipline ou autres accusations d'inconduite ;

(*b*) le renvoi antérieur, comme susdit, de toutes telles personne ou personnes, ou la cause de ce renvoi ;

(*c*) les motifs ou causes de la nomination ou réinstallation subséquente comme susdit : aussi, une liste de toutes personnes ainsi nommées ou réinstallées, comme susdit, après avoir été ainsi destituées antérieurement.—(M. Borden (Halifax.)

M. RUSSELL : Je désire faire quelques observations sur ce sujet, et je demanderai que cette motion soit suspendue.

La motion est suspendue.

EMPLOIS ET DESTITUTIONS, 1878-79.

A l'avis de motion,

Etat donnant,—(*a*) les noms et les emplois de toutes personnes servant temporairement ou permanemment dans les divers départements, ou qui travaillaient dans ou autour des édifices du parlement et du gouvernement ou autres édifices de l'Etat dans la cité d'Ottawa, qui ont été renvoyées du service, par le gouvernement, soit par voie de destitution ou autrement, depuis le 17 octobre 1878 jusqu'au 1er novembre 1879 : (*b*) la cause de la destitution, s'il en est ; (*c*) les noms de tous les nouveaux employés nommés à titre permanent ou temporaire entre les dites dates.—(M. Belcourt.)

M. POWELL : Je désire discuter cette motion.

La motion est suspendue.

RODERICK FERGUSON.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER (pour M. GILLIES) : Je demande—

Copie de toute correspondance, rapports d'inspecteur et tous documents concernant la destitution de Roderick Ferguson, ci-devant directeur de la poste à L'Ardoise, en-bas, comté de Richmond, et le transfert du bureau de poste au magasin de Joseph Matheson. Aussi, copie de toutes lettres recommandant Daniel-K. Matheson comme successeur de M. Ferguson Aussi, copie du mandat de comparution lancé par la cour Suprême de la province de la Nouvelle-Ecosse contre le dit Daniel-K. Matheson pour faits de corruption lors de l'élection générale locale de l'année 1894. Aussi, copie du jugement de Son Honneur le juge Henry condamnant le dit Daniel-K. Matheson, le directeur de la poste actuel, à une amende de $400 et les frais, pour actes de corruption commis par lui lors de la dite élection et dont il avait été reconnu coupable par le jugement du dit juge Henry, l'un des juges de la cour Suprême de la province de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je dois demander à mon honorable ami de permettre que cette motion soit suspendue, mon honorable ami, le directeur général des Postes me l'ayant expressément demandé.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne crois pas qu'il ait voulu parler de cette motion,

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'a pas fait d'exception. Il m'a demandé comme faveur de voir à ce qu'aucune ne fût proposée.

M. l'ORATEUR : *Le motion est suspendue.*

DÉCÈS D'EMPLOYÉS SUR LE CHEMIN DE FER DU PAS-DU-NID-DE-CORBEAU.

M. BELL (Pictou) : Je demande—

Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes ou rapports entre les mains du gouvernement, concernant le décès de MacDonald et de Fraser qui ont contracté la diphtérie lorsqu'ils étaient employés à la construction du chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et aussi concernant la tenue d'une enquête sur les restes de MacDonald et de Fraser, et l'ajournement de la dite enquête et l'émission d'un bref d'injonction pour empêcher le coroner Mead, de Pincher-Creek, de procéder à cette enquête ajournée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je crains que l'honorable député ne puisse pas obtenir cela par un ordre de la Chambre. Si je comprends bien—je ne possède pas de renseignements sûrs—il n'a pas été tenue d'enquête par ordre d'un fonctionnaire du gouvernement, mais par ordre de fonctionnaires provinciaux. Il faudrait obtenir ces renseignements.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : De fait, ils sont maintenant au ministère de la Justice.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Très bien !

La motion est adoptée.

NOMINATION DE A.-H. HARRIS.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je demande—

Copie de l'arrêté du conseil, commission, nomination et instructions concernant M. A.-H. Harris, gérant du trafic sur l'Intercolonial.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): J'appelle l'attention de mon honorable ami sur le fait qu'il n'y a eu aucune commission et aucun arrêté du conseil dans ce cas. Il a été nommé de la manière ordinaire, par une lettre renfermant des instructions.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: La chose pourrait se faire de cette manière.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Tant qu'il y a entente.

La motion est adoptée.

DOCUMENTS DEMANDÉS.

Relevé des dépenses faites, à même les recettes, pour améliorations, extensions et additions de nature permanente, autres que les travaux ordinaires d'entretien et de réfaction, sur le chemin de fer Intercolonial, depuis le 30 juin 1891 jusqu'au 1er juillet 1897.—(M. Powell.)

Copie du rapport adressé au gouvernement par M. Wilfrid Mercier, qui a été chargé de faire une enquête sur la conduite des employés de l'écluse Sainte-Anne, sur la rivière Ottawa.—(M. Monk.)

Etat indiquant la somme payée aux divers sous-chefs des départements en sus de leur salaire fixe pour services soi-disant rendus par eux en dehors de leurs devoirs ordinaires ou autrement, pendant les années de 1890 à 1897 inclusivement; aussi, les sommes payées à aucun des employés du service intérieur en dehors de leur salaire fixe, pendant la même période.—(M. McMullen.)

Etat donnant les noms de tous les commis employés dans chacun des départements, en dehors du personnel permanent, le montant du salaire payé, le montant brut payé chaque année à chaque commis pendant les années 1895, 1896 et 1897, et le montant brut payé chacune des dites années dans chaque département.—(M. McMullen.)

Etat indiquant, par département, la dépense faite chaque année depuis le 1er juillet 1890, pour les salaires, dans les divers départements du service intérieur, de tous les employés permanents ou temporaires, et à quel crédit cette dépense est inscrite; le dit état devant comprendre tous les fonctionnaires sauf ceux qui sont employés actuellement pour l'entretien et la réparation des édifices.—(M. McMullen.)

Etat indiquant, par département, la dépense faite chaque année depuis le 1er juillet 1890 pour les salaires de tous les employés permanents ou temporaires dans le service extérieur du département des Postes, des Douanes et du Revenu de l'intérieur, et donnant les ports principaux et secondaires pour ce qui concerne les Douanes et le Revenu de l'intérieur, et les bureaux de poste pour ce qu concerne le ministère des Postes.—(M. McMullen.)

Etat donnant les noms des personnes de qui ont été achetés des terrains pour les nouvelles améliorations sur la section Iroquois du canal des Galops, les montants payés, et la quantité de terrain achetée à chaque vendeur. Aussi, un état semblable pour la section Cardinal de ce même canal.—(M. Broder.)

Copie du rapport du comité nommé par les autorités impériales en 1896 pour étudier la question du câble télégraphique entre le Canada et l'Australie, et de toute correspondance ou rapports adressés à ce sujet au gouvernement canadien par les représentants du Canada dans le dit comité, ou par sir Sandford Fleming.—(M. Casey.)

Copie de toutes pétitions, papiers, correspondance, ordres en conseil, commissions, instructions, preuve, rapports et documents concernant l'enquête sur la conduite du juge Spinks, juge de cour du comté de Yale, tenue par l'honorable juge McColl, de la cour Suprême de la Colombie anglaise.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Copie de tous rapports, correspondance, documents et papiers au sujet d'une demande d'indemnité formulée par Amable Frigon, de Montréal, pour une blessure qu'il a reçue au camp militaire de Laprairie en septembre 1891.—(M. Casgrain.)

Copie de toutes instructions, correspondance, etc., au sujet de la construction de quais à Mistassini et Saint-Méthode (Tékouabé). Etat détaillé indiquant le montant du bois, du fer et de la pierre employés dans ces constructions; par quelles personnes ces articles ont été fournis; quels prix ont été payés pour eux à chacune d'elles; quels étaient le ou les charpentiers employés à ces constructions; quels prix recevaient-ils par jour, et combien ont-ils reçu en argent, ainsi que les journaliers qui ont travaillé avec eux; et toute autre dépense en rapport avec ces constructions. Copie de toute correspondance en rapport avec les contrats donnés à MM. Têtu et Savard, de Saint-Félicien, pour préparer du bois de quai pour Saint-Méthode. Copie de ces contrats et de toute correspondance ultérieure pour empêcher le paiement de leurs comptes. Etat indiquant le montant du bois préparé par ces messieurs et du montant qui leur a été payé personnellement.—(M. Casgrain.)

Copie des instructions données à M. J.-B. Charbonneau comme premier charpentier aux quais de Mistassini et Saint-Méthode. Correspondance au sujet de l'annulation de ces instructions à Saint-Méthode et la nomination d'un autre charpentier constructeur à sa place.—(M. Casgrain.)

Copie de toutes instructions et correspondance par lettre ou télégramme entre le gouvernement ou aucun département ou quelqu'un de ses officiers et le représentant de la Couronne ou toute autre personne au sujet de l'ajournement de l'appel interjeté devant la cour du Banc de la Reine dans la cause de la Reine *vs* Coulombe et autres, pendant le dernier terme de la dite cour à Québec, et copie de tous documents à ce sujet.—(M. Casgrain.)

Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes ou rapports entre les mains du gouvernement, concernant le décès de McDonald et de Fraser qui ont contracté la diphthérie lorsqu'ils étaient employés à la construction du chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et aussi concernant la tenue d'une enquête sur les restes de McDonald et de Fraser, et l'ajournement de la dite enquête et l'émission d'un bref d'injonction pour empêcher le coroner Mead, de Pincher-Creek, de procéder à cette enquête ajournée.—(M. Bell, Pictou.)

Copie des comptes de M. H.-H. Robertson, registraire de la cour d'élection lors du procès d'élection qui a eu lieu dans la cité de London, dans l'automne de 1897, pour contester le droit de Thomas Beattie, écr, de siéger comme député de la cité de London, en rapport avec le dit procès, et copie des pièces justificatives, des certificats et de toute correspondance à ce sujet—(M. Calvert.)

Copie du rapport de W. L. McKing, concernant la fabrication au Canada d'habillements pour la milice—(M. Belcourt).

Copie de toutes lettres, papiers et correspondance ou rapports entre le ministre de l'Intérieur ou aucun de ses employés et tout agent ou tous agents des Sauvages touchant la destitution du docteur W.-T. Orton, comme surintendant médical des Sauvages dans la province du Manitoba—(M. Sproule, par M. Wallace.)

Copie de tous contrats pour le transport des malles entre le Canada et le Royaume-Uni, en vertu desquels le service des malles est actuellement fait. (Sir Adolphe Caron.)

Copie de toutes pétitions, rapports, demandes, lettres, télégrammes, preuve, dépositions, arguments, papiers, écrits, correspondance, adresses de juges, rapports de juges, ordres en conseil et autres documents de toute espèce concernant la commutation de la sentence prononcée par Son Honneur le juge Ritchie, de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, contre Lyman Dart, ou concernant son pardon, ou toute demande de commutation ou de pardon; aussi, copie de tous documents qui ont été pris en considération par le ministre de la Justice ou par le Solliciteur général, ou par Son Excellence le Gouverneur général en conseil en rapport avec la dite commutation ou le dit pardon. (M. Borden, Halifax, par M. Bell, Pictou.)

Copie de tous ordres en conseil, correspondance, réclamations, mémorandums, déclarations, mémoires, etc., se rapportant au gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et à une délégation composée de M. Warburton, premier ministre de la province; V.-C. McDonald, procureur

général de la province, et autres, au sujet de questions pendantes entre le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et la confédération du Canada. (M. Martin.)

Copie de toutes soumissions pour traverses pour l'usage de l'Intercolonial depuis le 1er janvier 1896 jusqu'à date, donnant les noms, quantités et prix et indiquant quelles soumissions ont été acceptées. (M. Foster.)

Copie de tous les divers tarifs, supplémentaires, réguliers et spéciaux, qui ont été appliqués de temps à autre sur l'Intercolonial depuis la nomination de M. Harris.—(M. Foster.)

Copie de l'ordre en conseil, commission, nomination et instructions concernant A.-H. Harris, écr., gérant du trafic sur l'Intercolonial.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Etat donnant les noms de toutes les personnes employées dans le Bureau d'Imprimerie à la date du 23 juin 1896, les fonctions et salaire de chacune, la date de leur entrée en fonction et l'occupation antérieure de chacune d'elle; aussi, les noms de celles qui ont quitté leur emploi depuis la dite date pour cause de destitution, mise à la retraite, décès ou autrement; aussi, les noms de toutes celles qui ont été employées depuis cette date à titre temporaire ou autrement, et les fonctions et le salaire ou les gages de chacune; aussi, tous les changements faits depuis cette date dans le dit département ou Bureau, s'il en est. —(M. Copp.)

Etat donnant; (*a*) les noms de tous les employés révoqués par le gouvernement, par destitution ou autrement, dans le bureau de douanes de Montréal, depuis le 13 juillet 1896 jusqu'au 1er mars 1898: (*b*) les années de service de chacun; (*c*) le chiffre de l'allocation de retraite, s'il en est; (*d*) la cause de la révocation dans chaque cas; (*e*) le chiffre du salaire annuel de chacun à la date de la révocation; (*f*) les noms des nouveaux employés nommés permanemment ou temporairement du 13 juillet 1896 au 1er mars 1898; (*g*) le chiffre du salaire mensuel à payer à chaque nouvel employé permanent ou temporaire.—(M. Quinn.)

Copie de toute correspondance, rapports, ordres en conseil et papiers concernant l'impression du "Guide Officiel du Klondike" qui a été donné à M. Daniel Rose, de Toronto.—(M. Foster.)

Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance au sujet de la destitution de Thos. Walton, ci-devant agent de la bande des Sauvages de l'Ile Parry. Aussi, copie du rapport de l'enquête faite à ce sujet.—(M. McCormack.)

Copie de tous ordres en conseil, mémoires, correspondance et tous autres documents concernant l'octroi de 150,000 acres de terres publiques en faveur de l'Université du Manitoba et le transfert des dites terres et de leurs titres à l'Université.—(M. LaRivière.)

Etat donnant le montant dépensé en 1896-97 et 1897-98 et le dépenses projetées pour 1898-99 pour les jetées et quais de nature privée, et sur les jetées et quais qui ne sont pas sous le contrôle du gouvernement et qui ne sont pas la propriété de l'Etat, ainsi que les noms de ces jetées et quais et leurs propriétaires, et les sommes dépensées pour chacun de ces quais et jetées pendant les exercices susdits.—(M. Martin.)

Copie de toute correspondance, papiers et demandes concernant l'octroi des licences pour tendre des rets à enclos dans les eaux situées à l'est d'une ligne imaginaire à partir du Cap Hurd, sur la péninsule de Bruce, jusqu'à un point à ou près la rivière des Espagnols sur la rive nord du lac Huron.—(Sir Charles-Hibbert Tupper.)

Copie de la proposition du major général Gascoigne au ministre de la Milice au sujet de la distribution de carabines Lee-Enfield aux corps ruraux, tel que mentionné à la page 27 du rapport du département de la Milice et de la Défense, pour 1897.—(M. Hughes.)

Copie de tous rapports et recommandations des inspecteurs de cavalerie, artillerie et infanterie au sujet de leurs inspections jusqu'au 18 avril, pour l'exercice 1897-98. (M. Hughes.)

Copie de toutes propositions pour habiller, nourrir, armer, soigner et payer une armée en campagne soumises par le major général Gascoigne au ministre de la Milice, tel que mentionné dans son rapport, à la page 18 du rapport du département de la Milice et de la Défense pour 1896.—(M. Hughes.)

Etat indiquant la distribution et le nombre des officiers et des hommes de la police à cheval dans les territoires du Nord-Ouest, la Colombie anglaise et le district du Yukon, d'après les rapports les plus récents adressés au gouvernement.—(M. Casey.)

DESTITUTION DE JOHN-F. TENNANT.

M. QUINN: Il est six heures moins dix minutes, et dix minutes ne seraient guère suffisantes pour me permettre d'appuyer de remarques la motion inscrite à mon nom à l'ordre du jour.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): On peut dire beaucoup de choses en dix minutes.

M. QUINN: Je désire demander, M. l'Orateur:

Copie de tous papiers concernant la destitution de John-F. Tennant, ci-devant percepteur des douanes à Gretna, Manitoba.

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur les faits qui se rattachent à la destitution de M. Tennant, et celle du cabinet de la manière la plus formelle possible sur ce que je considère comme la grande injustice, je dirai même l'atrocité commise dans cette affaire, au nom du ministère des Douanes du Canada. Dans un article paru dans le *North-Wester*, journal publié à Winnipeg, l'on fait connaître au public la carrière de M. Tennant, et, sous le titre "Une victime du ressentiment," ce journal dit:

UNE VICTIME DU RESSENTIMENT.

La hache frappe encore les employés publics. Une des récentes destitutions est d'un caractère particulièrement odieux. C'est la destitution de M. Tennant, de Gretna, comme fonctionnaire des douanes à ce poste. M. Tennant occupait cette charge depuis neuf ans, et durant cette période, la manière dont il a rempli ses devoirs lui a mérité les plus grands éloges de ses supérieurs. Il a été à l'emploi du gouvernement pendant environ vingt ans: il a été employé pour délimiter la frontière, il a servi comme guide au bureau des terres fédérales, et dans le service douanier. C'est un ancien "habitant du Manitoba" car il est arrivé ici avec Wolseley en 1870. M. Tenant a été renvoyé sans même que l'on ait nommé une commission d'enquête. On dit, pour expliquer sa destitution, qu'il s'est mêlé de politique, mais M. Tennant peut prouver qu'il n'a pris aucune part aux élections fédérales. La véritable raison de sa destitution, c'est que, pendant les élections provinciales, il a assisté à une assemblée, et que, ayant été interrogé relativement à l'exactitude de certaines accusations portées par le procureur général Cameron contre les catholiques, il a démontré que ce dernier avait commis un mensonge.

Le procureur général a cherché à se venger de M. Tennant, et il est aujourd'hui vengé. Il ne convient pas que de vieux et fidèles serviteurs publics soient renvoyés sous des prétextes de cette nature. La destitution a soulevé l'indignation d'un certain nombre de libéraux éminents qui sont les amis de M. Tennant; et si M. Laurier est sage, il demandera au ministre des Douanes de reconsidérer la question.

Mon but en lisant cet article est d'attirer l'attention de la Chambre sur le passé honorable de M. Tennant. Il s'est rendu au Nord-Ouest en 1870 avec Wolseley, et, depuis cette époque, il a servi honorablement son pays en diverses qualités. La bravoure et le courage dont M. Tenant a fait preuve n'ont été égalées par personne dans les territoires du Nord-Ouest. Après un certain nombre d'années il a été obtenu une position inférieure aux service du gouvernement, puis il a été nommé sous-percepteur au poste de douanes de Gretna.

Il est fils d'un soldat de l'armée anglaise; il a lui-même combattu pour son pays, et sur ses vieux jours, il méritait certainement quelque chose de mieux qu'une destitution sur le rapport de quelque personne irresponsable qui n'a jamais occupé de position en cette Chambre, et dont la recommandation ne devrait avoir aucune importance aux yeux du chef du ministère des Douanes.

M. Tennant a pour la première fois reçu avis de sa destitution par la simple lettre suivante, datée du 6 mai 1897, qu'il a reçue du ministre des Douanes :

OTTAWA, 6 mai 1897.

M. JOSEPH TENNANT,
Gretna, Man.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous avertir qu'il a plu à Son Excellence le Gouverner général en conseil d'ordonner que vous soyez remercié de vos services de sous-percepteur des douanes au poste secondaire de Gretna, dépendant du poste de Winnipeg, Manitoba, l'arrêté du conseil portant la date du 9 avril 1897.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) JOHN McDOUGALD,
Commissaire des douanes.

Par le percepteur de Winnipeg, Man.

Nous voyons que l'on n'apporte aucune raison pour remercier M. Tennant de ses services, et ainsi, ce dernier qui, pendant plus de neuf ans, avait été sous-percepteur, a été renvoyé sans qu'on lui ait fait connaître la raison de son renvoi. Il a naturellement demandé pourquoi on le destituait, et on lui la d'abord dit qu'il avait travaillé contre un membre de cette Chambre, l'honorable député de Winipeg, je crois.

M. RICHARDSON : Celui de Lisgar.

M. QUINN : Très bien. En apprenant cela, M. Tennant, je crois, a prouvé à la satisfaction de cet honorable député, sinon à la satisfaction d'un juge non préjugé, qu'il n'avait pas du tout pris part à cette élection. Alors, on a donné une autre raison pour motiver sa destitution, et on lui a dit qu'il avait quitté son bureau en plusieurs circonstances, surtout le jour de l'élection, et qu'il l'avait mis sous les soins d'un des douaniers des Etats-Unis. M. Tennant a immédiatement envoyé une déclaration statutaire pour repousser cette accusation ; alors, l'on a porté une autre accusation, celle dont parle l'article du *Nor'-Wester* que j'ai cité. Or, M. Tennant a expliqué la chose, et prouvé d'une manière concluante que le procureur général du Manitoba s'était servi d'un langage qui non seulement ne convenait pas à un homme public.....

M. WALLACE : L'honorable député (M. Quinn) voudrait-il me permettre de lui demander s'il s'agit du procureur général actuel du Manitoba ou d'un ancien procureur général.

M. QUINN : Il s'agit du procureur général actuel, Cameron est son nom. Je dis qu'il s'est servi d'un longage qui non seulement ne convenait pas à un homme occupant une position publique dans ce pays, mais qui ne convenait pas à un homme qui désirait être appelé canadien.

Le procureur général du Manitoba parlait sur une tribune publique, ainsi qu'on me l'a dit, déclarant qu'il était impossible pour un homme d'être canadien loyal et d'être catholique. On a affirmé, en outre, que M. Cameron avait déclaré qu'il était impossible pour un homme d'être sujet loyal de Sa Majesté et de favoriser de quelque manière l'existence des écoles séparées au Manitoba. Or, M. Tennant, qui a entendu cette accusation à une assemblée tenue dans les intérêts d'un des candidats à une élection qui avait lieu pour la législature provinciale s'est nécessairement senti blessé, lui qui avait servi dans l'armée de Sa Majesté, lui qui avait sacrifié sa liberté et qui avait même répandu son sang pour prouver sa loyauté à sa souveraine et à son pays. Il était naturel qu'un tel homme ressentît cette insulte, et M. Tennant l'a ressentie. Il l'a fait à la satisfaction des auditeurs qui étaient présents ; il l'a fait au grand désappointement du Procureur général qui avait porté l'accusation. C'était la seule accusation qui pouvait être prouvée contre M. Tennant. Or, M. l'Orateur, je dirai que ce n'est pas là une accusation qu'un ministre de la Couronne doit recevoir pour renvoyer un employé fédéral public, et que, quelle qu'ait été la plainte, il doit accorder une enquête, et en le faisant, non seulement il agit avec justice et impartialité, mais il agit conformément aux principes posés par le très honorable chef du cabinet et par l'honorable ministre du Commerce, il y a environ un an, qu'aucun fonctionnaire occupant un emploi analogue à celui de M. Tennant ne serait renvoyé sans avoir eu une enquête et sans avoir eu l'occasion de se défendre.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

SURETÉ DES VOYAGEURS ET DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour examiner le bill (n° 4) à l'effet de mieux garantir la sûreté des voyageurs et des employés de chemins de fer.—(M. Casey.)

(En comité.)

Article 2.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je regrette qu'il n'y ait pas plus de députés présents au comité pour examiner ce bill, bien que je reconnaisse qu'il a déjà été soumis à un comité très compétent qui a fait un rapport favorable. Ce comité a siégé l'année dernière et entendu les témoignages sur la question en général.

Il a entendu le témoignage d'hommes intéressés dans les chemins de fer, et je ne doute pas qu'ils n'aient examiné à fond le bill, mais bien qu'il en ait été ainsi, il est regrettable, je crois, que nous n'ayons pas l'avantage des opinions d'un plus grand nombre de membres de cette Chambre, afin que nous soyons sûrs d'adopter un bill qui a été parfaitement étudié à tous ses points de vue et sur lequel les membres de la Chambre se sont prononcés d'une manière générale.

J'approuve absolument toute législation dont le but est de protéger les employés de nos chemins de fer, et dans les conditions existantes, ils ne sont pas aussi protégés qu'ils le devraient. Mais je crains qu'en adoptant ces dispositions quelque peu rigoureuses, en imposant ces obligations aux compagnies de chemins de fer en général, nous ne gênions un certain nombre de petits chemins de fer et d'embranchements, qui ne peuvent pas se conformer aux prescriptions de ce bill. En conséquence, il peut avoir l'effet d'en empêcher l'exploitation, et il importe que nous comprenions que si la loi doit être appliquée telle qu'elle est maintenant, il est possible qu'elle empêche réellement l'exploitation de plusieurs chemins de fer qui sont très utiles et très nécessaires, qui ont de petits ca-

pitaux et des moyens restreints, et qui peuvent seulement se conformer à la loi telle qu'elle est aujourd'hui. Avant d'exiger un matériel dispendieux, nous devons considérer qu'il est possible que cela ait pour résultat d'empêcher l'exploitation de ces petits chemins de fer. Bien que je ne sois pas prêt dans le moment à dire que le bill présenté par mon honorable ami, au moins les premiers articles, ne devrait pas être adopté, et bien que, en même temps, je sois très opposé à ce que impose au Gouverneur en conseil ou au comité des chemins de fer de nouvelles obligations, cependant, il me semble très possible, dans l'intérêt de ces chemins de fer, et sans exposer la vie et la sûreté des employés de chemin de fer, que l'on excepte de l'application du bill, les cas où des compagnies de chemin de fer, possédant et exploitant de petites lignes, ne peuvent pas se procurer le matériel que ce bill exige. Pour le Grand-Tronc, le Canadien du Pacifique, le Canada-Southern et quelques autres riches compagnies, il ne leur serait pas difficile de se conformer à cette législation, mais il me semble qu'il y a dans les provinces maritimes un certain nombre de petits chemins de fer très utiles dont l'exploitation sera abandonnée s'il leur faut se conformer à ce bill, à moins que l'on ne constate, peut-être, que l'article que nous sommes à examiner ne signifie pas grand'chose, après tout, et qu'il est possible que ces petites compagnies acquièrent des wagons de qualité inférieure ou d'autres vieux wagons et les fassent circuler sur leurs chemins, et qu'en agissant ainsi, elles ne se rendent pas passibles des amemdes imposées par ce bill.

M. CASEY : Ces dispositions ne contiennent rien qui entraînent des dépenses.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les compagnies sont obligées d'avoir des wagons d'un certain type, et munis de certains appareils. Il est possible que ces choses ne soient pas dispendieuses. Je n'ai aucun moyen de me former une opinion à ce sujet, mais il me semble que nous courons le risque de mettre des obstacles à l'exploitation de petits chemins de fer, qui ont aujourd'hui à surmonter des difficultés qu'elles sont capables de vaincre.

M. INGRAM : L'honorable ministre a sans doute parfaitement raison de parler du petit nombre des membres du comité qui est appelé à se prononcer sur ce bill important ; mais d'après les témoignages soumis au comité spécial, l'année dernière, les employés de chemins de fer n'ont pas objecté autant aux grandes lignes qu'aux petites. Ils ont prétendu que le chemin de fer canadien du Pacifique, le Grand-Tronc, le Canada-Southern et l'Intercolonial, je crois, s'étaient efforcés, autant que leurs moyens le permettaient, à se procurer aussi promptement que possible des améliorations à leur matériel roulant, mais les employés ont constaté que les petites lignes de chemins de fer n'avaient pas du tout cherché à améliorer leur matériel roulant de façon à empêcher qu'il n'arrive d'accidents aux employés. C'est la principale objection qu'ils ont soulevée, et c'est pourquoi ils voulaient que ce bill fût adopté. Les grandes lignes se sont assez bien conformées à cela, bien que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ait, je crois, quelque objection, mais le " Canada-Southern " a posé les échelles extérieures et des extrémités. Ce bill est surtout destiné à forcer les petits chemins de fer à se servir de ces échelles. Ils n'en souffriront pas, car, dans certains cas, ils n'ont que trois ou quatre wagons, et ils n'éprouveront aucune difficulté à se conformer à la loi.

M. ELLIS : Bien que je sois en faveur du projet de loi en général, je crois, cependant, qu'il a été entendu, l'an dernier, au comité, qu'il ne s'appliquerait pas aux petits chemins dont parle l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Je me rappelle que l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), qui n'est pas ici, et qui a pris beaucoup d'intérêt à ce bill, étant constamment présent au comité, a objecté spécialement à l'application des dispositions rigoureuses de la législation à quelques-uns des petits chemins de la province du Nouveau-Brunswick. Je crois que le bill est réellement, au sujet de ces chemins, un peu plus rigoureux que ne le voulait, à mon avis, l'honorable monsieur, vu les témoignages rendus devant le comité.

M. CASEY : Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer, a montré un peu trop d'inquiétude au sujet des petites compagnies de chemins de fer. Cette question a été discutée assez à fond au comité. Les petites compagnies de chemins de fer des provinces maritimes avaient ici leur représentant. J'ai oublié son nom, mais mon honorable ami, le député de Saint-Jean (M. Ellis) était là, et, je n'en ai aucun doute, il sait de qui je parle. Je ne me rappelle pas que ce monsieur ait objecté aux dispositions ici incluses. Cette question de la pose d'échelles sur les wagons n'est pas une matière qui a trait à la construction des wagons. Elles peuvent être posées, je crois, moyennant deux ou trois dollars par échelle. Il a été prouvé clairement, à la satisfaction du comité, qu'il fallait absolument des échelles aux extrémités et aux côtés des wagons pour permettre au garde-frein de monter et de descendre. Tous ceux qui connaissent ces questions doivent savoir qu'il faut que le garde-frein descende quelquefois à l'extrémité et quelquefois au côté. De fait, le Michigan Central qui exploite le Canada Southern applique exactement ce système, et je crois que la plupart des chemins de fer des Etats-Unis s'en servent aussi. Quant à la hauteur réglementaire des wagons, l'on a conclu un arrangement relativement à la hauteur réglementaire des wagons en Amérique.

Un objet important, c'est d'obtenir que l'appareil destiné à unir les wagons les uns aux autres soit à une hauteur uniforme au-dessus de la voie, de façon que celui qui s'avancera entre les wagons pour les unir puisse savoir le point précis où il doit s'attendre à le voir arriver, et de façon que les wagons qui doivent s'unir joignent leurs appareils à ce même point. Il ne s'agit pas là de dépenses, c'est purement une affaire de commodité. Je sais qu'il n'est pas plus coûteux de construire des wagons de hauteur égale que de hauteur inégale au-dessus de la voie. Cette disposition du bill a seulement pour but d'introduire dans la loi ce qu'a déjà prévu le bon sens pratique de la société des maîtres-constructeurs de wagons. Je ne crois pas que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux courre aucun risque en laissant adopter cet article.

M. DAVIN : Les hommes qui s'occupent de chemins de fer dans l'ouest se sont fort intéressés à

cette législation, comme se le rappelleront les députés qui siégeaient en cette Chambre en 1891. J'ai alors exposé à la Chambre le sentiment de ces hommes en présentant un bill comprenant quelques-unes des dispositions les plus importantes de ce bill-ci, lequel subit sa deuxième lecture, pour être renvoyé au comité des chemins de fer. Pour atteindre l'objet de ce bill, je ne vois pas comment on peut faire exception relativement aux petites compagnies de chemins de fer. Un accident estropiera un homme tout autant sur un petit chemin de fer que sur un grand.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais les petits chemins de fer ne donnent lieu qu'à une bien faible proportion des accidents fatals.

M. DAVIN : Naturellement, d'après le cours ordinaire des choses, il n'en peut être autrement, car les grands chemins de fer occupent plus d'employés que les petits. Cependant, j'ai souvent lu le rapport d'accidents arrivés sur de petits chemins de fer, et je suis sous l'impression que s'il existait une statistique des accidents de chemins de fer, on constaterait que proportionnellement au nombre de wagons, au nombre de voyages et au nombre d'employés, il arrive relativement un plus grand nombre d'accidents sur les petits chemins de fer que sur les grands.

M. INGRAM : Je pourrais signaler au ministre des Chemins de fer et Canaux que M. Harris, qui représentait les chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, a déclaré qu'il administrait trente-six milles de chemin de fer, et que ce chemin possède deux fourgons et trente-deux wagons plate-forme, mais que l'Intercolonial correspond avec lui, et que des wagons étrangers y circulent. Il sembleraient, par conséquent, qu'il n'y a rien dans la prétention relativement aux petits chemins de fer.

M. CASEY : Je suis très heureux que mon honorable ami (M. Ingram) ait appelé mon attention sur ce point. Ces petits chemins de fer se servent presque exclusivement des wagons à marchandises des autres compagnies. Je sais qu'il est arrivé quelques-uns des pires accidents sur certains trains d'excursion de petits chemins de fer, comme le sait aussi, nul doute, mon honorable ami (M. Ingram). Et en outre, ces accidents arrivaient par suite du défaut d'accomplissement des précautions assurées par ce bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne veux pas qu'on comprenne que je sois désireux de soulever de graves objections à cette partie du bill, car je n'y suis nullement opposé. Ce que j'ai conseillé avait pour but d'appeler l'attention du comité sur certaines objections qui s'étaient présentées à mon esprit ; mais si le comité est d'avis que le bill peut sans danger être adopté dans sa forme actuelle, je ne lui opposerai plus d'objections, quant à cette partie-là du moins.

Article 3.

M. INGRAM : Tout en étant tout à fait porté à appuyer ce bill, je dois constater que cet article causerait une grande injustice aux grandes voies ferrées. Voici pourquoi : Tous les chemins de fer maintenant au Canada possèdent un grand nombre de vieux wagons, et ces chemins, la chose est bien naturelle, considèreraient comme un grand malheur d'être obligés de munir de vieux wagons qui ne peuvent durer plus d'un an, ni même six mois, de toutes les choses projetées à l'article 2.

M. CASEY : Cet article-ci ne s'applique qu'aux échelles, vous savez.

M. INGRAM : Eh bien ! prenez les vieux fourgons, il serait fort déraisonnable de s'attendre à ce qu'un chemin de fer munît ces wagons, tout vieux qu'ils soient, de toutes les choses spécifiées dans cet article 2.

M. CASEY : Permettez-moi de vous dire, d'abord, que cet article-ci a trait seulement aux échelles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et à la barre d'attelage.

M. CASEY : Il ne s'agirait pas là de munir un wagon de la barre d'attelage, mais ça équivaudrait à la reconstruction de tout le wagon même. Il n'y a pas de doute, je crois, à cet égard.

M. DAVIN : Enoncez clairement dans cet article qu'il ne se rapporte qu'aux échelles.

M. CASEY : Je suggérerais qu'on le modifiât de manière à lire "d'échelles telles que requises par l'article 2." Je m'étonnerais que mon honorable ami le député d'Elgin-est (M. Ingram) objecte à cet article ainsi réduit à ce sens restreint. Il n'y a pas de doute que les principales grandes voies ferrées possèdent une certaine quantité de vieux wagons, mais si l'on considère utile de munir les wagons d'échelles pour la sûreté des employés, il est juste, à mon sens, que les vieux comme les nouveaux soient pourvus de ces échelles. Les compagnies ont deux ans pour se conformer à ces dispositions. Elles n'ont pas besoin de toucher aux vieux wagons si elles croient que ça n'en vaut pas la peine : elles n'ont qu'à continuer à s'en servir comme ils sont durant encore deux ans, pour les mettre au rancart ensuite. Si ces wagons peuvent fournir bon usage durant plus longtemps, ce sera peu de chose pour elles de les munir d'échelles, vu qu'elles le pourront moyennant $4 ou $5 par wagon. Je ne suis pas un homme du métier, mais je suis d'avis que cela peut être fait à peu de frais.

M. INGRAM : Je prenais, pour le discuter, l'article comme il était. Cet article requiert que les compagnies aient des wagons d'une hauteur réglementaire et munis d'échelles. L'honorable député juge à propos de l'amender en restreignant son application aux échelles, et dans cette forme je ne vois plus de raison pour ne pas acquiescer à l'article.

M. CASEY : Je croyais qu'on avait parfaitement compris au comité qu'on devait entendre par cet article qu'il s'appliquait aux échelles seulement. Je croyais qu'on comprenait parfaitement qu'on ne pouvait pas très bien reconstruire un vieux wagon pour lui donner la hauteur réglementaire. Si je comprends bien la chose, cela équivaudrait à remplacer en grande partie la construction inférieure du wagon.

M. INGRAM : Je ne crois pas qu'on pourrait lui donner la hauteur réglementaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelle est la signification des mots : " mentionnée dans l'acte," en parlant de date dans l'article 4 ? Il y a là plus d'une date mentionnée.

M. CASEY : Ces mots se rapportent à la date de l'adoption de ce bill. Si l'honorable ministre ne trouve pas ces termes assez clairs, nous ajouterons quelques mots dans le bill qui auront l'effet de les rendre tels.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous aurez deux dates différentes.

M. CASEY : Parce que le bill décrète l'accomplissement immédiat de certaines choses, et que pour d'autres, il accorde un délai de deux ans. Tout fourgon construit après cette date doit l'être conformément aux exigences du bill ; tout vieux wagon peut rester tel qu'il est durant deux ans.

M. INGRAM : Je trouve cela tout à fait clair. La première disposition comprendra les deux articles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me semble que l'article 4 a pour but d'imposer une amende à toute personne qui construira des wagons autrement que suivant les dispositions du bill. L'article 2 décrète que tout wagon construit après l'adoption de cet acte doit l'être suivant les exigences du dit acte. Conséquemment, on entend que l'amende soit applicable immédiatement dans chaque cas qui se présentera après l'adoption du bill. Elle ne peut l'être dans les cas mentionnés à l'article 3, puisque ce dernier article a trait à l'application des dispositions du bill aux wagons déjà construits.

M. INGRAM : L'article 2 s'applique à tous les wagons construits pour l'usage des chemins de fer canadiens. L'autre article a trait aux vieux wagons déjà construits, et ceux-ci doivent être munis d'échelles dans un délai de deux ans. Assurément, c'est clair.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose l'amendement suivant :

L'amende applicable dans le cas de construction de tels wagons contrairement aux dispositions de l'article 2 du dit acte, sera de $25 pour chaque wagon.

L'amendement est adopté.

Article 5.

M. CASEY: Cet article impose une amende dans le cas où l'on se sert de tout wagon qui n'a pas été construit ou remodelé conformément aux articles 1, 2 et 3 du bill. Il existe une amende punissant la construction de wagons ne possédant pas les exigences requises par ce bill et il en existe une autre dans le cas où l'on fait usage de ces wagons. Je propose qu'on retranche les mots " après la date mentionnée dans l'acte ".

L'amendement est adopté.

Article 6.

M. CASEY : Voilà un article qui, naturellement, intéresse le ministre des Chemins de fer et Canaux en personne, et qui certainement peut faire avec raison le sujet d'une discussion. Cet article a été inséré dans le bill parce que les employés eux-mêmes l'ont démandé, et comme il semblait nécessaire de nommer quelqu'un spécialement pour mettre en vigueur l'application des amendes punissant les infractions de l'acte, on a cru que le ministre des Chemins de fer et Canaux était la personne qu'il convenait de nommer, vu qu'il serait en état de porter la lourde responsabilité qui lui incomberait.

On a considéré que si on laissait à n'importe qui le soin de procéder en la manière ordinaire, c'est-à-dire par plainte, contre les compagnies de chemins de fer, celles-ci ne paieraient pas d'amende. Les employés ne produiraient pas de plainte ni n'intenteraient de poursuites judiciaires pour recouvrer cette amende, car ils seraient sûrs alors d'être démis de leur emploi, quel que fût l'issue du procès. Donc à moins de revêtir quelqu'un d'office, de la charge de procureur public, l'acte resterait lettre morte. Cette prétention est fort concluante, et il est nécessaire que quelqu'un soit chargé du soin de faire observer cet acte d'intérêt public.

M. DAVIN : Ne serait-il pas convenable que ce fût le ministre de la Justice ? Pourquoi imposer cette charge au ministre des Chemins de fer ?

M. CASEY : Je suppose que le ministre de la Justice pourrait être chargé de ce soin. Cependant, il ne pourrait guère, d'office, procéder devant les tribunaux provinciaux.

M. BERGERON : On pourrait nommer un officier spécial, vu que beaucoup de gens à l'heure qu'il est, sont à la recherche de positions.

M. CASEY : J'acquiescerais bien volontiers à la nomination d'un procureur public, si sa rémunération était prévue.

M. INGRAM : Je ne puis voir que ce bill accorde plus de pouvoir qu'auparavant au ministre des Chemins de fer et Canaux, car en vertu de l'article 205 de l'Acte concernant les chemins de fer,

Chaque fois que le ministre des Chemins de fer et Canaux sera informé qu'un pont, ponceau, viaduc, tunnel, ou autre partie d'un chemin de fer, ou qu'une locomotive, un wagon ou voiture employé ou destiné à être employé sur un chemin de fer, est dangereux pour le public qui s'en sert, faute de réparations, que pour cause de construction insuffisante ou fautive, ou pour toute autre cause, ou chaque fois qu'il surgira des circonstances qui, à son avis, le rendra opportun, il pourra ordonner à un ingénieur d'examiner et inspecter le chemin de fer ou toute partie du chemin de fer ou des travaux d'art qui s'y rattachent, ou les locomotives ou tout matériel roulant employés sur ce chemin ou quelqu'une de ses parties ; et, sur le rapport de l'ingénieur il pourra condamner le chemin ou partie du chemin de fer, ou le matériel roulant ou autres appareils qui y sont employés, et, avec l'assentiment du Gouverneur en conseil, pourra ordonner des changements ou modifications, ou substitution d'un nouveau pont, ponceau, viaduc ou tunnel, ou de tout matériel pour l'usage du chemin de fer ; et alors la compagnie, propriétaire du chemin de fer, ou qui en a l'usage ou le contrôle, procédera, après en avoir reçu avis par écrit, à réparer les défectuosités existantes dans ces parties du chemin de fer, ou dans les locomotives, wagons ou voitures ainsi condamnés, ou à faire les changements, modifications ou substitutions qui auraient été requis par le ministre.

L'article 6 du bill ne se trouve pas à accorder plus de pouvoirs au ministre des Chemins de fer et Canaux qu'il n'en possède déjà en vertu de la loi commune concernant les chemins de fer.

M. DAVIN: Mon honorable ami (M. Ingram) verra que par l'article cité de la loi commune concernant les chemins de fer le ministre des Chemins de fer est requis d'agir en sa qualité d'administrateur, tandis que ce bill-ci exige que le ministre agisse en réalité à titre de procureur public pour assurer l'application de la loi, ce qui, en cas de poursuites maintenues, entraînera des conséquences pénales.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je crois que mon honorable ami (M. Casey) pourrait abandonner cet article 6. Il me semble ajouter encore beaucoup aux devoirs attachés à la charge de ministre des Chemins de fer, et d'après le peu d'expérience que j'en ai je suis porté à croire que déjà ces devoirs sont assez lourds. Je ne voudrais pas voir retomber sur mon successeur un fardeau plus pesant de devoirs que celui qu'il me faut porter.

M. BERGERON: Vous avez encore deux ans avant cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Si mon honorable ami (M. Casey) consentait à abandonner l'article 6 pour le présent, on pourrait, après avoir muri et expérimenté la chose, en arriver à une conclusion à cet égard.

M. QUINN: Je regrette de ne pas partager l'avis du ministre sur ce point, et de ne pas approuver cette manière de préparer une loi comme celle-ci. J'approuve parfaitement le bill tel qu'il est, mais je suis d'avis que le ministre des Chemins de fer lui-même devrait s'en charger, et le présenter sous forme d'amendement à la loi générale concernant les chemins de fer. On a décrété des amendes dans ce bill par les articles 3, 4 et 5, mais lorsqu'il faut prévoir les moyens de percevoir ces amendes, on se trouve en présence de grandes difficultés. Ce bill-ci confère le pouvoir de procéder à cette fin, soit à un officier du gouvernement, soit à n'importe qui. Dans ce dernier cas, nous exposons les personnes susceptibles d'être poursuivies à être victimes de tentatives de chantage, et dans le premier, l'expérience a démontré que des fonctions de cette nature sont souvent remplies par manière d'acquit de la part de l'officier public. Je trouve donc que mon honorable ami (M. Casey) ferait bien de persuader au ministre des Chemins de fer et Canaux de se charger de ce bill, pour en faire un amendement à la loi générale concernant les chemins de fer, laquelle contient les dispositions s'appliquant à la perception de ces amendes.

Si mon honorable ami (M. Casey) confie à n'importe qui le soin d'instituer des procédures contre les compagnies de chemin de fer, pour percevoir $5 par jour pour l'usage ou $25 pour la construction d'un wagon ne se trouvant pas dans les conditions requises par ce bill, il confère un grand pouvoir à des gens n'offrant aucune garantie. S'il confie ce soin au ministre des Chemins de fer, il impose à un homme public déjà surchargé de labeur une tâche qu'il lui serait impossible de remplir lui-même, et qui devrait nécessairement échoir aux officiers de son département.

Je suggérerais qu'on insère dans le bill un article décrétant que les amendes seront perçues par quiconque instituera une action au nom de la reine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Les amendes pourraient être recouvrées au nom de la reine en vertu de la loi concernant les convictions sommaires.

M. QUINN: De la même manière que par une action *qui tam*.

M. CASEY: Il est inutile de dire qu'en permettant à n'importe qui d'instituer des procédures on expose les chemins de fer à subir des opérations de chantage, car on sait que tout le monde est sujet, à raison de quelque offense contre la loi, à être poursuivi sur la plainte de toute personne quelconque, et je ne vois pas pourquoi les compagnies de chemin de fer feraient exception à cette règle. La grande affaire consiste à assurer l'application de cet acte-ci. Si mon honorable ami le ministre des Chemins de fer croit que lui ou ses successeurs ne doivent pas être chargés de ce soin, je veux bien biffer la première partie de la disposition pour ne laisser subsister que la dernière partie de l'article, savoir, que personne peut instituer des procédures pour toute le recouvrement de toute amende imposée par cet acte. Quant à la manière dont les procédures seront instituées, je suppose que la chose sera subordonnée à la procédure que la loi établit dans chaque province.

M. QUINN: Ce serait une injustice. Mon honorable ami dit avec beaucoup de vérité que les compagnies de chemin de fer ne devraient pas être protégées plus que n'importe qui; mais on ne rend pas, par exemple, un commerçant de fruits sujet à être poursuivi simplement parce qu'il a en sa possession un régime de bananes, tandis que, dans l'espèce, la seule possession d'un wagon ne possédant pas les conditions requises par cet acte-ci donnerait lieu à une poursuite contre une compagnie de chemin de fer. Je crois nécessaire de protéger toutes les compagnies de chemin de fer à ce sujet-là. On ne voudrait certainement pas confier à un employé mécontent le pouvoir, d'instituer contre une compagnie de chemin de fer, non pas une, mais cinq cents actions, simplement parce qu'elle avait un nombre semblable de wagons qui contrevenaient aux exigences du bill. Il faudrait que cette compagnie se défende contre chacune de ces actions et fasse des frais énormes pour constater seulement en définitive que la personne qui le poursuivait ne valait rien. Tel serait l'effet de l'article tel qu'il est maintenant.

M. CASEY: Je pense que, dans toutes ces circonstances, nous ferions mieux de laisser l'article tel qu'il est, confiant au ministre des Chemins de fer le soin de voir à cela. Celui-ci offre des garanties qu'il n'instituera pas de procédure sur des causes futiles. Naturellement, comme il l'a fait remarquer, il lui faudra transmettre ce devoir à un officier de son département, ce qui peut aisément se faire.

M. McALLISTER: Il me semble que le terme "fait circuler," de la deuxième ligne de l'article n'est pas nécessaire, et qu'il y a lieu d'y objecter. Supposons, par exemple, qu'un wagon non conforme aux dispositions de l'acte, qui se trouve dans une cour, soit transporté d'une voie sur une autre, on aurait là fait circuler ce wagon. Je suis d'avis que le mot " emploi " suffit pour tout prévoir.

M. CASEY: Je propose que cet article soit amendé en insérant après le mot " devra " de la

première ligne les mots " après avis de la part d'une personne digne de foi ", et en retranchantces mots du reste de l'article, ainsi qu'en biffant, à la fin de cet article, les mots " pourvu, toutefois, qu'une autre personne puisse instituer toute procédure destinée à faire recouvrer quelqu'une des amendes imposées par cet acte ". Cet amendement modifie l'article de façon que le ministre des Chemins de fer devra procéder en justice après avis de la part d'une personne digne de foi, et qu'il ne laisse pas à chacun le soin d'instituer les poursuites. En d'autres termes, si quelqu'un a à se plaindre il doit d'abord s'adresser au ministre des Chemins de fer, et alors il sera du devoir de celui-ci d'adopter les procédures judiciaires requises.

M. INGRAM : Pendant que l'honorable député en est à amender cet article dans ce sens, il ferait peut-être bien de pousser son amendement un peu plus loin. On pourrait se demander qui doit constituer un témoin digne de foi. Supposons que le ministre des Chemins de fer considère qu'un représentant des employés des chemins de fer est un témoin digne de foi ; dans ce cas, pourquoi ne pas amender cet article de manière à lui faire dire que tout employé faisant partie de l'union des employés des chemins de f r constitue un témoin digne de foi ?

M. CASEY : Je trouve que c'est au ministre qu'il appartiendrait de déterminer lui-même dans une certaine mesure qui peut constituer une personne digne de foi.

M. QUINN : On a mis le doigt sur la difficulté, je le crains, il y a un instant. On nous fait adopter un bill absolument inapplicable. On confie le droit de poursuite au ministre des Chemins de fer. Or, s'il arrive que la compagnie qui a violé la loi se trouve de quelque manière en relations d'amitiés avec le ministre, celui-ci peut refuser de procéder à appliquer la loi. Je suis hostile à toute mesure qui a pour but une chose qu'en réalité elle n'atteint pas. Je combats l'adoption d'un bill qui a en vue de protéger les employés des chemins de fer et qui ne le fait nullement.

Je le déclare, cet article est impraticable. Il stipule que le ministre des Chemins de fer procédera en justice après avis de la part d'une personne digne de foi. Eh bien ! quelle est l'autorité qui forcera le ministre des Chemins de fer à le faire ? Quelle justification pourrait-il apporter de son défaut d'agir dans tel ou tel cas ? Il pourrait dire : " je ne connais nullement le dénonciateur. "

Comme le dit mon honorable ami, il s'agit de savoir qui doit constituer une personne digne de foi. Quelqu'un qui serait digne de foi à mes yeux pourrait ne pas l'être aux yeux du ministre des Chemins de fer, et *vice versa*.

Si le gouvernement entend adopter un acte de ce genre—je trouve l'acte bon, et il devrait être adopté—le ministre des Chemins de fer devrait s'en charger pour lui donner une forme qui le rendrait applicable.

M. CASEY : Je comprends que mon honorable ami le député d'Elgin-est (M. Ingram) suggère que l'article devrait mentionner certaines personnes comme étant de droit des personnes dignes de foi, d'après les renseignements desquelles le ministre devrait agir, bien que le pouvant aussi d'après ceux d'autres personnes dignes de foi. Je crois cet avis fort bon ; mais en somme peut-être ferions-nous mieux de suspendre cet article.

L'article est suspendu.

Article 7, paragraphe 1.

7. Tout employé de compagnie de chemin de fer blessé dans l'exercice de ses devoirs, aura droit, pour chaque jour durant lequel il sera en conséquence dans l'impossibilité de travailler, d'être indemnisé par la dite compagnie à raison de pas moins de soixante pour 100 du taux courant des gages payés aux hommes de sa condition employés par cette dernière, à l'époque de l'accident, pourvu que ce paiement n'excède pas celui de cinquante-deux semaines.

M. CASEY : J'aimerais à signaler à l'honorable ministre des Chemins de fer l'adoption d'une législation semblable par le parlement anglais à sa dernière session, et à insister sur la nécessité qui réclame une disposition de ce genre au Canada. Il est bien connu qu'il est presque impossible, pour un employé de chemin de fer, d'obtenir d'être amplement indemnisé des blessures qu'il a subies au service des compagnies, dans les cas où il s'élève des questions prêtant à contestation. Sans doute, dans beaucoup de cas, dans la majorité, peut-être, les compagnies paient ce qu'elles considèrent une compensation équitable sans plaider ; mais si la compagnie entreprend de plaider et que sa responsabilité est mise en discussion surtout à l'égard des actes de compagnons de travail du blessé, le litige peut se prolonger à l'infini et la corporation puissante a certainement en sa faveur l'avantage de l'argent. J'ai signalé plusieurs fois à la Chambre en particulier un cas qui s'est présenté à Montréal et qui a passé par tous les tribunaux de Québec, puis à la cour Suprême, de là il a été renvoyé aux tribunaux provinciaux et est revenu à la cour Suprême pour aller jusqu'au Conseil privé où la cause a été décidée en faveur de l'employé. Le plaignant n'aurait jamais pu faire décider cette cause en sa faveur s'il n'avait pas été assisté par ses camarades et même par des étrangers qui lui ont fourni des sommes considérables pour combattre la compagnie. Il existe certainement beaucoup d'autres cas similaires où justice n'a pas été rendue, simplement parce que les plaignants n'avaient pas les fonds suffisants pour pousser leur cause jusqu'au bout devant les tribunaux.

Je ne veux pas accabler le comité de détails, mais je crois qu'on admettra qu'un employé de chemin de fer n'est pas en état de plaider contre une compagnie de chemin de fer pour demander compensation de blessures, à incapacité de travail ou de mort. On a si bien compris cette idée en Angleterre que, pendant la dernière session, un bill a été adopté par la législature impériale s'appliquant non seulement aux compagnies de chemins de fer mais à tous ceux qui travaillent à ce que l'on appelle des occupations dangereuses. On trouvera à la page 118 du rapport du comité spécial le texte de ce bill qui est ensuite devenu loi en Angleterre.

(1.) Si dans aucune occupation à laquelle s'applique cet acte un ouvrier subit une blessure corporelle provenant de cette occupation et survenue au cours de cette occupation, son patron sera, aux conditions ci-après mentionnées tenu de lui payer compensation d'après l'annexe première de cet acte.

(2.) Pourvu que

(*a*.) Le patron ne soit tenu à rien en vertu de cet acte pour toute blessure qui ne rend pas l'ouvrier incapable de gagner sa paie entière pour deux semaines au moins dans le travail auquel il s'occupait.

(*b*.) Quand il est décidé, comme ci-après prescrit, que la blessure a été causée par l'acte volontaire et fautif ou

par faute du patron ou de toute personne dont le patron est responsable des actes ou fautes, rien dans cet acte ne porte atteinte à la responsabilité civile ou criminelle du patron ou de la personne qu'il emploie ; mais le patron ne sera pas passible de payer double compensation, indépendamment et en vertu de cet acte et ne sera passible de payer compensation en dehors de cet acte que dans les cas d'acte volontaire et fautif et de faute indiqués plus haut.

M. DAVIN : Est-ce que cela a passé à la Chambre des Communes ?

M. CASEY : Oui, et c'est devenu la loi. En d'autres termes le patron est responsable dans tous les cas, d'après cet acte ou d'après la loi commune.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami voudrait-il me permettre de faire au comité une ou deux remarques ?

M. CASEY : Je préfèrerais exposer d'abord ma thèse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais que mon honorable ami voudrait entamer la discussion complète de la législation anglaise ; mais il se soulève dès le début une difficulté que devrait décider le comité avant que nous commencions à examiner ces clauses. Il me semble que nous devrions nous assurer si en passant les clauses et paragraphes du n° 7 jusqu'à la fin du bill nous légiférons réellement dans les limites de notre pouvoir. Il est très discutable si cela n'est pas un sujet de droits civils qui est du ressort absolu des législatures provinciales. Quels sont les droits civils d'un ouvrier contre son patron, en matière de chemin de fer ou de tout autre travail, c'est une question sur laquelle il ne peut être légiféré convenablement et qui ne peut être déterminée que par les législatures des diverses provinces, et je crains qu'en adoptant ce bill nous ne nourrissions une espérance illusoire et que nous ne trompions et ne décevions ceux qui nous demandent d'adopter cet acte. Ils pourraient trouver que le parlement du Canada au lieu de leur donner du pain leur donnent une pierre. Voilà la crainte que je ressens et je désirerais savoir, avant d'entrer dans les détails, ce que le comité pense à cet égard et si mon honorable ami a pris l'opinion des légistes sur ce point. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de grande argumentation. Si quelqu'un veut admettre que la loi est claire, il sera forcé de convenir qu'elle est directement adverse à notre juridiction.

M. CASEY : Je regrette que mon honorable ami m'ait interrompu. Je crois qu'il est un peu tard pour soulever la question d'*ultra vires* après avoir passé trois fois le bill jusqu'à sa deuxième lecture où la question de pouvoir doit être étudiée et après qu'il a été examiné par un comité spécial de la Chambre. Mais si l'on se décide à soulever ce point, je dirai seulement que pendant les trois ans que ce bill a figuré devant la Chambre, je n'ai jamais entendu aucun avocat dans cette Chambre soulever ce point.

J'ai vu attaquer le bill sur tous les autres points, mais jamais sur celui-ci. La constitution prescrit que les chemins de fer du Canada et tout ce qui s'y rapporte sont entièrement sous le contrôle de cette Chambre. Nous réglementons les chemins de fer dans toutes leurs relations avec le public. Les tribunaux de la province de l'Ontario ont décidé que les questions relatives au drainage des terrains de chemin de fer ne dépendaient pas des lois de la province. Ainsi, bien que la constitution décide que les provinces ont le droit de légiférer sur la propriété et les droits civils, nous ne pouvons pas légiférer à l'égard des immeubles des chemins de fer du Canada. La question n'a pas, je crois, été poussée jusqu'à la cour Suprême et au Conseil privé, mais elle a été décidée par la plus haute cour de la province. C'est-à-dire que toute question de chemin de fer au Canada est du ressort de ce parlement et sous son autorité exclusive en vertu d'un article de la constitution qui confie à nos soins les chemins de fer du Canada. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dit que c'est une question de droits civils impliquant les relations d'ouvrier à patron. Nous légiférons bien pour le service civil et nous prétendons bien réglementer les relations de patron à employé pour les affaires de retraite et pour une foule d'autres. Et j'avoue ne pas comprendre pourquoi nous ne pourrions pas faire la même chose à l'égard des chemins de fer spécialement commis à nos soins. Je ne suis pas avocat, mais j'ai pas mal étudié la constitution. J'attends l'opinion de quelqu'avocat constitutionnel expérimenté dans la question, quelqu'un qui fasse autorité avant de considérer le cas comme désespéré. Je demanderai à l'honorable ministre, si avant de s'opposer à cette clause, il a, pour ce motif, demandé l'avis du ministre de la Justice qui est reconnu comme la plus haute autorité constitutionnelle du pays. S'il appuie la position qu'il prend sur l'avis du ministre de la Justice, son objection peut avoir quelque valeur, mais je crois qu'il ne devrait pas la soulever sans l'avis du ministre de la Justice.

M. BERGERON : Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) est un avocat, lui aussi.

M. CASEY : Cela se peut, mais ce n'est pas lui dans le gouvernement qui est chargé de veiller à la constitutionnalité des bills, et je crois que sa position serait plus forte s'il avait sur ce point l'opinion du ministre de la Justice. Lorsque l'honorable ministre m'a interrompu, je parlais de la portée de la législation britannique sur cette matière. Je faisais remarquer que le patron est toujours responsable à l'égard de l'ouvrier blessé, d'après l'acte spécial ou d'après la loi commune.

M. INGRAM : L'acte s'applique-t-il à tous les patrons ?

M. CASEY : Non, il y a une liste des occupations auxquelles il s'applique, et dans cette liste il y a les hommes de chemin de fer. Dans l'annexe à la page 120, mon honorable ami trouvera l'échelle de compensation. Un homme blessé, ou ses représentants s'il est tué, ont le choix pour la compensation entre l'acte ou la loi commune. S'ils acceptent la compensation en vertu de l'acte ils ne peuvent pas revenir contre le patron en vertu de la loi commune. Cette proposition fait l'objet d'une disposition postérieure de mon bill. Si la blessure amène la mort et si l'ouvrier laisse une famille, l'indemnité correspond au montant des gages des trois années qui ont précédé la blessure, ou bien £150, si ce chiffre est supérieur, mais en tout cas la somme payée ne doit pas dépasser £300 et les montants payés déjà en vertu de cet acte doivent être déduits. En cas d'incapacité de travail 50 pour 100 des salaires hebdomadaires par

paiements hebdomadaires ne devant pas dépasser $1. Il n'y a pas dans l'acte anglais de limite à la durée de ces paiements hebdomadaires, mais d'après ce bill il est prescrit que ces paiements ne doivent pas durer plus d'une année.

L'acte anglais ne contient pas de disposition indiquant les personnes qui constituent la famille. Il se termine par une disposition en vertu de laquelle si le secrétaire des sociétés mutuelles certifie qu'un plan existant d'assurance pour les ouvriers est aussi favorable pour eux que cet acte, le patron peut, jusqu'à la révocation du certificat s'arranger avec ses ouvriers pour que les dispositions de ce plan soient substituées aux prescriptions de cet acte et que la responsabilité du patron soit limitée aux dispositions de ce projet. Si l'on pousse ce bill, j'entends y joindre une disposition de ce genre. Je me propose de prescrire que si la compagnie propose un plan d'assurance ou d'indemnité que le surintendant des assurances déclare être aussi favorable aux ouvriers que les dispositions de ce bill, le chemin de fer pourra passer un contrat pour se libérer de ses obligations à l'égard de ses employés, sinon, il sera soumis aux prescriptions de cet acte. Cela mettra le bill en concordance absolue avec l'acte anglais. Je crois que c'est très équitable car cela n'enlève à aucun employé le bénéfice de ce bill, à moins que cet employé fédéral ne démontre que la compagnie agit à son égard aussi favorablement que l'exige cet acte.

M. INGRAM : J'ai entendu le ministre des Chemins de fer exprimer des doutes sérieux sur les droits du parlement d'adopter cette clause. Je dois dire que la question s'est soulevée devant le comité spécial lorsque le juge Clarke a rendu son témoignage sur les clauses 7 et 8. M. Powell qui faisait partie de cette commission a posé au juge cette question. Les honorables députés la trouveront à la page 101 :

M. POWELL: Y a-t-il dans Ontario des décisions qui disent que l'acte local s'applique aux chemins de fer?

M. CLARK: Non, je ne crois pas qu'il en existe et je suis plutôt d'opinion que ce serait *ultra vires*. Mon opinion propre et je l'énonce sans hésitation, car je ne crois pas qu'elle ne soit pas partagée par beaucoup d'avocats est qu'aucune législation provinciale ne peut atteindre la construction et l'exploitation des chemins de fer du Canada sur le principe de l'intérêt commun.

M. CASEY: Vous prétendez que les chemins de fer du Canada échappent absolument aux actes provinciaux relatifs aux responsabilités des patrons?

M. CLARK: Oui, monsieur. C'est un sujet que je considère très intéressant et ma théorie est qu'il doit être l'essence d'un acte contenant ceci. Un chemin de fer du Canada est un instrument aux mains du gouvernement, pour les fins du gouvernement et dirigé par le parlement du Canada. Il décide les conditions dans lesquelles les compagnies doivent le construire, absolument comme des phares ou des fortifications et c'est pour un gouvernement local une inconséquence d'intervenir.

M. CHOQUETTE: Vous n'allez pas jusqu'aux lois de Québec ou de l'Ontario, aux lois faites contre les chemins de fer qui traversent ces provinces?

M. CLARK: Il n'y a pas de limite; si l'interprétation vaut quelque chose, elle va jusque-là. Si le gouvernement veut construire un chemin de fer, disons de Toronto à Montréal et veut lui faire traverser les terrasses de tous les parlements provinciaux il leur suffit de le dire. Cela peut être un mauvais jugement d'après une bonne loi. Si cela est demandé et autorisé par le parlement du Canada, ce qui veut dire que c'est demandé pour le Canada, aucune législation locale ne peut intervenir.

D'après cela, il me semble, bien que je ne sois pas avocat, que ce parlement doit avoir le pouvoir de d'adopter la clause 7 et ses différents paragraphes. C'est l'opinion de M. Clark dont l'expérience en la matière est fort étendue.

M. ELLIS : Ceci a trait seulement, comme l'indique l'acte lui-même, aux chemins de fer du Canada, mais ne s'applique pas aux chemins de fer provinciaux.

M. INGRAM : Il y a si peu de chemins de fer provinciaux que cela ne vaut guère la peine d'en parler.

M. CASEY : Mon avis sur la question ne change pas, mais comme il me semble qu'une discussion des pouvoirs de la Chambre dans cette question pourrait faire perdre ce soir beaucoup de temps à la discussion du sujet, je crois qu'il vaut mieux remettre à huit jours l'examen du bill, quant aux portions atteintes de l'acte par les objections qui ont été soulevées. En même temps, ceux qui sont opposés à notre opinion peuvent s'éclairer par l'étude ou par la consultation. J'avoue que c'est pour moi une façon toute nouvelle de considérer la question que de dire que nous n'avons pas le droit de légiférer à cet égard sur les chemins de fer du Canada. Mais, pour tout éclaircir, je désire proposer que le comité lève sa séance, et rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau. Dans huit jours peut-être pourrons-nous tout régler.

Motion adoptée, le comité lève sa séance, et rapporte progrès.

SAISIE DES SALAIRES.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de M. Richardson : Que l'Orateur quitte le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 14) intitulé : Acte relatif à la saisie des salaires et des sommes entre les mains du gouvernement.

M. FLINT : Le principe du bill a déjà fait l'objet d'un débat important et pour faciliter la discussion des détails, je conseillerais de soumettre le bill au comité. L'honorable député de Lisgar (M. Richardson) a deux amendements à proposer et je crois que nous pouvons discuter la mesure plus à fond en comité et avec plus de chance d'arriver à un résultat utile.

M. BELCOURT : Je désire parler du principe du bill avant qu'il vienne devant le comité. Si j'ai bien compris, la mesure présentée par le député de Lisgar a deux objets. L'un est de rendre saisissable à la demande de n'importe qui toutes les sommes que le gouvernement doit payer pour n'importe quelle cause ou raison.

M. RICHARDSON : J'ai l'intention de retirer cette clause en comité.

M. BERGERON : Vous feriez mieux de l'enlever maintenant.

M. RICHARDSON : Je la retire.

M. BELCOURT : Comme l'honorable député a retiré la première et la deuxième clause, je n'ai pas à les discuter. L'autre objet du bill est contenu dans la clause 3 et consiste à rendre saisissables les

salaires des serviteurs publics. Comme l'a fait remarquer l'autre jour l'honorable Solliciteur général, il existe des doutes graves sur la constitutionnalité de cette disposition. On a prétendu ici que ce serait une violation de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et que ce serait intervenir dans la propriété et les droits civils. Je n'ai pas étudié cette question et ne suis pas prêt à la discuter, mais les doutes soulevés sur cette partie du bill me paraissent tellement graves que l'on ferait bien, je crois, d'y porter une sérieuse attention avant de l'adopter. Le principal motif pour lequel je m'oppose au bill, c'est qu'il n'est ni nécessaire ni opportun. Les serviteurs publics dans la ville d'Ottawa, je crois—et je parle de ceux d'Ottawa, parce que je connais spécialement le service civil ici—constituent une classe de citoyens honorables et, à ma connaissance, ils remplissent leurs obligations aussi bien et aussi fidèlement que n'importe quelle autre classe de la société. Il peut y avoir quelques délinquants, quelques-uns n'ont peut-être pas rempli leurs obligations légales aussi promptement et aussi parfaitement qu'ils l'eussent désiré, mais c'est une rare exception. Depuis quatorze ans que j'ai l'avantage de vivre dans la capitale et d'exercer ma profession d'avocat, j'ai eu particulièrement l'occasion de juger et d'après mon expérience les employés civils remplissent leurs obligations fidèlement et bien. Il peut y avoir eu quelques délinquants mais on les trouve surtout dans la classe de serviteurs publics qui empruntent des prêteurs d'argent.

Il existe dans cette ville une catégorie d'individus qui font métier de prêter de l'argent aux employés publics à des taux exorbitants, et pour ma part je ne puis pas blâmer bien sévèrement ceux qui cherchent à échapper à l'exécution de contrats du genre le plus usuraire.

On a prêté de l'argent à des taux variant de 20 à 60 pour 100. Ce sont les seuls qui n'ont pas rempli leurs obligations légales comme ils auraient dû le faire. Quelques députés se sont livrés à ce que je regarde comme des diatribes contre des employés publics. Quelques politiciens considèrent les employés publics comme un gibier dont la chasse est toujours légitime et permise. Je sais que dans les districts ruraux on se figure que les employés publics d'Ottawa retirent des salaires énormes et extravagants. L'employé qui touche un salaire de $1,000 est montré au doigt comme le titulaire d'une charge d'une rémunération énorme. Naturellement, cela peut paraître une forte somme pour des gens qui vivent à la campagne et qui manient très peu d'argent. Mais si l'on songe que les employés publics paient des loyers considérables et font d'autres dépenses, leurs salaires ne sont pas et ne doivent pas paraître extravagants. Le résultat de ces déclamations injustes c'est qu'on prend à l'égard des employés publics des mesures qui ne sont pas équitables. Le gouvernement est poussé à diminuer les salaires ou à imposer des restrictions injustes à la rémunération du service. Je regrette de ne pas partager l'avis du gouvernement à l'égard de la politique qu'il veut adopter de supprimer l'augmentation statutaire des serviteurs civils. Je suis heureux de savoir que la question est encore à l'étude, et quand la considération en sera reprise, j'espère qu'elle recevra l'attention loyale et impartiale qu'elle mérite et que le service recevra enfin les augmentations statutaires auxquelles ses membres ont droit, d'après la loi et la justice. On me pardonnera sans doute de parler d'une question qui n'a pas absolument trait à la discussion présente et de profiter de l'occasion pour signaler ce sujet à l'attention du gouvernement, en le priant, au nom du service civil, de considérer plus complètement et plus équitablement leur cause.

Je crois que le système de l'augmentation statutaire que l'on peut appeler automatique est finalement le meilleur. On peut naturellement soulever contre ce système des objections très rationnelles, mais en somme c'est la seule méthode satisfaisante. S'il n'y pas uniformité, il s'établit des préférences injustes et une pression s'exerce bientôt sur le gouvernement pour augmenter des salaires dans des cas où la justice et le droit n'ont rien à faire et où les seuls motifs sont la courtoisie ou l'influence politique.

Une autre objection que je soulève contre le bill, c'est qu'en l'adoptant, cette Chambre encouragera la pratique des achats à crédit qui est condamné par tous les économistes avancés dont les tendances sont de détruire parmi les ouvriers l'habitude du crédit. Cette Chambre ira à l'encontre des idées modernes en adoptant une législation de ce genre. A mon avis cette mesure n'est pas comme on a voulu l'appeler une mesure libérale et de progrès. Ce n'est pas une mesure de progrès en ce qu'elle rend saisissables les gages de salariés. Les tendances modernes sont tout à fait opposées. Pendant un temps les gages des salariés étaient entièrement saisissables. On les a rendus partiellement insaisissables et la tendance générale sur toute la ligne est de rendre les salaires de moins en moins saisissables. C'est revenir à une idée abandonnée qu'on ne pratique plus aujourd'hui et, pour cette raison, ce bill n'est ni libéral ni conforme aux idées de progrès

Mais l'objection la plus sérieuse peut-être que l'on puisse élever contre ce bill, c'est qu'en l'adoptant le parlement va créer un mode de recouvrement spécial d'argent et de dettes pour une classe spéciale, pour une minorité, ce qui est contraire à la théorie et à la pratique du bon gouvernement.

Vous allez permettre à tout un groupe qui se trouve être créancier d'un employé public de recouvrer ses dettes aux dépens du public. Il est évident que l'application d'une mesure de ce genre entraîne de grande dépenses pour le gouvernement. Il va falloir nommer un personnel d'employés et d'avocats pour veiller aux saisies, comparaître devant les tribunaux et faire les déclarations au nom du gouvernement. Cela entraînera la nomination d'une foule d'employés qui recevront de forts traitements. Et dans quel but? Pour permettre à des gens de recouvrer leurs créances aux frais du public. Je prétends que c'est contraire à tout principe de bon gouvernement de taxer tout le public et de l'appeler à payer les frais du recouvrement des créances d'un petit nombre. Quelques députés ont dit l'autre jour que la position du gouvernement à cet égard ne différait pas de celle d'une compagnie de chemin de fer. Les deux cas ne sont pas identiques, ils sont différents absolument. Une compagnie de chemin de fer fait des affaires, elle a des serviteurs et des employés pour faire du commerce et des bénéfices. Le gouvernement ne fait pas d'affaires, il n'a en vue ni commerce, ni industrie, ni profits. Il administre simplement les affaires de tous au bénéfice de tous. Ce bill, s'il est adopté par la Chambre sera à mon avis impraticable. Il sera coûteux comme je l'ai dit, anti-libéral et peu conforme au progrès. Je m'oppose au principe du bill et si j'en ai l'occasion, je voterai contre.

M. McMULLEN : Je ne peux comprendre comment on peut prétendre que les serviteurs publics du pays doivent être protégés contre le paiement de leurs dettes légitimes plus qu'aucune autre classe de la société. La règle dans ce pays est que l'argent peut être saisi ; la seule exception qui existe dans ce pays est en faveur des employés publics. L'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) a plaidé très énergiquement la cause des employés publics ; mais la Chambre ne devrait pas pas oublier qu'il n'y a pas dans tout le Canada de classe aussi bien payée. La moyenne des salaires des employés publics à Ottawa est un peu plus de $1,200. Je voudrais que l'honorable député m'indiquât une autre catégorie de serviteurs dont la moyenne des salaires est de $1,200. Les commis et gérants de banques ou de maisons de gros, ou les employés de toute autre espèce reçoivent-ils d'aussi forts salaires ? Pourquoi la loi qui force les autres classes à payer leurs dettes légitimes ne s'appliquerait-elle pas aux employés publics ? Il est injuste de les protéger par une loi qui empêche de saisir l'argent qui leur est légitimement dû pour payer leurs obligations légitimes L'honorable député dit que ce serait une pratique dangereuse. Je ne le crois pas Cela les mettrait sur le même pied que tout le monde et de pair avec les autres salariés et cela permettrait à ceux envers qui ils sont endettés d'obtenir ce qui leur est légitimement dû et je ne vois pas pourquoi on ne le leur permettrait pas. Mon honorable ami a dit que l'adoption de ce bill entraînerait des dépenses considérables pour le gouvernement et que quand les salaires seraient saisissables, il faudrait nommer des officiers pour comparaître devant les tribunaux et veiller aux ordres lancés contre le gouvernement pour le paiement de sommes honnêtement dues. Cela pourrait être évité facilement en poursuivant directement l'employé et en obtenant jugement. Le gouvernement n'aurait pas à comparaître dans ce cas.

L'acte pourrait prescrire qu'un certificat du jugement serait produit au comptable du département où sert l'employé ; puis, si des dispositions ne sont pas prises pour payer dans un délai convenable, l'employé serait exposé à être amené devant un juge et le juge ordonnerait de payer un certain montant du salaire jusqu'à ce que la dette soit payée. L'ordre serait produit au bureau du comptable du département qui serait chargé de veiller à l'exécution de l'ordre du juge, et de cette façon le gouvernement n'aurait aucun embarras ; il n'aurait pas à engager d'avocat pour comparaître en cour. Mon honorable ami (M. Belcourt) a dit qu'il y avait peu de délinquants à Ottawa ; j'ai pourtant entendu parler de marchands d'Ottawa qui ont fait crédit à tant d'employés publics qu'ils sont tombés en faillite. Ces messieurs pourraient arpenter les rues, habillés à la dernière mode, et leurs familles pourraient figurer dans les plus grands salons, et malgré cela ne pas payer leurs justes dettes. Ce n'est pas un honneur pour le parlement de placer dans cette position toute une catégorie d'individus. Pour ma part, je voterai pour ce bill, de façon à atteindre cette classe privilégiée et la mettre sur le même pied que les autres gens de ce pays, dont les salaires peuvent être saisis pour leurs justes dettes.

M. QUINN : Je désire, M. l'Orateur, dire quelques mots en opposition à ce bill. J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les remarques de l'honorable

député (M. McMullen), et quand il parle d'un grand nombre de marchands ruinés pour avoir fait crédit à des employés publics, son argument ne tient pas debout. Pourquoi ont-ils fait crédit à des employés publics jusqu'à se mettre en faillite, quand ils savaient ne pas pouvoir saisir les salaires des employés publics ? S'ils ont fait crédit à tant d'employés publics sachant que leurs salaires étaient insaisissables, ils sont maladroits et incapables de conduire convenablement leurs affaires. Ils agissaient ainsi en présence de la loi du pays qui déclare les salaires insaisissables.

J'approuve mon honorable ami le député d'Ottawa quand il dit que la classe des employés publics est tout aussi honorable que n'importe quelle autre classe de la société. Le danger de rendre saisissables les salaires des employés publics est particulièrement qu'il expose les officiers du gouvernement et les revenus de Sa Majesté à des attaques de toute espèce d'individus ; cela donne un moyen facile d'atteindre le trésor d'une façon qui n'a jamais encore été permise dans ce pays. Mon honorable ami (M. Richardson) avec le décousu qui carractérise les législations de ce genre demande à la Chambre de passer un bill permettant à tout individu qui a un jugement contre un employé public de saisir entre les mains de qui ? Entre les mains de qui, comme le prescrit la clause 2.

2 La saisie des dites sommes devra être signifié au comptable du département par lequel elles sont payables, ou dans le cas de saisie d'argent payable par le fonds du revenu consolidé du Canada entre les mains de l'auditeur général.

M. RICHARDSON : J'ai déjà annoncé que je voulais abandonner la clause 1 et j'aurais pu ajouter que j'abandonnais la clause 2. Si la clause 1 est retirée, il faut naturellement omettre aussi la clause 2.

M. QUINN : Alors, prenons la clause 3 ; elle prescrit :

3 Tout jugement contre une personne employée dans le service public du Canada peut saisir le salaire à venir de cette personne, que ce salaire provienne du fonds du revenu consolidé du Canada ou d'autre part de la même manière et par la même procédure que sont saisis les salaires d'autres personnes payables en argent provenant des mains de particuliers et la signification de cette procédure doit se faire comme il est prescrit dans la clause précédente.

Il faut pourtant que quelqu'un soit tiers-saisi là-dedans.

M. RICHARDSON : Voilà pourquoi je désire qu'on se forme en comité ; j'ai un amendement à proposer qui rencontre cette objection.

M. QUINN : Nous sommes obligés de prendre ce bill tel qu'il est présenté à la Chambre ; et je demande qui sera "tiers-saisi" ? Ce doit être Sa Majesté la Reine et par suite ce bill permet à n'importe qui de prendre une action contre Sa Majesté la Reine sur un jugement de $1 ou 50 cents.

M. FLINT : Mon honorable ami voudrait-il me permettre de lui poser une question ? Il y a une loi de ce genre au sujet des salaire des employés publics de la province de Québec. Mon honorable ami exerce sa profession dans cette province et je désirerais lui demander comment fonctionne cette loi. On a dit dans cette Chambre qu'elle fonctionnait bien.

M. QUINN : Je n'ai pas beaucoup d'expérience du fonctionnement de cette loi, car je suis heureux de le dire, dans la province de Québec tous les employés publics paient leurs dettes. Je n'ai jamais eu l'occasion de requérir l'application de cette loi contre aucun employé public de cette province. Je comprends cependant que la loi dans la province de Québec est que les salaires inférieurs à $500 ou $600 sont saisissables pour un cinquième et qu'au-dessus le quart ou le tiers sont saisissables suivant l'importance du salaire. Comment fonctionne la loi, je ne saurais réellement le dire, car comme je le disais tout à l'heure les employés publics de la province de Québec paient très régulièrement leurs dettes et il y a eu très peu de saisies. Quoi qu'il en soit, cela ne détruit pas mon objection. Nous ne voulons pas que les fonds de Sa Majesté puissent être saisis et qu'une action puisse être prise contre Sa Majesté pour 50 cents ou toute autre somme qui peut être due par des employés publics. La conséquence de ce bill serait l'obligation pour le gouvernement d'avoir dans chaque département un employé chargé spécialement de veiller à ces saisies et quand une saisie serait prise de faire en vertu d'un arrêté du conseil ou de toute autre procédure de faire au tribunal la déclaration nécessaire. Il lui faudrait être au courant des sommes dues par le département à chaque employé du Canada, où qu'il soit. Non seulement cela, mais il faudrait avoir dans chaque département un avocat particulier pour défendre les droits de Sa Majesté dans chaque cause soumise aux tribunaux. Si cet acte est adopté, il faudra employer un avocat de chaque département du service civil dans chaque cité, ville et hameau du Canada.

M. McMULLEN : Vous ne devez pas avoir d'opposition à cela.

M. QUINN : Je ne recherche pas les besognes de ce genre. Je ne dirai pas que le député de Wellington-nord (M. McMullen), et les messieurs qui appuient ce bill, le font pour donner de l'emploi à leurs amis. Je ne voudrais pas leur attribuer de semblables motifs. Je signale seulement ceci comme une difficulté sérieuse que tous les gouvernements de ce pays ont évitée jusqu'à présent et qui, je crois, paraîtra assez importante aux députés de cette Chambre pour empêcher l'adoption de ce bill. La cause des employés du service public a été si habilement plaidée par l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt), qui est certainement bien à même de parler sur ce sujet, que je ne crois pas nécessaire d'y rien ajouter. Mais je dirai que les hommes les plus respectables des différentes villes ou villages du Canada sont ou ont été peut-être les employés publics, c'est non seulement leur faire une injure, mais leur appliquer un stigmate que d'adopter un acte de ce genre sans aucune demande du dehors, uniquement pour satisfaire le caprice d'un simple député. Si un acte semblable est nécessaire, que le ministre de la Justice prenne la responsabilité de le présenter et de le faire passer par la Chambre comme mesure du gouvernement. Mais tant qu'il n'est pas indispensable d'adopter une telle législation tant que la nécessité n'en est pas démontrée par l'action prise par le ministre de la Justice, je ne crois pas que cette Chambre doive le prendre en considération. S'il était possible d'adopter ici une législation de ce genre, je serais plutôt en faveur d'un acte exemptant de saisie tous les gages et tous les salaires. Je crois que le crédit accordé par les marchands de détail est la plaie du pays, particulièrement lorsque le crédit est fait à des gens dont les gages ou salaires sont limités. Voyez les pouvoirs que les lois provinciales de ce pays donnent aux petits créanciers. Par exemple, dans la province de Québec, si un homme qui doit $20 ou moins est poursuivi par son créancier, et si celui-ci obtient jugement, une saisie est opérée entre les mains de son patron et avant que le jugement soit exécuté les frais de la cause dont le montant en jeu peut n'être que de $5 ou de $1 s'élèveront à $15. Il n'y a pas de raison au monde pour que l'ouvrier subisse de pareils procédés parce qu'il a le malheur de devoir à un homme $2 ou $5.

Je préférerais, si c'était dans les pouvoirs de ce parlement, appuyer un acte qui rendrait absolument insaisissables les salaires et les gages des ouvriers plutôt que d'inscrire aux statuts un acte comme celui-ci. Je crois, comme l'a dit l'honorable député d'Ottawa, que c'est un mouvement rétrograde.

M. ROGERS : Je désirerais dire quelques mots parce que des représentants ruraux ont été cités comme les instigateurs de cette motion, sans quoi, je n'aurais pas parlé. Je ne crois pas que la portion respectable de la classe dont nous nous occupons ce soir demande en sa faveur aucune législation : je crois que laissés à eux-mêmes ils voteraient contre toute législation spéciale et diraient : "Nous sommes des hommes responsables, désireux de payer nos dettes." La majorité d'entre eux, je suis heureux de le dire sont d'honnêtes gens ; mais c'est malheureusement une minorité qui attire l'opprobe sur toute la classe et nécessite cette législation. J'éprouve un certain plaisir à dire que dans ma division nous n'avons pas de difficulté de ce genre ; la population rurale vit généralement au-dessous de ses moyens et paie ses dettes, mais dans les villes, il faut faire quelque chose. Je connais dans la ville que j'habite plusieurs cas dans lesquels des marchands ont fait des pertes sérieuses pour n'avoir pas pu recouvrer ce qui leur est dû.

M. BELCOURT : Ne serait-ce pas là une législation spéciale contre le service public ?

M. ROGERS : Pas du tout. Si cela était, je ne la demanderais pas. L'homme à qui je paie un dollar par jour doit payer ses dettes.

M. BELCOURT : Les gages des salariés de l'Ontario ne sont-ils pas exempts jusqu'à $25 ?

M. ROGERS : Oui.

M. BELCOURT : Est-ce que ce n'est pas là faire une différence ? Ce bill prescrit la saisie de tout le salaire des employés publics.

M. ROGERS : Je suis prêt à les mettre sur le même pied, et le bill pourrait être modifié dans ce sens. Les honorables députés se rappelleront qu'il s'est produit pendant plusieurs années dans la législature de l'Ontario une agitation dans ce sens, et la veille des élections le gouvernement a jugé à propos de légiférer et il a adopté une loi pour forcer les employés du gouvernement de cette province à payer leurs dettes comme tout le monde. Cela s'est fait en réponse aux demandes venant des divisions rurales. Je sais que la question sera fortement

agitée aux prochaines élections si la Chambre ne la règle pas maintenant. Je prétends que c'est une insulte aux employés publics que de leur dire qu'ils ne sont pas tenus de payer leurs dettes comme le commun des mortels. On dit que les employés publics ne sont pas bien payés et sont maltraités. Comment se fait-il donc qu'il y ait tant d'aspirants aux emplois publics? Nous savons combien il en surgit quand une vacance se produit. Si le travail était mis aux enchères, si c'était possible, on pourrait le faire faire pour 50 pour 100 de ce qu'il coûte aujourd'hui. Ceci prouve suffisamment qu'ils sont trop bien payés ou qu'ils n'ont pas assez à faire. On dit que cette mesure est inconstitutionnelle pour cette Chambre. Eh bien ! si l'on mettait les employés publics sur le même pied que les employés de chemin de fer, cela ferait parfaitement l'affaire. Et puis, si un jugement était pris contre un employé public et si le jugement n'était pas payé immédiatement ou dans un délai raisonnable, l'employé devrait être destitué. Cela éviterait d'avoir besoin d'une loi et éviterait tout embarras. On pourrait prescrire qu'au second ou troisième appel, ou à la fin de trois mois l'employé public serait renvoyé s'il n'avait pas payé son jugement. Je crois que ce serait une charité pour le service public qu'il existât une loi de ce genre.

Je partage l'opinion de l'honorable député de Montréal (M. Quinn) et ne m'opposerais pas à une loi prescrivant que les salaires et les gages sont insaisissables, bien que cela puisse causer bien de la misère en empêchant les pauvres gens d'obtenir du crédit lorsque la maladie par exemple les empêche de gagner de l'argent et de payer comptant tout ce dont ils ont besoin. Je sais que c'est et ce sera longtemps une question vitale et les députés qui s'opposent à la disparition de ces exemptions seront bien embarrassés quand ils se représenteront devant le peuple. La législature de l'Ontario n'a pas osé se séparer sans agir en la matière. Je crois que cette mesure serait plus avantageuse que désavantageuse au service public. Aucun homme droit et honorable ne peut réclamer de législation spéciale à son avantage ; tous veulent que chacun paie ses dettes et la société entière gagnerait beaucoup à ce que la Chambre agisse dans ce sens.

r

M. DAVIN : Maintenant que l'on doit élimine e les deux clauses que l'honorable député se déclar prêt à sacrifier, le bill est tellement mutilé qu'i n'y a aucune raison pour le faire entrer dans les statuts. Nous avons entendu bien des choses sur le caractère du service civil, mais pour ma part, je dois dire qu'ayant visité régulièrement Ottawa depuis vingt-cinq ans, j'approuve entièrement tout ce qu'a dit à cet égard mon honorable et savant ami le député d'Ottawa (M. Belcourt). Le service civil d'Ottawa, les employés publics du Canada dans tout le pays supportent avantageusement la comparaison avec n'importe quelle classe de la population.

Je n'approuve pas certains députés et certains étrangers à cette Chambre qui se font un genre de tomber sur le service civil. Ils sont injustes à l'égard des quatre-vingt-dix-neuf centièmes. Nous rencontrons ces employés dans la société, nous avons affaire à eux dans les bureaux, et nous savons parfaitement que ces hommes que l'on décrit souvent dans le pays comme des paresseux, n'ayant pas autre chose à faire qu'à se pavaner sur les trottoirs la canne à la main, sont au contraire enfoncés dans la besogne et travaillent aussi dur que n'importe quelle autre catégorie d'employés au Canada.

Je m'oppose entièrement à une législation qui met au ban toute une classe de sociétéet tend à créer dans l'esprit du peuple du Canada un malaise en le mettant sous une fausse impression à l'égard du service public. Ce qu'on nous demande maintenant, c'est de passer une loi pour protéger les gens assez imprévoyants de faire du crédit dans des circonstances qu'ils connaissent parfaitement, et pour leur permettre de recouvrer de très petites sommes par des procédures qui coûteront très cher au pays. Comment, pour exécuter ce qui est proposé, il faudrait employer un homme de loi pour comparaître devant le tribunal toutes les fois qu'un bref serait signifié à Sa Majesté, parce que Tom, Dick ou Harry voudrait rentrer dans quelque petite somme pour laquelle il a fait crédit à un employé public ! Et bien que cela ne se rapporte pas directement au sujet en discussion, j'imiterai mon honorable et savant ami (M. Belcourt), en exprimant l'espoir que le gouvernement écoutera ses représentations relatives aux augmentations statutaires et ne violera pas le contrat intervenu entre le gouvernement--car on ne peut pas nier qu'il y ait contrat —et ces messieurs, lorsqu'ils sont entrés dans le service public et qu'on s'est engagé non seulement à leur payer un certain salaire par année mais encore à leur accorder les augmentations statutaires. Je suis très heureux que mon honorable ami ait adressé cet appel au gouvernement dont il est un partisan distingué, et certainement, si un vote de ce côté-ci peut lui être de quelque secours, je serai très heureux de l'appuyer quand il soumettra la question à la Chambre. Dans l'état où se présente maintenant le bill, mutilé, décapité, tronqué, n'ayant plus que les pieds, et encore ces pieds sont dans la fange, puisqu'il annonce qu'il lui faudra retrancher la phrase finale, le mieux qu'il puisse faire, est de le retirer et de ne pas demander à la Chambre de se rendre ridicule en faisant figurer au statut une décision aussi boiteuse et aussi impotente que celle que comporterait ce bill sous sa forme mutilée.

J'ai écouté attentivement, comme toujours, mon honorable ami, le député de Frontenac (M. Rogers), mais j'avoue que je ne l'ai pas trouvé sur cette question aussi convaincant que sur les autres. Je crains que les arguments qu'il a énoncés pour appuyer mon honorable ami de Lisgar (M. Richardson) n'ait pas cette nature aussi concluante qui caractérise tout ce qu'il dit au sujet de l'agriculture, qu'il connaît beaucoup mieux que la question présente. J'espère que mon honorable ami de Lisgar (M. Richardson) sera satisfait d'avoir vu son bill ainsi élucidé par la Chambre. Il a toutes mes sympathies. Il nous a dit qu'il allait effacer les clauses 1 et 2, je viens de les biffer, et quand j'examine le bill, avec cette terrible rature, je lui trouve un aspect tellement déguenillé et il est d'un aspect si pitoyable, que je le plains sincèrement, et je crois que ce qu'il a de mieux à faire avec ce pauvre petit poupon, c'est de le faire disparaître entièrement de ce monde. Il n'est pas né viable. Il est tellement délabré à la tête, à la poitrine, au ventre qu'il est prêt à rendre le dernier soupir, et qu'il devrait être assez soucieux de sa dignité pour le retirer.

M. McINERNEY : Je ne me lève pas pour discuter la valeur du bill, car je ne crois pas que ce qui se dit de chaque côté pour ou contre le bill fasse grand'-

chose ; mais je crois que sa nature est telle, que nous devrions avoir à son égard l'opinion des officiers en loi de la Couronne. Le gouvernement est-il d'avis que le parlement est compétent pour adopter un bill de cette nature ? Si le gouvernement opine pour la négative, cela clora immédiatement la discussion. Mon opinion que je donne pour ce qu'elle vaut est que si nous passons ce bill, ce sera inconstitutionnel. Je ne crois pas que ce parlement ait le droit de rendre saisissable le salaire de personne. Je crois que la procédure de saisie et de conservation rentre dans les prérogatives des législatures locales et que, seules, elles peuvent adopter un acte de ce genre. C'est l'avis de beaucoup d'avocats, et je crois que le parlement a le droit de connaître l'opinion du gouvernement sur ce point.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je sais que l'honorable député est dans son droit en demandant au gouvernement d'exprimer une opinion sur la question. Je puis dire à mon honorable ami de Lisgar (M. Richardson) que le Solliciteur général a fait de ceci une étude spéciale et s'attendait à être présent ce soir, mais comme la Chambre le sait, il a été appelé à Québec pour remplir un devoir pénible, ce qui l'empêche absolument d'assister à la séance. En vue des altérations considérables que mon honorable ami compte faire subir à son bill, le meilleur moyen serait peut-être de proposer que la Chambre se forme en comité, de faire toutes les modifications proposées, et de faire réimprimer le bill pour que la Chambre puisse l'étudier tel que modifié. Il nous serait parfaitement impossible d'émettre une opinion dans la situation actuelle. Quand il sera réimprimé, les conseillers en loi de la Couronne seront présents ici, et nous pourrons avoir une opinion sérieuse sur les nombreuses questions compliquées que soulève ce bill. Je puis dire à mon honorable ami de Lisgar que bien que le but qu'il se propose soit excellent et qu'à première vue la chose paraisse très simple et droite, je sais parfaitement qu'en l'appliquant nous courons grand risque de voir s'élever des difficultés dans les divers départements, et ce qui est plus important encore, de faire faire au pays en général des dépenses supplémentaires considérables. Je crains que les gens qui profiteront le plus de cette loi ne soient les avocats que nous aurons probablement à employer.

Dans tous les cas, je ne suis pas en état de me prononcer sur le côté légal de la question débattue. Ce point doit être décidé par le jurisconsulte de la Couronne. Maintenant, si cela rencontre le désir de la Chambre, je crois que la ligne de conduite que j'ai conseillé à mon honorable ami de suivre—c'est-à-dire, que la Chambre se forme en comité et que ce bill soit imprimé de nouveau pour l'usage des députés, lorsque ce travail sera terminé, les jurisconsultes de la Couronne seront prêts à faire connaître leur opinion. Voilà la meilleure solution que je puis offrir pour le moment à cette question.

M. RICHARDSON : Ce n'est pas mon intention de parler sur le mérite du bill lui-même, ni sur l'amendement que je propose. Je crois que ce serait un malheur de tuer ce bill là où il en est rendu maintenant, et je n'ai aucune objection à adopter la proposition de l'honorable ministre du Commerce, tendant à ce que la Chambre se forme en comité, et à soumettre à ce dernier l'amendement que je propose, lequel, je crois, simplifiera beaucoup la question et rencontrera l'approbation des neuf dixièmes des membres de cette Chambre. Si la Chambre veut bien se former en comité sur ce bill, je ferai quelques remarques qui, je crois, démontreront qu'il est acceptable pour tous.

M. CLANCY : Avant d'aller plus loin sur cette question, je voudrais savoir de l'honorable ministre du Commerce quelle est la politique du gouvernement au sujet d'un bill de cette nature, qui renferme de nombreuses difficultés, comme l'honorable ministre l'a fait remarquer lui-même. On dit que même s'il était au pouvoir du parlement d'adopter un bill de cette nature, cela pourrait donner naissance à des difficultés sérieuses dans tous les départements du service public.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je viens de déclarer à la Chambre que cette question a été renvoyée aux jurisconsultes de la Couronne, et ce n'est que par suite de l'absence imprévue du Solliciteur général que nous ne pouvons pas connaître leur opinion sur cette question.

M. CLANCY : L'honorable ministre est-il disposé à laisser la question en suspens jusqu'au retour du Solliciteur général ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Virtuellement, c'est cela que je veux faire ; mais je crois qu'il n'est que juste que l'honorable député de Lisgar puisse faire réimprimer le bill, afin que la Chambre puisse se rendre compte de ce que l'on veut lui faire adopter. Il a l'intention de faire disparaître les deux tiers du bill, et si j'ai bien compris, de modifier considérablement le reste. Nous aurons donc pour ainsi dire un nouveau bill. Je veux qu'il soit imprimé et déposé sur le bureau de la Chambre, afin que tous les honorables membres de cette Chambre, y compris les jurisconsultes de la Couronne, puissent se rendre compte de la proposition de l'honorable député. Je crois que cela aura pour effet d'éviter beaucoup de discussion inutile.

M. BERGERON : Si je comprends bien l'intention de l'honorable ministre du Commerce, dans sa tendresse pour l'honorable député de Lisgar, il préfère tuer le bill en comité au lieu de lui donner le coup de grâce maintenant.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami (M. Bergeron) a tort d'interpréter mes paroles de cette façon.

M. BERGERON : Un autre bill a été traité de cette manière depuis le commencement de la séance ; s'il n'a pas été exterminé complètement, dans tous les cas, il a peu de chance de survivre au traitement que lui a infligé l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Si telle est l'intention du gouvernement, je ne vois pas pourquoi nous ne permettrions pas d'en finir avec ce bill en comité. Mais je ferai remarquer à l'honorable ministre que ce bill subit sa deuxième lecture et affirme un principe.

M. l'ORATEUR : L'honorable député fait erreur ; la discussion roule sur une motion pour que je quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité. Le bill a été adopté en deuxième lecture.

M. BERGERON : S'il en est ainsi, la Chambre et le comité vont se trouver placés sur le même

pied, parce que les trois quarts du bill sont retranchés.

M. RICHARDSON : Pas encore.

M. BERGERON : Dans tous les cas, je ne discuterai pas sur les mots. Il est bien évident que le gouvernement a l'intention de tuer le bill en comité, et je vais le laisser faire.

M. McINERNEY : Bien que je sois en faveur de ce bill, je ne vois pas comment nous pourrons nous y prendre pour le rendre à bonne fin. Le tiers-saisi causera beaucoup d'ennuis au gouvernement. Si le Gouverneur général en conseil adressait un ordre à tous les départements d'avertir les employés publics dans toutes les branches du service, que si une seconde plainte est portée contre eux qu'ils ne paient pas une dette légitime, ils seront renvoyés du service, nous n'aurions aucune difficulté.

M. McMILLAN : Il est temps que cette question se règle. Il existe un courant d'opinion plus fort qu'on ne le croit dans le public, sur cette question. Bien que les employés publics soient, en général, une classe honnête, il y a parmi eux un certain nombre d'employés à qui cela ne peut s'appliquer. J'avais été nommé administrateur d'une succession à qui un employé public devait un fort montant ; je le poursuivis en ma qualité d'exécuteur, j'obtins jugement, et le juge décide que les débiteurs devraient payer $2 par semaine. Il fit deux paiements, et ce fut tout. Depuis cette époque, je n'ai pu recouvrer un seul centin de lui, simplement parce qu'il est employé public. S'il avait un emploi ordinaire, j'aurais pu réussir à lui faire payer la balance existante due sur la dette. On prétend que cette loi ne devrait pas être adoptée, car elle est de nature à créer une distinction au détriment des employés publics. Je demande qu'il n'y ait pas de distinction de faite en faveur d'aucune classe, mais que tous soient également obligés de payer leurs dettes. Je ne partage pas l'opinion exprimée par l'honorable député de Montréal (M. Quinn) et l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin), qui ont prétendu que le gouvernement serait obligé d'avoir un avocat qui irait comparaître pour lui en cour dans chaque cause. Que chaque employé public retienne les services de son propre avocat, s'il croit avoir une bonne défense à produire. Que jugement soit rendu et enregistré dans chaque cas, et la justice aura suivi son cours.

Je crois que ce bill aurait plutôt pour effet de placer les employés publics sur un pied d'égalité avec les autres classes de la société, au lieu de les laisser dans la position anormale qu'ils occupent. Quant à à ce qui consiste à faire disparaître entièrement l'habitude de vendre à crédit, je dois dire que je demeure au Canada depuis cinquante-quatre ans, et je sais qu'il existe une classe d'ouvriers nombreux et respectables qui, en particulier depuis deux ans, n'ont pu réussir à gagner suffisamment durant la saison d'été pour suffire aux besoins de l'hiver, et s'ils n'avaient pas pu acheter à crédit, la charité publique aurait été obligée de venir en aide à ces gens pour les empêcher de mourir de faim. Mais en obtenant un peu de crédit, ils réussissent à passer l'hiver, et le printemps venu, ils paient leurs dettes. Si l'on ne pouvait pas avoir recours à la loi pour faire payer ce qui est dû, le crédit n'existerait pas, et l'existence du pauvre serait encore plus difficile qu'elle ne l'est.

M. RUSSELL : J'ignore quelles sont les obligations des employés publics dans la province de l'Ontario, dont l'un des comtés est représenté par l'honorable préopinant ; mais dans ma province, il n'existe pas de distinction relativement à l'obligation de payer ses dettes entre un employé publics ou n'importe quel autre membre de la société ; il est tout aussi obligé de payer ses dettes que n'importe quel autre individu.

L'employé public ne demande pas qu'on lui accorde des privilèges spéciaux sur les autres membres de la société ; et pour cette raison, en tant qu'il s'agit de ma propre province, je ne vois pas pourquoi une législation spéciale serait inaugurée contre cette classe. S'il arrive qu'un employé doive à un de ses créanciers dans la province de l'Ontario, il peut être traduit devant un commissaire et examiné sur les moyens qu'il possède de payer ses dettes, et si l'on constate qu'il est en état de payer ce qu'il doit, le commissaire lui ordonne de payer le montant dû par versements qu'il fixe lui-même et suivant qu'il le croit convenable. Si le débiteur n'obéit pas à cet ordre du commissaire, il se rend coupable de mépris de cour et peut être emprisonné. Si les autres provinces ne possèdent pas des lois aussi équitables et aussi efficaces que celles que nous avons dans la Nouvelle-Ecosse, nous pouvons leur enseigner comment s'y prendre pour en arriver là, si elles le désirent. J'ai cru comprendre d'après les paroles de l'honorable député qui siège près de moi que telle est à peu près la loi dans la province de l'Ontario. Les honorables députés qui s'attaquent aussi furieusement aux employés publics au moyen de cette législation spéciale, disent qu'ils ne veulent pas que les employés publics soient plus protégés que les autres. Nous sommes aussi de cet avis. Comment se fait-il, dans ce cas, que par la dernière clause de ce bill, qui subsiste encore malgré qu'il ait subi de nombreuses modifications, comment se fait-il qu'au moyen de cette clause, ils veulent imposer un fardeau spécial sur les épaules des employés publics, lequel n'affecte aucun autre membre de la société ? Pourquoi choisir dans la société une classe particulière et dire : nous allons lui imposer une obligation spéciale, et la placer dans une condition différente du reste de la société ? Je ne puis comprendre ce raisonnement. Si les partisans du bill peuvent me démontrer que ce n'est pas là l'effet qu'il va avoir, il est possible que je sois tenté de voter pour son adoption ; mais il faudrait avant cela me convaincre que ce parlement a le pouvoir d'adopter ce bill, avant que je sois disposé à lui accorder mon appui.

Je partage l'opinion émise par certains avocats de l'autre côté de la Chambre, et dans tous les cas, je partage les doutes manifestés dans une occasion précédente par le Solliciteur général. Je craindrais de faire connaître mon opinion sur la question, maintenant que je sais qu'elle a été soumise à la considération du Solliciteur général. Mais s'il nous faut procéder ce soir à la discussion de cette question, et si nos amis sont tellement désireux de s'attaquer aux employés publics, qu'ils ne peuvent pas attendre que le Solliciteur général nous ait fait connaître son opinion sur la question, dans ce cas, nous serons forcés de procéder à la discussion de la question, en nous servant des renseignements

que nous possédons et sans avoir obtenu l'opinion des jurisconsultes de la Couronne. Je suis d'avis, malgré le fait qu'un tribunal, dans la province de Québec, et la cour d'Appel de l'Ontario aient rendu des jugements qui tendraient à démontrer que le parlement fédéral seul peut adopter un acte de la nature de celui qui nous est soumis, je suis d'avis dis-je, que ces jugements seraient infirmés, s'ils étaient soumis à la cour Suprême du Canada. Il est vrai qu'il y a déjà longtemps que je n'ai pas étudié ces jugements, mais en tant que je puis me rappeler, ils sont basés sur des raisons qui n'existent pas dans ce pays ; que nos tribunaux se sont guidés pour rendre ces décisions sur des autorités qui les ont jetés dans l'erreur ; ils se sont basés sur l'état de choses existant chez nos voisins du sud, et sur l'analogie qui pouvait exister avec certaines causes américaines, ce qui ne devrait pas s'appliquer à l'état de choses existant dans ce pays. Je crois que certaines décisions rendues sur cette question dans les provinces de l'Ontario et de Québec, sont basées sur des jugements rendus aux Etats-Unis.

La cour Suprême des Etats-Unis a cru devoir définir la position, et a déclaré que la législature d'un Etat n'avait pas le droit d'adopter une loi qui atteint les salaires ou les revenus d'un employé du gouvernement central, parce que si elles avaient le pouvoir d'en agir ainsi, elles pourraient nuire à ce dernier dans l'exécution de ses pouvoirs administratifs. Mais aucun raisonnement de cette nature ne peut s'appliquer à l'état de choses existant dans ce pays, car nous possédons au Canada un remède à tout empiétement de cette nature qu'ils ne possèdent pas aux Etats-Unis.

Si une législature locale adopte une loi qui empiète sur les droits, les pouvoirs et l'administration du gouvernement fédéral, ce dernier peut demander qu'elle ne soit pas sanctionnée. Je crois donc que l'existence de ce droit de veto fait disparaître entièrement l'analogie des causes entendues devant les tribunaux américains, et sur lesquelles nos tribunaux se sont erronément basés pour en arriver à la conclusion que le parlement fédéral seul a le droit d'adopter une loi destinée à rendre le salaire des employés fédéraux saisissables. Quoi qu'il en soit, ceci démontre que la question est douteuse, et je crois, qu'avant de nous demander de voter sur cette question, on devrait faire disparaître ces doutes, et tant que cela ne sera pas fait, je voterai contre toute mesure tendant à imposer aux employés publics une obligation qui n'atteint pas les autres membres de la société.

M. McINERNEY : Si la Chambre veut bien me le permettre, je vais lui donner un conseil. Je crois qu'en se formant en comité maintenant sur ce bill ce serait la charrue devant les bœufs. Si les jurisconsultes de la Couronne sont ou seront d'avis que ce bill est inconstitutionnel, je ne vois pas pourquoi la Chambre perdrait son temps à se former en comité sur cette question. Je crois que le bill devrait être mis de côté jusqu'à ce que l'on ait obtenu l'opinion des jurisconsultes de la Couronne.

M. INGRAM : Je ne suis pas un avocat et par conséquent je ne puis parler à ce titre sur cette question. Je crois que nous devons beaucoup de remerciements à l'honorable député de Lisgar pour avoir présenté un bill de cette nature. J'ai constaté que nos amis les patrons de l'industrie, durant les dernières élections, ont prétendu que les partisans du gouvernement de cette époque méritaient d'être condamnés pour avoir refusé de voter en faveur d'un bill de cette nature, destiné à forcer les employés du gouvernement fédéral à payer leurs dettes ; et je crois que d'autres honorables députés, à qui le troisième parti faisait de l'opposition, ont dû se prononcer sur cette question.

Je possède une certaine expérience dans les questions de chemin de fer, et dans la manière dont ces compagnies de chemins de fer s'y prennent pour se protéger contre ceux de leurs employés qui seraient tentés de s'endetter pour plus qu'ils ne peuvent payer et j'approuve la méthode dont ils se servent et qui consiste à avertir tous leurs employés que celui d'entre eux pour qui elles recevront deux fois des saisies-arrêts, perdra sa position. Des avocats et d'autres membres de cette Chambre nous ont démontré les dépenses énormes qu'entraîneraient pour le peuple de ce pays l'adoption d'une mesure de cette nature, car le gouvernement serait obligé de payer les honoraires des avocats qui seraient chargés de le représenter dans toutes les parties du pays où les salaires des employés publics pourraient être saisis. Maintenant l'on se plaint de deux choses. D'abord on prétend que les employés publics achètent des marchandises qu'ils ne paient pas, et il n'existe pas de moyen pour les forcer à les payer. En deuxième lieu, on se plaint des dépenses considérables que la population de ce pays est obligée de payer sous formes d'honoraires aux avocats à qui ils s'adressent pour essayer de se faire payer ce qui leur est dû par les employés publics. De ces deux maux je préfère choisir le dernier. J'approuve la proposition faite par l'honorable député de Huron-ouest (M. Cameron) et par l'honorable député de London (M. Beattie), que chaque département avertisse ses employés que celui d'entre eux contre le salaire de qui il sera pris deux saisies-arrêts, sera renvoyé du service, à moins qu'il ne soit en position de prouver qu'il a une bonne raison de ne pas payer ses dettes.

M. RICHARDSON : Aucune saisie-arrêt ne pourra être prise si ce bill n'est pas adopté.

M. INGRAM : D'après les remarques faites par l'honorable député de Halifax (M. Russell), j'ai compris que dans la province de la Nouvelle-Ecosse les employés publics étaient sur le même pied que le reste de la société sous ce rapport, et l'on nous dit que la même loi pourrait être mise en vigueur dans la province de l'Ontario contre les employés publics. Pour cette raison, ainsi que pour d'autres que j'ai déjà énumérées, je voterai contre ce bill. J'ai compris que le Solliciteur général était lui aussi contre ce bill. Lorsque cet honorable député a parlé pour la première fois sur cette question, il a soulevé des objections, que l'on trouve à la page 2955 des *Débats*, et ces objections sont de telle nature que nous ne pouvons pas nous attendre à ce qu'il appuie le bill. Il a déclaré qu'il était inconstitutionnel. Après avoir entendu la discussion qui a eu lieu lors de la première et de la deuxième lecture de ce bill, je ne puis accepter la proposition faite par l'honorable ministre du Commerce, et je considère que la Chambre perd son temps en se formant en comité général sur cette question, je voterai donc contre la motion.

M. CALVERT : Je crois qu'il n'est que juste que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération le bill présenté par l'honorable député de Lisgar (M. Richardson). L'ho-

norable député a proposé de faire disparaître tout ce qui pouvait y paraître susceptible d'objections, et il ne peut y avoir de doute qu'une fois que nous aurons pris connaissance de l'amendement, le comité adoptera la mesure. Je ne comprends pas comment un député puisse désirer qu'un employé public occupe une position différente de celle des autres citoyens. Si nous voulions enlever le droit de vote aux employés publics, 95 pour 100 demanderaient qu'ils soient placés sur le même pied que les autres citoyens. Je crois qu'il ne serait que juste que la proposition faite par l'honorable député de Lisgar, à l'effet que la Chambre se forme en comité général, devrait être adoptée. Le bill devrait être réimprimé et adopté ensuite.

La motion que la Chambre se forme en comité général est adoptée.

(En comité.)

Article 1.

M. RICHARDSON : La discussion qui a eu lieu relativement à ce bill est telle que je l'avais désirée. Lorsque j'ai présenté ce bill je n'avais qu'un objet en vue, c'est-à-dire remédier au mal existant dans le pays. Je n'ai pas présenté ce bill dans le but de satisfaire un désir personnel, mais parce que un grand nombre de personnes m'avaient parlé de la question et avaient insisté pour qu'un tel bill fut présenté. Depuis que je m'occupe de faire adopter ce projet de loi j'ai reçu des requêtes d'un grand nombre d'associations commerciales, des lettres de toutes les parties du pays, et venant de gens dont je n'avais jamais entendu parler auparavant, me remerciant de l'attitude que j'avais prise sur cette question et insistant pour que cette mesure soit adoptée. Je laisse aux honorables députés le soin de décider, en considérant la question à son mérite si le bill est bon ou mauvais.

Ce n'est pas mon intention de dire quoi que ce soit contre les employés publics comme classe. Je crois que considéré à ce point de vue ils sont aussi honorables et aussi exempts de reproches que les membres de n'importe quelle autre classe de la société au Canada.

Je suis simplement ici pour déclarer que l'exemption qui existe en leur faveur devrait disparaître et qu'ils devraient être placés sur le même pied que les autres classes de la société en ce pays. Ce n'est certainement pas trop demander. Un honorable député a parlé de l'antipathie soulevée contre le service public de ce pays. Or, il n'existe certainement pas d'antipathie contre cette classe de la société. En tant que j'ai pu m'en convaincre, la majeure partie de ceux qui font partie du service public sont aussi honnêtes que n'importe quelle autre classe de la société au Canada. L'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt), et d'autres honorables députés ont parlé comme si ce bill était spécialement dirigé contre les membres du service public résidant à Ottawa. Je désire rappeler à l'honorable député d'Ottawa, ainsi qu'aux autres députés qui partagent son opinion sur ce point, qu'il existe un grand nombre d'autres employés publics par tout le pays, à part ceux qui demeurent dans la capitale, et je suis persuadé, de l'avis même de certains membres du service qu'ils sont eux-mêmes satisfaits qu'un bill de cette nature devienne loi. Ils ne désirent obtenir aucune exemption spéciale ; de fait, un grand nombre d'entre eux, probablement la majorité, sont d'opinion qu'il vaudrait infiniment mieux, dans leur propre intérêt. qu'un tel bill devienne loi. On peut se demander comment il se fait qu'un profane s'occupe de cette question. Ce n'est pas sans une certaine crainte que j'ai présenté ce projet de loi, et j'ai constaté par le débat qui a eu lieu, l'extrême danger qu'il y a pour un homme qui n'est pas plus versé dans la loi que je ne le suis à présenter un bill comme celui-là devant la Chambre. Je n'aurais pas pris l'initiative d'une telle mesure si un membre de la profession d'avocat avait bien voulu s'en charger.

Il n'y a aucune gloire à acquérir en présentant un bill de cette nature. Il ne peut y avoir de doute qu'il existe un grand nombre d'avocats habiles dans la Chambre, et si l'un d'entre eux avait essayé de présenter une telle mesure j'aurais été trop heureux de lui accorder mon appui. Je n'étais pas présent en Chambre l'autre jour durant les dernières heures de la discussion sur ce sujet—un engagement important m'avait obligé de m'absenter pour un certain temps—mais j'ai lu les remarques faites par les honorables députés qui ont parlé sur la question et j'ai constaté qu'un grand nombre d'objections avaient été soulevées contre le bill. On a semblé s'attaquer en particulier aux articles 1 et 2 du projet de loi. Je n'ai pas rédigé le bill moi-même ; j'en ai fait préparé par un certain nombre de mes amis qui sont avocats. J'avais trois bills différents et sur l'avis d'amis désintéressés, j'ai choisi celui que je considérais comme étant le meilleur. Je ne suis pas prêt à dire que ce projet de loi est constitutionnel, mais après avoir obtenu une expression d'opinion de la part de la Chambre, si nous constatons que ce projet de loi n'est pas conforme à la constitution, alors pour ma part, je serai satisfait d'une déclaration du gouvernement qui nous garantira que si un employé public était poursuivi deux fois cela équivaudrait à une destitution.

Si je comprends bien, la règle aux Etats-Unis est que si le salaire d'un employé public est saisi cela équivaut à la perte de sa position. Si le gouvernement ou les membres du gouvernement sont prêts à déclarer qu'ils vont adopter ce principe et prendre les mesures nécessaires pour voir à ce que les employés publics soient placés sur le même pied que toutes les autres classes de la société, je n'aurai aucune objection à retirer le bill.

Mais si je ne puis pas obtenir une déclaration de cette nature de la part du gouvernement, comme j'ai reçu de nombreuses requêtes de la part d'associations mercantiles dans tout le pays et que l'on m'a supplié de tout côté de présenter et de faire adopter un tel bill, je dois déclarer que je présenterai mes amendements en comité et je laisserai aux membres de la Chambre le soin de juger si cette mesure est bonne ou non. Si le comité veut bien me le permettre, je désire déclarer que l'on m'a représenté sous un faux jour relativement à cette mesure. Comme l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Daviu), j'ai à me plaindre du langage aussi faux que malicieux dont se sert le correspondant d'un journal publié dans la ville que j'habite—le *Free Press* de Winnipeg. Je vais lire à la Chambre un ou deux des en-têtes d'un article envoyé à ce journal relativement à cette tentative de ma part de placer des employés publics sur le même pied que les autres classes de la société et je laisserai aux honorables députés le soin de juger si mes efforts ont été ou non mal représentés : " Le député de Lisgar. Il est sévèrement critiqué par le

ministre de la Marine et des Pêcheries. Une tentative pour tromper. Le bill Richardson destiné à autoriser la saisie des salaires entre les mains du gouvernement rencontre une opposition générale. Une proposition choquante." J'ai écouté une partie du débat, et je n'ai pas remarqué une opposition aussi générale, au contraire la majorité de ceux qui ont parlé sur la question semblaient être d'avis que le bill était bon dans son principe. Plusieurs honorables députés se sont aperçus, en consultant les livres de loi que cette mesure n'était pas constitutionnelle, et qu'il serait difficile de la mettre à exécution, mais tous les honorables députés semblaient être d'accord pour dire que je n'avais fait que mon devoir. J'ai parlé de la chose à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) et ce dernier, tout en se rendant compte des difficultés légales que pouvait offrir cette mesure, m'a dit qu'il n'avait pas eu l'intention de critiquer ma conduite dans les quelques remarques qu'il a faites.

Si un seul député croit que j'ai voulu tromper la Chambre, ou que j'ai cherché à faire adopter à la hâte une disposition quelconque, j'aimerais à le lui entendre dire maintenant. Je sais que les députés sont obligés de subir des rapports inexacts faits par des correspondants méchants, et à titre de journaliste j'en prends ma part.

Je veux me justifier aux yeux de la Chambre, je veux que les députés comprennent que je n'ai qu'un objet en vue, celui de mettre les employés publics sur le même pied que les autres classes de la population.

Reconnaissant les difficultés qui se présentent j'ai à proposer un amendement que la Chambre approuvera sans doute. Il ne va probablement pas aussi loin que je le voudrais, mais c'est un progrès quand même, et si l'amendement est accepté, on verra que dans une couple d'années, je crois, la difficulté que nous voulons éviter aura complètement disparu. Voici l'article que je veux substituer à l'article un :

Tous deniers ou salaires dus ou à devenir dus à toute personne employée par le gouvernement du Canada, seront passibles de saisie dans chacune des provinces du Canada, d'après les lois et règles de procédure en vigueur dans cette province.

Cela supprime l'exemption qui existe dans les provinces en faveur des employés publics fédéraux. Si, ainsi que plusieurs députés le craignent, l'application de cette loi coûte cher, je suis sûr que si le gouvernement adopte la règle que je lui ai recommandée, savoir que tout employé public dont le salaire aura été saisi deux fois perdra sa position, alors la difficulté disparaîtra. C'est, après tout, le moyen réel d'arrêter le mal. Si les employés publics comprennent qu'ils ne doivent pas laisser saisir leurs salaires, ils s'empresseront de payer leurs dettes.

Il y a quelques années une loi de cette nature a été adoptée par la législature du Manitoba, et maintenant si le salaire d'un employé public est saisi deux fois, il perd sa position. La loi a fonctionné admirablement bien, aucune difficulté ne s'est présentée, et les employés publics paient leurs dettes comme tous les autres citoyens. Il ne sera pas nécessaire d'employer d'avocats ni de fonctionnaires surnuméraires, car du moment que tous les employés publics du pays seront placés sur le même pied que les autres citoyens, nous verrons que de ce moment là ils paieront leurs dettes.

Il y a un instant j'ai fait une allusion personnelle, au sujet de la manière méchante avec laquelle j'ai été faussement représenté, et j'ai mentionné l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries comme m'ayant dit qu'il approuvait le principe de mon bill et qu'il me croyait parfaitement sincère en le présentant. Je vais lire un extrait du discours que l'honorable ministre (sir Louis Davies) a prononcé dans cette circonstance :

Malgré ce que mon honorable ami de Huron (M. Cameron) a dit, je crois qu'il est possible que le parlement déclare, d'une manière ou de l'autre, que le principe qui exempte de la saisie le salaire des employés publics, doit être supprimée. Une loi générale de cette nature peut être adoptée. Quand cette difficulté aura disparu, les législatures locales pourront adopter une loi stipulant que les salaires seront saisissables.

J'ai profité de l'idée émise par le ministre de la Marine et des Pêcheries, et j'ai été voir le greffier en loi qui a rédigé un article qui, je crois, couvre le cas. J'ai aussi demandé à une couple de mes amis qui sont avocats, des hommes versés dans la loi, de préparer un article s'appliquant à cela, et le résultat a été l'amendement que j'ai proposé à la Chambre.

Permettez-moi de lire l'article que je désire substituer à l'article deux.

Cet acte ne s'appliquera pas aux dettes contractées avant son adoption.

J'ai cru qu'il serait injuste de donner un effet rétroactif à la loi que je présente. Les employés publics doivent être traités avec équité.

Plusieurs ont des obligations en souffrance, des vielles dettes, et donner un effet rétroactif à cette loi serait les ruiner, et ainsi j'ai décidé que la loi ne s'appliquera qu'aux dettes contractées après son adoption. Il est inutile, M. le président, que j'explique ce bill plus longuement.

M. INGRAM : Et l'article 3?

M. RICHARDSON : Si le comité croit que les deux articles que je veux substituer sont suffisants pour exécuter l'objet du bill. Je n'ai aucune objection à laisser de côté l'article 3. Mon honorable ami d'Ottawa (M. Belcourt) a déclaré que cette loi était peu libérale. J'ai la plus haute estime et le plus profond respect pour mon honorable ami (M. Belcourt), mais sûrement l'honorable député reconnaîtra qu'une loi de cette nature n'est pas injuste, si elle a pour objet de mettre les employés publics sur un pied d'égalité avec tous les citoyens du pays.

M. BELCOURT : C'est peut-être ce qu'elle fait maintenant, mais elle ne le faisait certainement pas auparavant.

M. RICHARDSON : Dès l'ouverture du débat, j'ai dit à l'honorable député (M. Belcourt) que s'il voulait attendre, il approuverait assurément l'amendement que j'avais l'intention de présenter. Je conclus de son observation qu'il l'approuve, et je serai heureux d'obtenir son appui.

M. BEATTIE : L'honorable député (M. Richardson) veut-il me permettre de lui poser une question ? Sait-il que sous l'empire de la présente loi de la province de l'Ontario, les salaires de $25 ne peuvent pas être saisis?

M. RICHARDSON : Je connais l'existence de cette loi dans l'Ontario, mais rien dans mon amendement n'est en contradiction avec cette loi.

M. BEATTIE : Oui, il y a quelque chose.

M. RICHARDSON : Je n'ai nullement le désir de mettre les employés publics de l'Ontario dans une position autre que celle de leurs concitoyens, pas plus que je ne le désire à l'égard des employés du Manitoba ou d'une autre province du pays. Tout ce que je demande, c'est que les employés publics soient mis sur un pied d'égalité avec les autres membres de la société, en ce qui concerne les lois des provinces où ils résident. Personne, je crois, ne peut objecter à cela. Si cette loi n'est pas libérale, elle est certainement honnête, et, à mon avis, pas un député ne peut s'y opposer, après avoir mûrement réfléchi. Son objet est juste, alors pourquoi ne pas l'adopter ? On peut soulever des objections de constitutionnalité—mais si nous insérons une loi de cette nature dans le statut, il sera possible de saisir les salaires des employés publics, et si le gouvernement adopte la règle qui prévaut à Washington, savoir : que les employés qui laisseront saisir leurs salaires deux fois perdront leur emploi, alors la difficulté sera surmontée et l'application de la loi ne coûtera pas un cent au trésor fédéral.

M. BEATTIE : Il faudra que le gouvernement de l'Ontario abroge la présente loi. Par exemple, prenez un officier de douane à London. Il est citoyen de l'Ontario, et je ne pense pas que vous puissiez lui appliquer cette loi, car d'après la loi d'Ontario il est exempté jusqu'à concurrence de $25.

M. RICHARDSON : Je n'ai aucune objection à cela. Je demande la permission de proposer que les articles 1 et 2 soient rayés et remplacés par l'article que j'ai lu, et que l'article 3 soit aussi rayé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est évident que mon honorable ami a présenté un bill tout nouveau, je n'objecte pas à ce qu'il le présente et j'ose dire que réflexion faite on trouvera que ce nouveau bill vaut mieux que celui qui est devant nous et il peut mériter que la Chambre s'en occupe. Mais il comprendra lui-même qu'en présentant un bill nouveau, il n'est que juste pour la Chambre qu'il soit imprimé avant d'être discuté. Et je le prierai en conséquence, de proposer que le bill soit réimprimé, et que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

M. RICHARDSON : Je n'ai aucune objection à accepter la recommandation de mon honorable ami le ministre du Commerce, bien que j'aimerais savoir si, en faisant cela, j'ai chance de le ramener devant la Chambre durant cette session.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je le crois.

M. RICHARDSON : Je désire excessivement qu'il soit adopté.

M. TAYLOR : Avant de faire payer au pays l'impression d'un autre bill, je voudrais attirer l'attention de la Chambre sur les observations faites par le Solliciteur général au sujet de l'amendement qui est devant nous.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le Solliciteur général étant absent, je conseillerai à mon honorable ami....

M. TAYLOR : Je veux seulement lire ce que le Solliciteur général a dit à propos de cet amendement.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela vaut-il la peine d'être discuté ?

M. TAYLOR : Pas plus loin que la citation que je veux faire, car après que je l'aurai faite, je crois que l'honorable ministre du Commerce conseillera à l'honorable député de retirer son bill. Le Solliciteur général a dit :

Supposons que nous déclarerions ici que les salaires des employés fédéraux seront saisissables, et que nous serions dans la province de Québec en présence de la loi qui déclare là qu'ils ne sont pas saisissables, il y aurait immédiatement conflit d'autorité qu'il me paraît utile d'éviter.

M. RICHARDSON : Il n'y a là aucun conflit.

M. TAYLOR : Le Solliciteur général dit que les salaires des employés publics fédéraux ne sont pas saisissables et vous dites qu'ils le sont.

M. INGRAM : S'il est vrai que le parlement fédéral n'a pas le pouvoir de saisir les salaires des employés publics, cette loi ne s'appliquera pas du tout à la province de Québec, et conséquemment elle sera entièrement sans utilité.

M. FLINT : Il me semble qu'il serait utile de suivre la recommandation de faire réimprimer le bill, et de le discuter plus tard en profitant des observations qui ont été faites. Je propose donc que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

M. CLANCY : Le premier objet que l'honorable député a attribué à son bill est celui de mettre les employés publics sur le même pied que les autres citoyens ; mais je ferai observer que l'honorable député n'a nullement cet objet en vue. Le bill stipule que la Couronne sera indirectement partie dans toute action intentée ; personne autre ne peut l'être ; de sorte que le bill les place dans une position exceptionnelle sous ce rapport.

Si j'avais une réclamation contre une personne qui aurait des deniers entre les mains de la Couronne, je ne pourrais pas intenter d'action en vertu de ce bill ; il me faudrait pour cela obtenir préalablement le consentement de la Couronne. En conséquence, le bill met les employés publics dans une position toute différente de celle des autres citoyens. Quant au traitement rigoureux que l'honorable député veut appliquer aux employés publics, celui d'être destitués quand leurs salaires seront saisis deux fois.....

M. RICHARDSON : Ce n'est pas dans le bill.

M. CLANCY : Mais l'honorable député le recommande si le bill n'est pas adopté. Permettez-moi d'en signaler le résultat. Un employé public qui a toujours payé ses dettes peut tomber malade et se laisser arriérer, et il pourra être sacrifié, si quelqu'un veut le poursuivre deux fois.

M. RICHARDSON : Le gouvernement pourra exercer sa discrétion.

M. CLANCY : Je fais voir quelle est l'intention de l'honorable député. Il a répété deux ou trois fois ce soir qu'il était prêt à abandonner son bill si

le gouvernement voulait adopter ce moyen par arrêté ministériel ou par une résolution. Pareil pouvoir ne doit être conféré à qui que ce soit. Je crois donc que ce bill est entouré d'un grand danger.

Motion adoptée, le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée et la séance est levée à 11h. 10m. soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 19 avril 1898.

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

PRIÈRE.

BILL RETIRÉ.

M. GIBSON : Je propose—

Que le bill (n° 40) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Pacifique et de l'Est, soit retiré. Votre comité recommande aussi que les honoraires et frais payés au sujet de ce dernier bill soient remboursés, moins le coût de l'impression et de traduction conformément à la recommandation contenue dans le sixième rapport du comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes.

La motion est adoptée.

IMPRESSIONS DU PARLEMENT.

M. GIBSON : Je propose—

Que le premier rapport du comité mixte des deux Chambres, pour les impressions du parlement soit adopté.

M. FOSTER : S'agit-il de l'impression seulement?

M. GIBSON : Ceci ne concerne pas le rapport qui a été présenté aujourd'hui, mais certains documents dont l'honorable député et les autres membres du comité ont demandé l'impression, et le Dr Dawson n'attend que l'adoption de ce rapport pour poursuivre le travail.

La motion est adoptée.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 120) concernant la Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord.—(M. Hurley.)

RAPPORTS EN RETARD.

M. BERGERON : Avant de passer à l'ordre du jour, je rappellerai au ministre de la Marine et des Pêcheries, la question que je lui ai posée l'autre jour, à propos du quai de Saint-Anicet. Entre autres choses j'ai demandée : " Quel est le montant des péages perçus par M. Dupuis ? " Et la réponse a été : " Le gardien n'a pas encore fait de rapport de péages perçus, mais le ministère de la Marine et des Pêcheries lui en a demandé un." J'aimerais à savoir si ce rapport a été reçu et dans l'affirmative l'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de le déposer sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je vais m'en informer.

VOIES ET MOYENS—TAUX DE L'INTÉRÊT SUR LES DÉPOTS.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

M. DAVIN : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire signaler à l'attention de la Chambre une question qui intéresse tout le pays et surtout les classes les moins fortunées de la population. Pendant que je parlais, vendredi soir, ou plutôt aux premières heures de samedi matin, devant un groupe éveillé de membres de l'opposition, tandis que personne ne sommeillait, non plus, sur les bancs de la droite. D'après ce que j'ai appris depuis, tous les honorables députés de la gauche ont prêté une oreille attentive à mes paroles, et malgré l'heure avancée de la nuit, les faits et les chiffres que j'ai cités ont produit une certaine impression.

J'ignore quelle impression j'ai pu faire sur l'honorable ministre du Commerce, mais je ne doute pas que les fumées du café, que j'ai toujours considéré comme un excellent stimulant intellectuel ont donné une vigueur nouvelle à sa puissance ordinaire de conception. J'ignore aussi l'impression que j'ai pu créer sur l'honorable ministre des Finances et cela est peut-être encore plus important à savoir, car mon intention est de revenir sur un passage de son exposé budgétaire que je considère funeste pour le pays, et que je voudrais lui voir retirer. En exposant ses raisons pour réduire le taux de l'intérêt sur les dépôts, l'honorable ministre a émis deux propositions qui n'ont pas une parcelle de logique ou de vérité pour s'appuyer.

Sa première proposition était que le but de ceux qui ont institué les caisses d'épargnes et surtout les caisses d'épargnes du gouvernement était de fournir au pauvre un lieu sûr pour y placer ses économies, et non de lui procurer un profit et de l'encourager à économiser.

J'ai démontré et je suis en état de démontrer plus clairement encore que le principal but de ceux qui ont institué les caisses d'épargnes en Angleterre, et plus tard, dans ce pays était d'offrir un encouragement à l'économie. M. Gladstone, dans son langage éloquent et sa grande pénétration, explique qu'il n'y a pas dans une société de richesse plus puissante, plus utile, plus pleine de ressources, plus propre à grouper en un seul tous les intérêts, que le principe de l'épargne parmi les classes pauvres.

La seconde proposition de l'honorable ministre des Finances,—et en cela il a eu l'appui d'un homme d'Etat, l'hononorable ministre du Commerce—était que les déposants des caisses d'épargnes n'étaient pas des gens auxquels il faille s'intéresser, que c'étaient d'autres plus pauvres qu'eux qui payaient pour ces intérêts, et que c'était une erreur de croire que c'étaient les pauvres et les ouvriers qui déposaient leur argent dans les caisses d'épargnes du gouvernement.

Une troisième proposition qu'il n'a pas formulé catégoriquement, mais qui ressort de ses paroles par déduction, c'est que conformément aux précédents, il doit y avoir un rapport intime entre le taux de l'intérêt accordé sur les dépôts des caisses d'épargne du gouvernement, et le taux ordinaire

de l'escompte dans les banques chartrées du pays. Voilà encore une proposition fausse et insoutenable.

Je me reprocherais de ne pas fournir à l'honorable ministre du Commerce l'occasion d'expliquer comment il se fait que lui qui, en 1894, a demandé un état qui, comme je l'ai dit, réfute absolument la position qu'il prend aujourd'hui, comment il se fait qu'il défigure cet état au point de lui faire dire que la moyenne au crédit des déposants des caisses d'épargnes était de $1,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je n'ai jamais prétendu cela.

M. DAVIN : J'ai ici les *Débats*.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Vous n'avez pas du tout compris ce que j'ai dit. Je vais épargner de l'ennui à l'honorable député. Voici ce que j'ai dit : Un sixième des déposants possède les trois cinquièmes de tous les dépôts, d'après un rapport publié en 1894, et qu'environ 26,000 déposants possèdent entre eux $25,000,000, soit une moyenne de $1,000 chacun.

M. DAVIN : Je vois avec plaisir l'honorable ministre abandonner la position qu'il avait prise. Je vais citer ce qu'il a dit. S'il prétend aujourd'hui qu'il n'a pas dit ce que je lui ai fait dire, je vais prouver par les *Débats* qu'il se trompe. Si d'un autre côté, il se rétracte, tant mieux. Mais je vais prouver qu'il a prétendu que la moyenne au crédit de chaque déposant était de $1,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pas du tout.

M. DAVIN : Il me fait plaisir d'entendre l'honorable ministre parler ainsi et donner des signes de ce repentir dont parle le *Star*, et plus ce repentir ira s'accentuant plus ce sera édifiant pour pour nous. Je vais donner, dans un instant, la preuve de ce que j'ai avancé, mais je citerai d'abord les paroles mêmes de l'honorable ministre :

Il serait peut-être intéressant pour la Chambre d'apprendre qu'en 1894, près de $25,300,000 du montant total déposé, qui s'élevait à environ quarante millions appartenait à 26,000 déposants, ce qui constituait une moyenne d'environ mille dollars par tête.

Est-ce cela ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est parfaitement cela.

M. DAVIN : Est-ce exact que les déposants ont à leur crédit $1,000 par tête ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Qu'est-ce que cela a de commun avec votre prétention que j'avais dit que chaque déposant possédait au delà de $1,000. Il y avait 160,000 dépôts dans les caisses d'épargne.

M. DAVIN : Je vais citer de nouveau les paroles du ministre.

Il serait peut-être intéressant pour la Chambre d'apprendre qu'en 1894, près de $25,300,000 du montant total déposé, qui s'élevait à environ quarante millions, appartenait à 26,000 déposants, ce qui constituait une moyenne d'environ mille dollars par tête.

Ma prétention était que l'honorable ministre avait déclaré que la moyenne des dépôts était de $1,000 pour 26,000 déposants.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce n'est pas ce qu'a prétendu l'honorable député. Il a parlé de tous les déposants. Ils étaient au nombre de 160,000 et si la moyenne de chaque dépôt eut été de $1,000. Il y aurait eu $16,000,000 dans le trésor.

M. DAVIN : J'ai expliqué que c'était la moyenne des déposants.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est absolument ce que l'honorable député a dit.

M. DAVIN : L'honorable ministre admet-il que cela donne une idée exacte de la situation des caisses d'épargnes ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Parfaitement.

M. DAVIN : Dans ce cas je nie sa prétention et je vais le confondre.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. DAVIN : Je vais le confondre et un millier de "oh ! oh !" ne m'en empêcheront pas. Le 25 avril 1894, l'honorable ministre du commerce a demandé le rapport suivant :

Réponse à un ordre de la Chambre en date du 25 avri 1894 :

Etat indiquant :

1° Le nombre de personnes ayant des dépôts dans les caisses d'épargne du gouvernement et des bureaux de poste ;

2° Le nombre des personnes qui ont des dépôts de $1,000 et plus et le montant à leur crédit ;

3° Le nombre de personnes qui ont des dépôts depuis $500 jusqu'à $1,000, et le montant total à leur crédit ;

4° Le nombre de personnes qui ont des dépôts moindres que $500 et le montant total à leur crédit ;

5° Le nombre de déposants qui ne résident pas au Canada, et le montant total à leur crédit.

Remarquez bien que le nombre des déposants ayant déposé plus de $500 était de 99,667, et le chiffre total des dépôts s'élevait à $10,312,558. Comme mon but était de fournir un argument s'appliquant au temps présent, j'ai consulté les comptes publics et j'ai constaté que les déposants de 1891 à 1896, étaient comme suit :

	1890-91. Nombre de déposants.
De $1 à $10	53,217
11 20	26,247
21 50	37,561
51 100	17,685
101 200	7,965

Pour 1893-94, les résultats sont à peu près les mêmes. En 1896, le nombre des déposants depuis $1 jusqu'à $10 était de 58,841. Ce sont ces déposants que l'honorable ministre nous représente comme possédant, en moyenne, chacun $1,000. Or, quels sont les faits ? Les chiffres sont donnés par tableaux dans les comptes publics, et ils font voir que sur les $32,000,000 qu'il y avait dans les caisses d'épargnes du gouvernement la moyenne de chaque dépôt était de $238. Malgré cela l'honorable ministre maintient que la moyenne des dépôts est de $1,000, mais cela était faux en 1894, c'est faux aujourd'hui, et cela n'a jamais été vrai depuis qu'il existe des caisses d'épargne dans ce pays. Je le défie de le prouver et il va avoir l'occasion de le faire. D'après les comptes publics la moyenne des dépôts est de $238.85. En 1894, date du rapport qu'il a demandé, cette moyenne était de $215.

L'analyse de ces chiffres démontre que 85 pour 100 des dépôts sont de $500 à $1,000; 8 pour 100 entre $500 et $1,000, et 5 pour 100 au-dessus de $1,000. Cependant, l'honorable ministre cherche à nous faire croire que ces dépôts ne représentent pas les économies de la classe ouvrière.

M. WALLACE: L'honorable député peut-il donner le chiffre des dépôts entre $500 et $1,000, et celui des dépôts dépassant $1,000?

M. DAVIN: J'ai donné ces chiffres l'autre jour et la proportion est telle que je l'ai indiquée.

J'arrive maintenant à la question de l'abaissement du taux de l'intérêt à 2½ pour 100, et je dis que cette réduction n'est pas justifiée, car, d'après les propres aveux du ministre des Finances, cet intérêt serait moins élevé que celui que nous payons actuellement sur l'argent que nous empruntons en Angleterre.

Nous avons pour nous guider sur cette question les précédents en Angleterre, ici et dans les autres pays, et que nous enseignent ces précédents? L'autre soir, à l'aide des rapports des bureaux de poste, j'ai donné le chiffre des dépôts, dans les caisses d'épargne de l'Angleterre, à 2½ pour 100 d'intérêt et j'ai aussi démontré que la moyenne de l'intérêt sur les dépôts dans les banques chartées était de 2 à 3 pour 100.

Si l'honorable ministre avait étudié ce qui a eu lieu dans le passé; et s'il avait voulu suivre les précédents anglais, il aurait fait le calcul suivant: Comme 2 à 3 pour 100 est au taux moyen dans les banques chartées du Canada, 5 à 6 pour 100, de même 2½ pour 100 accordé par les caisses d'épargne d'Angleterre est au résultat. Ce calcul nous donne beaucoup plus que 3 pour 100, et ce qu'il donne devrait être d'après la règle anglaise, le taux de l'intérêt payé par nos caisses d'épargne. L'honorable ministre des Finances me paraît avoir ignoré ce fait, et cela m'étonne de la part d'un journaliste, car les journalistes sont censés tout étudier. Ce sont eux qui sont les plus lus, sinon les plus profondément.

Quelques VOIX: Ecoutez! écoutez!

M. DAVIN: Je dis cela parce qu'il est rare de trouver l'étendue et la profondeur combinée. En règle générale, les journalistes sont les gens les plus lus de la société. Lord Goulburn, sir George Cornwall Lewis, M. Gladstone ont étudié cette question.

Ils ont discuté le point qui nous occupe ce soir, et se sont opposés à toute réduction dans le taux de l'intérêt payé par les caisses d'épargne. Lord Goulburn n'admet pas que nous ne devons payer aux pauvres déposants des caisses d'épargne que l'intérêt qui peut leur être, pour ainsi dire, légalement dû sur leurs dépôts. Tous ces hommes éminents refusent de mettre de côté la question d'économie.

Et qu'est-il résulté de l'encouragement qu'ils ont donné aux caisses d'épargne des bureaux de poste? Entre 1825 et 1841, et entre 1841 et 1861, à mesure que les caisses d'épargne augmentent, et que le nombre des déposants grossit, et que le chiffre des dépôts s'élève plus haut, le nombre des indigents à secourir diminue en proportion, et de cette manière l'Etat est dédommagé de ce qu'il a fait pour les caisses d'épargne. L'Etat a été récompensé de deux manières. D'abord les sommes que l'on consacrait à secourir les indigents ont été épargnées, et ensuite cela a donné à la nation une force et une virilité qu'elle n'aurait pas eues sans cela.

Il est regrettable que le ministre des Finances ait traité cette question à un point de vue aussi étroit. L'autre soir, j'ai expliqué ce que M. Fawcett avait fait lorsqu'il était directeur général des Postes; suivant en cela l'exemple de M. Gladstone, il a toujours cherché à encourager l'économie. Lui aussi a eu à lutter contre les banquiers, contre les gros capitalistes, mais il n'a jamais voulu céder et j'ai raconté l'autre soir, avec quelle noblesse il a marché sur les traces de ses éminents prédécesseurs, en refusant d'écouter les remontrances des banques chartées.

D'ailleurs la diminution du taux de l'intérêt dans les caisses d'épargne n'est pas non plus une chose avantageuse pour les banques, car cela affecte rapidement la richesse du pays, et les banques sont les premières à en souffrir. En conséquence je propose, appuyé par M. Hale:

Que l'Orateur ne quitte pas maintenant le fauteuil, mais cette Chambre regrette la détermination prise par le gouvernement d'abaisser le taux d'intérêt payé sur les dépôts faits dans les banques d'épargne des bureaux de poste, et qu'elle désire que cette détermination soit considérée de nouveau.

M. MACLEAN: Bien qu'il y ait plus d'un argument en faveur de cette proposition du gouvernement, plusieurs raisons, au point de vue des intérêts du peuple, militent contre son adoption. La principale objection à l'abaissement du taux de l'intérêt dans les caisses d'épargne, c'est qu'on encourage les gens à placer leurs économies dans des corporations, qui s'intitulent banques d'épargne et qui volent, en moyenne, un million de piastres par année. Je calcule que depuis dix ou quinze ans, le peuple a perdu, en moyenne, $1,000,000, grâce à ces prétendues banques d'épargne insolvables. Il est du devoir du gouvernement d'encourager le peuple à placer ses économies dans des institutions sûres, comme les caisses d'épargne des bureaux de poste.

Nous avons dans l'Ontario une loi qui régit les compagnies de prêts, mais elle n'est pas appliquée comme elle le devrait et le public n'est pas suffisamment protégé. Il serait grand temps que ce parlement et la législature de l'Ontario fassent quelque chose pour mettre le peuple à l'abri des dangers de ces institutions douteuses. C'est une démarche rétrograde que de décourager les gens de placer leurs économies dans les caisses d'épargne du gouvernement pour les confier à des institutions d'une solvabilité problématique. Je considère donc que le gouvernement a tort de diminuer le taux de l'intérêt dans les caisses d'épargne des bureaux de poste.

M. BENNETT: J'approuve en tous points la proposition émise par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin). Je n'ai pas fait une étude spéciale de la question, mais j'ai constaté personnellement, dans la ville que j'habite, que la classe ouvrière dépose, en grande partie ses économies dans les caisses d'épargne du gouvernement. Je sais que ceux qui ont peiné pour gagner quelques piastres cherchent à les placer dans des endroits sûrs, comme ces institutions des bureaux de poste qui leur donnent la garantie de l'Etat.

L'honorable député d'York-est (M. Maclean) a parlé des faillites des compagnies de prêts, qui sont la cause de pertes considérables dans le pays. Il

y a à peine une petite ville de l'Ontario qui depuis dix ans, n'a pas été la victime de ces prétendus banquiers privés. La plupart de ceux qui, attirés par le taux élevé des intérêts, leur ont confié leurs économies, ont perdu leur argent. Le malheur, c'est que ce n'est pas toujours ceux qui sont en état de subir ces pertes qui sont les victimes, dans bien des cas, il s'agit des biens de mineurs, ou de veuves. Dans la seule ville de Toronto, je connais deux suicides dûs aux faillites de ces institutions.

Si le gouvernement abaisse le taux de l'intérêt sur les dépôts des caisses d'épargne, il est évident que le peuple sera de plus en plus porté à confier ses économies à ces banques hasardeuses, dans l'espérance d'en retirer de plus grands avantages.

J espère que l'honorable ministre des Finances reviendra sur cette décision. Il est vrai que cela réaliserait une économie, mais je crois qu'il serait préférable d'augmenter certains impôts de douane, pour combler le déficit ; mieux que cela encore, le gouvernement pourrait opérer dans certains départements, les retranchements qu'il nous a promis, et compenser ainsi les pertes causés par le paiement de l'intérêt actuel sur les dépôts des caisses d'épargnes des bureaux de poste.

M. FOSTER : La question a été suffisamment élucidée et je désire bien mettre en relief un ou deux aspects de la question, avant la clôture de cet important débat. Entre autres raisons alléguées en faveur de l'abaissement du taux de l'intérêt payé pour les dépôts dans les banques d'épargne, on prétend que ces institutions ne répondent plus dans une aussi large mesure qu'autrefois au but primitif de leur établissement, qui était de procurer un lieu sûr de placement pour les épargnes des déposants peu fortunés, n'ayant pas assez de capitaux à la fois pour faire des placements sûrs, ailleurs qu'aux banques d'épargne. A mon avis, cet argument est contraire à la vérité des faits. Il est facile d'établir une moyenne prouvant que le nombre des déposants ayant de fortes sommes à leur crédit dans ces banques est fort limité, mais ce n'est pas là un argument concluant. Il faut tenir compte de l'immense majorité des déposants dont les dépôts, sans atteindre une totalité bien considérable, représentent, cependant, une grande somme d'économies et de petites égargnes. A cet égard, le relevé présenté à la Chambre à la session de 1894 est plein d'intérêt et d'enseignement. Bien que mon honorable ami (M. Davin) ait exposé de main de maître cette question, ce ne sera pas peine perdue de revenir sur cette statistique. A cette époque, le nombre des déposants qui avaient à leur crédit $1,000 ou plus dans les banques d'épargne n'atteignait que le chiffre peu élevé de 5,418. On ne saurait à bon droit ranger ces déposants dans la catégorie des gens riches.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Que mon honorable ami me pardonne mon interruption, mais, si j'en juge d'après les relevés publiés dans les comptes publics, j'appréhende fort que l'état qu'il a par devers lui ne soit incomplet. Je lui ferai observer qu'en 1894, la totalité des dépôts de nos banques d'épargne s'élevait à $43,036,000.

Ce relevé n'intéresse que les caisses d'épargne postales.

M. FOSTER : Ma statissique embrasse les dépôts dans les deux catégories de banques. Je disais donc que du fait que ces 5,418 déposants possèdent à leur crédit $1,000 ou plus dans les caisses d'épargne, il ne faut pas conclure qu'ils ne soient pas pauvres : car les règiements encore en vigueur fixent le maximum pour les dépôts que tout individu peut faire tous les ans ; ces dépôts ne peuvent toutefois dépasser une certaine totalité. Cette totalité qui était très élevée jadis, a été abaissée jusqu'au maximum actuel que les règlements, si je ne me trompe, portent à $1,000.

Or, voici ce que je soutiens : c'est qu'en toute probabilité le plus grand nombre de ces déposants ont confié à la banque cette somme de $1,000 dans le cours de trois, quatre ou cinq années, par petites sommes, à certains intervalles. Quant aux déposants ayant à leur crédit des sommes variant de $500 à $1,000 chacun, leur nombre s'élève à 9,200. C'est de cette classe de déposants qu'on peut dire avec le plus de vraisemblance que ce sont de pauvres gens qui ont confié petit à petit, pendant des années, aux caisses d'épargne leurs économies constantes.

Or, même le nombre de ces déposants est limité. Mais lorsqu'il s'agit des déposants ayant à leur crédit au delà de $500, l'on constate que leur nombre atteint le chiffre de 99,607, presque 100,000, tandis que les deux autres catégories réunies ne comptent que 15,000 déposants. Peu importe la totalité des sommes déposées au crédit de ces deux catégories ; je prétends que les vrais représentants de l'économie et de la petite épargne sont les 99,000 déposants, comparativement aux 5,000 et aux 9,000 déposants qui ont à leur crédit des sommes variant de $500 à $1,000.

J'aborde maintenant la question des caisses d'épargne postales. Il s'y trouve 45,305 déposants qui ont à leur crédit des sommes variant de $1 à $500. Il y a 5,127 personnes qui possèdent des dépôts de $500 à $1,000 et 4,607 seulement qui ont à leur crédit au delà de $1,000.

De sorte que sur une totalité de 55,039 déposants, il y en a 45,305 qui ont à leur crédit moins que $500 dans les caisses d'épargne postales. En additionnant 45,000 et 99,000, on arrive à une totalité de près de 150,000 personnes ayant à leur crédit moins de $500 chacune, dans les banques d'épargne des deux catégories, comparativement à 15,000 déposants ayant à leur crédit des sommes variant de $500 à $1,000 ou au delà. On ne saurait donc le nier, ces dépôts représentent non pas les placements de la classe riche, mais bien les petites économies, la petite épargne des pauvres, les quelques dollars que ceux-ci réussissent à économiser sur le budget de leurs dépenses journalières, mensuelles ou annuelles, en un mot, les épargnes, trop minimes pour pouvoir être affectées à des placements sûrs en dehors de ces banques, mais qui peuvent aisément et en toute sécurité être déposées au nom des enfants, des femmes ou au nom du père de famille dans une caisse postale voisine, sous l'œil même du déposant. Qu'arriverait-il si ces caisses postales n'existaient pas ? La plupart du temps, il serait impossible de faire ces petites économies. Ces petites sommes seraient affectées à des dépenses quelconques. Or, je le demande, qu'y a-t-il de plus important que d'encourager les habitudes d'économie dans la famille, quand les parents disent aux enfants : " Vous avez telle ou telle somme d'argent dans votre petite banque, déposez cela à la caisse postale, à intérêt, et quand vous aurez dix-huit ou vingt ans, vous verrez

quelle ronde somme vous aurez à votre crédit." Tout le monde le sait, c'est là une pratique en vogue d'un bout à l'autre du pays ; et aujourd'hui que tant de gens donnent l'exemple d'un train de vie insensé et de folles dépenses, ces caisses d'épargne sont une leçon de choses inappréciable pour la jeunesse canadienne. Je ne prétends pas qu'en réduisant l'intérêt à deux et demi par cent vous allez forcer la majorité des déposants à retirer leurs dépôts des caisses d'économie, mais, à mon avis, c'est notre devoir envers la masse du peuple qui dépose ses épargnes dans les banques d'épargne, de la stimuler à acquérir des habitudes d'économie, en plaçant ses épargnes dans nos banques.

Je livre ces quelques réflexions au cabinet, dans l'espoir qu'il n'est pas trop tard pour revenir sur sa décision. Abstraction faite de tout autre argument, j'ai établi au delà de nul doute, par la statistique que j'ai citée, que ce serait encourager l'économie et la petite épargne chez le peuple. Etudions maintenant la question sous son autre aspect. Sans plus de phrases, je prétends qu'en raison du taux actuel de l'intérêt par nos banques et ailleurs dans le pays, le gouvernement aurait bien pu ne pas abaisser ce taux, sans craindre de réaction au détriment du crédit général du pays. A mon avis, les prévisions du gouvernement ne se réaliseront pas. Le cabinet sera bientôt en mesure de constater qu'en enlevant aux déposants un demi pour cent de l'intérêt perçu sur leurs dépôts, la grande masse des emprunteurs, pour fins de commerce ou autres, n'obtiendront pas d'argent à meilleur marché qu'ils ne le font actuellement, car, à mon avis, trois pour cent est un intérêt juste et raisonnable. Fort peu de personnes obtiennent aujourd'hui des banques de l'argent à 5 ou 6 pour 100 pour les entreprises lorsqu'elles font des emprunts à demande à brève échéance ; la plupart du temps, c'est plutôt 7 que 5 pour 100 quelles paient et 6 pour 100 est le taux moyen que les banques demandent aux commerçants et aux hommes d'affaires et encore s'agit-il ici de transactions sûres. Cet abaissement du taux de l'intérêt est donc, à mon avis, un acte très peu sage, car il enlève au peuple un stimulant très puissant à faire des économies et ensuite la grande masse de la population n'en retire aucun profit. Je regrette donc sincèrement que le gouvernement ait décidé d'abaisser l'intérêt d'un demi pour cent.

Voici l'argument sur lequel s'est appuyé le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). En ajoutant ⅜ par 100 pour les frais d'administration, nous dit-il, le taux en question serait à peu près égal à l'intérêt que nous payons sur le dernier emprunt. Que mon honorable ami me permettre de lui faire une observation à ce sujet. A moins que vous ne songiez à fermer les caisses d'épargnes, chose je suppose, que le ministre des Finances ne se propose nullement de faire, j'affirme que, relativement parlant, vous ne réaliserez pas un seul sou d'économie en fait d'administration. Tant qu'à maintenir les caisses d'épargnes, les frais d'administration restent les mêmes, soit qu'il s'agisse d'administrer vingt ou cinquante millions de dollars de dépôts. Les caisses postales renferment aujourd'hui cinquante millions de dollars de dépôts. Supposons qu'on retire de ces banques vingt millions de dollars, les frais d'administration resteront aussi élevés que si elles contenaient cinquante millions de dollars en dépôts. Au contraire, vous aurez augmenté les frais d'administration, puisque la dépense est la même pour l'administration de vigt millions que pour celle de trente, de quarante, de cinquante millions. En réduisant l'intérêt d'un ½ pour 100, vous ne diminuerez donc en rien les frais d'administration ; et si, en outre, cette réduction d'intérêt a pour effet de porter les déposants à retirer leurs dépôts des caisses postales, je crains fort que votre réforme n'aboutisse à un désastre. L'observation faite à ce sujet par l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) est parfaitement vrai. Une partie de ceux qui ont des dépôts dans les caisses postales seront portés à rechercher des institutions de crédit moins sûres, telles que les compagnies de prêt. Rien n'est plus loin de ma pensée que de dire un seul mot contre le crédit et la réputation de ces compagnies de prêt ; mais je ne pense pas aller trop loin en affirmant qu'elles n'offrent peut-être pas toutes les garanties des caisses postales nationales ; et puis, vous portez un coup fatal aux habitudes d'économie et d'industrie des populations, en les poussant ainsi à faire leurs placements dans des établissements où elles sont exposées à faire des pertes.

Car, après tout, voici le raisonnement que se feront les gens du peuple : "A quoi bon, se diront-ils, faire des économies ? Nous avons placé nos épargnes ; ces banques tombent en déconfiture et nous perdons tout ; alors, il vaut autant dépenser notre argent au fur et à mesure que nous le faisons." Donc, tout bien considéré, et abstraction faite de toute considération de parti, le gouvernement a commis une faute, et il ferait acte de sagesse en revenant sur sa décision ; au lieu de chercher à économiser un demi-million de dollars par l'abaissement du taux de l'intérêt sur ces dépôts qui encouragent l'épargne populaire, le cabinet ferait mieux de s'en tenir à l'exécution des promesses faites avant son avènement au pouvoir et de réduire les dépenses budgétaires de $200,000. A la fin de l'exercice, notre budget serait tout aussi bien équilibré et celui du peuple le serait encore bien davantage.

M. McDOUGALL : A titre de représentant d'une partie de la province où se trouve une nombreuse population ouvrière et d'autres classes de citoyens qui, au prix de grands sacrifices, réussissent à faire de petites épargnes qu'elles placent dans les caisses postales, afin de pouvoir en retirer un minime intérêt, je manquerais à mon devoir en gardant le silence sur la question débattue. Je constate d'abord que dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, la quantité de dépôts par tête de la population est beaucoup plus élevée que dans les autres provinces. J'ai par devers moi un relevé de la moyenne des dépôts par tête de la population en 1896 : et il est constaté que tandis que cette moyenne est de $9.13 pour le Canada, elle s'élève à $19.46 à la Nouvelle-Ecosse, à $25.43 au Nouveau-Brunswick, à $20.05 à l'île du Prince-Edouard, à $9.02 pour l'Ontario, à $3.23 pour Québec, et ainsi de suite.

Si l'on recherche l'explication de la moyenne élevée des dépôts par tête de la population à la Nouvelle-Ecosse, on la trouvera dans le fait que la majorité de notre population appartient à la classe des mineurs qui cherchent à économiser quelque chose sur leurs salaires. Ils comprennent que l'industrie minière offre moins de stabilité que les

autres industries, au point de vue de la régularité de la main-d'œuvre, et ils réussissent en sacrifiant le confort et le bien-être de la famille, à économiser tandis qu'ils en ont l'occasion, et il leur est plus commode de placer des économies dans les caisses d'épargne de l'Etat. L'abaissement que le gouvernement a décidé de faire subir au taux de l'intérêt sur les dépôts placés dans ces caisses postales sera un rude coup porté à ces populations ouvrières, et la conséquence sera que nombre d'ouvriers cesseront à l'avenir de confier leurs petites épargnes à ces banques et même peut-être à les en retirer, afin de les placer dans des entreprises moins sûres, et qui, à la longue, seront moins profitables. En pareille circonstances, j'estimerais donc manquer à mon devoir si je ne protestais contre cet abaissement du taux de l'intérêt, déjà fort minime ; car un intérêt de trois pour cent est fort peu élevé, comparativement à ce que ces gens auraient à payer s'ils étaient obligés d'emprunter de l'argent des banques ou des établissement de prêts. L'écart entre ce qu'ils reçoivent et ce qu'ils auront à payer, écart déjà fort considérable, le sera encore davantage à l'avenir. Cette mesure n'offre nulle garantie à nos populations que lorsqu'elles voudront emprunter cent ou mille dollars, elles seront en mesure de le faire à un taux moins élevé d'intérêt qu'elles ne le font actuellement. Un certain nombre de banques, qui ne sont pas aussi à la portée du peuple que le sont les caisses postales, paient actuellement trois et même trois et demi pour cent d'intérêt, et je ne vois pas pourquoi le gouvernement abaisserait l'intérêt à deux et demi pour cent, surtout lorsqu'il paye pour les emprunts qu'il contracte ailleurs un taux plus élevé que celui-là et qui l'est encore davantage, si l'on tient compte des dépenses qu'entraîne la négociation de ces emprunts, même de ceux placés dans les meilleures conditions sur le marché monétaire. J'espère donc que le ministre des Finances comprendra l'importance de remettre à l'étude cette question et de rétablir l'ancien taux de trois pour cent d'intérêt sur les dépôts confiés aux caisses postales par les classes pauvres. Car ce sont les pauvres et non pas les riches qu'atteint la législation projetée.

On ne saurait prétendre que celui qui a réussi, à force de labeur, pendant nombre d'années, à économiser cinq ou six cents et même mille dollars, puisse être rangé dans la catégorie des riches ou des rentiers à l'aise. C'est sur le pauvre que retombe cette législation et voilà pourquoi je demande au ministre des Finances de rétablir le demi pour cent qu'il se propose d'enlever à nos populations pauvres.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Cette question a été discutée à fond pendant le débat général sur le budget, et je suppose qu'il serait difficile aujourd'hui de jeter quelque nouvelle lumière sur la question. Quant à l'importance d'encourager l'épargne et l'esprit d'économie chez les petits déposants, c'est là une proposition que j'approuve dans une large mesure. L'embarras, toutefois est que les dépôts confiés aux caisses postales appartiennent plutôt aux rentiers à l'aise qu'aux déposants, peu fortunés au bénéfice desquels ces caisses ont été primitivement établies.

M. DAVIN : Mon honorable ami me permettrait-il une question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

M. McDOUGALL.

M. DAVIN : Je suis en mesure d'avancer un fait, dont l'honorable ministre peut d'ailleurs constater facilement l'exactitude ; c'est que 50 pour 100 des déposants ont à leur crédit moins de $100 chacun.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est possible que l'allégation de l'honorable député soit exacte, ce qui n'infirme pas l'exactitude de la mienne. Les relevées de 1894 cités par le ministre du Commerce établissent que sur une totalité de quarante-deux millions de dollars de dépôts, il y avait quatorze millions et trois quarts au crédit de six pour cent des déposants. Je ne nie point qu'un grand nombre de déposants a ent à leur crédit de petites sommes. Je me rends parfaitement compte du fait. La statistique prouve toutefois que la masse des épargnes n'est pas au crédit de porteurs de petits dépôts mais bien au crédit de porteurs de fortes sommes. Dans son discours sur le budget, le ministre du Commerce a fait une observation dont le cabinet se préoccupe en ce moment ; il faudrait, nous a-t-il dit, établir une distinction entre ceux qui ont à leur crédit de minimes dépôts et ceux qui sont porteurs de dépôts importants. Cela se pourrait faire en établissant un t ux différentiel à la banque d'épargnes même, s'il n'en résultait pas d'inconvénients. On pourrait aussi atteindre ce but, comme l'a suggéré le ministre du Commerce, par une émission d'action nationales, semblable à celle qui a été lancée, il y a quelques années, portant trois pour cent d'intérêt et payable à date fixe. L'un ou l'autre de ces projets répondrait aux besoins des porteurs de minimes dépôts et encouragerait l'épargne. Voilà une proposition dont l'étude s'impose assurément et puisque la modification projetée ne doit devenir en vigueur que le premier juillet prochain, nous aurons amplement le temps d'étudier cet aspect de la question. Quant à la masse des déposants, j'ai raison de penser que les opinions exprimées par les honorables députés de la gauche sont erronées. Les arguments avancés en faveur d'un taux d'intérêt plus élevé que le taux ordinaire du commerce sont, à mon avis, également erronés. Le Canada a tout à gagner en fixant un taux d'intérêt qui facilite les emprunts et encourage les industries du pays, et si, par son initiative le gouvernement donnait une valeur artificielle à l'argent, ce ne serait pas le meilleur moyen de stimuler le commerce. A tout événement, puisque de l'avis de tous les intéressés, les intérêts élevés payés pour les dépôts des banques d'épargne ont contribué à donner une valeur artificielle à l'argent, nous sommes bien déterminés à ne pas continuer cette pratique ou au moins, à ne payer qu'un taux juste d'intérêt aux déposants qui ont de fortes sommes à leur crédit dans nos caisses postales. On prétend, je le sais, que le taux d'intérêts payé par les caisses postales n'influera nullement sur le taux de l'escompte des banques. c'est là une erreur.

M. FOSTER : Je ne pense pas que notre prétention ait été poussée aussi loin que cela, car il ne serait pas juste...

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est bien là ce que vous avez prétendu : que la modification apportée au taux d'intérêt n'a nullement influé sur le taux de l'escompte des banques et quelle n'aurait aucune influence dans ce sens à l'avenir. Je l'admets, cette différence n'est guère perceptible au

début, car ce n'est que graduellement que les effets d'une réforme de cette importance sont appréciables. Déjà les conséquences de cette réforme se font sentir et elles se manifesteront d'avantage à l'avenir, car notre mesure aura pour effet de permettre aux emprunteurs de se procurer des fonds à meilleur marché. Il m'arrive en ce moment un secours inattendu d'une source d'où je ne reçois d'ordinaire fort peu d'encouragement, je veux dire le *Mail and Empire* de Toronto. Ce journal publie le compte rendu d'une conversation avec M. D.-R. Wilkie, gérant général de la banque Impériale du Canada. Je sais qu'aux yeux de certaines personnes, l'opinion d'un banquier ne pèse pas d'un grand poids dans une discussion comme celle-ci.

Un honorable député prétend que les banques accaparent tout l'argent. Quand nous ne réussissons pas à obtenir des banques ce que nous voulons, il est tout naturel de les taxer de dureté. Il n'en est pas moins vrai, toutefois, qu'elles occupent une très large place au pays, en ce qu'elles facilitent les transactions commerciales, et personne ne prétendra sérieusement que l'opinion des gérants de banques importantes soit sans valeur. Un honorable ami me dit que M. Wilkie est tory. Bien que j'aie le plaisir de connaître M. Wilkie, j'ignore ses opinions politiques. Naturellement, le fait qu'il a confié au *Mail and Empire* son expression d'opinion indique déjà une certaine tendance. En présentant au public le compte rendu de cette conversation, le journal dit :

M. D.-R. Wilkie, agent général de la banque Impériale du Canada, s'est prononcé carrément en faveur du projet de loi du gouvernemont réduisant le taux de l'intérêt des dépôts placés dans les caisses postales, de trois à deux et demi pour cent. Un représentant du *Mail and Empire* a abordé hier M. Wilkie qui a fait connaitre le fond de sa pensée à ce sujet.

Je suis tout à fait opposé, dit-il, à ce que l'on fasse de la mesure du gouvernement une question politique. C'est tout simplement une question de convenance commerciale et les conservateurs devraient laisser le gouvernement assumer la responsabilité de son initiative sans lui susciter d'opposition. Si je n'étais parfaitement convaincu que ce n'est pas une question politique, je garderais le silence.

M. Wilkie fait ensuite une observation dont les honorables députés de la droite connaissent l'exactitude mieux que moi.

Le gouvernement conservateur, comme on le sait généralement, se proposait d'effectuer un abaissement du taux de l'intérêt payé aux déposants dans les caisses postales, ce qui aurait eu pour effet de l'assimiler en quelque sorte à l'intérêt payé pour les emprunts de l'Etat.

Ce qui veut dire, je suppose, que mon honorable prédécesseur au ministère des Finances comprenait comme moi, l'importance de cette réforme, mais que pour de bonnes et légitimes raisons, il hésitait à faire cette réforme.

M. FOSTER : Je vais dire à mon honorable ami ma pensée à ce sujet. Cela veut dire que le taux de l'intérêt des dépôts en question a été abaissé de quatre à trois et demi pour cent par le gouvernement conservateur et que c'était l'intention du cabinet, en temps opportun, de l'abaisser jusqu'à trois pour cent.

Le MINISTRE DES FINANCES : "Et ainsi de suite," sans s'arrêter sans doute au trois pour cent : M. Wilkie fait ensuite observer qu'au point de vue de l'encaisse métallique qu'il serait bon d'établir, l'ont pourrait soutenir, relativement aux dépôts des banques d'épargne, que le taux d'intérêt que nous payons est fort considérable. J'arrive, toutefois, à un autre point que le journaliste nous présente sous le titre de "manière de voir de l'emprunteur."

Il y a un autre fait à considérer: c'est que l'abaissement du taux d'intérêt payé par le gouvernement aux déposants influe sur le taux d'intérêt exigé par l'emprunteur. En raison des sommes importantes accumulées dans des caisses postales de l'Etat, le taux élevé d'intérêt maintenu, depuis nombre d'années par ces institutions, a empêché les emprunteurs de concurrencer les industriels et le commerçants étrangers. L'abaissement projeté devrait être accueilli avec joie par les emprunteurs qui sont réellement ceux dont dépend surtout le progrès du pays.

Si je ne me trompe, M. Wilkie veut dire ici qu'à son avis, à titre de banquier, les emprunteurs bénéficieront de cet abaissement du taux de l'intérêt. Toutefois, si l'opposition tient absolument à regarder les banquiers comme des accapareurs d'argent, comme des gens dont l'opinion n'a aucun poids, et si elle veut les attaquer en Chambre, afin de se faire de la popularité, laissons alors les banquiers de côté et demandons à ce sujet l'avis d'un corps commercial. Je viens de recevoir du secrétaire du bureau de commerce de Toronto une lettre m'informant que ce corps a adopté à l'unanimité la résolution suivante :

Attendu qu'en raison des frais d'administration et de la nécessité de maintenir une réserve en prévision des demandes, le paiement par le gouvernement d'un taux de 3 pour 100 sur les dépôts aux caisses postales est égal en réalité à 3⅛ pour 100 ;

Et attendu que le gouvernement a émis et fait émettre des emprunts au coût net de 2¾, ou à ¾ d'un pour 100 au-dessous de ce qui est actuellement le coût des dépôts des caisses postales ;

Et comme le taux que paie le gouvernement sur les dépôts sert en grande partie de base du taux d'intérêt, et que s'il est trop élevé il est cause que l'on retire l'argent du commerce et cela élève le coût de l'argent pour le cultivateur, le négociant et le fabricant, et nuit à l'esprit d'entreprise ;

Et comme cette chambre de commerce demande depuis des années une réduction du taux d'intérêt sur les dépôts dans les caisses d'économie postales, à un chiffre qui, les dépenses comprises, n'excéderait pas le coût de l'argent emprunté pour des périodes déterminées, au moyen de débentures ;

Qu'il soit en conséquence résolu que cette chambre approuve la décision prise par le gouvernement de réduire à 2½ pour 100, à partir du 1er juillet prochain, le taux d'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'économie postales.

M. FOSTER : L'honorable ministre est-il de l'avis de la chambre de commerce de Toronto qu'il faille faire une réserve pour les paiements du bureau de poste ?

Le MINISTRE DES FINANCES: Non, comme question de droit nous ne devons pas faire cette réserve, mais il y a beaucoup à dire à ce sujet, et je crois que c'est une chose qui devrait être prise en considération par le ministre des Finances.

M. DAVIN : L'honorable député me permettra-t-il de poser une question ? M. Gladstone dit. . .

Quelques VOIX ! A l'ordre ! à l'ordre !

M. l'ORATEUR : L'honorable monsieur qui avait la parole n'a pas eu l'air de s'opposer à la question de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Davin).

M. DAVIN: L'opinion de M. Gladstone à ce sujet est tout à fait contraire à celle de la chambre de commerce.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous devons tenir compte du fait que le bureau de la chambre de commerce de Toronto, représentant, non pas les banquiers, mais les négociants de cette grande ville, inférieur en nombre seulement, je crois, à la chambre de commerce de Montréal, est un corps qui, en matière de commerce et de finance, mérite notre attention.

Or, la chambre de commerce de Toronto, par une résolution unanime, a déclaré que la politique du gouvernement consistant à réduire l'intérêt dans les caisses d'économie, était une bonne politique, non seulement dans l'intérêt des banques, mais dans l'intérêt du commerce canadien en général, et dans l'intérêt des emprunteurs.

Une VOIX : De quand est daté la lettre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Du 16 avril, et je crois que l'assemblée avait eu lieu le même jour.

Je ne veux pas discuter la chose plus longuement. J'ai déjà approuvé ce que l'on a dit au sujet de la classe des petits déposants, et au commencement du débat, l'autre jour, on a soumis la question de savoir si le gouvernement ne pourrait pas faire une classe distincte de ces petits déposants. Cette question est à l'étude et le gouvernement est prêt à faire tout ce qui sera juste et raisonnable pour encourager l'économie chez cette classe, sans toutefois payer sur le total des dépôts un taux d'intérêt au-dessus de la juste valeur de l'argent et de nature à troubler la condition des affaires dans le pays.

M. McDOUGALL : Ce bureau d'où vient cette résolution citée par l'honorable ministre n'est-il pas composé de 7 ou 8 banquiers dans la ville de Toronto ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis répondre à la question de mon honorable ami, mais je sais que dans la localité que j'habite depuis longtemps, une réunion de la chambre de commerce représenterait naturellement le meilleur élément de la population, et je ne crois pas qu'il en soit autrement à Toronto.

M. McDOUGALL : Est-ce la section des courtiers de la chambre de commerce qui a passé cette résolution ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais lire la lettre que j'ai reçue du secrétaire :

J'ai l'honneur, sur instruction du bureau, de vous transmettre une copie d'une résolution adoptée à l'unanimité au sujet du projet du gouvernement actuellement devant la Chambre touchant la réduction du taux d'intérêt sur les dépôts dans les caisses d'épargne postales.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre dévoué,
EDGAR-A. WILLS.

M. FOSTER : C'est une résolution du bureau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Du bureau, comme je l'ai dit.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne veux pas prolonger le débat, mais attirer l'attention du ministre des Finances sur deux points très importants relativement à l'appui qu'il réclame en faveur de l'action du gouvernement.

Je crois que l'honorable ministre a d'abord fait erreur sur la source de cette approbation. Il parle de l'importance que doit avoir dans cette Chambre l'opinion de la chambre de commerce de Toronto. Or, il paraît maintenant que ce n'est pas un rapport de la chambre de commerce de Toronto, mais que cette communication vient du conseil de la chambre de commerce, composé naturellement de ces principales influences des banques et de la finance que nous avons à combattre. On ne saurait douter un instant que nos banques n'approuvent tout à fait les vues émises par l'honorable ministre. Tout le monde sait, dans cette Chambre, que le ministre des Finances aurait l'appui de nos institutions financières s'il voulait réduire à 2 pour 100 l'intérêt sur les dépôts des classes pauvres. L'honorable ministre admet que les déposants pour la plupart sont pauvres, la classe des pauvres économes, mais il importe qu'on leur fournisse l'occasion d'administrer avec économie leurs ressources. L'honorable ministre détruit aussi la valeur de la preuve qu'il vient d'invoquer, car il a démontré, par sa propre déclaration à la Chambre que le bureau de la chambre de commerce de Toronto basait son argumentation sur de fausses prémisses. Le bureau de la chambre de commerce dit, dans cette résolution, que le gouvernement est obligé de retenir un fonds de réserve considérable pour le remboursement de ces dépôts dans les caisses d'économie. Or le ministre des Finances vient d'expliquer que l'on fait erreur sous ce rapport, car il n'y a pas de dépôts de retenus, bien que cette question demande peut-être considération.

Je ne veux pas prolonger le débat, car cela serait inutile après l'attitude que vient de prendre le ministre des Finances, en réponse à la forte argumentation de ce côté-ci de la Chambre. Je demanderai au ministre des Finances, s'il peut désigner un seul gouvernement au monde, qui fait ce qu'il fait ? L'auteur de la résolution a établi que la politique adoptée par le gouvernement actuel, est tout à fait contraire à la pratique suivie en Angleterre, et bien que nous reconnaissions l'opportunité de tenir compte de ce qu'il en coûte au pays pour obtenir de l'argent d'autres sources, le ministre des Finances ne saurait mentionner aucun pays, où le ministre des Finances, ou le chancelier de l'échiquier exige un sacrifice de la part du pauvre, chez qui on devrait encourager l'économie, et refuse de payer à cette classe des intérêts égaux à ceux payés aux grandes institutions monétaires de qui on obtient des emprunts.

L'honorable ministre a admis avoir payé 2 et $\frac{3}{4}$ pour 100 sur $10,000,000, à emprunter pour un terme de 50 ans, alors que les prêteurs savaient que, d'après toute probabilité, ils ne pourraient, 25 ans plus tard, obtenir plus de 2 p. 100. Lorsque l'honorable ministre a dit à la Chambre qu'il payait 2$\frac{3}{4}$ pour 100 à ces puissantes institutions financières qui ont prêté de l'argent au Canada, et il n'a pu établir pourquoi le gouvernement canadien traiterait la classe pauvre, qui fait des économies, de la manière projetée. C'est une chose qui n'a jamais été faite auparavant, au Canada, même par l'ancien gouvernement libéral. Ce dernier fit un jour une réduction mais il laissa l'intérêt payé aux déposants dans les caisses d'épargnes, au même taux environ que celui payé par le pays pour l'argent emprunté à l'étranger. Si le ministre des Finances eût suivi cette politique, la Chambre en comprendrait la sagesse, mais en réduisant le taux d'intérêt payé aux dépo-

sants pauvres, l'honorable ministre va, dans plusieurs cas, forcer ces derniers à retirer leurs épargnes pour les placer dans des institutions que ne leur offriront pas les mêmes garanties que les caisses d'économie postales, cela devant avoir un effet désastreux pour les classes pauvres.

L'honorable ministre, n'a pu produire aucun précédent, ni établir la nécessité de cette politique, et je crois que cette attitude de la part du gouvernement sera la cause d'un grand découragement chez un nombre considérable de déposants, que le pays devrait encourager dans une sage administration de leurs ressources, en déposant leurs économies dans les banques d'épargnes. L'argument qu'il faut pourvoir aux dépenses se rattachant à l'administration des caisses d'épargnes, n'a aucune valeur, car ces institutions font partie du système postal. Les mêmes individus employés dans d'autres branches du service postal, voient à l'administration des caisses d'épargnes.

Le MINISTRE DES FINANCES: Il y a un taux payé en proportion du montant des dépôts.

Sir CHARLES TUPPER: Nous faisons disparaître entièrement l'utilité du service postal, en adoptant le principe que l'honorable ministre applique aux caisses d'économie. Tout le monde sait que, pour accorder ces avantages au public, on prend un montant considérable, à même les revenus consolidés, et en conséquence, je ne comprends pas que l'on puisse invoquer l'argument que nous devons donner un taux d'intérêt réduit sur les dépôts, et faire ainsi au sujet des caisses d'économie, ce qui n'est fait pour aucun autre département du service public. Je ne veux pas prolonger le débat, car le ministre n'a pu détruire l'argumentation irréfutable, critiquant la politique, qui, je l'espère, sera condamnée avec raison, par le peuple.

M. WALLACE: Je crois que le ministre des Finances a fait erreur en citant comme autorité à l'appui de sa proposition? M. Wilkie, un habile courtier, comme l'indique son entrevue avec le *Mail & Empire* et en citant aussi le bureau de la chambre de commerce.

On me dit que la banque a réduit le taux sur les dépôts, il y a quelque temps, ou qu'elle le réduit maintenant pour la raison indiquée par le gérant qu'il y avait trop de dépôts. Le *Mail* a publié un état, que je donne pour ce qu'il vaut, à l'effet que la banque aurait été poussée par le ministre des Finances à fournir à l'emprunt de l'automne ou de l'hiver dernier un plus fort montant qu'elle n'en pouvait disposer. Elle en voulait par conséquent au ministre des Finances, et pour l'appaiser ce dernier a fait cette réduction du taux d'intérêt payé aux déposants dans les caisses d'économie postales. Voyons ce qui en est, M. Wilkie est, je crois, le gérant de la banque Imperiale. Dans quelle position se trouve la banque? J'ai ici un état qui démontre que le 1er janvier dernier la banque avait en dépôts payables sur demande, $3,600,000, et en dépôts payables à jour fixe, après avis, plus de $7,018,000.

C'est-à-dire, que sur un capital de $2,000,000, elle avait des dépôts permanents s'élevant à plus de de $7,000,000. Elle avait donc beaucoup d'argent à sa disposition et un montant considérable qu'elle ne pouvait placer avec avantage. Que montre l'état général de la banque? Le 1er janvier, les dépôts payables sur demande s'élevaient à plus de $78,000,000, et les dépôts payables à date fixe, à $140,700,000. Les dépôts réunis, dans les banques du Canada s'élevaient à $220,000,000. Ces banques ont réduit le taux d'intérêt, et pour faire avaler la pilule au public elles ont forcé le gouvernement, en lui mettant le couteau sur la gorge, de réduire le taux d'intérêt sur les dépôts dans les caisses d'économie postales. Je conteste l'assertion que le taux payé dans ces caisses d'économie est de 2⅞.

Le MINISTRE DES FINANCES: Qui a dit cela?

M. WALLACE: Vous-même.

Le MINISTRE DES FINANCES: J'ai donné le chiffre de 2.86.

M. WALLACE: Le ministre des Finances a dit à la Chambre qu'en tenant compte des frais d'administration des caisses d'épargne du gouvernement le taux payé aux déposants serait environ le même que le taux du dernier emprunt.

Le MINISTRE DES FINANCES: Ce changement n'aura lieu que le 30 de juin, j'ai dit qu'à raison de la guerre, nous prévoyions une hausse dans nos obligations. J'ai dit que 2½ pour 100, plus les frais d'administration le mettraient probablement à un taux correspondant à ce que sera notre crédit le 1er juillet prochain, s'il ne survenait rien de malheureux dans l'état du marché.

M. WALLACE: C'est précisément ce que je disais, que le ministre des Finances avait déclaré le taux de 2½ pour 100 sur les dépôts dans les caisses d'économie postales, si l'on y ajoutait les frais d'administration, s'élèverait à 2⅞, environ le taux payé sur le dernier emprunt. Maintenant, M. l'Orateur, l'intérêt payé par les caisses postales date du 1er du mois, et sur tout dépôt fait vers le milieu du mois, l'intérêt ne date que du 1er du mois suivant. Aussi si un déposant retire de l'argent le dernier jour du mois, il n'a aucun intérêt pour ce mois.

On m'a dit il y a quelques années, et je crois que c'est le cas, que ces intérêts retenus payaient les dépenses d'administration, et dans ce cas, le ministre des Finances a fait une erreur en ajoutant ⅜ de 1 pour 100 pour ces fins. De fait, les déposants dans les caisses d'économie du gouvernement ne reçoivent que 2½ pour 100, et c'est tout ce que l'argent coûte au gouvernement. Ainsi, le gouvernément a payé plus d'intérêt sur son dernier emprunt, et je dis qu'il n'a pas le droit de payer aux riches prêteurs d'Europe ou d'ailleurs un taux plus élevé qu'il ne paie aux déposants canadiens.

M. FOSTER: Et les prêteurs furent payés avant de donner leur argent au gouvernement.

M. WALLACE: Oui. Plus que cela, nous savons par expérience que depuis cinquante, vingt et dix ans, le taux d'intérêt a constamment diminué. Nous n'avons pas raison de supposer que cette réduction soit finie, au contraire, plus augmente la richesse du monde, nous pouvons considérer que le taux d'intérêt tend à diminuer. C'est là l'opinion du ministre lui-même, qui nous a dit que dans quelques années, si nous faisions un emprunt, le taux d'intérêt serait encore plus bas. L'honorable ministre a fait son dernier emprunt pour un terme

de 50 ans à 2⅞ pour 100, et ainsi, il paie, en réalité, aux déposants canadiens moins qu'il ne paie aux prêteurs européens. A mon avis, il était sage d'établir des caisses d'économie postales pour encourager le peuple à faire des épargnes, et il est également sage de continuer cet encouragement. Je crois donc que la réduction du taux d'intérêt va créer un mécontentement général. Je prétends que l'on aurait dû laisser le taux à 3½ pour 100, au lieu de le réduire à 3 l'an dernier, et 2½ cette année. Comme on l'a dit, les banques paient 5 pour 100 sur les dépôts, de sorte que le gouvernement ne donne que la moitié de ce taux. Cela va avoir pour effet de porter le public à faire des dépôts dans ces institutions privées, qui offrent moins de garantie, mais où l'intérêt est double. Cela va, comme par le passé, causer la ruine de centaines de pauvres gens, car, comme on l'a dit, dans le cours des dernières dix années, la perte subie par les déposants, par suite de la faillite des banques privées et autres institutions monétaires, a été de $1,000,000 par année.

M. Wilkie, dans son entrevue, dit qu'il approuve le taux de 2½ pour 100. Cela se comprend, car c'est dans l'intérêt de sa banque, mais les intérêts du peuple canadien devraient, pour le parlement et le gouvernement, avoir plus d'importance que ceux de toute banque privée. Je suis sûr, M. l'Orateur, que c'est la pression exercée par les banques qui a déterminé le ministre des Finances à réduire le taux d'intérêt, et la chose n'a pas été faite en considération du bien-être public, ni en vue des bons effets qui en résulteront, et grâce auxquels les fabricants et les emprunteurs pourront obtenir de l'argent à un taux moins élevé. Les banques ont aujourd'hui $140,000,000 en dépôt, payables à termes. C'est là beaucoup d'argent, et elles n'ont pas le droit d'attirer dans leurs coffres les dépôts des caisses d'économie, quand, dans ces dernières institutions, le peuple a d'abondantes garanties, et est porté à des habitudes d'économie.

Il y a aussi, M. l'Orateur, une autre considération. Supposons que le peuple canadien dise : M. le ministre des Finances, nous n'acceptons pas vos 2½ pour 100 ; nous allons trouver d'autres moyens de placer notre argent, nous allons le déposer dans d'autres institutions. Il y a $50,000,000 dans ces institutions Supposons que, durant l'année, la moitié de cette somme soit retirée des caisses d'épargne, et placée ailleurs ; dans quelle position se trouverait le gouvernement ? Serait-il plus avancé, s'il fallait aller en Angleterre et dire : des causes imprévues nous ramènent ici.

L'an dernier, nous avons emprunté $10,000,000 ; il nous faudrait aujourd'hui $25,000,000 de plus. Je ne crois pas que cela soit de nature à relever le crédit du pays. Les meilleurs créanciers que le pays puisse avoir, ce sont les 150,000 déposants dans les caisses d'économie postales. Ce sont des gens qui contribuent à la stabilité de notre crédit ; c'est d'eux que le gouvernement doit obtenir son argent, au lieu de s'adresser à des prêteurs étrangers. Une autre considération : c'est que l'intérêt sur ces $50,000,000 revient au peuple canadien, sauf le faible montant qui peut être déposé par des étrangers. Nous devrions encourager ce système de dépôts, afin que la dette publique reste autant que possible chez nous ; mais c'est précisément le contraire que veut la motion faite par le ministre des Finances. L'honorable ministre a dit que des $42,000,000 dans les banques du gouvernement en 1894, $14,750,000, ou un peu plus d'un tiers, étaient entre les mains de 6 pour 100 des déposants.

Trouve-t-il du mal à cela ? Est-il mécontent, parce que 6 pour 100 des déposants, ou 10,000 sur 150,000, avaient $14,750,000 ? Il y a quelques années, je crois, les règlements interdisaient à toute personne d'avoir plus de $500 en dépôt. Si l'honorable ministre tient à ce système, la chose est facile à faire. Mais si, dans les circonstances, cela a été cause d'une réduction de ⅝ de 1 pour 100 dans l'admirable emprunt de l'honorable ministre, je crois qu'il devrait encourager autant de monde que possible à ce taux, au lieu de trouver à redire au fait que 10,000 personnes ont $14,750,000 de dépôts. Mais la question n'est pas le 6 pour 100, mais le 94 pour 100 de déposants—les 140,000 qui ont le moins de dépôts. Ils ont $27,350,000 des $42,000,000 en dépôt, et le gouvernement réduit pour eux le taux d'intérêt au-dessous de la valeur légale de l'argent dans ce pays.

Il ne s'agit pas de prêt à demande pour deux ou trois jours, comme les banques ont l'habitude d'en faire aux spéculateurs et autres ; ces dépôts ne peuvent être retirés qu'après un avis, et s'ils sont retirés, le gouvernement profite de l'intérêt. Ce prêt de $42,000,000, le gouvernement devrait encourager le peuple à l'augmenter, et non à le diminuer. J'espère donc que le gouvernement reviendra sur sa décision, car je suis certain qu'en tenant compte de toutes les circonstances, il comprendra que l'intérêt doit rester à 3 pour 100– je serais même en faveur de 3½ pour 100.

On prétend que certaines banques prêtent de l'argent à 5 ou 6 pour 100 ; je ne le crois pas. En dehors du cercle d'intimes dont on nous a parlé, elles prêtent à 7 pour 100, en moyenne. C'est ce taux qu'elles exigent de leurs clients dans le cours ordinaire des affaires, et cette clientèle est la plus nombreuse, c'est elle qui forme la majorité. Or, les banques qui prêtent à 7 pour 100 doivent pouvoir payer plus de 2½ à leurs déposants.

Avant de terminer, je dirai, comme M. Wilkie, que cette question est tout à fait en dehors de la politique, et c'est pour cela que j'espère que le gouvernement tiendra compte des représentations qui lui ont été faites au point strict des affaires, et qu'il reviendra sur sa décision.

Le MINISTRE DU COMMERCE : M. l'Orateur, il n'est que juste de discuter cette question au point de vue strict des affaires.

Le gouvernement désire payer l'argent qu'il emprunte aux déposants gros et petits tout ce que l'argent vaut, à son avis, équitablement ; mais il ne se croit pas justifiable de déranger toutes les affaires du pays en maintenant pour l'argent une valeur artificielle. Je crois qu'une grande partie de la confusion qui semble exister dans l'esprit des honorables députés provient de ce qu'ils ne se rendent pas bien compte de ce que font les dépôts entre les mains des banques, des fonctions qu'ils remplissent dans l'économie sociale et industrielle. Quelques-uns de mes honorables amis paraissent croire que les banques gardent cet argent pour ainsi dire dans leurs coffres, ou que si elles le sortent, c'est simplement pour de petits prêts à demande pour aider les gens qui spéculent à la bourse ou autre part. En fait, les $220,000,000 qui sont actuellement entre les mains des banquiers représentent le fonds des salaires du pays. C'est à même cela que se paient toutes ces énormes dépenses,

c'est ce qui fournit le capital dont se servent tous les manufacturiers, tous les commerçants et tous les importateurs du pays, c'est de ce fonds que proviennent dans une très large mesure les salaires des artisans, d'un bout à l'autre du pays. Maintenant, il y a une chose sur laquelle nos manufacturiers et marchands ont insisté plus que là-dessus : c'est que l'intérêt relativement élevé exigé au Canada par ceux qui leur fournissent de l'argent, leur fait un tort considérable vis-à-vis de leurs concurrents des Etats-Unis et particulièrement d'Angleterre et d'Allemagne, où il est notoire que l'escompte est à un taux beaucoup inférieur, et si le gouvernement a agi ainsi, ce n'est pas seulement pour réduire l'intérêt payé sur une portion importante de la dette publique, mais aussi pour obtenir une réduction dans l'intérêt que doit payer la grande masse de la société.

Il est vrai qu'une partie comparativement modique de notre population, peut-être 2 ou 3 pour 100, peut être un peu gênée par la réduction bien que, comme l'a fait remarquer mon honorable ami, le gouvernement désire et espère, pour cette classe, être à même de trouver un moyen de lui rendre la charge légère. Mais quant à la masse, la Chambre devrait se souvenir que le seul moyen par lequel on peut obtenir à bon marché l'argent nécessaire à la société, c'est en réduisant le taux d'intérêt des dépôts à ce que l'argent vaut équitablement. Je ne puis absolument pas comprendre comment, dans ce pays, où de fortes corporations comme celle de Toronto et de Montréal peuvent aujourd'hui emprunter à long terme de l'argent pour quelque chose comme 3 pour 100, ou une fraction un peu supérieure, et quand mon honorable ami peut emprunter de l'argent à un peu plus de 2½ pour 100 ; je ne puis pas comprendre comment des gens d'affaires peuvent prétendre que de l'argent remboursable en quelques jours de demande peut valoir plus de 2½ pour 100. Ces messieurs qui sont au courant des affaires financières savent qu'en Angleterre, en ce moment, en dehors d'institutions spéciales, comme les caisses d'épargnes du gouvernement, peut-être, il est impossible d'obtenir sur de l'argent en dépôt plus de 1 à 1½ pour 100 en règle générale ; la plupart des banques ne paient même pas cela.

M. WALLACE : Qu'est-ce que le gouvernement paie pour ses emprunts temporaires ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : En Angleterre ?

M. WALLACE : Non, ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quatre pour 100.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Eh bien ! cela dépend où il emprunte. Nos banques ont l'habitude de demander à leurs clients beaucoup plus de 3½ ou 4 pour 100, et on ne peut pas s'attendre à ce qu'elles prêtent même au gouvernement si elles peuvent employer ailleurs leur argent d'une façon plus profitable. C'est une de ces choses qui obéissent nécessairement à la loi de l'offre et de la demande. Ce que je veux faire remarquer à la Chambre, c'est ceci : Naturellement, si l'argent restait inactif dans les banques, la prétention de ces messieurs aurait quelque valeur.

M. WALLACE : C'est ce qui arrive.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oh ! non. Les $220,000,000 en dépôt dont il parle fournissent la vie à toutes les institutions manufacturières du pays.

M. WALLACE : Les banques ont $220,000,000 en dépôts, et $227,000,000 prêtées, ce qui laisse un déficit de $7,000,000 ; mais elles ont un capital de $62,000,000, et une réserve de $27,000,000, ce qui fait un total de $90,000,000. Si l'on en déduit $7,000,000, il reste $83,000,000 qui ne sont pas prêtés.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mais mon honorable ami, en homme d'affaire, sait qu'aucun banquier digne de ce nom ne s'aviserait de tirer sur ces $220,000,000 sans en garder une proportion en réserve pour faire face aux demandes subites et aux cas imprévus.

M. WALLACE : Ils ont $80,000,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela n'est pas de trop, ce n'est pas beaucoup de trop ; mais l'honorable député sait peut-être que beaucoup de prêts de banques sont d'un genre quelque peu permanent et ne pourraient pas facilement être convertis en argent. Cependant, nous n'avons pas à discuter cette question maintenant. Mais il sait que ces $220,000,000 consistent de fait en dépôt payable à demande, ou sur un avis très court, et les banquiers doivent en garder disponible une très forte proportion pour faire face aux demandes et aux circonstances imprévues. La proportion peut varier.

Elle peut baisser jusqu'à un cinquième dans certaines banques, mais la vieille règle conservatrice dans les banques mêmes suivant des règles solides, c'est qu'elle aille jusqu'à un tiers, et tout bien considéré, je ne crois pas que cela soit exagéré. Mais ce que je voudrais faire comprendre à la Chambre, c'est que l'état de choses est bien différent ici de ce qu'il est en Angleterre. Là-bas, l'argent qui va dans les caisses d'épargne du gouvernement n'affecte en aucune façon la pléthore de capital disponible pour les affaires, parce que c'est une nation prêteuse et non pas emprêteuse. Par suite, cela n'affecte pas le taux accordé par les banques pour l'intérêt des dépôts. Ici, pourtant, le taux est vite affecté, et s'il nous était possible de dégager les deux choses et de régler le taux de l'intérêt des dépôts des caisses d'épargne du gouvernement sans affecter en même temps celui qui est payé sur les $220,000,000 de dépôts des banques, on pourrait, je crois, trouver beaucoup de bien-fondé dans la prétention de l'honorable député. Mais le fait est que, sans avoir le désir d'emprunter de l'argent du peuple à un taux inférieur à sa valeur, nous ne croyons pas que l'on puisse nous demander dans l'intérêt de certaine fraction du peuple de maintenir le prix de l'argent à un niveau artificiel. Je n'hésite pas à dire que le paiement d'un intérêt trop élevé sur les dépôts a un effet préjudiciable sur les affaires du pays en général, et par suite, indirectement, sur les artisans et sur tous ceux qui sont employés dans les différents genres de commerce, et d'industrie. Jusqu'à un certain point, plus bas sera l'intérêt sur les dépôts, plus bas sera le taux de l'argent pour tous ceux qui s'occupent d'affaires, plus de personnes pourront étendre leur commerce et

plus grande sera la prospérité générale du pays, car on ne peut pas douter que le prix du capital en Canada ne soit un des obstacles sérieux qui empêchent les manufacturiers de profiter des occasions. L'abaissement du prix de l'argent au Canada donnera une impulsion considérable aux destinées du pays. C'est le point que je désire signaler à la Chambre.

L'autre—et c'est le seul sur lequel je m'étendrai ce soir—est le suivant. Comme cela a été indiqué dans le discours du budget, le gouvernement ne refuse pas d'étudier l'à-propos d'émettre un emprunt fondé à 3 pour 100 dans l'intérêt de la catégorie des déposants modestes. Il y a beaucoup à dire en faveur du système, non pas d'emprunter du public en général de l'argent à demande, mais d'encourager des placements pour une période plus ou moins longue dans les fonds du pays, et c'est une chose pour laquelle mon honorable ami (M. Fielding) pourrait fort bien, avec le concours de la Chambre, sacrifier une différence de ½ ou ¾ pour 100 qui ne nous appauvrirait pas beaucoup. Jusque-là, le gouvernement consent à étudier la question, mais nous ne croyons pas qu'on puisse, dans les conditions, nous demander de payer plus que la valeur légitime de l'argent que nous prenons en dépôt. Le point que je veux faire remarquer à l'honorable député est celui-ci : Une grande partie des $50,000,000 que nous empruntons sous forme de dépôts de caisses d'épargne, constitue à proprement parler un nombre de comptes très restreint. Je dois dire avec tous les égards que je professe pour les habitudes de travail et d'économie dont a parlé le député d'York (M. Foster), que je ne puis pas du tout comprendre pourquoi le gouvernement devrait payer à des gens, qui ont dans les caisses d'épargne du gouvernement des dépôts de $1,000, ou même $500 et plus devrait payer à même le fruit du travail du peuple plus, que la valeur de l'argent.

Si vous voulez faire preuve d'une indulgence spéciale à l'égard des petits déposants, si la Chambre croit qu'il est opportun d'encourager le goût de l'épargne dans les classes pauvres de la population, alors, qu'on choisisse ceux qui ont le plus droit à l'indulgence.

Que l'on choisisse ces individus représentant les cinq-sixièmes du nombre total des déposants, qui placent de petites sommes. Je vois dans le rapport de 1894 que ces personnes représentent les cinq sixièmes du total, et que la moyenne de leurs dépôts est d'un peu plus de $100 par tête, tandis que la moyenne des autres est de $1,000 environ. Pour ces cinq sixièmes, comme je l'ai dit, il y a moyen de pourvoir à quelque chose, dans leur intérêt et dans l'intérêt du pays, en créant des valeurs canadiennes, à 3 pour 100 en de petites sommes, que ces personnes pourront se procurer en certificats ou qui seraient émises sous une forme quelconque de crédit. Ce sont là des détails dans lesquels je ne veux pas entrer maintenant. Quant au gouvernement, il est prêt à étudier les propositions qui lui sont faites pour satisfaire aux besoins de la classe pauvre des déposants, et à voir s'il serait possible de séparer le taux de l'intérêt que nous payons pour nos banques d'épargne et autres dépôts du taux que les banques ont à payer.

C'est ce que nous voulons payer, et je ne crois pas qu'on puisse nous demander de payer plus.

M. SPROULE : L'honorable ministre a émis un argument qui me semble très étrange, quand il a dit qu'en réduisant le taux de l'intérêt sur les dépôts des pauvres gens dans les caisses d'épargne du gouvernement, le gouvernement nous ferait ainsi avoir de l'argent à meilleur marché. Je demanderai au ministre de l'Industrie et du Commerce comment il se fait que le gouvernement paie, comme vient de dire l'honorable ministre des Finances, 4 pour 100 quand il s'adresse aux riches pour ses emprunts temporaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami veut-il me permettre? Quand j'ai dit à l'honorable député d'York que le taux des emprunts temporaires était de 4 pour 100, je parlais du taux coté, et non pas du taux réel. Les emprunts temporaires placés depuis que j'ai pris la direction du département des Finances ont payé de 3 à 3½ pour 100. Je désire faire cette correction.

M. SPROULE : Mais cela même fait une différence. L'honorable ministre consent à payer aux riches capitalistes, aux banques 3 à 3½ pour 100. Mais quand il reçoit l'épargne du serviteur ou de la servante, du travailleur ou de l'artisan, bien que la garantie soit la même, il ne paie que 2½ pour 100. Est-ce là encourager le travail, l'économie, la frugalité ? Je crois que c'est tout le contraire et c'est à mon avis un des plus faibles arguments que le ministre du Commerce et le ministre des Finances aient présenté à l'appui de leur proposition. J'admets avec le député d'Oxford-sud que ce serait une bonne affaire d'avoir quelque méthode pour procurer 3 pour 100 d'intérêt au plus faible déposant au moyen de l'achat de bons du gouvernement ou par quelqu'autre méthode. Mais le gouvernement a l'intention d'abaisser l'intérêt à 2½ pour 100 sous le prétexte que le taux actuel renchérit l'argent emprunté par le public de la façon ordinaire. Pour qui donc est cette réduction ? Pour les banques. Quand elles prêtent de l'argent aux pauvres gens, elles demandent 6 ou 7 pour 100. Elles insistent pour que les pauvres gens paient.

M. DAVIN : Sept ou huit pour cent.

M. SPROULE : Oui, même 7 et 8 pour 100. Elles forcent le gouvernement—l'expression n'est pas trop énergique, car l'argument qu'elles avancent suffit à décider le gouvernement à obéir—à réduire le taux de l'intérêt sur les économies des pauvres gens déposées aux caisses d'épargne postales. Ceci le forcera à déposer dans les banques ordinaires.

Le ministre des Finances a demandé : quel droit avons-nous de payer plus aux pauvres gens pour leur argent que nous ne payons pour l'argent que nous empruntons ? Mais considère-t-il la différence dans les sommes ? Le dernier emprunt placé était de $10,000,000, environ. Et parce qu'il peut se procurer un prêt de $10,000,000 pour 50 ans à 2½ pour 100 il prétend payer le même intérêt à l'homme qui lui prête $10.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le taux du dernier emprunt était d'environ 2⅞ pour 100.

M. SPROULE : Oui, et de cette façon le ministre des Finances paie plus cher pour la grosse somme que pour la petite somme que lui prête le pauvre homme. Si je vais dans une institution de prêt demander un emprunt de $10,000 pour 20 ans et si la garantie que j'offre est considérée comme par-

faitement bonne, j'aurai cet argent à un taux plus bas que si je désirais seulement avoir $100 pour un court espace de temps. Quand un homme prête $5 ou $10 vous le forcerez à accepter sur ce prêt modeste fait souvent pour peu de temps le même intérêt que paie l'homme qui emprunte des millions. Les banques n'agissent pas ainsi. Si un homme demande un prêt de $100 pour un an, on lui compte 8 pour 100 ; mais si elles peuvent placer un prêt de $10,000 pour dix ans elles demandent moins. Si elles pouvaient placer un million pour un certain nombre d'années, elles demanderaient encore moins, car le placement serait considérable et à long terme. Mais le gouvernement met le riche et le pauvre sur le même pied. L'honorable ministre des Finances a dit que c'était destiné à abaisser le taux de l'intérêt en faveur de la classe qui peut dicter le taux de l'intérêt, c'est-à-dire qui a financièrement parlant, les reins solides. Un de ces hommes peut dire aux banques : ma garantie est bonne et je veux de l'argent à un petit intérêt.

Par conséquent, ceci est destiné à enrichir encore ceux qui sont riches et à appauvrir ceux dont les économies sont modiques. Si le gouvernement ne veut pas payer 3 pour 100 d'intérêt à ceux qui ont de forts dépôts, alors, comme l'a dit le député d'York (M. Wallace) limitez à $500 ou $1,000 le montant que l'on peut avoir en dépôt aux caisses d'égargne postales, mais maintenez une institution où le pauvre homme puisse mettre à l'abri ses faibles économies et qui l'encourage au travail et à l'épargne. De tous les députés de cette Chambre, celui dont la position est la plus étrange, est bien le ministre des Postes, car il est à la tête des caisses d'épargne postales et il est à présumer que c'est lui qui a recommandé cette réduction d'intérêt. Qu'arrivera-t-il si la réduction s'opérait ? Cela pousserait le peuple à retirer son argent et à le placer où il croirait pouvoir obtenir un intérêt plus élevé. Il ne peut pas le placer dans les banques ordinaires, où on lui offrirait un taux d'intérêt inférieur encore : il ne peut pas le placer à la compagnie de fret et d'épargne des cultivateurs, puisqu'elle est écroulée et marchait sous les auspices du ministre des Postes. Cette proposition a pour objet de chasser le peuple des caisses d'épargnes pour le pousser là où la sécurité n'est pas aussi complète. Supposons que cette réduction ait été adoptée, il y a quelques années et supposez—ce qui serait sûrement arrivé— que beaucoup de gens aient enlevé leur argent des caisses d'épargne pour le placer dans la Compagnie de prêt et d'épargne des cultivateurs où ils pouvaient avoir 4 pour 100. Maintenant les femmes et les orphelins pleurent sur la chute de cette institution, qui était virtuellement administrée au point de vue financier par le ministre des Postes.

Le résultat a été de les obliger de retirer leur argent d'une institution aux destinées de laquelle présidait le ministre des Postes, sous l'égide du gouvernement, pour la placer dans une autre institution aux destinées de laquelle il préside également. Il en sera de même quand ils seront obligés de retirer leur argent des caisses d'épargnes postales et de le placer dans des banques particulières dont quelques-unes s'écroulent de temps en temps, mais qui offrent de forts intérêts. Eh bien ! j'ai toujours cru que les deux objets principaux de l'établissement de ces institutions étaient, d'abord, d'offrir une prime au travail, à l'économie, à la frugalité, et ensuite de manier l'argent d'une foule de gens qui ne sont pas hommes d'affaires ni capitalistes, de gens qui peuvent gagner de l'argent mais ne peuvent pas le faire fructifier d'année en année. Peu importait si la personne était pauvre, du moment où son argent était placé dans une caisse d'épargne du gouvernement ou des postes, elle savait que la sécurité était tout ce qu'elle pouvait désirer. Et puis son argent était administré par des gens ayant l'habitude des affaires et l'habileté financière, et le peuple savait ainsi qu'il serait avantageusement géré. Quelles sont donc les personnes qui placent l'argent dans les caisses d'épargne ? les serviteurs des deux sexes, les cultivateurs les plus modestes qui ont quelquefois un peu d'argent et ne peuvent pas ou ne veulent pas le placer ; les veuves et les orphelins du pays. Vous ne pouvez pas trouver une seule de ces catégories qui soit composée de gens d'affaires, d'hommes ou de femmes aptes aux finances, capables de gérer ou placer leur argent. Le gouvernement a donc adopté cette méthode pour les pousser à travailler industrieusement et à économiser leur argent en leur offrant une place sûre avec un intérêt équitable.

Eh bien ! ils gagnent de l'argent, ils l'économisent et le placent là, puis le gouvernement vient et dit : vous recevez trop d'intérêt pour votre argent. Nous pouvons emprunter $10,000,000 à 2½ pour 100, alors nous allons ne vous donner que 2½ pour 100. Mais, supposez que j'aille à l'un de ces pauvres gens et que je demande de lui emprunter $100 ou $50 ou même $25, et que je lui donne un billet, quel intérêt croyez-vous que je m'attende à payer ? Je m'attendrai à lui payer ce que demandent les banques, 6, 7 et 8 pour 100, ce serait 8 pour 100 aujourd'hui. Je m'attendrai à payer cela parce que c'est une petite somme que j'emprunte pour peu de temps et que j'aurais cela à payer si j'empruntais à la banque. Je prétends donc que le gouvernement a le droit de leur payer autant que demandent les banques pour l'argent qu'elles prêtent et au moins autant que les banques paient pour l'argent quand elles l'empruntent par millions ou autant que paie le gouvernement, quand le pays tout entier est derrière lui pour le garantir. Ceux qui ont poussé le gouvernement à faire cette réduction sont justement ceux qui, par-dessus tout, n'ont pas droit aux premiers égards, ce sont les directeurs des banques du pays. On me dit que ceci est fait à l'instigation de M. Wilkie, le président de l'une des banques et membre éminent de la chambre de commerce, ceci est fait pour obliger les pauvres gens à retirer leur argent des caisses d'épargne postales pour le placer dans les banques chartées où il retirera un modique intérêt, voilà pourquoi les banques ont démandé cette réduction au gouvernement. Je dis que c'est injuste. Cela enlève aux pauvres gens tout stimulant au travail. Et puis, nous serions en droit de dire : quel est alors, dans l'opinion du parlement le taux de l'intérêt légal dans le pays ? Si je dois de l'argent et il n'y a pas de stipulation relative à l'intérêt, on m'oblige à payer 6 par 100. Pourquoi ? Parce que le parlement considère que 6 pour 100 n'est pas un intérêt trop élevé pour le pays.

Le parlement n'a pas abaissé l'intérêt au-dessous de 6 pour 100, parce qu'il a cru sage de conserver ce niveau élevé et pourtant le gouvernement désire fixer l'intérêt étalon pour les classes pauvres de la société à 2½ pour 100, quand elles économisent et placent de l'argent soit un peu plus d'un tiers de l'intérêt légal. Je crois que le gouvernement devrait revenir sur cette décision, parce que s'il y a

une classe de la société que le gouvernement devrait prendre sous sa tutelle, dont le travail devrait être encouragé et qui devrait être poussé autant que possible à économiser de l'argent, et de le placer où il en sera pris soin, c'est bien la classe pauvre des gens qui recourent à ces caisses d'épargne pour placer leurs petits profits auxquels on doit payer un intérêt raisonnable.

M. MOORE : On n'a pas encore touché plusieurs points de vue dans lesquels on peut considérer cette question Le ministre des Finances nous a dit qu'il avait consulté le gérant d'une banque et une partie de la chambre de commerce de Toronto. Je n'ai aucun doute que tous les gérants de banque du pays seraient enchantés de voir le gouvernement abaisser à 2½ pour 100 l'intérêt sur le dépôts des caisses d'épargne postales du pays, je n'ai aucun doute que les chambres de commerce qui représentent les hommes d'affaires, grands emprunteurs d'argent, seraient heureux de voir le gouvernement réduire l'intérêt à 2½ pour 100, ce qui, espèrent-ils, leur permettrait d'emprunter de l'argent à meilleur marché qu'ils ne l'empruntent aujourd'hui, mais si le ministre des Finances avait consulté le pauvre qui économise et fait des dépôts aux caisses d'épargne, au lieu de consulter les banquiers et les chambres de commerce, il aurait constaté l'existence d'un sentiment bien différent, on lui aurait demandé un taux d'intérêt plus élevé que celui que le gouvernement se propose de donner.

L'honorable ministre du Commerce nous dit que 3 pour 100 c'est plus que ne vaut l'argent. C'est son opinion, elle est précieuse, sans doute, mais lorsque nous voyons à quel taux se prête l'argent, et l'intérêt que paient les hommes d'affaires, il nous est permis de prétendre, je crois, que 3 pour 100 n'est pas plus que l'argent ne vaut dans ce pays. L'argent vaut ce qu'il rapporte, et, comme tout autre produit, il subit la loi de l'offre et de la demande ; et si la demande en est assez grande pour engager les hommes à payer plus de 3 pour 100, alors nous devons en conclure que l'argent vaut plus que 3 pour 100 dans ce pays.

L'honorable ministre du Commerce nous dit que les corporations empruntent à 3 pour 100, mais qu'elles sont obligées de donner des garanties de premier ordre pour obtenir l'argent à un taux aussi bas. Je puis nommer une corporation au Canada qui paie plus que 3 pour 100. Je vous signalerai une corporation qui est à la tête de toutes les corporations commerciales du pays, le chemin de fer canadien du Pacifique, et qui paie 5 pour 100 d'intérêt sur une forte somme qu'elle doit à la province de Québec. S'il est une corporation qui puisse emprunter à bon marché, c'est bien la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et cependant, elle paie depuis un bon nombre d'années, 5 pour 100 d'intérêt sur des millions de dollars qu'elle doit à la province de Québec.

C'est certainement un avantage pour les banques de ce pays que de réduire l'intérêt des dépôts faits dans les caisses d'épargne du gouvernement. Cela va leur permettre de faire de l'argent un peu plus vite qu'auparavant, en leur permettant de réduire aussi l'intérêt qu'elles paient sur les dépôts, et le changement opéré par le ministre des Finances aura l'effet, ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer, d'induire les déposants les plus pauvres à retirer leur argent des caisses d'épargne du gouvernement et à le dépenser, ou à le placer dans des banques constituées, ou ailleurs où il ne sera peut-être pas en lieu aussi sûr.

Pour vous démontrer quelle est aujourd'hui la position des banques et pour vous prouver qu'elles sont bien capables de se tirer d'affaire elles-mêmes, je vais vous donner la cote des actions d'un certain nombre de banques au Canada. D'après ces cotes, les actions de la Banque de Montréal font prime à 245, de la Banque d'Ontario, à 110, de la Banque Molson, à 206, de la Banque de Toronto, à 235, de la Banque des Marchands, à 180, de la Banque des Cantons de l'Est, à 160, de la Banque Nationale, pas tout à fait ce chiffre, de la Banque Union, à 115, de la Banque d'Hochelaga, à 155, de la Banque de la Nouvelle-Ecosse, à 230. Voilà la situation des banques du Canada à l'heure qu'il est, et voilà la valeur de leurs actions. Un homme qui a pris une action de $100 de ces banques, a un placement qui vaut aujourd'hui de $160 à $245.

Les banques paient un taux d'intérêt très bas. On a dit qu'elles prêtaient au taux de 5 à 6 pour 100. Je connais une des meilleures banques du pays, une des institutions financières les plus solides du Canada, qui n'escompte le billet d'un client qu'au taux de 7 pour 100, et cet intérêt est capitalisé à chaque trois mois, ce qui équivaut à 9 pour 100 environ. Une grande partie des billets sont escomptés à 8 pour 100.

Je suis donc convaincu que les banques peuvent se tirer d'affaires elles-mêmes ; car elles ont fait beaucoup d'argent, ainsi que je vous l'ai démontré par les cotes que je vous ai données, en payant un faible intérêt sur les dépôts et en prêtant à un taux élevé. Le gouvernement pourrait bien les abandonner à elles-mêmes, et donner plutôt un peu d'attention aux classes moins favorisées de la fortune et assurer aux humbles un établissement où ils pourront déposer leur argent en toute sûreté et retirer en même temps 3 pour 100 d'intérêt, ce qui est déjà un taux assez bas. Un taux de 3 pour 100 payé par le gouvernement n'est pas plus avantageux qu'un taux de 2½ pour 100 payé par les banques ; car les formalités par lesquelles doivent passer les déposants qui veulent retirer leur argent des caisses d'épargnes postales sont telles que les gens préfèrent placer leurs fonds, à 1½ pour 100 de moins, dans les banques constituées. Les demandes de retrait doivent être envoyées à Ottawa, approuvées par les autorités postales, et renvoyées ; et c'est là une opération qui prend un temps assez considérable et cause beaucoup d'ennuis aux personnes qui veulent retirer leur argent.

Le gouvernement s'est plaint de ce qu'on voulait faire de cette question une question politique ; je pense que s'il laissait le taux de l'intérêt, tel qu'il est, on ne ferait pas de cette question une question politique et que tous les membres de la gauche approuverait la conduite du gouvernement à ce sujet.

M. ROGERS: Après avoir entendu les principaux orateurs, vous ne vous attendez pas à un grand discours de ma part. Nous avons entendu quelques honorables députés montrer beaucoup de sollicitude pour les banquiers et les commerçants de ce pays. La faible expérience que j'ai acquise dans cette Chambre, me prouve que les interêts de ces gens sont généralement bien protégés ; aussi, je me propose de consacrer mes observations aux grands intérêts agricoles du pays. J'aimerais à venir en aide au pauvre qui cherche à se faire des épargnes pour les mauvais jours, et j'aimerais à les encoura-

ger encore d'avantage, en tant que je pourrais logiquement le faire. Mais lorsque je lis quelles sont les immenses sommes accumulées dans nos caisses d'épargne, je me demande quelles sont les classes de la société qui ont déposé cet argent. Je connais assez bien, tant par l'observation qu'autrement, la classe agricole, et je sais que les cultivateurs déposent bien peu d'argent dans les caisses d'épargne. Il n'y a pas de doute que quelques-uns y placent des fonds, mais la plus grande partie des dépôts sont faits par les ouvriers. J'ai toujours pensé que la politique nationale avait permis à la classe ouvrière de placer de jolies sommes dans les caisses d'épargne, et j'ai toujours pensé aussi que c'était aux dépens du cultivateur. Un droit de 35 pour 100 sur les instruments agricoles a permis aux ouvriers de placer assez d'argent dans les caisses d'épargne.

Une VOIX : Quel est le droit aujourd'hui ?

M. ROGERS : La grande question que je désire discuter est celle-ci. Quelle est, sur le capital placé, la proportion que retire la classe agricole ? Nous savons que l'agriculture ne rapporte pas 2 pour 100, quelque grand que soit le travail que s'imposent nos cultivateurs.

J'aimerais voir une compagnie de prêt ou un prêteur préparer un état des opérations qui se font sur des centaines de mille acres de terres qu'ils auraient eu, et s'assurer quel est le profit, pour cent, sur le capital placé. Confiez à une institution de prêt une des meilleures terres de la province, laissez-lui louer la main-d'œuvre nécessaire, faites entrer en ligne de compte l'usure et les accidents et après cinq ou six ans la terre n'aura pas rapporté 2 pour 100 d'intérêt sur le capital placé. Ce n'est pas là le profit de 50 pour 100 que rapporte les autres industries. Lorsque l'on prête de l'argent aux cultivateurs sur garantie hypothécaire ; les cultivateurs et leurs familles travaillent pendant des années, afin de pouvoir payer 5 ou 6 pour 100 d'intérêt sur les fonds empruntés, et le seul résultat avantageux, c'est qu'en économisant, en se privant et en travaillant plusieurs heures par jour, ils augmenteront nos exportations.

Le peuple est obligé de se saigner pour payer ces intérêts. On dit qu'il y a $140,000,000 de déposées dans les banques, et que $33,000,000 sont oisifs. Le seul moyen d'abaisser le taux élevé de l'intérêt, c'est de favoriser les dépôts dans les banques jusqu'à ce que ces institutions ne puissent plus trouver de placements, et alors les cultivateurs pourront se procurer l'argent à meilleur marché.

Je me rappelle fort bien le temps où les cultivateurs payaient 8 pour 100 sur de bonnes garanties hypothécaires. J'admets que le taux s'abaisse d'année en année. La raison, c'est que les placements sur les terres ne rapportent pas autant de profits. Le temps approche où le taux de l'intérêt doit devenir encore plus bas. Les énormes sommes déposées dans les caisses d'épargne et ailleurs prouvent que les bons placements se font rares, car autrement on ne placeraient pas son argent dans ces institutions financières.

Si l'industrie agricole rapportait 4 ou 5 pour 100, il y aurait moins d'argent dans les caisses d'épargne. On fait des dépôts dans les caisses d'épargne postales, non pas tant pour l'intérêt à retirer que pour placer son argent en lieu sûr. Je n'ai aucune sympathie pour les banques, car ces institutions ont pressuré le peuple, et surtout la classe agricole. Le cultivateur est obligé de faire endosser ses billets par un homme qui vaut environ $10,000, tandis qu'un homme d'affaires peut obtenir de l'argent sans garantie supplémentaire. C'est pour cette raison que les compagnies de prêt ont eu beaucoup de vogue, car les banques n'ont pas donné aux cultivateurs les facilités convenables. Il me fait plaisir de dire, cependant, que les banques sont devenues moins exigeantes dans leurs rapports avec la grande classe agricole, et qu'en fin de compte, elles ont été heureuses d'escompter les billets des cultivateurs. Les compagnies de prêt ne se soucient plus de prêter sur garanties hypothécaire des cultivateurs, ce qui devrait être cependant le meilleur placement, et c'est là une des principales raisons pourquoi il y a autant d'argent dans les caisses d'épargne et dans le coffre des prêteurs. Le gouvernement fait bien de prendre les moyens de procurer au peuple de l'argent à bon marché. Tout député qui représente ici un comté agricole et qui ne secondera pas les efforts que le gouvernement fait en ce sens, aura fort à faire pour expliquer sa conduite à ses électeurs, car le peuple veut avoir l'argent à bon marché. La classe agricole, c'est le cœur même de la nation canadienne, et si les cultivateurs souffrent, tout le corps social s'en ressent. Il me fait plaisir de voir les membres du gouvernement prendre les moyens de venir en aide à l'agriculture, et je suis heureux de les entendre exprimer l'intérêt qu'ils portent aux classes agricoles. Lorsque je suis entré dans cette Chambre pour la première fois, l'on m'a dit qu'il n'y avait ici que quelques patrons, mais je suis heureux de constater que lorsqu'il surgit une question qui intéresse la classe agricole, il y a une espèce de rivalité entre les députés, et c'est à qui en dira le plus en faveur des cultivateurs. J'aime à croire, M. l'Orateur, que ce sentiment ne fera que s'accroître, et s'il en est ainsi, ce sera une bonne chose pour les cultivateurs.

M. BRODER : L'honorable député de Frontenac (M. Rogers) a une étrange manière d'envisager les conditions économiques de ce pays. Je ne croyais pas jusqu'aujourd'hui que les principes applicables dans les affaires étaient les mêmes, et pour l'agriculteur et pour l'ouvrier et pour l'homme de commerce. La raison pour laquelle les cultivateurs n'ont pu emprunter facilement des banques, c'est que souvent, à mon avis, les cultivateurs oublient quelquefois que le terme est l'essence du contrat ; qu'ils ne donnent pas assez d'attention au jour de l'échéance, de sorte que souvent l'endosseur est obligé d'y voir lui-même. L'honorable député nous a dit que, règle générale, les cultivateurs n'avaient pas de dépôts dans les caisses d'épargne. Je doute beaucoup de l'exactitude de cette assertion.

Mon expérience personnelle me prouve au contraire que les cultivateurs ont relativement plus de dépôts dans les caisses d'épargne que les autres classes de la société. Je connais un homme, un cultivateur à l'aise,—je ne sais s'il est " patron ", dans tous les cas il mériterait de l'être,—qui est allé chez un fromager et il a emprunté cinquante dollars sur la quantité de lait qu'il devait fournir. Son lait ne devait être livré que dans trois mois, mais les cinquante dollars ont été prêtés par complaisance, et sans intérêt. Le fromager eut occasion d'aller à la banque quelque temps après, et il vit son bon ami déposer cinquante dollars à une succurale d'une caisse d'épargne.

La chose s'est passée dans ma propre ville. Pas un ouvrier du pays n'aurait pu faire ce tour de force, car pas un ouvrier ne pourrait emprunter sur son travail futur. J'affirme ici que les cultivateurs ont plus d'argent dans les caisses d'épargne du Canada que toute autre classe de la société. Il est vrai que le cultivateur qui a une terre nouvelle sur laquelle il fait des améliorations ne dépose pas d'argent dans les caisses d'épargne, mais si nous allons dans les parties du Canada colonisées depuis longtemps, où il y a des terres améliorées, vous constaterez qu'un grand nombre de cultivateurs,—cela leur fait honneur et je suis heureux de le dire,—ont de l'argent dans les caisses d'épargne. Pourquoi la classe agricole n'aurait-elle pas de l'argent dans les caisses d'épargne comme toutes les autres classes de la nation ? Mon honorable ami (M. Rogers) devrait savoir que l'argument dont il se sert n'a aucun fondement, car il n'est pas du tout certain que le cultivateur ou tout autre emprunteur pourra se procurer l'argent à meilleur marché, parce qu'on a réduit le taux de l'intérêt dans les caisses d'épargne. Si cette mesure devait rendre l'argent à meilleur marché pour le cultivateur, elle aurait du bon, mais il n'en est pas ainsi. Je dirai au gouvernement que cette réduction du taux de l'intérêt frappe une classe beaucoup plus nombreuse qu'on ne pense ; elle atteindra, par exemple, les personnes qui ont des dépôts dans les banques constituées. Un grand nombre de cultivateurs qui ne sont pas en état de prêter à long terme et en grosses sommes, vont déposer leurs quelques milliers de dollars dans les banques constituées, et je ferai remarquer à mon honorable ami (M. Rogers) que quelques-uns d'entre eux sont même actionnaires de ces banques. La réduction du taux de l'intérêt portera un rude coup à cette classe de déposants.

Que sont devenus, du côté ministériel, ces hommes qui autrefois prenaient un si grand intérêt au sort du pauvre, et qui durant les 18 dernières années ont gémi et pleuré sur le sort des cultivateurs ? Depuis qu'ils sont au pouvoir, tout leur amour pour le cultivateur et l'ouvrier semble s'être évanoui, et leur politique maintenant consiste à se mettre dans la manche des financiers. Ils en ont fini avec le pauvre, et maintenant ils font des mamours aux capitalistes, les financiers, les manufacturiers, les entrepreneurs de chemins de fer et les gérants de banque. Ce sont là les hommes que les libéraux caressent depuis qu'ils sont au pouvoir, et les cultivateurs sont négligés. L'amour des libéraux pour le pauvre cultivateur s'est évanoui, et la seule voix qui s'élève dans cette Chambre en faveur du cultivateur, est celle de l'honorable député de Frontenac (M. Rogers). Je crains bien que cette voix ne se taise aussi. Depuis qu'il a pris les rênes du pouvoir, le gouvernement a fait bien des choses impopulaires, mais il n'a jamais tenté de faire rien d'aussi impopulaire que la présente proposition. Un petit déposant ne peut placer son argent dans des entreprises hasardeuses. La personne qui dépose son argent dans les caisses d'épargne, ne peut prêter au cultivateur, et pourquoi ? Parce que si un cultivateur veut emprunter de $1,000 à $3,000 pour l'achat d'une terre, le pauvre déposant ne peut lui avancer cette somme.

L'ex-ministre des Finances a apporté ici un argument qui a beaucoup de force et que la Chambre devrait bien peser. Il y a, au Canada, plus d'un homme qui, dès que son fils est capable d'écrire son nom, dépose $5, au crédit de ce garçon. Le père

cherche à enseigner à son fils la valeur de l'argent, et lorsqu'un jeune homme a appris à la connaître, vous lui avez enseigné beaucoup pour faire son chemin dans le monde. Est-ce que cette réduction du taux de l'intérêt est de nature à produire le bon effet que je viens d'indiquer ? Non, M. l'Orateur. Au lieu de détruire ces habitudes d'économie, le gouvernement devrait les encourager.

Pourquoi l'honorable député de Frontenac se lève-t-il dans cette Chambre pour chercher à discréditer la classe à laquelle il appartient ? Pourquoi veut-il nous dire que les cultivateurs de ce pays sont dans une condition misérable ? Cela n'est pas vrai. J'affirme que la richesse moyenne des cultivateurs est égale à la richesse moyenne de n'importe quelle classe de la société, et le fait est à l'honneur de nos cultivateurs. Si un homme d'affaires allait partout décrier son commerce, ainsi que le député décrie l'agriculture, dans six mois, cet homme d'affaires n'aurait plus aucun crédit dans le pays. Je vous dis, M. l'Orateur, que le cultivateur canadien doit être dans une bonne condition au point de vue financier et à tous les autres point de vu, pour pouvoir résister aux injures qu'il reçoit de ses amis. Il est temps que quelqu'un se lève dans cette Chambre et défende le cultivateur ; il est temps que mon honorable ami (M. Rogers) suive une autre ligne de conduite, s'il veut travailler dans les intérêts du cultivateur canadien. Quant à moi, j'ai le plus grand respect pour cette classe de la société ; je suis né et j'ai été élevé dans cette classe, et j'y mourrai, je l'espère. J'ose dire que l'honorable député (M. Rogers) ne m'entendra jamais déclarer que les cultivateurs canadiens sont presque réduits à la pauvreté et qu'ils sont obligés de veiller jour et nuit, et de travailler des heures et des heures pour payer l'intérêt de leurs emprunts. Il n'y a pas de doute que plus d'un cultivateur au Canada, n'aurait pu, au commencement de sa carrière, avoir une terre si on ne lui avait avancé de l'argent pour l'acheter.

Les hommes d'affaires du Canada, les hommes qui sont insultes par des gens comme l'honorable député de Frontenac (M. Rogers), ont plus fait que toute autre classe pour assurer aux cultivateurs une situation solide. Les hommes d'affaires ont vendu à crédit aux cultivateurs les grains de semence dont ceux-ci avaient besoin, ils leur ont fourni leurs épiceries et ont attendu pour se faire payer la vente de la moisson ; ils leur ont prêté de l'argent pour cultiver la terre et construire leurs petites maisons et ils ont attendu que les cultivateurs fussent capables de les payer, et, en accroissant la valeur de l'exploitation rurale, ils ont mis le cultivateur dans une condition prospère. Il est temps que les aventages matériels qu'une classe a procurés à l'autre soient reconnus dans cette Chambre autrement que par des insultes. Je respecte l'homme, quelle que soit sa branche d'industrie qui est venu au secours du pauvre cultivateur du pays. Il y a, tant de ce côté-ci de la chambre que de l'autre, des hommes qui, par leur manière de traiter la classe agricole, non seulement mérite le respect des cultivateurs, mais encore la reconnaissance de tout le pays.

' M. CLARKE : Je désire attirer l'attention de la Chambre sur une déclaration que l'honorable ministre des Finances a faite cette après-midi, au sujet de l'action du conseil de la chambre de commerce de Toronto en cette matière. L'honorable

ministre des Finances, à juste titre, dans mon humble opinion, a parlé en termes très élogieux des membres du conseil de la chambre de commerce de Toronto, mais il a oublié de dire que tous, ou presque tous, sont directeurs ou gérants de maisons de banque dans la ville de Toronto.

L'honorable ministre (M. Fielding) a cité, en les approuvant, les remarques de M. D.-R. Wilkie, le très habile gérant général de la banque Impériale, comme une approbation de la politique du gouvernement au sujet de la réduction du taux de l'intérêt, mais il a oublié de nous dire que M. Wilkie était un des esprits dirigeants du conseil de la chambre de commerce de Toronto. Les membres de cette Chambre doivent certainement se rappeler que la haute estime dans laquelle le ministre des Finances tient le conseil de la chambre de commerce est quelque peu nouveau. Il y a deux ou trois semaines, le conseil de la chambre de commerce de Toronto a protesté unanimement contre une mesure dont cette Chambre était saisie, à savoir le bill pour constituer en corporation le chemin de fer de la vallée de la rivière de la Chaudière, et cependant, si la mémoire ne me fait défaut, tous les députés qui, dans la province de l'Ontario, forment partie du cabinet ont voté pour la deuxième lecture de ce projet de loi. L'opinion des membres du gouvernement au sujet de la justesse de vue, dans les affaires et le commerce, des membres du conseil de la chambre de commerce, a considérablement changé.

Cette réduction du taux de l'intérêt atteindra des milliers de déposants économes, dans Toronto et d'un bout à l'autre de la province de l'Ontario. Il n'y a pas deux ans que le gouvernement est au pouvoir, et il a déjà frappé deux fois l'épargne populaire. Après quelques mois d'administration, le gouvernement a réduit de 3½ à 3 pour 100 le taux de l'intérêt; et aujourd'hui, moins de 12 mois après cette première réduction, on abaisse encore le taux de l'intérêt de 3 à 2½ pour 100.

Les gens qui sont atteints par ce changement forment partie des classes les plus industrieuses et les plus économes de notre population. Ainsi que l'ont déjà fait observer quelques députés qui ont parlé avant moi, ces déposants ne savent pas bien où et comment il faut placer leur argent, afin d'en retirer le plus de profits possible ; mais ayant confiance dans la stabilité du gouvernement et des caisses d'épargne postales, ils déposent leur argent entre les mains de l'Etat ; et le gouvernement ferait acte de saine économie et de sage politique en accordant de plus le taux le plus élevé possible sur cet argent, afin d'encourager ces gens à placer leurs fonds dans des établissements absolument sûrs, au lieu de les retirer et de les placer dans des institutions qui n'offriraient pas aux déposants autant de garanties de solvabilité. Je crains que l'effet de ces réductions répétées du taux de l'intérêt ne soit que plusieurs personnes qui ne connaissent pas bien comment placer leur argent, seront induites, par des représentations vraies ou fausses de gens intéressés, à retirer leurs fonds des caisses d'épargne postales pour les placer dans des institutions qui offriront moins de garantie de solvabilité et de stabilité.

Il n'y a eu, que je sache, aucune agitation dans le pays pour demander une réduction du tarif de l'intérêt sur les dépôts. Les marchands et les hommes d'affaires de Toronto, ou de la province de l'Ontario, ou du Canada, n'ont envoyé, que je sache, aucune pétition pour demander la réduction du taux de l'intérêt payé par le gouvernement.

Nous pouvons nous demander alors quelle influence a deux fois induit le gouvernement à réduire, sans y avoir été sollicité, le taux de l'intérêt dans les caisses d'épargne postales. Autant que je sais, la seule influence qui ait agi sur le gouvernement est celle des banquiers et des hommes de la finance. Il m'est permis d'affirmer, je crois, que, nonobstant la réduction du taux de l'intérêt de 3½ à 3 pour 100 en juillet dernier, les personnes qui ont été obligées d'aller aux banques pour faire escompter leurs billets, n'ont pas découvert une diminution appréciable dans le taux de l'intérêt qu'elles ont payé ; et j'ose dire qu'après la réduction du taux de l'intérêt de 3 à 2½ pour 100, ceux qui feront des affaires avec les banques auront à payer, en 1899, un taux tout aussi élevé qu'en 1898. Ceux qui ont leurs franches entrées, ceux qui composent le cercle intime dont a parlé le ministre des Finances pourront retirer quelque avantage du changement ; ils pourront quelquefois dicter leurs conditions aux banques ; mais ceux qui vont aux banques pour obtenir de l'escompte n'y gagneront pas sensiblement.

Je n'ai vu aucune preuve que la réduction du taux de l'intérêt ait été avantageuse pour les classes ouvrières, et je n'ai pas vu non plus qu'elle ait fait hausser les salaires ; et jusqu'à présent nous n'avons rien pour appuyer les assertions faites par le ministre du Commerce à ce sujet.

Il me semble que la politique suivie par le gouvernement depuis le peu de temps qu'il est au pouvoir, causera un grand désappointement tant aux personnes qui sont affectées qu'aux autres classes de consommateurs du pays. En moins de deux ans, il a réduit d'un tiers le taux de l'intérêt, et en même temps il a adopté une législation qui augmente le prix de certains articles nécessaires à la vie.

Au moyen de la législation présentée durant la présente session, il augmentera le prix du sucre pour le consommateur ; dans le cours de la dernière session il nous a imposé une législation qui augmente le prix du tabac que consomme la masse du peuple, et voici que maintenant, nous avons cette proposition qui réduit l'intérêt sur les économies du peuple. J'affirme, avec tout le respect possible pour ce que les honorables ministres ont dit, que rien d'aussi peu sage, de plus injuste pour les déposants n'a jamais été présenté au pays par le présent gouvernement.

L'honorable ministre du Commerce a fait observer que tous les dépôts dans les caisses d'épargne des bureaux de poste et de l'Etat sont payables à demande. L'assertion peut être exacte, mais je ne vois pas qu'il soit possible que tous les déposants viennent en même temps réclamer leurs dépôts. Ces dépôts sont là permanemment à toutes fins que de droit, et c'est absurde de supposer que dans le cours d'une année le gouvernement serait forcé de payer quarante ou cinquante millions de piastres que les gens ont déposées par petites sommes, de temps à autre. Dans ce cas, ils ont le droit d'exiger au moins un taux d'intérêt aussi élevé, et un peu plus élevé, que celui que le gouvernement paie aux capitalistes étrangers qui lui prêtent les fonds dont il a besoin de temps en temps pour l'administration des affaires du pays.

Je vois avec peine le gouvernement prendre cette décision. Je crois que c'est une faute de sa part, et je saluerai avec joie l'occasion qui se présentera

aux ouvriers de placer leurs économies dans les rentes canadiennes, occasion qui, d'après le ministre des Finances, peut s'offrir. Nous devons tâcher d'encourager les habitudes d'économie parmi le peuple, et nous pouvons réussir en lui accordant un taux d'intérêt aussi élevé qu'il a le droit de l'espérer, plutôt qu'en le réduisant, ainsi que c'est arrivé deux fois depuis que ce gouvernement est au pouvoir.

On prend le vote sur l'amendement de M. Davin.

POUR :

Messieurs

Beattie,	Kloepfer,
Bell (Addington),	Macdonald (King),
Bell (Pictou),	Maclean,
Bennett,	McAlister,
Bergeron,	McCleary,
Cargill,	McDougall,
Clancy,	McInerney,
Clarke,	McLennan (Glengarry),
Cochrane,	Martin,
Davin,	Mills,
Earle,	Moore,
Foster,	Morin,
Ganong,	Powell,
Gillies,	Sproule,
Gilmour,	Taylor,
Guillet,	Tisdale,
Hale,	Tupper (sir Charles),
Hughes,	Tyrwhitt,
Ingram,	Wallace et
Kaulbach,	Wilson.—40.

CONTRE :

Messieurs

Bain,	Lewis,
Bazinet,	Lister,
Beith,	MacPherson,
Belcourt,	McClure,
Bernier,	McGregor,
Bertram,	McGugan,
Blair,	McHugh,
Bostock,	McIsaac,
Bourassa,	McLennan (Inverness),
Britton,	McMillan,
Brodeur,	McMullen,
Brown,	Madore,
Burnett,	Maxwell,
Cameron,	Meigs,
Carroll,	Mignault,
Cartwright (sir Rich'd),	Monet,
Casey,	Mulock,
Charlton,	Oliver,
Copp,	Parmalee,
Cowan,	Pettet,
Davies (sir Louis),	Proulx,
Desmarais,	Ratz,
Douglas,	Richardson,
Ellis,	Rinfret,
Erb,	Rogers,
Fielding,	Ross,
Fisher,	Rutherford,
Flint,	Savard,
Fraser (Guysborough),	Scriver,
Godbout,	Semple,
Haley,	Sifton,
Harwood,	Somerville,
Heyd,	Stenson,
Hurley,	Sutherland,
Landerkin,	Talbot,
Lang,	Tarte,
Legris,	Tolmie, et
Lemieux,	Wood (Hamilton).—76.

L'amendement est rejeté.

M. BRODER.

ABSTENTIONS SIMULTANÉES :

Côté ministériel.	Opposition.
Angers,	Casgrain,
Campbell,	Kendry,
Featherston,	Carscallen,
Dyment,	McCormick,
Penny,	Ives,
Macdonell (Selkirk),	Roche,
Russell,	Borden (Halifax),
Hutchison,	Klock,
Gibson,	Corby,
Guay,	Dugas,
Graham,	Caron (sir Adolphe),
Lavergne,	Broder,
McIsaac,	Gillies,
Dechêne,	Marcotte,
Logan,	MacLaren,
Domville,	Prior,
Paterson,	Wood (Brockville),
Godbout,	Reid,
Fraser (Lambton),	McNeill,

M. TAYLOR : Les honorables députés de Dundas et de Montcalm n'ont pas voté.

M. DUGAS : J'ai pairé avec l'honorable député de Lévis (M. Guay). Autrement j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. BRODER : J'ai pairé avec l'honorable député d'Arthabaska (M. Lavergne). Sans cela j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. GIBSON : L'honorable député de Charlotte n'était pas dans la Chambre quand la motion a été lue et mise aux voix.

M. GANONG : L'honorable député fait erreur.

M. McCORMICK : Je suis pairé avec l'honorable député d'Algoma (M. Dyment). Autrement j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. BOSTOCK : L'honorable député de Halifax n'a pas voté.

M. RUSSELL : J'ai pairé avec l'honorable député de Halifax (M. Borden). Sans quoi j'aurais voté contre l'amendement.

M. PENNY : Je suis pairé avec l'honorable député de Sherbrooke (M. Ives). Autrement j'aurais voté contre l'amendement.

M. MARCOTTE : Je suis pairé avec l'honorable député de l'Islet (M. Dechêne). Si j'avais voté, je l'aurais fait en faveur de l'amendement.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des voies et moyens ;

Le comité lève sa séance et fait rapport de ses travaux.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Résolution 2.

2. Qu'il est expédient de prescrire que la clause 17 du *Tarif des Douanes*, 1897, soit abrogée le et après le pre-

mier jour d'août de la présente année mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et qu'elle sera remplacée par la clause suivante :—

17. Les articles qui sont produits ou manufacturés par aucun des pays suivants pourront, lorsqu'ils seront importés directement au Canada d'aucun de ces pays, être déclarés en douane ou retirés d'entrepôt pour la consommation au Canada au taux de droit réduit tel que prescrit dans le tarif différentiel britannique mentionné dans l'Annexe D de cet acte :—

(*a*) Le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.
(*b*) La colonie britannique des Bermudes.
(*c*) Les colonies britanniques communément appelées Indes Occidentales anglaises, comprenant :—
Les Bahamas.
La Jamaïque.
L'Ile Turk et les îles Caïcos.
Les Iles Sous-le-Vent (Antiqua, St. Christophe, Nevis, Dominique, Montserrat, et les îles de la Vierge.)
Les Iles du Vent (Grenade, Saint-Vincent et Sainte-Lucie.)
Les Barbades.
Trinidad et Tobago.
La Guyane anglaise.
(*d*) Toute autre colonie ou possession britannique dont le tarif est, en somme, aussi favorable au Canada que le tarif différentiel anglais mentionné aux présentes l'est à telle colonie ou possession.

Pourvu, toutefois, que les articles manufacturés qui seront admis aux termes de ce tarif différentiel soient fabriqués *bonâ fide* dans le pays ou les pays ayant droit aux bénéfices de ce tarif, et que ces bénéfices ne s'étendent pas à l'importation des articles dont la fabrication ne sera pas due, pour une bonne part, à la main-d'œuvre de ces pays Toute question qui pourra surgir relativement au droit qu'un article quelconque pourrait avoir à ces bénéfices, sera décidée par le ministre des Douanes, dont la décision sera finale.

(2.) Le ministre des Douanes, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, déterminera quelles colonies ou possessions britanniques auront droit aux bénéfices du tarif différentiel aux termes du paragraphe (*d*) de cette clause.

(3.) Le ministre des Douanes pourra, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, faire les règlements qui pourront être jugés nécessaires pour remplir l'intention de cette clause.

M. DAVIN : J'aimerais entendre l'honorable ministre des Finances nous expliquer quel sera le résultat sur les importations dans le pays et sur le revenu—si le revenu par cette clause sera augmenté ou réduit, et s'il est augmenté, quel en sera l'effet sur la production de nos manufactures. Comment, de fait, cela affectera-t-il le pouvoir de payer les taxes chez les contribuables ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Mon honorable ami me donne une tâche ardue, et je crois qu'il me faudrait faire un discours de trois heures en réponse à ces questions. En ce qui concerne le revenu, j'ai dit tout ce que j'en pouvais dire dans mon exposé budgétaire. Nul doute que l'effet de la réduction de 25 pour 100, qui n'est maintenant que l'application de l'ancienne clause, sera d'augmenter les importations d'Angleterre. Dans une certaine mesure, il y aura diminution dans le revenu, mais d'un autre côté le commerce se développera, et de cettte manière la perte de revenu sera compensée. Mais si cette perte n'est pas réparée par l'accroissement du commerce, nous comptons sur l'augmentation du droit sur le sucre pour rétablir l'équilibre. Je ne crois pas pouvoir en dire plus que cela au point de vue du revenu.

Nous prévoyons qu'il résultera une perte de la réduction de 25 pour 100, mais elle sera compensée par l'accroissement du commerce, au moins dans une large mesure, et pour la balance qui pourra rester, nous comptons sur l'augmentation du droit sur le sucre.

Naturellement, le droit différentiel n'est pas une augmentation mais une réduction ; mais je ne prévois pas que tout le sucre entrera en vertu de ce droit privilégié, et ainsi je parle d'un revenu supplémentaire que le sucre fournira.

Quant à l'effet des réductions sur nos industries, je crois que c'est une question sur laquelle je pourrai différer d'opinion avec l'honorable député, parce que, peut-être, nous ne l'examinerons pas au même point de vue. Cette réduction, à mon avis, ne nuira pas aux industries du pays. Mon honorable ami croit le contraire, et, si nous discutons ce sujet, nous ne pourrons que répéter nos opinions sans jeter beaucoup de lumière sur la question.

M. IVES : L'honorable ministre des Finances veut-il expliquer les mots : " partie importante de articles produits ou manufacturés par le pays favorisé ?" Suivant l'interprétation que j'en fais, le gouvernement n'a pas l'intention de permettre l'entrée, par exemple, des marchandises allemandes ou belges ou celles des pays qui ne sont pas compris dans la clause de faveur et fabriquées en partie en Angleterre ou dans une colonie favorisée. Il est important que nous sachions quelle est l'opinion de l'honorable ministre (M. Fielding) ou du ministre des Douanes sur la portée de cette " partie importante " qui peut être très considérable, et signifier l'entrée du tout si le gouvernement lui donne cette interprétation.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a soulevé une question qui, je l'avoue, est difficile à résoudre. Mais j'ai bien peur que nous ne puissions arriver plus près d'une solution que nous ne l'avons fait par les termes de la résolution.

Nous devons reconnaître le fait que l'Angleterre, qui est un grand pays manufacturier, importe une grande quantité de matière première. S'il était nécessaire que la matière première fut produite en Angleterre, aussi bien que l'article fabriqué, l'avantage de notre préférence serait grandement restreint.

Lorsque l'article fabriqué est *bonâ fide* un article manufacturé en Angleterre, même s'il y entre des matières premières étrangères, si la matière première britannique ou la main-d'œuvre britannique y entre pour une bonne part, nous devons le considérer comme étant un produit britannique ; si l'honorable député demande ce que signifie une " partie importante," je n'ai rien qui me permette de lui répondre. Il devra laisser la question à la discrétion du ministre des Douanes. Je crois que l'honorable ministre des Douanes la traitera dans le sens indiqué par mon honorable ami. Nous devons nous prémunir contre l'apparence de marchandises qui éluderaient la loi. Nous ne voulons pas que des produits étrangers, qui ne peuvent pas jouir du bénéfice de la clause différentielle, soient envoyés en Angleterre, et que là on fasse semblant d'y travailler et qu'ils soient ensuite expédiés comme produits britanniques. Mais si un article est *bonâ fide* fabriqué en Angleterre de la manière ordinaire, avec une proportion importante de main-d'œuvre britannique, nous devons lui donner le bénéfice du tarif différentiel.

Nous demanderons à la Chambre de laisser la question à notre discrétion, avec l'espoir qu'après une année d'expérience nous pourrons dire plus clairement ce que signifie " partie importante." Pour le moment, nous pouvons dire seulement que

l'intention est d'empêcher l'importation de marchandises étrangères ayant l'apparence de produits britanniques.

M. IVES : Il n'est pas d'usage de laisser même à un gouvernement entier le soin de préparer un tarif, et encore moins de le confier à un de ses membres seul.

Par exemple, prenez une presse typographique. L'honorable ministre des Finances prétend-il que si le fer ou l'acier est importé de l'Allemagne en Angleterre et qu'il y soit employé pour fabriquer cette presse, elle aura droit à la réduction comme si la matière première eût été britannique ? Ou entend-il dire que si cette presse est fabriquée en entier, sauf, disons, le tournage du cylindre—les dix-neuf vingtièmes fabriqués en Allemagne et le dernier vingtième en Angleterre, elle jouira du bénéfice du tarif différentiel ?

La même question peut s'appliquer à tous les articles manufacturés. Par exemple le papier, dans la fabrication duquel les Allemands font la concurrence, peut être importé de l'Allemagne en Angleterre, et y être passé à la calandre et ensuite être expédié comme étant un produit britannique. Cette clause laissera une discrétion énorme au ministre des Douanes et pourra nuire au revenu et aux industries du pays.

Je n'ai cite que deux cas, mais il y en a un grand nombre d'autres. En qualité d'hommes d'affaires, nous devons avoir une déclaration plus formelle de la part du gouvernement sur le fait de savoir s'il donnera à cette phrase un sens étendu ou restreint et si elle ne s'appliquera qu'aux cas où il sera clairement prouvé que la grande partie des dépenses et de matières provient des capitaux et de la main-d'œuvre britanniques. Nous avons au moins le droit de savoir quelle est l'intention de l'honorable ministre.

M. MACLEAN : Je désire faire observer à l'honorable ministre et à la Chambre que le gouvernement devra interpréter cette clause avec le plus grand soin, sans quoi nos industries auront à souffrir dans une mesure dont personne n'a d'idée dans le moment.

Nous importons une grande quantité d'articles de fantaisie, au sujet desquels il faudra déployer la plus grande vigilance. Ces articles sont en grande partie fabriqués avec des matières importées en Angleterre de l'Allemagne et d'autres parties de l'Europe, et une fois le tout complété ils nous sont expédiés comme produits britanniques. Par exemple, il y a les dentelles qui sont importées de France, d'Allemagne et d'autres pays. Elles seront importées en Angleterre, cousues sur des étoffes de qualité inférieure, et expédiées comme étant de fabrication britannique. Sans la plus vive attention et le plus grand soin le pays sera tout simplement couvert des produits de l'Europe entière, et non seulement l'Angleterre n'aura pas le bénéfice du tarif différentiel, mais nos industries auront grandement à souffrir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les cas cités par l'honorable député font voir combien il est difficile, pour le moment, de déterminer une règle précise. Je vais répondre aux questions que l'honorable député (M. Ives) m'a posées. A mon avis, et bien entendu je ne parle pas au nom du ministre des Douanes, une presse typographique fabriquée en Angleterre, bien que la matière première puisse venir d'un pays étranger, est un produit britannique. Je ne parle pas officiellement, et le ministre des Douanes peut avoir une opinion différente. Mais si elle est fabriquée dans un pays étranger et importée en Angleterre, où certaines parties sont polies, je dirai que ce n'est pas un produit britannique et le tarif différentiel ne doit pas s'y appliquer.

Tout en donnant cette opinion comme la mienne propre, l'honorable député comprend qu'il y a des milliers de cas de cette nature, et qu'il est excessivement difficile d'exprimer précisément ce que nous désirons dans un article d'une loi. Nous comprenons que nous ne devons pas exagérer le sens de l'article d'une manière ou de l'autre. Si un article est *bonâ fide* le produit d'une industrie britannique et si on y a employé une large proportion de main-d'œuvre britannique, nous ne devons pas l'exclure pour la raison seule que la matière première vient de l'étranger. J'avoue qu'on peut essayer d'éluder l'objet que nous avons en vue, et entrer comme produit britannique des articles sur lesquels on n'a employé qu'une légère proportion de main-d'œuvre britannique. L'objet même de la clause est d'empêcher cela. Mais l'honorable député comprendra que si on nous demande de donner une autre définition, il sera très difficile de trouver des expressions qui rendent mieux ce que nous avons tous dans l'idée.

M. CLANCY : Il me semble que ce que le ministre des Finances a fait observer est un indice certain des difficultés d'une clause de cette nature. Je suis sûr que personne ne pourra découvrir dans quelle proportion la main-d'œuvre britannique a été employée dans un article dont la matière a été importée d'un pays étranger. A mon avis, il est complètement impossible d'adopter avec sûreté une clause de cette nature. Ainsi qu'on l'a fait observer, il faut compter sur le génie de l'homme, et les exigences du commerce induiront les gens à éluder une loi de cette nature. Du moment qu'elle sera insérée dans le statut tout le monde s'empressera d'en profiter. L'année dernière l'honorable ministre a établi une règle quelque peu dure ; je vois que cette année il y a renoncé. L'année dernière l'article devait être de la provenance et de la production...

Le MINISTRE DES FINANCES : La même chose que dans cette clause.

M. CLANCY : Mais l'honorable ministre y a donné plus d'étendue cette année en déclarant expressément qu'une bonne part de main-d'œuvre britannique devra être employée dans la fabrication des articles. Il voit bien qu'il a de beaucoup étendu la partie de la clause et que par là il a considérablement augmenté les difficultés. Avec tout le désir que nous avons de donner une préférence aux marchandises qui sont anglaises sous tous les rapports, nous devons tirer la ligne quelque part. N'est-il pas plus sage de la définir au moyen d'une loi, plutôt que de la laisser à une discrétion qui sera toujours trompée, parce qu'il sera plus difficile de constater la fraude ? Cette disposition ne peut pas être appliquée avec sûreté. Les mots " bonne part " sont susceptibles d'une grande latitude. Il peut y avoir beaucoup ou peu. Personne ne peut dire si un tiers de la main-d'œuvre employée dans la fabrication de l'article est de la main-d'œuvre britannique, ou s'il n'y a pas eu une bonne part de

main-d'œuvre étrangère. Cependant, serait-il juste de laisser entrer au Canada des articles fabriqués aux deux-tiers par la main-d'œuvre étrangère? Je signale à l'attention de l'honorable ministre des Finances l'impossibilité de constater ces deux-tiers. Dans plusieurs cas il sera impossible de déterminer les sept huitièmes.

Puisque le ministre demande un pouvoir discrétionnaire, qu'il nous dise quels moyens il entend employer pour constater la quantité de main-d'œuvre britannique ou étrangère dans la fabrication des articles qui entreront en vertu de cette clause. Il me paraît douteux que l'honorable ministre puisse établir une règle quelconque d'après laquelle le ministre des Douanes pourra se guider dans des cas de cette nature. Il est notoire qu'il ne peut pas le faire. Cela est laissé aux officiers de douane dans tout le pays, et une enquête dans chaque cas me paraît impossible. Quelles que soient les mesures que l'honorable ministre adopte pour atteindre ce qu'il a en vue, celle qu'il vient d'expliquer, me paraît défectueuse, et si elle était appliquée demain, je ne vois pas comment elle pourrait l'être avec sûreté.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je ne prétends pas croire que cet article-là est absolument parfait; tout ce que je dis, c'est que c'est à peu près ce qu'on peut faire de mieux dans les circonstances. Je suis accessible à toute proposition de nature à l'améliorer.

L'honorable député dit que nous avions l'an dernier un principe dur et sévère, mais que nous l'avons changé S'il compare les deux clauses, il verra que le principe que nous établissons est encore plus sévère cette année. Nous n'avions pas cette disposition l'an dernier, mais l'expérience nous a démontré qu'il faut se prémunir contre les subterfuges de la loi, ce qui est le danger, je suppose, que l'honorable député désire conjurer. Je crains que l'objection qu'il soulève n'attaque le principe même de la question du commerce privilégié. Nous pouvons différer sur les moyens d'en assurer l'existence, mais je crois que ce que veut faire comprendre l'honorable député, c'est que cette disposition favoriserait le commerce privilégié dans certaines circonstances et certaines conditions qui ne sont pas celles dans lesquelles nous nous trouvons. Mais la même difficulté se présenterait toujours, alors comme maintenant.

C'est là une question sur laquelle nous avons beaucoup réfléchi. Nous en avons compris toutes les difficultés, mais après en avoir fait un profond examen, nous en sommes venus à la conclusion qu'elle n'a pas trait à une matière où l'on puisse poser, dans le statut, un principe réglant tous les cas. On peut poser un principe général, mentionner, comme je l'ai fait, ce qu'on a en vue, puis laisser quelque chose à la discrétion du gouvernement, du ministre des Douanes surtout, qu'on peut s'attendre à voir appliquer cet article suivant l'esprit d'après lequel, des deux côtés de la Chambre, nous voulons qu'il soit interprété.

Je ne pense pas qu'il soit possible de faire mieux, du moins je n'ai eu connaissance d'aucune proposition quelconque qui fût en quoi que ce soit de nature à atteindre le but cherché mieux que ce que nous proposons.

M. IVES: Je suis d'avis qu'on éviterait tout ennui et tout danger, en exigeant simplement que l'article soit en entier le produit du travail anglais.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Voilà qui détruirait entièrement le privilège accordé à l'Angleterre.

M. IVES: Le privilège dont il s'agit est accordé à l'Angleterre, non pas à l'Allemagne, ni à la Belgique, ni à tout autre pays. Je ne suppose pas qu'on s'occupe d'accorder le privilège de la réduction de 25 pour 100 à l'importateur anglais, à cet importateur d'un article de provenance allemande, à un homme qui importe un article à demi ébauché pour le finir.

Et puis vous allez voir ce qui va arriver en vertu de cet article. Une énorme somme de labeur va accabler le ministre des Douanes, qui devra s'occuper depuis l'aube jusque tard le soir de décider de demandes d'admission de marchandises en vertu du dit article; la preuve qu'il serait nécessaire de recueillir serait tellement coûteuse, qu'il faudra s'en tenir aux affidavit reçus; une quantité énorme de subterfuges et de fraudes se produiront; on devra, enfin, abroger cet article tôt ou tard, et ce sont les membres de la droite même qui le feront.

Il est possible qu'on ne puisse mettre cet article en application. Je sais par ma propre expérience, pour avoir eu déjà à diriger le ministère du Commerce, que le nombre des appels et des sujets soumis à la décision du ministre des Douanes est énorme. Il existe encore, je suppose, un appel de sa décision aux tribunaux, au moyen de la pétition de droit. Ainsi, les membres de la droite se verront enterrer par un amoncellement énorme de litiges.

Le MINISTRE DES FINANCES: La décision du ministre est rendue définitive.

M. IVES: Il faudra, sans doute, au ministre la preuve du lieu de production des marchandises, c'est-à-dire des affidavit attestant si les marchandises viennent d'Angleterre ou d'Allemagne. Or, il ne se fiera pas à des affidavit donnés *ex parte*, et il lui sera impossible de faire le travail requis à sa satisfaction, et il sera victime de fraudes et de tentatives de fraudes, ce qui lui rendra la tâche insupportable.

Il en résultera qu'une grande quantité de marchandises s'introduira dans le pays au détriment de nos manufactures, et que les membres de la droite devront ab oger cet article, et tout probablement dès l'an prochain.

Le MINISTRE DES FINANCES: L'honorable député, je le crains, ne nous a guère indiqué un bon remède. J'ai déjà dit que le gouvernement ne prétend pas cet article parfait, mais l'honorable député, après réflexion, finira, sans doute, par adopter l'avis que son remède ne répondrait pas aux exigences du cas.

Il dit que la matière première et la fabrication devraient être anglaises. Voilà, en tout cas, qui limiterait beaucoup la classe des produits manufacturés importés au Canada. L'Angleterre importe la matière première nécessaire à sa fabrication. Prenons, par exemple, les cotons. L'Angleterre récolte-t-elle le coton? Non, elle l'importe des Etats du sud et de lointains marchés. Si donc, il fallait appliquer le principe prôné par l'honorable député de Sherbrooke (M. Ives), tous les articles de coton que la mère-patrie nous envoie devraient être exclus du bénéfice de la clause de faveur. L'Angleterre ne produit pas beaucoup de laine, elle

l'importe de l'étranger. Donc, parce que la laine composant les articles fabriqués en Angleterre n'est pas de provenance anglaise, il faudrait là encore, d'après mon honorable ami, refuser le bénéfice de la clause à ces articles. Le fait est qu'il en serait de même pour tous les articles sortis des manufactures de la mère-patrie. L'honorable député verra donc, après réflexion, que la conséquence de l'application de sa prétention serait de détruire absolument l'effet du tarif de préférence.

M. CRAIG : J'ignore si mon avis sera bon ou mauvais, mais d'après moi on améliorerait cet article en le modifiant de manière à ce qu'on y lise :

A la condition que les produits manufacturés qu'il s'agir d'admettre en vertu de ce tarif de préférence soient de bonne foi des articles de fabrication provenant de pays ayant droit aux bénéfices de tel tarif.

Et puis, toute question se soulevant pourrait être décidée par le ministre des Douanes. Je pense que ça vaudrait mieux que toute déclaration attestant que les marchandises sont de la fabrication faite de bonne foi d'un pays.

Ensuite, la question de savoir si tel est le cas ou non serait décidé par le ministre des Douanes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sujet a été très mûrement considéré, et l'on nous a avertis, et à bon droit, je crois, qu'en retranchant les mots qui suivent, il n'y aurait plus de restriction. Un article de fabrication provenant de bonne foi d'Angleterre, peu importe dans quelle proportion, pourrait être admis. On a cru que l'adoption de cet avis aurait l'effet d'ouvrir plus largement nos portes. Or, on ajouta, après réflexion, ces mots, dans le but d'établir une restriction, chose qui, avons-nous pensé, était conforme à l'esprit de la résolution.

M. MACLEAN : Le gouvernement entend-il forcer les importateurs réclamant le bénéfice de la clause de préférence, de produire un affidavit attestant que leurs marchandises sont en substance de production anglaise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que la chose serait faite ; mais les règlements qu'on devra rédiger en vertu des résolutions actuelles détermineront cela.

M. MACLEAN : Il pourrait y avoir un affidavit donné au lieu de la provenance des articles en Angleterre, et un autre affidavit dans le même sens de la part de l'importateur. Si l'on insistait sur la production de ces affidavit, on empêcherait la commission d'un grand nombre de fraudes.

M. BENNETT : Relativement aux entrées faites dans le département des Douanes, je comprends que, dans le cas d'une décision de la part du ministre au sujet de laquelle l'importateur concerné se croit lésé, celui-ci peut, par une pétition de droit, obtenue du consentement préalablement demandé et reçu du ministre de la Justice, instituer une action devant les tribunaux. Je crois cette interprétation exacte. Je prétends que, vu le très grand nombre de ces entrées, c'est là confier au ministre un pouvoir bien considérable, que de le revêtir, lui, et lui seul, quant à tous ces appels aux tribunaux, peu importe l'étendue du montant en question, du droit de décider du fond de l'affaire. L'adoption de l'article en sa forme actuelle doit

nécessairement donner lieu à l'institution d'appels de la décision du ministre des Douanes. En présence de ce fait ne vaudrait-il pas mieux terminer l'article au mot "douanes" et omettre les mots "dont la décision sera définitive" ? On fera, de temps à autres, et cette résolution-ci conférera au ministre le pouvoir de faire à peu près tout ce qu'il voudra, en prenant de vive voix ou par affidavit le témoignage des parties intéressées. Je maintiens qu'il serait déraisonnable de constituer arbitre unique le ministre des Douanes, d'empêcher, par l'adoption de cet article, les importateurs qui en ont le droit maintenant, de pouvoir s'adresser au tribunaux au moyen de la pétition de droit, pour en appeler de la décision de ce ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il importe beaucoup d'avoir quelqu'un d'autorisé à régler vite la question. Il n'y a pas de doute, les difficultés dont on a parlé se produiront au début, mais le règlement de chaque cas aidera le ministre à établir des règles générales, et le mettront en état de faire des règlements au sujet de certaines matières. Il est fort désirable, lorsque surgit une question nouvelle, de la voir vite décider. Or, en permettant d'en appeler du jugement du ministre à la commission de la Trésorerie ou au Conseil exécutif—je ne parle pas en ce moment des appels aux tribunaux,—cela porterait tellement atteinte au pouvoir de ce ministre, qu'il ne pourrait apporter à l'exécution de la loi cette fermeté administrative que nous devons tant désirer. Supposons qu'un importateur veuille introduire dans le pays, en vertu du tarif différentiel, des marchandises qui, d'après le ministre, ne doivent pas participer à ses bénéfices : si ce dernier rend une prompte décision, l'affaire peut se trouver régler définitivement, mais si l'importateur peut en appeler à un autre tribunal, l'importation de ces marchandises continue, et la question reste toujours vivante.

Il est fort désirable de voir le ministre, qui, naturellement, a à rendre compte à ses collègues et, par leur intermédiaire, au parlement, revêtu du pouvoir de régler promptement ces matières, et de ne pas encourager les gens à en appeler de sa décision. Le contraire ne favoriserait pas le but que les membres des deux côtés de la Chambre se proposent, et que cet article-ci est destiné à faire atteindre.

M. BENNETT : On admet qu'il surgira des divergences d'opinion, surtout au sujet de la signification des mots "partie importante". Supposez un instant qu'il y ait litige au sujet d'une quantité considérable de marchandises importées d'Angleterre, et que le ministre prétende que ces marchandises ne se trouvent pas dans les cas prévus par la clause différentielle, que doit-il nécessairement arriver ? Il serait fort coûteux de faire venir des témoins d'Angleterre, pour donner leurs dépositions en présence du ministre des Douanes. Celui-ci ne se trouverait pas dans la même position qu'une cour de justice, c'est-à-dire que cette dernière, possédant, je suppose, des archives, pourrait émettre une commission pour faire examiner ces témoins dans leur pays, et que leurs dépositions seraient rapportées à la dite cour pour faire partie du dossier de la cause. D'après cette résolution-ci, on n'aurait pas le pouvoir de forcer, en Angleterre, les témoins à venir rendre témoignage de la part de l'importateur ou de la personne lésée. En ne retranchant

pas les mots qui suivent, on abolit effectivement tout appel aux tribunaux, auquel peut recourir maintenant l'importateur.

Je déclare que voilà une question de la plus grave importance. Si l'on doit abolir l'appel et constituer le ministre seul juge en la matière, il en résultera nécessairement que le ministre des Douanes devra consacrer la meilleure partie de son temps à entendre des témoins relativement aux réclamations douanières.

M. WOOD (Hamilton): Je suis d'avis que si l'honorable député avait quelque expérience à ce sujet, il saurait parfaitement que presque tous les officiers des douanes de tout le pays sont habitués à distinguer la provenance nationale des diverses marchandises.

M. FOSTER : Les officiers des douanes ?

M. WOOD (Hamilton): Les percepteurs des douanes de tout endroit important où se font les importations. Ils sont parfaitement au fait des marchandises de fabrication allemande, suisse, belge ou autre. Il n'y aurait donc pas de difficultés au sujet de la provenance des diverses marchandises.

M. IVES : Croyez-vous qu'un percepteur ordinaire pourrait dire la différence qu'il y a entre des marchandises allemandes et des marchandises anglaises ?

M. WOOD (Hamilton): Il y a toujours une estampille apposée aux marchandises allemandes et françaises, et cet indice garantit sans difficulté contre toutes surprises aux douanes. En outre, lors des entrées, l'importateur doit déclarer la provenance des marchandises. Les membres de la gauche s'alarment donc à tort.

M. HENDERSON : Il est très vrai que l'importateur fait une déclaration de la provenance des marchandises ; mais on peut voir l'absurdité d'une semblable déclaration par le fait qu'il lui est impossible de connaître le lieu de leur fabrication. Il peut savoir qu'il les a achetées en Angleterre, mais non là où on les a manufacturées. J'accorde peu de confiance à l'affidavit de l'importateur, et, en réalité, il est déraisonnable de lui demander de faire une déclaration comme celle-là, car il lui est impossible d'en connaître les faits.

M. WOOD (Hamilton): La provenance des marchandises de fabrication allemande est indiquée par une estampille qui leur est apposée, et il ne peut y avoir de difficulté.

M. HENDERSON : Si l'on doit s'en tenir à la marque, il faudra s'attendre à ce que les marchandises provenant d'Allemagne soient marquées des mots " manufacturées en Angleterre." La marque ne signifie pas grand'chose. L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) n'a pas entièrement répondu à la question de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), et cette question est très importante.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami voudra-t-il la répéter ?

M. HENDERSON : Oui. Je la déclare importante, parce que je prévois que les officiers des douanes de tout le pays et le public importateur suivront ce débat de fort près, et que dans une très grande mesure, ils se guideront sur ce que nous disons ici touchant la manière dont la besogne qui les concerne devra s'exécuter.

Voici cette question.

Quel système le ministre des Douanes va-t-il adopter pour déterminer le lieu de fabrication des marchandises ? Il y a là une difficulté que je ne puis arriver à résoudre. Le ministre des Douanes peut être fort sage, il peut être versé dans la connaissance de maintes branches d'affaires différentes, mais il m'est impossible de trouver quel genre de preuve il peut obtenir pour lui apprendre d'une manière satisfaisante le lieu de fabrication des marchandises dans chaque cas particulier, ou pour déterminer la proportion de cette fabrication en Angleterre et dans les autres pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est précisément parce qu'on ne peut pas déterminer dès à présent quel sera notre système, qu'il est nécessaire d'abandonner au ministre un pouvoir discrétionnaire étendu. Je suis moi-même d'avis que le ministre pourrait adopter divers moyens. Par exemple, si l'on doit se servir d'affidavits, il n'y aurait pas seulement celui de l'importateur, mais on peut avoir à produire encore quelque preuve de la part du fabricant. Quoi qu'il en soit, ce sont là des matières de détail qu'il serait absolument impossible de déterminer dans un statut, et c'est pour cette raison que nous demandons qu'on s'en rapporte au ministre à cet égard, convaincu que le désir de de celui-ci sera d'appliquer cet article suivant l'esprit d'après lequel les deux côtés de la Chambre semblent vouloir qu'on lui donne effet.

M. MACPHERSON : Je regrette beaucoup de n'avoir pas entendu l'ensemble de cette discussion.

M. CAMPBELL : Vous en avez peu perdu.

M. MACPHERSON : J'ose dire que non, mais je désire, en quelques mots, signaler plus particulièrement l'article en ce qu'il se rapporte aux raffineries de sucre. Je comprends que le ministre qui a reçu des communications des raffineurs de sucre, lui faisant remarquer que d'après le nouveau tarif ils se trouveront dans une position pire que celle dans laquelle ils ne se sont jamais vus depuis l'établissement de cette industrie au Canada. Je ne veux nullement prendre la part des raffineurs de sucre, mais je pense qu'on devrait leur accorder une attention raisonnable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question viendra sur le tapis lors de l'examen du paragraphe D, tout à l'heure.

M. MACLEAN : Je désire faire remarquer au gouvernement qu'il doit apporter le plus grand soin à l'interprétation de cette clause différentielle, c'est-à-dire qu'il devra la restreinde à l'Angleterre, sans en faire bénéficier les autres pays. S'il ne commence pas par rendre cette clause aussi limitée qu'elle doit l'être, s'il s'écarte le moins du monde de la sévérité qu'elle comporte, on verra essayer de s'accomplir un nombre incalculable de fraudes. Cette clause doit être restreinte strictement à ses termes, et son interprétation doit en rester là. Il faudra que le ministre des Douanes recourre à la

plus grande fermeté pour protéger le pays contre la fraude.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons certainement pas l'intention de restreindre cette interprétation au point de détruire l'effet de la clause différentielle, mais nous ne nous proposons nullement d'en étendre le sens jusqu'à permettre l'importation frauduleuse de marchandises.

M. FOSTER : Le ministre des Finances qui tourne autour de la question à son aise, est parfaitement capable de voir les immenses difficultés que le libellé de cet article-ci offre à son application. D'abord sa nature autocratique est clairement évidente. Le ministre des Douanes est réellement le maître de toute la situation ; c'est l'arbitre suprême, l'unique arbitre. Et je n'ai aucune sympathie pour lui au sujet de la somme de labeur qui lui sera imposée, car, d'abord, il l'a voulu, et ensuite, il n'est pas ici ce soir, alors qu'on suggère tant d'avis précieux de nature à faciliter beaucoup ce labeur, et à former une masse de renseignements qu'il ne sera que trop heureux de trouver quand viendra le moment d'appliquer cet article.

Relativement aux articles manufacturés, l'article est d'une application des plus difficiles, et il aura réellement l'effet, spécialement au sujet des marchandises venant d'Angleterre, de rendre possible l'importation en vertu de la clause différentielle de certains produits fabriqués en dehors de l'Anterre, en Europe. Je ne vois pas comment le ministre des Douanes va pouvoir s'en garer. Que va-t-il faire relativement à ces immenses catégories d'articles dont le nombre est presque infini, qu'on peut fabriquer en partie sur le continent, puis transporter en Angleterre pour les y finir, et marquer comme étant de fabrication anglaise dans le cas où on leur apposerait une marque quelconque ? Le marchand canadien se rend à Birmingham ou à Londres, ou dans tout autre grand entrepôt d'Angleterre et il y achète de ces articles-là du marchand de gros. Ce sont des marchandises anglaises. Il n'est pas pour demander si elles sont anglaises ou non ; il les achète tout simplement pour les importer ici de la mère-patrie. Que va faire à ce sujet le ministre des Douanes ? Qui d'abord soulèvera le point ? Prenons une assiette ou n'importe quoi de ce genre, et supposons que les neuf dixièmes de la matière première et de la fabrication qui la composent aient été fournis en Allemagne ou dans tout autre pays du continent, puis qu'on l'ait expédiée à une maison de gros en Angleterre, qui y aurait mis la dernière main, pour être en définitive vendue à un importateur canadien.

M. WOOD (Hamilton) : L'honorable député voudrait-il nommer une ou deux de ces catégories d'articles ?

M. FOSTER : Il n'est pas nécessaire de les mentionner en détail, elles sont légion. Mon honorable ami (M. Wood) dit que tout officier des douanes du Canada peut dire si certains articles sont de fabrication allemande, suisse ou autre.

M. WOOD (Hamilton) : Oui, il le peut.

M. FOSTER : Mon honorable ami est intelligent, et il sait qu'il est de beaucoup plus intelligent que la moyenne des officiers des douanes, à cause de sa longue expérience des affaires ; cependant, lorsqu'un objet a été manufacturé partie dans un pays, partie dans un autre, peut-il dire de quelle fabrication nationale il est ? Si l'article est manufacturé en entier dans un pays, un homme d'expérience pourra le dire. Et mon honorable ami (M. Wood) ne sait-il pas que les conditions se trouvent maintenant tout à fait changées ? Autrefois, quand les autres pays payaient les mêmes droits que l'Angleterre, ils n'avaient aucun intérêt à fabriquer en partie seulement leurs articles pour les envoyer finir en Angleterre, mais maintenant voilà qui va devenir avantageux pour ces pays-là.

M. WOOD (Hamilton) : Je parle de la catégorie des marchandises qui me concernent, et dont j'ai fait le commerce pendant près de cinquante ans. Les officiers des douanes de tout le Canada, savent parfaitement quelles sont les marchandises provenant des divers pays. Ils le savent, non seulement grâce à la qualité et à l'apparence de ces marchandises, mais encoreg râce aux factures et à tout ce qui s'y rattache.

M. FOSTER : Je ne puis arriver à faire envisager par mon honorable ami, le député de Hamilton (M. Wood), la chose à mon point de vue. Supposons qu'on aille aux Etats-Unis frapper une cuiller, une fourchette ou un couteau suivant un modèle apporté avec soi du Canada, et qu'on revienne ensuite ici faire mettre la dernière main à l'article, mon honorable ami qui ignore ce qui s'est passé, pourra-t-il dire, lorsque l'objet lui sera présenté après avoir été fini, si une partie en a été fabriqué ou non aux Etats-Unis ?

M. WOOD (Hamilton) : Un quincaillier d'expérience pourrait nous le dire en un instant. C'est sa besogne de le constater.

M. FOSTER : Le modèle serait exactement le même, et exécuté absolument avec le même métal. Est-il quelque chose dans l'air à Rochester, par exemple, qui laisse sur un morceau d'acier une impreinte ou une odeur capable d'être distinguées par mon honorable ami l'orsqu'il se l'approche de la figure ?

M. WOOD (Hamilton) : Il y a sur chaque marchandise un fini particulier à chaque pays, que découvre facilement un homme expérimenté.

M. FOSTER : Eh bien ! je ne crois pas pouvoir continuer l'argumentation avec mon honorable ami. Je devrai m'adresser à ceux qui n'ont pas l'expérience du commerce de la quincaillerie ni du commerce des articles de même nature. Je m'adresse maintenant au ministre des Finances et aux administrateurs des lois de douanes. Comment peuvent-ils dire si un article a été fabriqué en Grande-Bretagne, ou non ? Qui va soulever la question ? L'exportateur anglais ne la soulèvera pas, car il est intéressé à vendre ses produits au Canada ; le fabricant d'Allemagne, de Belgique ou de Suisse, qui a envoyé la matière première ou les produits à moitié finis au fabricant anglais ne la soulèvera pas ; l'importateur lui-même ne la soulèvera pas. Qui, alors, la soulèvera ? Elle ne peut être soulevée que de deux façons. Où le département des douanes doit se méfier de tout, et exiger la preuve en ce qui a trait à tout ce que l'on importe de la Grande-Bretagne, ou ceux qui fabriquent un article similaire dans ce pays-ci doivent avoir partout leur

armée d'espions et d'agents, et objecter à tout ce qui est importé dans leur branche d'industrie. C'est là une manière de considérer la question d'après le sens commun. C'est précisément ce qui aura lieu. Je crains que ce que nous aurons réellement avec cet état de choses, ne soit, non pas le commerce privilégié avec la Grande-Bretagne, mais je crains que ces articles manufacturés ne passent par la Grande-Bretagne, et ne soient importés de tous pays manufacturiers en Europe, autant que cela peut se faire avec avantage ; et la concurrence commerciale est si grande que partout où l'on peut trouver un débouché pour des marchandises en payant un quart de moins sur les droits en adoptant un certain système, on doit le faire. Alors, j'aimerais demander à mon honorable ami sur quel principe il se base pour donner la préférence aux Antilles, en ne faisant aucune distinction entre le bon et le mauvais, mais protégeant également le juste et l'injuste.

Dans les différentes colonies, comme il le sait, les droits sont très différents. Quelques-unes ont des droits très élevés sur les produits que nous leur envoyons ; d'autres ont des droits très légers. Aux Bermudes, je crois, le tarif imposé sur les marchandises importées est extrêmement bas, et les marchandises qui nous viennent de là pourraient être importées en vertu du tarif privilégié aux mêmes conditions que les marchandises venant de la Grande-Bretagne. Mais il y a d'autres colonies, dont les tarifs imposés sur les produits que leur enverraient nos cultivateurs sont très élevés. Vous ne faites aucune distinction ; tout est abandonné, et pour rien. Cela ne peut reposer sur aucun principe quelconque ; nous donnons aux Antilles une préférence sur nos marchés sans rien recevoir en retour.

Relativement à la partie importante de la main-d'œuvre, supposons que la question surgisse et que le ministre des Douanes ait à rendre sa décision, comment arrivera-t-il à une conclusion relativement à la quantité exacte de la main-d'œuvre nécessaire ? Je n'ai pas entendu mon honorable ami expliquer ce que l'on pourrait appeler une partie importante de la main-d'œuvre qui entrerait dans la production. Il n'y a rien de défini. C'est une des clauses les plus vagues que l'on puisse rédiger, et elle est rédigée de telle façon que ce qu'elle signifiera, enfin de compte, sera virtuellement, je crois, l'importation de toute cette catégorie d'articles que l'on peut importer en ce pays par l'Angleterre, souvent en les faisant finir en Grande-Bretagne, et plus souvent, peut-être, en ne les faisant pas finir du tout ; car nos amis allemands se prêtent merveilleusement aux faibles et aux coutumes du peuple avec lequel ils font le commerce. Je ne saurais comprendre comment mon honorable ami peut conserver cette phrase. Il a peut-être une idée de ce que veut dire une partie importante de la main-d'œuvre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que mon honorable ami a oublié ce fait important : La Grande-Bretagne est encore un très grand pays manufacturier ; et bien qu'en un petit nombre de branches l'Allemagne puisse lui faire concurrence, l'on ne doit pas supposer que dans la plupart des articles qui seraient importés, les Allemands peuvent se gêner, comme ils seraient obligés de le faire si, au lieu de nous envoyer directement leurs produits, comme aujourd'hui, ils devaient d'abord les envoyer en Grande-Bretagne pour les faire finir, et payer ceux qui les finiraient avant de les expédier au Canada. A mon avis, le manufacturier anglais, avec cet avantage, pourrait, peut-être, pas dans tous les cas, mais dans presque tous, éloigner de notre marché son concurrent allemand, qu'il est très désireux d'éloigner ; tandis que, d'un autre côté, s'il était prouvé que l'on élude la loi, je crois que vous pourriez confier à nos manufacturiers, qui veilleront d'assez près à ces matières, le soin de renseigner le ministre des Douanes sur toute tentatives d'éluder la loi au moyen d'importations d'articles de provenance douteuse.

Après un ou deux ans d'application, il sera peut-être possible de nous rendre aux désirs de l'honorable député et de définir plus exactement cette disposition. Mais je signalerais le fait qu'en Angleterre, où une énorme proportion de tout ce qui s'y fait est fabriqué d'articles importés de tous les pays du globe, tous les privilèges que nous nous proposons de lui donner seraient absolument détruits si nous interprétions cette clause trop rigoureusement. L'honorable député a exagéré le nombre des articles qui seront importés d'Allemagne et d'autres pays étrangers par l'Angleterre. Le peu d'expérience que j'ai en ces matières tend à démontrer que vous ne pouvez pas envoyer de marchandises du lieu de fabrication, dans un pays étranger, en des centres comme Londres, Birmingham ou Manchester, ou tout autre point d'exportation en Angleterre, sans faire des dépenses supplémentaires assez considérables sous forme de frais de transport et de sommes payées en Angleterre pour mettre ces produits en état d'être exportés. Si nous cherchions à définir exactement comment cela se fait, nous aurions dix fois autant de peine. La seule manière possible d'y arriver, c'est d'accorder au ministre des Douanes une discrétion raisonnable. L'honorable député sait aussi que cela est nécessaire, dans l'intérêt du revenu, pour empêcher les contestations interminables qui peuvent naître si l'on permet aux exportateurs d'en appeler de Caïphe à Pilate, du ministre des Douanes au Gouverneur en conseil, à la commission de la Trésorerie et aux tribunaux. Après tout ce qui a été dit et fait, il s'agit de la remise de droits. Il s'agit d'accorder certains privilèges à certains particuliers qui les méritent, et, partant, il est juste que le gouvernement impose des règlements raisonnables à ces particuliers et les oblige à faire eux-mêmes la preuve lorsqu'il y a contestation.

M. HUGHES : Je vois dans la résolution que certaines îles, la Jamaïque, les Bahamas et autres Antilles sont comprises dans la clause de préférence. Je ne me lève pas pour critiquer, mais pour faire une recommandation. Le Canada subventionne une ligne de steamers qui fait le service entre ce pays et les colonies australasiennes. Ces steamers font escale aux îles Fidji, et à la Nouvelle-Zélande. Le Queensland produit toutes les denrées tropicales que produisent ces dernières îles. Par exemple, il est considéré comme l'un des meilleurs pays du monde pour la production du sucre. Les îles Fidji produisent aussi des quantités considérables de sucre et de fruits tropicaux. Ces colonies importent d'immenses quantités d'articles canadiens. Elles importent aussi des produits de la ferme et consomment une quantité considérable de farine canadienne, et d'autres denrées canadiennes qu'elles produisent elles-mêmes. Ainsi, tandis que la Tasmanie et autres colonies austra-

lasiennes, produisent des pommes en grande abondance, qu'elles exportent en Europe en hiver, elles en importent aussi en été. Elle importent de grandes quantités de notre bois. Tous les steamers qui quittent Vancouver y laissent des centaines de tonnes de fret. La difficulté, c'est d'encourager le fret de retour.

Ces colonies achètent tant de nous, qu'il n'est que juste, en appliquant ce système, que le gouvernement s'en occupe lorsqu'il s'occupe des autres colonies, et je puis assurer aux honorables membres de la droite que les colonies australasiennes sont tout aussi loyales, tout aussi favorables au commerce de préférence, et qu'elles étaient tout aussi désireuses que nous de voir supprimer les privilèges accordés par traités à l'Allemagne et à la Belgique. Pendant plusieurs années, ces colonies se sont efforcées, comme le Canada l'a fait, de faire abroger ces traités ; de sorte que, puisque ces privilèges sont étendus à nos colonies sœurs des Antilles, il n'est que raisonnable qu'ils le soient aux colonies australasiennes.

M. McDOUGALL : Relativement à la question dont l'honorable député de Hamilton (M. Wood) parle si légèrement, j'aimerais demander à l'honorable ministre des Finances, qu'est-ce qu'il y a dans ces résolutions qui empêcherait les exportateurs d'Allemagne, de Belgique ou de France d'envoyer en Angleterre les parties à bon marché qui entrent dans la fabrication de certains articles, de les assembler en Angleterre, puis de les expédier en ce pays sans payer le droit dont elles seraient frappées sans cela. Prenez, par exemple, les chapeaux pour femmes, lesquels consisteraient peut-être de rubans, de plumes, de velours, de dentelles et de nombre d'autres articles dont tous pourraient être fabriqués dans des pays étrangers et convertis en chapeaux en Angleterre. Comment pouvons-nous nous attendre à ce que les officiers de douane en ce pays puissent dire d'où proviennent ces articles qui entrent dans la fabrication d'un chapeau fait en Angleterre? Je suis convaincu que ce serait impossible.

Le même argument pourrait s'appliquer à des centaines d'autres articles. Prenez, par exemple, les manteaux, certaines branches de nouveautés, les chaussures, les lainages et les soieries, les bas, les cravates, les boutons, composés d'articles à bon marché qui peuvent être fabriqués en dehors de l'Angleterre, mais qui peuvent être assemblées en ce dernier pays et de là exportés au Canada avec cette réduction. Comment les officiers de douane pourront-ils dire où ces articles ont été primitivement fabriqués?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'était pas présent lorsque j'ai répondu à cette question. Il est difficile de dire exactement comment cela se fera, et c'est pourquoi nous ne devrions pas chercher à le faire. La clause a pour but de donner au ministre des Douanes le pouvoir de décider les questions à mesure qu'elles se présenteront. Si, dans le cas des chapeaux, il est évident pour le ministre des Douanes qu'une petite partie de l'article seulement a été faite en Angleterre, et que c'est virtuellement un article de fabrication étrangère, envoyé en Angleterre pour éluder la loi, le ministre l'exclura de l'application de cette clause.

Je ne vois pas comment nous puissions expliquer les difficultés, et je suis d'avis qu'il est beaucoup mieux de laisser la question à la discrétion du ministre. Je ne prétends pas que vous puissiez définir exactement la manière dont cette question peut être résolue, mais tout ce qu'il est possible à l'intelligence humaine de faire sera fait, et le but de la disposition sera mieux atteint en laissant au ministre la discrétion que nous désirons lui laisser, plutôt que de chercher à lui imposer des obligations que les honorables membres de la gauche auraient beaucoup de difficultés à définir.

M. McDOUGALL : L'honorable ministre admettra qu'il est impossible au ministre des Douanes d'établir la distinction, et, en conséquence, pourquoi ne pas revêtir l'honorable ministre d'autres pouvoirs?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Qu'est-ce que suggérerait l'honorable député?

M. McDOUGALL : Si la chose me concernait, je revêtirais le ministre des Douanes du pouvoir suivant : Qu'il exige des fabricants une déclaration portant que les articles qui entre principalement dans la fabrication d'un article quelconque sont le produit de l'industrie anglaise, et non de l'industrie étrangère.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un sage avis, et le ministre des Douanes l'acceptera sans aucun doute.

M. McDOUGALL : Je prétends que c'est le parlement qui devrait le revêtir de ce pouvoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le parlement le lui donne par cette résolution.

M. McDOUGALL : Je puis me tromper, mais il me semble que le parlement devrait donner en termes précis ce pouvoir au ministre des Douanes.

M. WOOD (Hamilton) : La chose est faite dans une grande mesure à l'heure qu'il est.

M. McDOUGALL : Le pouvoir devrait être donné par cette résolution.

M. CLARKE : J'aimerais avoir quelques renseignements relativement à l'importation d'articles tels que biscuits, confitures, marmelades, etc. Ces articles sont faits, dans une grande mesure, dans les îles britanniques avec le sucre de pays étrangers. Se propose-t-on d'importer ces artices en vertu du tarif différentiel? Prenez la pâte à papier. Des quantités considérables de pâte de bois sont exportées de ce pays en Europe, où l'on en fait du papier.

Le tarif différentiel sera-t-il appliqué à ce papier?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il me semble que cela devrait être, si ce papier est fait de bonne pâte canadienne. Je ne vois pas pourquoi il ne le serait pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Naturellement, l'importation de la pâte de bois n'est pas restreinte à la pâte de bois du Canada. Des quantités considérables en seront importées des Etats-Unis et d'autres pays. La pâte faite avec ce bois étranger profitera-t-elle de la clause de préférence?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela dépendrait beaucoup de la proportion de main-d'œuvre britannique qui entre dans sa fabrication. Si elle était en substance de fabrication britannique, elle en profiterait, mais c'est encore une question au sujet de laquelle nous ne saurions donner de détails. L'honorable monsieur remarquera que nous avons adopté une disposition pour ce qui a trait au sucre raffiné ; mais le sucre entre dans la fabrication de tant d'articles que je crains qu'il ne soit impossible de le suivre partout. Nous avons adopté une disposition pour l'admission de sucre raffiné seulement lorsqu'il provient de sucre brut produit dans les possessions britanniques ; mais en ce qui concerne les divers articles dans la fabrication desquels il entre du sucre, cela ferait un nombre considérable d'articles.

M. CLARKE : Les marmelades, les biscuits, etc., seraient-ils compris dans cette clause de préférence.

Le MINISTRE DES FINANCES : Seulement lorsqu'il serra démontré à la satisfaction du ministre des Douanes que la proportion de main-d'œuvre anglaise qui entre dans leur fabrication est telle, qu'ils doivent profiter de la préférence.

M. IVES : Prenez l'article du papier auquel mon honorable ami a fait allusion. La pâte de bois est importée des Etats-Unis. La pâte de bois chimique, lorsque le fret est payé et qu'elle est livrée sous mât à Londres ou Liverpool, coûte environ £9, ou très près de deux cents la livre. Tout vient des Etats-Unis ; c'est le produit de la main-d'œuvre et du bois des Etats-Unis, et le fabricant anglais convertira cela en papier qu'il expédiera ici, et qu'il vendra trois cents et demi la livre, de sorte que plus de la moitié de la valeur du papier est produite par la main-d'œuvre, les matériaux et le fret des Etats-Unis. C'est un cas où vous comprenez dans la clause de préférence un article dont plus de la moitié est le produit de la main-d'œuvre et des matériaux étrangers, venant d'un pays qui n'a aucun droit à un privilège.

Vous constaterez, je crois, que vous devez restreindre cette résolution à la matière première, quand bien même il vous faudrait préparer une clause distincte déclarant que la laine et le coton brut et autres articles que nous pourrions mentionner doivent être considérés comme matière première. Limitez la résolution à l'importation de marchandises fabriquées entièrement en Angleterre, bien que la matière première soit importée, et, par une seconde clause, dites que, pour les fins de cet acte, la laine, le fer en gueuse, l'acier, etc., seront considérés comme matière première pour les fins de cet acte. La difficulté d'appliquer la disposition telle qu'elle est sera insurmontable.

M. CLANCY : Je signalerai deux ou trois articles que l'on importe beaucoup au Canada, les bicycles et parties de bicycles. De grandes quantités de bicycles et de parties de bicycles sont importées de pays étrangers en Angleterre. Nous nous attendons à ce qu'il y en ait des quantités considérables, et si nous pouvons en exporter des quantités considérables, d'autres pays peuvent faire la même chose. Nous importons aussi de très grandes quantités de bicycles et leurs parties. J'aimerais demander comment le ministre des Douanes, en vertu des pouvoirs discrétionnaires qui lui sont conférés et avec le désir de se conformer à la résolution autant que possible, j'aimerais demander, dis-je, comment le ministre des Douanes pourrait juger des questions de cette nature.

Prenez aussi les cuirs, dont des quantités considérables sont importées de tous pays en Angleterre. De fait, le Canada en exporte des quantités très considérables et en importe encore. Prenez les courroies en cuir. Un douanier quelconque, ou le ministre des Douanes lui-même pourrait-il dire quelque chose au sujet d'une matière de ce genre ? Il ignore absolument l'application de cette clause. Qu'arrivera-t-il ? Il y aura dans le commerce une incertitude et une confusion auxquelles la population de ce pays ne devrait pas être soumise. Supposez qu'une grande quantité de riz soit importée, quelle serait l'opinion de l'honorable ministre àce sujet ? Je ne sais pas s'il considère le nettoiement du riz comme une fabrication. L'honorable ministre du Commerce croyait que c'était une très faible partie du travail, et il croyait que quelques rizeries se maintenaient aux dépens de la population de ce pays. Et, cependant, c'est une question dont l'honorable ministre aura à s'occuper si cette résolution est adoptée. Il ne s'agit pas de donner un pouvoir discrétionnaire. Après tout, il est donné. Il s'agit de l'impossibilité absolue du ministre des Douanes de l'appliquer, quels que soient les moyens qu'il puisse employer. J'ai fait remarquer qu'il était parfaitement impossible à l'honorable ministre de se renseigner de manière à décider ces questions. L'honorable député de Hamilton (M. Wood) nous dit qu'il le pourrait ; mais à chaque bureau de douanes il n'y a pas un quincaillier, ni un expert en lainages ou en cotonnades. Le ministre des Douanes lui-même, tout en lui rendant justice, ne pourrait pas appliquer la loi.

Mais l'on nous dit—et j'admets que cela a beaucoup de poids—que, si nous avons le commerce privilégié, la même question surgira. J'espère que cette question se présentera sous une forme différente de celle-ci. Lorsque cela arrivera, il nous faudra établir des règlements rigoureux. Il peut arriver que nous ne soyons pas prêts à admettre autant de catégories de marchandises qu'on le propose ici, et la raison pour laquelle nous les limiterions serait la protection de la population qui fabrique dans ce pays une classe d'articles de cette nature. La grande question a trait à la difficulté qu'il y a d'appliquer cette clause.

M. POWELL : J'aimerais savoir de l'honorable ministre des Finances s'il a une idée quelconque du volume de commerce d'importation en ce pays qui sera détourné des pays étrangers en Grande-Bretagne. Naturellement, je ne demande pas un calcul précis ; une estimation générale est tout ce que nous pouvons demander. Mais, en examinant cette question, le ministre des Finances a dû considérer l'effet de cette clause ; il a dû considérer si, en cette matière, nous donnons quelque avantage important, ou non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains de ne pouvoir donner à l'honorable député une estimation précise. A notre avis, dans un sens, nous donnons un avantage important à la Grande-Bretagne, en tant que des conditions de tarif favorables constituent un avantage, et nous donnons aussi un avantage au peuple du Canada en accordant cette

réduction. Nous n'avons même pas fait d'estimation approximative du montant. Parlant généralement—et nous ne pouvons parler qu'à un point de vue général—lorsque vous faites une distinction de 25 pour 100 entre les marchandises anglaises et les marchandises étrangères, les importations de marchandises anglaises doivent être augmentées considérablement. Mais il nous est impossible de donner des chiffres ; nous n'avons fait aucune estimation.

M. POWELL : D'après les chiffres du commerce de la Grande-Bretagne, la situation doit certainement être alarmante pour les négociants anglais. Depuis 1878, je vois par nos tableaux que nos importations ont augmenté de vingt millions, en comprenant l'année 1878 et l'année dernière. Je vois que bien que nos importations totales aient augmenté de vingt millions, nos importations de Grande-Bretagne ont diminué de huit millions, mais nos importations des Etats-Unis—je parle des importations destinées à la consommation domestique—ont augmenté d'au moins trois millions ; celles de France, de $1,500,000 ; celles d'Allemagne de $7,000,000 ; celles de Belgique, de $700,000 ; celles de Chine et du Japon, de $2,800,000 ; et celles de tous les autres pays, de $4,500,000. Or, si le ministre des Finances, le ministre du Commerce et le ministre des Douanes espèrent changer le cours des affaires et augmenter le commerce britannique aux dépens du commerce étranger, j'aimerais le savoir avant de voter pour ce projet. Je demanderai à l'honorable ministre s'il espère ainsi détourner le commerce des pays étrangers vers la Grande-Bretagne, de façon à changer le courant qui a été défavorable à la Grande-Bretagne pendant les vingt dernières années.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député verra qu'en somme, la Grande-Bretagne aura un avantage de 6 à 9 pour 100 probablement sur ses concurrents américains et allemands. Or, si le négociant anglais n'est pas capable, avec un avantage comme celui-là, d'améliorer considérablement sa condition, il ne le mérite pas. A mon avis, il aura un avantage sur tous ses concurrents étrangers, et nous voulons qu'il l'ait ; à lui d'en profiter. D'après moi, il a été négligent, et ses propres rapports officiels prouvent qu'il a négligé de se conformer aux exigences de notre commerce et du commerce d'autres pays. Mais nous donnons une chance à John Bull. Il n'y a aucun doute qu'il y a eu diversion au grand détriment des importations anglaises. Notre commerce avec les Américains a augmenté beaucoup plus rapidement que notre commerce avec la Grande-Bretagne, et le temps est venu, je crois, de donner une chance à cette dernière. Je ne saurais dire, personne ne saurait dire absolument, quand et jusqu'où il est possible que cela s'étende.

M. POWELL : Nous pourrions avoir une estimation.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est une matière extrêmement difficile, comme le sait l'honorable député et comme il pourra encore mieux s'en assurer en jetant un regard sur la page des exportations dans le livre qu'il a dans les mains et il ne faut pas examiner seulement les taxes qui sont perçues en vertu d'un tarif de douane, mais il faut prendre en considération une foule d'autres choses pour pouvoir dire quel sera le développement du commerce.

M. FOSTER : Ainsi pas un de vous n'a essayé de faire le calcul.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Quelques-uns de nous ont tenté de faire le calcul, mais après examen, nous avons constaté qu'il nous serait à peu près impossible de connaître la somme exacte ; comme il aurait été impossible à mon honorable ami, en 1896, d'estimer quelles seraient exactement les recettes de 1897. Mon honorable ami se rappellera qu'il a tenté la chose, dans le temps, et qu'il s'est grandement trompé. Je pense que tout le monde comprend que vu les avantages que nous nous proposons d'accorder, notre commerce avec l'Angleterre prendra, suivant toute probabilité, une expansion considérable.

Je ferai observer que les renseignements que nous avons obtenus dans les deux ou trois derniers mois, permettent au gouvernement de dire que ce commerce s'accroît. Il y a eu une amélioration considérable durant le trimestre expiré le premier avril dans les exportations de la Grande-Bretagne au Canada. Je n'ai pas les chiffres sous la main, peut-être mon honorable ami les a-t-il en sa possession ; dans tous les cas ils ont été donnés ici. Si je me rappelle bien, je crois que les exportations de la Grande-Bretagne ont augmenté de 12 pour 100, comparées à ce qu'elles étaient l'an dernier, dans le même trimestre. C'est là un assez bon indice que les mesures qui ont été prises....

M. POWELL : Me serait-il permis de demander au ministre du Commerce si c'est là plus que la proportion de l'augmentation générale des importations durant la même période ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que c'est beaucoup plus. L'augmentation générale des importations n'a jamais atteint ces chiffres. Naturellement, ces renseignements sont puisés dans les rapports du commerce de la Grande-Bretagne. Les exportations au Canada, durant le mois de mars, ont augmenté de 6 pour 100, et durant les trois mois de 12 pour 100. Tel est l'état que nous a cité l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen). Les exportations totales de la Grande-Bretagne, durant la même période ont diminué de 4 à 3 pour 100. Ce contraste en faveur du Canada peut être raisonnablement attribué au nouveau tarif canadien. Je ne puis donner, dans le moment le chiffre précis de nos importations durant ces trois derniers mois ; mais, parlant de mémoire, bien qu'elles aient apparemment augmenté de 12 pour 100, je pense qu'elles peuvent avoir augmenté de 7 ou 8 pour 100. Mais faire un calcul absolument précis serait impossible, et je ne l'entreprendrai pas. Si l'honorable député (M. Powell) veut une estimation approximative,—il voudra bien se rappeler que ce n'est là qu'une conjecture—je lui dirai que, suivant moi, l'augmentation probable de ce commerce sera de quatre ou cinq millions, c'est-à-dire aussitôt que le tarif de 25 pour 100 sera en vigueur. Il voudra bien se rappeler qu'aujourd'hui la réduction des droits n'est que de 12½ pour 100, ce qui sera loin, suivant les probabilités, de produire d'aussi bons résultats qu'une réduction de 25 pour 100. N'oubliez pas cependant que ce n'est pas une prédiction que je fais, mais une simple estimation approximative.

M. POWELL: Je suis prêt à prendre cela pour admis. Sous quelques points que nous envisagions cette question, c'est simplement un leurre. D'abord si cette réduction ne donne pas davantage au marchand et à l'exportateur anglais, c'est un leurre. Jusqu'ici, c'est un leurre pour le fabricant anglais. Si cette réduction de droits lui est favorable et augmente de cinq millions les exportations de la Grande-Bretagne au Canada, alors c'est une fraude et un leurre en ce qui concerne les contribuables de ce pays. Le ministre des Finances nous a dit que les contribuables canadiens retireraient tous les avantages qui résulteraient de l'augmentation des exportations de la Grande-Bretagne. C'est là une erreur palpable. Supposez, par exemple, que ce projet ait l'effet de diminuer de dix millions au profit de la Grande-Bretagne le commerce d'importation que les Etats-Unis font avec nous. Qu'est-ce que cela représente? Si nous importons des Etats-Unis, pour une valeur de dix millions, des marchandises sur lesquelles nous percevons un droit de 33⅓ pour 100, cela représente $3,333,333 de droits de douane versés au trésor public. Un quart de cette somme donne $833,333, c'est ce que représente la réduction de notre tarif en faveur de l'Angleterre. Or si cette somme, sous l'empire du tarif de droits différentiels, est nécessaire, et elle le sera peut-être, car la question présente des doutes tellement graves qu'un homme aussi bien versé dans les affaires commerciales que le ministre du Commerce ne voudra pas risquer sa réputation à ce sujet, il est extrêmement douteux que nous allions prendre la somme totale que représente cette réduction de 25 pour 100 pour la donner au producteur anglais. Qu'est-ce que cela veut dire? Nous payons les marchandises anglaises le même prix que les marchandises américaines, et je viens d'indiquer ce que cela représente pour les contribuables canadiens. Si nous achetons des Etats-Unis pour dix millions de marchandises, nous versons $3,333,000 dans le trésor public, mais si nous achetons ces marchandises de la Grande-Bretagne, nous ne versons pas cette somme, mais le quart, $833,000. C'est un leurre. En agissant ainsi, nous faisons aux producteurs et aux fabricants anglais un cadeau de $833,000 par année, et nous demandons réellement aux contribuables du pays de mettre la main à leur gousset et de payer cette somme. Tel est le résultat et nous ne pouvons l'éviter.

Si l'honorable ministre du Commerce estime à cinq millions l'augmentation des importations anglaises, alors cette hypocrite fidélité à l'empire, cette fantastique idée impériale, coûtera aux contribuables canadiens, non pas $833,000, mais $416,000 par année. Si nous achetons ces marchandises de la Grande-Bretagne payons-les de manière à en tirer tout le profit possible. Si nous donnons quelque chose à la Grande-Bretagne, que ce soit à la Grande-Bretagne elle-même. Elle protège notre commerce dans toutes les mers, et si nous voulons l'aider, ajoutons un navire à sa marine, ou payons-lui quelque autre tribut; mais donner de l'argent à des hommes qu'il nous faut supposer boiteux et impotents, incapables de soutenir, sur un terrain égal, la concurrence des autres nations, c'est une absurdité. Que sont devenus les arguments que le ministre du Commerce dirigeait jadis contre la protection et les protectionnistes repus? Où sont les centaines de millions qui, si on en croit ses paroles, lorsqu'il était dans l'opposition, allait dans le gousset déjà trop plein des fabricants? Il n'y a plus de sympathies aujourd'hui pour nos fabricants et nous allons mettre l'argent dans le gousset des Anglais.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Nos contribuables en auront le bénéfice puisqu'ils se procureront les marchandises à meilleur marché.

M. POWELL: Non, pas à meilleur marché; mais nous permettrons aux fabricants anglais de nous envoyer leurs marchandises. Nous n'aurons pas les marchandises à meilleur marché et nous n'en retirerons aucun bénéfice, tout le profit sera pour les fabricants anglais qui auront cette part de de notre commerce et réduiront d'autant les revenus publics. Je serais infidèle au mandat que mes électeurs m'ont confié, si j'essayais, de quelque façon, à nier au Canada le droit de tendre la main à la Grande-Bretagne; mais si nous devons aider la Grande-Bretagne que ce soit la Grande-Bretagne elle-même, la nation anglaise, et non les producteurs de Manchester et de Sheffield, et accordons-lui un équivalent raisonnable en retour de la protection qu'elle donne à notre commerce sur toutes les mers.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Comme la Grande-Bretagne prend les deux tiers de nos exportations, et qu'il est probable qu'elle en prendra beaucoup plus, et comme il n'y a pas de meilleur axiôme commercial que celui-ci: "si vous voulez que quelqu'un achète de vous, achetez de lui" nous stimulerons le commerce que l'Angleterre fait avec nous et encouragerons par là même nos propres producteurs. Il est clair comme le jour que, si vous réduisez le droit sur un certain article, le consommateur canadien en aura le profit. Je sais cependant que les honorables membres de la gauche ne se soucient nullement de l'intérêt des consommateurs.

M. POWELL: L'honorable ministre (sir Richard Cartwright), nous dit que pour faire du commerce, nous devons acheter de ceux qui désirent acheter de nous. Les honorables membres de la droite démontrent par là toute la fausseté de leur argument.

Nos exportations à la Grande-Bretagne ont augmenté par sauts et par bonds; l'an dernier, elles ont augmenté de $17,000,000, tandis que les importations anglaises dans ce pays ont diminué d'année en année, nos exportations aux Etats-Unis ont diminué tandis que nos importations ont augmenté.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Grâce à la "politique nationale."

M. POWELL: Je ne me soucie pas d'en savoir la cause. L'honorable ministre est un trop bon logicien pour ne pas savoir que ses remarques ne sont pas pertinentes. L'honorable ministre a dit que nous avions besoin de la réciprocité pour stimuler le commerce d'exportation. Ce que j'affirme, c'est que dans les conditions modernes, cela n'est pas fondé, et ma prétention est appuyée par les résultats du commerce dans toutes les parties du monde civilisé.

M. McDOUGALL: Je désire demander quelle somme d'argent nous avons remboursée aux pays qui avaient des traités de commerce avec la Grande-Bretagne, pour les droits perçus sur les marchandises imposables auxquelles nous n'avons pas ap-

pliqué le tarif différentiel de l'an dernier, jusqu'au temps où nous avons décidé d'appliquer ce tarif aux marchandises de ces pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis bien faché de ne pouvoir donner une réponse précise à l'honorable député, en l'absence du ministre des Douanes. Je crois que le montant est d'environ $100,000 ; mais je fais cette déclaration sous toutes réserves.

M. McDOUGALL : Alors la réduction en vertu du tarif de 12½ pour 100 a été d'environ $100,000. Il est compris que l'adoption du projet de l'an dernier de donner aveuglément à la Grande-Bretagne seulement un tarif différentiel, a coûté au pays $100,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : La seule différence entre mon honorable ami et moi, c'est que je n'admets pas que nous ayons agi aveuglément en cette matière, et que je dis que nous avons agi avec beaucoup de clairvoyance et que nous avons obtenu ce que nous désirions.

M. McDOUGALL : J'avais compris que le ministre des Finances avait affirmé que le tarif différentiel ne s'appliquerait pas aux autres pays ; par conséquent l'honorable ministre a agi aveuglément dans la matière. S'il avait pris l'avis de l'ex-ministre des Finances qui lui disait qu'il était impossible de mettre à exécution le projet tel qu'il avait été présenté à la Chambre et au pays, nous n'aurions pas été obligés de rembourser $100,000. Il aurait été mieux d'induire la mère-patrie à faire disparaître les restrictions qui ont été abolies subséquemment, et en agissant ainsi, épargner $100,000.

M. FOSTER : J'espère que le ministre des Finances nous donnera un état précis des remboursements qui ont été opérés, et nous saurons alors la somme que nous avons payée par la bévue de l'honorable ministre, sans aucun profit pour le peuple. Ces marchandises sont entrées, ont acquitté des droits élevés, ont été vendues aux consommateurs qui les ont achetées en se basant sur ces droits élevés ; et après que le consommateur a payé le plein prix et les droits élevés en sus, on découvre que le gouvernement est obligé de puiser $100,000 dans le trésor public et d'en faire cadeau aux exportateurs de ces marchandises. L'honorable ministre des Finances peut être parfaitement certain de bien des choses, mais s'il se croit parfaitement renseigné sur les changements de tarif, ce serait une bonne leçon pour lui que de lui faire payer l'amende. Il est très facile de commettre ces bévues et ensuite de mettre la main dans le trésor public pour payer les pots cassés. Je veux clairement expliquer,—et l'honorable député ne niera pas ce que j'avance,—que les consommateurs ont dû payer des droits élevés et de plus une amende de $100,000 à $150,000 pour réparer la bévue du ministre des Finances. L'honorable député de Westmoreland (M. Powell) a présenté un argument analogue et le ministre du Commerce n'a pas même essayé d'y répondre. Voici cet argument : si vous élevez le tarif général au point qu'un pays ne puisse faire la concurrence au sujet de certains articles et qu'ensuite vous abaissiez la barrière pour donner à ce pays l'accès à votre marché, quel avantage peut en retirer le consommateur ? Ces fabricants et ces exportateurs anglais poursuivent le dollar avec autant d'intelligence et d'ardeur que les Canadiens, et lorsqu'ils trouvent un trou pour entrer et voient que la barrière douanière est si élevée, il veut avoir tout ce qu'ils peuvent obtenir en vertu du tarif général. S'ils n'en retirent pas le bénéfice, les importateurs canadiens l'auront, mais les consommateurs ne l'obtiendront pas.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je ne m'imagine pas que les membres de la droite pourront jamais agir de façon à empêcher les membres de la gauche de se lever, de blâmer nos actes et de dire que nous avons commis des bévues. Il est très facile pour l'honorable député de dire que nous avons commis des bévues dans tout ce que nous avons fait, mais le pays n'a pas ajouté foi et n'ajoutera jamais foi à cette assertion si souvent répétée. Si les honorables membres de la gauche supposent qu'en disant chaque jour que nous avons commis des bévues, ils vont avancer leurs affaires et retirer quelque avantage, je peux leur assurer qu'ils se trompent. Le public juge d'après les résultats et non d'après les déclarations creuses des honorables membres de la gauche. Lorsque l'honorable député d'York (M. Foster) affirme que les consommateurs ont dû payer, sur la base du tarif le plus élevé, les marchandises sur lesquelles une partie des droits a été remboursée, son assertion peut être révoquée en doute. Il n'y a pas de doute que la plus grande partie des marchandises ont été vendues après un délai raisonnable à compter du jour où le remboursement des droits eut été connu et vendues de la façon ordinaire avec un profit raisonnable pour le marchand. Ainsi, on peut raisonnablement se demander si tout ce qui a été payé pour le remboursement des droits, n'a pas réellement profité aux consommateurs.

On a dit que la préférence que nous accordons à la Grande-Bretagne sur notre marché était un leurre. S'il y a leurre, c'est bien de la part des honorables membres de la gauche qui prétendent être en faveur d'un tarif de droits différentiels, lorsque toutes les paroles qu'ils ont prononcées et tous les arguments qu'ils ont apportés ce soir, sont contre un tel projet, sous quelque forme qu'il se présente. Ils s'opposent à la réalisation de ce projet, et ils demandent : Comment allez-vous faire ceci, comment allez-vous faire cela, comment allez-vous faire cette autre chose ? Et cependant toutes ces difficultés s'élèveraient si l'on adoptait leurs vues sur cette question. Néanmoins, ils prétendent que toutes ces difficultés proviennent de la manière dont nous proposons d'appliquer à l'Angleterre un tarif de faveur, lorsqu'ils devraient savoir que si ces difficultés existent aujourd'hui, elles existeront quel que soit le système que nous adoptions.

Si nous prenons pour admis que les deux membres éminents de la gauche qui ont discuté cette question ce soir, ont fidèlement exposé les vues du parti conservateur, c'est un véritable leurre que de dire que ce parti est en faveur de l'application d'un tarif de droits différentiels. L'honorable député de Sherbrooke (M. Ives) a dit qu'il n'admettrait aucunes marchandises venant de l'Angleterre, à moins que ces marchandises n'eussent été toutes manufacturées en Angleterre avec des matériaux anglais. Eh bien ! en agissant ainsi, vous fermeriez notre marché aux produits manufacturés de la Grande-Bretagne. Quand un honorable député dit que l'on doit refuser à toutes les marchandises fabriquées en Angleterre avec des matériaux venant de l'étranger, le

bénéfice du tarif différentiel, il repousse alors la théorie d'un tarif différentiel en faveur de la Grande-Bretagne. Il n'y a pas un manufacturer anglais qui ne dirait qu'un pareil tarif n'est pas un leurre de la pire espèce.

Mon honorable ami, le député de Westmoreland (M. Powell), s'oppose à ce que nous donnions à l'Angleterre une préférence sur notre marché, car il s'est efforcé de prouver qu'une réduction de 25 pour 100 ne donne rien à l'Angleterre. Combien donnerait l'honorable député ? Est-ce qu'on ne peut pas raisonnablement lui poser cette question ? Accorderait-il une réduction de 26 pour 100, de 27 pour 100, de 28 pour 100 ou de 50 pour 100 ? Si une réduction de 25 pour 100 ne donne rien à l'Angleterre, combien est-on disposé à accorder de l'autre côté de la Chambre ? Il est évident que mon honorable ami, le député de Sherbrooke, ne veut rien accorder, car il ne veut laisser pénétrer dans le pays aucune marchandise anglaise sous l'empire d'un tarif différentiel. Mon honorable ami, le député de Westmoreland, dit d'un autre côté, que c'est un leurre parce que la réduction n'est que de 25 pour 100 ; mais j'ose affirmer que les honorables membres de la gauche ne sont pas prêts à dire quelle réductien ils feraient dans le tarif en faveur des marchandises anglaises. S'il y a leurre dans cette matière, ce n'est pas de la part des membres de la droite, c'est de la part des honorables membres de la gauche, qui nous parlent depuis dix ans d'un tarif différentiel en faveur de l'Angleterre, mais qui se gardent bien de donner suite à leurs paroles.

M. HENDERSON : Le ministre des Finances s'est indigné de l'attitude des honorables députés de la gauche sur cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelle est votre attitude ?

M. HENDERSON : Pour donner à l'honorable ministre un peu plus de raison d'avoir parlé comme il a fait, je lui dirai que quant à moi, je suis complètement opposé à son plan de tarif de droits différentiels et que je l'ai toujours été. Je n'ai pas honte de le dire. Je l'ai dit l'an dernier lorsque la question a été discutée et je n'ai pas changé d'opinion depuis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quel est votre plan ?

M. HENDERSON : Mon système serait d'obtenir quelque chose en retour de ce que nous donnons. Je n'ai jamais approuvé, et je ne m'attends pas à approuver jamais un système qui consiste à tout donner et à ne rien recevoir. Ce n'est pas là le commerce que le Canada veut faire avec la Grande-Bretagne. Le ministre des Finances a demandé à l'honorable député de Westmoreland d'indiquer la réduction qu'il désirait faire dans notre tarif en faveur de la mère-patrie. Je voudrais donner l'équivalent de ce que nous recevons de la Grande-Bretagne. Ce ne serait que justice, et c'est le seul arrangement commercial que nous pouvons convenablement indiquer.

L'honorable ministre du Commerce nous a dit, il y a quelque temps, qu'il voulait donner une chance à John Bull. Je suis certain que John Bull nous sera très reconnaissant de la chance que nous voulons lui donner. Mais nous ne devons pas oublier qu'il y a dans ce pays un grand nombre des enfants de John Bull qui y sont venus pour y résider et y gagner leur vie, et il est de notre devoir de leur donner une chance tout aussi bien qu'à leur père. Ces enfants ont beaucoup plus de droit à notre sollicitude que John Bull, père, qui est bien capable de se tirer d'affaire seul. Je m'intéresse beaucoup plus au sort des enfants de John Bull qui vivent dans ce pays, qu'au sort de John Bull lui-même, qui demeure sur le vieux continent, et je crois qu'il ne serait pas raisonnable de favoriser exclusivement les fabricants de la Grande Bretagne au détriment de nos ouvriers, de nos artisans et de nos travailleurs. Nous ne devons pas oublier que toutes les marchandises que la Grande-Bretagne nous envoie, doivent nécessairement diminuer d'autant la quantité des marchandises fabriquées dans ce pays, et partant, le travail national et le salaire de nos ouvriers. Pour cette raison, je répète que je ne suis pas en faveur du tarif de droits différentiels que le ministre des Finances nous a imposés.

M. WOOD (Hamilton) : Je suis surpris d'entendre un Anglais parler comme vient de le faire l'honorable préopinant.

L'Angleterre a reçu, depuis plusieurs années, tous les produits que nous lui avons envoyés sans exiger un sou de droit, et sommes-nous pour lui dire aujourd'hui : Vous devez imposer en notre faveur un droit de 5 pour 100 sur les marchandises de tous les autres pays, ou nous ne vous accorderons aucune préférence sur notre marché ? Je suis étonné d'entendre un homme qui ne se dit pas seulement Anglais, mais aussi Canadien, faire une déclaration comme celle qui vient de sortir de la bouche de l'honorable préopinant (M. Henderson).

Certains membres de la gauche ont dit que sous l'empire du tarif différentiel, les marchands n'avaient pas réduit leurs prix et que par conséquent les consommateurs ne retiraient aucun avantage de la réduction des droits. Je dirai aux honorables membres de la gauche que toutes les principales maisons de gros ont non seulement diminué le prix des marchandises importées depuis que le tarif a été réduit de 12½ pour 100, mais qu'elles ont de plus diminué le prix des marchandises de même nature qu'elles avaient en magasin avant la réduction dont je viens de parler. Je suis convaincu que le Canadien a retiré de très importants avantages déjà, et que quand nous aurons une réduction de 25 pour 100, le premier juillet prochain, le prix des marchandises en magasin diminuera d'autant, de sorte que les consommateurs du pays retireront un bon profit du tarif de droits différentiels.

M. TAYLOR : Sur quels articles ?

M. WOOD (Hamilton) : Sur tous les articles importés de la Grande-Bretagne ; et c'est ce que sait bien l'honorable député (M. Taylor). Celui-ci sait bien qu'en achetant certains articles anglais dont il fait usage dans sa manufacture, il obtient le bénéfice de la réduction du tarif jusqu'à concurrence d'un huitième et lorsque la réduction sera de 25 pour 100, il en aura le profit, non seulement sur les marchandises nouvellement importées, mais encore sur les marchandises en magasin dans ce temps-là.

M. POWELL : En réponse à l'honorable ministre des Finances, je dirai que celui-ci, tout en n'ayant pas voulu être injuste, aurait été tout aussi bien d'avoir cette intention, car il a fait preuve

d'injustice dans ses remarques. Voici ce que j'ai dit : " Que sous quelque aspect que nous envisagions cette proposition, c'était un leurre ; que si elle n'avait pas l'effet d'éloigner du marché canadien, au profit de l'Angleterre, les produits étrangers, c'était un leurre, en tant que l'exportateur anglais était concerné, et que d'un autre côté, elle avait cet effet, c'était un leurre en tant que le contribuable canadien était concerné.

Le ministre des Finances me demande quelle serait la réduction que je voudrais avoir. Je ne voudrais avoir aucune réduction sans recevoir l'équivalent. C'est ce que comprennent les honorables membres de la gauche par un tarif de droits différentiels. Si l'on nous accorde l'équivalent de ce que nous donnons nous sommes disposés à faire une réduction, mais pas autrement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis pleinement satisfait de cette explication.

M. McDOUGALL (Cap-Breton) : Le ministre des Finances nous a dit que le consommateur a eu le bénéfice de la réduction des droits qui a été accordée à l'importateur et sa déclaration a été corroborée par l'honorable député de Hamilton (M. Wood). Il me semble, M. le président, que tout membre de cette Chambre devrait savoir que ce n'est pas le consommateur qui est le premier acheteur des marchandises qui entrent dans le pays.

Ainsi, voici un marchand de Montréal qui importe des marchandises d'Allemagne. Il importe d'abord les échantillons. Les commis voyageurs de la maison parcourent le pays et font leurs ventes sur échantillon à prix fixe. L'importateur fait une commande de marchandises suffisante pour faire face aux ventes effectuées par les commis-voyageurs ; les marchandises sont importées et distribuées aux marchands de détail dans le pays. Ce marchand de Montréal importe donc des marchandises au montant de $4,000 qui acquittent $1,000 de droits, et au bout de six mois, le gouvernement lui fait une remise de droits de 12½ pour 100 ; or, le ministre des Finances prétend-il que l'importateur va s'aboucher avec tous ses clients au nombre de plusieurs cents et leur transmettre leur part de la remise de droits ? Pas le moins du monde. Il n'est pas un homme sensé qui oserait le prétendre. Le consommateur a payé le droit et c'est le fabricant ou l'importateur qui empochent le profit. Non seulement le consommateur a payé le 12½ pour 100 dont le gouvernement a fait la remise, mais, en outre, les profits qu'il a plu à l'importateur et au détaillant de réaliser sur ces 12½ pour 100, et il n'a pas touché un seul centin de l'argent remis par le gouvernement. Il est possible que l'importateur abaisse ses prix sur les marchandises qu'il a en magasin, s'il s'est risqué à en importer une certaine quantité au delà des besoins des ventes faites d'avance et qu'il garde en prévision de ventes futures ; mais sur les marchandises qui ont déjà été distribuées aux détaillants dans le pays et par ceux-ci aux consommateurs, pas un seul cent n'a été remis aux consommateurs ou aux détaillants.

M. TAYLOR : J'ai une ou deux questions à poser au ministre des Finances, relativement à une déclaration faite par le ministre des Douanes dans son discours sur le budget.

Le ministre des Douanes nous a dit que, pour la période des six mois finissant le 31 décembre 1897, la réduction de droits de douane effectuée sous le régime du tarif privilégié, de 12½ pour 100, s'est élevée à une totalité de $521,451. Je tiens à savoir si le ministre des Douanes, fait entrer dans ce total de $521,451 les $100,000, plus ou moins, qui, d'après la déclaration du ministre des Finances, auraient été remboursés aux importateurs, ou bien s'il faut les défalquer de cette somme ? Je voudrais aussi savoir quelle est la proportion des marchandises de provenance anglaise ou étrangère qui figurent dans cette somme de $521,451 ; car le ministre des Douanes nous a dit que si la réduction de droits s'appliquait à une seule année, elle se monterait à $1,000,000, et à $2,000,000 pour deux années ; bien qu'il soit évident que le tarif différentiel, pour les six mois précédant le 31 décembre 1897, se soit appliqué à presque tous les pays. Je pensais que les Etats-Unis étaient le seul pays qui n'eût pas participé à cette remise de droits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il serait préférable que l'honorable député posât plus tard cette question au ministre des Douanes, quand il sera présent. Je préfère que le ministre des Douanes réponde lui-même à cette interpellation.

M. DAVIN : Certains ministres ne semblent pas comprendre l'attitude de l'opposition au sujet du tarif de préférence. Nous sommes heureux que les honorables ministres, après avoir maintenu si longtemps une attitude favorable aux Etats-Unis, aujourd'hui qu'ils tiennent les rênes du pouvoir, soient forcés par la logique même des événements, à adopter une attitude loyale et favorable aux intérêts de l'empire. Le seul point sur lequel nous différons d'avis avec le cabinet est celui-ci : nous pensons qu'il serait préférable, non seulement pour le Canada, mais pour l'empire de faire au moins la tentative d'établir entre la mère-patrie et le Canada une véritable réciprocité commerciale dans le sens strict du mot, si la chose est praticable, au lieu d'accorder à l'Angleterre cette préférence léonine. Au sujet de la question même que nous, discutons, l'honorable député d'York-est (M. Maclean), le 30 mars, a posé au ministre du Commerce, alors leader de la Chambre, une question touchant un débat qui a eu lieu, le 14 de mars, à la Chambre des Communes d'Angleterre, et voici la réponse du ministre :

Bientôt, lorsque la Chambre sera saisie du budget, l'honorable député sera en mesure de se procurer tous les renseignements qu'il désire. Ces propositions sont intimement et inséparablement liées à certaines dispositions budgétaires, et nous espérons qu'alors l'honorable député obtiendra pleine et entière satisfaction.

L'honorable député d'York-est n'est pas le seul député qui fut curieux de savoir à quoi s'en tenir sur un fort intéressant débat qui eut lieu le 14 du dernier mois à la Chambre des Communes en Angleterre, lorsque M. Chamberlain proposa un crédit de £120,000 affecté à divers services coloniaux, y compris certains subsides à titre de secours. Au début de son discours, M. Chamberlain, faisant allusion à la question générale du commerce des Antilles, que M. Labouchère voulait aborder, dit :

Comme je l'ai déjà dit, en réponse à une interpellation de l'honorable député de Northampton, il m'est impossible maintenant d'aborder la question générale, et en voici la raison, qui sera de nature à donner satisfaction à la Chambre ; c'est que nous avons entamé avec les Etats-Unis et avec le gouvernement du Canada des négociations qui aboutiront, je l'espère, à l'établissement d'une certaine réciprocité commerciale entre ces deux pays et les

Antilles pour les produits de ce dernier pays. Je ne suis pas encore en mesure de dire que les négociations soient bien avancées.

Au sujet du subside en question, voici ce que dit M. Chamberlain :

C'est un subside assez minime, et il faut l'envisager au point de vue plus large de la prospérité future des Antilles. Nous reviendrons sur cette question, dès que les négociations avec les Etats-Unis et le Canada auront abouti ; mais en attendant, nous espérons que le comité ne nous refusera pas le minime subside que nous lui demandons.

Cédant à la prière de M. Chamberlain, M. Labouchère et autres députés s'abstinrent, non sans difficulté, d'aborder la question générale, et la motion fut votée à une majorité de 158 voix, 236 votant pour et 78 contre. Voilà donc un incident qui atteste clairement qu'à ce moment M. Chamberlain avait entamé des négociations avec le gouvernement des Etats-Unis dans le but d'établir la réciprocité commerciale entre les Antilles et le Canada et entre les Antilles et les Etats-Unis.

Nous n'avons pas à nous occuper en ce moment des Etats-Unis, mais bien du Canada et des Antilles.

Puisque le cabinet semble déterminé à conclure une convention léonine avec l'Angleterre, j'ai été bien aise, je l'avoue, de le voir prendre une attitude tout à fait favorable aux intérêts de l'Empire et faire preuve de zèle à l'égard des colonies en général ; toutefois, en présence de ce qui se passe en Chambre en ce moment, et de ce qui a transpiré au parlement impérial, nous n'avons guère raison d'être satisfaits de la déclaration du ministre des Finances dans son discours budgétaire sur la question même actuellement en discussion. Voici cette déclaration :

Sachant que le gouvernement de Sa Majesté se préoccupe sérieusement de cette question, et que dans la solution de cet ardu problème, il rencontre une foule d'obstacles, la pensée nous est venue que le parlement serait bien aise de tendre une main secourable, suivant nos moyens, à ces colonies des Antilles anglaises qui sont notre marché naturel et avec lesquelles, malgré leur éloignement, nous entretenons d'intimes relations, sans compter que nous avons aussi, comme partie intégrante de l'Empire, notre part de responsabilités à cet égard.

Si nous adhérons trop strictement à la disposition fondamentale de notre tarif de préférence, il faudra bien admettre, je l'appréhende, que les tarifs des Antilles ne nous sont point favorables, et peut-être nous serait-il impossible de faire bénéficier ces colonies de notre tarif privilégié, au moyen d'une simple clause de réciprocité. Après avoir étudié les tarifs des Antilles, nous constatons que les droits y sont fort élevés, sans que l'on puisse toutefois dire que ce soient des tarifs protecteurs.

Dans son exposé financier, l'honorable ministre nous a donné une liste des tarifs de toutes les Antilles ; or, puisque ces tarifs, comme il vient de le déclarer, tout élevés qu'ils soient, ne sont point protecteurs, qui empêche ces îles d'accorder au Canada la réduction de droits de vingt-cinq pour cent que nous sommes en voie de leur concéder par notre tarif de préférence ? Le gouvernement, il me semble, devrait dire au comité pourquoi il n'a pas cherché à obtenir cette préférence sur leurs marchés, en faveur de nos produits, comme, par exemple, la farine, l'avoine, les pommes de terre, le beurre, le fromage, la morue et le bois de construction.

Qui empêcherait ces îles de nous accorder une préférence de 25 pour 100 ? Eu égard à la nature de leurs tarifs, elles ne sauraient nous opposer comme fin de non-recevoir aucune tendance libre-échangiste, comme la chose existe en Angleterre. L'autre jour, j'ai dit à la Chambre avec quelle facilité l'on peut résoudre la seule objection soulevée contre le système de M. Chamberlain, par ceux qui prétendent qu'il ne faut pas imposer de droits réciproques sur les sucres, parce que ce sont des articles d'alimentation. En présence du débat qui a eu lieu à la Chambre des Communes d'Angleterre, et après la déclaration du ministre du Commerce qui nous a promis que le ministre des Finances nous éclairerait au sujet de ce débat et de la déclaration de M. Chamberlain, il me semble que nous avons droit à quelque explication de sa part. C'est maintenant que le ministre devrait nous apporter des éclaircissements, puisque nous sommes en comité et qu'il est plus facile maintenant de discuter à fond et sur le ton de la conversation les questions qui se présentent.

Quant à la question soulevée avec tant d'à-propos par l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), ce serait mal interpréter son attitude que de penser qu'il soit hostile à la préférence commerciale accordée à l'Angleterre, ou qu'il prétende que les avantages découlant pour l'Angleterre du tarif privilégié, puissent tourner au détriment du Canada. Une des propositions du dilemne posé par l'honorable député de Westmoreland se résume à ceci : ce qui facilitera l'importation des marchandises anglaises au Canada, ce sera la préférence de 25 pour 100 qui leur permettra de concurrencer les marchandises des Etats-Unis ; ce n'est donc pas le consommateur canadien qui bénéficiera réellement du tarif. En effet, le ministre du Commerce, et si je ne me trompe, le ministre des Finances ont soutenu une proposition contradictoire à ce sujet.

Tantôt ils disent : nous vous donnons vingt-cinq pour cent de bénéfice, et nous faisons pencher la balance en faveur du consommateur canadien ; tantôt ils disent : nous vous donnons vingt-cinq pour cent de bénéfice, et nous faisons pencher la balance du côté des industriels et des marchands anglais. Comme on dit en jurisprudence, donner et retenir ne vaut. Si c'est le consommateur canadien qui jouit du bénéfice du tarif, le manufacturier anglais n'en saurait jouir en même temps. Il faut donc que le gouvernement opte entre les deux, et l'objection soulevée par l'honorable député de Westmoreland et sa démonstration si logique sont restées sans réplique.

Je reviens au but principal de mon discours. En accordant à l'Angleterre ce qu'il est convenu d'appeler une préférence commerciale, sans rien exiger en retour, le gouvernement a pris une attitude peu sage ; il eut été bien plus logique de sa part, tant au point de vue du Canada que de l'Empire, de demander une préférence sur les marchés anglais en faveur de nos industriels, de nos exportateurs et de nos cultivateurs. Toutefois, je suis bien aise de voir le gouvernement prendre en ce moment une attitude favorable aux intérêts de l'Empire, chose bien préférable, à mon avis, au système de réciprocité ou d'union commerciale avec les Etats-Unis. Je préfère de beaucoup voir le gouvernement manifester des tendances conservatrices, plutôt que de le voir revenir à ses anciennes traditions. Cependant, il y a encore un pas à faire en avant, et ce serait de nous donner ce que M. Chamberlain, lord Salisbury et le duc de Devonshire pensaient que nous demanderions ; ce serait de nous obtenir sur les marchés anglais une situation qui, à la longue, serait plus avantageuse à l'industriel et au marchand anglais que cette préfé-

rence léonine, qui manque à la fois de logique et de diplomatie.

Ce système de préférence n'a absolument rien qui soit de nature à lui mériter l'approbation générale. Tout en me réjouissant de ce que le gouvernement ait été forcé d'adopter son attitude actuelle, j'aurais de beaucoup préféré le voir se ranger à l'avis si souvent exprimé ici par mon honorable ami, le député de Bruce-nord (M. McNeill). Dans un discours que j'ai prononcé sur l'adresse en réponse au discours du Trône, j'ai prouvé, en m'appuyant sur les rapports des comités d'agriculteurs et de petits artisans en Angleterre, qu'une année avant le voyage du premier ministre dans ce pays, le peuple anglais discutait partout cette question du commerce privilégié. Le peuple et les hommes d'Etat anglais étaient mûrs pour cette réforme ; malheureusement, le puissant élément libre-échangiste du cabinet, les ministres favorables aux Etats-Unis qui préfèrent, à tous risques, le dollar yankee au cheling anglais, avaient forcé le premier ministre à abjurer sa profession de foi politique à Brantford, ils l'avaient dépouillé de la force qu'il avait acquise en déclarant qu'il était aussi partisan du commerce de préférence que sir Charles Tupper lui-même, et à peine avait-il fait le trajet de l'Atlantique qu'il se mit à tenir un langage tout difiérent de ce que le peuple canadien attendait de lui. Ce qui se passa alors en Angleterre est tout le contraire de ce que la Bible raconte de Balaam. Le prophète Balaam avait reçu mission de maudire le peuple d'Israël, tandis qu'il le bénit. Le corps électoral canadien, en portant au pouvoir le premier ministre actuel, pensait que celui-ci bénirait le commerce de préférence tandis que pendant son séjour en Angleterre, il est allé par monts et par vaux maudissant partout ce système, et prenant le ciel à témoin que ce n'était rien autre chose que du protectionnisme et que le système protecteur avait fait le malheur du pays. Il s'est déclaré hostile à un Zollverein, à la grande stupéfaction de M. Chamberlain, du duc de Devonshire, de lord Salisbury et de tous les hommes d'Etat anglais qui étaient d'avis que le temps était venu de faire un pas en avant pour consolider et cimenter l'unité de l'Empire.

Ils entendirent le premier ministre de la plus belle colonie de l'Angleterre ridiculiser cette idée et avouer son hostilité au système du commerce de préférence, système si soigneusement élaboré et mûri par les hommes d'Etat de l'Afrique-sud, de l'Australie, à une exception près, et par ceux qui ont fait le Canada ce qu'il est aujourd'hui ; et c'est ainsi que, pour le moment du moins, le premier ministre a donné le coup de mort à nos espérances. Toutefois, il n'a pas réussi à frapper mortellement le système du commerce de préférence, et si l'on en juge d'après le débat qui vient d'avoir lieu au parlement impérial, il est fort possible qu'il nous soit réservé quelque surprise. Je ne saurais me persuader que la réponse apportée à l'interpellation de l'honorable député d'York-est (M. Maclean), par le ministre du Commerce, soit une pure banalité.

Il faut se rappeler que le secrétaire d'Etat aux colonies, en demandant au ministre des Finances (M. Fielding) de lui faire cette faveur, avait besoin d'aide, se trouvant alors aux prises dans le cabinet avec sir Michael Hicks-Beach, dont l'influence contrecarrait la sienne, et c'est alors qu'il s'est trouvé en mesure de dire aux Antilles : " Outre le crédit de £120,000, voici que le Canada est prêt à vous accorder 25 pour 100 de préférence sur son marché." Il est donc fort possible qu'il soit intervenu des négociations et certains arrangements. Je demande donc au ministre quelles négociations ou quels arrangements sont intervenus entre lui et M. Chamberlain, et quelles espérances le secrétaire d'Etat aux colonies lui a laissé entrevoir au sujet de l'avenir du commerce entre la mère-patrie et les colonies, question d'un si grand intérêt pour les députés de la gauche.

M. WOOD (Hamilton) : Je dois dire que je suis un peu surpris du discours de l'honorable député (M. Davin), bien qu'à vrai dire, il n'y a plus lieu de s'étonner de rien de sa part. Il m'a été donné d'assister à l'assemblée des chambres fédérées de commerce, où le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) discuta avec son éloquence et son habileté ordinaires avec les hommes d'Etat anglais la question qui nous occupe en ce moment. Et après deux jours d'une discussion approfondie, à laquelle prirent part sir John Lubbock et plusieurs autres hommes politiques éminents, l'argumentation de sir Charles Tupper avait été complètement démolie. Ils déclarèrent que jamais les industriels anglais ne consentiraient à un commerce privilégié, même de 5 pour 100 avec le Canada ou avec toute autre colonie. Ils établirent qu'ils n'avaient que 4 pour 100 du commerce du Canada, tandis que nous, mendiants effrontés que nous sommes, nous leur demandions d'accorder un privilège de 5 pour 100 à notre commerce, bien que depuis nombre d'années, ils eussent acheté tout ce que nous avions jugé bon de leur expédier et cela sans nous imposer un sou de droit. Et voilà que l'honorable député veut maintenant demander aux ouvriers et aux artisans anglais d'acquitter un droit supplémentaire sur les marchandises importées, et cela, afin de permettre au Canada de vendre d'avantage sur le marché anglais. Je suis vraiment étonné de voir des députés d'origine anglaise chercher en ce moment à imposer de nouveaux fardeaux à la mère-patrie ! Obligés qu'ils sont de concurrencer toutes les autres nations, les industriels anglais, ont besoin de se procurer leurs capitaux et leur main-d'œuvre au meilleur marché possible, sinon, il leur deviendra impossible de rivaliser avec succès avec les Allemands, avec les Français et les Belges. Ils admettent aujourd'hui en franchise tout ce que nous leur envoyons, et, en dépit de cela, nous leur demandons encore de nous donner la préférence, sous prétexte que nous avons abaissé en leur faveur les droits dont nous frappons les marchandises de l'étranger. J'espère donc que l'honorable député (M. Davin) envisagera la question à un point de vue plus patriotique et comprendra que la préférence que nous accordons à la mère-patrie est autant à notre bénéfice qu'à celui de l'Angleterre.

M. DAVIN : L'honorable député peut se dispenser de me prêcher le patriotisme. En fait de patriotisme, je n'ai de leçon à recevoir ni de l'honorable député ni de personne autre. S'il est bon pour nos amis en Angleterre d'avoir une préférence de 25 pour 100, pourquoi ne serait-il pas bon pour le Canada d'avoir une préférence de 5 pour 100 ? S'il n'y a pas de mal à accorder à l'Angleterre une préférence de 25 pour 100, quel mal y aurait-il pour l'Angleterre à accorder au Canada une préférence de 5 pour 100 ? J'espère que le ministre des Finances va nous donner des éclaircissements sur

la question que je lui ai signalée relativement aux Antilles.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai fait allusion à cette question dans mon discours budgétaire, et il serait impolitique, au point de vue des intérêts du Canada, de l'aborder de nouveau. Le tarif, en tant qu'il s'applique aux Antilles, est sans condition. Nous espérons, toutefois, qu'il en résultera du bien dans un autre sens. Je comprends l'embarras des honorables députés de la gauche qui n'envisagent point la question au même point de vue que nous. A leur point de vue, il n'y a de succès possible, qu'à la condition de toujours obtenir quelque avantage immédiat. Ils semblent oublier qu'il y a une prodigalité qui porte des fruits. Il serait impolitique, à mon avis, de toujours exiger compensation en retour de ce que nous donnons. Nous espérons, toutefois, obtenir quelque chose, dans la plupart des cas.

M. CLANCY : L'honorable député d'Hamilton (M. Wood) dit que les Canadiens sont d'effrontés mendiants. Je voudrais bien savoir ce qu'il entend dire par là.

M. WOOD (Hamilton) : J'entends qu'ils demandent toujours sans rien donner.

M. CLANCY : L'honorable député ne cesse de répéter que l'Angleterre nous donne constamment sans que nous lui rendions rien en retour. Il s'agit ici de questions commerciales, et non pas d'affaires de sentiment. L'Angleterre nous traite avec justice, comme elle traite tous les autres pays avec lesquels elle commerce.

L'honorable député de Westmoreland (M. Powell) nous a signalé un fait fort grave. Il nous montre le commerce de l'Angleterre, déclinant constamment, surtout relativement à certains articles et à certains objets fabriqués, dont l'échange, à son avis, nous serait fort avantageux. A ses yeux, l'Angleterre est arriérée dans son commerce, et il faut entreprendre son éducation commerciale aux dépens du peuple canadien.

L'honorable député d'York (M. Foster) prétend de son côté, que l'Angleterre est en arrière de son siècle et qu'il faut la pousser de l'avant au moyen du tarif de préférence. Et où s'arrêtera cette préférence ? Précisément elle se bornera à exclure les importations de l'étranger, et cela aux dépens du peuple canadien. Voici les prétentions des honorables députés de la droite : l'Angleterre se dispute une part de notre commerce, aujourd'hui qu'elle est sur un pied d'égalité avec les autres nations ; or, en lui accordant une légère préférence de 5 pour 100, l'on favorise l'importation des marchandises anglaises dans une certaine mesure ; et en lui accordant 25 pour 100 de préférence, le commerce anglais reçoit un fort encouragement. Je défie, toutefois, les honorables députés de la droite de prouver qu'il existe aujourd'hui un semblable état de choses.

Tout ce que le Canada pouvait espérer, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Westmoreland, c'est de pouvoir importer des marchandises anglaises qui sont constamment en baisse, et elles seront infailliblement importées au pays aux dépens du peuple canadien.

M. BENNETT : Je désire attirer l'attention du ministre des Finances sur les derniers mots de l'article : "dont la décision sera finale." Est-ce à dire qu'à l'avenir il n'y aura plus ni appels aux tribunaux ni décision du ministre des Douanes ? Aujourd'hui, si quelqu'un se croit lésé au sujet d'une inscription en douane, en présentant une pétition de droit à la cour de l'Echiquier, il peut être autorisé à interjeter appel. Il représentera nécessairement une foule de cas où les importateurs demanderont au ministre des Douanes de prendre connaissance de toutes les preuves et alors il faudra faire venir les témoins d'Angleterre. D'autre part, s'il est permis d'en appeler aux tribunaux, ainsi que le veut la procédure actuelle, alors les témoins pourront être interrogés en Angleterre devant une commission.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet article ne porte nullement atteinte aux pratiques suivies au ministère des Douanes, sauf sur le point dont il traite en particulier. Quand il s'agira de savoir si un article de provenance anglaise doit jouir du droit différentiel ou tomber sur le tarif général, l'intention de l'article est que le jugement du ministre des Douanes sera final.

Nous avons mis cela de propos délibéré parce que nous croyons que si l'on peut en appeler au Bureau de la Trésorerie, ou au Gouverneur en conseil ou aux tribunaux ou à tout autre corps, comme cela se produirait constamment en vertu de cela, le tarif de préférence serait impraticable. Nous croyons qu'après que quelques cas seront survenus, le sens de la clause sera si bien déterminé que les importateurs le comprendront parfaitement et qu'il n'y aura pas besoin d'appel. Mais nous croyons que dans l'intérêt du fonctionnement efficace du tarif et pour éviter que la loi puisse être frustrée par des importations de provenance douteuse de marchandises étrangères pour profiter de la préférence de tarif, il est de la plus haute importance que quelque tribunal ait l'autorité nécessaire pour décider en dernier ressort, et nous n'avons pas pu trouver en vertu de notre système de meilleur tribunal que le ministre des Douanes qui, naturellement, n'agira pas arbitrairement dans la matière. Nous sommes tenus de juger qu'il agira en employé intelligent, responsable à ses collègues et par ses collègues au parlement. Mais nous croyons que ce serait un malheur de laisser le champ libre aux appels sur le point dont parle l'honorable député.

M. BENNETT : Est-il prescrit dans les règlements actuels de la douane qu'il n'y a pas d'autres appels que les appels au ministre des Douanes ou les règlements actuels du département des Douanes qui permettent l'appel aux tribunaux s'appliquent-ils à ce cas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il existe des règlements de ce genre, ceci n'y apporte aucun changement. Ceci traite spécialement du cas actuel. De fait, nous savons qu'il y a quelquefois des appels, par voie, je présume, de pétition de droit. Cependant l'intention dans ce cas est que la décision du ministre des Douanes soit finale, mais dans l'application général du tarif, tous les droits que possède l'importateur restent intacts sous cet acte.

M. FOSTER : Je désirerais demander l'avis de mon honorable ami au sujet du n° 2 et aussi du paragraphe (*c*) qui précède :

(2) Le ministre des Douanes, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, déterminera quelles colonies ou

possessions britanniques auront droit aux bénéfices du tarif différentiel aux termes du paragraphe (*b*) de cette clause.

Voici le paragraphe (*b*) :

(*b*) Toute autre colonie ou possession britannique dont le tarif est, en somme, aussi favorable au Canada que le tarif différentiel anglais mentionné aux présentes l'est à telle colonie ou possession.

Je demanderai à mon honorable ami sur quel principe il se base pour accorder le tarif de préférence aux Antilles anglaises, attendu qu'il y a une grande disproportion dans les droits qu'elles imposent sur les produits du Canada. Quant aux autres colonies dont parle la clause que je viens de lire, quel principe l'honorable député et le gouvernement vont-ils adopter ? Vont-ils faire entrer arbitrairement ces colonies, parce que cela ferait du bien aux colonies des Antilles qu'il en soit ainsi ou ont-ils posé en principe pour ces autres colonies qu'elles peuvent se contenter d'un certain degré de préférence de tarif à l'égard des produits canadiens différant de ce qui est exigé des autres pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le principe qui nous a guidés a été de donner la préférence à la Grande-Bretagne, parce que la Grande-Bretagne pratique le système du libre-échange. Ensuite nous l'étendons en général aux colonies dont les tarifs sont favorables à nos produits. Puis, nous admettons les Antilles anglaises, bien qu'interprété équitablement leur tarif ne soit pas de nature à les faire admettre, mais nous les admettons particulièrement pour les raisons données au discours du budget, parce que nous désirons accroître spécialement notre commerce avec ces colonies et parce que, dans les circonstances difficiles où se trouvent placées les Antilles anglaises et la situation particulière où elles sont placées, nous ne croyons pas à propos de nous montrer trop dûrs en affaire, mais au contraire d'accorder à ces colonies des conditions plus favorables que nous n'en accordons aux autres. Quelques-unes des îles ont, sans aucun doute, des tarifs plus favorables que les autres et partant nous ne croyons pas opportun de les diviser, mais nous admettons tout le groupe. La phraséologie de la clause (*d*) est en somme la même que celle du tarif de l'année dernière ; nous répétons simplement ce que nous avons déclaré l'année dernière, mais nous l'appliquons aux colonies seulement et pas aux autres pays.

M. FOSTER : L'honorable ministre pose un principe et immédiatement après il le viole.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le cas des Antilles anglaises, en les admettant arbitrairement.

M. FOSTER : Ce sont des colonies anglaises et elles ont toutes les mêmes difficultés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas toutes les mêmes.

M. FOSTER : Ce sont toutes des colonies anglaises et elles ont des difficultés qu'elles considèrent comme très tangibles. L'honorable député n'a pas dit si le gouvernement entend admettre d'autres colonies aux conditions actuelles. Ils reconnaissent que, dans les conditions présentes les colonies australiennes ne peuvent pas être admises. Si les conditions eussent été favorables, il n'y a aucun doute dans cette clause, que la Nouvelle-Zélande et la colonie du Cap auraient été admises. Cependant, après un an, ces messieurs sont encore indécis s'ils doivent accepter l'Australie et les colonies africaines et par suite, ils ne les prennent pas. Je comprends donc que, tant que ces colonies n'auront pas fait à ce pays, dans leur tarif quelques concessions qui n'existent pas maintenant, leurs marchandises ne pourront pas pénétrer d'après le tarif de préférence. Suis-je exact ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne se trompe pas essentiellement. Dans le discours du budget j'ai dit qu'en vertu de la clause générale, nous nous proposons d'admettre immédiatement la Nouvelle-Galles du Sud et l'Inde Anglaise. Elles jouissent maintenant du bénéfice du tarif de préférence, parce qu'elles ont été spécialement admises. Si nous devrons aller plus loin et admettre d'autres colonies, c'est une question qui n'a pas encore été décidée jusqu'à présent. Je ne suis pas à même de dire si nous allons admettre d'autres colonies, mais nous pouvons le faire plus tard à la suite de négociations. Notre intention actuelle est de n'admettre que la Nouvelle-Galles du Sud et l'Inde Anglaise.

M. FOSTER : Si cette préférence relative au sucre vaut quelque chose l'honorable ministre commet une grande injustice à l'égard de la Colombie anglaise. Les raffineurs de la Colombie anglaise peuvent obtenir leur sucre des îles Fidji ou du Queensland et sûrement en profitent. L'honorable député prépare un tarif arbitraire en vertu duquel les raffineurs de Halifax, de Moncton et de Montréal, dans une certaine mesure, peuvent obtenir leur sucre sous un tarif de préférence. Ils obtiendront leur sucre à meilleur marché en jouissant d'une réduction d'un quart sur les droits et le gouvernement accorde virtuellement une prime à ces raffineries. Mais le raffineur qui a placé son argent dans une usine de la Colombie anglaise s'apercevra que le gouvernement lui refuse cet avantage. Il a tout aussi bien le droit, si vous accordez arbitrairement cet avantage aux raffineurs de Halifax et de l'est, d'obtenir une réduction équivalente sur le sucre importé du Queeensland, des îles Fidji et d'être placés sur le même pied que les raffineurs de l'est. Ces messieurs commettent sûrement une injustice dans ce cas.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'a déjà signalé le cas des raffineurs de la Colombie anglaise. La colonie du Queensland impose un tarif un peu dûr sur les produits du Canada. Si l'on s'en tient à la théorie de l'opposition que nous devons avoir quelque chose en échange nous pouvons bien attendre et négocier avec le Queensland. Quant aux Antilles, nous avouons que nous établissons là une règle arbitraire.

M. HUGHES : Il est plus nécessaire aujourd'hui de développer nos intérêts sur la côte du Pacifique que ceux de l'Atlantique dont on s'occupe assez maintenant. Nos intérêts sur le Pacifique sont nouveaux et la ligne de steamers dont j'ai déjà parlé et qui fait un voyage par mois en fera probablement deux cette saison-ci. Le gouvernement devrait s'efforcer de développer nos intérêts en la Colombie anglaise et sur le Pacifique et une mesure comme celle qu'on conseille rendrait un service important à cette contrée. J'ai confiance

que le ministre des Finances trouvera le moyen de prendre sous sa protection les colonies du Pacifique comme il a pris les Antilles.

M. MAXWELL: Quant à la raffinerie de la Colombie anglaise dont on parle et qui est dans ma division, je dois dire que je n'ai pas entendu proférer de plainte contre le présent tarif.

M. OSLER: Je dois contredire l'honorable député, car j'ai vu moi-même un télégramme du gérant de la raffinerie, disant que l'entreprise sera ruinée si la clause de préférence du tarif n'est pas étendue aux colonies anglaises du Pacifique d'où provient le sucre employé dans cette raffinerie. Cette dépêche est signée Rogers.

M. MAXWELL: Cela ne détruit pas mon assertion que je n'ai pas entendu de plaintes.

M. OSLER: L'honorable député (M. Maxwell) a parlé pour l'industrie dans cette partie du pays.

M. MAXWELL: J'ai simplement dit que je n'avais pas entendu de plaintes.

M. OSLER: Eh bien! nous avons entendu des plaintes et voilà la plainte que j'ai entendue.

M. FOSTER: Ceci est une question très grave et je ne crois pas que le ministre des Finances ait le droit de rester inactif uniquement parce qu'un député de la Colombie anglaise dit qu'il n'a pas pris assez d'intérêt à la question pour savoir quel effet la proposition aurait sur cette industrie de sa province.

Le MINISTRE DES FINANCES: En justice pour l'honorable député de la Colombie anglaise, je dois dire qu'avant la présentation du tarif et à la suite de bruits de presse annonçant que l'arrangement proposé leur serait défavorable, j'ai reçu un télégramme. Je ne veux pas qu'on nous dise indifférents à cette industrie. Je suis informé qu'ils sont en état de ne pas redouter la concurrence comme les raffineries de l'Atlantique. Je suis tout disposé à étudier la question, mais je ne suis pas encore persuadé que la mesure proposée puisse nuire à leurs intérêts.

M. FOSTER: Mon honorable ami (M. Fielding) n'a pas besoin de beaucoup de temps pour voir que le travail et le capital coûtent beaucoup plus cher en Colombie anglaise que de ce côté-ci du continent.

Presque tous les désavantages sont contre le manufacturier de l'ouest. Chacun sait que les articles courants de ce genre, laissent une très petite marge pour les profits et pour les pertes et quand vous élevez le prix du sucre brut au moyen d'un droit de 15 à 16 centins les cent livres et qu'ensuite vous donnez à une certaine classe de raffineurs, par suite simplement de leur position géographique un avantage d'un quart du droit, vous placez la concurrence sur une base déloyale et vous causez un préjudice à l'industrie qui ne jouit pas de cet avantage. Si les Antilles anglaises ont du mal à faire leurs affaires, le Queensland pourrait vous parler aussi de ses difficultés absolument comme les Fidji. Pourquoi ces flots de tendresse maternelle qui découlent des lèvres du ministre des Finances ne se répandent-ils pas un peu sur nos colonies-sœurs du Pacifique, surtout quand sa parcimonie à cet égard rend très difficiles les conditions de la fabrication sur la côte du Pacifique?

M. HUGHES: Pour ce qui a trait aux îles Fidji, tout leur commerce vers le nord se fait avec le Canada et elles importent une grande quantité de produits canadiens et d'articles manufacturés canadiens de tout genre. Je sais que les Iles Fidji sont sur le point d'envoyer ici un commissaire pour étudier la possibilité de commercer avec nous. La grande île de Trinidad, qui est tout proche de la Jamaïque, consomme très peu de nos produits canadiens. Voici les chiffres de l'année dernière.

	Etats-Unis.	Canada.
Pain	$ 43,000	Nil.
Beurre	9,467	$ 499
Fromage	24,345	1,915
Charbon	11,898	Nil.
Avoine	59,553	22,430
Farine	611,390	Nil.
Fruits	9,948	48
Viandes	206,563	547
Habillements	32,031	14
Pois et fèves	27,360	2,952
Saindoux	75,705	Nil.

On peut voir par ceci que le gros du commerce des Antilles se fait avec les Etats-Unis. Les Iles du Pacifique commercent avec nous et je maintiens qu'elles ont au moins les mêmes titres, sinon plus de titres que les Antilles.

De plus, je prétends que nos raffineries de la Colombie anglaise doivent être développées absolument comme celles de Halifax. Avant l'adoption définitive de ces résolutions, je voudrais convaincre le ministre des Finances de la nécessité de revenir sur sa décision et d'accorder aux îles Fidji et au Queensland et aux autres colonies australasiennes aussi j'espère, le même privilège qu'aux Antilles Anglaises.

M. McNEILL: Je désirerais faire remarquer à l'honorable ministre des Finances, que sans intention, je crois, il n'a pas agi équitablement dans quelques-unes de ses remarques à l'égard des membres de l'opposition. Je lui ai entendu dire que nous ne voulions absolument rien donner à l'Angleterre, à moins de recevoir quelque chose en échange; en d'autres termes que nous exigions chaque fois la livre de chair. Mon honorable ami, (M. Fielding) a sans doute oublié qu'une motion a, l'année dernière, été proposée de ce côté-ci de la chambre exposant spécialement que nous étions prêts à accorder à l'Angleterre "une préférence appréciable et sans condition." Mon honorable ami et ses confrères n'étaient pas prêts alors à accorder cela, nous étions prêts. Je suis heureux de voir qu'il veut bien aujourd'hui donner la préférence à la mère-patrie, bien qu'alors il ne voulût pas.

Le MINISTRE DES FINANCES: Il ne serait que juste pour moi de dire que mon honorable ami de Bruce-nord (M. McNeill) ne s'est pas livré, je crois, à l'expression de sentiments aussi anti-britanniques que ceux qui ont été exprimés par ses collègues de l'opposition. Pourrais-je demander à mon honorable ami (M. McNeill) quel est le sens de ces mots "réduction appréciable" inclus dans la résolution qu'il a présentée l'année dernière? Je n'ai pas pu découvrir dans les discours de ces messieurs ce que cela voulait dire. Ce que nous voulions dire de ce côté-ci de la Chambre est inscrit d'une façon durable: Nous voulions une réduction

de 12½ pour 100 l'année dernière et de 25 pour 100 cette année. Quel était l'étendue de la réduction que signifiaient ces mots " réduction appréciable"?

M. POWELL : La même chose que " réduction importante," je suppose.

Le MINISTRE DES FINANCES : Que mon honorable ami de Brûce-nord (M. McNeill) réponde.

M. McNEILL : L'honorable député (M. Fielding) ne répond pas à la proposition que je lui ai soumise. On a dit que nous ne voulions pas accorder de réduction sans avoir quelque chose en retour, et j'ai fait remarquer que nous avons proposé l'année dernière une motion indiquant que nous étions prêts à accorder " une réduction appréciable et sans condition." Mon honorable ami n'était pas prêt à accorder à la Grande-Bretagne une préférence relativement aux autres pays. Mon honorable ami se souviendra que j'ai beaucoup essayé de lui faire dire qu'il voulait donner la préférence à l'Angleterre, mais il n'a pas voulu le dire. Il me demande quelle est exactement la réduction que nous voulons accorder et je lui réponds : il sera assez tôt de le dire à mon honorable ami, quand nous aurons l'occasion de faire la réduction. Nous posons le principe en termes généraux, nous ne spécifions pas les détails. C'est à ceux qui préparent la politique du gouvernement de le faire. Nous avons posé le principe dans toute son étendue. nous avions dit que nous étions prêts à accorder " un avantage appréciable et sans condition " à la mère-patrie et je demande en équité, à l'honorable député s'il a le droit de dire que nous ne voulions accorder aucune réduction quand, au même moment nous offrions cette réduction à la mère-patrie, il refusait de donner à la Grande-Bretagne autre chose qu'une préférence qu'il ne savait être qu'accidentelle et éphémère.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand mon honorable ami (M. McNeill) disait l'année dernière que nous ne voulions pas accorder de préférence, ma réponse était : nous le faisons. Bien que mon honorable ami (M. McNeill) se joignit aux autres pour dire que nous ne pouvions pas, nous savons aujourd'hui que nous avons réussi par notre politique à donner la préférence à l'Angleterre. Mon honorable ami et ses amis parlaient depuis des années de donner la préférence de commerce, mais ils ne faisaient rien. Je suis sûr que Kipling songeait à mon ami en disant :

Carry the words to my sisters,
The queens of the east and south ;
We have proven faith in the heritage
By more than the word of mouth.

Kipling devait songer à lui, car il a parlé longtemps de la préférence commerciale mais il n'est jamais parvenu à l'établir. Mon honorable ami dit que j'ai été injuste ce soir à son égard, en disant que ces messieurs de l'autre côté n'étaient pas prêts à accorder quelque chose sans compensation. Cela n'est pas vrai, dit-il. Qu'il demande à l'honorable député qui est assis derrière lui (M. Powell) qui, deux fois ce soir a distinctement déclaré qu'il ne donnerait rien sans avoir quelque chose en retour.

M. McNEILL : Je crois que le ministre des Finances commet une autre injustice à l'égard de mon honorable ami, en disant ce qu'il dit, car mon honorable ami a affirmé qu'il était prêt à accorder au besoin une somme importante pour la défense de l'empire.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une autre question.

M. McNEILL : Alors ne dites pas qu'il ne veut rien donner. Il n'est pas prêt peut-être à donner de la façon qu'il propose mais on ne peut pas dire qu'il ne veut rien donner. Le ministre des Finances veut-il dire qu'il est prêt à donner une somme importante pour aider à la défense de l'empire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous discutons ce soir la question de préférence commerciale et l'occasion se présentera peut-être plus tard pour nous d'émettre notre opinion sur cette question intéressante, mais je ne veux pas que ces messieurs sortent de la question de préférence commerciale, en introduisant, une question entièrement différente. L'honorable député qui siège à côté de mon honorable ami a déclaré clairement ce soir qu'il ne serait pas prêt à donner la préférence à l'Angleterre sur nos marchés, à moins de recevoir en échange une préférence palpable.

M. OSLER : Je désirerais faire une remarque sur cette question. En accordant la préférence aux raffineurs de l'est et pas à ceux de la Colombie anglaise, on commet une injustice non seulement à l'égard du raffineur de l'ouest, mais à l'égard du commerce de l'ouest du Canada. Nous essayons de toutes les façons possibles à augmenter notre commerce avec l'Australie et on me dit que l'on compte cette année que 1,500 tonnes de suere arriveront par mois au Canada comme cargaison de retour dans nos vaisseaux revenant d'Australie, à moins que l'on n'établisse une différence à l'encontre de la Colombie anglaise.

Certainement, il n'est équitable ni pour les raffineurs ni pour la navigation du Pacifique de différencier d'une façon ou sous une forme quelconque contre l'industrie du sucre de la Colombie anglaise, comme il adviendra si ce tarif est mis en vigueur. Je n'aime pas beaucoup à parler à ce sujet, parce que je suis actionnaire dans une certaine mesure dans l'industrie de la raffinerie du sucre en Colombie anglaise. En examinant ma correspondance je m'aperçois que le gérant de la raffinerie n'avait pas l'idée que le gouvernement allait leur infliger une différence. Il m'écrivait, comme si la chose était tellement claire qu'il considérait comme admis que le gouvernement n'allait pas donner à l'est la préférence sur l'ouest.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis certainement dire que le gouvernement n'avait ni l'intention ni l'idée de différencier à l'encontre du raffineur ou du commerce de la Colombie anglaise et si l'on peut me prouver que cet arrangement aura cet effet, je suis prêt à remettre la question à l'étude avant d'aller jusqu'au bout. Naturellement si nous acceptons la recommandation de mon honorable ami, nous courons le risque d'être accusés de donner quelque chose aux colonies australasiennes et de ne rien recevoir en échange.

M. OSLER : Je parle seulement des intérêts canadiens qui sont atteints.

M. HUGHES : Le commerce du sucre de la côte du Pacifique est en grande partie entre les mains

des Américains. Ils importent le sucre des Iles Hawaï et le fournissent aux raffineurs de toute la côte du Pacifique et nos raffineurs de la Colombie anglaise ne peuvent obtenir ce sucre qu'en payant les droits. Mais les vaisseaux canadiens contrôlent le commerce des Iles Fidji dont les Iles Salomon sont tributaires. Si ce groupe rentrait sous l'application de la clause du tarif, nos raffineurs de sucre en retireraient un grand avantage et nous vendrions plus de nos marchandises que nous n'en vendons maintenant.

Le MINISTRE DES FINANCES : On craint que les raffineurs de l'est ne se trouve par suite de la réduction du prix du sucre brut mis en état de faire concurrence à ceux de l'ouest, sans quoi je ne saisirais pas la force de l'argument ? L'argument général en faveur de l'extension de notre commerce est juste.

M. HUGHES : Le fait est que le raffineur de sucre de l'ouest devra disparaître vu qu'il sera mis dans une position désavantageuse comparativement au raffineur américain.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela ne concerne pas le raffineur américain. L'honorable député veut-il dire que les raffineurs de Montréal et de Halifax vont envoyer leur sucre en Colombie anglaise parce qu'ils importent leur matière première, en vertu d'un tarif différentiel ? Dans l'affirmative, c'est un argument juste ; mais je suis porté à croire que le raffineur de la Colombie anglaise aurait un avantage suffisant sur son propre marché en raison de la longue distance.

M. HUGHES : L'honorable ministre constatera, je crois, que l'Allemagne exporte en ce pays du sucre de betterave qui est expédié en Colombie anglaise. Je favoriserais fortement l'augmentation du droit imposé sur le sucre subventionné ; mais, naturellement, il ne s'agit pas de cela dans le moment. Le raffineur de l'ouest a l'avantage de la longue distance ; si la préférence est donnée au raffineur de l'est, le raffineur de l'ouest doit simplement disparaître.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces résolutions ne sont pas destinées à accorder des avantages aux Américains ou aux Allemands. A moins que l'honorable député ne veuille dire que les raffineurs de l'est vont avoir leur matière première à bon marché et expédier leurs produits en Colombie anglaise, son argument ne renferme rien de sérieux. Si cela lui permet de faire une concurrence injuste au raffineur de la Colombie anglaise dans cette dernière province même, c'est une chose qu'il convient d'examiner.

M. FOSTER : A mon avis, mon honorable ami fera bien d'examiner la chose, car cela signifie beaucoup de commerce. Mon honorable ami commet l'erreur de supposer que le raffineur de la Colombie anglaise n'exploite son industrie que pour cette province.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne l'exploitera pas pour Montréal et Saint-Jean.

M. FOSTER : Non, mais il l'exploitera pour toute la région qui s'étend vers l'est jusqu'à Winnipeg. Le fait de permettre à votre raffineur de l'est de faire la concurrence, afin de lui donner accès à ce marché importe peu. Mais le principe sur lequel je me suis d'abord basé est celui-ci : Puisque nous formons un pays et que nous voulons avoir une législation uniforme, pourquoi, sur un article comme le sucre, donnerions-nous une préférence à une partie quelconque du pays ? Il y a de l'autre côté une colonie-sœur, et si vous pouvez abandonner tout le principe de votre tarif, et, par ce moyen, mettre le raffineur de l'est sur une certaine base relativement à son sucre brut, pourquoi ne pas mettre cette colonie-sœur dans une position anologue ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si j'étais convaincu que nous allons faire tort au commerce, c'est une question que nous devrons considérer. Nous ne voulons pas examiner la chose à la légère.

M. FOSTER : Je suis bien aise d'entendre le ministre des Finances dire qu'il examinera cette question. Il agira très sagement en suivant la recommandation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand bien même nous n'aurions rien en retour.

M. FOSTER : Puisque vous vous êtes départi de votre principe dans un cas, pourquoi ne pas vous en départir ici ? Ces honorables messieurs ne s'occupent pas de la logique. Ces patriotes d'aujourd'hui qui sont remplis de loyauté demandaient à grands cris, il y a cinq ou six ans, que l'on établit un tarif différentiel contre l'Angleterre et une union commerciale avec les Etats-Unis. L'année dernière, lorsqu'ils ont soumis leur tarif, ils ne songeaient pas du tout à accorder un privilège exclusif à la mère-patrie. Ils allaient donner des avantages à tout l'univers, et lorsque mon honorable ami (M. McNeill) leur a suggéré de donner une préférence directe à la Grande-Bretagne, ils se sont moqués de cette idée. Ils ne voulaient pas restreindre leur offre. Ils se sont mis dans la position où ils sont ce soir, et il leur faut hésiter et dire qu'elle sera exclue. Ces honorables messieurs qui cherchent à se moquer de nous au sujet de patriotisme sont des patriotes quand cela est nécessaire.

M. McNEILL : Je désire dire à l'honorable ministre des Finances que, en ce qui a trait à son système relatif aux Antilles, je suis très fortement sous l'impression qu'il existe là aujourd'hui un état de choses très particulier. Ces colonies sont à la veille d'être ruinées. Elles sont dans une condition telle que le gouvernement impérial a été obligé de leur venir en aide en leur accordant des subventions en argent pour les sauver d'une ruine et d'une destruction absolue, et, en conséquence, pour cette raison, il y a peut-être quelque chose à dire en faveur de l'attitude prise par l'honorable ministre.

J'aime à croire que mon honorable ami examinera avec soin les arguments qui lui ont été apportés relativement à la concurrence injuste que l'on va vraisemblablement imposer aux raffineries de sucre de la Colombie anglaise. Il a promis de le faire.

Et en ce qui touche à l'autre question, dont je parlais la dernière fois que j'ai adressé la parole en cette Chambre, je désire lui répéter qu'il n'a pas du tout répondu à ce que j'ai signalé à son attention.

Lorsque, à la dernière session, nous, les membres de la gauche, avons présenté une résolution en

faveur de l'adoption d'un tarif différentiel pour le Royaume-Uni, mon honorable ami n'a pas voulu appuyer une proposition de cette nature. Dans ces circonstances, il n'est pas juste—et je crois qu'il sera de mon avis—de dire que nous ne sommes pas disposés à donner quoi que ce soit à la mère-patrie, à moins que nous n'ayons une compensation. Il est vrai que mon honorable ami (M. Powell) a fait une observation de ce genre relativement au tarif, mais il a ajouté qu'il était prêt à donner quelque chose d'important à la mère-patrie sous forme d'une subvention en argent pour les fins de la défense de l'empire. Il est beau de dire que cette proposition n'a pas trait au tarif, mais elle est incompatible avec l'énoncé de mon honorable ami, le ministre des Finances, portant que l'honorable député de Westmoreland n'est pas disposé à donner quoi que ce soit à la Grande-Bretagne, à moins que nous n'ayons quelque chose en retour. A mon avis, mon honorable ami devrait retirer son énoncé.

M. CLANCY : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre des Finances sur la question qui a trait à la Colombie anglaise. On verra que, l'année dernière, il a été importé de Belgique, au moins 4,000,000 de livres de sucre raffiné, et de Hong Kong, Chine, et du Japon près de 2,000,000 de livres.

Des 6,000,000 de livres de sucre raffiné importées au Canada, 2,000,000 de livres ont été expédiées à la Colombie anglaise, ce qui prouve d'assez près l'énoncé portant que la Colombie anglaise souffre de la concurrence des sucres subventionnés.

M. DAVIN : Combien importe-t-on de sucre brute des Iles Fidji et du Queensland ?

M. HUGHES : Ce commerce ne fait que commencer.

M. CLANCY : Il ne nous en vient qu'une petite quantité, mais cela ne pourrait toucher en rien à l'argument, car le sucre subventionné que nous faisons venir d'Allemagne serait importé et ferait concurrence si nous tenons compte de la longue distance mentionnée par le ministre des Finances.

M. OSLER : Nous acceptons la déclaration du ministre des Finances qu'il étudiera la question, et s'il veut examiner attentivement les lettres et les chiffres dont j'ai parlé et constate que ces derniers sont exacts, je suis parfaitement sûr qu'il fera la modification demandée.

La résolution est adoptée.

Résolution 3 :

Qu'il est expédient de prescrire que l'annexe D du *Tarif des douanes*, 1897, soit abrogée le et après le premier jour d'août de la présente année mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et qu'elle soit remplacée par la suivante :

ANNEXE D.

TARIF DIFFÉRENTIEL BRITANNIQUE.

Sur les produits du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, ou de toute colonie ou possession britannique ayant droit aux bénéfices de ce tarif différentiel aux termes de la clause 17, les droits mentionnés dans l'annexe A seront réduits comme suit :—La réduction sera de un quart du droit mentionné dans l'annexe A, et le droit à prélever, percevoir et payer égalera les trois quarts du droit mentionné dans l'annexe A.

Pourvu, toutefois, que cette réduction ne s'applique à aucun des articles suivants, et que ces articles soient, dans tous les cas, assujétis aux droits mentionnés dans l'annexe A, savoir :—Vins, liqueurs de malt, spiritueux, liqueurs spiritueuses, remèdes et articles liquides contenant de l'alcool ; tabac, cigares et cigarettes.

Pourvu, aussi, que la réduction ne s'applique qu'au sucre raffiné quand il aura été prouvé d'une manière satisfaisante au ministre des Douanes que ce sucre raffiné a été fabriqué en entier avec du sucre brut produit dans les colonies ou possessions britanniques.

M. WALLACE : Pourquoi faites-vous une réduction sur les vins, les liqueurs de malt, etc. ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est précisément ce qu'il y avait dans les résolutions de l'année dernière. Nous ne connaissons aucune raison qui nous oblige à réduire les droits imposés sur cette catégorie d'articles.

M. WALLACE : C'est une très bonne raison. Mais pourquoi la réduction ne s'applique-t-elle pas à ces articles ? Le principe étant établi, pourquoi s'en éloigne-t-on ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne sommes pas exactement convaincus qu'il devrait y avoir une réduction sur cette catégorie d'articles.

M. FOSTER : Il n'y a aucun changement dans ces droits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ces mots sont précisément les mêmes qu'auparavant, sauf la modification relative au sucre.

M. WALLACE : Mais je ne me rappelle pas que le ministre ait motivé ces exceptions l'année dernière.

Le MINISTRE DES FINANCES : A mon avis, toute la chose était si évidente que l'on ne m'a pas demandé de raison.

M. WALLACE : Mais pourquoi ces choses seraient-elles retranchées du tarif différentiel ? L'honorable ministre a dit qu'il n'est pas opportun qu'elles y soient incluses.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une bonne raison.

M. WALLACE : Mais je crois que nous avons droit à quelque autre raison.

La résolution est adoptée.

Résolution 4.

Qu'il est expédient d'abroger les item 435 et 436 de l'annexe A du *Tarif des Douanes*, 1897, et de les remplacer par les suivants :—

435. Tout sucre au-dessus du numéro seize, type de Hollande sous le rapport de la couleur et tous sucres raffinés de toutes espèce, qualité ou type, n'accusant pas plus de quatre-vingt-huit degrés au polariscope, une piastre et huit centins par cent livres. Les fractions de cinq dixièmes de degré ou moins ne seront pas imposables, et les fractions de plus que cinq dixièmes seront imposées comme étant un degré.

436. Sucre, n.s.a., pas au-dessus du numéro seize, type de Hollande sous le rapport de la couleur, égouts de sucres ou pompages égouttés durant le transit, mélado ou mélado concentré, fonds de cuves et concrétions, n'accusant pas plus que soixante et quinze degré additionnel, un centin et demi par cent livres, et pour chaque degré ou moins ne seront pas imposables, et les fractions de plus que cinq dixièmes seront imposées comme étant un degré—les colis ordinaires dans lesquels ils seront importés seront admis en franchise.

M. FOSTER : Mon honorable ami voudrait-il nous donner une idée ce que sera l'effet de cette

résolution, d'abord, sur le droit actuel, et, en second lieu, sur la protection dont l'on pourra jouir à l'avenir, par comparaison avec ce dont jouit aujourd'hui le raffineur ? L'honorable ministre a fait à ce sujet un énoncé très général, mais j'aimerais qu'il donnât plus de détails, selon les différents dégrés.

Le MINISTRE DES FINANCES : La protection est peut-être difficile à déterminer d'une manière exacte, vu que le droit est gradué. Aujourd'hui, il y a une différence de 50 cents dans les droits entre le sucre brut et le sucre raffiné de toutes qualités. Vu que, dans ce cas, nous proposons l'adoption d'un droit gradué, il n'est pas la même chose d'un bout à l'autre. Ainsi, sur ce que l'on appelle les sucres raffinés, accusant 88, il y aura une augmentation de 8 cents par 100 livres, tandis que l'augmentation du droit sur la matière première sera en moyenne, d'après estimation, de 15 cents et demi. En supposant que la moyenne de notre sucre consommé au Canada a été de 92 l'an dernier, d'après les rapports des raffineurs, et en appliquant cela à nos sucres bruts, nous aurons un droit de 65 cents et demi par cent livres au lieu de 50 cents.

Je laisse de côté la question de préférence, pour plus de simplicité. En supposant que la moyenne soit, comme je l'ai dit, nous allons avoir 15 cents et demi de plus sur le sucre brut. Mais le raffineur aura 7½ cents moins d'augmentation sur le sucre raffiné que sur sa matière première. Si vous suivez jusqu'à ce que vous arriviez au sucre accusant 93, l'augmentation du droit sur le sucre raffiné correspondra exactement à l'augmentation du droit sur le sucre brut. Après cela, l'augmentation est plus forte, jusqu'à ce que, en définitive, à 99 degrés et demi, vous atteigniez une augmentation sur le sucre raffiné de 24 cents et demi, tandis que la matière première ne paierait que 15 cents et demi en moyenne.

En résumé, le raffineur aura un peu plus d'avantages dans la qualité supérieure, et un peu moins d'avantages dans la qualité inférieure, et, en moyenne, je crois qu'il sera à peu près dans la position où il est maintenant. Je ne crois pas que les raffineurs eux-mêmes aient parfaitement déterminé l'effet que ces modifications auront pour eux. Ils sont un peu incertains, un peu inquiets et désirent avoir davantage, je n'hésite pas à le dire. Mon opinion personnelle, c'est que, en tout cas, les raffineurs ne se trouvent pas dans une position pire, quoiqu'il puisse arriver que quelques-uns d'entre eux n'approuvent pas cela. Ils sont inquiets au sujet du tarif différentiel. Nous avons stipulé un tarif différentiel pour le sucre brut, ainsi que sur le sucre raffiné, lorsque la matière première provient des possessions britanniques. Ils ne sont pas fixés sur la quantité de sucre qui sera importée en vertu du tarif différentiel. S'ils s'attendaient à ce qu'une quantité considérable de sucre raffiné fût importée, ils comprendraient, je crois, qu'ils ont été mis dans une position désavantageuse, ou, au moins privés de l'avantage qu'ils avaient. On est dans l'incertitude au sujet de la proportion de sucre raffiné qui sera importée, tout comme on est dans l'incertitude relativement à la matière première qui peut-être importée sous l'empire du tarif différentiel. Les Etats-Unis sont de forts concurrents pour le commerce des Antilles, et je n'ose pas estimer la quantité de sucre des Antilles que nos raffineurs sont capables d'importer. Quant à l'effet que cela produira sur le revenu, je crois qu'il ne différera pas de l'estimation faite par l'honorable député lui-même. Il a dit que nous retirerions de $250,000 à $400,000. C'est une estimation bien peu précise, et je ne crois pas que je diffère sensiblement de mon honorable ami. Il n'est pas facile de faire une estimation précise, vu le doute où l'on est au sujet de ce qui peut-être importé sous le régime du tarif différentiel.

A mon avis, le raffineur n'aura pas plus davantage qu'il n'en a maintenant ; le revenu aura l'avantage de l'augmentation du droit, et ce sucre, cela va sans dire, sera importé pour être raffiné, et les consommateurs, sur les qualités supérieures, devront acquitter des droits un peu plus élevés que ceux qu'ils ont acquittés jusqu'à présent, tandis que, sur les qualités inférieures, l'avantage pour le raffineur sera moindre.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Fielding) a passablement élucidé certaines choses. Il a démontré que ce qu'il se propose réellement d'obtenir, par l'imposition de ce droit sur les sucres, c'est une augmentation de $250,000 à $400,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le dernier chiffre est élevé.

M. FOSTER : Oui, mais ce sera entre les deux. C'est déjà un abandon du point de vue élevé et généreux auquel on s'était placé—l'avantage des colonies qui luttent dans les Antilles—car l'énoncé que fait l'honorable monsieur ce soir comporte, d'abord, que par le remaniement des droits, le raffineur sera à peu près dans la position où il est aujourd'hui, ou dans une position un peu plus désavantageuse.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qu'il dit ; je ne crois pas qu'il ait raison.

M. FOSTER : Et le consommateur ne paiera pas moins, mais virtuellement, un peu plus. De sorte que le consommateur au Canada n'aura certainement pas son sucre à meilleur marché. A mon avis, la position du raffineur ne sera pas meilleure, et la question, quel que soit l'avantage pour les Antilles, est très douteuse, en vérité.

Il existe deux choses que, je crois, rend assez incertaine la question de savoir si le producteur des Antilles retirera ou non beaucoup d'avantages de ce commerce. Mon honorable ami a apporté une raison, laquelle porte que le marché des Etats-Unis est un excellent marché pour le sucre de canne des Antilles, et la plus grande partie du sucre importée des Antilles aux pays étrangers, c'est-à-dire, qui ne va pas en Grande-Bretagne, est expédiée aux Etats-Unis. Le courant du commerce est très fermement établi dans ces directions, et toutes les routes sont adoptées depuis des années, et il est très difficile de les changer. L'autre partie de la question dont je veux parler, c'est qu'il existe dans plusieurs cas, des relations très étroites entre les capitalistes et les producteurs de sucre des Antilles, et qu'ils attireront chez eux le sucre brut dans une certaine proportion, ce qui ne sera probablement pas gêné par cette préférence accordée à la Grande-Bretagne.

Je ne m'attends pas à ce que vous constatiez qu'une partie quelconque du sucre brut des Antilles qui va aujourd'hui au raffineur anglais sera détournée par cette préférence, parce qu'il y a des relations intimes entre le capitaliste anglais et le pro-

ducteur de sucre, de fait, c'est une des conditions ordinaires du producteur du sucre, même l'exploitation réelle du sucre; alors, il y a sur le sucre raffiné dont la matière première vient des Antilles, une préférence détournée qui aura lieu dans le cas du raffineur anglais. Ces deux éléments, je crois, se combineront pour ne pas détourner du raffineur anglais une partie quelconque du sucre brut des Antilles, qui va aujourd'hui à cet industriel. Je doute que vous en détourniez beaucoup du marché des Etats-Unis, où depuis tant d'années, il est exporté. De sorte que l'avantage accordé au producteur de sucre brut des Antilles est très illusoire. La consommateur canadien n'aura aucun avantage, le raffineur n'aura aucun avantage, et je crois que ce dernier sera dans une position pire. Mais $250,000 à $400,000 de plus seront versés au trésor public.

Ce que ce gouvernement a réellement fait, et ce qu'il a l'intention de faire, je dois le dire, c'est d'ajouter des taxes au pays afin de les dépenser. Au lieu de réduire les dépenses dans une mesure considérable, dans la deuxième année de son administration, comme dans la première année, au lieu de diminuer les dépenses, il a préféré augmenter les taxes du pays de trois manières. L'année dernière, il a augmenté considérablement les droits d'accise, il a réalisé un fort montant d'argent en retranchant ½ pour 100 sur les dépôts faits dans les caisses d'épargne, et en se proposant d'en retrancher un autre ½ pour 100 le 1er juillet, réductions au moyen desquelles il aura $500,000 de plus à dépenser l'année prochaine que la somme qu'il avait à sa disposition l'année dernière, en tenant compte de l'exercice courant. Puis, il y a une augmentation considérable au revenu de l'accise, ce qui représente une taxation pour ceux qui consomment ces articles, et il y a une forte partie de la population qui en consomment. Or, nous avons une taxe supplémentaire de $250,000 à $400,000 imposée sur les consommateurs de sucre du pays. D'un autre côté, nous n'avons aucune aide en ce qui concerne les dépenses. Relativement au sucre brut, la moyenne est de 92 degrés, mais il y en a une grande quantité qui accusera plus de 92, sinon la moyenne sera alors inférieure. Mon honorable ami a-t-il fait un calcul au sujet de la question de savoir quelle serait la position du raffineur au sujet de cette catégorie de sucre au-dessus de 90 ou 92 degrés, du sucre brut qu'il met à une somme plus élevée que 15½ cents, et c'est une catégorie de sucre considérable? A ce sujet, le raffineur se trouve dans une position bien pire qu'auparavant sous le régime de la disproportion des droits.

Le MINISTRE DES FINANCES: Mon honorable ami doit prendre la moyenne comme concluante. Il dit que l'on importe une quantité considérable de sucre d'une qualité supérieure, sur laquelle le raffineur devra payer plus de 15½ cents d'augmentation. Certainement, il y aura aussi une quantité considérable de sucre d'une quantité inférieure, il y en aura une quantité considérable sur laquelle il paiera moins de 15½ cents. Nous sommes maintenant à examiner le droit imposé sur le sucre brut. Le raffineur, sur la moyenne de son importation totale de sucre brut, en supposant qu'il conserverait la moyenne de l'année dernière, paierait exactement 15½ cents. Nous prétendons que la tendance de ce tarif sera de réduire la moyenne, parce que, bien que vous ayez un droit spécifique

par lequel vous exigez, sur 100 livres de sucre valant $2.15 le même chiffre que sur 100 autres livres valant moins d'un dollar, la tendance naturelle de ce système est de porter le raffineur à employer une matière de qualité supérieure.

M. WALLACE: Combien accuse de degrés le sucre qui vaut $1?

Le MINISTRE DES FINANCES: Si j'ai bonne mémoire, le sucre accusant 75 degrés réaliserait moins de $1 par 100 livres. J'ai des cotes indiquant qu'il est encore plus bas que cela, des cotes datant de quelques semaines alors que j'examinais cette question. Le sucre brut accusant 75 degrés se vendait en entrepôt 86 cents le 100 livres; le même jour, le sucre accusant 80 est coté à $1.36; 85, à $1.82; c'étaient les prix en entrepôt. Pour 90, ce serait $2.09; pour 92, $2.15; 94, $2.19; 96, environ $2.91.

Je faisais remarquer que la tendance d'un droit spécifique d'un demi-cent par livre est de porter le raffineur à employer une matière de qualité supérieure. D'autre part, un droit gradué ne le laissera pas dans la même position; il n'aura pas la même raison d'employer une qualité supérieure, et il n'est que raisonnable de supposer qu'il importera des Antilles des sucres de qualité inférieure. Si la moyenne est réduite, il paiera moins pour 100 livres que les 15 cents que j'ai mentionnés comme représentant l'augmentation. Tout dépend du chiffre de la moyenne.

M. HUGHES: Le ministre des Finances a-t-il pris des mesures pour imposer une taxe sur le sucre de betterave importé de pays où il est accordé des subventions? Comme il le sait bien, les raffineurs de sucre anglais aux Antillés, à la Guyane anglaise, et partout dans le monde, ont demandé pendant des années au gouvernement anglais, ce que celui-ci a mis sérieusement à l'étude, d'imposer un droit sur le sucre importé de pays comme l'Allemagne, où l'on fabrique le sucre de betterave et où l'on paie une prime sur tout le sucre exporté.

L'an dernier, il a été importé au Canada plus de sucre d'Allemagne que de tout autre pays; il y en a été importé cinq ou six fois plus que des Antilles. Ce sucre était l'objet de l'octroi d'une bonne prime de la part du gouvernement allemand, tout comme l'étaient les navires sur lesquels il était transporté. Cet article peu coûteux que nous envoie l'Allemagne s'est emparé de notre marché. On me dit qu'il est falsifié, mais notre population ne s'est pas encore arrêtée à cette rumeur. Il y a eu 125 millions de livres de sucre importées d'Allemagne l'an dernier seulement. Si l'honorable ministre veut édifier l'empire et aider à nos raffineurs canadiens, il devrait songer à l'opportunité de taxer le sucre venant de ces pays où ce produit est l'objet de l'octroi de primes.

Le MINISTRE DES FINANCES: L'effet de ces dispositions sera incontestablement d'élever la taxe actuelle imposée sur le sucre venant de ces pays-là.

M. FOSTER: Pas proportionnellement.

Le MINISTRE DES FINANCES: Non, je l'avoue, mais dans la mesure de 25 pour 100. Si l'honorable député veut savoir si le gouvernement va imposer des droits réciproques, je dois répondre

que c'est là une question importante, et que nous n'avons pas l'intention de le faire maintenant.

M. WALLACE: Le sucre à l'état brut importé l'an dernier acquitterait un droit de 70 cents par cent livres, au lieu de 50 cents. Nous en avons importé 329,000,000 de livres au prix de $2.23 le cent livres. Celui de 94 degrés a coûté $2.19; celui de 96, $2.31; celui de 95, certain prix entre ces deux-là.

Le MINISTRE DES FINANCES: J'ai fourni la source de mon information à l'honorable député, je me suis basé sur l'autorité des raffineurs pour déclarer que la moyenne en était de 92 degrés. Les prix sont très incertains.

M. WALLACE: Les prix ont été très fermes durant l'an dernier. Mes chiffres sont tirés du tableau du commerce et de la navigation, et la qualité moyenne en serait de 95 degrés. Ce sucre-là paierait 40 cents plus 30 cents, soit 70 cents, ce qui ferait 20 cents de plus que le taux du droit actuel. Ainsi, l'importation du sucre à l'état brut impliquerait une augmentation d'impôt de $660,000.

Le MINISTRE DES FINANCES: L'honorable député se trompe.

M. WALLACE: Je prends les chiffres fournis par l'honorable ministre et ceux publiés dans le tableau du commerce et de la navigation. Cette quantité de sucre à l'état brut produirait une augmentation d'impôt de $660,000, soit deux fois autant que l'estimation de l'honorable ministre.

Mais le ministre dit qu'en vertu du droit spécifique ce sont les sucres de degré supérieur qui sont importés, tandis qu'en vertu des droits *ad valorem* ce sont les sucres de degré inférieur. Si le sucre valant seulement 86 cents les 100 livres est importé pour se vendre moins qu'un centin la livre, tandis que le sucre de 95 degrés se vend 2¼ cents, ce qui a lieu, un bien plus grand nombre de livres du premier de ces sucres doit être importé pour produire la quantité requise de sucre raffiné. Naturellement, il faudrait plus de 21 livres de sucre se vendant 86 cents les 100 livres ou moins de 1 cent la livre, pour faire une livre de sucre raffiné, et plus de 2½ livres pour faire une livre de sucre de 95 degrés. Ainsi, en important une plus grande quantité de sucre à bon marché pour le raffiner, il en résultera un accroissement de revenu d'au delà de $660,000, et j'estime que cette somme constituera l'augmentation de la taxe imposée par la résolution soumise à notre considération.

Le MINISTRE DES FINANCES: Si l'on en importe davantage, ce sera à un taux moins élevé.

M. WALLACE: Comme ça prend 2½ livres de ce sucre de moins de 1 cent la livre pour faire une livre de sucre de 95 degrés, la quantité de l'importation de ce sucre-là à un taux moins élevé, augmentera énormément et fera peser de plus fortes taxes sur le peuple. Ainsi, suivant n'importe quel calcul, l'impôt sera augmenté de pas moins de $660,000, en se basant sur le montant des importations de l'an dernier, soit de deux fois autant que l'estimation faite par le ministre des Finances.

Autant que je puis en juger, la protection accordée au raffineur se trouvera quelque peu augmentée. Le ministre des Finances a dit au comité que les raffineurs l'avaient informé de tout le contraire. Sans doute, le résultat est problématique, mais il nous est permis d'avoir notre opinion à ce sujet, et mon opinion est que cette protection se trouvera quelque peu augmentée. Elle le sera d'environ $60,000, et le peuple paiera $600,000 de plus d'impôt sur le sucre. C'est là une assez forte taxe à proposer au sujet d'un article de nécessité, car le sucre est considéré comme tel. L'impôt sur le sucre sera accru de $1,750,000 qu'il était à $2,500,000.

Le MINISTRE DES FINANCES: Lors même que nous nous trouverions à imposer sur le sucre de 95 degrés une taxe de 70 cents par cent livres en moyenne, je désire signaler qu'en vertu de l'ancien tarif existant lors de l'administration de l'honorable député et de ses collègues, le même sucre de 95 degrés était frappé d'un droit de $1.83. Ainsi, relativement à ce tarif notre taxation sera excessivement modérée, et le pays nous en sera sans doute reconnaissant.

M. WALLACE: D'après le tableau du commerce et de la navigation on verra que ce droit était de 64 cents par cent livres. L'honorable ministre a cité là les droits imposés en vertu des expériences au polariscope, mais nous avons subséquemment aboli ces droits.

Le MINISTRE DES FINANCES: On avait aboli le droit imposé sur le sucre à l'état brut, mais celui qui frappait le sucre raffiné avait été maintenu.

Mon honorable ami se trompe en prétendant que le revenu public va se trouver augmenté de $600,000 de ce chef. Je ne devrais pas regretter, je suppose, de voir réaliser ses prévisions, car nous avons intérêt à maintenir en bon état la situation financière. Or, comme nous opérons des réductions importantes de droits portant sur d'autres articles, il serait bon peut-être de trouver compensation ailleurs, car nous n'entendons pas devenir un parti producteur de déficits.

M. WALLACE: Le tableau du commerce et de la navigation donne la moyenne de la valeur de toutes les importations de sucre à l'état brut à tant par cent livres.

Le MINISTRE DES FINANCES: Vu qu'il n'y avait pas de droit *ad valorem*, il n'y avait pas particulièrement lieu d'être exact dans la mention de la valeur. La valeur que j'ai indiquée à l'honorable député est celle des sucres emmagasinés à l'entrepôt.

M. WALLACE: Il n'est pas question d'exactitude ici: les factures sont produites et l'exactitude des prix en est affirmée sous serment.

Le MINISTRE DES FINANCES: Ce seraient là les prix d'expédition, mais la valeur que j'ai mentionnée à l'honorable député était celle des sucres emmagasinés à l'entrepôt à Halifax, et cette valeur était probablement la même à Montréal. Les raffineurs n'auraient pas d'intérêt à ne pas déclarer exactement le degré moyen des sucres dont ils ont fait usage l'an dernier. J'ai reçu des informations de plusieurs raffineurs séparément, et ces informations me portent à croire que 92 degrés constituaient autant qu'on peut le constater la juste moyenne. Mon honorable ami (M. Wallace) se trompe en disant que c'était 95. Auparavant sous l'empire

des droits d'expérimentation, la moyenne durant plusieurs années fut de 78 jusqu'à 90 degrés, et en permettant l'usage de sucres de 92 degrés en moyenne l'an dernier, nous l'avons fait en considération de la tendance qui se manifeste en faveur de l'emploi de sucres de degrés supérieurs. C'est là une des questions dont nous devrons abandonner la décision au grand arbitre, le temps. Si mon honorable ami me fait constater l'an prochain que nous avons augmenté notre revenu de $660,000 de ce chef je serai surpris.

M. WALLACE : Et satisfait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Eh bien ! ça ne m'embarrassera pas, j'espère ne pas en avoir besoin. Je ne compte pas sur cet argent-là, et je ne m'attends pas à le percevoir.

La résolution est adoptée.

M. FOSTER : Mon honorable ami veut-il procéder à l'adoption de la résolution concernant le tabac aujourd'hui ? je crains qu'il ne s'élève toute une discussion là-dessus.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henry Joly de Lotbinière) : C'est très court.

M. FOSTER : Oui, mais parfois ce qui est très court est très dangereux.

6. Qu'il y a lieu de décréter que les item 445 et 446 de l'annexe A de l'acte concernant le tarif douanier de 1897 sera abrogé le et après le premier juillet de l'année mil huit cent quatre-vingt-dix huit.

M. CLANCY : La considération, ce soir, de cette résolution exigera un temps considérable, je suis surpris que le gouvernement fasse ce changement. Lorsqu'il a présenté son tarif l'an dernier, il a induit la population de l'ouest et celle de Québec à se livrer à la culture en grand du tabac, en substituant un droit douanier au droit d'accise, et en augmentant quelque peu ce droit. La conséquence fut que la population de l'ouest de l'Ontario, ainsi que celle de Québec se sont livrées à la culture d'un tabac de qualité supérieure qui remplacera dans une grande mesure la feuille étrangère de ce produit importée autrefois.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Je suis heureux d'entendre cette expression d'approbation de la part de mon honorable ami, mais je lui signalerai que le changement qu'il propose aujourd'hui aura l'effet de détruire les perspectives de succès des cultivateurs qui s'étaient préparés à s'engager dans la culture du tabac. C'est là une question très importante, et j'espère que le ministre des Finances n'insistera pas pour procéder à l'adoption de cette résolution ce soir.

Malgré ce qu'en avait dit dans un discours précédent, l'honorable ministre (M. Fielding), je ne croyais guère que ce droit produirait le revenu que nous constatons. J'ai confiance que l'honorable ministre reconsidérera la proposition qu'il fait maintenant, et qu'il ne persistera pas à vouloir substituer au droit douanier un droit d'accise.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Cette résolution ne change pas d'un sou le résultat de celle de l'an dernier, dont mon honorable ami semble si satisfait. Cette résolution-ci accorde simplement au département de l'Accise le droit de percevoir le 10 cents sur le tabac non écôté, et le 14 cents sur celui qui a été écôté, imposés l'an dernier. Elle n'apporte aucun obstacle à la culture du tabac par les cultivateurs. Voici la raison pour laquelle on opère ce changement. Il nous semblait l'an dernier qu'il serait plus facile de percevoir le droit par l'intermédiaire des officiers des douanes que par l'intermédiaire de ceux de l'accise, mais nous avons constaté qu'il est impossible de mettre cela en pratique. Tous nos entrepôts se sont mis en rapport avec les manufactures de tabac, et nos fonctionnaires devaient peser le tabac et le livrer, et faire tout ce qu'il fallait à ce sujet. Il a paru raisonnable que puisque cette besogne échouait à nos fonctionnaires, le département de l'Accise, de son côté, dût, au lieu du département des Douanes, se charger de la perception des droits. Cette résolution ne change pas d'un sou le montant qu'on doit percevoir.

M. CLANCY : Dois-je comprendre, par les paroles de l'honorable ministre, que le tabac étranger reste sujet aux droits de douane comme auparavant ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Il n'y était pas sujet auparavant.

M. CLANCY : Je parle en ce moment de la loi adoptée l'an dernier. Il y avait un droit de douane de 10 cents par livre sur le tabac non écôté, et de 14 cents par livre sur celui qui était écôté.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : C'est le même droit que celui que percevait le département des Douanes. Toute la différence, c'est que sa perception se fera par l'intermédiaire du département de l'Accise.

M. CLANCY : Ce que je prétends, c'est qu'en transformant ce droit de douane en droit d'accise, on ôte au cultivateur de tabac canadien l'encouragement qu'on lui avait accordé, car le tabac étranger sera importé maintenant.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Le tabac étranger paie le 10 cents et le 14 cents qu'il payait auparavant. Seulement, le département de l'Accise perçoit ces droits, au lieu du département des Douanes. L'encouragement accordé à la culture du tabac canadien reste le même.

M. FOSTER : L'honorable ministre entend-il percevoir un droit d'accise sur le tabac produit au Canada ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Il n'y a pas de taxe imposée sur ce tabac-là, excepté quand il est manufacturé, alors qu'il paie 5 cents. Le droit est absolument le même qu'auparavant.

M. CLANCY : J'aimerais à ce que la chose soit bien éclaircie. Je crois pouvoir comprendre maintenant ce que propose l'honorable ministre, savoir : qu'au lieu de passer par la douane, le tabac passera par l'accise, et que les importateurs devront payer l'équivalent d'un droit de douane, mais paieront à l'accise.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Oui.

M. DUGAS : Le droit d'accise n'est perçu qu'après que le tabac est manufacturé.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Les 10 cents et les 14 cents ne sont perçus que lors de la livraison au manufacturier, à l'entrepôt. Il n'y a aucun changement de la loi à cet égard.

M. FOSTER : Tout le tabac étranger importé doit passer par l'entrepôt ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Oui.

M. DUGAS : Je comprends qu'il s'écoule un certain temps avant cette livraison, et qu'on accorde au manufacturier plus de temps qu'auparavant pour payer le droit ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Non, c'est absolument la même chose.

M. DUGAS : Je veux dire que vous ne percevrez de droits que lorsque le tabac sera manufacturé, et que vous permettrez au fabricant de garder son argent à la banque, tandis que, par l'ancien système, il lui fallait payer immédiatement à la douane.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Q'on me permette de rappeler à mon honorable ami que le droit était payé seulement quand le tabac était sorti de l'entrepôt. Le tabac était censé placé dans l'entrepôt de la douane, mais comme nous n'avions pas d'entrepôt de douane, dès que le tabac était passé par les formalités requises, l'importateur devait venir quérir sa marchandise ; mais le droit devait être payé seulement lors de la livraison du tabac à l'entrepôt.

M. McDOUGALL : Je regrette que le ministre des Finances ait jugé à propos de maintenir ce droit élevé sur le tabac, car il doit savoir que l'augmentation de ce droit opérée l'an dernier est très impopulaire dans le pays, surtout parmi les classes laborieuses, où, comme chacun sait, il faut avoir son tabac. Je connais nombre de gens qui préféreraient se passer de souper plutôt que de faire usage de tabac, et il me semble tout à fait déraisonnable de la part du gouvernement de s'attendre à voir approuver par une forte partie de la population sa conduite à cet égard.

Par cette résolution même, le gouvernement voit à rendre moins chers les soies et les marchandises coûteuses du riche, tandis qu'il maintient à un prix élevé le tabac que le pauvre homme consomme et dont il ne peut se passer, et qu'on ne peut raisonnablement classer parmi les objets de luxe, car c'est une nécessité. La grande masse du peuple, partout dans le pays, fait usage de tabac, la classe pauvre surtout, et j'espère que l'honorable ministre jugera bon de ramener le droit sur le tabac au taux auquel il était avant qu'il le changeât, il y a un an.

Je ne veux pas retenir le comité, mais pendant que j'y suis, je désire savoir du ministre du Revenu de l'intérieur s'il se propose d'opérer des changements aux règlements en vertu desquels ses fonctionnaires perçoivent les droits imposés sur le tabac. J'ai entendu faire plusieurs plaintes au sujet des règlements concernant l'allocation accordée en raison de l'humidité du produit, lesquels fonctionnaient un peu rudement contre les manufacturiers. Les règlements dont on s'est plaint ont trait à l'allocation qu'on considère devoir être accordée en raison de l'humidité du tabac, lors de la pesée de celui-ci et de la perception du droit dont il est frappé. J'aimerais que l'honorable ministre promit qu'on fera quelque chose pour satisfaire aux désirs de la population sous ce rapport.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Mon honorable ami verra que le règlement prévoit cela. En effet, la résolution n° 8 déclare que le poids d'après lequel on calculera le montant des droits sera déterminé par le mode mentionné au paragraphe *c* de l'article 247 de la loi concernant le revenu de l'Intérieur. Ce paragraphe rétablit l'ancien mode. L'expérience a démontré que pour que tout tabac garde assez de souplesse pour ne pas casser lorsqu'on le touche ou qu'on le travaille, il doit posséder au moins dix pour cent d'humidité. Au lieu de maintenir des droits d'après le poids réel, nous avons cru que les manufacturiers de tabac avaient raison, et qu'il n'était que juste de retourner à l'ancien mode, et de tenir compte de la quantité d'humidité se trouvant dans le tabac.

M. McDOUGALL : Existe-t-il quelque mode pour déterminer l'allocation accordée en raison de l'humidité ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Oui.

M. McDOUGALL : Les manufacturiers se plaignent de ce que les fonctionnaires ne se conforment pas aux règlements et n'allouent pas assez en raison de l'humidité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette nouvelle mesure répond à ce cas.

M. DUGAS : Combien accorde-t-on en vertu de ce mode ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Nos fonctionnaires le détermineront d'après la quantité d'humidité constatée par la dessiccation.

M. TAYLOR : Je désire informer l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, de même que le ministre des Douanes, que nos marchands établis tout le long de la frontière sont unanimes à se plaindre qu'ils ne vendent pas de tabac, vu que les marchands américains fournissent tout le tabac qu'il faut aux Canadiens qui demeurent dans leur voisinage. Je sais fort bien que la chose a lieu dans ma propre ville.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Clandestinement ?

M. TAYLOR : Pas tout à fait, mais les gens traversent chaque jour la frontière pour acheter moyennant 15 cents aux Etats-Unis une torquette de tabac presque longue comme le bras, laquelle se vend 30 cents de ce côté-ci. Je connais certains amis des membres de la droite qui font métier de colporter par tout le pays ce tabac américain

qu'ils obtiennent par le chemin de fer souterrain. J'ai signalé le fait l'an dernier, mais la chose se continue tout comme auparavant.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Si mon honorable ami veut se rendre à mon département, il verra que depuis six mois nous avons opéré 150 saisies de tabac passé en contrebande. Nous faisons notre possible pour empêcher la contrebande. Et si, pour subvenir au fonds de la guerre—ce qui, je l'espère, n'aura pas lieu—nos voisins imposent un droit d'accise sur les liqueurs et le tabac, nous aurons, je crois, à déplorer beaucoup moins de contrebande qu'à présent.

M. LANDERKIN: L'honorable ministre constaterait moins de contrebande et ne serait pas obligé d'opérer tant de saisies s'il abaissait le droit. En outre, je suis d'avis que la diminution de ce droit répondrait aux désirs de la population du pays.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Je combattrai les contrebandiers plutôt que de leur laisser le champ libre.

M. LANDERKIN: Mais si le droit était abaissé il y aurait moins de contrebande. Je comprends que le revenu n'a pas été augmenté par l'imposition de ce droit élevé. Si le droit était diminué, on serait moins tenté de faire de la contrebande, et il y en aurait moins. Si j'ai quelque influence auprès du ministre du Revenu de l'Intérieur, j'ai confiance qu'il abaissera le droit sur le tabac. J'espère sincèrement le lui voir réduire, et je crois que je ne devrais pas élever en vain la voix à ce sujet.

M. DUGAS: Je désire demander un renseignement au sujet de cette question de 10 pour 100 d'humidité attribué au tabac. Quant au droit de douane, le degré d'humidité du tabac est prévu. Mais supposons qu'un droit d'accise soit perçu le sera-t-il d'après le même principe attribuant 10 pour 100 d'humidité au tabac? Plus le tabac demeure de temps à l'entrepôt, plus il absorbe d'humidité, au point d'arriver à en contenir jusqu'à environ 25 pour 100.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière): Nous ne croyons que juste de faire payer au manufacturier des droits sur tout le poids de son tabac ne contenant pas plus de 10 pour 100 d'humidité, vu que, pour être susceptible d'être manié, ce produit doit posséder ce degré d'humidité. Et lors même qu'on le dessécherait, il absorberait de nouveau 10 pour 100, nous croyons juste d'en tenir compte d'autant au manufacturier.

M. DUGAS: C'est en faveur du manufacturier: voilà ce que je voulais savoir.

M. LANDERKIN: J'espère que le droit sur le tabac sera diminué afin d'augmenter le revenu et de répondre au vœu général de tout le pays.

M. FOSTER: Au sujet de la dessiccation, je désire savoir de l'honorable ministre si, lorsqu'ils se sont rendus auprès de lui, les manufacturiers étaient unanimes.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Ils étaient tellement unanimes, les manufacturiers de cigares surtout, que si mon honorable ami prenait communication de quelques-unes des requêtes que j'ai ici, il verrait non seulement qu'ils sont unanimes, mais encore qu'ils sont unanimes à nous tromper.

M. CLANCY: J'aimerais savoir du ministre du Revenu de l'intérieur dans quelle mesure on tenait compte de l'humidité du tabac autrefois à la douane? La raison pour laquelle je fais cette question est que plus le tabac est sec, moins naturellement, le droit est considérable, ce qui diminue d'autant la protection du cultivateur canadien.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Autrefois on ne se servait pas de ce type pour déterminer les droits sur le tabac. Avant le changement de tarif, l'an dernier, les droits n'étaient imposés qu'après la fabrication, de sorte qu'il n'était pas question de type ou de dessiccation. Le fabricant demandait, disons, 10,000 livres de tabac pour le fabriquer, et il était obligé de représenter, pour cela, une certaine quantité de tabac manufacturé, 95 pour 100, je crois. Ces précautions avaient pour but d'empêcher qu'une partie du tabac fût employée illégalement. Dans certaines grandes fabriques comme celle de Macdonald et autre, on se contente d'une réduction de 10 pour 100 pour l'humidité, et on ne nous demande jamais de vérifier le type. Mais d'autres manufactures le demandent. Quand on constatait, par exemple, 20 pour 100 d'humidité, et que le fabricant était obligé de représenter 95 livres de tabac manufacturé pour chaque 100 livres de tabac sortis de l'entrepôt, on lui donnait crédit pour l'excédent d'humidité. Ainsi, s'il y avait 20 liv. d'humidité au lieu de 95 livres de tabac manufacturé, il n'était tenu que d'en représenter 85 livres. Le type n'a pas été fixé pour déterminer le prix.

M. LANDERKIN: Je dois des excuses à l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur. Je croyais que c'était lui qui avait augmenté les droits sur le tabac, mais je m'aperçois que c'est le ministre des Finances, et c'est ce dernier que je vais prendre à parti. Le sentiment général dans le pays, c'est que ces droits n'auraient pas dû être augmentés. L'élévation des droits n'a pas augmenté le revenu et je ne vois pas pourquoi le gouvernement encouragerait la contrebande au détriment du revenu. J'espère que le ministre des Finances étudiera de nouveau cette question et abaissera les droits.

M. INGRAM: Cette proportion de 95 livres pour 100 livres s'applique-t-elle aux cigares de même qu'au tabac fabriqué?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: On procède autrement. Pour 22 livres de tabac, le fabricant est obligé de représenter 1,000 cigares. Il faut généralement 18 ou 19 livres de tabac pour faire 1,000 cigares.

M. LANDERKIN: Je voudrais savoir quelle excuse donne le ministre des Finances pour avoir augmenté ces droits et encourager par là la contrebande.

M. WALLACE: Cette question est très à propos. Dans les six mois écoulés entre le 1er juillet 1896 et le 1er janvier 1897, on a importé au Canada pour $860,000 de tabac en feuille. Durant les six mois

correspondants de l'année suivante, sous l'opération du nouveau tarif, on en a importé pour $146,000 en franchise et pour $114,000, qui ont payé les droits. Cela fait en tout pour $260,000 de tabac importé durant six mois sous le nouveau tarif, contre $860,000 durant six mois, sous l'ancien tarif. Cela fait une différence de $600,000 entre les deux périodes, et à moins d'une explication contraire de la part du ministre des Finances, je dis que $600,000 de tabac sont entrées en contrebande durant ces six mois.

Je considère que les droits imposés par le nouveau tarif sont hors de toute proportion et de nature à encourager la contrebande. Les droits sur le tabac sont de 39 cents par livre—25 et 14 cents, aux Etats-Unis les droits ne sont que de 6 cents par livre et cela donne aux Américains un avantage de 33 cents par livre.

Prenons un exemple: Tuckett et Billings, de Hamilton, fabriquent un tabac bien connu qui se vend par tout le pays. C'est une des meilleures marques sur le marché. Il se vend en torquettes d'une forme particulière et en paquet. Or ces mêmes fabricants ont aussi une manufacture de tabac aux Etats-Unis où ils fabriquent du tabac T. & B. Tout le monde sait que celui qui est fabriqué aux Etats-Unis est de la même qualité que celui qui est fabriqué au Canada, les torquettes sont de la même grandeur et les paquets ont la même apparence—trois à la livre. Si quelqu'un franchit la frontière avec 20 livres de ce tabac américain, il sauve $6.60. Le tabac américain est de 33 cents, meilleur marché que le tabac canadien, car je crois que le tabac en feuille ne coûte pas plus cher, et peut être fabriqué à aussi bon marché aux Etats-Unis qu'au Canada.

Les chiffres que soumet le gouvernement prouve qu'il a de beaucoup dépassé le but, en ajoutant ces 14 cents par livre, à l'ancien droit. L'extrême limite était atteinte par le droit de 25 cents par livre et même alors, il se faisait de la contrebande; mais en ajoutant ces 14 cents, c'est une nouvelle incitation. L'honorable ministre du revenu de l'Intérieur, dit qu'il a été très heureux dans sa chasse aux contrebandiers.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Non; j'ai fait tous mes efforts, mais je ne les ai pas tous pris.

M. WALLACE: L'honorable ministre s'est vanté d'avoir opéré 150 saisies, et c'est plus qu'en toute autre année. Je le crois en effet; mais ces 150 saisies n'arrêteront pas la contrebande qui est un métier trop lucratif dans ces conditions, car un contrebandier peut doubler son capital. Aux Etats-Unis le tabac ne vaut pas 33 cents la livre, et ici grâce aux droits, il vaut plus du double de cette somme.

Le gouvernement devrait revenir sur sa décision, car avec le nouveau droit, il atteint un but tout opposé à celui qu'il avait en vue. Il voulait naturellement augmenter le revenu, mais d'après les rapports que j'ai ici, je constate que par suite de la diminution dans les importations, le revenu va diminuer. De plus, pour beaucoup de monde, le tabac est un objet de nécessité, et comme tel il est beaucoup trop taxé. Un droit d'accise de 39 cents par livre, équivaut à plus de 100 pour 100, sur un article de consommation, acheté, en grande partie par la classe pauvre. Les riches peuvent payer cette taxe et ne pas s'en plaindre. Mais pour nos rudes travailleurs qui n'ont pas beaucoup de distraction, le tabac est une jouissance et même une nécessité, et le gouvernement a tort de taxer le tabac à plus de 100 pour 100.

Je suis certain que les rapports du revenu de l'intérieur corroboreront ceux de la douane, que je viens de citer, indiquant que les importations du tabac en feuille ont été de $860,000 durant les six mois de l'année dernière et de $260,000 durant les derniers six mois. En diminuant les droits actuels, le gouvernement rendra justice aux consommateurs et protégera le revenu, et cela vaudra mieux que de mettre une nuée de fonctionnaires aux trousses des contrebandiers.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Voici quelques explications entre le revenu sur le tabac, l'an dernier et cette année. L'honorable député verra que s'il y a eu diminution, elle n'est pas due à la contrebande. Voyons ce qui a eu lieu en mars et avril l'an dernier. A la veille de la proclamation du nouveau tarif les importateurs de tabac s'attendaient à un changement, mais ne savaient pas au juste dans quel sens serait ce changement. Ils croyaient que les droits seraient augmentés, mais qu'au lieu d'être ajoutés aux droits d'accises, ils seraient sous forme d'un droit de douane. Pour éviter ces droits ils ont importé beaucoup plus de tabac que durant la période correspondante des années précédentes. Voici un tableau comparé du revenu de l'accise, durant un an avant le nouveau tarif et un an après.

1896.	
Mars	$ 602,609 00
Avril	637,702 69
Mai	670,716 00
Juin	704,745 32
Juillet	566,830 95
1897.	
Mars	$1,651,302 00
Avril	1,608,902 00
Mai	342,147 00
Juin	201,894 76
Juillet	344,986 84

Le revenu se rétablit actuellement à raison de $150,000 par mois.

M. INGRAM: S'il est vrai qu'en mars et avril de l'an dernier, les importations du tabac ont dépassé de $2,000,000 celles de mars et avril de l'année précédente, le gouvernement sait-il que le tabac est maintenant préparé en torquettes plus petites et se vend plus cher?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Je sais cela.

M. INGRAM: Les ouvriers font une grande consommation de ce tabac et se plaignent de la hausse dans les prix. Si les droits ne doivent pas être abaissés, on devrait, du moins, ne pas les augmenter.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Pourquoi les ouvriers ne fument-ils pas du tabac canadien? Nos cultivateurs savent très bien cultiver le tabac, mais nous voulons leur enseigner la manière de traiter et de préparer le tabac après qu'il est coupé. C'est sous ce rapport que nos cultivateurs pêchent et nous demandons au gouvernement de faire pour la culture du tabac,

pas autant qu'il a fait pour le beurre et le fromage, mais quelque chose pour enseigner le traitement et la préparation du tabac.

M. WALLACE: Je crois que les chiffres de l'honorable ministre sont inexacts, car les importations totales de l'année se sont élevées à $2,000,000; celles des derniers six mois à $860,000, et celles de la dernière moitié de 1897, à $600,000.

Les importations diminuent parce que la contrebande augmente. Le peuple fume du tabac de contrebande et le gouvernement retire moins de revenu.

5. Qu'il est expédient de prescrire que les item 445 et 446 de l'annexe A du Tarif des Douanes, 1897, seront abrogés le et après le premier jour de juillet de la présente année mil huit cent quatre-vingt-dix-huit.

6. Qu'il est expédient de prescrire que le et après le premier jour de juillet de la présente année mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, les item suivants seront ajoutés à l'annexe B du Tarif des Douanes, 1897:—

636. Tabac non fabriqué, pour les fins de l'accise aux conditions de l'Acte du Revenu de l'intérieur.

7. Qu'il est expédient de prescrire que le et après le premier jour de juillet de la présente année mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, outre les droits d'accise actuellement perçus sur le tabac fabriqué, les cigares et cigarettes les droits d'accise suivants seront imposés et perçus savoir:—

(a) Sur tout tabac étranger en feuille, à l'état naturel, non écôté, retiré d'entrepôt pour fins de fabrication dans une manufacture de cigares ou de tabac, dix cents par livre.

(b) Sur tout tabac étranger en feuille, à l'état naturel, écôté, retiré d'entrepôt pour fins de fabrication dans une manufacture de cigares ou de tabac, quatorze centins par livre.

Pourvu que le poids sur lequel ce droit sera calculé soit conforme à l'étalon mentionné dans le paragraphe (c) de a clause 247 de l'Acte du Revenu de l'intérieur.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je propose que le comité lève sa séance et rapporte progrès avec permission de siéger de nouveau.

La motion est adopteée,

PROLONGEMENT DE L'INTERCOLONIAL—CORRESPONDANCE ENTRE LE GOUVERNEMENT ET LE GRAND-TRONC.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): L'autre jour l'honorable député d'York (M. Foster) a demandé des copies des contrats ou arrangements passés entre le gouvernement et le Grand-Tronc au sujet du prolongement de l'Intercolonial. Je suis prêt à les produire, mais pour que la chose soit régulière, je crois qu'il faut une motion demandant leur production. Je propose donc, appuyé par sir Louis Davies:

Qu'il soit émis un ordre de la Chambre pour copie de tous arrangements, non encore déposés sur le bureau de la Chambre, qui ont été conclus entre le ministère des Chemins de fer et la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer au sujet du prolongement vers Montréal du chemin de fer Intercolonial.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je dépose ces documents sur le bureau de la Chambre.

M. FOSTER: Je propose que ces documents soient imprimés et que les règles de la Chambre soient suspendues à cet effet.

La motion est adoptée.

Sir HENRI JOLY DE LOTBINIÈRE.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

M. FOSTER: Puis-je demander de quoi la Chambre s'occupera demain?

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): En l'absence du premier ministre je ne puis répondre catégoriquement, mais je crois que la Chambre se formera en comité des subsides.

Le MINISTRE DES FINANCES: Le bill du cens électoral.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Si le Solliciteur général est ici, nous nous occuperons d'abord du bill du cens électoral, si non, nous prendrons les subsides.

M. FOSTER: Plusieurs députés de la gauche qui désireraient parler sur ce bill sont absents.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Le premier ministre a déclaré l'autre jour qu'il espérait discuter le bill du cens électoral dès que les résolutions des voies et moyens seraient adoptées. Si le Solliciteur général est ici, nous nous occuperons du bill, s'il est absent, nous pourrons prendre les subsides.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.45 du matin (mercredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 20 avril 1898.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

LES *DÉBATS*.

M. CHOQUETTE: Je dépose le deuxième rapport du comité spécial permanent chargé de surveiller le rapport officiel de la Chambre des Communes, et je propose qu'il soit adopté. Je donnerai quelques mots d'explication: Le comité a fait comparaître devant lui tous les sténographes pour expliquer une légère inexactitude qui s'est glissée dans le rapport des *Débats*, il y a quelques jours—une interpellation d'un député et la réponse du ministre à cette interpellation ont été omis.

Tous les sténographes ont expliqué, à la satisfaction du comité, qu'ils ne sont pas responsables de cette omission. En même temps ils se plaignent de l'exiguïté du local dans lequel ils travaillent. Le greffier a donné lecture du rapport du comité, mais il n'a peut-être pas été bien compris et je vais le lire de nouveau, et d'autres membres du comité donneront ensuite d'autres explications. Le rapport recommande de donner à ceux qui font ce travail important, un meilleur local, car actuellement ils sont obligés de travailler dans des conditions défavorables. Le rapport dit:

Votre comité reconnaît pleinement que le local actuel est absolument défectueux.

Vous vous rappelez, M. l'Orateur que durant la dernière session, je vous ai plusieurs fois entretenu de cette question, et un sous-comité composé de l'honorable député de Provencher (M. Larivière)....

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable député veut bien me permettre je lui ferai remarquer que ce n'est pas la coutume de proposer l'adoption d'un rapport le jour où il est présenté. On le laisse sur le bureau de la Chambre jusqu'au lendemain, pour que les députés aient le temps de l'étudier. Je crois que l'honorable député rendrait service à ses collègues, en attendant à demain pour proposer son adoption.

M. CHOQUETTE : L'honorable député a parfaitement raison, mais je crois qu'il est bon d'expliquer les recommandations faites dans ce rapport, afin que les députés soient plus en état de le discuter.

M. l'ORATEUR : Je dois insister pour faire observer le règlement. L'honorable député doit demander à la Chambre la permission de faire sa motion à présent, sans quoi, il n'a pas le droit de parler sur le rapport. S'il est déposé sur le bureau de la Chambre jusqu'à demain, il sera publié dans les procès-verbaux, et demain lorsqu'on en demandera l'adoption, il sera temps de donner toutes les explications nécessaires.

M. CHOQUETTE : Dans ce cas, j'attendrai à demain.

TRANSPORTS MARITIMES À MURRAY-RIVER, I.P.E.

M. MARTIN :

1. Le gouvernement a-t-il reçu une pétition ou un mémoire des habitants de Murray-River, High-Bank, Glen-William, Peter's-Road, etc., I.P.-E., demandant de faciliter davantage les transports maritimes à Murray-River? 2. Dans l'affirmative le gouvernement a-t-il décidé d'accéder à la demande des pétitionnaires? Quelles mesures, s'il en est, le gouvernement a-t-il décidé de prendre à ce sujet? 3. Le gouvernement se propose-t-il d'envoyer un dragueur à Murray-River au cours de la prochaine saison?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : (M. Tarte) : 1. Oui. 2. Le ministère a reçu un rapport d'un ingénieur local, et la question est à l'étude. 3. Le dragueur "Prince Edward" est tellement occupé qu'il n'est pas probable que nous puissions l'envoyer à Murray-River, cette saison.

BUREAU DE POSTE DE OAK-BAY-MILLS.

M. McALISTER (par M. TAYLOR) :

1. Le bureau de poste de Oak-Bay-Mills, dans le comté de Bonaventure, province de Québec, a-t-il été fermé? 2. Dans l'affirmative, quand, pour quelle raison et à la demande de qui? 3. Quelles ont été les recettes de ce bureau pendant les années expirées les 30 juin 1895 et 1896, respectivement, et aussi pendant les derniers six mois de 1896? 4. Quelles ont été les recettes du bureau de poste de Oak-Point, dans le dit comté, pendant les dites périodes?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Oui. 2. Il a été fermé le 1er avril 1897, après consultation avec M. Guité, parce qu'il n'était pas nécessité par l'intérêt public. 3. Le revenu pour l'exercice terminé le 30 juin 1895 a été de $75 ; pour l'exercice suivant de $71 et pour le semestre expiré le 31 décembre 1896, $40. 4. Le revenu du bureau de poste de Oak-Point, durant les mêmes périodes ont été : $39.69 : $39.27 et $22.35.

BRISE-LAMES À TROUT-COVE.

Sir CHARLES TUPPER :

Des réparations ont-elles été faites au brise-lamés à Trout-Cove, en 1897? Dans l'affimative, quel a été le coût de ces réparations? Des sommes d'argent ont-elles été payées à Salomon M. Dakin, William Cossaboom, Adrien Dakin, Alfred Ward et au capitaine Thompson, respectivement? Dans l'affirmative, quel montant a été payé à chacun et pour quelle raison?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Oui, des réparations ont été faites au brise-lames de Trout-Cove et elles ont coûté $3,-989.77. Les sommes suivantes ont été payées :

S.-M. Dakin, conducteur	$208 50
Wm Cossaboom, journalier, avec une voiture.	118 99
A. Dakin, journalier	44 06
A. Ward, menuisier	153 75
E.-R. Thompson, fer et transport	143 43

RENVOI DE FINLY BEATON.

Sir CHARLES TUPPER :

M. Finly Beaton, directeur de la poste de Beatonville, comté d'Inverness, a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pourquoi? A la demande de qui? L'inspecteur des postes a-t-il fait un rapport? Dans l'affirmative, de quelle nature est ce rapport?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Les personnes qui avaient affaire au bureau de poste de Beatonville se sont plaintes de ce que ce bureau était tenu par M. Beaton dans la cuisine de sa résidence, que les affaires du bureau étaient mal administrées, que le directeur de la poste n'était pas courtois envers le public. Ces plaintes furent communiquées à l'inspecteur qui fit une enquête et rapporta qu'elles étaient bien fondées. Dans ces circonstances, le directeur a été destitué.

LE MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.

M. BENNETT :

Une commission a-t-elle été délivrée au major-général Gascoigne comme major-général de la milice? Dans l'affirmative, à quelle date? Si une telle commission a été délivrée, est-elle conçue dans les mêmes termes que celles délivrées aux autres officiers de la milice? Si non, en quoi en diffère-t-elle?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : Aucune commission n'a été délivrée au major général Gascoigne, et le sous-ministre m'a informé que des commissions n'ont jamais été délivrées à des majors généraux commandant la milice avant le major général Gascoigne.

LES PÊCHERIES DU CANADA.

M. CASGRAIN (par M. BERGERON) :

Le gouvernement en a-t-il appelé de la décision de la cour Suprême du Canada au sujet de la question qui lui avait été soumise pour savoir si Sa Majesté en conseil a droit de propriété sur les pêcheries du Canada et sur les lits des rivières, havres, etc.? 2. Dans l'affirmative, à quelle date cet appel a-t-il été institué? 3. Le cas a-t-il été plaidé devant le comité judiciaire du Conseil? Dans l'affirmative, quand? 4. Quels étaient les avocats du gouvernement? 5. Jugement a-t-il été rendu? 6. Le gouvernement sait-il à quelle date le jugement sera rendu?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): 1. Oui. 2. En février 1897. 3. Oui, en juillet 1897. 4. M Robinson, C.R., M. Haldane, C.R., et M. Loehnis. 5. Non. 6. Non.

LE DRAGUEUR *MUDLARK*.

M. McINNES:

1. Le gouvernement est-il informé que les heures du travail sur le dragueur *Mudlark* ont été portéesde neuf à dix heures par jour? 2. Sur la recommandation de qui et pour quelle raison le changement a-t-il été fait? 3. Le gouvernement se propose-t-il de maintenir cette augmentation des heures de travail?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): J'ignore que les heures du travail sur le dragueur *Mudlark* aient été augmentées. Nous avons télégraphié à notre ingénieur local à New-Westminster pour avoir cette information, mais nous n'avons pas encore reçu de réponse.

COMTÉ DE BAGOT.

M. BERGERON: M. l'Orateur, je désire attirer votre attention sur le fait que le comté de Bagot, dans la province de Québec, n'est plus représenté dans cette Chambre, à cause de la mort de notre collègue M. Flavien Dupont, afin que ce comté puisse être représenté le plus tôt possible.

M. l'ORATEUR: Avis ayant été donné par un honorable député, je vais ordonner qu'un mandat soit émis immédiatement.

FAILLITE.

M. MACLEAN: Le leader de la Chambre est-il en mesure de dire à la Chambre si le gouvernement a l'intention de s'occuper de la question de faillite et de faire adopter un bill dans le cours de la présente session?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Cette question, ainsi que le sait l'honorable député, est dans le moment entre les mains d'un honorable membre de cette Chambre. Je ne peux pas dire que le gouvernement s'occupera de ce sujet.

SALLE D'ESCRIME DE GANANOQUE.

M. TAYLOR: Avant d'aborder l'ordre du jour, et voyant que le ministre de la Milice et de la Défense est présent, je vais répéter la question que j'ai posée il y a quelques jours, quand le très honorable premier ministre m'a dit qu'il en prenait note et qu'il me fournirait le renseignement le lendemain. Quand la correspondance damandée le 4 mars, relativement au transfert de la salle d'exercices militaires de Gananoque, sera-t-elle produite?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden): Je vais m'en enquérir, et dans une couple de jours je déposerai le rapport sur le bureau de la Chambre.

EDIFICES PUBLICS DU MANITOBA.

M. LARIVIÈRE: Je désire une fois de plus attirer l'attention sur un ordre relatif à la production de documents et lettre ayant trait au gouvernement du Manitoba, concernant sa réclamation contre le gouvernement fédéral pour la construction d'édifices publics dans la province. Le 2 mars dernier, le ministre du Commerce a pris note de ma demande et il m'a dit qu'il s'en occuperait. J'ai répété ma demande le 25 mars, et on ne m'a pas fait la politesse de me répondre ce jour-là. Pour la troisième fois je demande quand je peux compter avoir ce rapport qui a été ordonné durant la dernière session.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Mon honorable ami a dernièrement fait une observation à propos de ce rapport. J'ai plus tard constaté qu'il y avait eu un malentendu, que l'ordre de la Chambre avait été envoyé au ministère des Travaux publics, et que la correspondance n'avait pu y être trouvée. La question a été renvoyée à mon ministère, et je promets que les papiers seront produits dans une couple de jours. Si je ne le fais pas, je prie l'honorable député de me faire souvenir, soit personnellement ou dans cette Chambre, que je lui ai fait cette promesse.

M. LARIVIÈRE: C'est ce que j'ai fait déjà trois fois et je pourrai fort bien répéter ma demande une quatrième fois.

Le MINISTRE DES FINANCES: Il n'y a que quelques jours que l'affaire est à mon ministère. Je promets à l'honorable député qu'il n'y aura plus de retard.

PONT D'EDMONTON—RAPPORT DEMANDÉ.

M. DAVIN: J'appelle l'attention du ministre des Travaux publics sur le fait que le rapport relatif au pont d'Edmonton n'a pas encore été produit. Mon honorable ami (M. Tarte) m'a promis il y a déjà assez longtemps qu'il serait produit le lendemain.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): Ces documents seront produits le plus tôt possible. J'ai pu oublier cette demande, mais je les produirai demain, s'ils peuvent être préparés.

M. DAVIN: L'honorable ministre m'a dit il y a une semaine qu'ils étaient prêts.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je ne crois pas avoir dit cela. J'ai dit ce que je viens de dire, que je verrai à les faire préparer. Nous avons eu beaucoup d'ouvrage dans le département, mais je verrai à ce qu'ils soient présentés le plus tôt possible. Il n'y aura plus de retard, je crois.

RAPPORT DE L'AUDITEUR GÉNÉRAL—TRADUCTION FRANÇAISE.

M. BERGERON: Je ferai observer au gouvernement que le rapport de l'auditeur général qui a été déposé sur le bureau de la Chambre, il y a trois semaines ou un mois, n'a pas encore été traduit en français.

Je sais que la version française arrive plus tard que l'anglais, mais j'espère que la traduction en sera faite le plus tôt possible. Quelques-uns des députés veulent avoir l'édition française, et il est important qu'elle soit produite le plus tôt possible.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Il est entre les mains de l'imprimeur.

M. LARIVIÈRE : Il devrait être entre les mains des députés.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'impression en est poussée activement. L'imprimeur a tant d'ouvrage qu'il y a du délai. On espère que le rapport sera fait dans quelques jours.

SUBSIDES.

Le MINISTRR DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

Le motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Frais de gestion $152,843 80

M. FOSTER : Il y a une réduction de $200 dans le bureau de Winnipeg, laquelle doit être expliquée. Le ministère des Finances doit nous donner une idée des changements qui ont eu lieu dans les caisses d'épargnes rurale du Nouvean-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et qui sont la cause de la réduction dans ces provinces. Je suppo e que c'est parce qu'il les transfère au ministère des Postes. Le ministre pourrait en même temps expliquer l'augmentation de $5,000 pour l'impression des billets fédéraux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les frais de gestion du bureau de Winnipeg ont été l'année dernière de $5,254.69 et nous demandons $5,400 cette année.

M. FOSTER : Il n'y a pas eu de changements dans le bureau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y en a pas eu. Relativement aux caisses d'épargne rurales, la réduction a été causée par le transfert au départment des Postes des agences suivantes, savoir : — Annapolis, New-Glasgow, Saint-Andrews, Woodstock, Liverpool et Summerside, I.P.-E.

M. FOSTER : Quelle a été la cause de ces changements ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans deux cas, je crois, des destitutions ont été faites pour des motifs politiques, et dans les autres cas, ils ont été causés par la mort.

M. FOSTER : Quelles ont été les deux destitutions politiques ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A Annapolis et à New-Glasgow.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudra bien dire pourquoi il a fait ces changements dans ces bureaux importants.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans les deux cas des accusations ont été portées et communiquées aux employés intéressés. Je crois ne pas me tromper en disant qu'ils n'ont pas contesté l'exactitude des accusations ; et d'après la règle établie, ils étaient passibles de destitution, et ils ont été destitués. Je ne peux pas en dire davantage.

M. FOSTER : Y a-t-il eu une enquête dans chaque cas ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, parce que les deux employés accusés non pas nié les accusations.

M. FOSTER : L'accusation était-elle odieuse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est matière d'opinion. C'était une accusation d'ingérence active dans les élections.

M. FOSTER : Ont-ils tué deux bons grits ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils n'ont pas été aussi méchants que cela.

M. FOSTER : Je crois que leur conduite doit être expliquée. Qu'ont-ils fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'un était secrétaire du comité conservateur dans son comté : L'autre a assisté à des assemblées publics et a fait des discours contre le parti libéral.

Sir CHARLES TUPPER : Ses discours étaient-ils bons ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'étais pas présent, mais je n'ai pas de doute que c'était les meilleurs discours qu'il était possible de faire pour défendre une mauvaise cause.

M. FOSTER : Ces discours comportaient-ils une censure personnelle contre l'un des ministres ou des dissertations sur les questions du jour entre les deux partis ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les deux sont répréhensibles. Les employés publics ne doivent pas aller aux assemblées publiques pour discuter les questions politiques du jour.

M. FOSTER : Et maintenant, il est reconnu en principe que le secrétaire d'un club conservateur ne peut pas recevoir des dépôts à son pupitre et payer les intérêts.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il aurait mieux fait de ne pas chercher à faire les deux choses à la fois.

M. FOSTER : Il y a une augmentation de $5,000 dans l'impression des billets fédéraux.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est dû à l'augmentation de la circulation. Les chiffres ont déjà été fournis. La circulation est exceptionnellement considérable, et il s'en suit une augmentation dans les frais d'impression.

M. FOSTER : Les planches sont elles gravées à New-York comme auparavant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les poinçons, je crois, étaient faits à New-York, ainsi que le stipulait le contrat. Mais je crois que tout l'ouvrage se fait dans le bâtiment en face de cet édifice.

M. FOSTER : C'est-à-dire, l'impression.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'impression et la gravure aussi, s'il y en a.

M. FOSTER : Mon honorable ami en est-il sûr ? Peut-il nous dire que la gravure des planches est faite par des graveurs dans ce bâtiment ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que dans le moment on ne fait pas de gravure. Je présume que les billets sont imprimés au moyen de planches gravées il y a plusieurs mois.

M. FOSTER : Supposons que je dise que la gravure des planches qui sont employées pour imprimer ces billets se fait à New-York et non pas ici, mon honorable ami contredira-t-il cette assertion ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami veut prendre la responsabilité de dire qu'on ne se conforme pas au contrat, je m'empresserai de m'enquérir des faits.

M. FOSTER : Il ne s'agit pas de savoir si on se conforme au contrat. J'ai demandé si la gravure se faisait ici ou à New-York. Je suis sous l'impression que toute la gravure est faite à New-York et que les ouvriers canadiens n'en font aucune partie.

Bureau du secrétaire du Gouverneur général.....	$11,450

M. FOSTER : D'où vient l'augmentation de $50 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le seul changement est l'addition de $50 au salaire de l'un des commis.

M. FOSTER : Est-ce une augmentation statutaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Dans ce cas mon honorable ami voudra bien nous dire quelle est la politique du gouvernement au sujet des augmentations statutaires. Dans le cours de la session qui a précédé la dernière, le gouvernement a déclaré qu'il avait décidé de supprimer les augmentations statutaires. La nouvelle fut annoncée dans tout le pays.

Graduellement, à mesure que la session avançait, on s'aperçut que des ministres avaient des favoris auxquels ils donnaient des augmentations de salaire variant de $50 à $200. Plus tard, le directeur général des Postes se présenta avec des augmentations statutaires générales et il s'en suivit une discussion plus édifiante entre lui et ses collègues à une heure avancée d'une certaine nuit, et finalement cette demande d'augmentation statutaire fut retirée. Et maintenant le premier item qui nous tombe sous les yeux est une augmentation statutaire. Est-ce une faveur, qui, un jour, est accordée à un employé, et un jour à un autre, ou bien le gouvernement est-il revenu sur sa décision et va-t-il maintenant accorder les augmentations statutaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me souviens pas d'un seul cas où un membre du gouvernement a déclaré que l'augmentation statutaire ne serait pas accordée. On a donné à entendre que l'augmentation statutaire ne serait pas accordée d'une manière aussi générale qu'elle l'avait été autrefois. La politique actuelle du gouvernement est d'accorder les augmentations statutaires sur la recommandation du ministre aux employés qu'il en jugera dignes. Naturellement chaque ministre a son opinion sur ceux qui méritent de recevoir ces augmentations.

M. FOSTER : Les augmentations statutaires n'ont jamais été accordées autrement que sur le rapport du sous-ministre, tel que présenté au ministre, et approuvé par le ministre.

J'avoue que les augmentations statutaires étaient de règle, et je préférerais de beaucoup voir cette règle encore en vigueur—que chaque employé laborieux et fidèle recevra son augmentation statutaire comme question de droit, et qu'elle ne devrait pas être accordée, comme cela en a l'air aujourd'hui, simplement comme une question de favoritisme. Mon honorable ami dit qu'il ne croit pas qu'il y ait eu une expression d'opinion générale contre les augmentations statutaires. Mon honorable ami sait que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), et un ou deux autres ministres, ont annoncé, comme étant un grand progrès, qu'elles seraient supprimées, mais maintenant il paraît qu'elles ne le seront point, mais que le ministre choisira à son goût un employé par-ci par-là, tandis que d'autres employés qui le mériteront autant resteront des années sans recevoir d'augmentation statutaire.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Voici ce qui a été dit. L'honorable député sait parfaitement bien, d'après sa longue expérience en qualité de ministre des Finances, que pendant longtemps tout homme qui avait droit à une augmentation statutaire la recevait nécessairement, qu'il fût bon ou mauvais employé. Chaque budget, les uns après les autres, contenait des crédits pour payer ces augmentations à tous les employés indistinctement qui y avaient droit. Il sait bien qu'il y a la plus grande différence possible entre l'intelligence et les aptitudes des différents commis employés dans les ministères. Il y en a qui gagnent juste leurs salaires, et il y en a d'autres qui sont des hommes capables et qui méritent d'avoir des appointements plus élevés que ceux que nous ne pouvons leur payer. Cela s'applique aux divisions les plus importantes du service, car j'ai toujours prétendu que les employés de ces divisions n'étaient pas suffisamment payés, tandis que ceux des divisions les moins importantes l'étaient trop, comparativement aux salaires payés dans les banques et autres institutions, et nous avons adopté la règle de ne pas donner indistinctement l'augmentation statutaire.

Mais l'honorable député fait erreur en supposant que nous avons déclaré formellement que nous n'accorderions pas les augmentations statutaires. Nous n'avons jamais dit cela, mais nous avons déclaré que si un employé le méritait, nous lui accorderions l'augmentation. Je suis d'opinion que la somme demandée pour le gouvernement civil est tout ce que le pays peut payer, et si nous devons payer indistinctement l'augmentation statutaire, nous serons obligés de destituer un grand nombre d'employés et de payer l'augmentation à ceux qui resteront, ou de supprimer l'augmentation, sauf dans des cas d'un mérite spécial, et laisser la somme totale autant que possible la même qu'elle est.

M. FOSTER: Quelle est la règle actuellement suivie? Je suppose qu'il est de règle que tout employé qui mérite d'avoir l'augmentation statutaire dans chaque département doit la recevoir, et quand, comme dans le présent cas, le ministre ne demande qu'une seule augmentation statutaire, il faut supposer que les autres commis ne sont pas laborieux et ne la méritent point. Ils ne la reçoivent pas pour cette raison, mais cet homme l'obtient parce qu'il en est digne. Il faut conclure que les autres ne font pas bien leur travail ou qu'ils le négligent. Combien y a-t-il d'employés dans le bureau du Gouverneur général, qui ont droit à l'augmentation statutaire?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Ce que nous avons dit c'est que ceux qui la mériteront la recevront.

Le MINISTRE DES FINANCES: Il y en a deux, dont un a obtenu l'augmentation.

M. FOSTER: Qui a reçu l'augmentation?

Le MINISTRE DES FINANCES: M. Walker l'a reçue.

M. FOSTER: Et quel est le nom de l'autre commis?

Le MINISTRE DES FINANCES: M. Sladen.

M. FOSTER: Depuis combien de temps ces deux commis sont ils dans le département?

Le MINISTRE DES FINANCES: Je suis réellement incapable de répondre à la question.

M. FOSTER: C'est une question très importante.

Le MINISTRE DES FINANCES: M. Walker est entré en 1886, mais je n'ai pas la date de la nomination de M. Sladen.

M. FOSTER: Dans ce cas, il est possible que M. Walker soit le commis le moins ancien.

Le MINISTRE DU COMMERCE: L'honorable député saura que l'un des deux est arrivé au maximum de sa classe.

M. FOSTER: J'ai demandé au ministre des Finances qui avait droit à l'augmentation, et il m'a répondu qu'il y en avaient deux et je me fie à sa déclaration.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Vous vous êtes informé de l'autre commis de première classe, et il est rendu à son salaire maximum.

M. FOSTER: Le ministre des Finances a dit que deux commis avaient droit à l'augmentation.

Le MINISTRE DU COMMERCE: L'un appartient à la première classe et l'autre à la deuxième classe.

M. FOSTER: Ce sont MM. Sladen et Walker?

Le MINISTRE DES FINANCES: Celui qui a obtenu l'augmentation de salaire est un commis de première classe, et l'autre est un commis de deuxième classe, qui va recevoir $1,100.

M. McNEILL: Devons-nous comprendre dans ce cas que le commis de deuxième classe qui ne reçoit pas l'augmentation qui lui est accordée par la loi, ne la mérite pas?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Pas nécessairement, mais non suffisamment.

M. McNEILL: Cela est monstrueux à mon avis et je ne crois pas que cette expression soit trop forte. Ces personnes sont entrées dans cette branche du service avec l'entente bien établie que s'ils se conduisaient bien et faisaient leur devoir, elles auraient droit à l'augmentation de salaire que leur accorde la loi. Telle a été la règle durant de nombreuses années. Si le gouvernement était d'avis que cette loi était mauvaise, il devait modifier dans ce sens l'engagement des nombreux employés. Mais c'est une véritable honte pour le Canada que de voir le gouvernement traiter de cette façon les employés qui sont entrés dons le service avec l'entente bien établie qu'ils obtiendraient l'augmentation que leur accorde la loi.

M. FOSTER: Il doit y avoir un moyen de connaître quelle est la valeur des services des employés de ces deux classes. Ce département est, je crois, sous le contrôle du président du Conseil.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Cela semble être l'habitude, comme l'honorable député le sait.

M. FOSTER: Quel est le sous-ministre qui a la direction de ce département?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je crois qu'il est sous le contrôle de quelqu'un, c'est sous celui du secrétaire du Gouverneur-général.

M. FOSTER: Dois-je comprendre que le secrétaire du Gouverneur général a fait un rapport favorable à M. Walker et un rapport défavorable contre M. Sladen?

Le MINISTRE DES FINANCES: Tout ce que je puis dire, c'est que celui dont le salaire est augmenté a certainement été recommandé, mais je ne voudrais pas que l'on en concluerait de là qu'un rapport défavorable a été fait contre l'autre employé.

M. FOSTER: L'honorable ministre ne veut pas dire que ces deux employés ont été également recommandés, comme la chose se présente dans certains départements?

M. INGRAM: W.-H. Walker est-il le même employé qui a reçu trois mois de salaire sur le pied de $1,200 et neuf mois de salaire sur le pied de $1,250?

Le MINISTRE DES FINANCES: Oui, il est le seul employé de ce nom.

Le MINISTRE DU COMMERCE: M. Sladen est entré dans le service le 1er janvier 1891. M. Walker a été nommé en 1886.

M. SPROULE: L'honorable ministre voudrait-il nous dire si nous devons comprendre que le même principe relativement aux augmentations statutaires va s'appliquer dans tous les départements, ou bien si chaque ministre règle cela d'après son propre jugement?

Le MINISTRE DES FINANCES : La chose est généralement laissée à la discrétion du ministre, chaque ministre fait les recommandations qu'il croit justes, et le conseil les prend ensuite en considération. C'est là le seul moyen de traiter cette question.

M. SPROULE : Le conseil n'a-t-il pas établi comme règle générale que le même principe devra prévaloir dans chaque département, c'est-à-dire que chaque ministre est libre de faire les recommandations qu'il croit nécessaires dans son propre département ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Chaque ministre recommande ceux qui dans son opinion méritent une mention spéciale.

M. SPROULE : Je crois que cette règle est de sa nature dangereuse et tout à fait injuste à l'égard des employés publics. Ces employés continuent d'année en année à travailler pour le gouvernement avec l'espérance que s'ils font bien leur devoir et sont des employés qui savent se rendre utiles, ils obtiendront une augmentation au commencement de l'année suivante, et il n'y a pas de doute qu'un grand nombre d'entre eux se trouvent aujourd'hui dans l'embarras par suite du nouveau système inauguré depuis une couple d'années.

Comme l'a dit l'honorable député de Bruce (M. McNeill), lorsqu'ils sont entrés dans le service il était bien compris que s'ils faisaient bien leur devoir ils obtiendraient l'augmentation, et il n'y a pas de doute que leurs dépenses étaient basées sur cette entente. Et maintenant qu'ils ont fait des dépenses qu'ils n'auraient probablement pas faites sans cela, on les prive de cette augmentation sans aucune raison valable. Un grand nombre d'entre eux craignent que l'on ne prenne l'habitude de favoriser que les privilégiés des sous-chefs de département, tandis qu'aucun ne saura d'avance s'il doit ou non bénéficier de l'augmentation. Ce système est pernicieux en ce sens qu'il laisse les ministres et les sous-ministres libres de faire monter leurs favoris en grade, qu'ils fassent partie ou non depuis longtemps du service public, tandis que ceux qui n'ont pas l'appui de ces personnages n'obtiennent aucun avancement. J'ai toujours cru que le meilleur moyen de régler cette question serait d'accorder une augmentation statutaire, suivant que la chose sera jugée convenable, à tous les employés qui la méritent, jusqu'à concurrence, bien entendu, de la somme la plus élevée qui sera fixée pour le salaire des employés de chacune des classes du service public. Puis, que le sous-ministre soit tenu, disons à la fin de l'année, de faire un rapport au sujet des employés de son département, et lorsqu'il s'apercevra que quelques-uns d'entre eux ne font pas leur devoir, qu'il le dise, afin que ceux qui ne remplissent pas leur devoir ou qui ne sont pas compétents pour faire partie du service public soient destitués, et que ceux qui le méritent reçoivent une augmentation de salaire, non pas par suite de faveur ou de prière, mais grâce à une clause de la loi à cet effet et comme question de droit. Je crois que cette méthode aurait pour effet d'encourager ceux qui resteraient au service du gouvernement et d'en éloigner ceux qui ne rendraient pas de bons et loyaux services.

M. FOSTER : Quel salaire reçoit maintenant M. Walker ?

M. STENSON.

Le MINISTRE DES FINANCES : Son salaire a été augmenté de $1,400 à $1,450.

M. FOSTER : Je constate en consultant le rapport de l'auditeur général que M. Walker, employé dans le bureau du secrétaire du Gouverneur, a obtenu en 1896-97 pour les trois premiers mois $1,300, et pour les neuf autres mois, $1,350. S'il reçoit $1,400 aujourd'hui, il doit avoir obtenu en même temps l'augmentation accordée par la loi ; et l'on a l'intention de lui accorder une nouvelle augmentation pour l'année prochaine. Ainsi donc, pour ce qui se rapporte à M. Walker, l'augmentation que lui accorde la loi lui a été régulièrement donnée chaque année par le gouvernement actuel depuis son arrivée au pouvoir.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Il fut nommé commis de première classe le 1er de juillet 1897—c'est-à-dire qu'il a avancé.

M. FOSTER : Cela revient au même.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce n'est pas l'augmentation que lui accorde la loi, mais simplement le paiement du salaire régulier.

M. FOSTER : Est-ce que $1,400 est le salaire le plus élevé des commis de deuxième classe ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. FOSTER : Dans ce cas M. Walker a reçu deux augmentations que lui accordaient la loi, puis fut promu au rang de commis de première classe, et on se propose de lui accorder une nouvelle augmentation. Ainsi donc, M. Walker a toujours bénificié de l'augmentation que lui accorde le statut et de l'avancement nécessaire, tandis que l'on refuse à M. Sladen qui est un commis de deuxième classe l'augmentation statutaire à laquelle il a droit.

M. CLANCY : Je comprends que la règle veut que lorsqu'un commis obtient de l'avancement, la première année de cet avancement est la même que la dernière année de l'augmentation que lui accorde la loi, et par conséquent cette promotion ne donne droit à une augmentation que l'année suivante.

M. INGRAM : Il y a une autre question qui se présente, relativement à cela. Si je comprends bien, M. Sladen a reçu son augmentation en 1895-96, dans ce cas pourquoi lui refuserait-on son augmentation cette année, tandis que d'un autre côté, M. Walker reçoit régulièrement cette augmentation depuis trois ans, y compris l'année courante.

M. BENNETT : La Chambre doit se rappeler que l'année dernière, lorsqu'il s'est agi de voter les crédits nécessaires pour le département des Postes, il fut question d'accorder de l'augmentation ordinaire à certains employés de ce département. Je suis bien prêt à admettre que les deux employés qui, dans cette circonstance, furent récompensés, avaient d'après le témoignage du directeur général des Postes lui-même et d'après la preuve imprimée —parce qu'ils avaient, en compilant la correspondance qu'ils avaient réussi à trouver dans quelques unes des archives cachées du département du directeur général des Postes—rendu un service spécial. On leur accorde cette augmentation de préférence à tout autre et malgré le fait qu'ils

avaient déjà des salaires très élevés. En cette circonstance le directeur général des Postes a posé un principe qui devra servir de règle à l'avenir relativement à l'avancement et aux promotions, en tant que les salaires sont concernés. Il a parlé comme suit :

J'ai donc l'intention de faire préparer un rapport pour chaque employé, non pas pour exercer une trop forte sévérité, mais simplement pour pouvoir accorder ces récompenses d'une manière intelligente.

Puis-je demander si ce principe a été reconnu et adopté dans tous les départements, et y a-t-il été considéré comme étant la règle générale ? En même temps je désire enregistrer la protestation de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) contre ces augmentations, et je ne puis faire mieux que de citer les propres paroles dont il s'est servi à cet effet, l'année dernière, bien qu'il semble protester avec moins de vigueur cette année contre les dépenses. Voici ce qu'il disait l'année dernière relativement à ces augmentations proposées :

Je regrette de constater que l'habitude d'accorder des sommes d'argent aux employés publics, se continue, malgré que l'Acte du service civil ne contienne rien à cet effet. Dans les cas mentionnés par le directeur général des Postes, il est possible que ces employés aient rendu des services exceptionnels ; mais je crois que si nous devons continuer à mettre cette habitude en pratique, qu'il vaudrait mieux modifier l'Acte du service civil.

Et cependant, comme l'honorable député garde aujourd'hui le plus profond silence, je suppose d'après son attitude actuelle, qu'il a l'intention de rester muet durant toute la discussion sur le budget. Il est possible qu'il y ait eu l'année dernière des raisons spéciales d'accorder certaines augmentations, mais l'honorable député de Wellington-nord ne m'a pas encore convaincu que l'employé à qui l'on accorde son augmentation statutaire la mérite par suite de services exceptionnels qu'il aurait rendus.

Je n'ai pas encore entendu dire qu'il avait rendu des services extraordinaires. Toute la question repose sur le fait qu'il existe une convention entre ceux qui entrent au service du gouvernement et le gouvernement, et de là il doit être établi comme principe, que, si un employé peut mettre en jeux certaines influences politiques, il obtiendra une augmentation de salaire, sans cela, il ne pourra rien avoir, à moins que, comme la chose s'est présentée dans le cas des deux employés de l'année dernière, qui ont réussi à rendre des services exceptionnels au directeur général des Postes, alors ils obtiendront une récompense. Si ces commis rendent des services spéciaux, il peut exister une certaine raison de leur accorder de l'avancement ; mais, si l'on reconnaît comme principe que tout avancement ou promotion seront laissés au caprice du ministre qui est à la tête du département, dans ce cas, tout ce que je puis ajouter, c'est que cela veut dire que l'on peut avoir recours aux influences politiques sur ce point.

M. DAVIN : A moins que le gouvernement ne déclare sur quoi il se base pour en agir ainsi, il lui est difficile de justifier le cas actuel. On nous demande de voter un crédit de $11,450 pour le bureau du secrétaire du Gouverneur général. Le montant du crédit demandé pour 1896-97 était de $11,112 ; il y a donc en très peu de temps une augmentation pour ce bureau de $300. Si le gouvernement dit que cette augmentation est le résultat d'une convention obligatoire conclue entre le gouvernement et les employés de ce département, c'est très bien, mais, s'il dit qu'il a choisi deux commis en particulier, dans ce cas je déclare, au nom des contribuables de ce pays, que ce n'est pas l'accomplissement des promesses d'économie faites par les honorables membres de la droite.

M. CRAIG : Je crois que la méthode adoptée par le gouvernement pour régler ces questions est des plus malheureuses. Il me semble que tous les employés qui le méritent devraient recevoir cette augmentation si quelques-uns d'entre eux l'obtiennent ; alors nous comprendrions que ceux qui ne la reçoivent pas ne la méritent pas, et que par conséquent le gouvernement ne devrait pas les garder à son service. Mais je crois que le fait d'en choisir un ou deux sur le grand nombre est une mauvaise habitude qui conduira à des abus graves. Cela va avoir pour effet de faire tirer des ficelles et d'essayer de trouver des amis qui useront de leur influence auprès du sous-ministre ou du ministre lui-même, pour obtenir ces augmentations. A mon avis la meilleure conduite à suivre serait, soit de faire disparaître ces augmentations entièrement et faire comprendre aux employés que leur salaire est fixé à un certain montant pour faire tel ouvrage, ou bien qu'il soit entendu que tous les employés qui feront bien leur devoir obtiendront cette augmentation, et dans le cas contraire que le gouvernement se dispense de leurs services.

M. CLANCY : Je voudrais demander à l'honorable ministre des Finances, s'il a constaté par expérience, qu'il existe une certaine uniformité dans les départements relativement aux promotions accordées aux commis de chaque département. Il est bien facile de voir qu'il existe une pression continuelle sous ce rapport dans tous les départements. Avec l'esprit de parti poussé aussi loin qu'il l'est aujourd'hui, j'ai bien peur que l'honorable ministre ait eu le temps de s'apercevoir des difficultés que va créer cette nouvelle méthode que l'on veut adopter.

Si vous continuez à suivre cette ligne de conduite, je n'hésite pas à dire que tous les employés publics se trouvent menacés. Il n'y a pas de doute que parmi les employés actuels, comme cela arrive toujours, quel que soit le mode que vous adoptiez—il se trouve des paresseux. Il n'est donc pas surprenant que ce qui a lieu dans toutes les branches du commerce et de l'industrie se produise dans les départements publics. Mais vous devez d'abord rendre les employés indépendants et pour en arriver là il vous faut leur accorder une augmentation statutaire, et cela quel que soit le parti au pouvoir. Actuellement les honorables membres de la droite sont en état de harceler les employés publics, et s'ils devaient rester longtemps au pouvoir, il est facile de comprendre que le parti qui succéderait au gouvernement, suivrait le même exemple ; toutefois il y aurait autant de paresseux qui feraient parti du service public dans un cas comme dans l'autre.

Le gouvernement actuel devrait avoir des employés habiles et indépendants, dont la position ne dépendrait pas du bon plaisir d'un ministre ou d'un sous-ministre. Il n'y a pas un seul sous-ministre dans le service qui ne pourrait pas s'arranger de façon à empêcher un employé d'obtenir de l'avancement, s'il le voulait. Je ne porte aucune accusation, mais je dis que les honorables membres de la droite ont rendu cette chose

possible. Il peut être juste de vouloir faire disparaître du service ceux qui ne sont pas capables de remplir leur devoir, et ceux qui n'ont pas droit à des augmentations; mais vous devez pour en arriver là établir une règle uniforme. Il me semble que l'on commet une erreur grave en plaçant les employés publics à la merci d'un gouvernement qui arrive au pouvoir, peu importe qu'il soit libéral ou conservateur. Aucun homme ne peut dire que sa vie lui appartient, politiquement parlant, parce qu'il sent qu'il lui est nécessaire de devenir l'esclave de son supérieur, afin de pouvoir obtenir de ce dernier qu'il le recommande comme ayant mérité une augmentation. Je voudrais bien savoir de l'honorable ministre si tous ses collègues sont d'accord sur le nombre d'employés dont les noms devront être placés sur la liste. Je suppose que, lorsqu'une question de cette nature est soumise au Conseil, quelques-uns de ses membres doivent dire: nous allons trop loin dans cette voie; les uns demandent plus que les autres. Le seul moyen de remédier à cela c'est d'adopter une augmentation déterminée par la loi, et renvoyer du service ceux qui ne sont pas en état de faire leur devoir à la satisfaction de leurs chefs.

M. WALLACE: Le ministre des Finances n'a pas encore expliqué comment il se fait que des deux employés qui ont été promus le premier juillet 1897, l'un à la position de commis de première classe avec un salaire de $1,400 par année, et l'autre à la position de commis de deuxième classe avec un salaire de $1,100, le premier soit indiqué comme devant recevoir l'augmentation de salaire que lui accorde la loi, tandis que l'autre, qui reçoit un salaire bien plus faible que lui, ne l'obtienne pas. Si les raisons sont les mêmes pour les deux employés, le gouvernement dans ce cas est tenu de nous dire pourquoi il a augmenté le salaire de l'employé qui était déjà payé le plus cher et n'a pas touché au salaire de l'employé qui était le moins payé.

M. CLARKE: Comme on a soulevée la question de la politique suivie par le gouvernement en augmentations accordées par la loi, je désirerais appeler l'attention du ministre des Finances sur la position qu'occupent les facteurs dans le service public. Je crois que les deux partis qui composent cette Chambre admettront avec moi que de tous les employés qui sont au service du gouvernement fédéral, ce sont certainement eux qui ont le plus de mérites et qui cependant sont le plus mal payés pour les services qu'ils rendent. Dans tout le pays, ils s'acquittent de leur devoir avec habileté, promptitude et régularité. En entrant dans le service ils reçoivent un salaire d'environ $25 ou $30 par mois, et je ne crois pas me tromper en disant que depuis deux ans ce misérable salaire n'a pas été augmenté au moyen de l'augmentation ordinaire qu'accorde la loi. Il a été question de cela ailleurs, et j'avais cru comprendre par l'accueil favorable que l'honorable ministre avait fait à cette proposition que nous avions raison d'espérer que la question serait prise en sérieuse considération par le gouvernement, et qu'il prendrait les moyens nécessaires pour accorder à ces employés l'augmentation à laquelle ils ont droit sous tous les rapports.

Le MINISTRE DES FINANCES: L'honorable député voudrait-il revenir de nouveau sur cette question, lorsque l'honorable directeur général des Postes sera présent, parce que je ne suis pas en état de répondre à sa question.

M. MACLEAN: Le gouvernement devrait dire à la Chambre qu'elle est le nombre d'employés qui demandent cette augmentation, et aussi s'il est vrai de dire qu'il est d'avis que le nombre des employés publics est trop considérable. Il aurait dû déclarer immédiatement en commençant cette discussion quel était le nombre des employés qui avait droit à cette augmentation, et la raison qui l'avait empêché de l'accorder à tous.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je ne crois pas pouvoir indiquer les raisons dans chaque cas. Le gouvernement ne partage pas l'opinion de ceux qui prétendent que chaque employé public a un droit incontestable à l'augmentation que lui accorde la loi du service public. Nous ne sommes pas prêts à dire qu'il ne devrait pas y avoir d'augmentation statutaire, mais nous prétendons qu'elles devraient être accordées par le ministre en se basant sur les mérites réels de chaque employé. Il est possible que tous les ministres ne jugent pas également les qualités d'un chacun, mais nous ne voyons pas pour le moment d'autres moyens de procéder. Quant à la question de savoir pouquoi un employé en particulier reçoit une augmentation, tandis que d'autres n'en reçoivent pas, nous ne pouvons pas l'accorder à tous ceux qui en demandent, dans ces circonstances, je suis donc forcé de dire que ces augmentations doivent être accordées à ceux qui sont considérés comme étant les plus méritants.

M. INGRAM: Voilà la meilleure raison pour laquelle nous devrions, en commençant la discussion des crédits de ce premier département, et vu les plaintes nombreuses qui sont faites dans la ville d'Ottawa, savoir comment il se fait que M. Walker reçoit une augmentation, et que M. Sladen n'est pas traité de la même manière. Nous avons le droit de savoir pourquoi ces augmentations ne sont pas accordées. Si nos questions doivent rester sans réponses sur ce point, il vaudrait mieux pour nous de le savoir maintenant, car cela nous empêcherait de faire de nouvelles questions relativement aux augmentations qui peuvent avoir été accordées dans les différents départements du service public à Ottawa. Je crois que nous avons droit d'obtenir les renseignements requis dans le cas actuel, et si l'honorable ministre n'est pas en état de les fournir aujourd'hui, que cet item soit mis de côté en attendant.

Le MINISTRE DES FINANCES: Malgré tout le désir que j'éprouve d'être agréable à l'honorable député, je dois dire que si tous les honorables membres de cette Chambre ont l'intention de prendre un grand nombre de noms et de demander comment il se fait qu'un tel employé reçoit une augmentation de salaire, et qu'un autre ne la reçoit pas, il sera impossible de fournir ces renseignements. Mais si un honorable député demande la raison d'une augmentation, je pourrai lui répondre comme je viens de le faire, que l'augmentation a été recommandée et approuvée. Je n'entreprendrai pas de prouver comment il se fait qu'un grand nombre d'employés ne reçoivent pas d'augmentation de salaire, parce que en agissant ainsi, nous pourrions laisser planer certains doutes sur la

nature des services de certains employés. Mais même parmi les employés qui ont tous un certain mérite, il s'en trouvera quelques-uns dans chaque département dont les services seront plus particulièrement appréciés, et ceux-là ont droit à plus de considération que les autres employés qui, malgré cela, s'acquittent de leur devoir chacun dans leur sphère.

M. INGRAM: On a refusé une augmentation de salaire à M. Sladen, parce qu'il était un tory, tandis que M. Walker, qui a obtenu l'augmentation est un grit. Du moins, c'est là ce que m'a dit un homme qui se prétend bien renseigné.

Le MINISTRE DES FINANCES: Dans ce cas, l'honorable député est en possession d'un renseignement dont je n'ai jamais entendu parler. Et je puis dire à l'honorable député tant en mon nom qu'au nom des autres ministres qui sont à la tête des autres départements, qu'ils se trompent et que la politique n'a jamais été mêlée à ces questions.

M. FOSTER: Quel salaire reçoit actuellement M. Sladen?

Le MINISTRE DES FINANCES: $1,100 par année.

M. FOSTER: M. Sladen reçoit $1,100. Quel est celui qui a droit en deuxième lieu à cette augmentation statutaire?

Le MINISTRE DES FINANCES: M. Walker en était un, et M. Sladen était l'autre.

M. FOSTER: M. Sladen a-t-il le traitement maximum de sa classe?

Le MINISTRE DES FINANCES: M. Sladen est à la première année de la seconde classe.

M. SPROULE: Le ministre devrait nous renseigner sur le principe que l'on a adopté. Est-ce que l'on a donné instruction au sous-chef du ministère de faire rapport au sujet de tous les employés du département qu'il dirige, et de dire ceux qui ont droit à une augmentation statutaire, ou autre? Ou bien, le ministre croit-il que le sous-chef ne fera rapport que sur certains fonctionnaires seulement? Si le sous-chef ne fait pas rapport sur tous les employés du département, il me semble qu'il y a injustice, car quelques-uns, intentionnellement, ou autrement, seront durement traités, tandis que d'autres qui ne mériteront pas une plus grande considération, seront portés sur la main. Le même principe devrait être suivi dans tous les départements. Si le sous-chef du ministère fait un rapport, qu'il soit sur tous les fonctionnaires du département, et ainsi, ceux qui la méritent, obtiendront l'augmentation qui leur est due. Si ce n'est pas la ligne de conduite que l'on adopte, on commet une injustice et on enlève tout encouragement aux fonctionnaires zélés qui désirent bien remplir leurs devoirs. Je répète que l'on agit avec une grande dureté envers certains employés qui mériteraient mieux. Je connais des fonctionnaires publics qui comptaient sur leur augmentation statutaire pour payer les dettes que le malheur ou la maladie les avait forcés de contracter, et ils ont fait des promesses, croyant qu'on leur accorderait ces augmentations. Mais ils n'ont pas reçu ces augmentations, et aujourd'hui, ils sont exposés à être accusés de malhonnêteté, quand il n'y a nullement faute de leur part, mais que toute la responsabilité en est à ce gouvernement qui a introduit un nouveau principe. Si un fonctionnaire veut conserver sa dépense en rapport avec sa fortune, il ne peut le faire, s'il ne sait pas qu'il aura son revenu. Il se base pour faire des promesses sur son revenu probable, y compris son augmentation statutaire. Il se voit plus tard privé de cette augmentation; ce qui le met dans des embarras financiers et est une grande injustice envers ses créanciers. Le gouvernement devrait poser un principe applicable dans tous les départements et définir devant la Chambre la ligne de conduite qu'il entend suivre.

M. McNEILL: Est-ce que ce fonctionnaire qui n'a pas obtenu l'augmentation statutaire, a négligé ses devoirs?

Le MINISTRE DES FINANCES: Pas que je sache, et je ne voudrais pas que l'on crût qu'il en est ainsi.

M. McNEILL: Voici ce que déclare l'acte du service civil:

L'augmentation d'appointements de tout fonctionnaire, commis ou employé autorisés par le présent acte, pour l'année courante, pourra être suspendu par le chef du département pour cause de négligence de devoirs ou pour inconduite.

Mais le ministre des Finances ne prétend pas dire que ce fonctionnaire a négligé de remplir fidèlement ses devoirs. Alors, de quel droit le prive-t-on de l'augmentation statutaire? Ce n'est pas en vertu de la loi, car la loi dit que le maximum des appointements d'un commis de troisième classe sera de $400 par année, avec augmentation annuel de $50 tous les ans jusqu'à ce qu'il atteigne le maximum. C'est là l'entente, c'est là le contrat fait avec ces commis lorsqu'ils sont entrés dans les administrations publiques, et c'est aussi la loi. La loi porte, cependant, que si un fonctionnaire se rend coupable de négligence ou d'inconduite, le ministre peut le priver de l'augmentation statutaire et le réintégrer subséquemment dans ses fonctions, mais sans rappel. C'est là la loi et toute la loi. De quel droit traiterait-on autrement des hommes qui sont entrés dans les administrations publiques, des fonctionnaires dont le ministre ne nie pas les bons états de service? Si l'on cherche à éluder l'esprit de l'acte du service civil par des subtilités légales, je l'ai déjà dit et je le répète, c'est une honte pour le Canada de traiter de cette façon le personnel des administrations publiques.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Mon honorable ami (M. McNeill) lit mal la loi, du moins, d'après les renseignements que le gouvernement a en sa possession. Je ne pense pas que l'honorable député se soit donné la peine d'étudier les différents articles relatifs à l'augmentation statutaire. Si mon honorable ami veut se donner la peine d'étudier la question, il verra que ceux qui ont rédigé l'acte du service civil ont évidemment eu l'intention de ne pas accorder l'augmentation statutaire, comme un droit que pouvait revendiquer chaque fonctionnaire.

M. COCHRANE: Donnez-nous l'article qui corrobore cette assertion.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'intention première du législateur a été de donner cette augmentation aux fonctionnaires qui la méritaient, suivant le sous-chef du ministère d'abord, et suivant le chef du ministère, ensuite.

M. COCHRANE: Lisez le statut.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Que l'honorable député me donne un moment. Avec le temps, les ministres et les sous-chefs de ministère ne se sont pas donné la peine de faire une distinction entre les fonctionnaires qui méritaient l'augmentation et ceux qui ne la méritaient pas, et pendant des années jusqu'en 1896, ces augmentations ont été données à chaque employé comme chose toute naturelle. Il était universellement reconnu que cette augmentation était un droit statutaire, mais ce n'en était pas un. C'était un privilège statutaire, et rien de plus. L'honorable député voudra bien se rappeler que l'an dernier, nous avons produit l'avis du ministère de la Justice dont sir Oliver Mowat était alors le chef qui disait que cet article ne donnait pas un droit statutaire à l'augmentation, et le gouvernement s'est, dès son arrivée au pouvoir, conformé à cet avis.

L'article que cite l'honorable député permet simplement au chef du département de suspendre l'augmentation pour l'année alors courante, dans le cas de négligence ou d'inconduite de la part du fonctionnaire auquel cette augmentation aurait été accordée. Que l'honorable député lise l'article précédent, et il verra que l'augmentation doit être fixé par l'exécutif et recommandée à la Chambre, lorsque le sous-chef du ministère, d'abord, et le ministre, ensuite, font rapport que le fonctionnaire mérite d'obtenir cette augmentation. Cela n'est pas laissé au caprice du ministre et du sous-chef, mais à leur jugement. Pendant des années, on a énormément abusé de cet acte. On n'a jamais tenté d'exercer cette discrétion que la loi prescrit; et lorsque ce gouvernement est arrivé au pouvoir, nous avons constaté que l'on accordait l'augmentation à tous les employés, indistinctement, qu'ils la méritassent, ou non. La chose était devenue une honte et un scandale publics. Les bons fonctionnaires publics qui commencent à travailler de bonne heure et finissent tard,—et je suis fier de dire qu'il y a dans les différents départements un grand nombre d'employés qui sont toujours prêts, à toute heure du jour ou de la nuit, à seconder de leur mieux le ministre ou le sous-chef du ministère—ces fonctionnaires, dis-je, n'étaient pas mieux traités par le gouvernement que ceux qui quittent leur bureau à 4 heures et qui commencent à 4 heures moins un quart, à suivre l'aiguille de l'horloge, attendant en comptant les minutes le moment du départ.

A tort ou à raison, le gouvernement a décidé l'an dernier que ce système n'était pas juste et entraînait une grande et injustifiable augmentation annuelle des dépenses publiques. Le gouvernement a constaté ou qu'il devait accorder l'augmentation aux plus méritants, selon le sous-chef du ministère et le ministre, ou que nous devions jouer de la serpe et destituer un grand nombre de fonctionnaires dans les différents départements. Le pays tout entier protestait contre le système qui était en vigueur avant l'avènement du gouvernement actuel; et les membres des deux côtés de la Chambre dénonçaient ce continuel accroissement des dépenses

Sir LOUIS DAVIES.

nécessitées par les administrations publiques. Nous savons tous que l'augmentation statutaire telle qu'on l'accordait nous coûtait $47,000 par année. Le gouvernement a mis un terme à cet état de choses.

Il est bien connu qu'il y a dans les administrations publiques des hommes qui se consacrent cœur et âme à leurs fonctions, qui sont prêts à travailler à toute heure du jour et de la nuit, et le gouvernement a cru bon de ne pas abroger ces articles de l'acte du service civil, mais de les appliquer suivant l'esprit qui,—je n'en ai pas de doute,—animait le législateur qui les a rédigés, à savoir: que l'augmentation ne devait pas être accordée indistinctement, ainsi qu'on l'a fait depuis des années, mais qu'elle ne devait être donnée qu'aux employés qui se recommandaient par leur conduite au département et au ministre, aux fonctionnaires dont les services doivent être spécialement reconnus et recompensés. Il ne s'ensuit pas parce que d'autres n'ont pas reçu une récompense spéciale, qu'ils sont coupables de négligence; non, ce n'est pas là la conclusion à tirer. Dans tous les départements, il y a eu des hommes qui, pour une raison ou pour une autre, ont rendu des services spéciaux, et c'est pour cela, que nous recommandons de leur accorder une augmentation. Nous n'avons usé de ce pouvoir qu'avec beaucoup de prudence. Je crois que dans mon département, je n'en ai usé que dans un seul cas; et je crois que dans un grand nombre de départements, il n'y a eu aucune raison particulière de recommander, en faveur de qui que ce soit, ces augmentations statutaires. Les circonstances peuvent ne pas être les mêmes dans chaque département.

Je me suis levé surtout pour faire remarquer que mes honorables amis de la gauche sont tombés dans deux erreurs; la première, que le gouvernement ne suit pas un principe bien défini en cette matière; et la seconde,—celle de mon honorable ami, le député de Bruce (M. McNeil), c'est que le gouvernement n'interprète pas comme il faut cet article de l'acte du service civil.

J'affirme M. l'Orateur, que nous agissons en nous basant sur un principe que l'on peut facilement défendre. Je reconnais que vous ne pouvez poser un principe qui ne soit pas exposé à la critique, et une bonne partie des critiques que les honorables membres de la gauche ont faites sont raisonnables. Il y a des fonctionnaires qui peut-être ont compté sur cette augmentation et qui ne l'ont pas obtenue, et ont souffert quelques inconvéniens. Personne ne le regrette plus que mes collègues et moi, mais nous avons attentivement considéré la question. Nous avons pensé qu'il était de notre devoir, dans l'intérêt public, de supprimer l'augmentation des dépenses annuelles que le service public a nécessitées depuis plusieus années et que, pour rester fidèle au mandat que nous avons reçu du peuple et pour rencontrer les vues de la grande majorité de cette Chambre, nous ne devions pas continuer à ajouter, sans distinction de mérite, $50,000 par année aux traitements des serviteurs de l'Etat.

Notre plan peut être critiquable; vous pouvez dire que le ministre n'exercera pas sa discrétion impartialement, mais je vous répondrai ceci: l'exercice de cette direction sera, dans chaque cas, soumise aux représentants du peuple. Dans chaque cas où une augmentation a été accordée cette année, le ministre doit justifier cette augmentation, non seulement devant ses collègues, mais devant la

Chambre, et en fin de compte, devant le pays. Nous ne désirons commettre aucune injustice, mais il ne faut pas oublier qu'il y a dans le pays un homme que nous ne devons pas négliger et qui s'appelle le "contribuable."

Nous devons aussi reconnaître que le personnel de nos administrations publiques est trop considérable. Nous devons reconnaître que si nous avions destitué un grand nombre de ces fonctionnaires, on nous aurait accusés de cruauté. Ainsi, si vous voulez faire quelques retranchements dans les dépenses, le moyen le plus raisonnable, le plus juste et le plus honnête, c'est d'établir le service civil sur les bases que le législateur voulait bien donner, et n'accorder l'augmentation qu'à ceux qui la méritent et qui sont recommandés à l'exécutif.

M. McNEILL: Je suis heureux que mon honorable ami ait donné cette explication, qui met la question devant la Chambre sous son véritable jour. D'après le ministre de la Marine et des Pêcheries, il n'y a que ceux qui l'ont parfaitement méritée qui devraient avoir l'augmentation, et que c'est là la portée de l'acte du service civil.

J'aimerais demander à mon honorable ami comment, lui qui est avocat, il peut interpréter l'acte et faire une déclaration de cette nature.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: J'ai dit à mon honorable ami que c'était là l'opinion que l'ancien ministre de la Justice a donnée par écrit au gouvernement.

M. McNEILL: Je crois que l'ancien ministre de la Justice a dit que le gouvernement pouvait retenir l'augmentation statutaire du fonctionnaire public. Nous comprenons tous cela.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Nous ne sommes pas obligés de donner cette augmentation. C'est matière de discrétion.

M. McNEILL: Le statut prescrit que le minimum des appointements d'un commis de troisième classe sera de $400 par année, avec augmentation annuelle de $50 jusqu'à ce qu'il atteigne un maximum de $1,000; que le minimum des appointements d'un commis de deuxième classe sera de $1,100 par année, avec une augmentation de $50 par année, jusqu'à ce qu'ils atteignent un maximum de $1,400; et que le minimnm des appointements d'un commis de première classe sera de $1,400 par année, avec augmentation de $50, tous les ans jusqu'à ce qu'il atteigne un maximum de $1,800. Mon honorable ami prétend-il affirmer que le ministre de la Justice avait déclaré que cela voulait dire qu'il n'y avait, parmi ces hommes, que ceux qui la méritaient qui devaient avoir l'augmentation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Non. Mon honorable ami n'agit pas avec sa loyauté ordinaire.

M. McNEILL: J'agis aussi loyalement que mon esprit peut me le permettre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Mon honorable ami doit savoir que l'article dont il a fait mention auparavant n'est pas un des trois qu'il vient de lire.

M. McNEILL: Mon honorable ami ne doit pas m'interrompre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'honorable député m'a posé une question et je lui réponds. L'article dont il a parlé est l'article 26.

M. McNEILL: J'en arrive à l'article 26. Nous embrassons l'acte dans son ensemble, et nous ne parlons pas d'un article en particulier. Mon honorable ami nous a parlé de l'esprit de l'acte, et lorsque j'ai mentionné cet article en particulier, le ministre de la Marine et des Pêcheries a voulu échapper par la tangente et s'est mis à discourir sur l'acte tout entier, et maintenant que je discute cet article, il se dérobe de nouveau, et il m'accuse d'injustice parce que je me suis servi de l'argument qu'il a lui-même employé. Je répète que l'acte est aussi simple et aussi clair que la langue le permet, en ce qui concerne ces articles.

Quant à l'article 26, c'est un article qui donne le pouvoir de faire quelque chose,—un article qui réglemente l'application des autres articles.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Ce n'est pas un article qui donne le pouvoir de faire quelque chose.

M. McNEILL: Un article restrictif. Cet article donne, en sus, le pouvoir de faire quelque chose, puisqu'il permet au ministre de retenir l'augmentation statutaire, et c'est un article qui est restrictif, en ce sens qu'il prescrit certaines conditions à cette augmentation. Voici cet article:

Aucun fonctionnaire, commis ou employé ne recevra d'augmentation d'appointements autrement que par arrêté ministériel passé sur le rapport du sous-chef approuvé par le chef du département, exposant que ce fonctionnaire, commis ou employé mérite cette augmentation.

Voici comment se lit le paragraphe 2 du même article:

L'augmentation d'appointements de tout fonctionnaire, commis ou employé autorisé par le présent acte, pour l'année alors courante, pourra être suspendue par le chef du département pour cause de négligence de devoirs ou inconduite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'augmentation peut être suspendue seulement après avoir été accordée.

M. McNEILL: Si le sous-chef du département fait un rapport en faveur de l'employé, celui-ci obtient l'augmentation statutaire, à moins qu'il n'ait été coupable de négligence ou d'inconduite. Cela est aussi clair que le langage peut le permettre.

Mon honorable ami parle beaucoup de ce que nous coûtent les administrations publiques, et de la manière dont les dépenses nécessitées par le service civil se sont accumulées grâce à ces augmentations statutaires. Tout cela est bel et bon, mais c'est la loi que nous discutons dans le moment. Si mon honorable ami veut insérer, dans notre statut d'autres dispositions législatives qui s'appliqueront à ceux qui entreront au service de l'État, dans d'autres conditions, il est libre de le faire; mais il n'a pas le droit de violer le contrat passé entre le Canada et les fonctionnaires publics, pour le seul plaisir de faire à son parti de la réclame politique ou pour quelque autre raison. Mais ces fonctionnaires ont des droits et quelque peu disposés que soient les contribuables du Canada à augmenter le fardeau des taxes, je dirai que les contribuables du Canada veulent voir traiter avec justice, impar-

tialité et honnêteté les hommes qui sont à leur emploi ; et je ne crois pas que ce soit agir avec justice et honnêteté que de faire entrer les gens dans les administrations publiques, grâce à une entente formelle et aux dispositions de la loi, et ensuite de violer l'entente et la loi.

Mon honorable ami nous parle des employés qui font des heures de travail en sus de leur journée ordinaire, et du zèle que quelques-uns déploient pour servir l'Etat. Il n'y a pas de doute qu'il y a dans les administrations publiques beaucoup de fonctionnaires très zélés. Nous pouvons être fiers, à juste titre, du service civil du Canada, mais le fait que certains fonctionnaires publics font des heures de travail en sus de leur journée ordinaire et sont particulièrement zélés et méritants; n'est pas une raison de priver les autres employés de leurs droits. Pas un gouvernement n'est justifiable, à mon avis, de violer les droits que la loi a conférés à ces hommes, et je suis extrêmement étonné du plaidoyer que le ministre de la Marine et des Pêcheries vient de faire à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne désire pas entrer dans une discussion de politique générale ; car, sur ce point, mon honorable et moi, nous ne pourrions probablement pas nous entendre ; mais je ne veux pas qu'il reste sous l'impression que j'ai cherché à dénaturer la loi.

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait que, en vertu de l'article sur lequel mon honorable ami a voulu s'appuyer, en premier lieu, l'augmentation qui peut être suspendue pour cause de négligence est une augmentation qui a déjà été accordée, car vous ne pouvez suspendre une chose qui n'a jamais été donnée. Cet article ne s'applique pas du tout à l'action de donner l'augmentation, mais à la suspension de cette augmentation pour cause de négligence ou d'inconduite, après qu'elle a été accordée. Sur l'autre point, j'ose affirmer que l'article 26 implique l'exercice d'une discrétion judiciaire de la part du chef et du sous-chef du département, et que pas un fonctionnaire n'avait droit. . .

M. DAVIN : Dans le cas d'inconduite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'inconduite n'a rien à faire ici. On ne parle d'inconduite que lorsqu'il s'agit de suspendre une augmentation qui a déjà été donnée, et cela n'a rien à faire avec l'action de donner l'augmentation pour la première fois, laquelle dépend du rapport que le sous-chef fait au chef du département.

M. DAVIN : Non, l'augmentation dépend de la conduite de l'employé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pas du tout. Le rapport indique si, dans l'opinion du sous-chef du département, l'employé, pour me servir des termes de l'acte, mérite cette augmentation. Ces expressions supposent nécessairement l'exercice d'une discrétion judiciaire au sujet du travail et de la conduite de cet employé, et tant que le sous-chef n'a pas fait rapport que l'employé mérite une augmentation, pour me servir des termes du statut, cet employé n'a aucun droit statutaire quelconque. Par conséquent, la pratique qui existe depuis tant d'années était directement contraire à la loi, et nous nous en tenons aujourd'hui à l'esprit du statut et à l'intention du législateur.

M. DAVIN : Je ne crois pas que l'honorable et savant ministre connaisse la signification du mot "suspension." Il nous demande de croire qu'il ne dénaturerait pas le sens d'un statut. Après le discours que nous venons d'entendre, il serait difficile de nous convaincre que l'honorable ministre n'en serait pas capable. Mon honorable ami improvise quelquefois des dissertations légales, et je crois bien que dans la première phase de cette discussion, il a aussi improvisé la loi, et maintenant, il cherche à torturer le statut. J'ai l'intention de vous démontrer qu'il a échoué complètement—je n'ajouterai pas, ignominieusement.

L'article 18 se lit comme suit :

Le minimum des appointements d'un commis de premières classe sera de $1,400 par année, avec une augmentation annuelle de $50 jusqu'à ce qu'ils aient atteint le maximum de $1,800.

L'article 20, au sujet des commis de deuxième et de troisième classe, est conçu précisément dans les mêmes termes, la seule différence est dans le chiffre de leurs appointements. Ces appointements doivent commencer à tel chiffre, avec une augmentation annuelle de $50 jusqu'à ce qu'ils aient atteint le maximum. Cet article ne contient aucune restriction. Vient ensuite la disposition de l'article 26 qui était nécessaire afin d'empêcher les personnes coupables d'inconduite,—mais d'une inconduite qui ne justifierait pas leur destitution—d'obtenir l'augmentation statutaire. L'article déclare :

Aucun fonctionnaire, commis ou employé ne recevra d'augmentation d'appointements autrement que par arrêté ministériel passé sur le rapport du sous-chef approuvé par le chef du département, exposant que ce fonctionnaire, commis ou employé mérite cette augmentation.

Cela veut dire que pour donner effet aux articles 18, 19 et 20, le sous-chef du département devra dire que le commis a enfreint la loi, ce qui peut arriver à tout le monde. Au sujet de tous les droits dont nous jouissons, nous pouvons enfreindre la loi ; mais nous constatons alors que la protection qui nous est due dans un autre temps, n'existe plus pour nous, parce que nous l'avons perdue par notre faute. Aucun fonctionnaire, commis ou employé ne recevra d'augmentation d'appointements autrement que par arrêté ministériel, ainsi que je viens de vous le lire.

Le paragraphe 2 stipule ce qui suit :

L'augmentation d'appointements de tout fonctionnaire, commis ou employé, autorisée par le présent acte, pour l'année alors courante.—

Remarquez bien: "pour l'année alors courante". Il est évident que cette disposition s'applique à l'augmentation impérativement prescrite par les articles 18, 19 et 20, lesquels sont appliqués de la manière ordinaire, et ainsi que prescrit le statut. sur le rapport du sous chef exposant que cet employé s'est bien conduit. Qu'est-il dit ensuite ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Quel article l'honorable député cite-t-il ?

M. DAVIN : L'article 26. Cet article porte que cette augmentation peut être suspendue par le chef du département pour cause de négligence de devoirs ou inconduite.

Quelle est la prétention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ? Je ne sais si mon

honorable ami qui vient de me poser cette question était dans la Chambre lorque son savant collègue a parlé ; et j'attire son attention sur ceci :

L'augmentation des appointements de tout officier, commis ou employé, autorisée par la présente loi pour l'année alors courante, peut être suspendue par le chef du département.

Quel est le sens de cette disposition ? L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries prétend qu'elle laisse au ministre ou au sous-ministre toute liberté d'accorder ou de refuser l'augmentation en question. Il prétend que cette augmentation est laissée à leur décision et à leur initiative, et s'ils sont d'avis qu'elle ne doit pas être accordée, elle ne l'est pas. Mais alors à quoi bon cette suspension d'appointements ? Comment la suspension de traitement pourrait-elle avoir lieu ? Au contraire, c'est parce que l'augmentation de traitement suit une marche régulière et automatique, et que l'employé en question s'est mis hors la loi par son inconduite et la négligence de ses devoirs que nous stipulons qu'au lieu d'être appliquée suivant la teneur du statut, elle peut être suspendue par le chef du ministère. Les auteurs de cette disposition législative étaient tellement convaincus que cette augmentation fait partie intégrante du traitement, qu'ils ont décrété qu'en dépit de la suspension de sa marche régulière, elle pourrait être rétablie plus tard par le sous-chef, mais sans rappel. Si l'employé en question se conduit de façon à réparer son inconduite, alors l'augmentation statutaire peut lui être rendue, sans, toutefois, qu'il ait droit aux arrérages. D'après la prétention du ministre de la Marine et des Pêcheries, le mot "rétablir" serait aussi impropre que le mot "suspension." Comment pourrait-on rétablir l'augmentation des appointements, si l'employé n'y a pas droit, si, de fait, elle ne fait pas partie intégrante de son traitement ? Puisque le Solliciteur général m'a posé une question à ce sujet, j'espère qu'il me fera connaître son avis. Je vois qu'il fait un signe de dénégation, et je suis convaincu qu'il n'interviendra pas au débat, car connaissant parfaitement tout le talent d'improvisation de son collègue en matière de droit et la facilité avec laquelle il invente les faits, je doute qu'il cherche à le tirer d'embarras.

Appliquons donc la loi dans sa teneur actuelle, ou bien abrogeons-là. Je me range à l'avis de l'honorable préopinant: il est de notre devoir de payer à ces employés ce que nous leur devons, quitte à prendre plus tard les mesures nécessaires pour limiter le nombre des employés publics. Si nous leur devons cette augmentation, ne cherchons pas à faire des économies, en rognant cinquante piastres ci et là. D'ailleurs, l'a-t-on réalisée, cette économie ? L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous a bien parlé de $47,000 d'économie, mais où a-t-il économisé cela ? En apparence, l'économie se résume à fort peu de chose, ainsi que je vais le prouver. Toute l'économie se résume à cette augmentation des traitements que n'importe quel ministre, dans un moment de caprice, ou si vous le préférez, dans sa sagesse, peut juger à propos de suspendre ; car il est évident, d'après l'item en discussion, que le gouvernement ne suspend pas cette augmentation dans certains cas. En outre, je vois figurer à cet item des augmentations d'appointements, nullement stipulées par la loi. Il est digne de remarque que dans ce bureau, il n'y a eu que cent dollars d'augmentation de 1895 à 1896-97. De 1896-97 à 1897-98, l'augmentation a été beaucoup plus importante, puisqu'elle s'est élevée à $300. Et je dois l'avouer, la Chambre a été trompée par le ministre du Commerce. Je ne prétends pas qu'il l'ait fait à dessein, mais il est certain que l'année dernière, nous avons voté cet item, parce que le ministre du Commerce nous a présenté la chose sous un faux jour. Voici l'argument que le ministre a fait valoir auprès de la Chambre, afin de nous engager à voter les crédits de cette année :

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Cet item reste précisement le même qu'auparavant, sauf une très légère augmentation statutaire de $25 dans un cas, et de $12.50 dans un autre.

M. SPROULE : Il me semblait que le gouvernement avait suspendu, cette année, toutes les augmentations statutaires.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il s'agit ici d'augmentations statutaires qui avaient déjà été accordées, et dont il restait une balance. L'une se termine au premier d'octobre, et l'autre au premier de janvier prochain.

L'honorable ministre, en demandant ce crédit l'année. dernière, avait donné à entendre à la Chambre qu'il n'y aurait pas d'augmentations statutaires. Voici, en outre, ce qu'il disait en 1895, en comité :

Quant à ces légères augmentations de $50 par année, en faveur de certains commis, comme nous sommes très peu renseignés sur leur valeur, je m'abstiendrai de les critiquer. Je dois, toutefois, faire ici une observation qui s'applique également à tous les autres crédits des services administratifs ; c'est que nous dépensons actuellement environ un million et demi pour les différents services administratifs, ce qui est le double de la somme demandée par ces mêmes services il y a seize ans.

C'est le budget des dépenses de 1878 que l'honorable ministre prend pour modèle, et voilà qu'au lieu de suivre ce modèle, il augmente la dépense de $300, sans que rien puisse la justifier, au point de vue des augmentations statutaires :

On n'a jamais prétendu que la besogne administrative ait doublé, et cependant, notre budget des dépenses s'est tellement gonflé que les dépenses sont actuellement le double de ce qu'elles étaient en 1878.

Voilà ce qu'affirmait jadis l'honorable député d'Oxford, aujourd'hui ministre du Commerce.

Je ne me serais pas plaint d'une légère augmentation de dépenses ; mais je dois l'avouer, la dépense actuelle est hors de toute proportion avec celles des années précédentes.

Qu'on le remarque bien, je n'aurais rien à dire s'il s'agissait d'augmentations prévues par la loi. Mais il s'agit de bien autre chose en ce moment ; voici que les ministres nous déclarent en pleine Chambre, sous prétexte d'économie, qu'ils n'accorderont pas les augmentations prévues par la loi ; or, en présence de cette déclaration, nous ne saurions tolérer qu'ils accordent arbitrairement à certains employés ces augmentations et qu'ils portent en une seule année la dépense, sur un seul item, au delà de tout ce qui s'est fait par le passé. Nous avons droit de nous plaindre non seulement de l'inconséquence patente de leur conduite, mais encore de la dépense forte qu'ils se permettent. L'augmentation en question reste donc sans justification. J'avoue que je suis surpris du silence de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen).

M. COCHRANE : L'honorable député sourit.

M. DAVIN : J'en suis bien aise, mais je serais bien plus heureux de l'entendre critiquer le budget.

J'espère que l'honorable député va recouvrer l'usage de la parole. Les annales de la science médicale citent plusieurs exemples de personnes histériques ayant perdu l'usage de la parole. C'est tout à la fois affaire d'imagination et de ruse de leur part. On m'a raconté le fait suivant d'un éminent médecin, appelé à traiter un cas de cette nature. Le médecin dit au père de la patiente : Envoyez votre fille à l'hôpital, et je verrai à ce qu'elle soit guérie en trois ou quatre jours. Il donne ses instructions aux médecins consultants, car la patiente feignait d'être sourde-muette.

M. BENNETT : Il (M. McMullen) n'est pas sourd.

M. DAVIN : Non, il n'est que muet. Les médecins consultants avaient reçu instruction de dire en présence de la patiente que si les poudres administrées ne réussissaient pas, il faudrait lui couper sa longue et magnifique chevelure et que, si ce dernier moyen ne réussissait pas, elle mourrait au bout de trois jours. Au bout de deux jours, la malade était sur pied. S'il était possible de glisser à l'oreille de l'honorable député de Wellington-nord que l'importante charge à laquelle il aspire ne lui sera donnée qu'à condition qu'il recouvre l'usage de la parole, bientôt nous le verrions critiquer avec sa vigueur d'autrefois la politique ministérielle. Je suis jaloux de la réputation de l'honorable député. Jadis, il s'est acquis une réputation historique en parlement, et voilà qu'il est en train de tout perdre. Le *Star* de Montréal, journal que j'estime beaucoup, fait preuve d'un intérêt tout paternel à l'égard de l'honorable député et déplore amèrement le silence de M. McMullen. Que l'honorable député me permette de lui mettre sous les yeux un tableau qu'il a lui-même tracé jadis. L'année dernière, les souvenirs de seize années de luttes héroïques se pressaient autour de lui, et sur son front resplendissait l'auréole que lui ont valu ses critiques du rapport de l'auditeur général. Voici ce qu'il disait en 1897.

Je regrette infiniment de constater que l'on continue comme par le passé à accorder des sommes d'argent aux employés publics, nonobstant toute disposition contraire de la loi du service public.

Je ne me plains pas seulement de l'augmentation des traitements, mais de l'inconséquence de la chose. Il ne s'agit pas ici d'augmentations de traitements prévus par la loi. Dans une seule année, on a ajouté $300 aux dépenses du département, ce qui est $200 de plus que par le passé. Et voilà ce que fait le gouvernement de l'économie ; il viole les justes droits des employés publics, afin de se faire un titre apocryphe à la réputation de gouvernement économe aux yeux du pays.

Voici ce qu'ajoute l'honorable député de Wellington-nord :

Parmi les employés mentionnés par le directeur général des Postes, il est possible qu'il s'en trouve qui aient rendu des services considérables, or, s'il faut perpétuer ce système, mieux vaudrait amender la loi du service administratif. J'ai toujours blâmé l'application de ces systèmes lorsque les honorables députés de la gauche étaient au pouvoir.

Cela est parfaitement vrai ; il n'y a pas un député de la gauche qui ait prêché cette réforme avec plus de zèle que l'honorable député.

Tout commis, paraît-il, qui a la moindre raison à apporter à l'appui d'une demande d'augmentation de traitement, fait sa demande, et avec l'aide peut-être du sous-ministre, y met tant d'insistance que, de guerre lasse, le ministre cède et le mal continue.

M. DAVIN.

Voilà précisément ce qui se passe encore aujourd'hui.

La loi du service public aurait besoin d'être amendée, de façon à ce que l'on ne vienne pas nous demander tous les ans de voter des crédits de ce genre.

L'honorable député garde le silence.

Je tiens à répéter ici ce que j'ai déjà établi ailleurs, savoir, que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) a évidemment fait fausse route dans l'application d'une loi portée par le parlement. D'abord, il a fait un exposé erroné de la loi ; et après s'être procuré le texte même, il a tourné tout autour sans y jamais toucher, cherchant à en obscurcir le sens. Le ministre doit convenir qu'il n'a nullement réussi à répondre à l'habile argumentation de l'honorable député de Bruce, et avant d'adopter l'item en discussion, le ministre des Finances et le ministre du Commerce devraient nous donner les éclaircissements voulus.

M. CRAIG : Les éclaircissements apportés par le ministre de la Marine et des Pêcheries ne sont pas de nature à convaincre ceux qui connaissent le texte de la loi. Aux yeux de tout esprit non prévenu qui connaît ce texte, l'interprétation qu'en ont donnée les députés de la gauche doit paraître exacte. Tout individu qui entre au service de l'Etat après avoir soigneusement lu la loi, est persuadé qu'il a droit à un certain traitement, et que s'il remplit fidèlement ses devoirs, il aura droit à l'augmentation réglementaire de cinquante dollars, jusqu'à ce qu'il atteigne le maximum du traitement. L'article 26 établit le mode à suivre pour obtenir cette augmentation, et c'est en la méritant. Pour l'obtenir, il suffit qu'il soit fait rapport au conseil attestant que l'employé mérite l'augmentation. Si j'interprète bien la loi, tous ceux qui méritent l'augmentation doivent l'avoir, et il ne convient pas de l'accorder à deux ou trois individus à l'exclusion de tous les autres. Voici ce que dit le paragraphe 2 de l'article 26 :

L'augmentation des appointements de tout officier, commis ou employé, autorisée par la présente loi....

La loi ne dit pas : accordée par la présente loi, mais autorisée par la présente loi.

... pour l'année alors courante, peut être suspendue par le chef du ministère, en raison d'inconduite ou négligence de l'employé dans l'accomplissement de ses devoirs.

Voilà la seule raison qui justifie la suspension de l'augmentation statutaire. Je ne prétends pas que le gouvernement soit tenu de maintenir cette loi et d'accorder à chaque commis l'augmentation annuelle de cinquante dollars ; mais je soutiens que tant que cette législation sera inscrite à notre code de lois, le gouvernement est tenu de l'appliquer, et il n'a pas le droit de l'interpréter à sa guise et de faire cette réglementation arbitraire.

Tout employé public qui remplit fidèlement ses devoirs a droit à l'augmentation annuelle, et ceux qui se rendent coupables de négligence ou d'inconduite n'y ont pas droit : voilà la légitime interprétation de la loi. Si le gouvernement n'admet pas ce principe, alors qu'il saisisse la Chambre d'un bill pour abroger la loi, et il est bien possible que je lui prête mon appui. Tant que la loi demeure en vigueur, c'est le devoir du gouvernement de l'appliquer dans toute sa teneur, et il n'a pas droit d'accorder chaque année l'augmentation à quelques employés, à l'exclusion des autres. En agissant ainsi, il fait injure aux employés qui n'obtiennent

par cette augmentation. Le gouvernement, j'espère, remettra la question à l'étude et prendra les mesures nécessaires pour ne pas laisser ces augmentations à l'intrigue et au favoritisme. Voici, je suppose, dans un même bureau, douze employés, dont un ou deux seulement obtiennent l'augmentation à l'exclusion de tous les autres ; tout porte à croire que les premiers se sont servis de moyens inavouables pour influencer le sous-chef ou le ministre. Ce serait un malheur pour le pays et pour le service administratif de laisser se perpétuer cet état de choses.

M. TISDALE : Il y a un aspect de la question qui n'a pas été discuté ce soir, et qui simplifierait l'interprétation à donner à la loi. On prétend qu'il est laissé à la discrétion du ministre d'accorder ou de refuser l'augmentation. Alors, n'est-il pas tout à fait étrange que cette disposition n'ait pas été inscrite dans la loi ? Lorsque la loi était en voie d'élaboration, il eût été fort simple de stipuler au premier article quels seraient le minimum et le maximum, et de décréter que le ministre ou le sous-chef du ministère pourraient, à leur gré, accorder l'augmentation, après avoir dûment constaté la bonne conduite de l'employé. Une semblable disposition aurait suffi pour justifier la prétention du cabinet. A mon avis, c'est l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) qui a donné la meilleure interprétation de la loi, et la seule qui serait admise devant un tribunal. Puisque cette loi est inscrite à notre code, et eu égard à l'excellence et à la valeur de notre service administratif, le gouvernement devrait l'appliquer. Je ne saurais me persuader que le parlement en élaborant cette loi y aurait inséré ces cinq ou six dispositions en question, s'il voulait tout simplement laisser à la discrétion du ministre ou du sous-chef d'accorder ou de refuser ces augmentations.

M. MACLEAN : Le Solliciteur général pourrait-il nous dire où se trouve le rapport du procureur général sur l'interprétation à donner à la loi en question ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le procureur général n'a pas fait de rapport ; c'est simplement son avis.

M. McMULLEN : J'ai un mot à dire à l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale). S'il s'agissait en ce moment d'étudier un projet de loi sur le service public, ses remarques seraient fort opportunes ; or, il faut se le rappeler, ce sont les honorables députés de la gauche qui ont élaboré et porté cette loi, et c'est le gouvernement du jour qui est chargé de son administration en ce moment. Si les auteurs de la loi avaient voulu rendre impérative la disposition législative en discussion, ils n'auraient certainement pas inséré dans leur bill l'article 26. Cette disposition n'est donc que facultative ; le ministre ou le sous-ministre peuvent juger bon, dans leur sagesse et dans l'intérêt du pays, de recommander d'accorder certaines augmentations réglementaires à tels employés de leur ministère ; et s'ils sont d'avis que les commis en question n'ont pas mérité cette augmentation, et qu'ils ont une rémunération proportionnée au travail qu'ils font, alors, ils peuvent refuser d'accorder l'augmentation en question. Voilà ce qui ressort avec évidence de l'article 26. Les honorables députés de la gauche ont adopté une bien singulière attitude pendant ce débat. Pendant la discussion du budget, ils ont reproché au cabinet de ne pas remplir ses promesses. Nous avions promis, prétendent-ils, d'abaisser le chiffre des dépenses budgétaires, et ils nous attaquent avec violence, sous prétexte que nous ne cherchons pas à tenir nos engagements. Or, maintenant que le gouvernement fait l'impossible pour économiser en refusant d'accorder les augmentations statutaires aux employés publics qui ne les méritent pas, voilà que les honorables députés de la gauche l'attaquent avec violence. Et plus tard, lorsque nous discuterons les dépenses budgétaires, ils reprocheront au gouvernement d'augmenter les dépenses. Que les honorables députés soient donc un peu conséquents avec eux-mêmes. Le gouvernement fait ce qu'il juge le plus conforme aux intérêts du pays. Il n'y a pas de classes de citoyens qui soient mieux rétribuées que les employés publics fédéraux, et le cabinet verra à ce que ceux d'entre eux qui méritent l'augmentation l'obtiennent. Je suis quelque peu surpris de l'attitude adoptée par l'opposition.

Je désire ajouter quelques mots au sujet de la loi du service public. Je serais, en effet, fort heureux de voir la loi appliquée dans toute sa teneur ; il me répugne de voir figurer à la suite d'un item du budget, les mots " nonobstant toute disposition contraire de la loi." Franchement, je désapprouve cette pratique. Il peut fort bien arriver à quelques employés de n'être pas rétribués pour des travaux spéciaux, ce qui constituerait une grave injustice ; toutefois, la loi devrait être appliquée dans toute son intégrité ; ou sinon, qu'on l'amende. Il ne faut pas placer les employés publics en situation d'aller solliciter du ministre ou du sous-ministre une augmentation annuelle de cinquante dollars. La loi devrait voir à ce que les employés publics soient justement rémunérés, et il ne faudrait pas tolérer qu'un sous-chef commette d'injustices à l'égard d'un subalterne quelconque. J'admets que la loi n'est pas parfaite, mais il faut bien que le gouvernement l'applique dans sa teneur actuelle ; j'espère, toutefois, qu'elle sera modifiée et que les services publics seront placés sur un meilleur pied qu'ils ne le sont actuellement.

M. CRAIG : Je désire dire quelques mots en réponse à l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen). L'honorable député a raison d'affirmer que je désire voir le gouvernement pratiquer l'économie et remplir ses promesses. L'honorable député se range aussi à mon avis ; il est en faveur de l'économie. Mais nous ne reprochons pas au cabinet ses économies. Car ce n'est pas pratiquer l'économie que d'inscrire au budget des crédits affectés aux augmentations statutaires. S'il n'avait pas inscrit ces crédits au budget, le débat actuel n'aurait pas eu lieu. L'honorable député va-t-il voter en faveur de ces crédits ? Il est en faveur de l'économie, nous dit-il ; donc, il devrait voter contre ces augmentations d'appointements. Je me propose de voter contre les crédits en question, et j'invite l'honorable député à en faire autant. Je veux que le cabinet pratique l'économie ; or, c'est là chose fort difficile. On prétend que nous sommes mûs par d'autres considérations que la question de savoir s'il est légitime d'accorder ou de refuser ces augmentations ; mais je repousse de toutes mes forces une semblable insinuation.

Ce que nous reprochons au cabinet, c'est de s'attribuer le pouvoir d'accorder à deux ou trois favoris

des augmentations qu'il refuse aux autres employés moins rétribués et aussi méritants, et qui ont de plus nombreuses familles à soutenir. Que le gouvernement suspende toutes ces augmentations ou bien qu'il les accorde à tous ceux qui y ont droit. On fait du favoritisme, et si nous étions dans l'intimité du ministère, nous saurions la vraie raison de l'ostracisme pratiqué envers certains employés, et du favoritisme dont on fait preuve dans d'autres cas. Ce sont ceux qui font mieux jouer les ficelles et jouissent de plus d'influence auprès des autorités qui obtiennent ces augmentations. Je n'affirme pas qu'ils ne soient pas méritants, mais il y en a d'autres aussi dignes qu'eux. Quant à nous, députés de la gauche, nous ne sommes point en faveur des folles dépenses, des augmentations de traitement ; mais nous voulons justice égale pour tous ; nous voulons que le gouvernement applique la loi dans sa teneur et accorde à tous ceux qui le méritent les augmentations en question, ou bien qu'il saisisse la Chambre d'un projet de loi pour amender la loi actuelle, et alors, il constatera notre attitude sur cette question. Il lui est impossible de le constater, aujourd'hui qu'on vient nous proposer d'accorder certaines augmentations en faveur d'employés à la recommandation de certains personnages, tandis qu'on la refuse à d'autres. Nous ignorons aujourd'hui pourquoi l'on recommande d'accorder l'augmentation à ces employés. Quelqu'un a dû recommander ces employés ; nous ignorons qui.

L'honorable député semble d'avis que l'employé en question mérite l'augmentation proposée. Je prétends qu'il y a d'autres employés aussi méritants qui n'ont pas reçu d'augmentation. Nous voulons que le gouvernement administre la chose publique avec économie ; mais en même temps, nous voulons que ces augmentations se fassent comme la loi le stipule ; sinon, si le gouvernement ne veut pas appliquer la loi actuelle, qu'il l'abroge, et il peut compter sur notre appui dans tout ce qu'il fera dans l'intérêt bien entendu du pays.

M. SPROULE : Le ministre de la Marine et des Pêcheries a établi comme règle générale qu'il ne fallait accorder d'augmentation de traitement qu'en raison de certains travaux spéciaux accomplis par un employé et qui méritent récompense.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : A la recommandation spéciale du ministre.

M. SPROULE : Lorsque l'employé exécute certains travaux dans l'interêt du gouvernement ou du ministère. La Chambre a droit de savoir quel travail spécial a accompli l'employé en question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai pas dit qu'il fût question de travaux spéciaux, mais que l'employé méritait tout particulièrement cette augmentation.

M. SPROULE : Quel travail spécial ce fonctionnaire a-t-il fait, qui lui donne droit à une augmentation, pendant que son collègue, qu'on ne considère et qu'on ne dit pas être autre chose qu'un serviteur compétent, n'y a pas droit, lui? Quels services spéciaux a-t-il rendus au pays pour avoir droit à une augmentation, alors qu'on interrompt l'augmentation du salaire des autres ?

M. CRAIG.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne puis répondre à la question ; je ne suis ni le chef ni le sous-chef de ce département. On a déjà dit à l'honorable député qu'on avait fait un rapport favorable au sujet de cet officier au conseil.

Sir CHARLES TUPPER : Qui ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le chef du département.

Sir CHARLES TUPPER : Qui est le chef du département ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je pense qu'il s'appelle Jones ; je ne sais pas.

M. SPROULE : Je comprends que le chef de ce département est le ministre des Finances. Je m'appuie sur le principe posé par le ministre de la Marine et des Pêcheries, savoir : que l'officier qui a fait un travail spécial a droit à une augmentation. Je suis d'avis que le ministre des Finances devrait pouvoir appendre à la Chambre quel est le travail spécial accompli par ce fonctionnaire-ci.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai pas dit qu'il avait fait de travail spécial, mais j'ai dit qu'il était spécialement méritant.

M. SPROULE : J'avais compris que le ministre avait dit que cette augmentation était due à un travail spécial. Il a déclaré que certains fonctionnaires étaient disponibles à toute heure et appelés fréquemment à faire des travaux spéciaux, et que, par suite, ceux-là avaient droit à une augmentation, pendant qu'il n'en est rien pour les autres. Quelle considération spéciale ce cas-ci renferme-t-il, qui ne s'applique aux autres ?

M. TAYLOR : J'ai compris que le ministre du Commerce, au commencement de ce débat, avait dit que le gouvernement se trouvait dans l'alternative, à l'égard des ministères, ou de diminuer le personnel, ou de retrancher les augmentetions statutaires.

J'aimerais à savoir de lui si, depuis l'avénement des membres de la droite au pouvoir, le personnel a été réduit. Je trouve qu'au contraire il a été accru. Depuis l'avénement du gouvernement actuel, des vacances se sont produites dans les ministères, par décès ou autrement. Le gouvernement a-t-il rogné les dépenses ? Il a rempli les vacances et mis à la retraite certains officiers. On ne peut sortir à la ville sans rencontrer des fonctionnaires mis à la retraite aux frais du pays. Parmi ceux-là on voit M. McGirr, qui faisait partie du département des affaires des Sauvages ; M. Balderson, l'ex-secrétaire du département des Chemin de fer. Ce monsieur était fonctionnaire compétent, il est encore à la fleur de l'âge, et cependant, on l'a mis à la retraite pour le remplacer par un autre.

Une VOIX : Non.

M. TAYLOR : L'honorable député de Wellington (M. McMullen) fait des signes de tête pour affirmer qu'il ne peut justifier cela ; pas un honnête homme ne pourrait justifier une conduite comme celle-là de la part du gouvernement. Ces messieurs parlent

d'économiser ; cependant, on les voit mettre à la retraite des fonctionnaires jeunes et en état de remplir leurs devoirs, imposant ainsi au pays une augmentation considérable de frais annuels, et remplacer ces fonctionnaires par d'autres qui ne sont pas la moitié aussi aptes à remplir les devoirs de leurs charges.

Prenons le cas de l'ex-sous-directeur général des Postes. C'était un des officiers les plus compétents des administrations publiques, cependant, on l'a mis à la retraite, moyennant une augmentation de dépenses de deux ou trois mille dollars par année, et un autre officier à salaire élevé a été installé à sa place. On s'est dispensé des services de M. Balderson, secrétaire du département des Chemins de fer, en nous disant que sa charge avait été abolie, mais il y a un secrétaire à ce département aujourd'hui.

A ce moment même, chaque département a autant de fonctionnaires qu'il en avait sous l'ex-gouvernement, et pourtant, ces messieurs lorsqu'ils étaient dans l'opposition, nous disaient tous les jours que nous avions deux ou trois employés pour faire la besogne d'un seul. Aujourd'hui qu'ils sont au pouvoir, le personnel existant, trouvent-ils, ne suffit guère pour répondre au besoin, et ils répondent aux députés de la gauche leur demandant d'effectuer la production de documents ordonnés par la Chambre à cette session et même à la dernière, que les commis sont incapables de faire face à la besogne. En outre, voici qu'on demande à affecter un plus fort montant aux travaux imprévus des commis de presque chaque département.

L'honorable député de Wellington (M. McMullen) peut défendre une assez mauvaise cause, mais lorsqu'il branle la tête pour signifier qu'il n'approuve pas la mise à la retraite de jeunes gens aux dépens du public, c'est là un indice qu'il commence à se repentir.

Dans le cas que nous discutons, il y a un commis qui obtient $50 d'augmentation, et il y en a un autre qui, lui, n'obtient rien. Mais le gouvernement devrait décider ou de violer la loi tout à fait, ou d'appliquer la loi accordant des augmentations, surtout aux commis de troisième classe, qui commencent par gagner $400 par année.

M. DAVIN : Ils n'ont pas prouvé que leur conduite soit conforme à la loi.

M. TAYLOR : Le ministre de la Marine et des Pêcheries a essayé d'interpréter cette loi de manière à la faire concorder avec l'objet qu'il a en vue, mais lorsqu'on demande au Solliciteur général d'appuyer le ministre de la Marine et des Pêcheries, ce monsieur fait signe que non et quitte la Chambre, disant ainsi on ne peut plus clairement que l'interprétation de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) est la bonne. Il n'y a pas d'autre conclusion à tirer de la conduite du Solliciteur général.

Le gouvernement parle d'économie ; mais voici qu'il présente des estimations qui s'élèvent à trois ou quatre millions de dollars de plus que n'a jamais demandé un gouvernement conservateur dans le cours des dix-huit dernières années.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si l'honorable député (M. Taylor) veut augmenter les dépenses des administrations publiques dans le cours des deux ou trois années prochaines, je serais aise qu'il inscrivit à l'ordre du jour une résolution déclarant qu'à son avis et à l'avis de ses amis, il est désirable que le coût de ces administrations s'élève à $1,600,000 ou $1,700,000 annuellement. Nous saurions alors s'ils sont sincèrement convaincus de ce qu'ils ont dit aujourd'hui. Je signalerai à l'honorable préopinant (M. Taylor) que les estimations présentées par l'ex-ministre des Finances (M. Foster) en 1896, relativement aux administrations publiques, y compris les dépenses imprévues, s'élèvaient à $1,449,000, et que nous, deux ans après, malgré l'accroissement considérable de la population, nous demandons $1,418,000.

Dans les estimations mêmes que je tiens dans ma main, je vois qu'il n'y est pas question du salaire d'environ une douzaine d'employés qui émargeaient au budget l'an dernier. En effet, il y a un salaire de retranché au département de la Milice ; il y en a un au département des impressions et de la papeterie ; un au bureau de l'auditeur général, apparemment ; trois au département de l'Agriculture ; deux au département des Travaux publics ; un d'ajouté au bureau de la commission géologique ; un de retranché au ministère du Commerce. En somme, il y en a plusieurs de moins, comme le voit l'honorable député.

M. TAYLOR : Deux d'ajoutés au ministère des Postes.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il semble y avoir une aumentation de deux à ce ministère, mais en somme, les estimations soumises renferment huit ou dix salaires de moins, autant que je puis voir, que précédemment.

Je ne puis que répéter une fois pour toute que l'attitude du gouvernement est que nul fonctionnaire ne peut prétendre d'après la loi à aucune augmentation. Telle est l'attitude que nous adoptons, et cette attitude a été confirmée par sir Oliver Mowat, lorsqu'il était ministre de la Justice, et mon honorable ami qui siège à mon côté (M. Fitzpatrick) a corroboré cet avis. Nous prétendons qu'il est de notre devoir, et que c'est notre droit d'en agir ainsi, et nous entendons exercer ce droit et remplir ce devoir lorsqu'on nous signale un fonctionnaire spécialement méritant, en augmentant son salaire.

Nous prétendons encore que l'on a des plus ouvertement abusé de la loi dans les six années environ qui ont précédé notre avènement au pouvoir, je répète ce que j'ai dit souvent lorsque je siégeais à la gauche, savoir : que c'était une farce, une honte et un scandale de voir les ministres venir nous déclarer sans cesse qu'il n'y avait pas un membre des administrations publiques qui ne méritât l'augmentation.

Maintes fois, j'ai fait remarquer la chose, et l'on n'a qu'à suivre la gradation de l'augmentation des salaires pour constater que l'ancien cabinet a considéré la loi comme lettre morte. Il a accordé une augmentation à tout fonctionnaire, bon ou mauvais, ou ni à l'un ni à l'autre, dans chaque où la loi la prévoyait, ce qui, je le répète, était un criant abus. C'est cet abus qui est cause que nous avons dû mettre en viguerr une règle quelque peu sévère.

Il est aussi clair que le jour que nul fonctionnaire, en vertu de l'article 26, n'a le droit de réclamer une augmentation.

Nul officier, commis ou employé ne recevra d'augmentation de salaire, si ce n'est par arrêté ministériel adopté suivant le rapport du sous-chef approuvé par le chef du département, déclarant que cet officier, commis ou employé mérite cette augmentation.

Ainsi, cette augmentation est subordonnée à une triple approbation, savoir : de la part, d'abord, du sous-chef du département, ensuite du chef, et enfin de l'exécutif, lequel a le pouvoir de la refuser, s'il croit que, dans l'intérêt public, les administrations publiques, coûtent déjà assez cher.

Nous croyons que les administrations publiques coûtent assez cher ; nous croyons qu'elles coûtent beaucoup trop cher, si l'on considère la proportion du montant dont nous pouvons disposer pour les dépenses publiques, déduction faite des obligations fixes, que nous leur affectons. Je suis d'avis qu'il y a un très grand nombre d'employés inférieurs qui reçoivent de plus forts salaires qu'ils n'en toucheraient en dehors des administrations publiques, tout en répétant que quelques-uns des fonctionnaires supérieurs ne sont pas suffisamment rémunérés. Je déclare que nous ne serions pas justifiables de continuer à élever les salaires des employés publics de $1,100 à $1,400, ou de $1,400 à $1,800, ou de $1,800 à $2,400, sans égard au mérite spécial et aux titres.

Nous nous sommes placés aux antipodes de l'attitude adoptée par les membres de la gauche. Au lieu d'accorder cette augmentation comme de droit, nous l'allouons maintenant à titre de mérite spécial, sous notre responsabilité, et si nous voyons qu'un fonctionnaire est particulièrement méritant, nous proposons qu'elle lui soit décernée ; je ne veux pas, par là, dire quoi que ce soit de désobligeant pour ceux qu'on ne considère pas comme particulièrement méritants. Je veux dire, simplement, que ceux-ci font leur travail en la manière et suivant le mode ordinaire, sans acquérir le droit de réclamer de faveur spéciale. C'est tout ce que nous disons.

M. FOSTER : Eh bien ! acceptant ce terrain, puis-je savoir de mon honorable ami quel est le droit à une faveur spéciale que peut invoquer M. Walker, pour obtenir une augmentation refusée à M. Sladen ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Tout ce que je puis dire, c'est que les chefs du département ont fait rapport que ce monsieur méritait l'augmentation pour avoir fait preuve de qualités spéciales, voilà tout. Ces officiers sont ceux avec qui il se trouve en contact, et qui sont le plus en état de décerner le mérite à qui il appartient. Nous devons donc accepter leur recommandation dans chaque cas particulier. Sans doute, comme l'honorable député le sait, on ne peut considérer aucun ministre comme particulièrement responsable à cet égard, vu que le ministère l'est. Cela se fait ordinairement à la représentation du premier commis du bureau du secrétaire du Gouverneur général.

M. FOSTER : L'honorable ministre a perdu de vue la prétention de la gauche, et, sans le vouloir, nul doute, il nous a prêté une attitude que nous n'avons pas. Si le gouvernement veut prétendre que les augmentations statutaires doivent être absolument retranchées, fort bien, qu'elles le soient, et voilà qui sera logique ; mais s'il prétend que ces augmentations sont simplement sujettes à discrétion, et s'il agit en conséquence, c'est-à-dire en choisissant parmi cinq, six, huit ou dix fonctionnaires un ou deux commis guère plus méritants que la plupart—en ce qui concerne le travail ponctuel et honnête—pour leur accorder l'augmentation statutaire pendant qu'on la refuse aux autres, il fait là l'application d'un principe de favoritisme, dans le cas même où l'on pourrait dire qu'il y a là un principe quelconque. Si l'on établissait certain système suivant lequel les services spéciaux de chaque cas pouvaient être rapportés, pour constituer un dossier, non seulement pour l'information du ministre, mais encore pour celle de la Chambre, il y aurait un principe alors ; mais lorsqu'on veut savoir dans ce cas-ci où est le rapport concernant les services spéciaux, on constate qu'il n'y en a aucun. Le ministre n'en a aucun, et je suis convaincu qu'il n'en demande aucun. Je crois que le ministre se consulte avec son sous-chef quand il lui plaît, pour décider s'il accordera l'augmentation à celui-ci ou à celui-là, et qu'il porte tout simplement l'augmentation qu'il a arrêtée à ses estimations pour être soumise au conseil des ministres, où elle est adoptée ou rejetée, selon le cas. Il peut arriver que le ministre ait quelque part dans le pays un ami ou un partisan désireux de voir le salaire de certain commis augmenté. Ce monsieur vient manifester son vœu au ministre, et il s'ensuit que le commis obtient l'augmentation.

Voilà ce dont nous nous plaignons.

Nous nous plaignons, d'abord, du fait que vous détruisez l'encouragement, la compétence et la légitime ambition des administrations publiques en assujétissant l'augmentation au seul gré du ministre, c'est-à-dire, en la constituant un objet de faveur. Sinon, ayez une commission ou des officiers qui fassent rapport sur les fonctionnaires, pour mettre leurs recommandations à exécution.

Qui en sait plus au sujet du département et du travail des commis, du sous-chef ou du ministre ? Il n'y a aucun doute là-dessous, c'est le sous-chef, l'officier permanent. C'est lui qui peut dire, s'il est à la hauteur de ses fonctions—et s'il ne l'était pas, on ne le garderait pas là,—quel est le mérite spécial et la conduite que peut avoir chaque fonctionnaire de son département. S'il fait rapport, recommandant d'accorder l'augmentation en certains cas, c'est au ministre qu'il appartient de l'accepter ou de la rejeter, car celui-ci doit décider en dernier ressort. Vous auriez quelque chose alors pour modifier votre conduite. Mais maintenant, vous ne vous appuyez sur rien autre chose que la volonté ou le caprice du ministre même, car n'importe quelle raison peut alors être suprême à ses yeux et déterminer sa décision. Ce peut être la conséquence de demandes obstinées de la part d'un partisan, ou de toute autre chose. En vertu de ce système, vous gardez l'entier pouvoir d'accorder l'augmentation statutaire, mais vous n'en faites usage qu'à titre de faveur de la part de chacun des ministres.

Or, tout en étant bienfaisant à ceux qui obtiennent l'augmentation, ce système démoralise les administrations publiques tout entières.

Par exemple, on verra lors de la considération des estimations du ministre des Finances, à moins qu'il ne les change, qu'il a recommandé l'augmentation statutaire du salaire de sept ou huit de ses commis ; cependant, lorsque l'auditeur général réclame cette augmentation pour un certain nombre de ses commis dont la compétence et le labeur sont comparables au labeur et à la compétence de n'importe quels fonctionnaires, après avoir pris ses dispositions de manière à se dispenser d'un commis et à empêcher que cette augmentation même rende

plus élevées qu'auparavant les dépenses de son bureau, c'est en vain qu'il s'adresse au ministre compétent à ce sujet ; on lui refuse d'abord absolument la chose, pour lui permettre ensuite d'indiquer à la faveur ministérielle deux ou trois de ces commis sur huit ou dix qu'ils étaient.

Où est l'égalité de mesure dans ces deux cas ? Dans l'un, tous ou presque tous les commis obtiennent l'augmentation ; dans l'autre, l'obtiennent seulement un nombre aussi petit que possible des commis, bien que tout aussi méritants, sinon plus, que les autres.

A quoi songent les jeunes gens qui se promènent ensemble ? Les uns disent : " Nous ne pourrions pas l'obtenir, car le ministre ne nous écouterait pas ; mais vous nous l'obtiendriez, car le ministre vous écoute." Voilà, je trouve, qui est de nature à nuire au caractère des administrations publiques.

Nous ne demandons pas à ces messieurs d'augmenter les dépenses, nous leur demandons de les diminuer. Je partage tout-à-fait l'avis de mon honorable ami, lorsqu'il dit que l'administration coûte trop cher en ce pays. Mais mon honorable ami n'est pas conséquent en maintenant les dépenses au même chiffre, ou à un chiffre un peu plus élevé, qu'auparavant. Il ne ferait que se mettre d'accord avec ses déclarations en les diminuant de plusieurs centaines de mille dollars. Je ne resterai pas en arrière de l'honorable ministre lorsqu'il s'agira de vouloir émonder les choses inutiles de l'administration, pour en réduire le coût à des bornes raisonnables.

Je ne demande pas que les membres de la droite accordent ou refusent toutes les augmentations ; je dis qu'ils devraient trouver quelque méthode d'après laquelle un fonctionnaire saurait à quoi s'en tenir sur ce qu'il peut espérer. A présent, il peut travailler aussi durement et aussi fidèlement qu'il est possible à un homme, sans obtenir l'augmentation, tandis qu'un autre dont le labeur n'est pas plus ponctuel ni plus pénible, l'obtient. Or, la conscience de cet état de choses irrite le fonctionnaire malheureux, et détruit l'efficacité des administrations publiques.

Que les membres de la droite trouvent quelque chose qui soit d'un fonctionnement juste et équitable, et la Chambre à l'unanimité les appuiera à cet égard.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Toute la difficulté provient de la négligence avec laquelle on a appliqué la loi par le passé. Je suis porté à croire que, s'il avait pu, l'honorable député aurait adopté notre ligne de conduite. Il sait qu'ils n'ont jamais refusé l'augmentation à personne, et rien ne pourrait être plus démoralisant pour les administrations publiques que le fait de voir récompenser tout le monde indistinctement. Si nos prédécesseurs avaient fait les distinctions convenables, il n'aurait pas été nécessaire de mettre en vigueur une règle aussi sévère que celle que nous appliquons ; et à moins d'introduire au Canada le système américain concernant le partage des dépouilles....

M. FOSTER : C'est ce que vous avez fait dans une grande mesure.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne le pense pas. L'honorable député sait qu'il y a une extrême différence entre le système américain concernant le partage des dépouilles et la ligne de conduite que nous nous sommes tracée. Il n'y a pas le moindre doute, cependant, que l'économie de l'administration publique aurait été grandement favorisée par la démission d'un très grand nombre de fonctionnaires, et par leur réorganisation complète. Mais la réalisation de cette idée aurait entraîné de grands désagréments, et, chose plus à craindre au point de vue politique, l'introdution probable au Canada d'un système ressemblant de près au système américain. Telle est la raison pour laquelle nous ne nous sommes pas sentis disposés de destituer à droite et à gauche, sans miséricorde, un grand nombre de fonctionnaires publics.

Si nous ne l'avons pas fait, nous avons cru, toutefois, que nous n'étions pas jusifiables de demander un montant de salaires plus élevé que celui que nous demandons à présent. Si l'honorable député croyait nécessaire d'affecter $1,449,000 aux administrations publiques en 1897, somme qu'il demandait, il doit considérer que si nous avions continué à accepter ses estimations et à ajouter aux dépenses le nombre régulier des augmentations statutaires, il nous aurait fallu demander ici aujourd'hui probablement $1,540,000 ou $1,530,000, au lieu de $1,418,000.

M. FOSTER : Quelle est la différence maintenant ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il nous aurait fallu ajouter environ $80,000 au montant demandé pour les administrations publiques en 1897.

M. FOSTER : En raison des augmentations statutaires ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudra-t-il le démontrer par des chiffres ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Observons qu'il s'agit de la deuxième année venant après 1897. L'honorable député, comme il le sait, a demandé environ $1,450,000, en chiffres ronds, pour 1897. Si nous avions adopté cette allure, nous aurions probablement été obligés d'affecter environ $1,480,000 ou $1,490,000 aux administrations publics en 1891, et en toute probabilité, $1,530,000, ou environ, en 1899, tandis que nous demandons seulement $1,418,000 à ce sujet. La seule manière d'éviter cette gradation ascendante était de mettre un terme aux augmentations statutaires.

Je n'entends nullement dire qu'il n'en est pas résulté des inconvénients, mais il faut se rappeler que la règle doit être appliquée d'une façon générale. Pendant un très grand nombre d'années, les administrations publiques ont obtenu l'augmentation indistinctement, chose dont je n'accuse pas l'honorable député. Il serait de beaucoup plus agréable et plus aisé pour nous tous de suivre ce système. Les ministres préféreraient ne pas refuser cette augmentation, mais nous croyons que les $1,418,000 demandés sont autant que le pays doit affecter à ses administrations publiques.

L'honorable député lui-même n'est pas en faveur de l'augmentation opérée indistinctement. Je crois qu'il surveillait assez de près le trésor lorsqu'il était ministre des Finances, et néanmoins, il n'a pas pu éviter l'augmentation considérable des dépenses, d'année en année, relativement à cet item.

Quand mon honorable ami est-il devenu ministre des Finances ?

M. FOSTER : Il y a longtemps—en 1888.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je vois que cette dépense était de $1,211,000 seulement en 1888, et cependant, la dernière année qu'il a présenté des estimations, il a été forcé—et je suis convaincu que la chose est entièrement due aux augmentations statutaires, ou du moins presque,—de demander $1,450,000. Ces augmentations paraissent peu de chose, prises séparément, mais dans le cours d'une certaine période d'années, elles forment un montant considérable, et l'honorable député a été obligé d'accroître les dépenses de près d'un quart de million de dollars depuis l'année où il est devenu ministre des Finances jusqu'à la dernière année qu'il a occupé cette charge.

Si nous allions accorder les augmentations statutaires indistinctement, je n'ai aucun doute qu'il nous faudrait élever le chiffre de nos dépenses, dans le cours de quatre ou cinq ans, à environ $1,600,000 ou $1,700,000. Or, le pays et nos amis se sentiraient fort mécontents de nous voir agir ainsi.

Il nous a fallu nous arrêter. Je crois que la dépense concernant les administrations publiques a été de beaucoup trop forte dans le cours des des dernières années de l'ancien gouvernement, bien que, franchement, je ne reproche pas à l'honorable ex-ministre des Finances d'avoir fait plus que suivre la marée et obéi à la pression subie par lui et ses collègues.

Mais le temps est arrivé de nous arrêter.

Je ne pense pas qu'en parcourant nos divers départements, l'honorable député trouverait que le salaire des officiers inférieurs, actuellement, y est insuffisant. Je ne pense pas qu'il trouverait qu'ils reçoivent moins qu'ils ne gagnent raisonnablement, ou qu'ils ne pourraient obtenir ailleurs dans le monde. Il peut être parfaitement vrai—et je suis convaincu que cela est—que quelques-uns des officiers supérieurs, que quelques hommes possédant des talents spéciaux, reçoivent beaucoup moins du Canada qu'ils ne pourraient obtenir en d'autres pays et au service d'autres maîtres, mais tel n'est pas le cas, relativement aux travaux accomplis par la grande majorité des fonctionnaires.

L'ouvrage—et personne ne le sait mieux que les deux honorables députés qui sont en face de moi—est, dans la plupart des cas, un ouvrage de copiste, qui n'exige pas une grande intelligence ni de grandes aptitudes, et ce travail est excessivement bien payé, à mon avis, au moyen des salaires que ces commis reçoivent. Je ne voudrais point, pas plus que mon honorable ami, demander à un homme de travailler pour le pays pour un prix moindre que celui qu'il mérite, et il faut regretter que nous soyons, dans certains bureaux importants, privés des services d'hommes d'une grande valeur pour le pays, parce qu'il nous est impossible de leur donner des appointements suffisants, mais cela ne s'applique pas à la majorité des employés publics. Ils sont parfaitement bien payés, comparativement aux salaires payés par les compagnies de chemins de fer et par les banques, et à moins qu'il n'y ait un pacte, une convention légale, je crois que la décision prise par nous est juste et équitable.

Nous avons étudié la question avec beaucoup de soin, et, si je m'en souviens bien, il me semble qu'il y a une chose que l'on paraît oublier. Les anciens articles 21, 22 et 23 ont été abrogés par la loi 58-59 Victoria, adopté par l'honorable député lui-même, ou du moins pendant qu'il faisait partie du gouvernement ; et l'abrogation de ces articles fait voir qu'il était arrivé à la même conclusion, savoir, que ces augmentations ne devaient pas être faites comme étant un droit, mais qu'elles devaient être laissées à la discrétion du gouvernement. Si l'honorable député veut lire l'article 2, chap. 15, 58-59 Victoria, il verra qu'il appuie ma prétention.

M. FOSTER : Le ton des observations de mon honorable ami est tout ce que l'on pouvait désirer, mais il n'a pas rendu justice à l'ex-gouvernement. J'avoue franchement que l'ex-gouvernement a compris, aussi bien que le présent, l'énormité des frais du service public, et durant les dernières années, j'ai toujours été prêt à reconnaître que le service nous coûtait plus cher qu'il ne l'aurait dû.

Mon honorable ami a énuméré les difficultés, qu'un gouvernement rencontre en réduisant les estimations budgétaires, mais il ne trouvait pas cela si difficile il y a trois ou quatre ans. L'ex-gouvernement avait pris des mesures pour réduire ces frais, l'une d'elle était un remède presque parfait appliqué à une classe très nombreuse, et destiné à agir graduellement mais cependant très efficacement.

Ainsi que le dit mon honorable ami, il se fait beaucoup d'ouvrage dans ces départements par des hommes qui reçoivent $1,000 par année, lequel pourrait être tout aussi bien exécuté par des personnes recevant, disons $500 ou $600 par année. Et quand vous aviez des commis de troisième classe qui commençaient à $400 et qui se rendaient à $1,000, et que les commis arrivaient à leur maximum, ou entre $600 et $1,000, dans ces cas, vous payiez juste cette différence de trop pour la somme et la qualité de travail exécuté. Il y a trois ans, le gouvernement, à ma recommandation, a cessé entièrement de nommer des commis de troisième classe.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pour l'avenir.

M. FOSTER : Il nous était difficile de déranger les choses établies, mais, pour l'avenir, pas un commis de troisième classe ne devait être nommé. En conséquence, nous avions supprimé toute difficulté d'avoir plus tard un grand nombre d'hommes grassement payés pour faire un ouvrage de copiste.

C'est la tentative que nous avons faite, et personne ne peut examiner les faits ou la statistique sans voir qu'aujourd'hui, une grande partie de cet ouvrage de copiste est fait par des jeunes garçons et des jeunes filles qui reçoivent $400 en commençant, et qui vont jusqu'à $600 ou $650—je ne me le rappelle pas au juste—quand ils deviennent permanents. Aucun commis de troisième classe n'est nommé, de sorte que vous économisez toutes les sommes qui seraient payées en salaires pour cet ouvrage au-dessus de $600 jusqu'à $1,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mais l'honorable député verra que cela, attendu qu'il a garanti les droits des commis de troisième classe existants, exigera des années avant que son système ait le résultat qu'il mentionne.

M. FOSTER : Pas tant d'années. Les commis de première et de seconde classe meurent, et ils sont remplacés par les commis de troisième classe. Les commis de troisième classe meurent, et ces vacances ne peuvent pas être remplies. Si l'honorable ministre veut examiner la liste, il constatera

qu'il y a des départements où il n'y a qu'un commis de troisième classe. De sorte que nous recueillons les fruits de cette politique, et j'espère que mes honorables amis n'y toucheront pas. S'il veut être juste, mon honorable ami doit nous donner le mérite d'avoir introduit cette législation qui, dans le cours d'un petit nombre d'années, dix ou quinze ans, fera disparaître ces commis de troisième classe, et qui les remplacera par ceux qui ont entre $400 et $600 pour l'ouvrage de copiste. Ce sera une grande économie.

Relativement à cette augmentation, il est vrai qu'il était de règle qu'elle fût accordée. Il y avait des départements dans lesquels il était parfaitement juste de l'accorder, à cause de la nature de l'ouvrage et de la compétence des commis qui le faisaient.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami ne dira pas qu'il en était ainsi dans tous les départements.

M. FOSTER : Non, je ne dirai pas cela. Cela dépendait en grande partie du sous-ministre. Il avait le pouvoir de faire la distinction dans son rapport. Cela a eu lieu souvent à ma connaissance, mais la majorité des sous-ministres éprouvaient, je suppose, la même répugnance à intervenir entre l'un et l'autre que les ministres eux-mêmes ressentent, et c'est ainsi que l'augmentation fut accordée comme étant de nécessité. Mais il ne s'ensuit pas que cela est en opposition au principe, et pourvu que vous fixiez le maximum des salaires à un chiffre raisonnable, c'est le meilleur principe que vous pouvez adopter—continuer les augmentations statutaires et ne les accorder qu'aux commis qui ont bien rempli leurs devoirs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ah !

M. FOSTER : Mon honorable ami approuve cela. Mais d'après la règle que vous avez établie, vous ne les accordez point à ceux qui en sont dignes. Sur huit ou dix qui le méritent, vous l'accordez à trois ou quatre, et vous la refusez aux autres. C'est le défaut du mode adopté par les honorables chefs de la droite, et ils verront qu'il ne fonctionnera pas bien. Ce sera une chose étrange si, avec les deux côtés de la Chambre désirant que le service public soit rendu aussi efficace que possible, nous n'arrivons pas à quelque conclusion qui donnera l'assurance d'avoir ce qui leur est dû et ce qui leur sera donné s'ils remplissent bien leurs devoirs

D'après le mode suivi par les honorables chefs de la droite, cela n'aura pas lieu. D'après l'ancien mode, les choses n'allaient pas mieux, car les commis qui n'en étaient pas dignes recevaient leur augmentation comme ceux qui la méritaient. Les deux modes ont un mauvais effet sur les commis. Ne pouvons-nous pas trouver un mode par lequel le commis sera sûr d'avoir de l'encouragement pour faire son travail ? Cela démoralise le service quand un homme travaille ferme et qu'on lui refuse une augmentation, tandis qu'on l'accorde à un autre qui ne travaille pas autant.

M. McNEILL : J'aimerais poser une question avant six heures....

Quelques VOIX : Il est six heures.

Le comité lève sa séance.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 31) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer et du tramway du lac Bennett au K'ondike.—(M. Haggart.)

Bill (n° 47) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-ouest.—(M. Morrison.)

CHEMIN DE FER NAKUSP ET SLOCAN.

M. CAMPBELL (pour M. MACPHERSON) : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour examiner le bill (n° 52) concernant la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan.

Motion adoptée.

(En comité.)

M. BOSTOCK : J'avais donné avis que je présenterais un article à ajouter au bill, afin de protéger les intérêts des propriétaires de mines dans cette partie du pays, dans le cas d'une concurrence entre le chemin de fer de Nakusp et Slocan et le chemin de fer de Kaslo et Slocan, lorsque cet embranchement aura été construit, ayant pour résultat la ruine du chemin de fer de Kaslo et Slocan. Mon intention était de protéger les habitants de cette région et de les empêcher de tomber à la merci d'un chemin de fer après la ruine de l'autre. Mais après avoir rédigé l'amendement et l'avoir inscrit sur l'ordre du jour, on me fit observer que cet article tel que préparé causerait des difficultés et une injustice à l'égard de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Comme je n'avais nullement l'intention de nuire à cette compagnie et d'être injuste à son égard, mon seul motif étant de protéger les intérêts des mineurs et des propriétaires de mines dans cette région dans le cas d'une concurrence entre ces deux voies ferrées, ayant pour résultat de laisser tout le trafic du transport entre les mains d'une seule, je crois qu'il vaut mieux ne pas presser l'adoption de cet amendement. Mais j'ai voulu profiter de l'occasion pour faire quelques observations signalant à la Chambre le danger qui peut résulter du bill maintenant devant la Chambre.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

COMPAGNIE D'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE ET DE TRAMWAY DE DAWSON.

M. MORRISON : Je propose que le bill (n° 118) constituant en corporation la Compagnie d'éclairage électrique et de tramway de Dawson-City soit lu une seconde fois.

Motion adoptée et le bill est lu une deuxième fois.

M. l'ORATEUR : Relativement au renvoi de ce bill devant le comité convenable, je vois que bien ce soit un bill constituant en corporation une compagnie de tramway, on ne demande aucun des pouvoirs d'expropriation aux termes de l'acte relatif aux chemins de fer. En conséquence, je suis d'avis qu'il peut être renvoyé au comité des bills d'intérêt privé.

Le bill est renvoyé au comité des bills d'intérêt privé.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 119) constituant en corporation la Compagnie de télégraphe de Dawson-City et de Victoria.—(M. Morrison).

Bill n° (120) concernant la compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord.—(M. Hurley).

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

M. McNEILL : Je désire poser une question à l'honorable ministre du Commerce. Nous avons entendu beaucoup parler de l'opinion donnée par les jurisconsultes de la Couronne, relativement à l'interprétation de l'acte concernant le service civil, surtout à l'époque où sir Oliver Mowat était ministre de la Justice. Je ne suppose pas qu'il soit très important de savoir qui était ministre dans le temps, mais le fait ayant été mentionné, je demanderai à l'honorable ministre s'il est vrai que sir Oliver Mowat, en qualité de ministre de la Justice, a été d'avis que ceux qui avaient droit à une augmentation statutaire en vertu de la loi étaient ceux qui la méritaient spécialement.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Autant que je m'en souviens, le ministre de la Justice a été d'avis que par le statut, il n'existait aucun droit à une augmentation quelconque, que c'était une question laissée à la discrétion du gouvernement.

M. McNEILL : Il est évident qu'un sous-ministre, ou un chef de département et les membres du conseil peuvent empêcher l'octroi des augmentations statutaires, mais cela n'affecte en rien l'opinion que nous avons développée devant le comité, que l'objet de l'acte était que tout employé public remplissant ses devoirs d'une manière satisfaisante avait droit à l'augmentation statutaire. Il est parfaitement vrai que pour protéger le pays et les fonctionnaires, il est devenu nécessaire de refuser l'augmentation à ceux qui ne font pas leur devoir, et en conséquence, le sous-ministre fait la recommandation, le ministre l'approuve et l'arrêté ministériel est adopté. Mais je demande au ministre de la Marine et des Pêcheries, qui a voulu discuter cette question avec moi, s'il croit en équité qu'il est juste de profiter d'une subtilité de cette nature, et s'il ne sait pas et ne pense pas que quand l'acte a été adopté, l'intention était d'accorder l'augmentation statutaire à tout employé public qui remplirait ses devoirs.

Croit-il réellement qu'en vertu de l'acte il aurait été juste de la part d'un sous-ministre de refuser sa recommandation ? En supposant que tous les employés d'un département auraient tous rempli fidèlement leurs devoirs, l'objet de la loi aurait-il été accompli si le sous-ministre avait refusé de recommander l'augmentation statutaire ? Et cependant, en ne la recommandant pas, les employés ne pouvaient point l'obtenir.

J'avoue qu'il y a la subtilité légale. J'ai commencé mon argumentation, en disant que le gouvernement pouvait tirer parti de cette subtilité, mais que le Canada était tenu moralement de payer à ces employés les augmentations statutaires d'après un arrangement bien défini. Il est facile de dire que strictement d'après la loi, vous pouvez éluder nos obligations morales ; mais ce n'est pas réfuter l'objection soulevée.

Le ministre du Commerce, qui a discuté la question avec beaucoup d'habileté et de modération, a donné une autre raison pour que cette obligation ne fût pas tenue. Il a dit que si le pays accomplissait ses obligations envers les employés publics, il lui en coûterait beaucoup d'argent. L'honneur du Canada vaut-il si peu cher qu'on peut l'acheter avec $100,000 ? Car c'est ce que cela signifie. Il s'agit de savoir si nous sommes tenus en honneur.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous ne reconnaissons pas du tout l'obligation.

M. McNEILL : Le fait que nous pouvons, au moyen d'une subtilité, nous libérer d'une obligation d'honneur que nous avons contractée est une chose, mais si le pays est tenu en honneur d'accorder cette augmentation statutaire, c'est une autre chose.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est ce que nous nions. Nous refusons de reconnaître l'idée que le pays est obligé de payer un seul cent.

M. McNEILL : L'honorable ministre dit-il honorablement?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Soit moralement, équitablement, honorablement ou autrement.

M. McNEILL : Dans ce cas, j'ose dire que l'honorable ministre (sir Richard Cartwright) verra que le pays ne sera pas d'accord avec lui sur ce point. L'argumentation faite n'a pas trait à cette obligation morale, mais seulement à cette simple subtilité.

Je prie mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, de me dire s'il croit que, aux termes de cet acte, l'employé public qui remplit fidèlement ses devoirs n'a pas droit à une augmentation statutaire. Je demande à l'honorable ministre (sir Louis Davies) s'il ne pense pas que ces employés doivent recevoir cette augmentation. Je ne veux pas maintenant entendre parler de subtilité, je veux savoir ce que l'honorable ministre croit être la signification de l'acte.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ainsi que je l'ai dit cette après-midi, je ne pense pas que ce soit l'objet de l'acte tel qu'il a été passé. J'ai dit que je croyais que l'usage avait été de dénaturer la loi au point que durant les dernières années, avant l'avènement au pouvoir du présent gouvernement, des employés ont reçu l'augmentation statutaire qu'ils n'auraient pas dû recevoir, suivant l'objet de cet acte. Je ne donne pas une opinion positive sur ce point, mais mon opinion, après avoir étudié la question, a été d'accord avec celle de sir Oliver Mowat, que c'était une simple question de discrétion que le ministre avait la responsabilité d'exercer dans son département. Je ne pense pas qu'un employé public qui accomplit bien ses devoirs, ait nécessairement droit à une augmentation statutaire. Un grand nombre d'employés peuvent accomplir fidèlement leurs devoirs d'année en année, sans avoir nécessairement droit à cette augmentation. La présomption est qu'un homme reçoit ce que ses

services valent, et je ne crois pas qu'il ait droit à l'augmentation statutaire, en vertu de cet article particulier, à moins que le sous-ministre, et que le ministre après lui, ne fassent rapport que ses services sont d'une nature spéciale telle qu'ils lui donnent droit à cette augmentation.

M. IVES : La discrétion existe-t-elle, si l'employé a mérité l'augmentation statutaire et bien rempli ses devoirs, ou la discrétion est-elle restreinte à l'accorder ou à la refuser, dans les cas où l'employé y a droit sur la recommandation du sous-ministre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : A mon avis, le ministre n'est pas obligé de suivre l'opinion du sous-ministre. La décision que le ministre doit prendre n'est pas une décision capricieuse.

M. IVES : D'après le statut, le ministre a-t-il la discrétion de choisir entre les employés qui méritent l'augmentation statutaire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député suppose le point même qui est en question. Avant d'approuver le rapport du sous-ministre, le ministre doit exercer son propre jugement. Il ne peut pas l'exercer capricieusement, mais il doit s'appuyer sur les faits. Cela implique une discrétion et une responbilité ministérielles, et, en conséquence, il me semble hors de doute que l'augmentation n'est pas accordée nécessairement.

M. McNEILL : Mon honorable ami (sir Louis Davies) a répondu à ma question, en ce qui concerne ce point. Je n'ai jamais prétendu que le ministre n'avait pas le droit d'exercer sa discrétion Je dis que cet article est là pour protéger le public, afin que des employés qui ne méritent pas l'augmentation ne puissent pas la recevoir, mais j'ajoute que ceux qui la méritent y ont droit en vertu de l'acte, et si le conseil ne la leur accorde point, ou si le ministre la leur refuse, ou si le sous-ministre ne la recommande point, ils enfreignent l'esprit de la loi. Vous ne pouvez pas retrancher de l'acte ces articles, qui stipulent de la façon la plus explicite que l'augmentation sera accordée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ne séparez pas les articles.

M. McNEILL : Naturellement, vous ne devez pas les séparer, mais vous ne le pouvez pas dans le sens indiqué par mon honorable ami. Si tous ces articles ont été insérés dans l'acte pour exprimer seulement ce que mon honorable ami prétend, cela rend l'acte ridicule, car tout cela aurait pu être dit dans un article très court. Voici ce qui est explicitement stipulé dans cette loi.

Le salaire minimum d'un commis de troisième classe sera de $400 par année, avec une augmentation annuelle de $50 jusqu'à $1,000.

Avec cette déclaration explicite sous les yeux, le ministre dit que l'employé n'aura pas cette augmentation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'acte dit qu'il ne l'aura pas.

M. McNEILL : L'acte ne dit pas cela, mais il déclare qu'il l'obtiendra à certaines conditions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'acte est dans la négative. Il dit que pas un employé ne la recevra, à moins d'avoir rempli certaines conditions.

M. McNEILL : Exactement ; mais mon honorable ami (sir Louis Davies) prétend-il que la loi serait exécutée, si tous ces employés avaient fidèlement rempli tous leurs devoirs, et que le sous-ministre refuserait de recommander l'augmentation statutaire ? Cet argument signifie que l'acte aurait été appliqué si pas un de ces employés n'avait reçu une piastre de l'augmentation statutaire depuis le jour de la sanction de l'acte, bien qu'ils eussent tous bien rempli leurs devoirs. Le ministre prétend-il que cela serait conforme à l'esprit de la loi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si mon honorable ami (M. McNeill) veut me faire subir un interrogatoire sur ce point, je suppose que je dois répondre. Si l'acte déclare que cette augmentation ne sera pas accordée, à moins que le ministre et le sous-ministre ne l'aient recommandée et que le conseil n'ait approuvé leur rapport, alors, à moins que ces trois conditions ne soient remplies, vous ne pouvez pas recevoir l'augmentation.

M. McNEILL : Dans ce cas, je laisserai la question où elle en est entre le ministre et moi. L'honorable ministre (sir Louis Davies) prétend que l'esprit de la loi est rempli, si pas un employé public ne reçoit l'augmentation statutaire. A son avis, si depuis la sanction de cet acte jusqu'à ce moment, pas un seul employé public n'avait reçu l'augmentation statutaire tout en ayant fidèlement rempli ses devoirs, l'esprit de cette loi aurait été rempli. C'est la divergence d'opinions qui existe entre mon honorable ami et moi, et je suis content qu'elle soit sur ce point. Je dis que l'esprit de la loi aurait été violé ; mon honorable ami prétend qu'il aurait été rempli, dans ces circonstances, et je consens à laisser la question à ce point.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'acte indique deux hauts fonctionnaires auxquels il donne certains pouvoirs discrétionnaires dont ils devront faire usage d'une manière judicieuse et non arbitraire. La loi les choisit, parce qu'ils occupent des positions qui leur permettent de se rendre compte, et ils sont obligés de faire rapport au conseil que, dans leur opinion tel ou tel employé mérite l'augmentation. Il ne peut pas l'obtenir sans qu'il y ait un rapport en sa faveur.

M. McNEILL : Nous savons cela ; sur ce point, nous sommes d'accord. Mais si ces employés s'étaient acquittés de leurs devoirs avec diligence et ponctualité, aurait-on observé l'esprit de la loi, si aucun employé ne recevait l'augmentation ? Quand cette loi a été votée, l'intention des législateurs n'était-elle pas plutôt de donner cette augmentation de $50 à tous ceux qui feraient bien leur devoir ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'irai même plus loin. Supposons que le sous-ministre ait recommandé d'accorder l'augmentation à un employé, et que le conseil soit d'avis qu'il est déjà suffisamment ou trop payé, ni l'esprit ni la lettre de la loi ne justifieraient le conseil de voter l'augmentation.

M. McNEILL : Ceci est une autre question ; ne nous écartons du point en litige. L'honorable ministre prétend qu'on se serait conformé à la loi du service civil, si aucun employé public ne recevait d'augmentation quels que fussent son zèle et son talent. Quand le ministre dit qu'il y a eu des abus, que des augmentations ont été accordées à des gens qui ne les méritaient pas, c'est une tout autre question. Cela peut être vrai, et il serait bon d'y mettre fin. Ceux qui ne remplissent pas bien leur devoir ne devraient pas recevoir l'augmentation. Il me semble que c'est là l'idée de la loi, et elle devrait, sous ce rapport, être appliquée plus sévèrement. Mais ce n'est pas du tout ce dont il s'agit entre l'honorable ministre et moi.

M. QUINN : J'aurais quelques mots à dire au sujet de cette question, qui est une des plus importantes que nous ayons eu à discuter. Je ne partage pas l'opinion de ceux qui ont pris part à ce débat, et je donne au statut une interprétation différente de celle qu'on lui a donnée, surtout du côté de la droite.

J'aimerais à connaître l'opinion du ministère de la Justice, et il me semble que la Chambre a droit à cette opinion. C'est bien joli de dire que sir Oliver Mowat a dit ceci ou cela dans une certaine occasion, mais, malheureusement, il n'est pas ici. En revanche, nous avons le Solliciteur général (M. Fitzpatrick) qui représente le ministère de la Justice, et j'ai attendu jusqu'à présent, espérant toujours qu'il donnerait son opinion devant laquelle je me serais incliné immédiatement. Je n'ai rien à dire sur l'opinion émise par le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Il est avocat, mais ce n'est pas sur lui que retombe la responsabilité de diriger la Chambre en matière de droit. Son opinion sur un point de droit n'a d'autre importance que celle qu'on attache à l'opinion d'un avocat éminent. Elle n'a pas l'autorité d'une décision du ministère de la Justice même.

L'acte du service civil a été adopté pour assurer la permanence du service, et mettre les fonctionnaires à l'abri de toute intervention politique ou autre qui pourrait les priver du bénéfice de leurs appointements. Le fonctionnaire public n'est pas dans la même position que l'employé d'une maison de commerce. Quand un teneur de livre n'est pas satisfait de son emploi ou de son traitement, il démissionne et s'engage dans une autre maison ; mais le fonctionnaire de l'Etat ne peut pas faire cela. Il n'y a que le gouvernement dans tout le pays qui puisse lui donner de l'emploi, et par conséquent, cet emploi doit être permanent, pour qu'il l'accepte et s'y consacre avec zèle. C'est pour assurer cette permanence que l'acte du service civil a été voté, et pour permettre au gouvernement de s'assurer les services d'hommes compétents, les articles 16, 17, 18, 19 et 20 ont été insérés dans cet acte. Pour les besoins de la discussion, il suffira de citer l'un des articles 16, 18 ou 20, puisqu'ils sont une répétition presque mot pour mot, et s'appliquent aux premiers commis, aux commis de première classe et à ceux de deuxième classe. Prenons l'article 20 :

Le minimum des appointements d'un commis de deuxième classe sera de onze cents piastres par année, avec augmentation de cinquante piastres tous les ans, jusqu'à ce qu'ils atteignent un maximum de quatorze cents piastres.

Personne ne prétendra qu'on peut nommer un commis de deuxième classe avec un salaire de $900,

Sir LOUIS DAVIES.

puisque ce serait une violation directe de la loi qui fixe le minimum du salaire à $1,100. Le mot "sera" est impératif et non facultatif. Le minimum des appointements sera de $1,100, avec une augmentation de $50, tous les ans ; c'est-à-dire qu'il y aura une augmentation de $50—tout l'article est impératif—le minimum sera de $1,100, et il y aura une augmentation de $50 jusqu'à ce que le maximum soit atteint.

Cet article s'applique à tous les commis de deuxième classe ; ils sont astreints à toutes ses restrictions et bénéficient de tous les privilèges qu'il comporte. Plus loin, l'article 26 indique la procédure à suivre pour accorder cette augmentation. Il dit :

Aucun officier, commis ou employé ne recevra d'augmentation d'appointements ou de salaire autrement que par arrêté du conseil, passé sur le rapport du sous-chef, approuvé par le chef du département, exposant que cet officier, commis ou employé mérite cette augmentation.

L'article ne dit pas "mérite spécialement," il suffit que l'employé mérite l'augmentation. Il ne s'agit pas de savoir si le gouvernement désire économiser, ou non ; l'employé public a droit à son augmentation s'il la mérite. Cet article est donc simplement indicatif : le sous-ministre est tenu de faire rapport au ministre et de lui dire si les employés de son département méritent l'augmentation, et ensuite, le ministre soumet l'affaire au conseil qui accorde l'augmentation. Voilà ce que dit la loi. Quel recours possède l'employé, lorsque cette loi n'est pas appliquée ? Ce recours se trouve dans les estimations qui sont soumises chaque année à la Chambre. Dans ces estimations, nous voyons que tous ceux qui méritent l'augmentation ne l'obtiennent pas. Ces derniers peuvent demander au ministre pourquoi ils n'ont pas leur augmentation et ce que signifie le mot "mérite." En principe général, tout fonctionnaire à l'emploi du gouvernement a droit à l'augmentation, mais il y a des circonstances dans lesquelles il peut être privé de ce droit, dans le cas, par exemple, où il aurait notablement négligé son devoir. Alors, le sous-ministre rapporte le fait au ministre, ce dernier refuse de recommander l'augmentation au conseil, et il n'y a pas d'arrêté. Lorsqu'il s'agit de voter les subsides, si sur treize employés ayant droit à l'augmentation, douze seulement l'obtiennent, on peut demander au ministre pourquoi il la refuse au treizième, et il répond : il y a un rapport contre lui ; il ne la mérite pas.

Voyons maintenant le deuxième paragraphe de l'article 26 :

L'augmentation d'appointements de tout officier, commis ou employé autorisée par le présent acte pour l'année alors courante, pourra être suspendue par le chef du département pour cause de négligence de devoirs ou pour inconduite, et elle pourra être subséquemment rétablie mais sans rappel.

Cela ne veut pas dire qu'un sous-ministre peut refuser de faire rapport en faveur de son employé, mais que bien que la loi dise qu'il recevra son augmentation statutaire et en dépit de l'arrêté du conseil qui la lui accorde, le ministre peut la suspendre pour bonne et suffisante raison. J'en conclus donc qu'on ne peut mettre en doute le droit d'un fonctionnaire de recevoir son augmentation, quand il n'y a pas de rapport contre lui.

La loi stipule que l'augmentation est due de droit à tout fonctionnaire, et qu'elle ne peut lui être refusée que pour cause, et que celui qui la lui refuse

est responsable de son refus au parlement. Il est tenu de donner au parlement la raison de son refus, et s'il ne le fait pas, il manque à son devoir. L'affaire peut être considérée comme peu importante, et la majorité peut toujours sanctionner une injustice, mais cela n'enlève pas au ministre la responsabilité d'avoir commis une injustice. Dans le cas actuel, le ministre n'ayant pas donné de raison pour accorder l'augmentation à l'un et la refuser à l'autre, le public doit rester sous l'impression que le dernier a été traité injustement.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: J'interprète comme mon honorable ami le deuxième paragraphe de l'article 26, mais je n'accepte pas l'interprétation qu'il donne aux mots "avec augmentation de $50 tous les ans" dans l'article 20. Je vais reprendre ce même article et expliquer aussi clairement et aussi brièvement que possible, le sens qu'il convient de lui donner:

Le minimum des appointements d'un commis de deuxième classe sera de onze cents piastres par année, avec une augmentation de $50 tous les ans, jusqu'à ce qu'ils atteignent le maximum de $1,400.

Les mots à considérer ici sont "une augmentation de $50, tous les ans." Toute la question roule sur cela. Cet article 20 opère-t-il automatiquement? S'il n'y avait rien autre chose dans la loi, cet article 20 donnerait-il à chaque commis de deuxième classe le droit de recevoir une augmentation de $50, jusqu'à ce que le maximum de $1,400 fût atteint? A cela, je réponds: oui. Mais nous arrivons maintenant à l'article 26, et ici, je diffère d'opinion avec l'honorable député, car je prétends que c'est un article restrictif.

J'ai dit il y a un instant que les mots importants à bien interpréter sont: "avec augmentation tous les ans."

Que dit l'article 26?

Aucun officier, commis ou employé ne recevra d'augmentation.....

Par conséquent, l'article 26 restreint l'article précédent et, à mon sens, il veut dire qu'aucun employé, quel que soit le droit que l'article 20 lui donne à l'augmentation, ne recevra d'augmentation annuelle à moins que le sous-ministre ne fasse rapport qu'il y a droit, et à moins que ce rapport ne soit approuvé par le ministre et finalement sanctionné par le Gouverneur en conseil.

M. QUINN: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question? Ce rapport doit-il dire que l'employé mérite l'augmentation?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: J'admets que le rapport du sous-ministre peut dire que l'employé mérite l'augmentation, et le ministre peut approuver ce rapport, mais le Gouverneur en conseil, pour des raisons économiques, politiques ou autres, peut considérer de son devoir de ne pas sanctionner ce rapport. En un mot, l'article 26 met entre les mains du Gouverneur en conseil un pouvoir discrétionnaire que lui seul peut exercer, et pour lequel il est responsable au peuple.

On ne prétendra assurément pas qu'un ministre, avec aide de son sous-ministre, peut imposer cette charge au trésor, si le Gouverneur en conseil n'est pas de cet avis. C'est le Gouverneur en conseil qui décide en dernier ressort. Je dis, avec l'honorable député d'York, que le degré de mérite d'un employé est déterminé par celui qui est en contact journalier avec lui et qui le juge à l'œuvre. Le sous-ministre ayant fait son rapport au ministre, ce dernier est libre de l'approuver, ou non. Et le Gouverneur en conseil est aussi là pour quelque chose. Pourquoi serait-il appelé à agir, s'il n'avait pas de discrétion à exercer?

M. QUINN: Avec la permission de l'honorable député, je vais répondre à cela.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Si la loi est automatique, la sanction du conseil est inutile.

M. QUINN: C'est pour assurer la permanence.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Toute la question se résume à ceci: Pourquoi l'arrêté du conseil est-il nécessaire? La loi opère-t-elle automatiquement, ou doit-elle être appliquée avec discernement par ceux qui sont chargés de son fonctionnement? A mon sens, il y a une discrétion à exercer en dernier ressort. Voilà mon interprétation du statut, et les honorables députés des deux côtés peuvent y attacher l'importance qu'ils voudront. Je la donne parce qu'elle m'a été demandée. Je considère que l'article 26 exige que quelqu'un au courant des devoirs de l'employé fasse rapport au ministre que cet employé s'est acquitté de ses fonctions de manière à lui donner droit à l'augmentation annuelle. Alors, le ministre a une discrétion à exercer, et je ne crois pas qu'un ministre, pour des raisons futiles, se permettrait d'ignorer la recommandation de son sous-ministre, qui est le plus en état de connaître les mérites de l'employé. Mais après cela, même si le ministre approuve le rapport de son sous-ministre, toute la question est soumise au Gouverneur en conseil, qui se prononce en dernier ressort, et c'est lui qui est responsable au parlement de la discrétion exercée par le ministre et par le sous-ministre.

M. QUINN: Je désire ajouter quelques mots, en réponse à l'honorable Solliciteur général. Je vois avec plaisir qu'il porte un grand intérêt à cette question, et je le remercie du renseignement qu'il nous a donné. Quant à l'arrêté du conseil, nous savons que le ministère des Chemins de fer et Canaux ne peut pas payer à un entrepreneur la proportion des travaux faits sur les certificats des ingénieurs, sans un arrêté du conseil.

Si le salaire d'un commis ordinaire, dans un magasin, est augmenté, il y a virtuellement un nouvel engagement. Il en est de même pour les fonctionnaires de l'Etat; et l'arrêté du conseil est nécessaire pour conserver l'augmentation par un nouvel engagement. Je n'admets pas ce que dit mon honorable ami au sujet de la discrétion laissée au ministre; je prétends, au contraire, que l'acte du service civil, lui ôte tout pouvoir discrétionnaire.

Il est lié par la loi et responsable au parlement s'il ne s'y conforme pas; il est tenu de donner des explications à la Chambre s'il manque à son devoir envers le plus humble employé. Examinons de nouveau l'article 26 tel qu'il se trouve dans le statut:

Aucun officier, commis ou employé ne recevra d'augmentation d'appointements ou de salaire, autrement que par arrêté du conseil, passé sur le rapport du sous-chef, approuvé par le chef du département exposant que cet officier, commis ou employé mérite cette augmentation.

Du moment qu'il est constaté par le sous-ministre que l'employé mérite cette augmentation, l'arrêté

du conseil doit nécessairement être passé. Lisons maintenant l'article d'une autre manière. Il équivaut à dire que tout officier, commis ou employé recevra une augmentation de salaire, par un arrêté du conseil, passé sur le rapport du sous-ministre et approuvé par le ministre constatant que cet officier, employé ou commis mérite cette augmentation.

Mon honorable ami dit qu'il y a appel en dernier ressort au Gouverneur en conseil. Je nie cela. Il allègue les raisons d'Etat, les conditions de nos finances. Quand le parlement a voté ces augmentations, le pays était supposé être en état de les payer, et le parlement siège actuellement pour voter les crédits nécessaires pour les payer. L'acte du service civil n'a pas été voté à la légère, mais pour la bonne administration des affaires et pour la protection des fonctionnaires et du trésor. Ainsi, quand l'honorable député prétend que des raisons d'Etat, la situation de nos finances ou quelqu'autre cause peuvent induire le conseil à mettre de côté la recommandation du ministre et à refuser d'accorder une augmentation à un fonctionnaire, je ne puis pas le suivre sur ce terrain. Je regrette de différer d'opinion avec l'honorable Solliciteur général, qui a fait un habile plaidoyer à l'appui de sa thèse, mais ses arguments n'ont pas réussi à me convaincre. Maintenant que le ministre des Finances a eu le temps de prendre des renseignements, je lui demanderai pourquoi le deuxième commis n'est pas augmenté comme le premier.

M. MONK : Je n'ai pas la prétention de me prononcer entre les deux opinions contraires émises par l'honorable Solliciteur général et mon honorable collègue de Montréal-centre. Ce que je veux surtout faire remarquer, c'est la divergence entre la loi telle que l'honorable Solliciteur général vient de l'expliquer, et les réponses faites cette après-midi aux questions réitérées des membres de l'opposition, sur le mode suivi pour accorder ces augmentations dans les différents ministères, et surtout au sujet de ces deux fonctionnaires dans les bureaux du Gouverneur général.

A mon sens, je serais porté à croire que d'après l'article 26, le Gouverneur en conseil peut encore refuser l'augmentation, même après le rapport du sous-ministre et l'approbation du ministre. Je ne considère pas que la loi fonctionne automatiquement. D'après l'article 26, certaines conditions sont attachées à cette augmentation. La première, c'est un rapport favorable de la part du sous-ministre, et quand ces formalités ont été remplies, le Gouverneur en conseil a encore à décider s'il sera fait droit à cette recommandation.

Nous avons perdu beaucoup de temps cette après-midi à chercher à découvrir quel mode est adopté pour accorder ces augmentations. C'est ce que nous voulons savoir. Les disposition de l'article 26 sont-elles appliquées ? Dans le cas actuel, par exemple, a-t-on suivi la procédure indiquée par l'honorable Solliciteur général ? Le sous-ministre a-t-il fait un rapport, ce rapport a-t-il été approuvé par le ministre ? Dans l'affirmative, pourquoi le Gouverneur en conseil l'a-t-il rejeté ?

C'est ici, il me semble, que commence le rôle de la Chambre car nous avons le droit de dire au gouvernement : Pourquoi, malgré le rapport du sous-ministre et la recommendation du ministre, augmentez-vous un employé et refusez-vous d'augmenter l'autre ? Nous avons droit de connaître vos raisons. Et c'est justement ce que nous n'avons pu savoir cette après-midi.

Parmi tous les ministres qui ont parlé, le ministre des Finances seul a dit que les augmentations étaient déterminées par le chef du département, ce qui est contraire à l'article 26. Je crois que le gouvernement épargnera beaucoup de temps, s'il veut nous dire si dans tous les ministères, on a observé les dispositions de l'article 26, et alors, quand nous aurons à voter les augmentations, s'il y en a beaucoup, nous aurons droit de savoir du gouvernement ce que contenaient les rapports des sous-ministres, et quelles sont les raisons d'Etat qui empêchent le gouvernement de sanctionner ces rapports et d'accorder les augmentations auxquelles les employés ont droit.

M. QUINN : Je partage l'avis de l'honorable député de Jacques-Cartier, que c'est un devoir moral pour le sous-ministre de faire un rapport si l'employé le mérite, que c'est un devoir moral pour le ministre d'approuver ce rapport, et que c'est un devoir moral pour le conseil des ministres de passer le décret, à moins qu'il n'y ait quelque objection. Voilà en quelques mots le raisonnement de mon honorable ami, et c'est aussi le mien. Je dis que le sous-ministre est légalement et moralement tenu de faire un rapport favorable, si l'employé le mérite, laissant toute autre considération de côté. C'est la seule chose dont il doit s'occuper. D'un autre côté, le ministre est tenu d'approuver ce rapport, et dans le cours ordinaire des choses, il doit soumettre cette recommandation au Conseil.

Quand on s'aperçoit que rien de cela n'a été fait, alors, le rôle du parlement commence. C'est un devoir aussi impérieux pour nous que pour le chef d'un département, de demander des renseignements au ministre. Et il est tenu de nous dire pourquoi tel ou tel de ses employés n'a pas reçu son augmentation statutaire. Est-ce parce que l'état de nos finances est tel que cette augmentation de $50 est impossible ? Est-ce parce que le ministre n'a pas voulu approuver le rapport de son sous-ministre ? Est-ce parce que le sous-ministre a refusé de se conformer à la loi et de faire un rapport favorable ? Est-ce enfin parce que cet employé ne mérite pas l'augmentation ? Voilà ce que nous voulons savoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans vouloir manquer de courtoisie envers l'honorable député, je lui ferai remarquer que notre interprétation de la loi diffère de la sienne, de sorte que nous ne pouvons pas partager son opinion.

M. QUINN : L'interprétation du Solliciteur général n'est-elle pas conforme à la mienne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, et autant que je sache, aucun avocat de la droite ne partage l'opinion de l'honorable député. Il maintient que la loi dit telle chose, et il base ses arguments sur des faits que d'autres lui ont rapportés. Nos propres renseignements sont que la loi n'est pas telle qu'il le dit. Et nous ne nous croyons pas tenus de répondre à sa question dans la forme qu'il la pose. J'ai déjà déclaré qu'au milleur de ma connaissance, aucune augmentation n'a été accordée sans qu'elle eût été recommandée par le sous-ministre, dans les départements où il y a un sous-ministre. Mais si l'honorable député prétend que

dans tous les cas où il n'y a pas d'augmentation nous sommes tenus de lui dire pourquoi elle n'a pas été accordée, je ne puis que lui répéter que ce n'est pas notre manière d'interpréter la loi, et je crains bien de ne pas pouvoir le satisfaire sur ce point.

M. INGRAM : L'honorable ministre peut-il nous dire si ce commis a demandé une augmentation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ignore, mais je n'ai aucun doute que tous seraient heureux de la recevoir.

M. WOOD (Brockville) : Je ne veux pas prolonger inutilement ce débat, mais je suis convaincu qu'il y a six mois ou un an, si un fonctionnaire public s'était adressé à l'honorable Solliciteur général, qui est avocat dans la province de Québec et qui a le droit d'exercer sa profession dans la province de l'Ontario, ce dernier aurait interprété la loi dans le même sens que l'honorable député de Montréal-centre l'interprète aujourd'hui. Personne ne suppose que ce que le Solliciteur général dit au sujet de l'artice 20 concernant l'augmentation automatique est le cas. Pour ma part, je ne le crois pas. Mais par la lecture de l'article 26, il est évident que si un employé dans quelques département a mérité cette augmentation, qui faisait partie de son engagement avec le gouvernement lorsqu'il est entré dans le service civil, il est du devoir du sous-ministre de faire rapport en conséquence, comme le veut la loi. Il est aussi du devoir du ministre d'approuver ce rapport et de le soumettre au Conseil.

Personne ne prétendra que le Gouverneur en conseil soit tenu d'agir conformément à ce rapport, ou qu'il n'ait pas un pouvoir discrétionnaire à exercer. Mais si un ministre a refusé d'approuver un rapport, ou si le conseil a arbitrairement mis un rapport de côté, je suis d'avis que le parlement a le droit de demander ce rapport et de juger la conduite du Conseil dans cette affaire, comme dans toute autre sur laquelle il est appelé à se prononcer.

Voilà le seul point en litige dans la présente discussion. D'après ce que j'ai entendu, je ne crois pas que l'affaire en reste là, comme le gouvernement le voudrait, à moins qu'il ne nous donne des renseignements plus satisfaisants sur la politique qu'il entend suivre à l'égard du service civil, et ne nous dise si, à l'avenir, le service public doit être à la merci du caprice d'un ministre ou d'un gouvernement quel qu'il soit.

Les ministres actuels ne sont pas là pour toujours. Quand un employé est entré dans le service civil, il y avait une entente formelle que tout en acceptant le salaire minimum d'un employé de troisième ou de deuxième classe, il avait le droit de s'attendre à recevoir une augmentation annuelle, s'il se conduisait bien. Aujourd'hui, on abroge cette loi sans vouloir nous dire quel sera le mode adopté, et on laissant au gouvernement le droit de décider arbitrairement. Si c'est ce que l'on a l'intention de faire, je maintiens que c'est l'acte le plus arbitraire qu'un gouvernement ait jamais commis relativement aux employé publics de ce pays.

M. MONK : L'honorable ministre des Finances a refusé de répondre à mon honorable collègue de Montréal-centre (M. Quinn), sous prétexte que son interprétation de la loi ne s'accorde pas avec celle de l'honorable Solliciteur général. La mienne s'accorde avec la sienne, et j'espère que l'honorable ministre consentira à me répondre. C'est un abus de pouvoir de nous demander de voter ce crédit, quand nous ignorons les raisons qui ont poussé le gouvernement à refuser l'augmentation dans un cas, lorsqu'il y a un rapport favorable du sous-ministre approuvé par le ministre, tandis que dans l'autre cas l'augmentation est accordée.

Supposons qu'il y ait dix employés dans un ministère, et que le sous-ministre envoie des rapports favorables concernant cinq d'entre eux, demandera-t-on à la Chambre de voter ces augmentations, d'après l'interprétation donnée par l'honorable Solliciteur général, à ces cinq employés et de les refuser aux cinq autres, sans qu'aucune raison soit donnée ? Pour ma part, je ne voterais pas le crédit sans de plus amples renseignements.

M. McNEILL : Laissant de côté la discussion légale qui se poursuit, et dans laquelle la gauche parait avoir le dessus, je ferai remarquer à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et à l'honorable ministre du Commerce un autre aspect de la question. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries prétend que les fonctionnaires de l'Etat ne peuvent pas exiger l'augmentation statutaire comme un droit. Il sait pourtant aussi bien que qui que ce soit que tous ceux qui sont entrés dans le service public depuis des années l'ont, fait avec l'entente et étant sous l'impression qu'ils avaient droit à cette augmentation ; et vouloir les en priver aujourd'hui, sous prétexte qu'il y a un point de droit douteux, tout au plus, serait un acte immoral de la part du parlement, un acte dont le pays devrait rougir.

M. QUINN : L'honorable ministre des Finances refuse de répondre à ma question, parce qu'il n'interprète pas la loi exactement comme moi. Il n'est pourtant pas dans une position plus indépendante que moi, parce qu'il me demande de voter $50 pour je ne sais quoi—$50 d'augmentation pour un employé dont je ne connais rien, dont la conduite et la compétence me sont inconnue. Parce qu'il est appuyé par la majorité, il refuse de me donner le renseignement que je demande. Ce n'est pas la bonne manière de traiter cette question. Je ne prétends pas être en état de donner des leçons de procédure parlementaire à l'honorable ministre, mais je dirai qu'à titre de nouveau venu dans cette Chambre, je ne m'attendais pas à être traité ainsi par un ministre de la Couronne. J'ai droit de savoir pourquoi cet employé reçoit une augmentation, tandis que son collègue dans le même bureau n'en reçoit pas. Tout ce que nous savons, c'est qu'il y a un statut que le ministre des Finances invoque pour accorder une augmentation à un de ses employés, et ensuite, il l'invoque encore pour la refuser à un autre. Pourquoi cette préférence ? On se dirait en présence d'un de ces cas de favoritisme politique que la loi avait pour but d'empêcher. Quand un honorable député a fait remarquer que l'employé qui reçoit cette augmentation se trouve appartenir au même parti politique que l'honorable ministre des Finances, cet argument m'a convaincu, et je crains qu'il n'ait aussi convaincu l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà déclaré que j'ignorais les opinions politiques de cet

employé jusqu'au moment où un honorable député a abordé cette question, aujourd'hui même. Je n'ai pas même l'honneur de le connaître, ce qui est un grand désavantage pour moi, dans le moment. Ce n'est pas dans l'intention de manquer de courtoisie envers qui que ce soit que j'ai refusé de répéter la même déclaration une demi-douzaine de fois. On peut n'être pas de cet avis, mais il me semble que lorsque j'ai exposé clairement la position une fois, il est inutile de recommencer les explications.

J'ai dit à l'honorable député, ou à un de ses collègues, que cet employé doit recevoir une augmentation, parce que le gouvernement considère qu'il la mérite particulièrement. Cela ne m'entraîne pas à discuter pourquoi un certain nombre d'autres fonctionnaires n'ont pas d'augmentation, car nous ne demandons pas de crédit dans leurs cas, qui sont différents. Nous sommes tenus de donner des explications lorsque nous proposons d'accorder une augmentation, mais pas lorsqu'il n'en est pas demandé. On ne prouve pas une négative.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne devrait pas refuser de donner le renseignement demandé. Il dit qu'on propose d'accorder cette augmentation à M. Walker en récompense de certains faits très méritoires. Peut-il nous dire ce que cet employé a fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le puis pas. Je sais seulement que le sous-ministre l'a recommandé au gouvernement et que le Conseil a confirmé la recommandation, mais je ne puis pas donner les détails des services qu'il a rendus.

M. FOSTER : Alors l'honorable ministre aurait aussi bien fait de commencer par là, et dire qu'il ne le sait pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet, je ne le sais pas.

M. FOSTER : Entre deux employés, le gouvernement fait un choix ; à l'un, il accorde une augmentation de $50, et il la refuse à l'autre. L'honorable ministre ne nous dit pas quels sont les mérites particuliers de l'employé favorisé, et il avoue qu'il n'en sait rien. Il ne produit pas le rapport qui contient la recommandation, non du sous-chef, mais du secrétaire de ce département.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le chef du département.

M. FOSTER : Il ne produit pas le rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cela s'est-il déjà fait ?

M. FOSTER : Un gouvernement s'est-il jamais permis des préférences arbitraires comme celle-là ?

Quelques VOIX : Oui.

M. FOSTER : Le gouvernement a changé la constitution ; il a décidé de ne plus accorder l'augmentation à tous les employés méritants, mais de faire un choix de ceux qu'il juge dignes de recevoir l'augmentation, et nous lui demandons sur quoi il base son action, afin de pouvoir juger et déterminer les responsabilités. Que savons-nous de cette affaire ? Rien autre chose que la déclaration du ministre des Finances, qui se résume à ceci : je ne connais pas cet homme, je ne l'ai jamais rencontré ; je ne sais rien de son travail ; j'ignore pourquoi il mérite cette augmentation de $50. Quand nous demandons qui a recommandé l'augmentation, il répond que c'est le chef du département. Alors, qu'on nous fasse voir ce rapport afin que nous puissions juger des mérites de M. Walker, qui doit recevoir une augmentation, pendant que son collègue n'est pas mentionné. Nous avons le droit d'exiger ce rapport. Si les honorables ministres veulent faire des choix arbitraires et en prendre la responsabilité, qu'ils nous fassent connaître les raisons qui ont guidé leur choix.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les raisons sont que celui qui est en état d'en juger a dit au gouvernement que ce fonctionnaire s'acquitte de ses devoirs avec zèle et une compétence particulière.

M. FOSTER : Cette même autorité compétente a-t-elle dit au gouvernement que l'autre employé ne remplissait pas bien ses devoirs ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'est pas question de lui.

M. FOSTER : Sur quoi est basée la recommandation ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le rapport ne parle que d'un employé.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Faites une motion pour faire retrancher l'augmentation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si le chef du département fait rapport que "A" mérite une augmentation et ne fasse pas mention de "B," comment veut-on que nous produisions quelque chose concernant "B" ?

M. FOSTER : Vous pourriez produire quelque chose concernant "A."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Nous vous avons dit ce qui en était.

M. FOSTER : L'interprétation donnée à la loi par l'honorable Solliciteur général, c'est qu'en justice pour les fonctionnaires, le sous-ministre doit faire un rapport. Je lui demande si ce n'est pas la position qu'il a prise. A quelle justice les fonctionnaires peuvent-ils s'attendre, si le sous-ministre peut refuser de faire un rapport ? Le Solliciteur général a saisir le point, et a fait ressortir clairement que si l'on veut appliquer la loi honnêtement, le sous-ministre doit être tenu de faire un rapport sur ces fonctionnaires, à son ministre ; ce dernier peut approuver ce rapport et le soumettre au conseil qui est l'arbitre. Le gouvernement va-t-il mettre cette loi de côté, ainsi que l'obligation morale qu'elle comporte ; va-t-il la rendre inutile en disant aux sous-ministre qu'ils ne sont pas tenus de faire de rapport ? Alors les fonctionnaires seront entièrement à sa merci. Quand un jeune homme entre dans le service public, il n'arrive pas ici avec un engagement qui lui assure un salaire de $1,000 par année comme commis de deuxième classe. Il accepte un mode de traitement gradué, comportant une contribution au fonds de retraite, et une augmen-

tation annuelle de $50 par année, sous certains conditions. Permettez au sous-ministre de ne pas faire de rapport, et cette dernière condition est annulée, et le gouvernement viole le contrat qu'il a passé avec ce fonctionnaire. Or, si le sous-ministre est tenu de faire rapport, pourra-t-il ne le faire que pour ses préférés? Non, il devra faire rapport sur tous les employés; c'est la seule manière juste d'appliquer la loi. Les sous-ministres ne doivent pas avoir le droit de choisir entre les employés, car ces sous-ministres sont hommes. Et je sais qu'ils ont des favoris et des préférés, tout comme les ministres. La seule manière juste, c'est d'obliger le sous-ministre de faire rapport sur tout le personnel, et que le ministre lui-même fasse un choix s'il le juge à propos.

Le gouvernement n'a de rapports d'aucun sous-ministre; et le ministre des Finance n'en connaît rien. C'est par son entremise que ces demandes d'augmentation nous sont soumises et il nous demande de voter $50 pour un employé, et rien pour le collègue de cet employé heureux. Le gouvernement se propose-t-il d'être juste envers les fonctionnaires publics, ou de ne pas l'être? Se propose-t-il d'être juste envers le parlement, ou de ne pas l'être? S'il a l'intention de se revêtir de ce pouvoir arbitraire, qu'il nous fasse connaître les raisons qui déterminent ses actes, afin que nous jugions s'il a fait un usage judicieux de sa responsabilité. L'honorable ministre des Finances ne peut pas sortir de là, et je suis certain que l'honorable Solliciteur général ne tentera même pas d'en sortir.

Le PRÉSIDENT: L'item est-il voté?

M. DAVIN: Non, M. président, car je vais donner à la Chambre l'opinion d'un grand avocat qui a été autrefois tenu en haute estime par les honorables membres de la droite. Quant à l'opinion émise par le Solliciteur général, elle s'accorde entièrement avec l'interprétation donnée à la loi par les orateurs de la gauche, avec en plus la restriction que des circonstances peuvent surgir qui obligeraient le Canada à se déclarer en banqueroute.

Quelques VOIX: Oh.

M. DAVIN: C'est absolument cela. On a décrit le gouvernement de la Russie "le despotisme tempéré par l'assassinat." Ici, il s'agit d'une loi qui garantit indubitablement une augmentation de salaire aux fonctionnaires de l'Etat, et dans l'opinion du Solliciteur général, elle est tempérée par la possibilité qu'il peut arriver un moment où le paiement de cette augmentation de $50, si elle était accordée, obligerait le gouvernement à se déclarer en banqueroute. Quand l'acte du service civil était discuté devant le parlement en 1885, le directeur général des postes a pris part au débat, ainsi que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, qui est toujours si disposé à donner son avis sur un point de droit. Mais un homme plus grand que ces deux honorables ministres a aussi pris part au débat, et c'est l'honorable Edward Blake. Sur la discussion de l'article concernant l'augmentation statutaire, le débat suivant s'est engagé:

M. CAMERON (Middlesex): L'ancienne loi ne pourvoit pas à l'augmentation annuelle de $50.

M. CHAPLEAU: Mon honorable ami n'a pas lu les amendements au statut 46 Victoria.

M. BLAKE: Ce statut a été amendé de manière à pourvoir à une augmentation annuelle de $50.

M. CHAPLEAU: Oui.

M. BLAKE....

Qu'on remarque bien l'opinion de ce grand avocat qui occupait une si haute position au Canada, et qui a justifié ce que je disais de lui en 1872, lorsque je prétendais que s'il allait à Londres, il pourrait briller aux côtés des hommes les plus capables de Westminster Hall, ou de Chancery Lane. Il est allé en Angleterre, et il est au premier rang du barreau anglais. Il ne prétend pas que cet article est élastique et donne un pouvoir discrétionnaire.

M. QUINN: A cette époque, il avait été ministre de la Justice.

M. DAVIN: Depuis, il est monté plus haut qu'un ministre de la Justice. Voici ce qu'il a dit:

Par suite de l'avis que j'ai donné au cours du débat, je me lève pour appeler l'attention sur les parties du projet qui fixent encore une fois le principe d'après lequel les traitements et les promotions dans le service civil ont été et seront réglés. La question est très grave, vu l'augmentation énorme accusée dans le coût du service; et il s'ajoute encore une autre importance à cette partie spéciale du système sur laquelle je désire appeler l'attention, à cause de la déclaration officielle qui a été faite dans la première partie de la session, au sujet de la portée de la loi que nous sommes encore appelés à consacrer par la troisième lecture du bill. Dans le débat sur le budget, le 3 mars dernier, le ministre des Finances a parlé des dépenses qu'entraîne le gouvernement civil en ces termes:

"Pendant que les dépenses pour le gouvernement civil, pour 1877-78, ont été de $823,369, l'an dernier elles ont été de $1,584,417, soit une augmentation de $261,047."

M. CASGRAIN: Ecoutez! écoutez!

Sir LEONARD TILLEY: L'honorable député dit "écoutez! écoutez!" Cela ne me surprend pas, car les honorables messieurs de la gauche ont fait de cela une des grosses accusations contre le gouvernement qu'ils ont répandues dans tout le pays pour prouver l'extravagance de l'administration. Je désire appeler l'attention de la Chambre sur les faits relatifs aux dépenses, circonstances qui ont amené cette progression en six ans. Une des difficultés qu'un gouvernement a à surmonter lorsqu'il prépare la liste des crédits affectés au service civil, c'est l'augmentation inévitable sous l'opération de l'acte relatif au service civil, d'après lequel une grande partie des employés reçoivent chaque année une augmentation de $50. Cette augmentation, pour les six dernières années, est estimée comme suit: on calcule que 420 des employés du service civil ont reçu chacun une augmentation de $50 par année depuis 1877-78, c'est-à-dire pendant six ans, soit un total dans l'augmentation des salaires, pour chaque employé, de $300. Ce qui constitue, pour 420 employés publics, une augmentation de $1,275,000."

Il y a une addition de $126,000 par année au coût du service civil. Et là ne s'arrête pas l'augmentation; cela progresse. Sous l'opération de cette loi-ci il faut qu'il y ait progression, et déjà, sous l'opération de la loi, vous avez accumulé des augmentations qui représentent un capital de plus de $3,000,000.

Peut-on demander quelque chose de plus clair sur l'opinion que M. Blake avait de cette loi? Plus loin, il dit encore:

Mais, M. l'Orateur, la loi qui a été passée conformément aux recommandations de la commission, mais qui n'a pas fonctionné conformément à ces recommandations, a opéré de façon à permettre ces augmentations de salaires et ces promotions.

Et encore:

Vous avez vu que tout le mal que je viens d'exposer existe encore, et qu'il existe avec cette gravité que le ministre des Finances nous a exposée. D'après cet honorable ministre 420 membres du service civil ont, durant les six dernières années, reçu des augmentations de salaires. Ces six années, au taux de $50 d'augmentation par année, donnent à chacun de ces 420 employés une somme de $300, en sus des augmentations de salaires dues aux promotions, ce qui fait un total de $126,000 d'augmentation chaque année, ou une somme égale à la moyenne des salaires gagnés par 420 ouvriers, chefs de famille.

Plus loin, il ajoute :

Je prétends que ce système est mauvais et devrait être changé. Les salaires ne devraient pas être augmentés comme la loi actuelle l'autorise.

Non pas comme le gouvernement a interprété la loi ; non pas comme le fait le conseil discutant la recommandation du ministre qui a reçu cette recommandation de son sous-chef, et qui réfléchit si l'état des finances du pays lui permet de se déclarer partiellement en banqueroute, mais comme la loi l'indique. Remarquez encore les paroles de M. Blake :

Je prétends qu'il ne devrait pas exister de droit à l'augmentation, même dans les cas où l'augmentation peut être accordée.

Qu'est-ce que cela veut dire? Cela n'aurait pas de sens s'il n'existait pas de droit à l'augmentation, " je prétends qu'il ne devrait pas exister de droit ;" il déclare là qu'il existe un droit ; en matière de questions légales, M. Blake était, de l'aveu de tous, un maître de précision. Il dit :

Je maintiens que l'augmentation ne devrait être accordée que comme stimulant pour un travail extraordinaire, tandis que d'après cette loi, elle est accordée comme chose qui va de soi.

Ce " qui va de soi " est presque l'équivalent du terme automatique que j'ai employé dans un débat antérieur, et remarquez combien cela concorde avec l'interprétation que je me suis hasardé à donner au paragraphe 2 de la clause 26. Jamais je n'exprime sur un sujet une opinion légale sans y mettre beaucoup de différence à l'égard de ceux qui pratiquent constamment ; mais ceci concorde parfaitement avec l'opinion émise par le député de Montréal-centre et par d'autres avocats de l'opposition, sur le sens du paragraphe 2 de la clause 26. M. Blake dit :

Je maintiens que l'augmentation ne devrait être accordée que comme stimulant pour un travail extraordinaire : tandis que d'après cette loi elle est accordée comme chose qui va de soi ; en effet, à moins que la conduite d'un homme ne soit abominablement mauvaise, la règle est de lui accorder l'augmentation. Si la règle n'est pas sans exception qu'on nous cite les exceptions. Mais il m'est inutile de discuter ce point, car le ministre des Finances lui-même décrit cette augmentation comme méritable en vertu des dispositions de l'acte du service civil.

Il propose ensuite que tous les mots après " que " soient retranchés et que le dit bill soit renvoyé au comité général pour être amendé. Qui a parlé ensuite? Un autre avocat, un membre du gouvernement actuel, une personne pas moins importante que celle qui préside aux destinées du département des Postes (M. Mulock), et voici ce qu'il a dit en appuyant la motion de M. Blake.

Si nous passons au commis de première classe, nous voyons qu'il retire un salaire de $1,400 augmentant jusqu'à $1,800 au moyen d'une augmentation annuelle de $50.

C'est un langage aussi précis que celui de M. Blake.

Puis, nous descendons en grade et nous trouvons un commis de seconde classe commençant avec $100 et augmentant à la même vitesse arbitraire, avec le temps, jusqu'à $1,400 par an. La même somme fixe de $50 s'ajoute au salaire de chaque commis de la plus haute comme de la plus modeste classe. Le secrétaire d'Etat doit savoir que les augmentations de salaires devraient être proportionnées à la valeur des services proportionnellement au salaire du moment, tandis que, dans ce cas, on ajoute arbitrairement, sans rime ni raison, chaque année, une somme de $50 au salaire de chaque employé depuis la plus basse jusqu'à la plus haute classe.

M. DAVIN.

La motion de l'honorable M. Blake fut renvoyée, et le ministre actuel de la marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) présenta une motion qui ne se rapporte pas à ce que nous discutons ce soir ; mais il nous décocha un trait final à cet égard, et voici ce qu'il dit :

Pourtant, en face de ces faits, on demande au parlement d'augmenter les salaires de ces commis et de leur donner une augmentation annuelle de $50.

Il est réellement amusant de lire ces expressions d'opinion à côté des observations que nous avons entendu émettre aujourd'hui par ces savants messieurs. Puis, nous avons eu l'assertion de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) qui, je sais, n'est pas avocat, mais compte beaucoup dans ce milieu. Il disait :

Tous ceux qui ont entendu le discours prononcé par le ministre des Finances doivent avoir été frappés de ce qui a été annoncé en cette circonstance, qu'une augmentation de dépenses de $126,000 s'était produite annuellement par suite du fonctionnement de cet acte, qui accorde une augmentation de $50 par an aux employés du service civil.

S'il le fallait, je pourrais citer quelques remarques de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), qui indiquent qu'il était sous la même impression. Maintenant, qu'indiquent les extraits que je viens de lire des débats de 1885 ? Ils indiquent d'abord que dans l'esprit du gouvernement du jour et dans l'esprit de M. Chapleau, qui était chargé du bill, l'idée était qu'à moins de mauvaise conduite notoire, les $50 devaient être ajoutés comme " allant de soi," suivant l'expression de M. Blake. Ils montrent aussi que c'était l'opinion de M. Blake, l'opinion du présent ministre des Postes, et l'opinion de mon honorable ami si versatile en matière d'opinions légales (sir Louis Davies). Maintenant, quelles que soient nos intentions, la première chose à faire, s'il faut une réforme, c'est pour le parlement, ou pour celui qui s'en occupe, d'aller au fond des choses qu'on veut traiter.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. DAVIN : Je vois que l'un de ces messieurs est mal à l'aise. Il peut être mal à l'aise de siéger derrière un gouvernement qui nous offre un spectacle aussi peu digne et aussi peu honorable pour le Canada. Nous avons à ce sujet une opinion du ministre de la Marine et des Pêcheries, une opinion hésitante, comme on peut l'appeler le ministre hésitant, comme on peut appeler son chef le ministre voilé, car l'un hésite et l'autre se voile. Qu'avons-nous vu ?

Nous avons eu l'opinion du ministre de la Marine et des Pêcheries, nous avons entendu émettre une opinion absolument différente par le savant solliciteur général, que sa position et sa réputation au barreau empêchaient d'approuver l'opinion de ses collègues. Il a dû nous dire qu'il admettait parfaitement l'interprétation de la loi telle que l'avait donnée l'honorable député de Montréal (M. Quinn), interprétation qui est aussi humblement la mienne, et il a dû se réfugier derrière cette prétention que le moment pourrait venir où cette augmentation de $50 à chaque commis pourrait mettre le gouvernement en banqueroute. Puis, nous avons vu le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) se lever, ou plutôt rester assis comme un cardinal dans sa pourpre qui parle *ex-cathedra* et n'est pas tenu de se lever. L'honorable ministre a parlé de son

siège, avec force gestes et du ton autoritaire dont il a le secret, mais qui ne signifie pas grand'chose, il a déclaré qu'il se souciait comme d'une guigne du statut de 1885—qui garantissait le public contre l'avancement immirite du fait des ministres de certains commis, et qui était en même temps la grande charte des employés publics, leur assurant quelque indépendance dans le service et leur garantissant que s'ils étaient d'utiles et bons serviteurs, ils recevraient chaque année une augmentation d'un certain montant. Il a ajouté que le gouvernement en dépit de tout était libre de faire ce qu'il voulait. C'était franc, il y avait quelque chose de noble là-dedans ; il se butait contre l'acte du parlement et tout ce qu'on peut dire de sa conduite, c'est ce que disait le Yankee du taureau qui attaquait un train de chemin de fer. "J'admire le courage de la bête, mais je trouve à redire à son discernement!" J'admire moi aussi le courage du ministre du Commerce, mais je trouve à redire à son discernement ; je ne sais si c'est parlementaire, sinon, M. le Président, je vais d'avance faire ce que faisait la princesse de Chimay. Elle faisait avant de l'avoir entendu ce qu'on lui disait de faire. Je suis donc prêt à m'excuser de toute violation du bon ordre, même avant de l'avoir commise ; tel est l'état de discipline que j'ai acquis après deux années de leçons de nos présents gouvernants. Puis, nous avons eu une curieuse déclaration de la part de l'honorable ministre des Finances. Il s'est levé pour nous dire que s'il ne s'entendait pas avec nous, il n'y pourrait rien. Il ne nous a pas dit ce qu'était la loi, mais il a dit : nos idées ne sont pas les mêmes que les vôtres, tant pis pour vous. Mais il nous a été impossible de découvrir quelles étaient ces idées. Il m'a fait l'effet d'un individu, un Irlandais, naturellement, qu'on trouva à Hamilton dans une gare de chemin de fer. On lui demanda d'où il était. Je suis de partout, excepté d'ici, repondit-il, mais je vais m'efforcer d'en être le plus tôt possible. Voilà exatement à l'égard de la loi la position de l'honorable ministre des Finances.

La première chose à faire, c'est de voir ce que la loi nous impose puis d'obéir à la loi, le ciel dût-il s'écrouler. Je ne crois pas que le peuple du Canada veuille commettre des méfaits pour économiser. Il ne peut pas y avoir de méfait plus grave que de dérober sous prétexte d'économie une certaine somme à un pauvre employé, qui peut avoir une famille, et l'excuse que ce grand méfait est imposé par l'économie provient du gouvernement qui est prêt à commettre les plus fantastiques extravagances et à se lancer dans les dettes par millions ou plutôt par millions et demi, pour ne pas aller trop loin, afin de tendre une main secourable à un individu qui se montre un frère et qui tient bon pour le gouvernement, surtout s'il tombe sous la sanction du nouvel évangile du ministère : "les affaires sont les affaires." Je sais qu'il est dans l'intérêt du gouvernement et du service qu'il existe un principe quelconque de promotion, et nous ne devrions pas ratifier le principe de ces messieurs de laisser la promotion au caprice. Nous devrions protéger contre ce caprice notre service civil. Comment donc peut-il s'être produit des augmentations en dehors de ces augmentations statutaires, car en un an $300, ont été ajoutés aux dépenses d'un bureau dont les dépenses de l'année précédente n'avaient augmenté que de $100 pour l'année ? Je pourrais en appeler au cœur du ministre du Commerce—car je sais qu'il lui reste un cœur—du ministre du Commerce, dis-je, car il a une couple de ses très proches parents dans le service civil.

M. FOSTER : Quoi?

M. DAVIN : Oh ! oui, il a laissé des otages à la fortune. Il y a aussi le député de Wellington qui a laissé des otages à la fortune.

M. FOSTER : Un pacha à deux queues.

M. DAVIN : Il y en a encore trois ou quatre ou cinq autres dans la même position, et si ces messieurs restent longtemps au pouvoir, vous allez voir ce qui va arriver. Nous devrions affranchir tout le public, mais surtout la classe des employés qui font les affaires du public, des caprices des ministres ou sous-ministres, et je dis que nous n'avons pas encore eu de déclaration satisfaisante de la part des ministres. Je puis dire pour moi—et pour moi seulement—mais avec une très humble conviction à cet égard, qu'il nous faut de la part du gouvernement une déclaration plus satisfaisante, ou le budget n'ira pas vite.

M. FOSTER : Je désire poser une question au ministre des Finances, et voir si je serai plus heureux qu'avant. Je comprends sa position, naturellement, puisqu'il s'agit maintenant de son propre département ; il a ou doit avoir le bénéfice des recommandations du chef de ce bureau. Se rappelle-t-il si cet employé lui a fourni une raison quelconque pour augmenter le salaire de M. Walker? Etait-ce une recommandation générale, ou y avait-il une raison spéciale.

Le MINISTRE DES FINANCES : La raison était plutôt générale que spéciale. On disait que c'était un employé particulièrement méritant.

M. FOSTER : Mon honorable ami doit certainement avoir des raisons de différente nature pour les augmentations accordées. Ce que nous désirons savoir, si c'est possible, c'est sur quel terrain l'honorable ministre entend se placer pour décider quand la chose devient une matière de connaissance personnelle. Si je me rappelle bien, pour un des départements il a donné comme motif de l'augmentation de certains commis que c'étaient des jeunes gens ayant le salaire le plus modique et qui, avec leurs familles, ne pouvaient pas s'en tirer.

C'est une position soutenable. Mon honorable ami veut-il appliquer ceci aux autres départements ? Est-ce le principe qui le guidera dans ces cas ? Je n'entends pas m'immiscer dans les affaires personnelles des différents membres du service, mais dans le cas particulier qui nous occupe, y a-t-il une raison provenant de ce que la condition pécuniaire est plus difficile pour l'un que pour l'autre, et est-ce pourquoi l'augmentation statutaire est accordée dans un cas, et non dans l'autre?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet élément n'a pas été pris en considération dans ce cas.

M. INGRAM : La question peut ne pas avoir une grande importance pour les honorables députés, mais elle est très grave pour ceux qui sont dans le service public et qui ne retirent pas de forts salaires. Dans ce que j'ai appris, avant la dissolution du dernier parlement, beaucoup d'employés

publics dans les différents départements se plaignaient de l'ancien gouvernement à propos d'une injustice qu'ils prétendaient avoir été commise à leur égard. Depuis, ce gouvernement est monté au pouvoir, et, comme l'a dit le ministre du Commerce, a trouvé que l'ancien gouvernement avait abusé de l'acte du service public en accordant des augmentations aux employés publics dans divers départements. Nous savons qu'aux dernières élections, beaucoup d'employés publics tournèrent leur influence contre le gouvernement à cause de cette prétendue injustice.

Mais ces messieurs une fois montés au pouvoir n'ont pas accordé aux employés l'augmentation statutaire comme le prescrit l'acte. Plusieurs heures viennent d'être consacrées à déterminer en vertu de quel principe ces augmentations doivent être payées aux employés d'année en année. Nous n'avons obtenu aucune information, et je désirerais savoir du ministre du Commerce qui a accusé l'ancien gouvernement d'accorder trop librement l'augmentation statutaire. Quelle méthode a suivie le gouvernement pour faire entrer dans les estimations les augmentations accordées à un certain nombre d'employés. On nous a dit que c'était porté en compte pour certains services rendus. Si l'on considère le nombre d'augmentations de ce genre que comporte le budget et le nombre d'employés qui n'en ont pas reçues, bien qu'ils fussent accoutumés à en recevoir, je désire savoir du ministre du Commerce, si ces messieurs qui ne figurent pas au budget pour des augmentations n'ont pas fait autant de travail que ceux qui en bénéficient. Je dis que nous plaçons en les mains du gouvernement une arme bien dangereuse, si nous n'établissons pas un principe en vertu duquel tous les employés pourront être récompensés d'après leur propre mérite. J'avais toujours considéré par ce que je savais du parti libéral et de ses chefs qu'ils avaient un faible pour s'aider. Si ce que je trouve dans le *Globe* est exact et doit survenir, plusieurs sous-ministres conservateurs sont exposés à être décapités, et des libéraux seront nommés à leur place. Je ne crois pas que les employés conservateurs aient grand chance avec des sous-ministres nommés de cette façon-là. Le devoir du parlement qui est responsable au peuple est donc dans les circonstances de mettre autant que possible les employés publics à l'abri des influences politiques de parti. Après avoir passé aujourd'hui plus de six heures à essayer d'obtenir cette information, nous en sommes encore au même point. Au lieu de refuser de répondre, je crois que le gouvernement gagnerait beaucoup de temps en nous donnant les informations que nous avons en équité le droit d'avoir, et s'ils nous disaient comment seront traités les employés qui font leur devoir, qu'ils soient grits ou tories, et quel que soit le département auquel ils appartiennent. S'ils font leur devoir, ils devraient avoir le droit d'attendre avec confiance l'augmentation annuelle que prescrit l'acte du service civil.

Bureau du Conseil privé de la Reine pour le Canada..... $29,750

M. FOSTER: Nous désirerions des informations sur ces augmentations.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Il n'y en a pas.

M. INGRAM.

Département de la Justice, y compris une allocation au secrétaire du Solliciteur général malgré toute disposition contraire de l'acte du service civil..... $25,160

M. FOSTER: Nous désirerions avoir une explication de ces augmentations, s'il vous plaît.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Il y a un premier commis à $2,600, et un à $2,400, M. Fraser. Ceci porte le salaire de M. Fraser au maximum. Puis il y a un commis de première classe à $1,800, et un à $1,550, ce qui fait une augmentation de $50.

M. FOSTER: Quel est celui-ci?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: M. Côté. Il y a cinq commis de deuxième classe, deux à $1,400, un à $1,150 et un à $1,100. Cela fait une augmentation de $50 pour M. Narraway. Il y a un commis de troisième classe à $750, une augmentation de $50, M. Harris

M. FOSTER: Je demanderai à mon honorable ami combien de commis de son département ont droit à l'augmentation statutaire.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Je crois qu'il y en a deux pour l'augmentation desquels il n'est pas pourvu.

M. FOSTER: Mon honorable ami voudrait-il donner au comité les raisons pour lesquelles, si ce sont ces commis qui ont droit à l'augmentation, il n'y en a que quatre de choisis....

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Il y en a plus que cela en tout.

M. FOSTER: Il n'y en a pas plus qui ont droit. L'honorable député a pourvu à l'augmentation de quatre, et il nous dit qu'il y en a deux pour lesquels il n'a pas été pourvu. Ce que je voudrais lui voir dire au comité, c'est sur quoi il s'est basé pour en choisir quatre, et en laisser deux de côté.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Je crois pouvoir dire en toute sûreté que, quant à mon département, la liste à été préparée par le sous-ministre et a été soumise au chef du département. Je ne connais pas à fond les termes du rapport, mais même, si je les connaissais, je ne crois pas qu'il serait à propos de discuter la chose en Chambre. J'exprime une opinion discutable, comme jeune membre de cette Chambre, mais à mon avis, il ne serait pas convenable de soumettre à cette Chambre un rapport fait au chef du département par son député. C'est une question d'économie interne du département, et je ne crois pas qu'une discussion soit équitable pour les employés.

M. FOSTER: L'honorable député peut-il m'informer si les deux à l'augmentation desquels il n'est pas pourvu ont fait l'objet d'un rapport défavorable?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Je ne pourrais pas dire cela, ni rien qui s'en rapproche. Je ne crois pas qu'il y ait dans le département un seul employé à l'égard duquel je pourrais affirmer cela.

M. FOSTER: Ainsi, mon honorable ami voit ce qu'il a fait. Comme je l'ai déjà dit, le gouvernement a pris les rênes du pouvoir en proclamant que tout l'ancien système allait être changé. Aujourd'hui,

il nie que cette assertion ait été faite d'une façon absolue. Cela peut se discuter, mais le fond de ses déclarations était que maintenant, avec le nouveau gouvernement, le système des indemnités statutaires était aboli. Il pouvait bien, disait-on, se trouver ça et là quelques cas où une augmentation de salaire serait accordée, mais l'institution de l'augmentation statutaire devenait une chose du passé. Il devait en résulter une grande économie. Maintenant, sur six augmentations statutaires qui pouvaient être accordées dans le département de la justice, l'honorable député en a accordé quatre ; quant au département de la Justice, une majorité de quatre contre deux indique donc que le système de l'augmentation statutaire n'a pas disparu. Maintenant, mon honorable ami a soulevé une question importante, et capitale, je crois. La chose que lui ou le ministre de la Justice dirige pour le moment est-elle une corporation inviolable composée du ministre de la Justice et de ses employés, ou ses employés sont-ils les serviteurs du pays ? Comme le pays paie ces serviteurs, il a le droit de savoir comment ils travaillent, s'ils gagnent leur argent et si quelques-uns ne font pas leur travail et ne gagnent pas leur argent ; le ministre de la Justice a-t-il le droit de s'élever entre le parlement qui pourvoit aux salaires ; et dont ses commis sont réellement des serviteurs, et de dire : " Non, je ne fournirai pas d'informations ? Le sous-ministre m'a fait un rapport, mais les représentants du peuple ne le verront pas, je vais le garder pour moi, mais je demanderai aux représentants du peuple de l'argent pour m'y conformer. A cet égard au moins, ses affaires sont semi confidentielles, c'est une question personnelle entre moi et les employés et je ne dévoilerai rien." Voilà la conclusion logique des paroles du Solliciteur général. Je me permets de dire que ce n'est pas l'habitude qui convient à un ministre. Le ministère n'est en somme qu'un simple comité de la Chambre pour l'administration du pays, et est responsable aux représentants du peuple qui siègent dans cette Chambre. Quand nous déléguons à un comité le pouvoir de faire nos affaires, c'est avec l'entente que nous serons amplement informés sur les personnes que nous employons comme dans ce cas.

Je crois que nous avons parfaitement le droit de connaître les rapports du sous-ministre sur ces commis. En tout cas, je veux faire remarquer que si on nous refuse ces informations, notre rôle se réduit à ceci—car la règle s'applique dans un cas comme dans l'autre—que le ministre n'a qu'à dire : je crois qu'il faut voter ceci ; je n'ai pas de raison à vous donner, mais je crois que cela doit se faire. Quand nous demandons des rapports, on nous dit : cela est simplement une affaire entre mes subordonnés et moi. Je pourrais bien comprendre les motifs qui poussent mon honorable ami ; il peut parfaitement dire : Eh bien ! je ne veux pas compromettre les commis. Il peut y avoir dans les rapports quelque chose qui n'est pas à l'honneur des commis.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Non, je ne veux pas dire cela ; ça ne serait pas équitable.

M. FOSTER : Je ne prétends pas que l'honorable député a déclaré cela, mais pourquoi refuse-t-il de montrer le rapport ? Si tout est bien, quelles raisons a-t-il d'empêcher le parlement d'en connaître aussi long que lui sur cette question ? Le parlement est aussi intéressé et peut-être plus intéressé que l'honorable Solliciteur général, dans l'administration du département de la Justice ; et j'espère qu'il va admettre cela. De quel droit peut-il intervenir entre le parlement et l'administration de ce département, et refuser de nous communiquer le rapport du sous chef de son département, relativement au travail des employés qu'il a sous sa juridiction ? Le choix qu'il a fait est donc une preuve évidente que les deux autres employés ne sont pas aussi bons que les quatre qu'il a choisis, c'est-à-dire qu'il existe quelque chose contre eux. Maintenant, je ne veux pas insister trop fortement sur ce point, car je sais qu'il se présente certains cas où il est nécessaire d'obtenir un rapport secret afin de connaître la vérité, si, par exemple, le directeur général des Postes veut connaître la vérité relativement à certaines affaires, il lui sera pour ainsi dire impossible de l'obtenir, à moins que ce ne soit par un rapport secret entre lui et ses officiers de confiance qui sera respecté. Il y a certaines affaires qui demandent l'aide des agents secrets, et vous ne pouvez réussir à découvrir la vérité que sous le voile du secret. Mais ce principe ne peut être mis en vigueur dans les transactions ordinaires du département. Je crois que l'honorable député a pris une position qu'il ne peut défendre.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il m'a semblé au premier abord que le meilleur moyen que l'honorable député eût à sa disposition pour obtenir ce renseignement était de demander la production de ce rapport. On peut difficilement s'attendre que, sur chaque item du budget que nous discutons actuellement, il soit possible de fournir tous les renseignements du genre de ceux que demande l'honorable député. Permettez-moi de dire maintenant ce que j'aurais dû déclarer auparavant, relativement à un des employés qui ne reçoit pas d'augmentation c'est-à-dire, celui qui me sert de secrétaire particulier, et qui faisait partie du personnel du département lorsque je suis arrivé. Comme il recevait déjà un salaire en qualité de secrétaire particulier je n'ai pas cru qu'il était nécessaire de lui accorder une augmentation.

Maintenant, quant à ce qui concerne les autres employés, je crois qu'il est de mon devoir de déclarer qu'il n'y a pas un seul d'entre eux qui ait été cité comme ne méritant pas l'augmentation statutaire. Mais, même en supposant que le sous-ministre ait fait un rapport tendant à faire accorder l'augmentation statutaire à tous les employés, et que le ministre l'ait approuvé, il lui faut encore subir l'épreuve du conseil. Et une fois que la question est rendue là, nous sommes libres de décider si nous accorderons ou non cette augmentation ; ce n'est plus qu'une question de responsabilité politique. Comment allez-vous vous y prendre pour régler cela ?

M. FOSTER : Le parlement a le droit de connaître tous les faits qui se rapportent à cette question, jusqu'à ce qu'elle soit soumise au Conseil privé.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Ma prétention est que nous avons le droit de dire que le rapport fait par le sous-ministre à son chef est une question d'économie interne qui doit rester dans le département. Ce n'est là que mon opinion personnelle, et je crois que le rapport devrait être demandé au moyen d'un avis de motion.

M. FOSTER : Il ne peut y avoir de temps plus convenable pour obtenir ce renseignement que lorsque vous demandez l'argent nécesaire pour couvrir cette dépense. Du moment que l'honorable député établit une différence en faveur de quatre employés sur six, il soulève la question relativement aux autres. Je crois qu'il n'est que juste que ce comité prenne communication du rapport du sous-ministre. Si ce dernier a fait rapport que ces deux employés avaient droit à l'augmentation, et que le ministre ait approuvé cette conduite de sa part....

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je ne suis pas allé aussi loin que cela.

M. FOSTER : Je prends cela comme base de mon argument. Le comité devrait pouvoir prendre connaissance de ce rapport, afin d'être en état de juger de la responsabilité qui incombe au Conseil. Supposons que le sous-ministre dise que quatre de ces employés devraient recevoir leur augmentation de salaire par suite de travaux spéciaux, mais qu'il ne faut pas recommander les deux autres. Ce serait un point de gagné. Ou bien, il pourrait dire : Je recommande ces six employés comme ayant mérité de recevoir l'augmentation de salaire que leur accorde la loi. Comment pouvez-vous établir la responsabilité du ministre, si vous ne connaissez pas la teneur du rapport transmis par le sous-ministre au ministre lui-même ? Je crois qu'il est nécessaire, grâce à ce nouvel état de choses, d'obtenir le rapport du sous-ministre. Voici sur quoi je veux appeler l'attention du ministre : Nous allons avoir bientôt à nous occuper de départements où il se trouve des employés qui se donnent autant de peine, qui sont dans le service depuis aussi longtemps, qui ont autant de misère à joindre les deux bouts, qui ont autant besoin de leur augmentation de $50 par année et qui la méritent tout autant que cet employé en question, et cela, sans vouloir rien dire contre les employés de l'honorable Solliciteur général. Nous avons voté les crédits destinés à couvrir les besoins du Conseil privé, et nous n'avons pas rencontré d'augmentations statutaires. Tous les employés de ce département sont-ils des paresseux, n'ont-ils rien à faire ? S'il se trouve dans ce département des employés qui font bien leur devoir, et ont droit d'obtenir l'augmentation de salaire que leur accorde la loi, que vont-ils dire, en constatant que les quatre employés du département de la Justice, qui sont peut-être leurs égaux, mais ne leur sont pas supérieurs, reçoivent $50 d'augmentation ? Cette mesure va agir comme véritable poison dans le service civil, et n'aura certainement pas pour effet de contribuer à la bonne administration des affaires.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je crois que l'honorable député ne peut pas me reprocher de ne pas avoir fait mon possible, puisque j'ai réussi à obtenir cette augmentation pour quatre employés sur six.

M. FOSTER : Je crois que l'explication donnée par le Solliciteur général est très satisfaisante.

M. WOOD (Brockville) : Aucun membre du comité ne veut faire de reproche à l'honorable Solliciteur général, sur la manière dont il a traité les employés de son département, mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Je veux surtout insister sur le point que si l'on veut établir cette nouvelle manière de traiter les employés publics, il est absolument nécessaire que les rapports des sous-ministres soient soumis à la Chambre. Alors, nous connaîtrons les raisons sur lesquelles s'est basé le sous-chef du département. Ceci est surtout devenu nécessaire, depuis qu'il a été constaté que le gouvernement ne traite pas tous les employés sur le même pied. J'insiste de nouveau sur le fait que les ministres devraient être en mesure de dire quelles sont les raisons qui les ont portés à accorder des augmentations dans des cas spéciaux.

Département de la Justice—division des pénitenciers..... $3,150

M. FOSTER : Il n'y a pas d'augmentations statutaires ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il n'y a aucune augmentation.

M. FOSTER : Y a-t-il dans ce département des commis qui auraient droit de recevoir une augmentation ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je crois qu'il y en a un, mais je ne suis pas bien certain du fait.

M. FOSTER : L'honorable Solliciteur général connaît-il quelque raison qui ait empêché cet employé de recevoir l'augmentation de salaire que lui accorde la loi ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je ne suis pas en état de répondre à cette question.

M. FOSTER : A-t-il été fait un rapport au sujet de cet employé ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. FOSTER : L'honorable député pourrait peut-être prendre note de ma demande.

Le département de la Milice et de la Défense, y compris $2,406 à J.-W. Borden, $2,800 au lieutenant-colonel D.-A. Macdonald et $1,400 au lieutenant-colonel Guy, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil..... $41,250.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : Je propose que le montant de cet item soit réduit de $50.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il répondre aux deux questions suivantes, relativement à ce crédit : Premièrement, quel est le nombre d'employés qui ont droit d'obtenir l'augmentation de salaire que leur accorde la loi ; et deuxièmement, le nombre de ceux qui ont reçu cette augmentation.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : Il n'y a pas eu d'augmentations statutaires d'accordées ; six employés auraient droit d'en recevoir. Je remarque qu'il s'est glissé une erreur dans cet item. Au lieu de deux commis à $1,250, il y en a un à $1,250 et un à $1,200. L'erreur a été commise lors de l'impression.

M. MONK : J'ai demandé la production d'un rapport dans le mois de mars dernier, et l'honorable ministre me ferait une grande faveur en le faisant déposer sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Cela va être fait.

M. FOSTER : Que veut dire le troisième item accordant un salaire de $2,400 nonobstant toute disposition de l'acte du service civil au contraire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Ce montant est destiné à payer le salaire du comptable.

M. FOSTER : Comment se fait-il que la place de comptable soit devenue vacante ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : L'ancien comptable a été mis à la retraite.

M. FOSTER : Quand ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Dans les mois de septembre ou octobre dernier.

M. FOSTER : Quel salaire recevait-il ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : $2,400.

M. FOSTER, Quel est le montant de la pension qu'il reçoit ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : $1,600.

M. FOSTER : Et vous accordez au nouveau comptable quel salaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : $2,400.

M. FOSTER : Quel est le montant épargné par le département dans cette transaction ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : L'honorable député insiste pour que je lui dise quel est le montant qui va être épargné par cette transaction ; je ne puis le dire pour le moment, mais j'espère qu'à la fin de l'année, nous serons en état d'établir qu'il y a un surplus. Je ne veux rien dire contre l'ancien comptable, mais si l'on me force à faire une déclaration, je dirai que le changement a épargné plusieurs milliers de dollars au pays.

Sir ADOLPHE CARON : Le comptable qui a précédé celui-ci, M. O'Meara, était connu comme un excellent comptable. J'ignore les raisons qui ont pu porter l'honorable ministre à prendre un nouveau comptable pour remplacer un vieil employé qui faisait partie du service civil depuis plusieurs années au même salaire que celui qu'il vient de nommer à sa place. Le ministre de la Milice et de la Defense nous promet de nous donner les renseignements plus tard, mais le gouvernement nous promet toujours quelque chose de cette façon, et nous n'obtenons jamais rien. Lorsque nous demandons la prodution de rapports, ils ne sont pas produits, et nous sommes forcés de discuter toutes ces questions contenues dans les estimations budgétaires dans une position bien désavantageuse. Je n'ai rien à dire contre le nouveau comptable du département de la Milice et de la Défense, mais je dois déclarer que durant la période orageuse des troubles du Nord-Ouest, l'ancien comptable, M. O'Meara, a prouvé qu'il était un des meilleurs employés du service civil que le Canada ait jamais possédé. J'ignore les raisons pour lesquels l'honorable ministre (M. Borden) a mis M. O'Meara à la retraite, mais ce ne peut être pour cause d'économie, parce qu'il a nommé à sa place un nouvel employé, qui n'a pas encore fait ses preuves, et sans vouloir contester son habileté, je dois dire que l'honorable ministre a mis à la retraite, avec une pension de $1,600 par année, un employé qui est à mon avis un des meilleurs comptables que le gouvernement puisse jamais avoir. L'honorable ministre prend un nouvel employé et lui donne tout le salaire de l'ancien comptable. Or, la règle invariable a toujours été que même quand un sous-ministre est remplacé par un nouvel employé, le nouveau venu ne reçoit pas immédiatement tout le salaire que le sous-ministre sortant de charge a obtenu après de longues années de service. Lorsque l'honorable ministre (M. Borden) jugera à propos de nous donner tous les renseignements nécessaires relativement à cette mise à la retraite, et comment il entend s'y prendre pour épargner ces milliers de dollars, je serai alors tout à fait disposé à étudier la question attentivement.

M. FOSTER : Quel était l'âge de M. O'Meara ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE (M. Borden) : Soixante-cinq ans, je crois.

Sir ADOLPHE CARON : J'ignore s'il a 65 ans, mais je sais qu'il est aussi bien portant que lorsqu'il avait 45 ans.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Je n'ai pas l'intention de dire quoi que ce soit contre aucun ancien employé du département, mais je dois déclarer que j'ai constaté qu'il était absolument nécessaire, afin d'administrer les affaires du département, d'avoir un nouveau comptable. L'honorable député (sir Adolphe Caron) était à la tête du département de la Milice et de la Défense il y adéjà quelques années, et j'ose croire qu'à cette époque, l'employé en question s'acquittait bien de son devoir. Il fait parti du service civil depuis 1861, c'est-à-dire trente-sept ans. Je crois que le temps était venu d'introduire un système plus moderne de tenue de livres et d'administration de la branche des comptables. L'honorable député (sir Adolphe Caron) n'ignore pas que la charge de comptable dans le département de la Milice et de la Défense est très importante. Il est obligé d'exercer dans une large mesure les fonctions d'auditeur, et il a un nombre extraordinaire de comptes à vérifier venant des différents dépôts et districts militaires.

J'ai été obligé de faire des changements considérables dans le mode d'administration des affaires de ce département. Jusqu'ici l'argent était envoyé au moyen de chèques élevés aux différents districts, mais j'ai constaté que ce mode de paiement entraînait de graves inconvénients, et j'ai modifié cela, de sorte que maintenant presque tous les comptes sont payés directement par le département ; le nombre de chèques qui sont actuellement émis par le bureau d'Ottawa est donc dix fois plus considérable que ce qu'il était lorsque j'ai pris la direction de ce département. Je crois que le comité devrait accepter la déclaration que je fais et ne devrait pas

me forcer d'en dire plus, lorsque je déclare que j'ai constaté qu'il était absolument nécessaire pour la bonne administration des affaires du département qu'un changement ou une amélioration ait lieu. Je ne veux pas dire que M. O'Meara a mal agi intentionnellement ; mais le système de tenue des livres, en tant que des livres étaient tenus, était arriéré ; et comme il m'était impossible de l'amener à faire quelques changements, j'ai été obligé d'avoir recours à un autre moyen. Maintenant, quant à ce qui concerne celui qui a succédé à M. O'Meara, l'honorable député (sir Adolphe Caron) prétend que c'est un homme sans expérience. Or, il a été employé durant un certain temps dans le bureau du chemin de fer canadien du Pacifique à Winnipeg, durant les années de 1881 et 1882 alors que cette compagnie faisait une somme extraordinaire d'affaires à cet endroit. Plus tard, il entra dans une banque, et de la position de commis il s'éleva à celle de comptable et de gérant d'une succursale de cette banque. Je crois qu'il est un des hommes les plus capables de remplir cette position, et je puis ajouter que depuis qu'il est à la tête des comptables, nous avons les preuves dans le département qu'il est bien l'homme voulu pour remplir cette position. Quant au salaire, il n'aurait pas voulu accepter la position pour un cent de moins que le salaire qu'il reçoit. Il ne recevait peut-être pas un salaire aussi élevé où il était, mais si nous prenons en considération la différence qui existe dans ce qu'il en coûte pour vivre ici comparé avec ce qu'il lui en coûtait là où il résidait....

M. WALLACE : Où résidait-il ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Il résidait à Kentville, N.-E. Il ne voulait pas accepter la position à moins de recevoir un salaire de $2,400, et j'ai raison de croire que le pays ne perdra rien par ce changement.

M. WALLACE : Il est sans doute un ami du ministre de la Milice et de la Défense ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Oui ; il a cet avantage.

Sir ADOLPHE CARON : Il ne s'agit pas de savoir s'il est le parent de l'honorable ministre. Je ne connais pas le nouveau titulaire de cette position, mais je n'ai pas le moindre doute que le ministre a choisi un homme compétent sous tous les rapports pour occuper la position. L'honorable ministre (M. Borden) n'a pas, toutefois, répondu à une seule des objections que je lui ai posées. Il ne nous a donné aucune raison pour expliquer la mise à la retraite de M. O'Meara, si ce n'est, comme il l'a dit, qu'il a modifié le système de tenue des livres, et que M. O'Meara n'a pas voulu se soumettre à ce changement. Or, cela n'est pas une raison, car si le ministre établit une règle dans son département, les employés doivent s'y conformer. Il est possible que le nouveau comptable soit un homme d'expérience et possède la compétence nécessaire en cette qualité, mais il n'a jamais fait parti du département de la Milice et de la Défense et cependant, l'honorable ministre lui accorde $2,400 par année.

L'honorable ministre de la Milice et de la Défense donne pour raison qu'il lui a accordé $2,400 parce qu'il demandait $2,400, et ne voulait pas accepter un seul cent de moins. Avec une pareille théorie le gouvernement ne sera pas en état de résister à la pression que pourront exercer sur lui les employés qui voudront faire augmenter leurs salaires et qu'on laisse juges de leurs propres capacites. Cette diminution de $50 par année que l'on enlève au pauvre employé public ne sera rien comparé aux sollicitations pressantes auxquelles l'honorable ministre va avoir à résister de la part de ces gens. Lorsqu'il s'est agi de nommer un nouveau comptable, il a fait demander ce monsieur, et il lui a dit que l'ancien comptable sortant de charge recevait une pension de $1,600. Mais s'est empressé de dire ce monsieur, " vous ne me connaissez qu'à moitié ; je suis bien supérieur à l'autre homme, et vous devez nécessairement m'accorder $2,600." L'honorable ministre nous a dit qu'il n'avait pas pu obtenir les services de cet expert remarquable sans lui accorder le salaire auquel il croyait avoir droit. Nous n'avons plus besoin d'estimations budgétaires ; il est inutile de les discuter au conseil pour savoir ce qui doit ou n'y doit pas figurer, si ceux que l'on appelle à remplir les positions règlent eux-mêmes le salaire qu'ils devront recevoir.

Je n'étais malheureusement pas ici lors de la discussion qui a eu lieu relativement à l'augmentation de $50 qu'accorde la loi, et en particulier, celle qui se rapporte au département des Postes, et avec laquelle je suis plus familier. Un employé est nommé à un salaire de $500 ou $600, avec une augmentation annuelle de $50 ou $40 conformément à son grade. Cela veut dire que le salaire est fixé à $600, et que le montant additionnel forme une part et une partie intégrante de ce salaire, à moins que le ministre, secondé du sous-ministre, qui est plus au fait que lui des capacités de chaque employé de son département, ne décide que l'augmentation doit être suspendue. Voilà l'interprétation que je donne à l'acte des postes, et je crois qu'il est impossible de vouloir prétendre le contraire.

Je crois qu'il est généralement admis que le Canada quelle que soit l'administration au pouvoir possède le service civil le plus compétent et le meilleur qu'aucun pays ait jamais eu à son service pour accomplir l'ouvrage des différentes branches de l'administration, et si le système que l'honorable ministre veut introduire est suivi, l'efficacité de notre service civil devra s'en ressentir, parce que, sans alléguer aucune raison, les chefs des départements peuvent dire : " J'accorde une augmentation de salaire à cet employé et je n'en accorde pas à cet autre." Quel est celui qui va s'interposer entre le ministre et l'employé public, qui ne reçoit pas l'augmentation de salaire à laquelle il a droit, tandis que son camarade dans le même département et probablement dans la même branche, la reçoit ?

Cette conduite de la part du gouvernement va être à mon avis non seulement dommageable au pays, mais va aussi avoir pour effet de diminuer considérablement l'efficacité du service civil. Mais pour en revenir au nouveau comptable du département de la Milice et de la Défense, je dis que l'on ne devrait pas prendre un employé dans un département, quelque capable qu'il soit, et lui accorder le même salaire et la même position que l'employé qui fait ce service depuis trente ans. Voilà le principe sur lequel je me suis toujours guidé lorsque j'étais à la tête d'un département, et je suis prêt à le soutenir.

M. SPROULE: Durant la dernière session, en réponse à question que j'avais placée sur l'ordre du jour, un rapport fut déposé sur le bureau de la Chambre, lequel démontrait que durant l'espace de neuf mois, les honorables membres de la droite avaient mis à la retraite ou destitué pas moins de cinquante-deux employés du service civil. Ce qui revenait à un employé pour chaque groupe de vingt-cinq ou vingt-six dans tout le service.

Pour justifier cette conduite devant la Chambre, on prétendit que cela aurait pour effet d'épargner un montant considérable d'argent au pays, parce que, tandis qu'ils avaient destitué ces employés, quelques-uns à cause de leur âge avancé, et d'autres, par suite d'incompétence, ils les remplaçaient par des hommes plus capables qu'ils payaient moins cher. En agissant ainsi, le gouvernement a ajouté aux obligations de ce pays une dépense additionnelle de $18,229 par année, grâce à la loi des pensions, laquelle somme est une nouvelle dépense permanente ajoutée aux autres dépenses, jusqu'à ce que ces hommes meurent. A part cela, il a payé $3,179.79 à titre de gratifications à quelques-uns des employés destitués. En lisant cette liste, je me suis aperçu que parmi ceux qui avaient été ainsi destitués, deux étaient âgés de vingt-huit ans, deux ou trois autres de trente ans, deux ou trois autres de trente-deux ans, d'autres de trente-trois, trente-quatre, trente-huit, quarante, quarante et un, et je crois que le plus âgé avait soixante et onze ou soixante et douze ans. Dans chacun de ces cas, on a prétendu faire une économie pour le pays, parce qu'il est arrivé qu'il n'a pas été nécessaire de remplacer quelques-uns de ces employés destitués. Mais en étudiant l'exposé budgétaire, je constate que le nombre des employés publics est à peu près le même qu'il était avant que ces destitutions soient faites; et je ne crois pas que l'on puisse prétendre avec chance d'être cru, que si ces employés ont été remplacés par d'autre employés qui reçoivent des salaires aussi élevés que ceux de leurs prédécesseurs, le gouvernement a pu réussir à réaliser certaines économies. Le budget qui nous est soumis démontre que le total des salaires qui leur sont payés est aussi considérables qu'auparavant. Cette question est aussi répréhensible sous un autre rapport.

J'ai toujours professé une opinion très adverse au népotisme de la part d'un gouvernement ou d'un parti. Je ne crois pas que les ministres de ce gouvernement devaient avoir tant de tendances à nommer dans le service public leurs propres parents. Je crois le principe faux pour deux raisons: d'abord, cela a créé des jalousies parmi les étrangers, ensuite, ces messieurs se servent de la position que le peuple leur a donnée pour le profit de leurs intérêts, ou de ceux de leurs parents.

Je crois que si un député élu à cette Chambre a quelque chose à donner, c'est à ses électeurs qu'il doit le donner, et non pas à ses parents ou à sa famille. Ce principe est malsain. On pourra dire que les deux partis se livrent à cette coutume qui n'en est pas moins répréhensible. Une faute ne rachète pas l'autre. Une autre faute, c'est de prendre un homme nouveau et de lui donner le même salaire qu'à un homme qui occupe la place depuis trente ans. Il faut pour cela des raisons plus graves que celles qu'a données le ministre de la Milice et de la Défense. Je remarque que ces messieurs du gouvernement semblent très enclins à cette façon d'agir. Je me souviens fort bien que le même argument fut employé à propos de l'introduction de M. Lash comme sous-ministre de la Justice dans le gouvernement Mackenzie, et que l'on prétendit alors que c'était un homme capable qui ne prendrait pas la place sans ce salaire. On lui donna un salaire plus fort qu'on n'en donne généralement aux hommes nouveaux, et la raison invoquée fut qu'il n'en accepterait pas un moindre. Je ne crois pas que ce soit un argument sain, et je pense que moins le gouvernement l'emploiera, mieux le service s'en trouvera.

M. FOSTER: L'honorable ministre a-t-il du sous-chef de son département, un rapport relatif aux commis, rapport indiquant comment ils remplissent leur devoir, et s'ils ont droit, ou non, à une augmentation statutaire?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE: Il n'y a eu ni rapport, ni recommandation.

M. FOSTER: La conduite du gouvernement est absolument inconséquente, et je signalerai ce point au chef du gouvernement. Un département, celui de mon ami, par exemple, a des commis dont six ont droit à l'augmentation statutaire, mais pas un ne la reçoit. L'honorable ministre ne veut pas dire qu'ils ne sont pas méritants et qu'ils ne font pas bien leur travail, car alors, ils ne devraient pas être là, et suivant mon honorable ami, ils ne seraient pas là s'ils ne méritaient pas d'y être. Dans quelle position se trouve le service civil, quand on fait de pareilles différences de traitement entre des jeunes gens accomplissant également bien leur devoir, suivant que les uns sont dans le ministère de la Milice, et les autres dans celui de la Justice. Dans un ministère, ils ne reçoivent pas d'augmentation, quoiqu'ils remplissent bien leur devoir et méritent cette augmentation, et dans un autre cas, ils la reçoivent sans la mériter davantage. Est-ce juste? Le gouvernement peut-il prétendre diriger les affaires d'une manière satisfaisante en pratiquant des principes aussi injustes de distinction et de différence? Le gouvernement ne conçoit-il pas l'effet sur le service civil?

Aucun ami de la justice et de l'équité ne niera que ce ne soit absolument déloyal. Vous devriez traiter tout le monde de la même façon, en donnant à tous l'augmentation ou simplement en ne la donnant que pour du bon travail et sur rapport spécial; mais, refuser l'augmentation dans un département et la donner à tous ou presqu'à tous les employés dans l'autre, c'est faire une distinction injuste et de nature à nuire à l'efficacité du service. Mon ami a soulevé un autre point relatif à la gestion de son département. Il dit qu'il va faire de grandes économies. Nous discutons maintenant la question du gouvernement civil et là, qu'a fait mon honorable ami? Il a mis un homme à la retraite en lui donnant une pension de $1,680, et il a mis à sa place un homme nouveau et sans expérience, qui reçoit le même salaire que l'autre recevait après trente ou quarante ans de service.

Quelle raison donne le ministre? Sa raison c'est que l'homme nouveau ne voulait pas accepter moins. L'honorable ministre a pour cela un bon précédent. Quand l'arrangement fait l'année dernière avec le chemin de fer du comté de Drummond et le chemin de fer du Grand-Tronc fut expliqué à la Chambre par le ministre des Chemins de fer et Canaux, on lui demanda pourquoi il payait aux gens du Drummond une si forte somme, et il répondit qu'il avait offert moins, mais qu'on n'avait pas voulu l'accepter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fait le meilleur marché possible.

M. FOSTER : Quand l'honorable ministre exposa d'une façon si remarquable l'arrangement du Yukon, il déclara que les ministres avaient usé les genoux de leurs pantalons à se traîner aux pieds des entrepreneurs et les supplier d'accepter moins, et le gouvernement leur donna 25,000 acres par mille parce qu'ils ne voulaient pas consentir à moins. Mon honorable ami qui est un jeune membre du cabinet peut naturellement se couvrir au moyen du précédent créé par l'éminent chef du département des Chemins de fer et Canaux, qui à tant d'expérience de la vie politique. Mais en même temps, il foule aux pieds un des principes primordiaux prêchés pendant tant d'années par l'opposition, d'abord, que les mises à la retraite doivent disparaître, et, de plus, que toute mise à la retraite doit amener une économie. Mon honorable ami au lieu d'une économie inscrit $1,680 du mauvais côté du livre de caisse. Je désire faire remarquer autre chose. Je ne voudrais pas me montrer trop sévère au sujet du placement des parents, mais je dirai que si l'on veut placer un parent, il est préférable de choisir pour lui une place autre que celle du comptable du département dont le ministre est son parent. Je sais que la discipline d'un département se détruit, on tend à se détruire, quand le fils ou le frère ou le cousin du ministre qui dirige ce département est placé là comme comptable. Qu'il l'influence ou non, la tendance parmi les employés sera de croire qu'il influence le ministre. Ce monsieur peut être très habile, mais enfin mes honorables amis dispersent aux quatre vents les maximes qu'ils ont si longtemps prêchées dans l'opposition. Il a mis à la retraite l'ancien comptable avec une pension de $1,680, et à sa place, il a mis un homme nouveau et sans expérience avec le même salaire que l'ancien comptable, quand il refuse une augmentation de $50 à des employés qui la méritent et qui y ont droit d'après l'acte.

M. QUINN : Je ne puis m'empêcher de féliciter le ministre de la Milice et de la Défense d'avoir pu donner cette position à son parent, et d'avoir enfreint la loi pour lui assurer une position rémunératrice et assurer au pays l'avantage de ses habiles services. J'examine la liste des employés publics du département de la Milice et de la Défense, et je désire signaler les noms à l'honorable Solliciteur général. Je suis heureux de voir à son siège l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), car je le considère comme le héros du système. Je désire appeler l'attention du Solliciteur général, et du député de Hastings-est, (M. Hurley) que je vois ici ; de l'honorable député de Victoria-sud (M. McHugh) et de l'honorable député de Richmond (M. Stenson), en lisant les noms des trois premiers officiers de cette liste. Je cite la page 15 :

Colonel Charles-Eugène Panet—Rang actuel, sous-ministre de la Milice et de la Défense ; date, 4 février 1875 ; salaire actuel $3,200 ; date de naissance, 18 novembre 18 0 ; date de la première nomination, 4 février 1875.

Lieutenant-colonel John Macpherson—rang actuel, premier commis, directeur des approvisionnements ; date, 25 avril 1891 ; salaire actuel $2,000 ; date de naissance, 8 janvier 1830 ; date de la première nomination, 1er septembre 1872. Cornewall-Herbert O'Meara—rang actuel, premier commis, comptable ; date, 1er juillet 1881 ; salaire actuel $2,400, date de naissance, 25 mai 1833 ; date de la première nomination, 1er juin 1861.

Ainsi, le parent du ministre de la Milice et de la Défense devait avoir quelque chose. C'est bien malheureux, et je signale le fait au Solliciteur général et aux messieurs que j'ai cités, qu'il ait justement fallu déplacer un homme du nom de O'Meara, mais c'est l'habitude. Je fais remarquer ce fait qui concorde parfaitement avec la théorie exposée par le ministre des Travaux publics dans son fameux journal, et je suis heureux de voir qu'il l'applique à la lettre. Je suis certain que ces messieurs vont en être charmés, et j'espère qu'ils vont voter à l'appui de la décision prise contre Cornewall-Herbert O'Meara, employé principal du département de la Milice et de la Défense qui, de l'aveu du ministre, a été mis à la retraite, non pas parce qu'il était trop vieux, non pas parce qu'il ne remplissait pas fidèlement son devoir, non pas parce qu'il n'était pas honnête, mais qui a été mis à la retraite et remplacé par M. Borden simplement peut-être parce qu'il s'appelait O'Meara.

M. McINERNEY : Je désire faire remarquer une chose : Je ne me suis pas levé pour me plaindre de la nomination de M. Borden, ni du fait qu'il se trouve le cousin du ministre de la Milice et de la Défense. Je n'accuse pas le ministre de cela. Mais il a pris comme comptable un homme nouveau avec un salaire de $2,400. Si nous parcourons le budget, nous trouvons que dans les autres départements, les salaires payés aux comptables sont le suivants : intérieur, $2,350 ; affaires des Sauvages, $1,950 ; Marine et Pêcheries, $1,800 ; Travaux publics, il a été réduit de $2,400 à $1,800.

M. FOSTER : C'est une nouvelle nomination, je suppose.

M. McINERNEY : Je le suppose. Le comptable des Chemins de fer et Canaux reçoit $2,000, et celui des Postes, $1,800. De cette façon, nous voyons le comptable de la Milice, un homme absolument nouveau, avec un salaire supérieur à celui des comptables de tous les autres départements.

M. MONK : Je désirerais demander à l'honorable ministre quel salaire recevait le commis en question avant sa nomination, et pourquoi M. O'Meara s'est trouvé dans l'impossibilité de continuer son service. L'honorable ministre de la Milice doit songer que le pays trouvera certainement étrange qu'un commis puisse être mis de côté aux frais pour le pays de $1,600 par an, et qu'un de ses parents puisse entrer dans son département au prix de $2,400, en prétendant qu'il n'entrera pas à moins. Que gagnait-il ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Je ne sais si je dois ou si je puis répondre. J'ai déjà expliqué que ce monsieur m'avait dit qu'il gagnait ce qu'il considère comme l'équivalent de ce qu'il reçoit maintenant.

M. DAVIN : En tenant compte du prix de la vie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Exactement.

M. DAVIN : Où demeurait-il ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : A Kentville, N.-E., comme je l'ai déjà dit. Quant à cette assertion qu'on m'attribue que j'ai laissé cet homme fixer son salaire, je n'ai jamais dit cela. Ce que j'ai dit, c'est que je croyais

l'homme nommé digne de l'argent qu'il reçoit, et qu'il était impossible de trouver pour moins une personne aussi capable que lui de remplir la place. Cela, je le répète, c'est aujourd'hui un des meilleurs employés du gouvernement, non pas seulement du département de la Milice et de la Défense, mais dans tous les départements.

Il va rapporter du département et au pays plus que son salaire. Quant à la question de népotisme, qui a été soulevée à l'égard de cette nomination, je ferai en matière de préface remarquer que ces messieurs sont probablement les derniers qui devraient lancer une critique de ce genre. Mais, pour rassurer le député d'York-ouest (M. Wallace), qui me demandait si c'était un de mes parents et pour la satisfaction de quelques-uns de ces messieurs, je dirai immédiatement que c'est mon cousin. Mais s'il a ce désavantage, j'avouerai qu'il a le grand avantage d'être le frère du député de Halifax (M. Borden), ce qui fait que mes honorables amis ne seront pas aussi inquiets en connaissant tous ses liens de famille.

M. HUGHES: La discussion de ce crédit peut m'offrir une bonne occasion pour donner quelques conseils au ministre. Je remarque ici que des commis de troisième classe reçoivent des salaires variant de $550 à $1,000, et que des commis de deuxième classe touchent $700 de plus. Je désire signaler le fait que les officiers de service dans les corps permanents sont payés beaucoup moins que des commis de 2e ou 3e classe. Prenez par exemple un officier commandant de batterie, et comparez son travail avec celui d'un de ces commis, ou un officier commandant une école d'infanterie ou de cavalerie. et comparez leur travail, leur formation, leur études techniques et autres avec ce que l'on exige de ces commis. Mettez en parallèle les qualités requises pour la milice et celles qu'on demande à un commis de 2e ou de 3e classe, et vous verrez qu'il n'y a pas de comparaison entre les deux. Je saisis aussi l'occasion pour indiquer au ministre l'à-propos de préparer quelque système pour placer les officiers des corps permanents d'infanterie et de cavalerie sur le même pied au moins que les commis de deuxième classe. Les officiers commandants des corps d'infanterie touchent $3.50 par jour, ce qui est beaucoup moindre que ne reçoivent bien de ces commis de troisième classe, quoiqu'ils aient à acheter leur uniforme qui est très coûteux, et qu'ils aient à satisfaire à une foule de demandes d'argent auxquelles n'est pas soumis un employé d'Ottawa. Je suis sûr que toute la population serait heureuse de voir les officiers placés sur un pied au moins égal aux commis de troisième classe. Donnez aux officiers de milice le salaire des commis de deuxième classe, et aux officiers commandants de corps, le rang des commis de première classe. Je suis convaincu que tous les électeurs approuveraient cela, et de cette façon, nous serions à même de conserver les services des meilleurs hommes que nous avons dans la milice.

Il y a un autre point que je veux signaler au ministre, bien que ce ne soit peut-être pas parfaitement dans l'ordre à propos de ce crédit. C'est à propos de l'établissement d'un plan de mobilisation et de transport des troupes et des provisions dans le moment actuel. Le département est maintenant et a d'ailleurs toujours été à cet égard dans un état de chaos absolu. Je prendrais la liberté de suggérer au ministre de la Milice et de la Défense de constituer un bureau de mobilisation, en mettant à la tête notre habile quartier-maître actuel, et, en mettant sous ses ordres, disons, les principales têtes dirigeantes du réseau de chemin de fer du pays. Prenez pour le Grand-Tronc M. Wainwright; pour le Pacifique M. Shaughnessy ou sir Wm Van Horne, pour le Canada Atlantique M. Chamberlain, ou prenez comme officiers d'autres employés de ces lignes. Donnez-leur, s'il le faut, le rang de lieutenants-colonels, et faites préparer par eux un plan en vertu duquel on pourra mobiliser ou faire mouvoir les troupes en cas de guerre, ou simplement pour des manœuvres. Les compagnies de navigation pourraient aussi être représentées. Bien plus, les personnes ayant l'habitude de faire exécuter de grandes entreprises pourraient trouver place dans ce bureau. Prenez, par exemple, un homme comme M. Davis, qui a une grande expérience dans l'engagement des hommes et l'accomplissement des grandes entreprises, un homme de ce genre pourrait rendre des services énormes pour les travaux de génie militaire et la construction d'ouvrages de campagne. Prenez, pour diriger les transports, des hommes comme M. Mann ou M. Mackenzie, qui ont une grande expérience dans la direction des hommes et le transport des matériaux. Ils pourraient rendre des services incalculables au département de la Milice et de la Défense pour la concentration des troupes. Au moment de la rébellion du Nord-Ouest, on a payé jusqu'à $20 par jour pour des attelages qui, en tout, ne valaient pas plus de $40 à $50. Ces gens-là avaient $25 par jour pour voler, car ils ne s'occupaient pas à autre chose, tandis que les volontaires se battaient pour 50 cents par jour. Si nous avions eu alors un système convenable organisé avec des gens comme ceux que j'ai indiqué, si ce système avait été prêt d'avance, je suis convaincu que le pays aurait économisé deux millions de dollars rien que dans cette campagne du Nord-Ouest.

Il y a encore un autre point pour lequel je veux faire une recommandation à l'honorable ministre. Le 24 mai, le 1er juillet et le jour d'actions de grâce, c'est l'habitude dans beaucoup d'endroits pour les officiers de la milice de se réunir à leurs propres frais. Je conseillerais au ministre de faire adoptr un crédit pour que dans chaque corps régulièrement convoqué ou se réunissant régulièrement avec l'autorisation préalable du département, lorsqu'il se rassemble pour une journée de service sous le commandement convenable à l'une des dates que j'ai citées, chaque homme reçoive sa journée de paye. Ainsi, le 24 mai, la célébration à Ottawa va probablement être un fiasco, parce que bien des volontaires ne peuvent pas faire les frais de venir d'une certaine distance pour y prendre part. Je suggérerais que le gouvernement votât $5,000 à $6,000, et cela couvrirait les frais pour tout le Canada. Je suis persuadé que le pays recueillerait les fruits de la dépense en faisant sortir les volontaires.

M. WALLACE: Je crois que les explications du ministre de la Milice et de la Défense satisferont difficilement la Chambre. Sa dernière tentative d'arrêter l'enquête a consisté à dire que ce côté-ci, en matière de népotisme, n'avait pas le droit d'élever la voix. Je ne crois pas que la Chambre ou le pays considéreront cela comme une réponse victorieuse à l'accusation d'avoir nommé un de ses propres parents, ni aux circonstances qui ont entouré cette

nomination. Je prétends que cette nomination a été faite en violation de la loi du pays. La loi exige que les personnes nommées dans le service civil, excepté pour certaines nominations spécifiées, aient passé l'examen du service civil relatif aux qualités requises, que l'on n'exige pas dans les cas non spécifiés.

Les cas spécifiés sont les suivants :

Quand le sous-chef d'un département où se produit une vacance rapporte, avec raisons à l'appui: (*a*) Que les qualités requises pour tel emploi ou situation sont en totalité ou en partie professionnelles ou techniques. (*b*) Que les qualités requises ne se trouvent chez aucune personnes actuellement au service du département; et (*c*) qu'il serait de l'intérêt public que l'examen ici prescrit fût à l'égard de cette vacance entièrement ou partiellement laissé de côté.

Le Gouverneur en conseil pourra sans tenir compte de l'âge de la personne, si le chef du département approuve tel rapport, choisir et nommer la personne qui lui semolera le plus apte à remplir la vacance, quitte à passer l'examen dont la nature est indiquée dans le rapport.

Y a-t-il eu examen dans ce cas ? Il n'y en a pas eu. Alors, la loi a été violée dans ce cas, car elle dit qu'il doit y avoir un examen, pas un examen complet, sans quoi aucun de ces cas ne pourrait faire l'objet d'une demande. Mais, je m'aperçois que, dans ce cas, l'examen a eu lieu. Mais nous dira-t-on si les qualités requises étaient professionnelles ou techniques ? Quelles sont les qualités d'un comptable? Comment, mais c'est l'occupation de la majorité des employés d'Ottawa, la comptabilité ! Dans chaque branche du service civil à Ottawa, il y a un personnel de comptables. Dans le département de la Milice, il y a beaucoup de travail de cette nature, et l'on nous dit qu'il doit y avoir et je suppose qu'il y a un bureau spécial pour s'occuper de ce travail. On a prétendu qu'il n'y avait dans le département personne à même de remplir la place, que l'éducation que les autres commis avaient reçue sous M. O'Meara ne les mettait pas à même de faire le travail après la mise à la retraite de M. O'Meara. Je refuse de croire ceci, en l'absence de preuves et l'on ne nous en a pas encore donné. La nomination s'est faite. Aucune autre personne dans le département n'avait les qualités requises. Il aurait fallu que quelqu'un nous dît que ces qualités devaient être techniques ou professionnelles. Elles n'étaient pas plus techniques ni professionnelles que celles que l'on exige généralement d'un commis de cette catégorie. Il se peut dans quelque département que l'on ait besoin d'un docteur ; au revenu de l'Intérieur, il peut falloir un chimiste, alors les qualités requises sont distinctement techniques. Dans quelques départements, un avocat peut être nécessaire, ce sont des qualités techniques. Si l'on examine le rapport de l'auditeur général, on trouve que beaucoup de départements s'occupent de ce que l'on appelle ici un travail technique. Je prétends que la loi a été clairement violée dans cette nomination. Mais ce ministre dit que cet employé est le meilleur du service civil. J'appelle cela de la fanfaronnade.

Un monsieur qui depuis sa nomination n'a pas passé le quart de son temps à sa besogne, n'est pas à même de nous dire quelles sont les qualités de tous les employés de son département. En lançant cette assertion, il se permet une fanfaronnade, quand tout le monde sait qu'il n'a aucune façon de savoir si ce qu'il dit est vrai, ou faux. Que fait le ministre ? Il nous dit que dans la sincérité de son cœur, il ne pouvait pas offrir cet emploi à ce monsieur pour un salaire moindre. Je présume donc qu'il le lui a d'abord offert à un prix inférieur.

Il y a différents degrés d'élévation dans les administrations publiques. Le plus haut est celui de sous-chef de ministère, et le suivant est celui de premier commis. Le minimum des appointements de ce dernier est de $1,800, et le maximum de $2,400. Je suppose que l'on a fait de cet homme un premier commis. Est-ce cela ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Oui.

M. WALLACE : On a donné à ce fonctionnaire le traitement maximum d'un premier commis. C'est là une chose qui ne s'est faite dans aucun département, je crois, depuis l'avènement du gouvernement actuel, et qui ne s'est jamais faite, j'en suis certain, sous l'ancienne administration. Ce fonctionnaire a été traité avec une générosité sans exemple.

Un honorable membre de cette Chambre nous a donné la liste des appointements des comptables dans les différents départements. Les autres ministres ont reconnu qu'un comptable entrant en fonctions avait de la chance s'il était nommé premier commis, et s'il recevait le minimum des appointements.

Mais ce monsieur était le parent du ministre qui nous dit que c'est le frère d'un membre du parlement ; je ne pense pas cependant que l'honorable député de Halifax ait nommé ou recommandé son frère. On n'a pas l'habitude de demander aux membres de la gauche de faire des recommandations au sujet de la nomination des fonctionnaires publics ; ce n'était pas la coutume de l'ancien gouvernement, et ce n'est pas non plus la coutume du gouvernement actuel.

Ce qu'il y a surtout de scandaleux, à mon avis, dans cette nomination, c'est que le titulaire est le parent du ministre de la Milice et de la Défense, et a été mieux traité que tout autre fonctionnaire, et qu'on lui a ouvert la porte des administrations publiques, en lui accordant le maximum des appointements d'un premier commis, simplement parce qu'il était le parent d'un des membres du cabinet.

Le ministre de la Milice a fait certaines insinuations au sujet de M. O'Meara, et il a déclaré que s'il le voulait, il pouvait dire quelque chose sur le compte de ce fonctionnaire. Je prétends que c'est le temps et le lieu de donner des renseignements au comité qui a droit de savoir ce qui en est. Si M. O'Meara était incapable de remplir ses fonctions, nous avons droit de le savoir. Nous avons le témoignage de celui qui a été son chef pendant plusieurs années, de l'ancien ministre de la Milice, qui a déclaré que dans les circontances extrêmement difficiles qui se sont présentés dans son département, en 1885, M. O'Meara avait fait preuve de grandes aptitudes et d'une habileté supérieure. C'était aussi l'opinion que je m'étais formée, d'après une connaissance générale de ce fonctionnaire, de la capacité, de l'habileté et de l'honneur de M. O'Meara. S'il y a quelque chose à dire contre lui, nous devrions le savoir.

M. O'Meara a reçu une pension de retraite de $1,680 par année. Son traitement était de $2,400, et pour remplir les mêmes fonctions, il en coûte aujourd'hui au pays $4,080 ; à savoir, $2,400 à cet homme qui porte l'heureux nom de Borden, et

$1,680 à M. O'Meara, qui aurait pu encore s'acquitter des devoirs de sa charge. On l'a mis à la retraite, si j'ai bien compris le ministre de la Milice et de la Défense, parce qu'il se faisait vieux ; ou est-ce parce qu'il était incapable de remplir ses fonctions ?

M. QUINN : Parce qu'il ne pouvait changer son nom.

M. WALLACE : Il est inutile aux Irlandais de se présenter. Je ne pense pas, cependant, que ce soit pour cette raison ; mais nous avons le droit de savoir si c'est à cause de son âge, ou parce qu'il était incapable de se faire au nouveau système de tenue de livres que le ministre a inauguré.

M. BERGERON : C'est pour pratiquer l'économie.

M. WALLACE : Je crois que nous avons droit de savoir ce que veulent dire les insinuations du ministre au sujet de M. O'Meara ; nous avons le droit d'obtenir des renseignements qui satisferont le comité, car nous avons besoin de preuves. Nous voulons que le ministre de la Milice et de la Défense nous dise ce qu'il ne nous a pas encore dit, et nous présente une justification quelconque de la mise à la retraite de M. O'Meara, avec une pension de $1,680 par année, et de la nomination d'un parent du ministre à $2.400 par année, sans examen, contrairement aux dispositions de l'acte du service civil, de la loi du pays et en violation du principe que l'on applique aux autres membres des administrations publiques.

A ce sujet, je demanderai à l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) que je vois là-bas baisser la tête et qui a évidemment honte de cet acte,—car il s'assied généralement en arrière du ministre de la Milice et de la Défense, et maintenant il s'éloigne de celui-ci autant qu'il peut faire sans traverser de ce côté-ci de la Chambre,—j'aimerais à demander au ministre,—je me trompe à l'honorable député de Wellington-nord....

M. FOSTER : Il aurait dû être ministre.

M. WALLACE : Si l'honorable député de Wellington-nord avait été ministre de la Milice et de Défense....

M. BERGERON : Borden n'aurait pas été là.

M. WALLACE : M. Borden n'aurait pas été là avec un traitement de $2,400 par année pour commencer, et cela contrairement à la loi, et M. O'Meara n'aurait pas été mis à la retraite avec une pension annuelle de $1,600, quand il était en bonne santé et capable de remplir efficacement ses devoirs.

J'ai reposé un jour en peu de confiance en l'honorable député de Wellington-nord ; plus de confiance que j'en ai depuis quelque temps. Ce monde est de surprises, et je ne serais pas étonné de voir l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) se lever et nous dire que c'est là la plus belle affaire qu'il ait jamais vu de sa vie.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. WALLACE : Oh ! oui. Je ne serais pas surpris de l'entendre dire que toute cette opération porte le cachet de l'économie.

M. BERGERON : Les *Débats* des dix-huit dernières années lui tomberaient sur la tête.

M. WALLACE : Oui, mais l'on dit que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a fait nommer un de ses parents à un emploi public, et il attend peut-être une place pour lui-même.

Le PRÉSIDENT (M. BRODEUR) : A l'ordre !

M. WALLACE : Je suis heureux, M. le président, de vous voir rappeler à l'ordre les honorables députés.

M. le PRÉSIDENT : Le rappel à l'ordre est à votre adresse.

M. WALLACE : A moi ? Nous voulons savoir, M. le président, pourquoi l'ancien comptable a été mis à la retraite, et pourquoi on a violé l'acte du service civil, afin de donner à cet homme le maximum des appointements, lorsque les autres fonctionnaires que nous présumons être des hommes capables—nous devons présumer que le gouvernement garde des hommes capables dans tous les départements—ont un traitement beaucoup moins élevé, quoi qu'ils soient en fonction depuis longtemps. Je crois que l'action du ministre de la Milice et de la Défense est, dans le cas actuel, tout à fait injustifiable.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Je ne sais si l'honorable député (M. Wallace) était dans la Chambre ou non....

M. WALLACE : J'y étais.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Je me suis efforcé d'expliquer pourquoi j'ai cru nécessaire de mettre M. O'Meara à la retraite. L'honorable député (M. Wallace) a jugé à propos de dire que j'avais fait des insinuations contre M. O'Meara. Je ne sache pas que j'aie fait des insinuations, et je n'ai certainement pas eu l'intention d'en faire.

M. WALLACE : L'honorable ministre a déclaré qu'il pourrait dire quelque chose.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : L'honorable député voudrait-il me donner un moment ? Je sais qu'il aime beaucoup entendre sa propre voix.

M. WALLACE : Mais je n'aime pas autant nommer mes parents à des emplois publics.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Je ne suis pas certain si la liste des fonctionnaires de l'Etat ne démontrerait pas le contraire.

M. WALLACE : Alors, vous n'en savez rien.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Je disais que je n'avais fait aucune insinuation contre M. O'Meara. J'ai dit que j'avais trouvé M. O'Meara complètement incapable de remplir ses fonctions, et que, pour cette raison, dans l'intérêt public, je l'avais mis à la retraite. Si l'on me demandait la chose cinquante fois, je ne pourrais que répondre que j'ai constaté, en ma qualité de chef du département, que M. O'Meara

n'était plus en état de remplir les devoirs de sa charge. Je ne crois pas que l'on puisse m'en demander davantage.

Quant à la violation, de la loi, naturellement, je sais que l'honorable député (M. Wallace) est une éminente autorité en beaucoup de matières, mais je ne le connaissais pas comme un avocat distingué. Je ne prétends pas savoir la loi, mais j'ai pris l'avis du département de la Justice, avis que l'on m'a donné par écrit, et on y déclare que l'article 37 dont l'honorable député a parlé, s'applique à la nomination d'un comptable. J'ai fait la nomination en me basant sur cet article et sur le rapport du sous-chef du département de la Milice et de la Défense. Au sujet de l'examen, le nouveau titulaire pouvait le passer sans la moindre difficulté. Il avait cependant dépassé—ayant quarante ans—l'âge que le statut fixe à trente-cinq ans, et par conséquent, il ne pouvait entrer dans les administrations publiques. Je considère que l'emploi de comptable requiert des connaissances éminemment techniques. Nous savons qu'il existe maintenant une profession de comptable, et le comité acceptera l'avis du département de la Justice qui dit que cet emploi peut être raisonnablement classé dans la catégorie des professions qui exigent des connaissances techniques. Il n'y a eu aucune infraction au statut. J'ai agi conformément aux prescriptions de l'article 37.

M. WOOD (Brockville): Que dites-vous de l'examen ?

LE MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Il n'y a pas d'examen ?

M. WOOD (Brockville): Il aurait dû y en avoir un.

M. DAVIN : L'honorable ministre (M. Borden) nous dit que le métier ou l'état de comptable est maintenant devenu une profession. S'il en est ainsi, c'est une profession qui contient un grand nombre de professeurs.

L'honorable ministre a-t-il demandé des soumissions ou des offres, afin de constater combien il y aurait de candidats à cet emploi ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Non.

M. DAVIN : L'honorable ministre a engagé ce monsieur à $2,400 par année, ce qui est un traitement plus élevé que celui de tout autre comptable dans n'importe quel département, et environ $600 par année de plus que celui de certains comptables ; et l'on donne à cet homme nouveau au moins $500 par année de plus que le traitement moyen des comptables des autres départements. La seule raison qu'en donne le ministre de la Milice et de la Défense, c'est qu'il en coûte beaucoup plus cher pour vivre à Ottawa que dans l'endroit d'où vient ce monsieur. L'endroit que l'on a mentionné n'a pas une assez grande célébrité pour que je m'en rappelle le nom, ou mon éducation a probablement été négligée.

M. BERGERON : Kentville.

M. DAVIN : Oui, c'est un nom qui ne m'était pas très familier. Mais, M. le Président, j'apprends de très bonne source, que la seule chose qui soit, dans la Nouvelle-Ecosse, à meilleur marché qu'ici, ce sont les pommes.

M. BENNETT : Elles sont très bonnes.

M. DAVIN : Oui, et l'on me dit qu'elles sont, dans la Nouvelle-Ecosse, à meilleur marché qu'ici. Mais ce que nous savons d'Ottawa nous démontre que si un homme veut y vivre simplement, il peut vivre ici à aussi bon marché que dans n'importe quelle partie du Canada.

M. FOSTER : Mais il ne doit pas s'adonner aux frivolités.

M. DAVIN : Naturellement, je vous concède que si c'est un homme à la mode, il en coûte beaucoup d'argent pour vivre à Ottawa. Il n'est pas dans l'ordre des choses probables que cet homme ait été sous l'impression qu'en acceptant la haute position de comptable du département de la Milice et de la Défense, il devenait un personnage à la mode, et aurait à faire des dépenses pour maintenir la dignité de son emploi. Il pouvait être sous une fausse impression au sujet des exigences sociales de sa nouvelle charge.

M. FOSTER : Il peut posséder des talents d'agrément.

M. DAVIN : Le ministre de la Milice et de la Défense nous dit que cet homme avait à peu près les mêmes appointements à Kentville ; il a refusé de nous dire quelle était la différence. C'est un cas de *hiatus valde deflendus*, il y a un large blanc à remplir. *Dans ces circonstances, nous pouvons en* conclure que M. Borden était loin de gagner $2,400 ; mais la raison que nous donne le ministre pourquoi le nouveau titulaire ne pouvait commencer à $1,800, c'est que la vie est beaucoup plus cher à Ottawa qu'à Kentville. Eh bien ! M. le président, un homme aux goûts simples, comme moi, peut vivre à Ottawa à aussi bon marché qu'à Régina et à Kentville, mais je ne suis pas un homme à la mode.

Il y a un article ici dans le *Journal* qui peut indiquer les rumeurs qui partent de cette grande capitale, de ce Washington du nord, de cette ville pour laquelle le premier ministre actuel devait faire de si grandes choses. Le très honorable monsieur a des visions et des rêves lorsqu'il parle de ses hauts faits dans les derniers vingt mois,—lorsqu'il nous dit comment du Canada il a fait une nation, et comment il a accompli d'autres grandes choses.

M. BENNETT : Mais il n'a pas construit le chemin de fer du Yukon.

M. DAVIN : Non, il y a des limites aux plus hautes facultés. Vous savez ce qu'un juge disait à Dumas avant que ce dernier eût acquis sa grande réputation.

M. WALLACE : Je ne veux pas interrompre l'honorable député d'Assiniboïa, mais je lui ferai remarquer qu'il y a quatre ministres qui dorment d'un profond sommeil ; il serait peut-être mieux de les réveiller.

M. DAVIN : Je les réveillerai bientôt ; mais j'ai peur de raconter cette histoire au sujet de Dumas en présence de l'honorable député de Labelle, (M. Bourassa), parce que celui-ci dans sa sublime inconscience de l'imperfection de l'accent avec lequel il parle sa langue maternelle, ne croit pas que mon accent soit ce qu'il devrait être, mais c'est à Paris

que j'ai appris le français, et je suis certain que l'accent de l'honorable député est ce que Edmond About appellerait un accent déplorable.

M. BOURASSA : Je n'accepte pas votre jugement sur ce point pas plus que sur beaucoup d'autres.

M. DAVIN : Lorsque Dumas se présenta devant un juge français, on lui demande qu'elle était sa position, et il répondit qu'il appartenait à la profession de Corneille. Alors le juge lui dit : "Ah, il y a des degrés." Je dis de même il y a des degrés dans le pouvoir ; et bien que le premier ministre puisse faire de grandes choses, il ne pourrait construire le chemin de fer du Yukon.

Voici un extrait de l'*Evening Journal*, un journal pour lequel j'ai le plus grand respect.

UNE QUESTION SOCIALE.

Un journal, qui n'est pas d'Ottawa, a publié dernièrement qu'un des membres du gouvernement prenait des leçons de danse, et on s'est servi de ce thème pour faire des railleries et des remarques piquantes aux dépens du ministre. La plupart des gens seront portés à croire que c'est une bien sale besogne que de faire du journalisme de cette manière. Si un journal d'Ottawa donnait cours à une pareille rumeur, au sujet d'un marchand de la rue Sparks, d'un avocat ou d'un médecin de la ville, il n'y aurait pas deux opinions sur la nature méprisable d'un tel article. Dans les affaires d'ordre privé, le fait qu'un homme occupe un rang éminent dans la politique n'est pas une excuse pour attaquer un homme qui, comme particulier, exerce un droit légitime.

L'homme qui, par sa position sociale, est exposé à se trouver dans des soirées où l'on danse, et qui n'a pas d'objections sérieuses à ce genre d'amusements, doit apprendre à danser d'une manière convenable ; s'il ne le fait pas, c'est un fou. C'est un fou que celui qui consent à passer pour un fou, parce qu'il ne peut faire ces choses ordinaires qu'aiment les gens dont il doit, plus ou moins, fréquenter la société.

Le journal continue sur ce ton et dit qu'un ministre qui se prépare par des études chorégraphiques aux exigences de la société qu'il est appelé à fréquenter, fait preuve de sagesse. Je dis donc que, prenant en considération ces articles qui se sont répandus au loin, vous pouvez facilement comprendre qu'un candidat à une haute position dans le département de la Milice pouvait croire que les exigences sociales seraient plus grandes ici qu'à Kentville. Non seulement ce fonctionnaire aurait à payer ses pommes un prix plus élevé qu'à Kentville, mais il aurait à se mieux habiller, à prendre des leçons de danse et ainsi de suite. Je dis qu'à l'avenir, nous devons désabuser de cette idée les les candidats aux hautes positions du service civil. Nous ne voulons pas laisser nos fonctionnaires publics sous l'impression qu'ils vont être choyés par la société et qu'ils vont devenir les enfants gâtés de la mode.

L'honorable ministre lui-même qui est un homme qui a reçu une éducation universitaire et qui connaît la logique, sait que, si un homme donne une raison à l'appui d'une proposition, et que l'on démontre que cette raison est sans fondement, la proposition tombe d'elle-même. Eh bien ! le ministre de la Milice et de la Défense a énoncé une proposition portant que cet homme devait recevoir $2,400, et la raison qu'il nous a donnée, c'est que la vie était très chère à Ottawa. Je suis sûr qu'à Kentville, sauf les pommes, la vie est aussi chère qu'à Ottawa, et le ministre de la Milice et de la Défense n'est pas justifiable de donner à cet homme $600 de plus qu'il ne donnerait à un bon comptable.

L'honorable ministre de la Milice et de la Défense a allégué une autre raison, une raison faible et boiteuse, c'est que cet homme est le frère d'un honorable membre de cette Chambre. Qu'est-ce que cela peut nous faire ? Ce n'est pas le principe de l'opposition actuelle, je puis l'en assurer, de faire entrer des hommes dans les administrations publiques simplement parce qu'ils sont les parents de quelque politicien éminent.

Il dit que les conservateurs l'ont fait. Tant pis pour les conservateurs, s'ils l'ont fait, la chose n'en est pas moins honteuse. Les membres de cette opposition ne justifient aucun ministre conservateur d'avoir placé ses parents dans le service public ; et je répète ce qu'a dit l'ex-ministre des Finances que ce qu'il y a surtout d'injustifiable, c'est d'avoir nommé à une charge pleine de responsabilité un proche parent du ministre. Comment ! M. le président, un acte du même genre, mais pas aussi odieux, a chassé de la vie publique, un des plus grands avocats qui aient occupé le siège de chancelier d'Angleterre, lord Westbury ; et l'autre jour, en France, un homme d'un rang distingué dans la politique a été mis à la porte du ministère pour s'être rendu coupable de népotisme. L'Angleterre est l'auguste mère des institutions parlementaires, notre parlement est modelé sur le sien, et le peuple canadien veut voir introduire dans la vie publique, le grand principe qui prévaut là-bas ; et tant que j'occuperai un siège dans cette Chambre, je m'opposerai de toute mon énergie à ce qu'on force la porte des administrations publiques pour y faire entrer des hommes dont le grand titre est d'être les parents des ministres. Si le traitement des ministres n'est pas assez élevé,—et il ne l'est pas assez à mon avis,—qu'on l'augmente, mais qu'on ne le fasse pas en sous-main en nommant les parents des ministres à des emplois publics.

Le ministre de la Milice et de la Défense ajoute $600 aux $1,800 que recevait l'ancien comptable, et il met celui-ci à la retraite en lui donnant une pension de $1,680. Cela équivaut à 33⅓ pour 100 des augmentations statutaires, et le ministre donne l'équivalent de 12 augmentations statutaires au nouveau titulaire, de sorte qu'un seul homme avale 45⅓ augmentations statutaires. Ainsi, tout en se vantant, et en se vantant hypocritement, des économies qu'il fait en refusant les augmentations statutaires, le gouvernement, dans un seul cas,—et ce n'est qu'un échantillon de sa politique—puise dans le trésor public l'équivalent de 45⅓ augmentations statutaires. Pour cette raison, je propose que le crédit affecté au traitement du comptable du département de la Milice et de la Défense soit réduit de $600.

M. WOOD (Brockville) : Je désire demander au ministre de la Milice et de la Défense si le sous-chef du département a fait un rapport dans le cas actuel, ainsi que l'exige le paragraphe 3 de l'article 37 de l'acte du service civil.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE : Oui.

M. WOOD (Brockville) : Permettez-moi de lire ce paragraphe au comité :

Le Gouverneur en conseil pourra sans égard aux conditions d'âge, si le chef du département approuve le rapport, choisir et nommer la personne qui sera jugée la plus apte à remplir la vacance, pouvu qu'elle passe tel examen que recommandera le rapport.

Ce rapport ne serait pas complet, à mon avis, à moins que le sous-chef du département ne recommande un examen quelconque. Si le sous-chef a recommandé un examen, le chef du département a passé outre, car nous avons été informés par le ministre qu'aucun examen n'avait eu lieu.

Au sujet de l'assertion de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense que l'emploi exige des connaissances techniques d'après l'acte du service civil, je dirai que je n'ai jamais entendu une assertion aussi absurde. Cela veut dire que le gouvernement peut passer par-dessus tous les articles et toutes les lignes de l'acte. L'existence d'une société des comptables n'est pas une raison de placer les membres de cette société sur le même pied que ceux qui exercent une profession. Ce n'est pas une profession dans le sens de l'acte du service civil, et les comptables ne sont pas sur le pied des autres membres des professions autorisées par acte du parlement. Je n'ai pas entendu un seul argument qui justifie ce très étrange procédé. En admettant qu'aux termes de l'acte, cet emploi exige des connaissances techniques, et en admettant qu'on dont nommer un comptable de profession pour remplacer un vieux fonctionnaire d'expérience, il n'y a rien là pour justifier le gouvernement de nommer premier commis un homme nouveau, avec un traitement de $2,400 par année, le maximum des appointements attachés à cet emploi. Cet acte ne peut se justifier.

En 1895, mon honorable ami, le député d'York (M. Wallace), a nommé un comptable dans le département des Douanes, un homme possédant toutes les connaissances techniques requises pour la tenue des livres du plus important département des administrations publiques, d'un département dans lequel—en ce qui concerne la tenue des livres—on doit rendre compte de $20,000,000 par année, et le titulaire a reçu un traitement de $1,650, et se repose sur l'augmentation statutaire comme le seul moyen d'augmenter ses appointements.

L'emploi de comptable du département du Revenu de l'intérieur exige peut-être plus de connaissances techniques que celui des Douanes, et j'ose affirmer qu'un homme qui n'a pas l'expérience de ces méthodes de tenue de livres ne pourrait remplir cet emploi, et cependant, j'affirme qu'il n'y a pas dans l'acte du service civil un seul article qui exige que ce comptable soit un homme de profession.

Cependant, le gouvernement, sans égard aux dispositions de la loi, a nommé un comptable de profession à la position de comptable au ministère de la Milice et de la Défense, et il l'a nommé sans lui faire subir d'examen et avec le salaire maximum. Il faut certainement que le gouvernement nous explique plus au long comment il interprète l'acte relatif au service civil.

M. FOSTER: La question soulevée est très importante. Si la prétention de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense est fondée, nous allons avoir un changement radical, au moins en ce qui concerne une charge dans chaque département. Nous allons retrancher cette charge de l'acte relatif au service civil, et en faire une à laquelle n'importe qui pourra être nommé, qu'il se soit conformé ou non aux dispositions de la loi.

J'ai fait partie du gouvernement depuis 1885, et jamais dans les temps les plus critiques du gouvernement conservateur je ne l'ai vu même avoir l'idée de transformer la charge de comptable en position technique. Jamais un ministre de la Justice, n'a été d'opinion que cela pouvait se faire. Mais il paraît qu'il y a eu dernièrement un ministre de la Justice complaisant, qui a pu justifier cette déviation de la loi, et on nous demande de voter $2,400 pour payer cet homme, qui a été nommé contrairement à la loi, le maximum qu'un comptable peut recevoir. Et le mot comptable n'est pas du tout employé dans le budget. On nous demande $2,400 pour payer un premier commis, et l'honorable ministre nous le demande en alléguant que c'est une charge technique.

Je veux savoir si le gouvernement va prendre ce cas comme base de son administration du service public, et si de ce jour nous pouvons croire que tout ministre pourra nommer un étranger sans égard aux termes de l'acte relatif au service civil, à une charge de premier commis, simplement en lui donnant le titre de comptable et en l'employant à la tenue des livres. Cette question n'est pas sans importance, et le ministre qui conduit le gouvernement dans le moment doit nous faire connaître les intentions du gouvernement à ce sujet.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Il s'agit de savoir si, au point de vue légal, les qualités requises pour remplir cette position sont de nature à justifier le ministre de croire qu'elle est d'un caractère technique. Il a consulté le ministre de la Justice sur cette question, et je crois qu'il a été informé qu'elle était soumise aux dispositions de la loi. C'est une question de droit, et mon honorable ami a pris le seul moyen qu'il avait de constater s'il agissait conformément à la loi.

M. FOSTER: Ce n'est pas exactement une réponse à la question que j'ai posée. Le crédit n'est pas du tout pour une charge de comptable. On nous demande $2,400 pour payer un premier commis. Quand nous demandons si l'on s'est conformé à la loi, on nous répond que le premier commis a des aptitudes techniques, et que c'est ainsi interprété par le ministre qui appelle cet homme un comptable, et qui dit au ministre de la Justice, à qui il demande une opinion, qu'un comptable, à son avis, est un homme de profession, et qu'en conséquence, cette charge peut être appelée technique. Or, s'il en est ainsi, chaque comptable et aide-comptable dans les départements peuvent être nommés comme ayant des aptitudes techniques, et les dispositions de cette loi, telle qu'elle a été administrée depuis le commencement, peuvent être ignorées, parce que le ministre dit, ce qui est contestable, que le comptable, faisant la tenue des livres, doit être de ce jour appelé un membre d'une profession et sa charge une charge technique. Je ne vois pas comment nous pouvons voter ce crédit.

Sir ADOLPHE CARON: Je suppose que le ministre de la Milice et de la Défense n'aura aucune objection à produire le rapport de son sous-ministre au sujet de cette nomination. Je crois que nous avons droit de le demander; de même que le rapport du ministre de la Justice, pour la raison qu'il me paraît être adverse à la loi du service public, et nous pourrons peut-être constater pourquoi cette nomination a été faite contrairement aux dispositions de cette loi. La seule raison qui me pousse à agir est qu'il me semble que le rapport empiète sur la loi, et dans ce cas, nous devons connaître les motifs qui ont engagé le ministre à enfreindre la loi en vigueur jusqu'à cette époque.

M. FOSTER : Je demanderai que cet item reste en suspens, jusqu'à ce que nous ayons ces rapports et ces documents. La question est importante, et nous désirons avoir l'opinion du ministre de la Justice et l'exposé de la cause qu'on lui a fait.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La question est importante en effet, et si l'honorable député (M. Foster) le désire, je ne m'opposerai pas à ce que l'item reste en suspens. Maintenant, il est minuit, et je ne veux pas fatiguer les honorables chefs de la gauche. Mais il y a deux ou trois item dans lesquels il n'y a aucun changement. Veut-il les laisser adopter et lever la séance ?

M. FOSTER : Les trois qui suivent ?

M. BERGERON : Celui-ci reste en suspens ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il reste en suspens. Je ferai observer à l'honorable député (M. Foster) que, attendu qu'il y a une réduction considérable dans le département du secrétaire d'Etat...

M. FOSTER : Non, une augmentation.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il n'y a pas d'augmentation dans le département du secrétaire d'Etat.

M. FOSTER : Oui, il y en a une de $100.

Le MINISTRE DU COMMERCE Où ?

M. QUINN : C'est ce que nous voulons constater.

Le MINISTRE DU COMMERCE : A la page 14 concernant ce département, il y a $34,412, et la somme était auparavant de $34,950.

M. FOSTER : Non, elle était de $36,400, et elle est de $36,500. Vous n'avez pas les bonnes estimations.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, je le vois. Mon honorable ami m'a remis les estimations pour 1898 au lieu de 1899.

M. FOSTER : Je ferai observer que dès le premier coup d'œil jeté sur le budget, nous avons eu des questions importantes à discuter.....

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne fais aucune objection. C'est parfaitement juste, et je ne presserai pas la chose, si elle préoccupe l'honorable député. Nous arrivons au ministère de l'Intérieur, et je suppose qu'il y aura discussion. Mais les deux item avant celui-là, le secrétaire d'Etat et impressions et papeterie, n'accusent aucune augmentation.

M. FOSTER : Nous devons nous réserver quelque ouvrage facile pour demain.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Alors, je suppose que nous avancerons demain.

M. FOSTER : Oui.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

M. FOSTER : Quelle question discuterons-nous demain ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous siégerons probablement en comité des subsides, ou nous continuerons la discussion du bill du cens électoral. Nous ferons la première lecture du bill relatif au plébiscite. La plus grande partie du temps sera employé, pour les subsides ou le bill du cens électoral.

M. FOSTER : Ne parlerons-nous pas du plébiscite ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il sera présenté demain, mais nous ne le discuterons pas—ce sera seulement la première lecture.

M. FOSTER : Il a l'air d'être bien important.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je sais que l'honorable député s'y intéresse. Il sera prêt à être présenté et distribué demain, et, dans ce cas, il sera probablement présenté. Après, viendra le bill du cens électoral ou les subsides.

Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée, et la séance est levée à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 21 avril 1898.

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

PRIÈRE.

BREF D'ÉLECTION—COMTE DE BAGOT.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que l'honorable député de Beauharnois, ayant, de son siège, appelé mon attention sur le fait du décès de M. Flavien Dupont, député du district électoral de Bagot, j'ai adressé mon mandat au greffier de la Couronne en chancellerie, conformément à l'article 8, chapitre 13 des Statuts revisés du Canada, lui enjoignant de préparer un nouveau bref d'élection pour le dit district électoral.

STÉNOGRAPHIE ET PUBLICATION DES *DEBATS*.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre, que conformément à l'ordre de la Chambre en date du 14 février 1898, le greffier à déposé sur la table,—Etat indiquant le coût des *Débats* chacune des années 1890 à 1897, inclusivement, y compris le coût de la sténographie, transcription, traduction, impression, reliure, transport par malle et *express*, et toutes autres dépenses se rattachant au système actuellement suivi pour la publication des *Débats* de la Chambre.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE MINES DE LA SASKATCHEWAN.

M. LANDERKIN : Je propose—

Que la requête de la Compagnie de chemin de fer et de mines de la Saskatchewan, présentée ce jour,—demandant qu'il lui soit permis de soumettre à la Chambre sa pétition pour un acte à l'effet d'amender sa charte—nonobstant l'expiration du délai pour présenter des péti-

tions pour bills privés—soit lue et reçue et renvoyée au comité des ordres permanents.

La motion est adoptée.

PROHIBITION DE L'IMPORTATION, DE LA FABRICATION ET DE LA VENTE DES LIQUEURS ENIVRANTES.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): Je présente le bill (n° 121) intitulé :— "Acte concernant la prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente des liqueurs enivrantes."

Quelques VOIX : Expliquez-le.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est avec un vif plaisir, M. l'Orateur, que je vais expliquer le contenu du bill, bien que, sans doute, la Chambre en comprenne l'objet. Cependant, c'est un bill qui a été attendu avec une certaine impatience par un très grand nombre de personnes, et il est bon d'en faire le résumé à la Chambre avant d'en demander la discussion, qui naturellement, s'élèvera à la deuxième lecture. Je n'ai nullement l'intention dans le moment de discuter la question d'une manière quelconque ; et, en conséquence, je vais me contenter d'expliquer brièvement les dispositions du bill et l'objet qu'il a en vue.

Le bill est court, aussi simple qu'il pouvait être fait pour accomplir l'objet désiré. Il contient en premier lieu le titre, l'article d'interprétation, et ensuite la question à être soumise en vertu de l'acte, basé sur ce bill, au peuple du Canada. Nous savons tous que cette question a été la partie du bill qui a été la plus discutée et commentée par les personnes intéressées dans ce projet de loi. Je suis certainement content de pouvoir dire ici, et immédiatement, que la question contenue dans le bill aura l'approbation de ceux qui ont demandé de soumettre aux électeurs du pays cette question de prohibition. Je vais lire la question. Voici l'article du bill :

La question suivante sera soumise au vote des électeurs que le présent acte déclare avoir droit de voter à ce sujet :—"Etes-vous en faveur de l'adoption d'un acte prohibant l'importation, la fabrication ou la vente des spiritueux, vins, ale, bière, cidre et toutes autres liqueurs alcooliques servant de boisson ?"

M. FOSTER : Fabrication "ou" la vente?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : "L'importation, fabrication ou vente." La question est aussi simple qu'on pouvait la faire pour demander l'opinion du peuple sur ce sujet. Elle est en grande partie rédigée d'après les résolutions de prohibition qui ont été de temps à autre présentées à cette Chambre, et je crois que sa forme donnera pleine satisfaction.

L'article 4 stipule que le Gouverneur en conseil désignera, par une proclamation, un jour auquel aura lieu la votation dans tout le pays.

La proclamation sera insérée dans trois éditions de la *Gazette du Canada* et de la *Gazette Officielle* de chaque province.

C'est exactement dans le genre des proclamations pour une élection générale, et je dirai que toute la teneur du bill est d'adapter la loi électorale fédérale aux fins de ce bill.

L'article relatif à ceux qui pourront voter, prescrit que les personnes qui auront droit de voter sur le plébiscite seront toutes celles qui pourront voter dans l'élection d'un député fédéral aux termes de l'acte du cens électoral actuellement devant la Chambre.

M. MACLEAN : Les femmes ne pourront-elles pas voter ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Toutes les personnes qui ont le droit de voter dans les élections fédérales, sans aucun changement dans les personnes ou les qualités requises.

L'article 6 prescrit que ces actes des élections et du cens électoral s'appliqueront au vote à être pris en vertu du présent acte. Cet article admet chaque disposition de ces actes pourvoyant non seulement au cens, non seulement à la manière de prendre le vote, mais aussi aux procédures à suivre pour appliquer la loi et imposer les punitions que les contraventions entraîneront. Je crois que cet article est complet sous ce rapport et qu'il prescrit sous la plus simple des formes tout ce qui est nécessaire.

L'article 7 a trait aux règlements :

Le Gouverneur en conseil pourra, en tout temps, pour les fins du présent acte, établir tous règlements et donner tous ordres et toutes instructions, non incompatibles avec ses dispositions, qu'il jugera nécessaires ou opportunes pour la réalisation efficace de ces fins et pour y adapter les dispositions de l'*Acte des élections fédérales* et de l'*Acte de la représentation des territoires du Nord-Ouest* et leurs modifications, et celles de l'*Acte du cens électoral*, 1898.

L'article 8 a trait aux bulletins de vote, et ces bulletins contiennent la question que j'ai lue et du côté droit il y a deux colonnes, l'une avec le mot "oui" en tête, et l'autre avec le mot "non." Ces colonnes contiennent l'espace dans lequel la marque d'une croix sera faite. Ceux qui voteront dans l'affirmative feront leur croix sous le mot "oui," et ceux qui voteront dans la négative la feront sous le mot "non." Les honorables députés peuvent voir ici la forme du bulletin qui est aussi simple que possible, et le seul changement est la substitution de la question aux noms des candidats qui se trouvent dans le bulletin d'élection. Le bill stipule que les bulletins de vote seront préparés à Ottawa par l'imprimeur de la Reine et expédiés aux officiers rapporteurs. L'article 9 pourvoit à la nomination des représentants aux bureaux de votation, des deux côtés de la question, presque de la même manière que les représentants des candidats sont nommés en vertu de l'acte des élections.

L'articles 10 pourvoit au serment à être administré aux votants de la même manière qu'il est prescrit par l'acte des élections fédérales.

L'articles 11 prescrit que ces agents devront produire leur nomination faite par écrit par ceux qui veulent se faire représenter aux bureaux de votation. Par exemple, la *Dominion Alliance*, les *Good Templars*, et toutes autres sociétés de tempérance d'un côté ; et de l'autre côté, l'association des hôteliers licenciés, ou autre association de cette nature, pourront donner une autorisation aux personnes qu'ils choisiront pour les représenter aux bureaux de votation et surveiller leurs intérêts respectifs.

L'article 12 stipule que dans le cas où personne ne sera nommé pour représenter un côté ou l'autre, l'officier-rapporteur pourra, comme dans les élections fédérales quand il n'y a pas d'agents, demander à tout électeur présent d'assister au dépouillement du scrutin et voir à l'élection.

L'article 13 explique ce qui sera fait en présence de ces agents ainsi nommés par toute association organisée.

L'article 14 décrit la manière dont le bulletin de vote sera marqué, ainsi que je l'ai déjà expliqué.

L'article 15 prescrit qu'après avoir fait l'addition des votes, ainsi que prescrit par l'acte des élections fédérales, l'officier-rapporteur déclarera le nombre total des votes donnés dans l'affirmative et dans la négative, et l'article 16 pourvoit aux rapports à être préparés de la même manière que les rapports sont faits par les sous-officiers-rapporteurs et les officiers-rapporteurs dans les élections fédérales, étant transmis par la poste, sous pli enregistré au greffier de la Couronne en chancellerie. Deux copies du rapport dans chaque division de votation seront remises aux représentants des deux côtés de la question, de la même manière que sous l'empire de l'acte des élections fédérales, une copie des rapports est délivrée aux agents des différents candidats. La formule des rapports de l'addition des votes et de la clôture des bureaux de votation et les autres procédures sont exactement les mêmes que dans les élections fédérales.

L'article 17 prescrit que le greffier de la Couronne en chancellerie, publiera dans la *Gazette du Canada* le résultat de la votation dans chaque district électoral à mesure que les rapports auront été reçus ; un résumé de tous ces rapports, par district électoral, par province et pour tout le Canada, sera préparé et publié dans la *Gazette du Canada*.

Voilà tout ce que l'acte contient, et, ainsi que je l'ai dit, il est simple et ne pourvoit uniquement qu'à poser la question que j'ai lue aux électeurs, au moyen des procédures suivies dans une élection fédérale. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de donner d'autres explications ; et comme il est inutile, à la première lecture, d'entrer dans les détails, ou de discuter la question, je laisse le bill entre les mains des membres de la Chambre, et je propose qu'il soit lu une première fois.

M. FOSTER : Je désire poser une question à l'honorable ministre : Je vois que dans la question principale le mot " ou " est employé. Il me semble que le mot devrait être " et " au lieu de " ou."

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La question est : " Etes-vous en faveur de l'adoption d'un acte prohibant l'importation, la fabrication ou la vente." L'honorable député doit comprendre que cela signifie la prohibition de chacune ou de l'une de ces trois choses ; c'est-à-dire l'importation sera prohibée, la fabrication sera prohibée, et la vente sera prohibée.

M. FOSTER : Toutes les trois ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Chacune et toutes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Chacune séparément, ou toutes ensemble. Si l'amendement de l'honorable député était fait, les avocats pourraient prétendre que les trois choses ensemble doivent être prohibées, ou rien du tout.

M. FOSTER : Je présume que l'intention de ceux qui ont demandé le plébiscite était que les trois choses fussent prohibées.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mais si l'amendement de mon honorable ami était fait, d'après ma manière de l'interpréter, je dirais que si l'une des trois choses était faite, on pourrait prétendre que cela n'était pas une contravention à la prohibition, mais qu'une personne pour enfreindre la loi aurait à faire les trois choses, et ce n'est certainement pas l'intention des personnes qui ont à cœur les intérêts de la tempérance.

M. FOSTER : C'est une simple remarque verbale. L'honorable ministre parle de mon amendement ; je n'en ai pas fait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

M. FOSTER : D'après ce que je vois, l'intention du gouvernement n'est pas de demander aux électeurs s'ils sont en faveur d'une de ces choses et opposés aux autres, mais s'ils sont en faveur de toutes. Sur la première lecture, je ne discuterai pas les mérites du bill ; je dirai seulement que l'honorable ministre sera probablement obligé d'y ajouter un article pour le rendre efficace ; je fais remarquer cette lacune dès aujourd'hui, pour que le ministre ne soit pas pris à l'improviste lorsque viendra la deuxième lecture. Ma remarque est celle-ci : Un plébiscite coûte très cher, et si l'Etat doit faire cette dépense, on devrait ajouter dans le bill que si la majorité se déclare en faveur de la prohibition, le gouvernement considérera alors de son devoir de soumettre, à la session suivante, une loi prohibitive, pour mettre à exécution la volonté populaire.

M. CASEY : Vous ne pouvez pas mettre cela dans un bill.

M. McINERNEY : Si j'ai bien compris, l'intention du ministre est que le vote soit pris conformément aux dispositions du bill de cens électoral que nous discutons en ce moment.

Mais supposons que ce bill ne soit pas adopté.

M. LISTER : Il faut qu'il le soit.

M. McINERNEY : Supposons qu'il soit retiré. L'honorable ministre sait bien qu'il n'existe pas de loi du cens électoral de 1898.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le gouvernement n'a pas même soupçonné que ce bill pouvait être retiré ou rejeté. Pour sa part, le gouvernement a décidé de le faire adopter à cette session même. Par conséquent, je ne vois pas l'utilité de cette objection.

M. McINERNEY : Il y a d'autres bills que le gouvernement avait décidé de faire adopter et qui ne sont pas devenus lois. Tous les bills que le gouvernement propose ne sont pas adoptés. Voici ce que je veux faire remarquer : ce bill dit que le vote sera pris conformément aux dispositions de l'acte du cens électoral de 1898, et qu'au moment où il présente son bill, il n'existe pas d'acte du cens électoral de 1898. Si un accident arrivait à l'acte du cens électoral—j'espère qu'après mûre délibération le gouvernement aura assez de bon sens pour le retirer—ou s'il était rejeté....

M. CASEY : Où ?

M. McINERNEY : Ici ou dans une autre chambre qui a le pouvoir de le rejeter, alors il n'y aurait pas de loi du cens électoral de 1898, et le peuple ne pourrait pas se prononcer cette année sur la prohibition.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : J'ignore si nous devons prendre les paroles de l'honorable député comme une menace que le sort déjà éprouvé par un bill voté par cette Chambre durant cette session est aussi réservé au bill du cens électoral, mais j'attendrai que le Sénat se soit opposé une fois de plus à la volonté populaire, avant d'interpréter ainsi les paroles de l'honorable député.

Je dois lui dire cependant que si l'acte du cens électoral que nous discutons actuellement était rejeté par une autre chambre, nous aurions à choisir entre une revision cette année des listes électorales, et un appel aux électeurs sur des listes vieilles de quatre ans. L'honorable député ne doit pas désirer qu'une question aussi importante soit décidée par un vote pris sur des listes vieilles de quatre ans. L'autre alternative serait de retarder le plébiscite et d'ordonner une révision des listes actuelles, car le gouvernement n'a pas l'intention de se servir des vieilles listes qui privent de leur droit de suffrage peut-être un quart des électeurs du pays. C'est pour cette raison que nous proposons que le vote soit pris conformément aux dispositions de l'acte du cens électoral qui, nous l'espérons, sera bientôt la loi du pays.

M. DAVIN : Je regrette le mouvement de colère auquel l'honorable premier ministre vient de se laisser aller, parce qu'un membre de la gauche qui est aussi président d'un comité de conservateurs chargé d'étudier cette loi du cens électoral, a jugé à propos d'adresser une critique bien légitime à un membre du gouvernement, en lui faisant observer qu'il n'est pas convenable de mettre dans un bill que l'on présente une disposition décrétant qu'un autre bill qui n'est pas encore adopté, ni par cette Chambre, ni par le parlement, servira de base au vote qui devra être pris. Cette remarque de mon honorable ami n'est que légitime, et l'honorable premier ministre semble oublier la haute position qu'il occupe, lorsqu'il profite de cette occasion pour faire de la démagogie aux dépens du Sénat.

Cette Chambre est-elle tellement dégradée qu'un gouvernement puisse dire avec certitude qu'un bill qui n'a pas encore été discuté en comité sera sûrement adopté ? Un journal de la province de Québec rapporte que l'honorable premier ministre, lors du caucus de la Chambre n° 16, a déclaré à ses partisans qu'il était bien décidé à faire à sa tête, qu'ils eussent tort ou raison. L'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) rit ; préférerait-il que je donne du premier ministre le portrait qu'il en traçait lui-même, lorsqu'il disait que c'était un homme d'une réputation surfaite et sans aucun principe ?

L'honorable premier ministre prend aujourd'hui l'attitude que lui prête le journal, lorsqu'il déclarait à ses partisans qu'il ferait à sa tête, qu'ils eussent tort ou raison. Mais pour faire à sa tête ici, il faut qu'il commence par convaincre la Chambre qu'il a raison. Parce qu'il s'appuie sur une forte majorité, il ne doit pas supposer que la Chambre est descendue assez bas pour voter un bill qu'elle ne croirait pas de l'intérêt du pays ou de la dignité de la Chambre de voter, simplement parce qu'il lui commanderait de le faire.

Ce mouvement de mauvaise humeur provoqué par la critique légitime que mon honorable ami s'est permis de faire du bill présenté par l'honorable ministre de l'Agriculture est indigne du premier ministre, indigne de son passé, et indigne de la haute position qu'il occupe.

M. CRAIG : Je n'ai qu'une simple question à poser à propos de ce bill. Comme l'a fait remarquer l'honorable député d'York (M. Foster), le plébiscite va occasionner de fortes dépenses à l'Etat, et il n'y a pas de doute que les amis de la tempérance vont se livrer à un travail ardue pour faire triompher leur cause. Dans ces circonstances, il n'est que juste qu'avant d'aller plus loin, nous ayons l'assurance du premier ministre lui-même, que si la majorité se déclare en faveur de la prohibition, le gouvernement s'engage à soumettre aux Chambres un bill prohibitif.

Un autre point sur lequel il nous importe beaucoup d'être éclairés, c'est celui-ci : le gouvernement se contentera-t-il de la majorité des votes donnés, ou exigera-t-il la majorité des noms sur les listes, avant de se considérer comme obligé de proposer une loi de prohibition ?

Ces deux questions sont très importantes, et les partisans de la tempérance seraient très reconnaissants envers l'honorable premier ministre, s'il voulait nous dire ce qui en est—s'il suffira de la majorité des votes donnés, ou si le gouvernement exigera une majorité absolue des électeurs avant de faire voter la prohibition, et si le gouvernement s'engage à nous la donner, si la majorité se prononce dans ce sens.

M. WOOD (Brockville) : D'après le bill, le vote sera pris sur les listes provinciales. Dans l'Ontario, la loi décrète qu'avant une élection, il y aura inscription des électeurs dans les villes. A-t-on l'intention d'ordonner une inscription des électeurs avant de mettre la question aux voix ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce point se trouve réglé par le bill du cens électoral qui est actuellement soumis à la Chambre, et dont les dispositions s'appliqueront à ce plébiscite, absolument comme s'il s'agissait d'une élection fédérale.

M. WOOD (Brockville) : Dans ce cas, le plébiscite n'aura pas lieu d'ici à plusieurs mois, puisqu'il faudra avant une inscription des électeurs dans les villes de l'Ontario.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis sous l'impression que la loi du cens électoral dit que s'il s'est écoulé un an entre l'inscription dans les villes de l'Ontario et la date d'une nouvelle élection, il faut faire une nouvelle inscription ; mais s'il y a moins d'un an, l'ancienne inscription suffit.

M. McNEILL : Je considère les objections soulevées par mon honorable ami comme très plausibles, et je proteste de toutes mes forces contre la position prise par le gouvernement. C'est une insulte pour la Chambre d'entendre les ministres déclarer les uns après les autres qu'ils sont décidés à faire adopter un bill qui n'a pas encore été pleinement discuté. Cela équivaut à dire que les partisans du gouvernement resteront sourds à tout argument, ou que quelles que soient leurs objections à ce bill, le gouvernement a le pouvoir de le leur

faire accepter. L'honorable ministre (M. Fisher) branle la tête. S'il veut avoir l'obligeance de m'indiquer une autre manière d'interpréter l'attitude du gouvernement, je l'en remercierai. Je ne comprends pas qu'un gouvernement puisse déclarer qu'un bill qui n'a pas encore été discuté en comité sera adopté, à moins qu'il ne soit certain que ses partisans resteront sourds à tout argument, ou qu'il ne soit en état de les faire voter en dépit de toutes leurs objections.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: J'expliquerai cela lorsque j'aurai le droit de prendre la parole.

M. BERGERON: Ce plébiscite va coûter très cher à l'Etat. Il sera conduit comme une élection fédérale, et il faudra payer des officiers-rapporteurs, des greffiers, etc. Je voudrais savoir si le gouvernement s'est bien assuré que ce bill est constitutionnel. Supposons que dans certaines provinces, la majorité soit en faveur de la prohibition, et que dans d'autres, elle soit contre ; le gouvernement et le parlement auraient-ils le droit d'imposer la prohibition à la province qui se serait prononcée contre?

Je demande cela, parce qu'un jour, j'ai entendu le procureur général de Québec, qui passe pour un avocat très capable, déclarer que, à son avis, un bill comme celui-ci serait inconstitutionnel, et que si le gouvernement fédéral voulait imposer la prohibition à tout le Canada, pendant que la province de Québec se serait prononcée contre, lui, le procureur général de cette province, présenterait une adresse au gouvernement impérial pour la faire exempter des dispositions de cette loi.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): *Oh ! non.*

M. BERGERON : Je ne m'étonne pas d'entendre rire l'honorable Solliciteur général, car je suppose qu'il n'a pas beaucoup étudié cette question ; mais elle est plus sérieuse qu'il ne pense.

Supposons que le résultat du plébicite soit affirmatif, et que le gouvernement tienne sa promesse et présente un bill pour mettre à exécution la volonté de la majorité. Supposons aussi que dans la province de Québec, le vote de la majorité ait été hostile à la prohibition. comme je crois sincèrement qu'il le sera, le gouvernement, dans ce cas, imposera-t-il la prohibition à cette province? Il serait important de le savoir, avant de dépenser $400,000 ou $500,000 dans l'unique but, comme le disent les libéraux, de remplir une promesse faite à leur convention. Avant d'aller plus loin, on devrait bien s'assurer que ce bill n'est pas inconstitutionnel.

M. MACLEAN: Et j'ajouterai : et si une province doit avoir ce droit, pourquoi pas un comté, ou une ville? J'aimerais voir l'avocat de la ville de Toronto présenter une semblable adresse au parlement impérial, si la prohibition nous est imposée malgré nous.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): D'après ce que je vois, mon honorable ami (M. Bergeron) ne votera pas en faveur de l'amendement que l'honorable député d'York (M. Foster) a l'intention de proposer, pour ajouter au bill un article décrétant que si la majorité se déclare en faveur de la prohibition, la loi prendra effet immédiatement après le vote.

M. BERGERON : Je n'ai encore entendu parler d'aucun amendement.

M. IVES : Les partisans de la tempérance, dans ces derniers temps, craignaient que la question qui serait posée au peuple, ne fût accompagnée d'une autre qui aurait pu faire tort à la prohibition.

Bien qu'ils n'aient plus rien à craindre sous ce rapport, ils auront tout autant à se plaindre du premier ministre, pour avoir appliqué à cette question son odieuse loi du cens électoral, qui est actuellement devant la Chambre. Il sait très bien que depuis des années, le parti libéral nous promet cette loi, mais que le parti conservateur s'y est toujours opposé. En liant le sort du plébsicite à l'abrogation de la loi actuelle du cens électoral et à l'adoption des listes provinciales pour les élections fédérales, il provoque contre son bill une opposition qu'il aurait pu facilement éviter. Il est fort possible aussi que l'honorable premier ministre ait été assez retors pour se dire que ce moyen peut lui ménager une porte de sortie, au cas où il ne jugerait pas opportun de proposer un bill basé sur le résultat du plébiscite. Une chose certaine, c'est que cette démarche est un bâillon qu'on impose au parlement—aux deux Chambres du parlement—pour les obliger à voter la loi du cens électoral. Si l'une ou l'autre Chambre refusait de voter cette loi en aveugle, sans le moindre petit amendement, le premier ministre s'imagine qu'il aurait une excuse pour refuser de demander le plébiscite, ou de proposer un bill pour lui donner effet.

Supposons que le Sénat fasse quelques amendements à la loi, il pourrait dire : Je ne demanderai pas un plébiscite basé sur une loi électorale manipulée et modifié par un Sénat tory—qui devrait être aboli. En appliquant à la prohibition cette loi électorale, il provoque contre elle une forte opposition conservatrice, et cela bien inutilement. C'est évidemment pour se ménager une porte de sortie, au cas où il en aurait besoin. Si le Sénat, par exemple, adoptait le bill, moins l'article concernant l'adoption du cens provincial, et déclarait que le parlement fédéral doit conserver son propre cens électoral qui doit être uniforme dans tout le pays—le suffrage universel par exemple—l'honorable premier ministre pourrait reprendre tranquillement son bill et dire : Nous n'ordonnerons pas de plébiscite, parce que le Sénat a estropié notre loi du cens électoral.

La prohibition n'est pas une question politique, et l'on ne devrait pas en faire une question politique. La tempérance compte autant de partisans dans les rangs du parti conservateur que dans ceux du parti libéral. Notre désir, c'est que cette question reste en dehors de toute division de parti et de toute préoccupation politique, et le premier acte du gouvernement, c'est d'en faire une question de parti et d'obliger un grand nombre de conservateurs à la combattre.

M. INGRAM : En parlant des listes sur lesquelles le vote sera pris dans les villes où il y a inscription des électeurs, on a prétendu que l'acte du cens électoral décrète que si une liste est faite depuis plus d'un an avant le vote sur le plébiscite, le gouvernement préparera la liste lui-même. Or, l'article 8 de l'acte du cens électoral de 1898 dit que lorsque la liste n'existe pas depuis 12 mois, "le Gouverneur en conseil pourra nommer tous of-

ficiers nécessaires et leur conférer tous les pouvoirs nécessaires ; et dans la confection, la revision et la mise en vigueur de ces nouvelles listes d'électeurs, les dispositions des lois de la province régissant la confection, revision et mise en vigueur des listes provinciales d'électeurs seront, dans ce cas, autant que possible, observées et suivies ".

Je ne crois pas qu'il y ait quelque chose dans cet acte qui oblige une province à payer pour la revision des listes devant servir à ce plébiscite. Je n'y vois rien non plus qui oblige ce gouvernement à payer pour cette revision. On ne peut certainement pas obliger une province à faire cette dépense.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'article 7 décrète que lorsque le Gouverneur en conseil sera obligé de faire des règlements, il pourra les faire sans s'adresser aux autorités provinciales, mais ils devront être conformes à ceux que les autorités provinciales pourraient faire.

M. INGRAM : Ceci est l'article 7 du bill concernant le plébiscite. Il pourvoit au paiement des frais de cette nature.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le crois.

M. TAYLOR : Pourquoi ne pas prendre le vote sur les listes municipales ?

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez ! Cela n'est déjà pas si mal, après tout.

M. TAYLOR : Si l'on veut mettre cette question en dehors de la politique, et agir loyalement, on devrait se servir de la dernière liste municipale. Il n'y a pas à nier que la prohibition affecterait la propriété. Dans les municipalités, il y a un certain nombre de femmes propriétaires qui ont droit de vote, et elles devraient avoir le droit de voter sur cette question. Baser cette loi sur un bill qui n'est pas encore adopté, n'est pas juste. Mais dans toutes les municipalités, il y a une liste pour l'élection des conseillers municipaux, et si on la prenait comme base du plébiscite, on enlèverait tout caractère politique à la question, et on aurait une juste expression de l'opinion publique.

La motion est adoptée, et le bill lu une première fois.

BUREAUX DE POSTE FERMÉS.

M. TAYLOR:

Combien de bureaux de poste ont été fermés depuis le 1er juillet 1896? Où étaient-ils situés?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : 169 bureaux ont été fermés, mais 19 ont été ouverts, faisant en tout 150 bureaux fermés, depuis le 1er juillet 1896. Durant la même période, 297 nouveaux bureaux ont été ouverts, ce qui laisse un excédant de 147.

L'honorable député demande aussi où ces bureaux de postes sont situés. S'il ne désire pas que je pense que je le traite comme il a pensé que je l'ai traité à propos de Seeley's-Bay, veut-il sérieusement que je lise tout la liste ?

M. TAYLOR : Pas nécessairement. La liste peut être déposée sur le bureau de la Chambre.

M. IVES.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je suis parfaitement disposé à le faire.

M. TAYLOR : L'honorable ministre nous a fourni des renseignements qui n'étaient pas demandés. Je n'ai pas demandé le nombre de nouveaux bureaux de poste établis durant cette période.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'étais certain que l'honorable député brûlait d'avoir ce renseignement, et je le lui ai donné.

IMPORTATIONS D'ANGLETERRE ET DES ETATS-UNIS.

M. WALLACE :

Quel a été le montant total des importations pour la consommation venant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, respectivement, pendant les six mois expirés le 31 décembre 1896 et les six mois expirés le 31 décembre 1897 ? Quels ont aussi été les droits payés par la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, respectivement, pendant les mêmes périodes ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : La valeur totale des marchandises importées de la Grande-Bretagne et entrées pour la consommation, durant les six mois expirés le 31 décembre 1896, s'est élevée à $15,080,272, et pour la période correspondante, en 1897, à $15,391,318. La valeur totale des marchandises importées des Etats-Unis et entrées pour la consommation, durant les six mois expirés le 31 décembre 1896, a été de $32,214,340, et pendant la période correspondante, en 1897, $38,577,025. Il est impossible, à présent, de fournir les données relatives aux droits payés sur ces importations anglaises et américaines, respectivement, parce que dans les livres de la statistique du ministère des Douanes, les droits perçus sur les articles entrés pour la consommation ne sont pas insérés séparément pour chaque pays. Ces droits sont ordinairement constatés à la fin de l'année, au moyen de calculs que l'on fait en appliquant le tarif à chaque item par pays. Faire le calcul pour le temps en question exigerait une somme énorme d'ouvrage, et il ne pourrait pas être terminé pour être présenté durant la présente session.

DESTITUTION DE WM. REID.

M. BERGERON :

1. M. William Reid, gardien de pont sur le canal de Beauharnois, a-t-il été destitué ? 2. Dans l'affirmative, pourquoi ? 3. Par qui est-il remplacé ? 4. Qui a recommandé la nomination du remplaçant de M. Reid ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : William Reid, gardien de pont sur le canal de Beauharnois, n'a pas été réengagé quand les hommes ont été engagés pour l'ouverture de la nouvelle saison. 2. La raison en a été qu'une autre personne lui a été préférée. 3. Il a été remplacé par Hormisdas Lecavalier. 4. M. Lecavalier a été recommandé par une personne en qui le département a la plus entière confiance.

DESTITUTION DE XAVIER LEFAIVRE.

M. MONK :

1. Pourquoi Xavier Lefaivre a-t-il été destitué comme gardien de l'écluse n° 3, à Saint-Gabriel, sur le canal de Lachine ? 2. Quelque plainte a-t-elle été portée contre

lui, et par qui ? 3. Quelque plainte a-t-elle été portée contre le successeur de Xavier Lefaivre ? 4. Une enquête a-t-elle été faite sur la dite plainte, et quelle est la nature du rapport fait par la personne qui a conduit l'enquête ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. Xavier Lefaivre, gardien de l'écluse n° 3, à Saint-Gabriel, sur le canal de Lachine, n'a pas été destitué, mais il n'a pas été employé de nouveau le 1er mai 1897. 2. La nomination du présent gardien d'écluse, Jos. St. Denis, a été recommandée par des personnes possédant la confiance du département. 3. Une plainte a été portée contre le successeur de Xavier Lefaivre, Jos. St. Denis, par quelques-uns des gardiens d'écluses et des capitaines de bâtiments. 4. Une enquête a été faite sur la dite plainte, laquelle n'a pas été prouvée.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL.—COMMISSAIRES.

M. MONK :

1. Quel est le montant demandé au gouvernement comme compensation par chacun des commissaires nommés pour faire une enquête sur l'administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul ? 2. Combien a été payé à titre de règlement partiel ou final de ces demandes ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : 1. O.-K. Fraser, $2,480 ; James Noxon, $2,710 ; D.-A. Lafortune, $7,350. M Noxon a reçu un acompte de $560 ; M. Fraser, $570 ; M. Lafortune n'a rien reçu.

TIMBRES DU JUBILÉ.

M. FOSTER : Puis-je poser une question à l'honorable directeur général des Postes, bien qu'elle ne soit pas sur l'ordre du jour ? La question a été posée une fois. Mais l'honorable ministre n'a pas donné de réponse, et il peut maintenant avoir le renseignement. Je désire savoir combien la vente des timbres du jubilé a rapporté jusqu'au 30 juin 1897, et combien depuis cette date.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Je crois que la réponse que j'ai donnée à la Chambre est suffisante. Elle expliquait l'impossibilité de fournir le renseignement.

M. FOSTER : Est-il impossible de le fournir ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Les timbres du jubilé ont été fournis en même temps que les timbres ordinaires aux directeurs de poste, et nous n'avons pas reçu de rapports séparés de toutes les parties du pays. Il y a toujours une certaine quantité de timbres impayés, qui restent entre les mains des directeurs de postes, et à moins, de leur demander des états indiquant le nombre de timbres du jubilé en mains, il est impossible de savoir combien il en a été vendu. Le timbres ne sont pas vendus deniers comptants, mais des comptes sont tenus dans tout le pays. L'honorable député comprend la difficulté qu'il y a de répondre à sa question.

M. FOSTER : Mon honorable ami veut-il donner à entendre que ces directeurs des postes n'ont pas fait un rapport pour l'année 1896-97 ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non, je n'ai pas dit cela.

M. FOSTER : Alors, s'ils ont fait un rapport, ils ont dû mentionner la quantité qu'ils n'ont pas vendue.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le rapport n'explique pas si ce sont des timbres du jubilé ou d'autres.

M. FOSTER : L'honorable ministre est-il sûr de cela ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai donné la réponse de M. Stanton, qui a la surveillance de cette division, la réponse qu'il m'a fournie. Je ne connais pas les détails, mais je vais prendre d'autres informations et voir s'il fait erreur.

Sir ADOLPHE CARON : Le directeur général des Postes sait que lorsque les timbres du jubilé ont été émis, il y avait déjà une certaine quantité de timbres ordinaires qui avait été émis, et les différents bureaux de poste doivent rendre compte de ces timbres. Or, si le directeur général des Postes veut voir quelle quantité de timbres du jubilé il a émis et prendre le nombre des anciens timbres en mains qui existaient quand il a émis les timbres du jubilé, il peut arriver à une solution de la difficulté.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non, vous ne le pouvez pas.

Sir ADOLPHE CARON : Je diffère d'opinion avec l'honorable ministre. Il sait que les différents directeurs des postes doivent rendre compte des timbres qui sont émis. Il n'y a pas de doute sur ce point. C'est un fait bien connu dans le ministère des Postes, et il ne peut pas être contesté. Or, à venir jusqu'à une certaine époque, il n'y avait que les anciens timbres. Des rapports ont dû être envoyés régulièrement.

M. l'ORATEUR : L'honorable député me permettra de lui faire observer que c'est irrégulier de sa part de faire un discours, quand une simple question est posée.

Sir ADOLPHE CARON : Je ne fais pas de discours.

M. l'ORATEUR : Dans ce cas, je ne sais pas ce que c'est qu'un discours. Il n'y a rien du tout devant la Chambre, et l'honorable député voit que c'est irrégulier. Je dois demander que la règle soit observée.

Sir ADOLPHE CARON : Je n'ai nullement l'intention de faire de discours. Je pose une question à l'honorable ministre. Je lui demande s'il ne peut pas préparer un état d'après la manière que j'ai indiquée, et que tous ses employés connaissent.

M. WALLACE : J'aimerais poser une question au directeur général des Postes.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne peut pas poser de questions dont avis n'a pas été donné. Quand l'ordre du jour est appelé, on permet par courtoisie d'amener certains sujets sur le tapis, mais à cette phase des délibérations, il est impossible de laisser poser des questions qui ne sont pas inscrits sur l'ordre du jour.

M. WALLACE : La question que je veux poser se rattache aux timbres.

M. l'ORATEUR : Parce que j'ai eu tort de laisser l'honorable député d'York poser une question irrégulièrement, il ne s'ensuit pas que les autres députés doivent continuer. J'ai commis une erreur, et je la confesse, et je veux m'efforcer de ne pas la répéter.

M. WALLACE : Je m'incline devant votre décision, M. l'Orateur.

RAPPORT.

Rapport annuel du ministère de l'Intérieur pour 1897.—Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton).

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

M. McMULLEN : J'aimerais savoir quand le rapport des commissaires nommés pour faire une enquête sur les affaires du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul sera présenté.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Demain.

TIMBRES DU JUBILÉ.

M. WALLACE : Je demanderai au directeur général des Postes s'il est vrai que l'émission des timbres du jubilé n'est pas rachetable. Les autres émissions peuvent être rachetées en grandes quantités, et je désire savoir si la même règle s'applique aux timbres de l'année du jubilé, et s'ils sont rachetables.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il n'y a pas de loi qui exige que le département rachète les timbres. Les racheter est chose exceptionnelle, le Canada étant virtuellement le seul pays qui agit ainsi. Nous avons racheté l'émission régulière des timbres, mais quand les timbres du jubilé ont été émis, ils ont été déclarés émis finalement et non rachetables.

CONSERVES ALIMENTAIRES POUR LE YUKON.

M. QUINN : Je désire attirer l'attention du gouvernement sur un extrait du *National Provisioner*, de New-York et Chicago. Voici :

Une entreprise a été adjugée à Ottawa, à Libbey, McNeill et Libbey. L'entreprise est importante, et il s'agit de la fourniture de conserves de viandes pour le Klondike et le Nord-Ouest. C'est la première fois qu'une entreprise comme celle-là est adjugée à une maison de Chicago, le gouvernement canadien s'étant jusqu'à présent procuré ces conserves sur le marché du Canada.

J'ai appris d'un grand établissement de salaisons du Canada qu'il avait reçu une commande pour 100,000 livres de conserves de viandes en boîtes pour le Yukon, achetées par une puissante compagnie américaine, et cela fait concurrence aux gens qui ont obtenu l'entreprise du gouvernement. On m'a dit aussi que l'entreprise a été adjugée sans avoir demandé de soumissions, et d'une manière à empêcher les saleurs canadiens d'en profiter ; et cet établissement qui a communiqué avec moi déclare qu'il est possible non seulement de produire ces conserves et de les vendre au gouvernement au même prix, mais même à meilleur marché qu'elles ne peuvent être fournies. En conséquence, je demande au gouvernement si cette entreprise a été adjugée, ou plutôt, si l'article que je viens de lire contient, oui ou non, la vérité.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai reçu aucun avis de cette question, et il me fait peine que l'honorable député ne m'en ait pas parlé, car j'aurais peut-être pu lui donner quelque information. L'honorable député consentira peut-être à me remettre le journal qu'il vient de lire.

M. QUINN : Certainement. J'ajouterai que je l'ai reçu quelques minutes seulement avant l'ouverture de la séance.

RAPPORTS DEMANDÉS.

M. McALISTER : J'attire l'attention du directeur général des Postes sur le fait qu'un ordre de la Chambre a été voté demandant la production de la correspondance et des documents relatifs au bureau de poste d'Oak-Bay-Mills. Quand le rapport sera-t-il présenté ?

M. MONK : Je désire appeler l'attention de la Chambre sur la lenteur du gouvernement à produire les rapports. Le 15 février dernier, il a été ordonné au ministère des Travaux publics de produire deux rapports, qui sont très courts. L'un a trait au quai de la Pointe-Claire, et l'autre, à un rapport d'ingénieur au sujet de certaines explorations à Sainte-Geneviève. Ces rapports ne doivent pas avoir plus de deux ou trois pages. Le budget étant actuellement discuté, j'attire l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics sur ces faits. Le 14 mars, d'autres rapports ont été demandés, deux du ministère des Travaux publics, et deux, du ministère de la Milice et de la Défense. J'espère qu'ils seront produits avant que nous nous occupions du budget.

M. DAVIN : Le ministre des Travaux publics a-t-il pensé à prendre des renseignements au sujet du pont d'Edmonton ?

TRAVAUX SUR LA RIVIÈRE SAINTE-ANNE.

M. MARCOTTE : Je désire obtenir un renseignement de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte). Il s'agit des réparations qui doivent êtres exécutées aux travaux sur la rivière Sainte-Anne, pour lesquel une somme de $5,000 a été votée l'année dernière.

En réponse à une interpellation que j'ai eu l'honneur de lui adresser, l'honorable ministre des Travaux publics m'a informé que la question était sous considération. Comme je ne vois pas de crédit dans le budget qui nous a été soumis cette année, je désire savoir ce qui a été décidé à propos de ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : La question est encore à l'étude.

IMPORTATION DE CHEVAUX DES ETATS-UNIS.

M. MARTIN : Le ministre des Douanes sait-il qu'un grand nombre de chevaux américains sont importés au Nord-Ouest et dans l'Alberta évalués

à un prix peu élevé ? Voici ce que je lis dans une lettre :

Les Américains envoient des chevaux ici qui sont déclarés valoir $10, et sur lesquels ils paient un droit de $2 seulement. C'est une injustice criante, car nous ne pouvons envoyer un cheval aux Etats-Unis à moins de payer un droit de $50: *** Trois mille chevaux sont déjà arrivés et 10,000 sont attendus bientôt.

Je demande au ministre des Douanes s'il sait que ces chevaux sont entrés estimés à une valeur si peu élevée.

Le MINISTRE DES DOUANES : Des représentations de cette nature ont déjà été faites au département dans plusieurs autres occasions, et elles ont été repétées dernièrement. Il y a quelque temps, le département a écrit aux percepteurs leur demandant de constater les faits connus d'eux au sujet de cette affaire. Le département s'en occupe.

ACTE DU CENS ELECTORAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour examiner le bill (n° 16) abrogeant l'acte du cens électoral, et modifiant l'acte des élections fédérales.

(En comité.)

Article 3.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Je propose que après le mot "Canada" dans la 16e ligne, sous-paragraphe 3, les mots suivants soient ajoutés :

Et dans la province de l'Ile du Prince-Edouard signifie l'élection d'un membre de la Chambre d'assemblée.

M. WOOD (Brockville) : C'est parce qu'il y a là deux cens électoraux différents.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Oui.

M. CLANCY : Dans le paragraphe (*a*) de l'article 3, l'honorable Solliciteur général verra qu'il a trait à un district électoral qui élit un député à la Chambre des Communes. Or, les listes provinciales sont préparées pour des districts électoraux provinciaux, et cela ne peut pas être la même chose dans la province de l'Ontario. L'honorable Solliciteur général a-t-il une disposition qui règle cela ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Dans l'article 7, je me suis efforcé de pourvoir au cas mentionné par l'honorable député.

Article 5.

M. MARTIN : Je demanderai au Solliciteur général (M. Fitzpatrick) quelle disposition il a rédigée pour l'Ile du Prince-Edouard, qui, ainsi que je l'ai déjà fait observer, n'a pas de liste de votants qui existe actuellement.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Il n'est pas essentiel qu'il y ait une liste de votants. Je prierai mon honorable ami de dire sous quel rapport il croit que nous avons négligé la province de l'Ile du Prince-Edouard. Le premier paragraphe de cet article prescrit l'adoption du cens qui donne droit de voter dans les provinces. Dans les provinces de Québec et de l'Ontario, la chose indispensable pour donner à quelqu'un le droit de suffrage est l'inscription de son nom sur la liste des votants. Cela n'est pas nécessaire dans l'Ile du Prince-Edouard. J'attire l'attention de mon honorable ami sur l'article 17, où il verra qu'il est stipulé que si un électeur se présente dans la Chambre où le bureau de votation est tenu, et déclare son nom, et si on constate qu'il a le droit de voter, il recevra du sous-officier-rapporteur un bulletin de vote. Je dirai à mon honorable ami que lorsque nous discuterons cet article, j'ai l'intention de présenter un amendement qui le rendra absolument claire, de manière à prescrire que dans l'Ile du Prince-Edouard, on suivra le même mode de votation que dans les élections locales.

M. HEYD : La Chambre voudra bien me permettre de lui expliquer l'effet que cet article aura dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. L'article dit :

Le cens nécessaire pour permettre à une personne d'y voter sera celui qui est établi par les lois de cette province comme étant nécessaire pour permettre à cette personne de voter, dans la même partie de la province, à une élection provinciale.

Malheureusement, pour à peu près 647 de mes électeurs, leurs noms ne paraissent pas sur les listes provinciales. Les lois provinciales de l'Ontario ne reconnaissent pas les Sauvages, dans le sens ordinaire du mot, comme ayant le droit de suffrage provincial ; mais il y a douze ans, pour la première fois dans l'histoire du pays, des dispositions ont été insérées dans l'acte du cens électoral accordant aux Sauvages le droit de suffrage, et ils ont exercé ce droit en quatre occasions différentes. Que cette législation ait été sage ou non, c'est une question que je ne discuterai pas aujourd'hui. A l'époque où le bill leur donnant le droit de suffrage fut présenté, il créa beaucoup d'excitation. On accusa celui qui le présentait de l'avoir fait pour des fins politiques. Mais je ne veux pas discuter ce sujet, ni introduire quelque chose d'une nature controversable.

L'article que je viens de lire a donné lieu à beaucoup de commentaires dans mon comté, attendu que nos amis les Sauvages, après avoir joui du droit de suffrage pendant douze ans et l'avoir exercé en quatre occasions différentes, ont appris à en avoir une opinion. Je veux bien avouer que lorsque ce droit leur a été conféré, ils y ont objecté. C'était une chose nouvelle, quelque chose qui n'avait jamais encore été essayé.

Sur la réserve de Brant-sud, les affaires de la tribu étaient conduites d'après l'ancien système ; les chefs étaient élus par les femmes de la famille, et le fait d'avoir subitement obtenu le droit de prendre part à l'administration des affaires du pays était une grosse affaire pour eux. Mais aujourd'hui, après avoir exercé ce droit dans quatre élections, ils l'apprécient, ou au moins un grand nombre savent l'apprécier, et j'ai reçu des pétitions de ces 647 votants, qui représentent presque 4,000 âmes, qui sont affectés par ce changement projeté. et je vais lire ces pétitions pour que la Chambre comprenne bien la position de ces gens :

CHAMBRE DE CONSEIL OSHWEKEN,
21 février 1898.

M. C.-B. HEYD, M.P.

MON CHER M. HEYD.—Je vous transmets sous ce pli une copie d'une résolution adoptée par le conseil des Six-Nations le 17 du courant, relativement à l'acte du cens électoral, dont vous m'avez parlé dans votre lettre me demandant de la communiquer au conseil. La majorité des chefs me chargent de vous demander de faire tout votre

possible pour conserver le droit de suffrage dont ils ont joui jusqu'à présent, et de ne pas vous occuper des protestations qui pourront vous être faites par quelques chefs qui sont opposés à cette loi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOSIAH HILL,
Secr. C. S. N.

J'ai aussi reçu une pétition signée par un grand nombre des principaux guerriers de la tribu, au nombre de 276, et voici ce qu'elle allègue :

HONORABLE MONSIEUR,—Nous, soussignés, guerriers de la tribu des Sauvages des Six-Nations, résidant sur la réserve de la Grande-Rivière, à l'appui de la sage décision et législation du conseil des Six-Nations aux fins de conserver le droit de suffrage, nous soussignés, électeurs, envoyons nos noms à l'appui de cette décision pour les motifs suivants :—

Dans l'intérêt et au nom de la civilisation et de l'éducation, nous désirons progresser comme groupe d'hommes intelligents, et non pas rétrograder ou retourner à un état de mépris de tous les principes chrétiens, et à un état de gouvernement irresponsable de nos affaires nationales.

Nous comprenons que l'octroi du droit de suffrage a été un grand facteur éducatif parmi nos gens, et qu'en ayant voix au gouvernement du Canada, dans lequel nos droits conférés par traité existent et ont été respectés, nous avons dans notre représentant au parlement une force que nous n'avions pas avant que nous eussions e droit de suffrage, dans l'administration de nos affaires par le gouvernement du Canada, auquel nos droits conférés par traité ont été confiés par le gouvernement impérial d'Angleterre, par la sanction de notre mère, Sa Majesté la reine de la Grande-Bretagne.

En terminant, nous désirons demander au gouvernement de nous accorder, conformément à la décision du conseil des Six-Nations du 17 février dernier, le privilège d'exercer le droit de suffrage d'une manière spéciale, ainsi qu'il nous a été donné jusqu'ici par une disposition spéciale, par un acte du parlement fédéral.

Votre gouvernement est prié de tenir compte du fait qu'il y a une partie de la population de notre réserve composée de païens, et plusieurs d'entre eux n'ont pas le droit de suffrage, dans le cas même où ils désireraient voter, et ils désirent que le loi concernant le cens électoral soit annulée. Qu'en ce qui a trait à la civilisation, à l'éducation et au progrès, il serait imprudent, de la part du gouvernement d'appuyer les faibles prétentions de ces gens, qui demandent que notre population retourne à l'état où elle était il y a deux cents ans.

En terminant, nous désirons exprimer l'espoir que le gouvernement voudra bien appuyer la récente décision du conseil, et nous conserver l'exercice du droit de suffrage, ainsi que nous le demandons ici.

Et nous, vos humbles pétitionnaires, ne cesserons de prier.

Cette pétition porte environ 276 signatures Ces noms comprennent, cela va sans dire, la grande majorité des chefs et des hommes marquants des Six-Nations. Il ne serait pas juste, bien que je me sois engagé à toujours chercher à favoriser les intérêts des sauvages des Six-Nations, tels que les font connaître leurs autorités légalement constituées, il ne serait pas juste, dis-je, de cacher le fait que j'ai aussi reçu une pétition portant 354 signatures, demandant que le cens électoral, qui leur a été imposé il y a douze ans environ, soit aboli, car il introduit au milieu d'eux un élément de discorde, et au lieu d'ouvrir cette ère de civilisation que ce système devait amener, d'après ce que l'on en espérait, il a tendu à faire naître la discorde et l'antagonisme parmi les différentes familles qui habitent la réserve. La pétition contre le cens électoral est ainsi conçue :

Nous, les soussignés, guerriers et membres de la réserve des Six-Nations, habitant les townships de Tuscorora, d'Oneïda et d'Onondoga, dans la province de l'Ontario, désirons du conseil des chefs tenu le 1er mars 1898 obtenir le privilège d'exprimer nos idées relativement au droit de suffrage accordé aux Sauvages des Six-Nations.

Et au conseil des guerriers, tenu le 4 mars, en leur salle du conseil, il a été arrêté une décision portant qu'une pétition sera mise en circulation pour solliciter les signatures de ceux qui ne sont pas en faveur du droit de suffrage.

En conséquence, vos pétitionnaires désirent vous demander d'amener la question devant la Chambre des Communes, aujourd'hui en session, afin d'obtenir ce privilège, et pour exempter les Sauvages des Six-Nations de l'application de la loi relative au cens électoral.

Nous, vos pétitionnaires, espérons donc que vous porterez à la pétition la plus grande attention, etc., etc.

Cette pétition est signée par 354 Sauvages qui sont opposés à ce qu'on leur continue le droit de suffrage.

J'ai ici une pétition signée par les sauvages de Missisagua, qui ont un conseil de leur choix, et qui ne sont pas gouvernés d'après le système héréditaire ; elle porte quelque 31 signatures, et est en faveur du cens électoral.

Ce sont là les conditions particulières où sont placés les Sauvages des Six-Nations.

M. DAVIN : Quelle est la proportion pour, et quelle est la preportion contre ?

M. HEYD : Je crois que les deux pétitions en faveur du cens électoral contiennent ensemble 276 signatures, tandis que la pétition qui demande l'abolition du droit de suffrage porte 354 noms. Le conseil des Six-Nations est formé d'environ 60 chefs, qui sont élus par les femmes des différentes familles de la tribu. Ils sont presque unanimement en faveur du cens électoral. Ceux qui y sont opposés appartiennent à l'élément païen, qui y a toujours objecté. Numériquement, ceux qui sont opposés au système ont la majorité. Aujourd'hui qu'ils ont eu le privilège d'exercer le droit de suffrage, privilège qu'ils ne désiraient pas d'abord, ces gens ont appris à l'apprécier. Ne pouvant plus se livrer à leurs instincts guerriers, ils ont l'occasion, durant la campagne électorale, de se livrer aux luttes politiques. Ils travaillent avec beaucoup d'ardeur du côté conservateur ou du côté libéral, et prennent un très grand intérêt aux choses politiques, et peuvent tout aussi bien que les blancs exercer le droit de suffrage.

Il sera peut-être intéressant pour les députés qui n'ont pas de groupes considérables de sauvages dans leurs circonscriptions d'apprendre que, dans la division électorale que je représente, 667 ont droit de voter sur 4,000, et de ce nombre, plusieurs ont appris à apprécier ce privilège. C'est en leur nom que j'élève la voix aujourd'hui, et bien que je regrette de prendre le temps de la Chambre, l'on doit admettre que l'on a consacré une grosse partie de ce même temps à des débats beaucoup moins importants. Bien que, d'abord, plusieurs fussent opposés au cens électoral, ils semblent avoir exercé dans une grande mesure le droit de suffrage lorsqu'il leur a été donné de le faire. A la première élection qui eut lieu après qu'on leur eut accordé le droit de suffrage, laquelle eut lieu en 1887, il y avait 463 votants sur la liste, et de ce nombre, 250 ont voté.

Une VOIX : Combien cela a-t-il coûté ?

M. HEYD : Je suis fier de dire qu'il n'en coûte rien pour faire voter un sauvage. Il est assez loyal envers le Canada pour aller voter selon ce qu'il croit être dans l'intérêt de son pays, et cela, sans argent.

Il sera peut-être intéressant pour les honorables députés de savoir comment ils ont voté. En 1887, le ministre des Douanes actuel (M. Paterson) en a porté 123 à lui donner leur appui, et 127 ont voté

contre lui. Les libéraux ont supposé que les noms des sauvages avaient été inscrits sur la liste parce qu'ils étaient sous la dépendance du gouvernement qui administrait leurs affaires. Il est possible que cela ait eu lieu ou n'ait pas eu lieu ; mais, naturellement, les Sauvages sont fidèles au gouvernement, et ils ont toujours donné un ferme appui au gouvernement depuis qu'ils jouissent du droit de suffrage.

Aux élections de 1891, sur 414 qui figuraient sur les listes, 214 ont voté—102 pour le parti libéral et 112 contre. Aux élections de 1896, 647 étaient inscrits sur les listes. Leur nombre avait été augmenté de plus de 200. Sur ce nombre, 400 ont voté, ce qui prouve qu'une proportion considérable de ceux qui ont le droit de suffrage exercent ce droit.

A la dernière élection, 437 ont voté, sur 647 qui figuraient sur les listes.

M. BERGERON : Comment ont-ils voté ?

M. HEYD : Je suis trop modeste pour le dire.

Une VOIX : Il a accaparé leurs suffrages.

M. HEYD : Un honorable député dit que j'ai accaparé leurs suffrages. Je suis heureux aujourd'hui d'avoir obtenu la majorité. Les sauvages ont probablement cru qu'ils devaient appuyer le gouvernement, et ils l'ont bien appuyé en ce qui me concerne.

Dans les circonstances, je crois que nous devrions leur continuer leur droit de suffrage. Et je demande qu'il me soit permis de proposer l'amendement suivant :—

Qu'après le mot "élection" dans la trente-troisième ligne du bill, à la fin du paragraphe *a* les mots suivants soient ajoutés :—

"Pourvu que, nonobstant toute loi provinciale, les sauvages des Six-Nations et autres tribus sauvages qui ont le droit de suffrage en vertu de la loi concernant le cens électoral 48-49 Victoria, chap. 40, aient le droit de voter à toute élection pour le parlement fédéral."

Avant de reprendre mon siège, je désire dire clairement que ces Sauvages sont instruits, dans un grand nombre de cas ; que, sur la réserve, dans le comté que j'habite, dix écoles sont fréquentées ; il y a aussi une école industrielle qui a 125 élèves. Quelques-uns de ces hommes qui sont privés de leur droit de suffrage sont parmi les gens les plus intelligents du Canada.

Bien que plusieurs d'entre eux n'aient pas probablement eu l'avantage de recevoir d'instruction, ils savent tous ce qu'ils font lorsqu'ils viennent voter, car, à la dernière élection, sur les 442 qui ont voté, deux bulletins seulement ont été maculés, et trois, rejetés, ce qui est, je crois, une proportion beaucoup moindre que celle que l'on trouve parmi la population blanche de n'importe qu'elle partie de la confédération. Croyant que ces sauvages sont intelligents et qu'ils sont aptes à voter, et vu qu'ils ont exercé le droit de suffrage à quatre élections générales, je demande que ce bill leur accorde ce privilège.

Sir ADOLPHE CARON : Je serais disposé à voter en faveur de cette motion, parce que, vu que l'on a accordé le droit de suffrage aux Sauvages du Canada, ce serait, à mon sens, faire un pas en arrière que de le leur enlever. Le fait d'enlever au peuple le droit de suffrage après que ce droit lui a été accordé et après qu'il en a joui est, je crois, une chose presque sans exemple.

M. QUINN : Cela ne s'applique qu'à une partie des sauvages.

Sir ADOLPHE CARON : Ce n'est pas ainsi que je comprends la chose. Si je comprends bien le bill, il comprend tous les sauvages qui ont le droit de suffrage en vertu de la loi actuelle relative au cens électoral. C'est ce principe que j'appuie.

M. QUINN : Je crois que mon honorable ami (sir Adolphe Caron) se trompe.

M. BERGERON : L'amendement ne s'applique qu'aux sauvages du comté de Brant.

M. LISTER : A mon avis, il importe peu de savoir à quel comté les sauvages appartiennent. L'amendement présenté par mon honorable ami, le député de Brant (M. Heyd), devrait, je crois, être inséré dans le projet de loi, bien que tel qu'il est rédigé, il ne soit peut-être pas possible de l'y incorporer dans le moment. Il ne s'agit pas pour nous d'examiner si en accordant aux sauvages, le droit de suffrage, nous avons agi sagement. Il ne s'agit aujourd'hui que de considérer si le gouvernement de l'époque, vu que les sauvages étaient les pupilles de l'État, devait donner le droit de suffrage aux sauvages. Nous sommes en présence de ce fait que c'est la loi depuis douze ou quatorze ans, que les sauvages, durant toute cette période, ont joui de ce privilège, et que, par le bill à l'étude, l'on propose de le leur enlever. Il m'est bien permis, je crois, de demander au gouvernement de citer un exemple où l'on ait accordé le droit de suffrage à une classe de la population pour le lui enlever ensuite par une loi. En ce qui concerne le privilège de ces gens, il importe peu, dans l'examen de la présente question, qu'ils aient exercé sagement ou non le privilège qui leur a été accordé. Ils ont eu le même droit qui a été donné à tous les autres électeurs de la confédération du Canada.

Mais je dirai à la Chambre que, d'après ce que j'ai constaté, les sauvages qui habitent la réserve située dans mon comté ont exercé ce droit aussi sagement, aussi prudemment et aussi intelligemment que toute autre classe de la population du comté de Lambton. Je vous dirai, M. le président, que la tribu qui vit dans le comté de Lambton, diffère de celle du comté de Brant en ce que pendant plusieurs années, ces sauvages ont élu leurs chefs et autres officiers, et que, dans toutes les élections qui ont eu lieu, ces sauvages ont y pris une part active et intelligente lorsqu'ils avaient le droit de voter.

Pour prouver leur grande intelligence, je dirai que, bien que l'ancien gouvernement fût au pouvoir, j'ai toujours eu pour moi la majorité des suffrages des sauvages qui habitent la réserve. Cela démontre que l'influence que le gouvernement devait, supposait-on, exercer sur les sauvages n'a pas existé réellement, mais que ces derniers, bien qu'ils fussent les pupilles de l'État, ont eu assez d'indépendance pour voter comme ils l'ont jugé bon.

M. CLANCY : Alors, vous vous êtes trompé ?

M. LISTER : Comment ?

M. CLANCY : L'honorable député (M. Lister) a très fortement combattu la législation par laquelle on accordait le droit de suffrage aux sauvages.

M. LISTER : Non, je ne l'ai pas combattue très fortement. Je croyais, et je le crois encore, qu'en accordant ce privilège aux sauvages, le gouvernement changerait la position où ils se trouvaient alors, mais il pensait autrement, et il le leur a accordé. Il leur a donné tous les privilèges dont jouit un citoyen, et, aujourd'hui, nous demandons que ces privilèges leur soient enlevés.

Une VOIX : Non.

M. LISTER : Oui, à moins que le gouvernement provincial n'adopte une loi leur conférant ce privilège, et nous n'avons aucune assurance à ce sujet. Il arrivera que les sauvages qui, depuis des années, exercent ce droit en seront privés. Lorsque l'on a donné à une classe de la population le droit de suffrage, l'on ne devrait pas le lui enlever. En conséquence, j'appuierai l'amendement.

M. MACLEAN : A mon avis, l'argument que vient d'apporter l'honorable député fait voir que tout ce projet de loi est défectueux. Puisque des législatures provinciales peuvent faire des choses qui nous priveront du droit de voter aux élections fédérales, cela prouve que tout ce projet est défectueux et montre au peuple canadien le danger sous un jour nouveau.

J'aimerais que les Sauvages eussent le droit de suffrage. J'en connais plusieurs sur la réserve de la Grande-Rivière ; ce sont des cultivateurs intelligents et très aptes à exercer le droit de suffrage. Mais l'argument apporté par l'honorable député prouve ce que nous avons toujours dit de ce côté-ci de la Chambre, et irait presque jusqu'à justifier un autre corps de défendre la population canadienne au sujet de son droit de suffrage.

J'espère maintenant que cette question est posée que l'on va prendre le plus grand soin pour insérer une disposition quelconque qui mettra la législature provinciale dans l'impossibilité d'enlever aux Canadiens l'exercice de leurs privilèges d'électeurs.

M. CHARLTON : A mon avis, l'on ne saurait dire que par ce bill ou par sa conduite la Chambre a l'intention de priver une classe quelconque de la société du droit de suffrage. Par ce bill, on demande simplement de remettre aux gouvernements provinciaux l'exercice d'un pouvoir. Nous traitons un sujet qui ne se rapporte pas à la question débattue lorsque nous parlons du droit des Sauvages ou de toute autre personne de se faire inscrire sur les listes, car nous nous proposons d'adopter le principe portant que nous ne nous mêlerons pas de la préparation des listes.

En 1885, le gouvernement adopté une loi concernant le cens électoral, puis a nommé des fonctionnaires chargés de préparer des listes distinctes pour la confédération. Vu tous les abus que cet acte a fait naître, nous déclarons aujourd'hui que cette législation n'était pas dans l'intérêt du peuple.

Le bill part de l'hypothèse que l'état de choses qui a existé en ce pays pandant dix-huit ans après la confédération, lorsque les élections étaient faites sur les listes provinciales, était un état de choses sur lequel nous ferions mieux de revenir. Durant ces dix-huit ans, il n'y a pas eu la moindre objection à l'application de ce principe. Jamais l'on n'a prétendu sérieusement en cette Chambre ou dans le pays que les provinces n'avaient pas traité convenablement ou justement un élément quelconque de la population dans leur réglementation du cens électoral.

Je répète que nous revenons simplement, par les dispositions de ce bill, aux anciens règlements qui, pendant les dix-huit premières années de la confédération, ont été appliqués avec facilité et à la satisfaction du public. Il est regrettable que l'on ait mis fin à cet état de choses sans raison, sans qu'une classe quelconque de la population ait demandé que cette mesure fût prise.

Nous avons appliqué la loi actuelle durant plusieurs années. Nous avons constaté qu'elle entraînait de fortes dépenses, et qu'elle était inapplicable. Nous n'avons eu, je crois, que quatre revisions depuis 1885 ; nous avons fait les deux dernières élections sur des listes existant depuis deux ans, alors qu'aucun citoyen du Canada au-dessous de vingt-trois ans n'avait le droit de suffrage.

Maintenant, nous revenons à l'ancien principe, remettant aux provinces le droit de faire des règlements au sujet de cette question ; de fait, nous disons aux provinces : le droit de la représentation dans vos divisions électorales et pour votre population en cette Chambre est un droit civil que vous pouvez réglementer, désignant par vos lois qui doit et ne doit pas voter, et nous accepterons vos listes d'électeurs pour l'uniformité, pour éviter des difficultés, des injustices et des frais. Or, puisque nous allons adopter ce système, nous devons le suivre jusqu'au bout. Si nous devons déranger ce principe en stipulant que les citoyens d'une province qui n'ont pas le droit de suffrage devront l'avoir, nous ferions aussi bien de supprimer toutes les dispositions du bill et adopter une loi fédérale sur le cens électoral. Ou nous voulons une loi fédérale sur le cens électoral, ou nous voulons remettre la réglementation de cette question aux provinces et faire que les listes d'électeurs des provinces servent aux élections fédérales. La question est bien claire. En ce qui a trait aux Sauvages, je n'ai pas un mot à dire contre eux. Il n'y a pas un seul sauvage dans le comté de Brant et dans le comté de Lambton qui ne soit pas capable de devenir citoyen s'il le désire. Mais j'objecte à ce que l'on accorde des privilèges spéciaux qui n'appartiennent qu'à des gens qui font partie d'une tribu et qui ne sont pas citoyens du pays. Si je n'ai pas les droits qu'ils possèdent, si je ne puis pas avoir les privilèges dont jouit la tribu des Six-Nations, je ne veux pas que cette tribu jouisse des avantages dont je jouis à titre de citoyen, et, à mon avis, elle n'a pas le droit d'y prétendre.

Pour cette raison, bien que je ne veuille pas enlever un seul droit à ces Sauvages, bien que j'aie pour eux la plus grande sympathie, je leur conseillerais, s'ils désirent exercer les droits de citoyen, de devenir citoyens du Canada. Il vaudrait autant, je crois, ou en finir avec toutes ces modifications à ce projet de loi, et avec l'adoption d'exceptions que les lois provinciales ne font pas, ou nous ferions mieux d'adopter les lois provinciales et arriver à une conclusion. L'alternative est très claire, très distincte : d'un côté, l'adoption d'un système provincial dans son intégrité, et de l'autre, la suppression absolue de ce système, et l'adoption d'un cens électoral qui nous soit propre. A proprement parler, il n'y a pas de milieu.

Sir CHARLES TUPPER : Je demanderai au gouvernement ce qu'il se propose de faire relativement à la très importante question soulevée par

l'honorable préopinant. Nous devrions comprendre dès le début, je crois, si le gouvernement se propose d'adopter le cens électoral des diveres provinces purement et simplement tel qu'il existe aujourd'hui, sujet aux modifications que pourraient y faire subir de temps à autre toutes les législatures provinciales du Canada, et d'en faire le système en vertu duquel se feront les élections des membres de la Chambre des Communes. Si je ne me trompe, l'honorable député de Colchester (M. McClure) a dit, je crois, qu'il espérait que ce bill rendrait le droit de suffrage aux fonctionnaires qui ont perdu le droit de voter aux élections provinciales de la Nouvelle-Ecosse, et qu'ils jouiraient du privilège de voter aux élections des membres de la Chambre des Communes. Je crois ne pas me tromper en disant que l'honorable député de Halifax (M. Russell) a aussi exprimé une opinion analogue, c'est-à-dire que les fonctionnaires privés du droit de suffrage en vertu des lois provinciales de la Nouvelle-Ecosse n'en seraient pas privés par cette législation.

Il importe donc qu'au début même, alors que nous discutons qui doit posséder le droit de suffrage, le gouvernement déclare s'il se propose d'adopter, purement et simplement, les lois des diverses provinces relativement aux personnes qui doivent jouir de ce privilège, et d'adopter les modifications que ces provinces peuvent faire subir de temps à autre à ces lois, ou si, prenant pour base le système électoral des différentes provinces, il se propose, comme dans le cas des Sauvages, par exemple, lesquels ont reçu le droit de suffrage par la loi fédérale, de leur continuer ce privilège ; ou si comme dans le cas des fonctionnaires qui ont été privés de ce droit dans quelques-unes des provinces, en vertu des lois provinciales, il a l'intention de leur accorder le droit de suffrage en vertu de la loi fédérale.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Le principe général de la loi porte que nous nous proposons d'adopter le système provincial comme base du cens électoral fédéral. C'est là notre intention. Il est oiseux, de la part de mon honorable ami, de prétendre ou de supposer que nous prétendons que le cens électoral provincial existant aujourd'hui continuera toujours. Je ne saurais me rendre à l'argument des honorables membres de la gauche qui disent que nous abandonnons le pouvoir de réglementer notre cens électoral. Ce n'est pas ce que nous faisons ; pour le moment, nous adoptons simplement le système des provinces. Mais si, plus tard, les provinces font des choses qui, à notre avis, sont de nature à nuire aux intérêts de la confédération, nous sommes parfaitement libres—nous ne sommes pas liés pour toujours—de faire les changements que nous jugerons à propos de faire. Nous n'abandonnons pas notre pouvoir de réglementer le cens électoral.

Sir CHARLES TUPPER : Ce n'est pas du tout ce que j'ai donné à entendre. Je n'ai pas prétendu que le cens électoral permanent que nous adoptons par cette loi soit celui qui existe aujourd'hui dans l'Ontario ou dans l'Ile du Prince-Edouard. Ce projet de loi stipule que nous devons adopter pour cens électoral fédéral le cens tel qu'il existera à l'époque d'une élection générale ou d'une élection partielle pour cette Chambre, que nous devons adopter le système, quel qu'il soit à cette époque, établi par la législature provinciale.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Tant que cette loi sera en vigueur.

Sir CHARLES TUPPER : La question à laquelle je voulais que l'honorable Solliciteur général répondît est celle-ci : L'honorable député qui m'a précédé a-t-il raison de dire que, par ce projet de loi, vous ne vous proposez pas de donner à une personne quelconque, à laquelle la législature provinciale n'a pas accordé le droit de suffrage, le privilège de voter pour un membre de la Chambre des Communes ? C'est la question à laquelle je voulais que l'honorable Solliciteur général répondît.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Nous n'avons certainement pas l'intention d'adopter d'amendement en ce qui a trait aux sauvages. Lorsque je discuterai ce point, je pourrai, je crois, montrer qu'en vertu des lois provinciales relatives au cens électoral, dans une grande mesure, les sauvages ont aujourd'hui le droit de suffrage. En ce qui concerne les fonctionnaires fédéraux, c'est une question libre, et, pour la traiter, l'on a eu en vue, je crois, la suppression absolue de cette incapacité dont ils sont frappés. Naturellement, je ne suis pas prêt à en dire plus sur ce point dans le moment.

M. LISTER : Je désire dire un mot au sujet des observations faites par l'honorable député de Norfolk (M. Charlton). Mon honorable ami dit que le bill maintenant soumis à la Chambre ne prive pas les sauvages de leur droit de suffrage.

M. CHARTON : Non. Ce que j'ai démontré, c'est que ce bill ne prive personne de ses droits électoraux, d'une manière absolue, car il adopte simplement le cens électoral de chaque province.

M. LISTER : Eh bien ! Je dis, dans tous les cas, que ce bill prive de leurs droits politiques les sauvages du pays, temporairement du moins, si ce n'est d'une manière permanente. Mon honorable ami peut espérer que les législatures provinciales au Canada accorderont le droit de suffrage aux sauvages des différentes provinces. Mais c'est problématique, on peut faire la chose et aussi on peut ne pas la faire, et dans ce dernier cas, le bill dont la Chambre est saisie prive les sauvages, qui ont voté depuis quatorze ans, de leurs droits de suffrage.

Je dis que c'est là une mesure arbitraire. L'honorable député nous dit que ce bill doit être adopté, qu'il ne peut pas y avoir d'exception.

Le Solliciteur général dit que s'il est prouvé plus tard qu'une province commet des injustices au sujet du droit de suffrage, alors nous pourrons intervenir et remédier au mal. Si c'est là l'objet du bill et si c'est là le pouvoir que le gouvernement se réserve,—il n'y a pas de doute qu'il en est ainsi,—alors on prive injustement une partie de la population du droit qu'elle possède, ou du droit de continuer à voter en vertu de l'acte du cens électoral.

Je répète que quand on a donné une fois le droit de suffrage à une certaine partie du peuple qui a prouvé qu'elle pouvait l'exercer avec intelligence, le gouvernement ne devrait pas maintenant enlever à ces gens ce que les hommes libres considèrent comme un bienfait, et faire un acte que les Sauvages se rappelleront comme une des plus grandes injustices qui aient jamais été commises à leur égard par une législature de ce pays.

Le Solliciteur général nous a dit qu'une grande partie des sauvages de l'Ontario avaient le droit de

voter. Je nie cette assertion. Une très faible proportion, possédant les privilèges du citoyen, ont le droit de voter. Les sauvages vivent sur des réserves, et tout le monde sait qu'ils ne veulent pas acquérir les droits de citoyens pour plusieurs raisons, entre autres parce qu'ils ne veulent pas se détacher de la tribu. Mais il n'est pas nécessaire d'entrer dans ces questions, il suffit de considérer une chose, c'est que nous avons accordé les droits électoraux à ces hommes qui en ont joui pendant plusieurs années, et qu'il n'y a aucune bonne raison de les leur enlever maintenant.

M. MACLEAN : Devons-nous comprendre que le Solliciteur général établit la base de cet acte comme suit : Le parlement clôt ses sessions, et le gouvernement décide d'aller devant le peuple ? La législature de l'Ontario s'assemble et prive de leurs droits électoraux un grand nombre de citoyens qui ne peuvent voter dans les élections fédérales qui sont imminentes. Est-ce là la situation créée par cet acte au sujet du cens électoral ? S'il en est ainsi, c'est le plus mauvais projet de loi qui ait jamais été présenté par un gouvernement canadien, c'est le plus grand coup qui ait jamais été dirigé contre les institutions fédérales, c'est la plus formidable attaque qui ait jamais été dirigée contre l'autonomie du parlement du Canada. J'espère qu'après avoir entendu cette déclaration, le parlement sera capable de défendre ses droits contre les attaques du parti libéral, et j'espère que, dans certains autres quartiers, on protégera les droits du peuple, et j'aime à croire que cette Chambre conservera la prérogative de réglementer le cens électoral de manière à permettre au peuple canadien de faire entendre sa voix.

Le SOLLICITEUR GÉNERAL : Qui a attaqué les droits du peuple canadien, de 1869 à 1885 ?

M. MACLEAN : C'est là une autre question.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je ferai aussi remarquer à l'honorable député que s'il eût lu le bill attentivement, il aurait constaté que le cas qu'il a discuté a été prévu par le paragraphe 2 de l'article que nous considérons dans le moment.

M. LISTER : Pardonnez-moi, M. l'Orateur, de prendre la parole de nouveau. Je répète ce que j'ai dit en 1885, que jamais gouvernement n'avait présenté une plus injustifiable législation que l'acte du cens électoral. Je l'ai combattue dans ce temps et depuis. Le parti libéral s'est engagé, élection après élection, d'abroger cet acte s'il arrivait au pouvoir ; et aujourd'hui, il doit au peuple de remplir ses promesses, et je me fais l'écho non seulement du parti libéral, mais d'une grande partie du parti conservateur, en disant qu'on désire l'abrogation de cet acte. L'application de cette loi a été difficile et onéreuse, et tout député qui s'est occupé activement des élections sait que des centaines de dollars ont été dépensés dans les douze dernières années, afin de chercher à améliorer cet acte qu'il était impossible de rendre parfait. A maintes et maintes reprises, nous avons promis au peuple d'abroger cet acte ; et le peuple, sur ces promesses, nous a confié le pouvoir, et nous serions infidèles à notre devoir envers le peuple si nous n'abrogions pas cet acte. Mais je dis que le parlement et le gouvernement pourraient faire une exception, quant aux sauvages, et continuer à donner le droit de suffrage aux gens qui, aux termes de cet acte, pouvaient voter dans l'élection des membres de cette Chambre.

M. QUINN : Je crois que c'est la preuve la plus claire au monde que pour la seule fois que le parti libéral a essayé de remplir ses promesses, il l'a fait en aveugle. Le parti libéral s'est engagé envers le pays à abroger l'acte du cens électoral. Le gouvernement présente une mesure pour atteindre cet objet, et le premier article est attaqué de tous côtés par ses propres partisans.

On a discuté la question du vote des sauvages. Quelle différence y a-t-il entre les sauvages qui se trouvent privés de leurs droits électoraux par l'acte du cens électoral de l'Ontario, et les personnes mentionnées dans l'article 15 de la loi électorale de Québec ? Dans la province de Québec, les personnes suivantes ne peuvent voter :—

Les greffiers de la Couronne, greffiers de la paix, conservateurs des hypothèques, shérifs, les agents des terres et des bois de la Couronne, les percepteurs du revenu provincial et les officiers et les hommes du corps de police provinciale.

Les honorables députés de Lambton et de Brant expriment beaucoup de sollicitude pour les sauvages, parce que, je suppose, il y en a un certain nombre et que c'est une classe de la société qui peut établir une distinction entre les méthodes des candidats libéraux et les méthodes des candidats conservateurs à l'égard des électeurs, et parce que les honorables députés que je viens de nommer ont confiance dans leur influence pour amener les sauvages à leur manière de penser, ou, du moins, à leur manière de voter. L'honorable député de Lambton s'écrie dans un moment de vertueuse indignation qu'une fois que l'on a accordé le droit de vote à un homme, c'est une insulte que de le lui retirer. Eh bien ! voici : " les greffiers de la Couronne, greffiers de la paix, shérifs, conservateurs des hypothèques, les agents des terres et des bois de la Couronne, les percepteurs du revenu provincial " avaient depuis un temps immémorial le droit de voter aux termes de l'acte du cens électoral du Canada, mais le paragraphe *a* du présent projet de loi leur enlève ce droit, parce que le cens nécessaire pour permettre à une personne de voter sera celui qui est établi par les lois de la province, comme étant nécessaire pour permettre à cette personne de voter à une élection provinciale.

Ainsi, ces hommes ne peuvent voter dans les élections fédérales. Est-ce qu'on enlève ce droit de voter parce que ces hommes sont les employés du gouvernement provincial ; est-ce parce que, personnellement, ils seraient incapables de remplir leurs devoirs de citoyens ; est-ce parce que des fonctionnaires du gouvernement provincial ne peuvent discerner le bien du mal ? L'honorable député parle de la violence faite aux sentiments du peuple. Je ne puis concevoir une injustice plus grande à l'adresse de ces fontionnaires du gouvernement de Québec que d'insérer dans ce projet de loi, un article qui les prive de leurs droits électoraux. Cela démontre l'absurdité d'adopter pour le Canada un cens électoral qui ressemble à un habit d'arlequin fait de diverses étoffes de différentes couleurs, au lieu d'adopter un système uniforme pour tout le Canada. Nous voyons dans une province des hommes qui ont le droit de suffrage aux termes de la loi provinciale, tandis que dans une autre province, des

hommes sont privés de leurs droits électoraux, parce que les idées qui prévalent là sont plus étroites que celles d'une province voisine.

M. FOSTER : Quels sont ceux qui sont privés des droits électoraux à l'heure qu'il est dans la province de Québec ?

M. QUINN : Les juges des cours Suprême et de l'Echiquier, les cours du Banc de la Reine, les juges des sessions, les magistrats de district et les recorders, les greffiers de la Couronne, les greffiers de la paux, shérifs, les conservateurs des hypothèques, les agents de terres et des bois de la Couronne, les percepteurs du revenu de l'intérieur, et les officiers et subalternes du corps de police provinciale.

On me dit qu'aux termes de la loi électorale du Manitoba, les personnes qui ne peuvent voter sont : les juges provinciaux, les sauvages, ceux qui ont perdu leurs droits électoraux pour manœuvres frauduleuses, les aliénés et les prisonniers, tous les fonctionnaires et employés du gouvernement fédéral et de celui du Manitoba qui reçoivent un traitement de $350, et tous les soldats de l'armée régulière et les personnes enrôlées dans les écoles militaires, les conservateurs des hypothèques, les shérifs, les greffiers des cours de comté et huissiers qui reçoivent des émoluments de $350 ou plus par année. S'ils sont assez accomplis pour ne pas être capables de gagner $350 par années, ils ont droit de voter, mais s'ils sont assez intelligents pour avoir un salaire ou des émoluments de $350 ou plus par année, alors, la loi du Manitoba déclare qu'ils sont trop intelligents pour exercer le droit de suffrage fédéral.

Un autre point à noter dans la loi électorale de Québec, c'est que les personnes qui ont perdu leurs droits d'électeurs pour infraction à l'acte provincial, ne peuvent voter. Nous pouvons facilement comprendre pourquoi les personnes qui ont enfreint l'acte du cens électoral fédéral perdent le droit de voter dans les élections fédérales, et que les personnes qui ont enfreint l'acte provincial perdent leur droit de voter dans une élection provinciale ; mais pourquoi les personnes qui ont enfreint l'acte provincial perdraient-elles le droit de voter dans une élection fédérale, c'est ce que je ne puis comprendre. Dans la province de Québec, vous aurez des personnes qui seront privées de leurs droits électoraux, et dans une autre province, les personnes coupables des mêmes délits auront le droit de voter.

Je dis, M. le Président, que l'acte qui nous est présenté est plutôt un assemblage de choses disparates qu'un projet de loi ; jamais le parlement n'a été saisi de pareille législation. Il me semble qu'il est absurde de ne pouvoir trouver une base commune pour y asseoir le droit de suffrage des personnes qui doivent voter dans les élections fédérales. Pourquoi le parlement du Canada ne serait-il pas à l'abri des préjugés qui existent dans les provinces ? Je n'ai pas l'intention de faire des réflexions désagréables sur les préjugés ou les privilèges qui existent dans les différentes provinces au sujet du droit d'un homme à un vote ou à plusieurs votes. Dans la province de Québec, si un homme possède des propriété foncières dans deux ou cinquante comtés, il a le droit de voter dans chacun de ces comtés, s'il y a pour lui possibilité physique de le faire.

Avec le plus grand respect pour la majorité dans la province de Québec, je puis dire à la Chambre que cette disposition a été adoptée pour la protection de la minorité de langue anglaise dans cette province. Ce fut là une concession faite à la minorité qui, dans la province de Québec, possède en général, vu son nombre, le plus de propriétés foncières. Cette disposition a été adoptée, non seulement pour donner à la minorité une représentation basée sur la population de langue anglaise, mais encore une représentation basée sur la propriété foncière qu'elle possédait dans cette province. Voilà ce qui a été fait à Québec, tant pour les fins provinciales que municipales. Mais l'on n'a jamais eu en vue d'appliquer ce principe pour les fins fédérales, car, comme nous savons, la minorité de langue anglaise, dans la province de Québec, devient la majorité dans tout le Canada. La majorité canadienne française, avec sa générosité accoutumée, a donné à la minorité de langue anglaise le droit de se protéger dans tous les comtés où elle pourrait posséder des propriétés foncières. Il n'est aucunement nécessaire de protéger de cette façon les gens de langue anglaise dans la Confédération, mais les Canadiens-français de Québec ont cru donner, dans cette province, cette protection aux Anglais qui y sont la minorité. La conséquence de ce principe, M. le président, c'est que la minorité de langue anglaise a plus de représentants dans la législature de Québec que toute autre minorité égale en nombre n'en a dans n'importe quelle autre législature provinciale du Canada. Ce principe a admirablement protégé la minorité dans la province de Québec.

La raison de cette libéralité de la part des Canadiens-français, c'est que les droits civils des citoyens sont de la juridiction de la législature provinciale, et que les municipalités imposent les propriétés de la minorité de langue anglaise. On a pensé que ceux qui payaient leur part de taxes municipales et qui possédaient des propriétés foncières devaient être convenablement représentés dans les différents conseils municipaux. Mais la raison d'un tel principe n'existe pas dans l'élection des membres de la Chambre des Communes. Le principe est juste et donne de bons résultats dans la province de Québec ; cependant, je dis qu'il est absurde d'appliquer ce principe dans les élections fédérales et de permettre à un homme qui possède des immeubles dans cinquante ou soixante comtés de voter dans chacun de ces comtés, s'il lui est physiquement possible de le faire, lorsque dans la province de l'Ontario, aussi riche et possédant autant de propriétés foncières, ne peut donner qu'un seul vote.

Au lieu d'adopter l'article 5 tel qu'il se lit dans le bill, le gouvernement, à mon avis, devrait rayer cet article et établir une base qui rendrait le cens fédéral uniforme d'un bout à l'autre du pays, et qui comprendrait non seulement les sauvages des Six Nations, mais les autres sauvages et toutes les personnes qui ont le droit de voter aux termes que l'acte du cens électoral que l'on cherche à abroger.

M. MACLEAN : Le Solliciteur général nous dit que son parti s'est engagé à abroger l'acte du cens électoral qui, dit-il, est une mauvaise loi. Mais abroger cette loi en abandonnant les droits fédéraux et en remettant entre les mains des provinces nos plus importantes prérogatives, c'est autre chose. Je ferai remarquer à mon honorable ami (M. Fitzpatrick) que les deux choses ne découlent pas l'une de l'autre.

M. McNEILL : Je désire attirer l'attention du Solliciteur général sur la déclaration de l'honorable député de Lambton (M. Lister) au sujet du nombre des sauvages que le présent bill privera de leurs droits électoraux. Je suis bien certain que mon honorable ami a agi de bonne foi en disant qu'il n'y en aurait relativement qu'un petit nombre qui perdraient leurs droits électoraux, et qu'il y en aurait relativement une grande partie qui conserveraient leurs droits de suffrage, aux termes de la loi provinciale. Quant à mon comté, où il y a deux bandes de sauvages, les remarques de mon honorable ami ne sont certainement pas exactes. Je pense que pas un de ces sauvages n'aurait le droit de voter aux termes de la loi provinciale, ou, dans tous les cas, le nombre en serait fort petit. Ce bill prive virtuellement les sauvages de mon comté de leurs droits électoraux, et ainsi que l'a dit l'honorable député de Lambton, c'est une mesure bien sévère que celle qui enlève à une classe de la société les droits dont elle jouissait depuis plusieurs années et dont elle n'a jamais abusé. Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Montréal-centre (M. Quinn), ce ne sont pas seulement les sauvages, mais c'est un grand nombre de personnes d'un bout à l'autre du pays que l'on prive de leurs droits électoraux. Lorsque l'honorable chef de l'opposition a attiré l'attention sur la matière, mon honorable ami, le Solliciteur général, a demandé : Que sont devenus les droits populaires que nous attaquons, d'après vous, de 1867 à 1885 ? Eh bien ! je vais le dire à mon honorable ami. Ces droits étaient assujétis aux caprices des législatures provinciales, lesquelles ont tant abusé du pouvoir que cette Chambre leur avait confié, que le parlement fédéral a été obligé de passer un acte, afin de protéger les droits du peuple de la Nouvelle-Ecosse contre les empiétements de la législature provinciale.

M. CHARLTON : Est-ce que cette Chambre a agi sur quelques plaintes faites par le public ?

M. McNEILL : Je suis étonné d'entendre un homme qui a été membre de cette Chambre aussi longtemps que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) poser une pareille question. Mon honorable ami croit-il que cette Chambre voterait une loi sans raison ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Quand la législature de la Nouvelle-Ecosse a-t-elle commis ces injustices ?

M. McNEILL : Je ne pense pas qu'il soit nécessaire pour moi de donner la date. Je parle de l'acte de 1882. C'est antérieurement à cet acte, je crois, en 1871, que l'injustice a été commise, et l'acte de 1871 a été revisé en 1889. Mais le directeur général des Postes sait que la date importe peu.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Au contraire.

M. McNEILL : La date n'a aucune importance. Le parlement a cru de son devoir, afin de défendre ses prérogatives, d'adopter un acte afin de se protéger contre les lois de la législature de la Nouvelle-Ecosse. Je pense que c'est là une réponse suffisante à mon honorable ami, le Solliciteur général. Nous avons fait l'expérience, et elle n'a pas réussi, et ce parlement afin de sauvegarder ses privilèges, adopta l'acte de 1885. La question n'est pas de savoir si cet acte était bon ou mauvais. Plusieurs parmi nous sont prêts à admettre que l'application en était difficile et coûteuse ; et ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer auparavant, le parti conservateur, sous la direction de sir John Thompson, a présenté un projet de loi afin de simplifier cet acte et d'en rendre l'application moins coûteuse.

Mais le fait que l'acte est défectueux dans quelques-unes de ses parties, n'est pas une raison pour présenter un projet de loi de cette nature. Vous pouvez modifier et amender l'acte du cens électoral, mais il n'y a aucune raison de priver ce parlement de ses prérogatives. Assurément, il y a, de l'autre côté de la Chambre, assez de science du gouvernement, pour administrer les affaires un peu mieux que cela. Assurément, il n'est pas nécessaire, afin de rendre moins dispendieuse l'application de l'acte du cens électoral, d'enlever ses prérogatives à ce parlement pour les remettre entre les mains des législatures provinciales. Mon honorable ami dit que nous pourrons reprendre possession de ces prérogatives, mais pourquoi les abandonne-il ? Nous avons déjà tenté l'expérience, et l'expérience n'a pas réussi, pourquoi propose-t-il de la répéter encore aujourd'hui ? Il serait certainement plus raisonnable que les chefs de la gauche et de la droite se réunissent et essaient de faire un compromis, afin que la Chambre conserve un privilège aussi important que celui-là. Quelle excuse peut-on donner pour confier de nouveau aux législatures provinciales un pouvoir dont elles ont abusé.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : La raison pour laquelle j'ai demandé à l'honorable député de me donner la date des injustices qu'aurait commises la Nouvelle-Ecosse, lesquelles auraient, suivant lui, provoqué l'acte du cens électoral de 1885, est la suivante : Le bill qui a fait adopter cet acte était, je crois, le bill que le gouvernement de sir John Macdonald a soumis au parlement fédéral en 1871 ou 1872. Or, si les injustices dont parle mon honorable ami ont été commises antérieurement, il est des plus étranges que le gouvernement conservateur, durant treize longues années, n'ait pas protégé le peuple contre ces injustices et ait laissé faire trois élections générales sur les listes frauduleuses dont parle l'honorable député.

Je crois pouvoir donner une meilleure explication de l'adoption de l'acte de 1885, que celle que nous donne mon honorable ami. Ayant écouté le débat qui a duré trois mois et qui s'est terminé par l'adoption de cet acte, je crois pouvoir dire, sans crainte de me tromper, que pas une seule personne en faveur de la mesure n'a parlé des prétendues injustices commises par la province de la Nouvelle-Ecosse,—injustices que l'on mentionne pour la première fois,—comme la cause déterminante de cette législation-là. L'objet de ce bill était, je crois, connu de tous. L'ancien gouvernement avait épuisé les méthodes destinées à obtenir un verdict populaire favorable. Il avait adopté le bill concernant le remaniement des circonscriptions électorales, lequel violait tout sentiment du droit, et il avait tellement mal administré les affaires publiques qu'il en était résulté, dans le Nord-Ouest, une rébellion qui menacait de précipiter le gouvernement du pouvoir. Voilà la raison déterminante, la cause qui a poussé le gouvernement à présenter l'acte du cens électoral ; et bien que cet acte n'ait pas parfaitement répondu à l'attente de ses auteurs,

le gouvernement conservateur n'a pu l'abandonner et nous l'a légué dans sa forme actuelle.

La raison donnée par sir John Macdonald pour justifier cette mesure, c'était d'assurer ce qu'il appelait l'informité du cens électoral fédéral d'un bout à l'autre du Canada. On énonça plusieurs raisons futiles, mais la seule et véritable raison donnée par le gouvernement, c'était l'uniformité, et comme on disait dans le temps, la réglementation du cens électoral afin d'avoir l'uniformité. Ces prétendues injustices sont, je pense, la création d'un esprit inventif.

M. McNEILL: Au sujet des observations de l'honorable préopinant, je dirai que je suis surpris qu'un député qui a suivi les débats de 1885 comme lui et moi, ait oublié la mention que l'on a faite, dans le temps, des attaques des législatures provinciales contre les privilèges du parlement fédéral.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Incidemment.

M. McNEILL: Je ne sais ce que mon honorable ami veut dire par son interruption. Je dis que l'on a fait mention de ces attaques, et je suis bien surpris de voir que mon honorable ami ait oublié la chose. Ce fut là l'une des principales raisons qui ont fait agir la Chambre. Comment mon honorable ami a-t-il répondu à l'assertion que c'est en 1882 que cet acte a été adopté? Il n'a pas répondu. Prétend-il dire que cet acte a été adopté sans aucune raison? Prétend-il dire que cette Chambre, en 1882, a adopté un acte pour sauvegarder les prérogatives de certains sujets de Sa Majesté, dans la Nouvelle-Ecosse, contre l'action de la législature de cette province, lorsqu'il n'y avait aucun besoin de cette protection? Mon honorable ami n'a pas du tout répondu aux objections que j'ai présentées.

M. GILLIES: L'assertion que vient de faire le directeur général des Postes (M. Mulock) ne m'a pas surpris, parce que l'honorable ministre nous a souvent donné les preuves de sa déplorable ignorance au sujet du département qu'il est censé diriger. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner de le voir dans une ignorance complète au sujet de certaines matières concernant le cens électoral des différentes provinces du Canada.

Il a demandé à mon honorable ami, le député de Bruce-nord (M. McNeill), d'une manière fort impertinente, de lui dire en quelle année les dispositions relatives à la privation du droit de suffrage avaient été adoptées à la Nouvelle-Ecosse, manifestant de la façon la plus palpable que c'était la première fois qu'il en avait entendu parler. Je suis ici pour lui dire quand cette loi a été portée, et pour lui en donner lecture. Et je le prierais de garder mémoire du renseignement, et de ne pas faire preuve d'autant d'ignorance à l'avenir, en s'adressant à la Chambre sur une matière qui intéresse tant le parlement et le pays.

La loi de la Nouvelle-Ecosse relative à la privation du droit de suffrage a été adoptée en 1871, et ses termes mêmes sont aujourd'hui ceux de la loi concernant le même objet qui existe en cette province. En voici les termes:

Il ne sera pas permis de voter à l'élection des députés à la législature de cette province à quiconque ayant été en tout temps dans les quinze jours précédant cette élection, fonctionnaire gagé ou rémunéré sous quelque forme que ce soit, à la poste, à la douane, au département du revenu de l'Intérieur, dans le service des phares, sur les chemins de fer de l'Etat, au bureau des terres publiques ou dans l'administration concernant les travaux publics et les mines de la province.

L'honorable député verra que l'application de cette loi est étendue. Elle fut adoptée en 1871, et c'est la loi que nous avons aujourd'hui dans les statuts de la Nouvelle-Ecosse.

Mais ces dispositions ne s'arrêtent pas là. L'article 4 stipule que dans le cas où le nom de quelque personne frappée de ces incapacités, d'une manière ou d'une autre, serait porté sur la liste, ce nom doit être retranché.

Le nom de toute personne inapte à voter en vertu du premier article de cette loi, ne sera pas porté sur la liste des électeurs, et s'il l'est, il en sera biffé en la manière prévue au chapitre 28 des lois de 1863.

M. FOSTER: Est-ce là actuellement la loi à la Nouvelle-Ecosse?

M. GILLIES: Oui, la loi concernant les incapacités est mot à mot notre loi actuelle.

M. McNEILL: Quelle en est la date?

M. GILLIES: 1871. Tel est ce que le directeur général des Postes demandait avec cet air nonchalant qu'il ferait mieux de quitter, pour ne pas étaler ainsi sa pitoyable ignorance.

Eh bien! Des plaintes nous sont arrivées sans cesse de la Nouvelle-Ecosse, annonçant qu'un grand nombre de personnes aptes à voter sous tous rapports, qui payaient leus cotisations et leurs taxes, et contribuaient de toute façon au revenu public, étaient privées des l'exercice de leur droit de suffrage aux élections fédérales dans le cas où elles se trouvaient à recevoir quelque faible rémunération du gouvernement fédéral. Plaintes sur plaintes nous sont parvenues, nous demandant d'adopter quelque législation fédérale de nature à remédier à ce grief, et c'est en conséquence de ces plaintes que la loi de 1882 a été adoptée par ce parlement. Antérieurement à cette dernière loi, il n'était permis à aucun fonctionnaire fédéral de voter à la Nouvelle-Ecosse.

J'ai été fort surpris de voir l'honorable ministre des Finances faire preuve, lors de la deuxième lecture du bill, de ce que je crois constituer, de sa part, une ignorance inexcusable. Il a déclaré à plusieurs reprises, alors, que les fonctionnaires fédéraux n'étaient pas privés de l'exercice de leur droit de suffrage aux élections fédérales, à la Nouvelle-Ecosse. Il a déclaré cela, non pas une, mais plusieurs fois, et lorsque l'honorable chef de l'opposition a mis son assertion en doute, voici ce qu'il a dit:

Mon honorable ami (sir Charles Tupper) a dit que les listes provinciales les empêchaient de voter. Cette raison serait très forte, n'était que l'honorable député est mal informé à cet égard, car, comme je l'ai démontré, les listes provinciales ne l'ont pas empêché de voter.

Eh bien! je viens de donner lecture de la loi.

La liste contenait le nom de tout fonctionnaire fédéral apte à voter en vertu de ce qu'il possédait ou de toute autre chose, en la manière ordinaire.

Comment le pouvait-elle, quand cette loi même était celle de la province à l'époque où nous avons adopté l'acte fédéral concernant le cens électoral, et quand l'article 4 de cette loi-là déclarait que le nom de tel fonctionnaire serait retranché de la liste

s'il y était porté? Comment pouvait-il alors s'y trouver?

M. RUSSELL: Dois-je comprendre que l'honorable député prétend que l'article 4 de la loi de 1872 est encore en vigueur?

M. GILLIES: Non. Je vais en arriver là dans un instant. Mon honorable ami n'a pas besoin de craindre le moins du monde que je fasse en cette Chambre ou ailleurs quelque assertion qui ne soit absolument exacte. Qu'il patiente un peu, je vais en arriver à ce qu'il vient de mentionner.

Je ne dis nullement que cet article existe maintenant; je dis que c'était la seule loi régissant la préparation des listes à la Nouvelle-Ecosse lors de l'adoption de l'acte fédéral concernant le cens électoral, en 1885.

M. McCLURE: L'assertion de l'honorable député est erronée. Cet article a été abrogé par le statut revisé de 1884.

M. GILLIES: Ce fait ne tire pas d'affaire l'honorable député, comme je vais le démontrer dans un instant.

L'honorable ministre des Finances est allé encore plus loin, Il a dit:

Les faits établissent dès le début que la privation des fonctionnaires fédéraux de leur droit de vote fut une pure fantaisie de l'imagination.

Eh bien! Comment cela se peut-il, lorsque la loi, comme je l'ai démontré en la citant, les dépouillent de ce droit d'une manière expresse, positive et des plus énergiques, et lorsqu'il ne leur était pas permis de voter, comme on nous l'a toujours dit depuis que cette loi existe? L'article 4 dit formellement que si, d'une manière ou d'une autre, les noms de ces fonctionnaires sont portés sur la liste, ils en seront retranché.

Mon honorable ami ne s'en est pas encore tenu là. Il a ajouté:

La Chambre a entendu l'assertion, et je défie toute contradiction, à savoir: que les noms des fonctionnaires fédéraux n'ont jamais été omis dans la préparation des listes en vertu de la loi provinciale, et leurs noms étant sur ces listes, ils avaient droit de voter aux élections fédérales. Il n'a jamais été nécessaire d'adopter la loi de 1882.

Eh bien! Je n'ai pas besoin d'insister davantage sur cette partie de la question, car, je crois avoir parfaitement répondu aux prétentions de l'honorable ministre des Fnances à cet égard. Et alors, s'il a de l'esprit de justice, ce dont je suis convaincu, il l'admettra.

Je devrais conclure de la position qu'il a prise à ce sujet que si ces fonctionnaires devaient être privés en quelque manière de leur droit de vote, que si d'une façon quelconque on les empêchait de voter, en vertu des lois provinciales, il serait porté à considérer cela comme un grief. Je crois que l'honorable ministre est même allé jusque-là. Qu'il examine la loi telle qu'elle est aujourd'hui même. La loi concernant les incapacités dont je vous ai donné lecture, et qui a été adoptée en 1871, est, comme je l'ai dit, celle qui forme notre loi statutaire actuelle. Que dit-elle au sujet de la préparation des listes? Je la citerai telle qu'elle existe aujourd'hui même:

Lors de la préparation des listes, les reviseurs y porteront les personnes suivantes, pourvu qu'elles aient 21 ans révolus, qu'elles soient sujettes de Sa Majesté de naissance ou par naturalisation, et qu'elles ne soient pas inhabiles d'après quelqu'un des articles de cet acte.

Or, j'ai donné lecture de l'article de cet acte concernant les incapacités, lequel prévoit que dans le cas où un homme est employé de quelque manière par le gouvernement fédéral, il se trouve à perdre l'exercice de son droit de vote, et même que s'il "est autrement empêché de voter par la loi", il est exclu de la liste des électeurs. Eh bien! la loi empêche les fonctionnaires fédéraux de voter. Par conséquent, ces fonctionnaires ne peuvent être portés sur la liste préparée suivant les prescriptions de cet article. Je dis donc, partageant absolument l'avis de mon honorable ami, le député de Lambton-ouest (M. Lister) à cet égard, que c'est rétrograder que d'ôter à une classe de gens le droit de vote qu'ils possédaient déjà.

Si cet acte est malheureux au sujet des sauvages de son comté, combien plus ne l'est-il pas l'égard des blancs de la Nouvelle-Ecosse?

Ceux-ci ont été privés de leur droit de vote par la loi de 1871 concernant le cens électoral. Le parlement fédéral est venu à leur secours en adoptant l'acte de 1885 concernant le même objet. Depuis lors jusqu'à présent, ils ont exercé leur droit de vote aux élections fédérales, de même que les sauvages du comté de mon honorable ami. On se propose maintenant d'enlever ce droit en adoptant l'article qui fait l'objet de ce débat. Jusqu'à présent, la loi de la Nouvelle-Ecosse concernant le cens électoral a été appliquée à l'élection des membres de la Chambre d'assemblée de cette province. Cette loi prive un grand nombre de blancs de leur droit de vote à la Nouvelle-Ecosse.

Sir CHARLES TUPPER: Mon honorable ami (M. Gillies) n'a probablement pas entendu le Solliciteur général déclarer que le gouvernement considérait l'opportunité d'amender le bill de manière à conserver ce droit.

M. GILLIES: Je le sais, et je discute cette question au même point de vue que mon honorable ami le Solliciteur général, qui a étudié l'acte et qui en connaît le génie beaucoup mieux que le ministre des Finances. Le Solliciteur général a avoué que les fonctionnaires fédéraux sont privés de leur droit de vote en vertu de la loi de la Nouvelle-Ecosse concernant le cens électoral, que je désire faire remarquer au comité et surtout à mon honorable ami, le député de Lambton-ouest, c'est que si c'est un malheur pour les sauvages de son comté d'être déclarés inaptes à exercer leur droit d'électeurs, si c'est rétrograder que de les dépouiller d'un droit dont ils ont joui pendant treize ans, il conviendra certainement avec moi, de concert avec ses amis politiques, je n'en doute pas, qu'il est encore plus malheureux et plus rétrograde de rendre inhabiles à voter des blancs de la Nouvelle-Ecosse qui jouissaient de ce droit relativement à la Chambre des Communes.

Le MINISTRE DES FINANCES: L'honorable député a établi que j'avais été inexact sur un point relatif à certaine disposition de la loi de la Nouvelle-Ecossse il y a un quart de siècle. On ne songe guère à prétendre se rappeler de choses aussi éloignées. Si l'honorable député m'a exactement cité, je dois avouer que j'ai commis une inexactitude. Mais lorsque, allant plus loin, il a déclaré, en réponse à une question, que cette loi était la loi de la Nou-

velle-Ecosse, il a fait erreur, je crois, au point de vue pratique, en ce qui se rattache au point qui faisait l'objet de la discussion précédente, mon honorable ami avait tort et j'avais raison.

Quelle était la question ?

Après tout, nous ne nous occupons de la loi de 1871 que comme question d'histoire, chose intéressante, mais moins que la loi de la Nouvelle-Ecosse de 1898.

M. MILLS : Vous voulez dire de 1889.

Le MINISTRE DES FINANCES : La loi actuelle est celle qui nous intéresse. Nous proposons de rendre fédérales les listes provinciales de la Nouvelle-Ecosse. Mon honorable ami (M. Gillies) trouve à redire à ces listes, disant que ce parlement ne devrait pas les adopter parce qu'elles excluent les fonctionnaires fédéraux. J'ai déclaré à mon honorable ami qu'il avait tort parce que ce n'est pas le cas....

M. GILLIES : Parlez-vous des listes provinciales ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Des listes provinciales actuelles.

M. GILLIES : Mon honorable ami (M. Fielding) voudra-t-il me permettre une remarque ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

M. GILLIES : Comment mon honorable ami explique-t-il cette seule partie de l'acte, qui prescrit la manière dont les listes provinciales seront préparées ? Ces listes devront constituer les listes fédérales si ce bill devient loi. Or, cet acte dit :

Les personnes suivantes, pourvu qu'elles soient du sexe masculin et âgées de vingt-un ans révolus, qu'elles soient sujettes de Sa Majesté de naissance ou par naturalisation, et quelles ne soient pas inhabiles d'après quelqu'un des article sde cet acte ou de toute autre disposition de la loi..

devront être portées sur la liste. Or, la loi dit que les fonctionnaires fédéraux ne peuvent pas voter. Il n'y a aucun doute à cet égard, car voici la loi :

Il ne sera pas permis de voter à l'élection dés députés à la législature de cette province à quiconque ayant été en tout temps dans les quinze jours précédant cette élection, fonctionnaire gagé ou rémunéré sous quelque forme que ce soit, à la poste, à la douane, au départemont du Revenu de l'intérieur, dans le service des phares, sur les chemins de fer de l'Etat, au bureau des terres publiques ou dans l'administration concernant les travaux publics et les mines de la province.

Ainsi, on voit que par cette loi, toute personne qui dans les quinze jours précédant l'élection occupe un emploi rémunéré quelconque dans quelqu'une des administrations énumérées, ne peut pas voter. La loi actuelle déclare que quiconque est empêché de voter dans tout cas semblable ne peut être porté sur la liste.

Le MINISTRE DES FINANCES : La meilleure réponse que je puisse apporter à cette prétention, c'est qu'ils sont portés et qu'ils sont sur les listes.

Je dirai maintenant que là où je demeure nous avons de très bons avocats et lutteurs conservateurs....

M. GILLIES : Comment peuvent-ils être portés sur les listes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député pourrait tout autant me demander comment il se fait qu'il est à son siège aujourd'hui. Il y est, je l'y vois, et je le sais. Me citerait-il une masse d'articles des statuts pour me démontrer qu'il en est absent, j'en croirais encore mes propres yeux.

M. FOSTER : L'honorable ministre est l'un des membres du gouvernement qui a présenté ce bill-ci, et dans ce bill même, il a mentionnée les personnes qui n'ont pas droit de vote à la Nouvelle-Ecosse. Cette disposition se trouve à la page 7, sous le titre de " Nouvelle-Ecosse", et dit : " Toutes personnes qui dans les quinze jours précédant l'élection ont été employées, ou gagées ou rénumérées de quelque manière que ce soit pour avoir été ainsi employées à la poste," etc., etc. Son propre bill déclare que ces personnes ne devront pas voter.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne doit pas s'imaginer avoir établi sa thèse, car il ne l'a pas fait. Ce que nous avons répété sans cesse dans la discussion, c'est que les listes de la Nouvelle-Ecosse doivent servir aux élections fédérales. Par conséquent, toute la question consiste à savoir si les noms des fonctionnaires fédéraux sont portés sur les listes.

M. FOSTER : Cette disposition-ci dit qu'ils ne le sont pas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle ne dit pas qu'ils ne le sont pas, elle dit qu'ils ne peuvent voter. Toujours—non, c'est trop long, mais depuis nombre d'années—les noms des fonctionnaires fédéraux, autant que j'ai pu le constater, ont été portés sur les listes provinciales. Je les y vois à Halifax où se trouvent plusieurs centaines de ces fonctionnaires. Je pourrais probablement déclarer sans me tromper qu'il y a là trois ou quatre cents des dits fonctionnaires dont on voit les noms sur les listes. Je puis mentionner plusieurs raisons à mon honorable ami pour expliquer pourquoi je sais que ces noms sont là. D'abord, je les y ai vus. Mon honorable ami comprendra que si ces fonctionnaires ont leurs noms portés sur les listes, ils auront droit de voter dans le cas où ces listes, comme nous l'entendons bien, seront adoptées pour servir à l'élection des députés fédéraux.

M. McALISTER : Dans le cas d'un étranger qui, d'après notre loi, ne peut voter, aurait-il droit de vote si à titre de propriétaire il était porté sur la liste ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faudrait objecter à ce qu'il vote et prouver son inhabileté, sans quoi il pourrait voter.

Nonobstant les citations de mon honorable ami, l'interprétation de la loi de la Nouvelle-Ecosse, pendant nombre d'années, a été que la question d'inhabilité ne se soulève qu'au bureau de votation, et connaissant leur incapacité électorale, les fonctionnaires fédéraux, généralement, ne se présentaient pas pour voter aux élections provinciales.

Quand je dis savoir que les noms de ces fonctionnaires sont sur les listes, je puis en fournir la preuve sous plusieurs rapports. D'abord, je les y ai vus ; ensuite, je sais que dans les salles des comités électoraux, là où l'on approfondit toujours toute chose, on charge quelqu'un de se rendre à chaque bureau de votation en apportant la liste des fonctionnaires

fédéraux, afin d'objecter à ce qu'ils y votent. Voilà qui établit que leurs noms sont sur les listes.

Mon honorable ami dit qu'ils n'ont pas droit d'y être. Je lui réponds qu'une constatation des choses pendant nombre d'années me permet de déclarer qu'ils y ont été, et si son opinion était exacte, il n'y a pas de doute que quelques-uns des roués lutteurs politiques de Halifax auraient depuis longtemps découvert la chose, et qu'ils n'auraient pas manqué de faire interpréter la loi suivant sa teneur.

M. GILLIES : La loi déclare formellement que quiconque est empêché de quelque manière par cet article d'exercer son droit de vote, ne peut être porté sur la liste. Comment les fonctionnaires fédéraux, alors, peuvent-ils y être portés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils y sont. C'est la vieille histoire—on nous l'a déjà racontée ici—de l'avocat qui disait à quelqu'un qu'on ne pouvait, à raison de certaine chose, le mettre en prison, ce à quoi celui-ci répondait : "Mais j'y suis !"

Le comité léve sa séance et rapporte progrès.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

La Chambre se forme de nouveau en comité.

(En comité.)

M. McDOUGALL : Je ne vois personne dans la Chambre qui soit chargé du bill.

Quelques VOIX : Vous feriez mieux d'attendre un peu.

M. MONK : Le Solliciteur général nous a dit de la part du gouvernement que celui-ci entendait exposer sa politique au comité au sujet du droit de suffrage des sauvages, que ce bill-ci a aboli. J'ignore si le très honorable premier ministre est en état de nous déclarer quelle est cette politique. Il me semble qu'avant de voter sur l'amendement actuel, il serait important de connaître la politique du gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette de n'avoir pas été à la Chambre cette après-midi, lorsqu'on a discuté cette question. Il ne peut y avoir de doute sur la nature de la politique du gouvernement à ce sujet. Nous avons posé le principe, et nous l'avons soutenu nombre d'années, que le cens électoral doit être réglementé par les législatures provinciales, et que c'est à elles de décider si les sauvages doivent être admis ou non à voter. Si c'est l'avis de l'Ontario, par exemple, que les sauveges de cette province ont atteint le degré de civilisation requis pour être revêtus du droit de suffrage, la législature leur conférera ce droit.

Si l'honorable député eût été en Chambre en 1885, lors de la présentation de la loi existante, il se rappellerait qu'à ce moment-là, cette loi accordait le droit de vote aux sauvages, non seulement des anciennes provinces de l'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, mais encore des territoires du Nord-Ouest, et que M. Mills a signalé alors à sir John-A. Macdonald que, d'après le bill tel que présenté, Poundmaker, alors engagé dans la rébellion, ainsi que Gros Ours, seraient revêtus du droit de suffrage. Le bill fut modifié subséquemment, et ce droit ne fut conféré qu'aux sauvages des vieilles provinces, à l'exclusion de ceux des territoires du Nord-Ouest.

Voilà ce qui démontre que même suivant la loi xistante, il y a lieu d'exercer une certaine discrétion à cet égard.

Qui doit exercer cette discrétion ? On devrait en abandonner l'exercice, croyons-nous, aux législatures provinciales. Par conséquent, après la mise en vigueur de ce bill, s'il devient loi, ce sera aux législatures des différentes provinces de déterminer si les sauvages doivent être admis, ou non, à exercer le droit de suffrage.

Telle est la politique du gouvernement à ce sujet.

Sir CHARLES TUPPER : Je regrette beaucoup que le très hononorable premier ministre n'ait pas été à la Chambre cette après-midi, car nous avons eu à ce sujet une discussion très intéressante et très instructive, à laquelle il aurait été bon, je crois, qu'il assistât.

La politique du gouvernement, telle qu'énoncée par l'honorable Solliciteur général, est que les sauvages n'auront pas le droit de vote en vertu de ce bill-ci. C'est ce qu'il a formellement déclaré.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je dis qu'ils ne doivent pas jouir de ce droit d'une façon plus étendue qu'ils ne le font maintenant en vertu des lois provinciales, et le chef de l'opposition, de son côté, déclare qu'en vertu de certaines dispositions de la loi de l'Ontario, ils ne possèdent pas en entier l'exercice de ce droit. J'aurai l'occasion de revenir sur ce sujet.

Sir CHARLES TUPPER : Ce n'était pas là le sujet de la discussion. Il s'agissait de savoir si, en vertu de ce bill-ci, les sauvages avaient ou n'avaient pas le droit de suffrage, car ils ne l'ont pas d'après les lois des provinces, ce droit leur ayant été conféré par la loi fedérale seulement.

Le SOLLICITEUR GENÉRAL : Excepté jusqu'à un certain point.

Sir CHARLES TUPPER : Cela ne change pas la question, car dans cette mesure, cette question n'a pas soulevé de discussion de part ni d'autre.

Comme l'honorable député peut se le rappeler, il y a eu, en 1885, lors de l'adoption de l'acte concernant le cens électoral, une discussion très intéressante au sujet de savoir si les sauvages doivent posséder ou non le droit de suffrage. C'était là sans aucun doute un sujet de discussion fort légitime, à propos duquel on devait s'attendre, raisonnablement, à des divergences d'opinions. Mais tel n'est plus le cas aujourd'hui. Je désire signaler au comité l'attitude adoptée par le très honorable premier ministre en sa qualité de chef du gouvernement libéral, dont le premier acte important consiste a ôter leur droit de vote à une classe nombreuse de sujets anglais, qui en jouissent actuellement au Canada. Ce n'est pas là une attitude dont le très honorable ministre fera parade comme chef du gouvernement libéral. L'un des grands principes du parti libéral par toute la terre a consisté à étendre l'exercice du suffrage à toute personne en état d'en jouir convenablement.

S'il eût été ici, aujourd'hui, il aurait reçu une leçon instructive des deux côtés de la Chambre, de

ses amis de la droite comme de la gauche. L'honorable député de Brant (M. Heyd) a pleinement discuté le sujet, et puissamment condamné le dépouillement de leur droit de suffrage des sauvages qui en jouissent en vertu de la loi existante, signalant que quelles qu'aient été les divergences d'opinions au début, lors de la considération première de la question, tout doute relativement à l'opportunité de revêtir les sauvages du droit de suffrage en certains cas, s'était complètement évanoui devant la plus patente des influences, l'influence de l'expérience.

Il nous démontra que l'opinion en vogue à cette époque était que les sauvages, à titre de pupilles du gouvernement, ne devraient pas exercer les droits de suffrage. Cette thèse fut développée bien plus au long par l'honorable député de Lambton (M. Lister), qui signala à son tour tout le danger qu'il y aurait à conférer le droit de suffrage à des pupilles de l'Etat, sur lesquels, tout naturellement, le gouvernement exercerait une grande influence et qui ne seraient pas en mesure de voter librement et d'une façon intelligente. Ces honorables députés se livrèrent alors à une discussion approfondie des faits et des arguments, et prouvèrent victorieusement, à mon avis, que toutes les appréhensions manifestées au sujet du droit de suffrage accordé aux sauvages étaient dénuées de tout fondement ; ils prouvèrent que les sauvages avaient exercé ce droit d'une façon aussi sensée et avec autant d'indépendance que les autres classes d'électeurs ; qu'au lieu de se laisser influencer par le gouvernement, ils avaient mainte et mainte fois fait preuve d'indépendance, en partageant leurs suffrages à peu près également entre les deux partis politiques. Ces honorables députés prouvèrent donc que les sauvages étaient parfaitement aptes à exercer le droit de suffrage d'une façon sage, judicieuse et indépendante, et ils apportèrent à l'appui de leur thèse l'expérience acquise, pendant nombre d'années, dans les comtés où les sauvages se trouvent en plus grand nombre. Je le demande à mon honorable ami : Est-il un seul gouvernement libéral au monde, sauf celui de la Nouvelle-Ecosse, qui ait essayé, en arrivant au pouvoir, de dépouiller une classe de citoyens du droit de suffrage dont ils avaient joui et qu'ils avaient exercé jusque-là, sans pouvoir prouver, dans la plus faible mesure, qu'ils eussent manqué d'indépendance et de jugement dans l'exercice de ce droit de suffrage ?

Mon très honorable ami se trouve dans une fâcheuse situation, entouré qu'il est de ses amis de droite et de gauche, qui se plaignent de la disposition du bill en question.

Les plaintes ne viennent pas seulement de ces malheureux tories dont l'opinion n'a aucun poids à ses yeux, mais de ses plus chauds partisans qui l'avertissent que s'il osait priver du droit de suffrage, ainsi qu'il se le propose, une classe nombreuse de citoyens, ce serait, à leurs yeux, une faute impardonnable et une complète abjuration des grands principes du libéralisme pour lesquels ils ont si longtemps combattu, et dont ils avaient toujours regardé l'honorable monsieur comme l'interprète autorisé. Il y a longtemps que nous avons réglé la question de savoir, oui ou non, s'il est sage de donner aux sauvages le droit de suffrage, et d'année en année, ils ont prouvé qu'ils possédaient toutes les aptitudes voulues pour l'exercice sensé, judicieux, indépendant du suffrage électoral, dans l'intérêt même du pays. Que le leader du gouvernement cherche aujourd'hui à les priver de ce droit, sans pouvoir alléguer une seule raison à l'appui de sa décision, voilà un fait sans précédent dans les annales de l'histoire. Que parmi les tories on puisse rencontrer quelques fossiles prêts à abjurer les principes du libéralisme et à faire fi de l'importance de garder la foi jurée à une partie du corps électoral, cela se conçoit parfaitement ; mais, sauf l'exemple isolé du gouvernement libéral de la Nouvelle-Ecosse qui a fait une tentative dans ce sens, l'histoire parlementaire ne fait pas mention d'une seule tentative d'enlever l'exercice du droit de suffrage à une population à qui elle avait été confiée, et qui pendant nombre d'années l'avait exercée avec sagesse.

Voilà une preuve frappante du caractère défectueux de cette mesure, et les propres amis du leader de la Chambre sont les premiers à le lui signaler. Il est bien facile de dire que les législatures provinciales auront le droit de décider quels citoyens devront exercer le droit de suffrage. On sait qu'il existe une grande divergence de vues parmi les législatures provinciales à ce sujet ; elles ont le droit imprescriptible de décider quels sont les citoyens qui auront le privilège d'élire des députés pour les représenter aux législatures.

Or, c'est bien autre chose, quand il s'agit de confier aux législatures provinciales le pouvoir de décider du régime de cens électoral devant servir à l'élection des députés au parlement fédéral. C'est bien autre chose, dis-je, quand il s'agit de légiférer ici même et de confier le droit de réglementer la représentation fédérale à une demi douzaine de législatures indépendantes où vous n'avez pas voix au chapître, et où il existe une grande divergence d'idées et d'opinions au sujet du cens électoral. Et ce serait encore un moindre mal, si les choses en restaient là et si l'on se contentait de décréter que les différents régimes de cens électoral des provinces s'appliqueront aux élections fédérales ; or, le bill actuel ne nous offre pas même cette garantie. Il ne nous donne pas même la certitude que le régime de cens électoral pour les élections fédérales sera celui-là même que les provinces appliqueront à leurs propres élections. L'adoption du cens électoral des provinces, tout inacceptable que soit cette mesure, aurait au moins le mérite de la stabilité. Les députés et les candidats pour le parlement fédéral se trouveront à l'avenir dans une fâcheuse situation, si le parlement adopte une loi de cens électoral qui permette à une législature locale, après une élection provinciale générale, de modifier son régime électoral et d'en créer un nouveau dans le but de réglementer les élections fédérales. Adopter le bill à l'étude, c'est donner aux législatures locales le pouvoir d'adopter un régime électoral sans la moindre intention de s'en servir elles-mêmes, mais simplement dans le but d'aider leur parti aux élections fédérales, se proposant plus tard d'abroger cette loi et de revenir à l'ancien régime, avant l'époque des élections provinciales. La chose est déjà arrivée, et l'on chercherait en vain dans l'histoire une situation semblable à celle qui règne sous un pareil régime.

Ce n'est pas tout. Nous avons entendu ici même le témoignage d'honorables députés parlant en parfaite connaissance de cause de ce qui leur a été donné de constater par le passé, relativement aux résultats pratiques des différents régimes électoraux des provinces. Le premier ministre est-il prêt à admettre que les députés fédéraux doivent se

soumettre à un régime électoral, au moyen duquel tout gouvernement provincial peut réglementer à sa guise l'élection des représentants fédéraux élus par cettre province ? L'honorable premieur ministre, j'en ai la conviction, repousse sans hésitation la pensée que les députés fédéraux doivent leur élection, non pas à la volonté des électeurs libres et indépendants de la province qui leur confie leur mandat, mais au gouvernement de cette province.

Voyons ce qui se passe au Manitoba. La chose a été prouvée par d'irréfragables témoignages : le régime du cens électoral en vogue au Manitoba permet au gouvernement de cette province d'élire qui bon lui semble.

M. LISTER : Ce gouvernement vient de perdre une élection tout récemment.

Sir CHARLES TUPPER : Effectivement ; mais il arrive parfois qu'un gouvernement devient tellement impopulaire, que le peuple se révolte contre lui. A preuve les deux élections générales qui se sont succédé dans la province du Manitoba. En 1896, à l'élection générale pour la législature provinciale, c'est à peine si quatre ou cinq membres de l'opposition ont pu réussir à se faire élire, tandis qu'à l'élection générale qui eut lieu peu après, pour le parlement fédéral, n'eût été le fait que notre candidat à Lisgar a été frappé d'une attaque de fièvre typhoïde, le parti libéral n'aurait pas réussi à faire élire un seul candidat.

M. SOMERVILLE : C'est la Providence qui est intervenue.

Sir CHARLES TUPPER : La Providence a beaucoup fait en faveur des honorables députés de la droite ; de fait, en certaines circonstances, beaucoup plus qu'ils n'ont fait pour eux-mêmes.

Puis tout le monde le sait, l'honorable député de Selkirk ne serait pas ici aujourd'hui, sans une malheureuse erreur commise par le juge, l'un de nos amis, je l'avoue, au sujet de la localité où il conseilla au candidat conservateur de faire son dépôt de mille dollars ; ce qui empêcha le recensement des bulletins qui aurait assuré au candidat conservateur au moins vingt voix de majorité. L'éminent député qui a remporté la victoire dans le comté de Brandon n'a certainement pas été élu, en arborant la bannière du parti libéral, puisque la lutte s'est faite sur une question religieuse, celle des écoles du Manitoba. Sauf le comté de Lisgar, où, comme l'a fait observer mon honorable ami, la Providence est intervenue en leur faveur, les libéraux n'ont pu faire élire qu'un seul candidat dans toute la province, où le cri de guerre adopté par nos adversaires était que les conservateurs voulaient user de coercition à l'égard du Manitoba, tandis que les libéraux s'y opposaient. Voilà, certes, une preuve irréfragable de la corruption qu'engendre le régime du cens électoral en vogue dans la province du Manitoba. Ce régime permet au gouvernement de placer la réglementation de la liste d'un comté entre les mains du premier individu venu, un homme de rien, sans réputation, sans caractère public, et qui n'a rien à perdre. La Chambre me permettra bien de lui répéter un fait que j'ai déjà signalé, puisqu'il est désormais du domaine de l'histoire. Dans un comté où le parti conservateur comptait une majorité d'une quinzaine de voix, on inscrivit quinze noms sur la liste. Et quels noms ? Des noms d'individus ni connus dans le comté, des noms apocryphes. Qu'arriva-t-il alors ? On les récusa, cela va sans dire.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je rappelle mon honorable ami à l'ordre. Il s'écarte de la discussion de l'amendement, qui roule sur le droit de suffrage des sauvages, pour se livrer à des considératons générales sur le bill.

Sir CHARLES TUPPER : M. le président, le premier ministre, je l'espère, finira par reconnaître, à la lumière du débat qui se livre sur cette question, qu'il commet une erreur incroyable en ce moment, et je m'efforce d'appeler son attention sur le fait que ses plus chauds partisans désapprouvent la mesure en discussion ; et pourquoi la condamnent-ils ? Ah ! c'est qu'ils reconnaissent parfaitement le caractère dangereux d'une mesure qui abandonne aux mains des législatures provinciales la réglementation de notre propre cens électoral, mesure qui nous met, contre notre gré, dans l'impuissance de protéger le droit de suffrage dont jouissent les sauvages, ou celui de toute autre classe de citoyens ; et les honorables députés de la droite finiront par comprendre, j'espère, que nous ne cherchons nullement en ce moment à diminuer les pouvoirs du gouvernement. Chacune de nos paroles atteste qu'en discutant cette mesure, nous cherchons à aider le gouvernement auquel nous sommes opposés ; et en présence de cette attitude, il me semble que le cabinet devrait comprendre que nous ne cherchons nullement à nous faire de la popularité, mais que nous demandons tout simplement l'indépendance du cens électoral, de façon à protéger le droit de chaque électeur dans l'exercice de son droit de suffrage. Je m'abstiendrai d'en dire davantage, me contentant d'ajouter quelques détails au sujet de cette falsification de la liste électorale que j'ai citée comme exemple : le reviseur refusa de biffer ces noms de la liste, parce que les personnes qui s'opposaient à l'inscription de ces noms se trouvaient dans l'impossibilité de prouver qu'elles avaient notifié l'avis de rigueur aux intéressés, pour la bonne raison que ces noms étaient tout simplement apocryphes.

Si j'ai cité ce fait, c'est pour convaincre la Chambre qu'elle doit bien se garder de voter une mesure qui ouvre la porte à une aussi flagrante violation de tout ce qu'il y a de juste, d'honorable, d'équitable dans le système du cens électoral. La loi ancienne n'est pas en discussion. Je ne comprends pas pourquoi les honorables députés de la droite s'en sont tant préoccupés, puisqu'en 1895, le chef du cabinet conservateur a déclaré à la Chambre qu'il voulait l'abroger, ce que nous venons de faire ce soir même, par l'article qui vient d'être adopté. Voici le problème dont la solution s'impose en ce moment : puisque nous sommes appelés à débattre une des questions les plus importantes qui puissent être discutées par une assemblée législative, ne serait-il pas possible de nous entendre sur quelques principes généraux qui obvieraient à l'avenir à la perpétration d'aussi criantes injustices ? Il n'y a rien d'impossible en cela, pourvu qu'adoptant la proposition de sir John Thompson, vous vous borniez à diminuer les dépenses qu'entraîne l'application du système actuel. Adoptez, si vous le voulez, comme base, le système en vogue dans les provinces, mais laissez au parlement la réglementation de son système, de façon à donner au pays la garantie que justice égale sera rendue à tout

électeur libre, ayant droit à l'exercice de son droit de suffrage ; voilà tout ce que nous demandons. Nous ne demandons pas le maintien de l'ancien système, bien qu'il soit bien plus juste que le système projeté ; et je l'avoue sans crainte, si l'ancien système eût réellement attribué au gouvernement fédéral ce dangereux pouvoir d'influencer les comtés, comme les honorables députés de la droite le lui reprochent, ils ne nous auraient pas proposé de l'abroger, mais au contraire, ils auraient bien eu soin de le maintenir en vigueur. En effet, s'ils nous demandent aujourd'hui d'abroger ce système, c'est qu'ils sont parfaitement convaincus aujourd'hui que cette objection est dénuée de fondement, et que jamais le gouvernement ne s'en est servi d'une façon illégitime pour influencer les comtés et pour empêcher la libre expression de la volonté populaire.

C'est le devoir de tout député de se dépouiller de tout esprit de parti, au sujet d'une question aussi importante que celle du cens électoral ; c'est notre devoir, dis-je, de nous élever au-dessus de toute considération de parti et de nous efforcer, en adoptant pour base de notre système le cens électoral des provinces, de greffer sur cette mesure une disposition législative qui assure à tout électeur indépendant, ayant droit de vote, son inscription sur la liste électorale et qui empêche tous ceux qui n'ont pas droit à ce privilège d'y être inscrits. Il devrait être facile à une douzaine de députés des deux côtés de la Chambre d'en venir à une entente amicale, de façon à prévenir les inimitiés et les haines que fera naître chez la grande majorité du peuple la conviction qu'une profonde injustice est commise à son égard, si cette mesure est imposée à la Chambre par le gouvernement.

Que la Chambre me permette de lui donner lecture d'un article du *Free Press* du Manitoba, organe du gouvernement, sur le bill du cens électoral. A la suite d'une longue tirade contre la loi ancienne, que la Chambre me pardonnera de ne pas lire, en raison de la fatigue que j'éprouve à parler, le *Free Press* ajoute :

C'est aujourd'hui au tour des libéraux, et l'un de leurs premiers actes est d'abroger la loi actuelle. Ils veulent la mettre au rancart et lui substituer les listes provinciales, sans aucune intervention fédérale.

Voilà précisément le point sur lequel nous différons d'avis. Nous ne nous opposons pas à ce que l'on adopte les listes provinciales comme base de notre système, mais nous ne voulons point qu'on enlève au parlement fédéral tout pouvoir de réglementer ces listes. Je ne veux point jouer ici le rôle dangereux de prophète et prédire quelle sera la longueur du règne libéral, mais, tant qu'ils seront au pouvoir, nous voulons bien leur laisser entre les mains le pouvoir de réglementer notre système électoral, et assurément le gouvernement doit avoir confiance en lui-même et ne pas craindre d'assumer cette responsabilité et ce pouvoir. Je préfère de beaucoup voir le gouvernement exercer ce pouvoir, plutôt que de soustraire entièrement ces listes à l'influence fédérale.

Le *Free Press* continue :

Dans la province du Manitoba, la réglementation des listes par le gouvernement est le principe fondamental de la loi, et l'application de ce principe permet au gouvernement de faire élire ses candidats dans tous les comtés où la majorité est incertaine, grâce aux manœuvres malhonnêtes des préposés à l'inscription. Il aurait été impossible de trouver un moyen plus infaillible de falsifier les listes dans l'intérêt du parti régnant, quand bien même la loi eût été ouvertement élaborée dans ce but spécial. A la Nouvelle-Ecosse et dans l'Ile du Prince-Edouard, les lois mènent également aux plus graves abus. Inutile de rechercher si les libéraux ont oublié ou rengainé leurs scrupules de 1885 ; il suffit de savoir que le bill dont la Chambre est actuellement saisie tend à imposer à cette province et aux autres provinces une loi qui prête à des abus bien autrement graves que ceux attribués à l'ancienne loi. Si nous avons le bonheur d'échapper à une mesure destinée à mettre le corps électoral à la merci des agents du gouvernement, et à empêcher la libre expression de la volonté populaire, c'est au Sénat que nous le devrons. C'est à cette Chambre que nous faisons appel, et si le bill lui est présenté dans sa forme actuelle, nous lui demandons, au nom de la pureté et de la décence électorales, de le rejeter.

Le PREMIER MINISTRE : Quelle est la date de cet article ?

Sir CHARLES TUPPER : Le 15 d'avril 1897. Ce journal, je le répète, n'est certainement pas l'organe de l'opposition. Je pourrais citer l'opinion d'un autre journal ; mais ne l'ayant pas par devers moi, je me contenterai d'en emprunter une ligne. Le *Globe*, le 14 ou le 20 de mai 1896, parlant du cens électoral, s'exprime ainsi :

Le cens des électeurs ne saurait être abandonné aux provinces.

Que l'honorable ministre se rende donc aux vœux de ses amis et aux appels de la justice, qu'il accorde justice égale aux deux partis, et nous pourrons ainsi arriver à une entente et abréger de beaucoup le débat. Nous serons alors en mesure de faire disparaître toutes les dispositions défectueuses de la loi ancienne et d'adopter un système de cens électoral juste et équitable, sauvegardant les droits de toutes les classes d'électeurs.

Avant de terminer, j'ai un mot à dire au sujet de certaines réflexions que s'est permis de faire le ministre des Finances. L'honorable ministre a une façon d'agir fort singulière. L'autre soir, à la fin du débat, prenant la parole après moi, il se livre à nombre d'affirmations appuyées, pensait-il sans doute, sur les faits. Eh bien ! il a constaté que ses affirmations étaient dénuées de fondement. Il a compris et reconnu son erreur, ce soir même. Il prétend, toutefois, n'avoir pas tout à fait tort. Qu'il n'espère pas que ses grands éclats de voix empêcheront les gens de comprendre les faits, établis d'une façon indiscutable. Quand l'honorable député de Richmond (M. Gillies) lui eut donné lecture de la loi en question et prouvé qu'il était absolument dans l'erreur et que, d'après les lois de la Nouvelle-Ecosse, il était impossible que les employés, privés de leur droit de suffrage, fussent inscrits sur la liste, l'honorable ministre s'est écrié : Oh ! j'ai vu ces noms sur les listes ! Je le répète, l'honorable ministre ne gagne rien à s'emporter de la sorte.

Quelques VOIX : Ecoutez ! Ecoutez.

Sir CHARLES TUPPER : En présence de la preuve irréfutable établie par l'honorable député de Richmond, l'honorable ministre aurait eu meilleure grâce d'avouer tout simplement son erreur.

Les personnes ci-après énumérées, si elles ont atteint l'âge de 21 ans.....

Telle est la teneur de la loi actuelle de la Nouvelle-Ecosse.

....et si elles sont sujettes de Sa Majesté Britannique de naissance ou par naturalisation, et non privées de leur droit de suffrage en vertu d'un article quelconque de la loi....

Remarquez que la loi actuellement en discussion décrète cette incapacité ; c'est la loi même qui se trouve à la dernière page du bill, en vertu de laquelle nombre d'employés sont inhabiles à voter.

...non privées de leur droit de suffrage en vertu d'un article quelconque de la présente loi, ou autrement rendues inhabiles à voter de par la loi, auront droit de faire porter leurs noms sur la liste électorale.

La loi décrète donc que ceux-là seuls auront droit da se faire inscrire sur la liste, qui sont déclarés par la loi exempts de toute incapacité ; l'on ne saurait trouver de preuve plus concluante du fait que la loi n'autorise pas l'inscription de ces noms sur la liste.

M. RUSSELL : Mon honorable ami me permettrait-il de lui poser une question ?.

Sir CHARLES TUPPER : Certainement.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Revenons donc aux sauvages.

Sir CHARLES TUPPER : J'y reviens.

M. RUSSELL : C'est la question que je voulais poser à l'honorable député de Richmond (M. Gillies). Les reviseurs confectionnent leurs listes en avril ou en mai. Or, comment pourront-ils arriver à deviner quels sont ceux qui seront inhabiles à voter à une élection ne devant avoir lieu que dans deux ou trois ans, puisque les statuts de la Nouvelle-Ecosse ne décrètent pas d'incapacité les employés fédéraux, à tel titre, mais seulement ceux qui, dans une certaine période de temps déterminée, touchent certains appointements, comme employés des différents ministères ?

Est-il possible de supposer que le reviseur se permettrait d'éliminer de la liste qu'il confectionne les noms des fonctionnaires fédéraux, tout simplement parce qu'il s'imagine que dans deux ou trois ans, lorsqu'une élection aura lieu, ces officiers pourront être inhabiles à voter ? Et c'est la constatation de cette impossibilité qui a provoqué, en 1885, l'abrogation de cette disposition législative portant l'élimination du nom de ces fonctionnaires de la liste ; et, si je ne me trompe, jamais il n'y a eu de tentative de la part du reviseur d'écarter ces noms des listes d'électeurs, puisqu'ils n'étaient pas inhabiles à voter à titre de fonctionnaires fédéraux, mais seulement lorsqu'ils se trouvaient au service du gouvernemtnt dans les trente jours, ou d'après l'amendement dans les quinze jours précédant l'élection. La prescription législative autorisant les reviseurs à éliminer de la liste les noms en question fut abrogée par la loi de 1885, et depuis cette époque, jamais les reviseurs n'ont été autorisés à éliminer des listes les noms des fonctionnaires, et je suis convaincu que, de fait, ils n'ont jamais été omis, sauf dans les circonstances signalées par l'honorable député d'Annapolis (M. Mills), lorsque les reviseurs ont mal interprété la loi. Il est, toutefois, bien entendu qu'ils n'ont pas été omis et ne doivent pas l'être. Comme mon honorable ami (sir Charles Tupper) le sait fort bien, personne ne prétend que les employés fédéraux soient inhabiles à voter aux élections municipales, et cependant, ces élections se font sur les listes élaborées de cette façon.

Sir CHARLES TUPPER : Rien ne saurait mieux attester l'insoutenable attitude du ministre des Finances que la défense que vient d'en faire l'honorable député de Halifax (M. Russell), l'un des jurisconsultes les plus éminents de la Chambre. Si l'honorable député n'a rien de plus fort que cela à alléguer en faveur de l'attitude prise par le ministre des Finances, ma tâche se trouve bien simplifiée.

Le fait que les listes sont confectionnées longtemps avant les élections n'infirme nullement mon affirmation, que cette disposition se trouve insérée dans la loi de la Nouvelle-Ecosse, comme peuvent le constater mes honorables collègues qui ont sous les yeux le texte même de cette loi que nous a fourni le Solliciteur général lui-même. Voici le texte même de cette disposition, qui figure aux Statuts revisés chap. 4, article 67.

Tous ceux qui, dans la quinzaine précédant l'élection, ont été employés ou ont touché un salaire ou des émoluments quelconques à titre d'employés aux ministères des Postes, de la Douane, du Revenu de l'intérieur, au service des phares, des chemins de fer de l'Etat, au bureau des terres de la Couronne, ou aux Travaux publics ou aux mines de la province ; mais rien, dans cet article, ne s'appliquera aux entrepreneurs.

Et ainsi de suite. Voilà donc une classe nombreuse d'électeurs privés de leur droit de suffrage par cette disposition législative, qui se trouve comprise dans la loi qu'on nous propose d'adopter ici.

M. RUSSELL : Oui est privé du droit de suffrage ? Non pas les employés fédéraux, mais les employés fédéraux qui, dans la quinzaine précédant l'élection, ont touché des émoluments.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami (M. Russell), j'appréhende fort, a examiné la loi au microscope.

M. RUSSELL : Si l'honorable député entend par là que j'ai étudié soigneusement la question, je ne le nie point.

Sir CHARLES TUPPER : Je le répète, tous ceux qui reçoivent des émoluments du gouvernement fédéral sont privés du droit de vote. La période de quinze jours n'intéresse ni les directeurs des postes, ni les employés de la douane, ni les employés des chemins de fer de l'Etat ; elle n'intéresse nullement ceux qui détiennent depuis nombre d'années ces emplois. Cela ne porte nullement sur la question soulevée par l'honorable député.

J'ai donné lecture de l'article déclarant que les sujets anglais, âgés de vingt et un ans révolus, et non privés du droit de suffrage par quelque autre article de la loi, ont droit d'être portés sur la liste. Voilà donc une incapacité décrétée par la loi. On ne saurait concevoir de preuve plus forte, plus accablante que celle-là. Si on me le permet, je rappellerai aux honorables députés la raison qui a porté la législature à établir cette incapacité. A cette époque, le ministre des Finances....

Le PREMIER MINISTRE : Je prie mon honorable ami de s'en tenir à la question débattue ; il s'agit en ce moment du droit de vote des Sauvages, et non pas du cens électoral de la Nouvelle-Ecosse.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) ignore peut être que je réplique au discours prononcé par le ministre des Finances cette après-midi. Si le ministre des Finances, qui siège sur les bancs ministériels, peut, sans

violer le règlement, discuter cette question comme il l'a fait, n'ai-je pas droit à la réplique ?

Le PRÉSIDENT (M. Campbell) : J'espère que les honorables députés s'en tiendront à la question.

Sir CHARLES TUPPER : Si j'ai eu tort, c'est d'avoir serré de trop près nos antagonistes. Il s'agit donc de rappeler comment cette incapacité a été décrétée par la loi de la Nouvelle-Ecosse. A cette époque, le ministre des Finances s'en souvient, le parti libéral était ouvertement hostile au gouvernement fédéral, et il se rappelle les paroles prononcées par le procureur général de la Nouvelle-Ecosse, en présentant son bill en 1871, paroles que voici :

Avant la clôture de la session, la Chambre adoptera des lois de nature à exclure de son sein tous les amis du Canada.

Telle était, à cette époque, la politique du parti libéral, et le bill en question tendait à empêcher tout employe du gouvernement canadien d'être mené au bureau de votation et de voter, bon gré, mal gré.

Le MINISTRE DES FINANCES : " Mené au bureau de votation," c'est bien cela.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne sais trop si c'était l'habitude de les faire marcher au bureau de votation, ou de les y conduire en voiture. Quoi qu'il en soit, voilà dans quelles circonstances la loi en question a été adoptée ; et je demande au Solliciteur général en loyal Canadien qu'il est, dévoué au maintien de la confédération dans toute son intégrité, de ne pas permettre qu'une semblable injustice soit commise ; mais je n'ai pas besoin de lui demander, puisqu'il nous a déjà déclaré qu'il est à modifier sa mesure de façon à assurer à ces employés l'exercice du droit de suffrage dont on les prive, et je l'en remercie bien sincèrement. Je sais que les rênes du pouvoir sont passées en d'autres mains, et que les employés fédéraux sont maintenant les serviteurs d'une administration libérale.

Loin de moi toutefois la pensée de prêter, un seul instant, mon appui à une injustice envers ces employés, quel que soit le parti au pouvoir. Je tiens à ce que le droit de suffrage soit exercé par des hommes indépendants et s'acquittant fidèlement de leur devoir à cet égard ; et quel que soit le parti au pouvoir, j'en ai la conviction, ces employés méritent qu'on leur confie ce pouvoir. J'ai été bien aise d'entendre le Solliciteur général déclarer qu'il veut protéger ces employés et qu'il va prendre les moyens de leur assurer l'exercice de leur droit de vote. Mais je me demande dans quelle situation il va se trouver vis-à-vis l'honorable député de Brant (M. Heyd), s'il faut que les sauvages soient privés de l'exercice de leur droit de vote, droit qu'ils ont jusqu'ici exercé avec sagesse et indépendance, et cela, parce que la législature de l'Ontario ne leur reconnaît pas ce droit. L'honorable Solliciteur va-t-il donc avoir deux poids et deux mesures? Comment va-t-il rendre le droit de suffrage à ces électeurs auxquels on l'avait ravi si injustement, que le parlement dût intervenir pour le leur restituer ? Je l'espère donc, le premier ministre et le Solliciteur général, qui paraît avoir fait une étude très sérieuse du projet de loi, envisageront avec calme la question et se demanderont si, tout en évitant les fortes dépenses qu'entraînait l'ancien système, et en faisant des listes provinciales la base de notre cens électoral, il ne serait pas possible d'avoir à adopter quelque principe général permettant au parlement de garder la réglementation de son propre cens électoral, système, à mon avis, absolument indispensable à l'indépendance et à la liberté de la Chambre des Communes, si l'on en juge d'après ce qui s'est passé dans les différentes provinces.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami s'est longuement étendu sur une question qui n'est pas devant la Chambre. La seule question actuellement en discussion est l'amendement proposé par l'honorable député de Brant (M. Heyd), touchant le droit de vote des sauvages.

M. FOSTER : Si mon honorable ami me permet de l'interrompre, la règle qu'il pose est-elle bien légitime ? Voici qu'un honorable député propose un amendement à une motion principale en discussion. Le premier ministre prétend-il que nous n'avons pas droit de débattre la motion principale en discutant l'amendement proposé, et qu'il faut se borner absolument à la discussion de l'amendement ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est là mon avis.

M. FOSTER : Alors, je demande la décision du président à ce sujet.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami veut bien se reporter aux débats de 1885, débats dont j'ai tout spécialement droit de me souvenir, puisqu'à cette époque, je faisais partie de l'opposition, il conviendra que nous nous sommes alors strictement bornés à l'amendement en discussion.

Le PRÉSIDENT (M. Campbell) : Le président, si je ne me trompe, a donné lecture de tout l'article 5, et la motion en discussion propose d'amender l'article dans son ensemble. A mon avis, le débat roule donc sur tout l'ensemble de l'article et sur l'amendement.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami me demande, au nom des principes mêmes du libéralisme, de ne pas permettre que sous l'empire de la loi nouvelle, tout une classe d'électeurs, les Sauvages, soient privés de droit de suffrage. Tout flatteur que soit pour moi l'éloge qu'il fait des principes du libéralisme, je dois avouer que, dans l'application de ces principes, nous sommes absolument aux antipodes. C'est en véritable tory et non pas en libéral qu'il applique ces principes. Je remarque qu'au cours de son argumentation, parlant de la décision rendue par un juge au détriment du parti de l'honorable député, il s'est servi de l'expression "bien que le juge fût de nos amis." L'honorable député, en énonçant ce privilège, a parlé en tory et non pas en libéral. Les juges ne sauraient être amis d'aucun parti politique. Le juge est chargé d'administrer la justice d'après la loi, et venir dire en plein parlement qu'un juge....

Sir CHARLES TUPPER : Si mon honorable ami me permet de l'interrompre, je lui dirai qu'en appelant ce juge mon ami, je puis invoquer à mon appui la plus haute autorité du pays.

Le PREMIER MINISTRE : J'ignore à quelle autorité l'honorable député fait allusion. Mais je

sais que lorsqu'il appelle un juge l'ami de son parti, il se sert d'un langage que nulle autorité, soit dans ce pays soit ailleurs, ne saurait autoriser. Tout ardent partisan qu'il ait été avant sa nomination, du moment qu'il monte au tribunal, le juge doit mettre de côté toutes ses attaches de parti. Mon honorable ami m'a demandé au nom des principes du libéralisme, de ne pas priver les sauvages de leur droit de suffrage, puis il s'est écrié : comment ! sera-t-il dit qu'un prétendu gouvernement libéral va priver une partie du corps électoral du droit de vote ? Telle n'est pas la question que nous sommes appelés à débattre. Il s'agit de savoir si le cens électoral sera réglementé par le parlement fédéral ou par les législatures locales ; et voilà en quoi nous différons d'avis. Les honorables députés de la gauche prétendent que c'est au parlement fédéral qu'il appartient de réglementer le cens électoral, tandis que, pour notre compte, en raison de la forme compliquée de notre système fédératif, nous soutenons que le meilleur moyen de résoudre le problème est d'uniformiser le cens électoral fédéral et provincial, c'est-à-dire que la même autorité doit réglementer le cens électoral pour les législatures locales et pour le parlement fédéral. Voilà donc le principe sur lequel repose ce bill, et je prétends que c'est un principe parfaitement légitime.

L'honorable député nous a dit qu'une semblable législation est inconnue dans les autres pays. Eh bien ! que l'honorable député jette un coup d'œil sur la république voisine, et il constatera que, bien qu'il y existe une dualité de législatures, le cens électoral est réglementé par une seule législature, celle de l'Etat, répondant à la législature provinciale ici. Toutefois, s'il s'agit d'envisager la question au point de vue abstrait, et de décider s'il est légitime d'accorder aux sauvages le droit de suffrage, je dois avouer que, pour mon compte, je n'hésiterais nullement à leur conférer ce privilège, après les témoignages rendus ici même à l'aptitude des sauvages à exercer ce droit. Mais dans tout système de gouvernement bien ordonné, quand il s'agit de faire une chose légitime, il ne suffit pas qu'elle soit juste en soi, mais il faut, en outre, que l'exécution en soit confiée aux autorités compétentes. Il y a quelques jours à peine, nous discutions en Chambre le bill concernant l'observance du dimanche, mesure fort excellente en soi. Toutefois, cette mesure a été rejetée, parce que, de l'avis d'une grande majorité des députés, il n'appartient pas au parlement de légiférer sur cette question, qui tombe plutôt dans le domaine de la législature provinciale, à qui il appartient d'en délibérer. Ainsi en est-il de la question de savoir s'il faut accorder aux sauvages le droit de vote. Voilà une question que le parlement doit s'abstenir de débattre, puisqu'elle intéresse les législatures locales. Que les sauvages aient autant d'aptitude que les blancs à exercer le droit de vote, voilà une assertion que je ne conteste point. Mais il en est de cette question, comme du bill relatif à l'observance du dimanche, ce n'est pas ici qu'il convient d'en délibérer. Dans certaines provinces, il peut être utile d'accorder aux sauvages le droit de vote ; or, sous le régime du cens électoral que nous sommes actuellement en train d'abroger cette question a été résolue d'une façon différente pour les diverses tribus de sauvages. Sous l'ancien régime, le droit de suffrage a été accordé aux sauvages des anciennes provinces, tandis qu'il a été refusé aux tribus des territoires du Nord-Ouest.

Sir WILFRID LAURIER.

Quelle en est la raison ? Pourquoi les Sauvages n'auraient-ils pas tous également droit de suffrage dans toutes les provinces ? Si, en justice, ils ont droit de vote dans les provinces de l'Ontario et de Québec, pourquoi ne l'auraient-ils pas également dans la province du Manitoba ? Je le répète, la loi du cens électoral ne confère pas le droit de vote aux sauvages de la province du Manitoba. Il doit y avoir une raison de ce fait. C'est que le parlement n'a pas jugé que les sauvages fussent assez avancés en civilisation pour qu'il pût leur accorder avec sûreté le droit de franchise. Qu'est-ce que cela prouve ? Que le droit de suffrage est une question d'intérêt provincial, subordonnée à l'éducation du peuple. Et à qui appartient-il de décider cette question ? N'est-ce pas à la législature de chaque province ? Pourquoi ce système compliqué de gouvernement fédéral, attribuant aux législatures provinciales le pouvoir de légiférer sur certaines questions, tandis qu'il donne au parlement fédéral juridiction sur d'autres questions ? Parce que certaines questions veulent être délibérées au point de vue provincial. A preuve, la question scolaire. D'aveu général, il n'eut pas été sage d'attribuer à la législature fédérale la réglementation de la question scolaire. C'est une question qui rentre strictement dans le domaine des législatures provinciales, en raison de la diversité des systèmes applicables à chaque province. Ainsi en est-il de la question du cens électoral. Je le répète, s'il s'agissait de délibérer sur la question abstraite de savoir s'il convient d'accorder le droit de vote aux sauvages, après les témoignages rendus ici ce soir même à leur aptitude à exercer ce droit, je consentirais volontiers à le leur accorder. Mais si les sauvages ont l'aptitude voulue pour exercer le droit de suffrage, comme on l'a affirmé cette après-midi, les législatures provinciales auxquelles il appartient de régler cette question, leur accorderont le droit de vote, et les honorables députés seront satisfaits.

Ainsi, dans la province de l'Ontario, où, grâce à Dieu, les libéraux sont au pouvoir, si les sauvages ont la compétence voulue pour voter, la législature délibérera de cette question. Ainsi en sera-t-il du Manitoba. Si les populations de ces provinces sont convaincues que les sauvages sont mûrs pour l'exercice de ce droit, il leur sera accordé. L'honorable chef et l'opposition affirme que le gouvernement libéral veut priver les sauvages de leur droit de suffrage. Je le répète, le parti libéral n'a pas pour principe d'enlever aux sauvages leur droit de vote, mais il veut laisser à l'autorité compétente en cette matière le soin de la réglementer. Je vais dire à l'honorable député quelle est la politique de son parti. Il a fait allusion au bill présenté par sir John Thompson, bill qu'il nous conseille d'adopter, et dont il voudrait insérer certaines prescriptions dans le projet de loi en discussion. Je ne crois pas être injuste envers l'honorable député, en déclarant qu'il conseille au gouvernement d'emprunter au bill de sir John Thompson la disposition tendant à faire des listes provinciales la base de notre cens électoral pour les élections fédérales. Le bill de sir John Thompson contient à cet égard une disposition que je signale à l'honorable député. Voici ce que décrète le paragraphe 2 de l'article 4 :

Aucun sauvage n'aura droit de faire inscrire son nom sur la liste des électeurs, à moins qu'il n'ait été émancipé d'après la teneur de la *Loi des sauvages*.

Une prescription similaire est décrétée par la loi de l'Ontario.

Les sauvages émancipés, qu'ils soient sauvages purs ou métis, auront droit de voter sans qu'ils aient besoin de cens à titre de propriétaires.

La loi de l'Ontario donne aux sauvages émancipés le droit de vote. Ce n'est pas ce que veut l'honorable chef de l'opposition, il rêve un état de choses différent, il renonce à la politique de son prédécesseur, sir John Thompson. Nous envisageons la question à un point de vue plus large que celui de sir John Thompson. Au sujet de cette question, comme sur nombre d'autres, nous prétendons que ce n'est pas ici que doit se régler cette question, mais dans la législature de chaque province à laquelle il appartient de décider, d'après le degré d'instruction des sauvages, s'il convient de leur accorder le droit de suffrage. Il y a certaines provinces où l'on peut leur accorder ce droit, tandis que dans les autres, la chose serait évidemment impossible. Et cependant, l'honorable député voudrait établir à ce sujet un système uniforme dans toutes les provinces. L'arrangement proposé établit clairement notre attitude à cet égard : nous voulons laisser la décision de cette question aux législatures provinciales. Je ne veux pas m'écarter des faits, et je n'ai qu'une observation à présenter à l'honorable député à cet égard. Faut-il confier ce devoir à la législature provinciale ou au parlement fédéral ? L'honorable député me permettra bien de lui rafraîchir la mémoire et de lui dire que, pendant les dix-neuf premières années de la confédération, les élections fédérales se firent sur les listes élaborées par les législatures locales. Je lui rappellerai, en outre, que pendant cette période de temps, nulle plainte n'a été formulée contre ce système. Je lui rappellerai encore que sous le régime du cens électoral établi en 1885 par le parlement fédéral, pas une année ne s'est passée sans qu'il ait été formulé de très sérieux griefs à cet égard. Je le demande à mon honorable ami : n'est-il pas vrai que, si cette loi n'est pas adoptée cette session-ci, nous serons obligés de faire reviser les listes fédérales ?

Il n'est pas un seul député qui ne tremble à la perspective d'avoir à s'imposer, en juillet prochain, la fatigue et la dépense qu'entraîne la revision des listes. Si les honorables députés ont un meilleur système à nous proposer, qu'ils le fassent ; or, entre le cens électoral fédéral et le système provincial, entre les listes fédérales et les listes provinciales, le choix est facile, puisque, pendant dix-neuf années nous nous sommes servis des listes et du cens électoral des provinces.

M. MILLS : Le très honorable premier ministre nous a dit qu'avant 1885, la loi fédérale a laissé la réglementation du cens électoral aux différentes provinces, sans que ce système donnât lieu au moindre grief. Sur ce point, je diffère entièrement d'avis avec le leader de la Chambre. Il s'est élevé de très sérieux griefs, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, où certains électeurs furent privés du droit de vote aux élections locales. Leurs noms furent biffés des listes provinciales, et ces électeurs se trouvant ainsi privés du droit de suffrage, se trouvèrent dans l'impossibilité de voter aux élections féderales. La Chambre fut saisie de cette question en 1882. Il existait donc un grief à cette époque, et cela se passait avant l'établissement du régime du cens électoral de 1885. Le grief en question avait un caractère de gravité tel, à cette époque, que le parlement dût porter une loi pour restituer le droit de vote à ceux qui avaient été privés par l'inique loi portée par la législature de la Nouvelle-Ecosse en 1871, et ce droit leur fut restitué par une disposition législative spéciale inscrite dans une mesure adoptée par la Chambre en 1882.

Ce fut sir John Macdonald qui saisit le parlement de la loi de 1882, qui fut votée par la Chambre et transmise au Sénat. Le Sénat l'amenda, parce qu'il était venu à l'oreille des sénateurs que quelques-uns de ceux qui avaient été privés de leur droit de vote, pour me servir des paroles mêmes du leader de la Chambre, étaient assez instruits pour voter d'une façon sensée aux élections fédérales.

Le Sénat amenda la loi votée par cette Chambre de façon à donner à ceux qui avaient été privés de leur droit de suffrage la faculté de voter aux élections fédérales qui étaient alors à la veille de se faire. Le très honorable premier ministre se trompe donc en affirmant qu'avant 1885, il n'avait jamais été formulé de plaintes touchant le mode de réglementation du cens électoral des provinces. J'ai entendu dire que le ministre des Finances (M. Fielding) se glorifiait de l'ouvrage accompli par la Nouvelle-Ecosse, en privant ces électeurs de leur droit de vote. Il essaie maintenant de faire retomber sur autrui la responsabilité de cette loi, mais, je ne crains pas de l'affirmer, il ne saurait se débarrasser de la responsabilité de cette loi infâme et inique.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MILLS : L'honorable député d'Inverness (M. McLennan) se range à mon avis, j'en suis bien aise. Je sais qu'à une certaine époque de sa carrière politique, il m'aurait approuvé, et s'il a, depuis, tourné le dos à son parti, je ne doute pas qu'il ait eu d'excellentes et importantes raisons de le faire. C'est sur le ministre des Finances, plus que sur tout autre, que doit retomber la responsabilité d'avoir maintenu ce régime électoral à la Nouvelle-Ecosse. Bien qu'il ne fût pas législateur en 1871, il se trouvait, toutefois, au foyer même de l'anti-fédéralisme et de la doctrine de l'annexion, et c'est ce mouvement qui provoqua l'établissement de cette loi privant du droit de suffrage une partie de la population de la Nouvelle-Ecosse, et qui en assura le maintien dans sa teneur actuelle en Nouvelle-Ecosse. On a demandé si le quatrième article de la loi de 1871 est toujours en vigueur à la Nouvelle-Ecosse. Je réponds affirmativement, et que non seulement elle empêche ces électeurs de voter aux élections, mais encore de faire porter leurs noms sur la liste. Les incidents qui se sont produits au cours de la séance de cette après-midi attestent avec évidence l'avantage de nommer des reviseurs versés dans la loi, puisque même les avocats en Chambre ne s'accordent pas sur la véritable interprétation de la loi du cens électoral de la Nouvelle-Ecosse.

Nous voyons l'honorable député de Halifax (M. Russell) discuter la question avec quelques honorables membres de la gauche, et bien qu'il n'y ait pas d'avocat plus éminent que lui dans ma province siégeant de l'autre côté de la Chambre, cependant, il diffère d'opinions avec d'autres avocats habiles sur la question de savoir quels sont ceux qui, d'après l'acte, ont le droit de faire inscrire leurs noms sur la liste électorale de la Nouvelle-Ecosse. Si tel est le cas pour les avocats, quelle misère auront les reviseurs qui n'ont aucune connaissance de

la loi, mais qui sont partisans avant tout ? Ils ne connaissent pas la loi, tout en possédant l'instruction nécessaire pour faire leurs propres affaires, ils sont partisans avant tout, et, étant toujours dans le doute, ils s'adressent aux menteurs de leurs partis qui veulent faire entrer ou rayer des noms de la liste, et ils agissent exactement comme le veulent ces meneurs politiques. Si vous avez un homme qui peut reviser ces listes avec intelligence, un homme qui sait quelle interprétation il faut donner à la loi, et qui a le courage de ses convictions, alors, vous aurez une liste des votants bien préparée. Le très honorable premier ministre a dit que le gouvernement voulait laisser la revision des listes électorales aux autorités provinciales, parce que, à son avis, les législatures provinciales connaissent mieux les conditions locales. Je crois qu'il a aussi prétendu qu'elles savaient quels étaient ceux qui étaient suffisamment instruits pour pouvoir voter à l'élection d'un membre de ce parlement. Dans tous les cas, il a fait allusion aux sauvages, et si cette expression doit s'appliquer aux sauvages, elle comprend les électeurs de cette race qui sont privés du droit de vote dans la Nouvelle-Ecosse. Non seulement il y a un certain nombre d'entre eux dont les noms ne figurent pas sur les listes, mais on en empêche plusieurs de voter au moyen du serment que l'on veut leur faire prêter, et y a-t-il un homme qui ose me dire que ces gens ne sont pas assez intelligents pour voter à une élection dans les intérêts du pays ?

Si ce bill est adopté dans sa forme actuelle, ce sera la loi la plus dégradante qui ait jamais été adoptée par ce parlement. Ce n'est rien moins que rétrograder que de placer une telle loi dans nos statuts.

En 1892 ou 1893, j'ai appelé l'attention de la Chambre sur cette loi honteuse du cens électoral dans la Nouvelle-Ecosse, et j'ai essayé de faire adopter une mesure de représailles par le parlement, laquelle aurait eu pour effet de priver de leur droit de vote aux élections fédérales tous les employés de la législature provinciale, afin de forcer cette dernière à faire disparaître cette clause de la loi électorale provinciale, qui prive de leurs droits de vote aux élections locales tous les employés du gouvernement fédéral. Le ministre des Finances avait raison, jusqu'à un certain point, de dire que la province de la Nouvelle-Ecosse n'avait adopté aucune loi ayant pour but d'empêcher un citoyen de cette province de voter à l'élection d'un député pour le parlement fédéral. Ils n'avaient pas le droit de faire cela, mais la législature a adopté une loi destinée à empêcher les noms des employés fédéraux d'être placés sur la liste, et les privant de leur droit de vote aux élections provinciales, et cette loi est contenue dans le bill qui est actuellement soumis à la Chambre. De sorte que s'il est adopté, la législature de la Nouvelle-Ecosse se trouvera avoir passé une loi qui défendra aux employés du gouvernement fédéral de voter à l'élection des membres de cette Chambre. Je suis d'avis qu'il est du devoir des honorables membres de la gauche de faire à ce bill l'opposition la plus prononcée—une opposition continue, si vous l'aimez mieux. Cette Chambre pourrait, il me semble, adopter une loi honnête et juste pour tous. Considérez tous les hommes comme étant sur le même pied devant la loi, et adoptez une loi du cens électoral qui rendra justice à tous les citoyens. Une loi de cette nature fera honneur à cette Chambre et au pays. L'honorable chef de la Chambre nous a cité comme exemple les Etats-Unis, où ce sont le différents Etats qui établissent le cens électoral de ceux qui auront droit de vote aux élections fédérales.

Cela est vrai ; mais le parlement fédéral conserve la haute main sur ce privilège. N'en a-t-il pas agi ainsi lorsque le 15e amendement a été adopté, accordant le droit de vote à la population de race noire des Etats-Unis ? La teneur de cet amendement ne rencontrait pas l'approbation d'un grand nombre des Etats du sud, mais, malgré cela, le parlement fédéral adopta cet amendement ; et il existe d'autres actes dont je ne puis me rappeler les noms dans le moment, qui furent adoptés par le parlement fédéral des Etats-Unis, et qui démontrent qu'il n'a jamais cessé de conserver la haute main sur le cens électoral des différents Etats, en vertu duquel se fait l'élection des membres de la Chambre fédérale.

Je crois qu'il serait déshonorant de notre part de confier à d'autres parlements les responsabilités et les devoirs qui nous incombent. Ce serait rétrograder, et je proteste de toutes mes forces contre une transaction de cette nature. Ce bill contient de nombreuses injustices et il devrait être modifié ; mais il n'y a pas d'article de ce projet de loi qui ait plus besoin d'être modifié que celui que nous sommes à étudier.

M. McLENNAN (Inverness) : L'honorable député d'Annapolis (M. Mills) possède une voix mélodieuse ; il a présenté des arguments qui, à son point de vue, peuvent avoir une certaine valeur, mais les remarques qu'il a faites n'ont pu exciter mon enthousiasme jusqu'au point de l'applaudir d'une façon aussi bruyante que l'ont fait certains députés. La vérité, c'est que je ne l'ai pas applaudi du tout. Je dois dire quant à ce qui concerne l'application de la loi du cens électoral dans la province de la Nouvelle-Ecosse, que j'ai fait partie pendant seize ans du conseil municipal d'Inverness, à qui incombait le devoir comme aux autres municipalités de mettre en vigueur l'acte du cens électoral de cette province. Je ne suis pas un avocat, et par conséquent, je ne puis pas prendre part à la discussion que l'honorable député d'Annapolis a déclaré être uniquement du ressort des avocats qui siègent dans cette chambre.

J'ai fait partie d'un conseil municipal qui était chargé de mettre la loi à exécution, et non pas d'ergoter à propos de ceci ou de cela. Nous l'interprétions au meilleur de notre connaissance et l'appliquions conformément à l'intention pour laquelle elle avait été adoptée par la législature de la Nouvelle-Ecosse. Voici comment nous appliquions les principes posés dans l'acte du cens électoral de la Nouvelle-Ecosse : Cette loi accordait le droit de vote, basé sur la valeur de la propriété ou du revenu ; et ces deux cens étaient réunis, les estimateurs préparaient la première copie de la liste électorale, et l'affichaient dans trois endroits publics dans les différents districts électoraux. Puis ils copiaient tous les noms de ceux qui se trouvaient déjà sur ces listes et qui y étaient indiqués comme possédant le cens électoral requis. Ces reviseurs ne connaissaient pas, ou n'étaient pas censés savoir si ces noms étaient ceux d'employés fédéraux, ou non. Cela fait, toute personne qui constatait qu'elle possédait le cens électoral voulu s'adressait aux reviseurs pour leur demander d'entrer son nom sur la liste électorale jusqu'à une date

déterminée. Encore là, les reviseurs n'étaient pas censés savoir si ceux qui faisaient cette demande recevaient leur salaire ou revenu du gouvernement fédéral ou du gouvernement local, d'une corporation privée, ou d'un simple individu. Les reviseurs n'avaient pas d'affaire à s'occuper de cela, et ils n'ont jamais, à ma connaissance, pris la peine de se renseigner sur ce point.

Les reviseurs se réunissent à une époque fixée par la loi et reçoivent ces demandes, et là et alors, ils préparent cette liste comme étant celle qui contient les noms de tous les électeurs habiles à voter aux élections municipales, et aux élections pour les membres de la législature. Je le demande au chef de l'opposition ou à l'honorable député d'Annapolis : de quel droit ces reviseurs pouvaient-ils mettre de côté aucun des noms de ceux que je viens d'indiquer ? Quelle preuve pouvaient-ils faire qu'un tel et un tel était un employé du gouvernement fédéral ? Tout ce dont ils avaient besoin de savoir, c'était si ces personnes possédaient les propriétés ou les revenus nécessaires pour leur donner droit de voter.

Les listes étaient donc préparées de cette manière et contenaient ces deux espèces d'électeurs possédant le cens électoral. Lors d'une élection municipale, tous ceux dont les noms figuraient sur la liste allaient voter. Si quelques-uns d'entre eux étaient frappés d'incapacité d'après la loi électorale provinciale, cette question était décidée au bureau de votation. Lorsque les élections locales avaient lieu, on se servait des mêmes listes, et là encore, s'il existait certaines causes d'incapacités, elles pouvaient être soulevées dans le bureau de votation. Par exemple, en 1882, il y eut dans la Nouvelle-Ecosse une élection provinciale et une élection fédérale. Les listes préparées par les autorités municipales servirent aux élections fédérales. L'électeur dont le nom figurait sur les deux listes vota deux fois cette journée-là ; il commençait par voter pour le député à la législature, et allait ensuite déposer son bulletin de vote en faveur d'un des candidats à la charge de député fédéral ; et c'était au candidat ou à l'agent de ce dernier qui croyait que cet électeur leur était opposé à demander qu'on ne le laissât pas voter, parce qu'il était un employé du gouvernement fédéral. Je ne comprends donc pas comment il se fait que l'honorable député d'Annapolis et l'honorable chef de l'opposition puissent trouver que cette loi est une telle source d'iniquités. Je représente un comté qui possède une population de 27,000 âmes ; sur ce nombre il y a 6,000 électeurs ; j'ai subi plusieurs luttes électorales dans ce district, tant locales que fédérales, et je n'ai jamais eu connaissance que le nom d'un employé du gouvernement fédéral ait été retranché de la liste des électeurs. J'ai su que dans certains cas, des électeurs de cette catégorie avaient été récusés dans le bureau de votation, mais je n'ai jamais entendu dire qu'un nom avait été retranché des listes électorales par les reviseurs dans ce comté. J'ai fait longtemps parti du conseil municipal d'Inverness, je suis aussi passablement au courant de ce qui se passe dans les autres municipalités de la province, et je n'ai jamais entendu dire que les choses ne se passaient pas comme je viens de l'indiquer, relativement à la mise en vigueur de l'acte du cens électoral.

Je n'hésite donc pas à dire, pour ma part, que la population de la Nouvelle-Ecosse n'a aucune objection à avoir la haute main sur le cens électoral des électeurs pour les élections fédérales, locales ou municipales. Si, par exemple, un sauvage de la province de l'Ontario désire avoir droit de voter, comme la chose semble exister, s'il faut en croire la requête qui a été lue à la Chambre ce soir, la population de la province de l'Ontario sera certainement plus en état de déclarer si les sauvages doivent avoir ou non le droit de voter à l'élection d'un député au parlement, que la population de la Nouvelle-Ecosse ou d'aucune autre province.

Quelques VOIX : Non.

M. McLENNAN (Inverness) : Voilà exactement le but que veut atteindre actuellement le bill qui est maintenant soumis au parlement, c'est-à-dire, accorder aux électeurs de chaque province le droit de déclarer quels sont ceux qui doivent voter à l'élection d'un représentant de cette province dans le parlement fédéral. Et comme l'a dit avec raison l'honorable chef du gouvernement, cet état de choses existait depuis dix-neuf ans, et d'après la connaissance que je possède de l'histoire de cette époque, dans ma province natale, je suis bien persuadé que ce parlement n'était pas justifiable d'adopter une loi du cens électoral fédéral, à cause de difficultés existant pour la mise en vigueur de la loi du cens électoral de la Nouvelle-Ecosse. Je n'hésite donc pas à voter en faveur du bill qui est actuellement devant la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable préopinant m'a posé une question, et je me propose de lui répondre brièvement. Il m'a demandé de dire sur quoi je me basais pour critiquer la manière de préparer les listes de la Nouvelle-Ecosse. Il a passé tout son temps à dire à la Chambre qu'il ne savait pas comment s'y prendre pour s'acquitter des devoirs dont il était revêtu en qualité de reviseur.

M. McLENNAN (Inverness) : Non pas en qualité de reviseur, mais comme conseiller municipal, ayant le droit de nommer ceux qui appliquent la loi.

Sir CHARLES TUPPER : Très bien ! il a ajouté qu'il s'était occupé de la préparation des listes d'électeurs.

M. McLENNAN (Inverness) : Pas du tout. J'ai dit que j'avais été conseiller municipal, et qu'en cette qualité, j'avais le droit de nommer ceux qui mettaient la loi en vigueur.

Sir CHARLES TUPPER : Dans ce cas, l'honorable député a employé le temps de la Chambre à parler d'une chose qui ne se rapporte pas à la discussion. Personne n'a mis en doute le droit que peut avoir un conseiller municipal de placer les noms de tous ceux qui y ont droit de suffrage sur le rôle de cotisation.

M. McLENNAN (Inverness) : Si l'honorable député veut prendre la chose de cette manière, j'ai bien peur que je ne sois pas seul dans ce cas.

Sir CHARLES TUPPER : Les devoirs des reviseurs sont indiqués dans l'acte, et ils sont tenus en préparant les listes de laisser de côté le nom de tout homme à qui la loi de la Nouvelle-Ecosse n'accorde pas le droit de voter à l'élection d'un député pour l'Assemblée législative. La loi déclare que les noms de ces personnes ne doivent pas être placés sur la liste, et il est du devoir des reviseurs de ne pas les y inscrire. Par conséquent, nous n'avons

rien à faire avec sa conduite en qualité de conseiller municipal. Cette question n'est pas soumise à la Chambre. Il s'agit actuellement des listes d'électeurs, et s'il ne parle pas de ce qu'il a fait en sa qualité de reviseur, ce qu'il a dit n'a rien à faire avec la question qui fait l'objet de la discussion. Il s'agit de savoir si, dans la préparation des listes d'électeurs, les reviseurs peuvent y inscrire les noms de personnes à qui la loi de la Nouvelle-Ecosse n'accorde pas le droit de vote.

M. McLENNAN (Inverness) : L'honorable chef de la gauche veut-il répondre à cette question ? Supposons qu'il soit lui-même un reviseur et que l'estimateur lui remette une liste, comment pourra-t-il s'y prendre en revisant cette liste et en vérifiant les noms des personnes qui possèdent le cens électoral voulu, pour connaître qu'un certain nombre d'entre elles sont à l'emploi du gouvernement fédéral ?

M. MILLS : Les organisations de partis l'avertiront du fait dans chaque comté.

M. McLENNAN (Inverness) : Comment pourra-t-il s'assurer si ces personnes sont ou non à l'emploi du gouvernement fédéral ?

Sir CHARLES TUPPER : Ces employés fédéraux sont connus de tous. L'honorable député voudrait-il prétendre que lui-même ou le reviseur du comté d'Inverness ne connaissent pas tous les directeurs de la poste et tous les douaniers de la municipalité, et ainsi de suite ?

M. McLENNAN (Inverness) : Supposons qu'il y aurait une demi-douzaine de personnes portant le même nom, comment le reviseur pourrait-il s'y prendre pour dire qu'un tel est directeur de la poste ou douanier ? Par exemple, il pourrait y avoir une demi-douzaine de personnes portant le nom de John Macdonald.

M. McINERNEY : L'honorable député d'Inverness (M. McLennan) a fait une importante déclaration dans le premier discours qu'il a prononcé ce soir. Il a donné comme preuve que les listes des électeurs étaient bien préparées avant 1885, le fait qu'elles avaient servi dans tous les comtés tant pour les élections fédérales que pour les élections provinciales. Or, l'honorable député du Cap-Breton (M. McDougall) me dit que cela n'a pas eu lieu dans son comté, mais que des listes distinctes furent préparées pour les deux élections locales et fédérales, et que sur cette dernière, les noms des employés que l'acte du cens électoral de la Nouvelle-Ecosse prive de leur droit de vote, et qui sont énumérés dans le mémoire qui a été ajouté à ce bill par le Solliciteur général, ne figuraient pas sur la liste préparée pour les élections fédérales. S'il en est ainsi, M. l'Orateur, l'argument apporté par l'honorable député d'Inverness n'a plus sa raison d'être, et la conclusion qui en découle n'est pas justifiable.

M. McLENNAN : J'ai parlé des listes de 1882.

M. McINERNEY : Il est vrai que j'ai dit cela, mais cela n'affaiblit en rien la force de mon argument, parce que l'acte du cens électoral n'est devenu en vigueur qu'en 1885. De sorte que, en 1882 ou 1879, quelle que soit l'année que vous preniez antérieure à 1885, la prétention de l'honorable député n'est plus qu'une absurdité. Il donne pour raison de l'honnêteté de ces listes que l'on s'en est servi dans les deux élections tant fédérale que provinciale. Or, je crois savoir de bonne source, et l'honorable député ne contredit pas le fait, que dans les comtés de la Nouvelle-Ecosse, une liste fut préparée pour les élections locales et une autre liste tout à fait différente fut préparée pour les élections fédérales, et sur cette dernière ne figuraient pas les noms de ceux qui, étant à l'emploi du gouvernement fédéral, se trouvaient à ne pas avoir droit de vote par suite de la loi provinciale.

M. RUSSELL : M. l'Orateur....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. RUSSELL : Avec la permission de l'honorable député, je voudrais poser une question.

M. McINERNEY : L'honorable député de Halifax (M. Russell) en est rendu à son sixième discours sur cette question.

M. RUSSELL : Combien l'honorable député (M. McInerney) en a-t-il fait lui-même ?

M. McINERNEY : Celui-ci est le seul. Je me suis levé plusieurs fois pour prendre la parole, mais j'ai toujours été obligé de céder le pas à quelqu'un, en particulier à l'honorable député d'Inverness. Je me suis levé avant lui et je me suis adressé à l'Orateur, mais sur la demande de ce dernier, j'ai permis à l'honorable député de parler. Maintenant, j'ai l'intention de dire ce que j'ai à dire aussi brièvement et aussi bien que possible. Je crois avoir répondu au seul argument important apporté par l'honorable député d'Inverness. Si la conclusion à laquelle il en est arrivé était basée sur cet argument, elle doit être nécessairement fausse.

Le premier ministre est venu jeter une nouvelle pomme de discorde dans le débat. Il est le premier à énoncer la doctrine que le cens appartient aux législatures locales. Je voudrais bien savoir de lui s'il énonce cette doctrine comme un principe constitutionnel, ou comme une question de politique. L'honorable ministre serait bien aimable s'il nous disait quelle position il entend prendre sur la question. Il ne peut certainement pas prétendre, en présence des nombreux avocats qui font partie de cette Chambre, en présence d'hommes qui connaissent la constitution de leur pays, en présence des membres intelligents de cette Chambre, qu'une telle doctrine est constitutionnelle. Car ce n'est rien autre chose qu'une absurdité, il est reconnu qu'elle est contraire aux faits, et complètement erronée. Les députés qui occupent les dernières banquettes de la droite ont applaudi à sa déclaration, mais il n'en a pas été de même du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) du ministre des Travaux publics (M. Tarte), et du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), de l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick) et de l'honorable député de Lambton (M. Lister). Il n'y a pas un avocat de quelque importance du côté de la droite qui ait applaudi à cette doctrine énoncée pour la première fois dans cette Chambre, énoncée pour la première fois devant une assemblée délibérante de quelque importance au Canada, énoncée pour la première fois devant des hommes intelligents, qu'aux législatures locales appartient le

droit de réglementer le cens électoral de ce pays. Cette doctrine est erronée et inconstitutionnelle.

Ce parlement a certainement le pouvoir de déclarer quel sera le cens électoral de ceux qui auront le droit de voter pour l'élection d'un membre de cette Chambre. L'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) nie-t-il cela ? Je ne veux pas dire que nous ne pouvons pas déléguer ce pouvoir aux législatures provinciales. Il est possible que l'honorable ministre veuille prétendre que la chose est vraie comme question d'administration. Mais s'il veut déclarer de son siège dans cette Chambre que la constitution accorde aux législatures le droit d'agir comme bon leur semble, relativement au cens des électeurs fédéraux, je nie cette doctrine de la manière la plus formelle, et je ne crois pas qu'il y ait un seul avocat, même parmi les honorables membres de la droite, qui consente à accepter cette déclaration.

Je serais grandement surpris de trouver parmi les gens de bon sens, un seul homme disposé à énoncer la doctrine qu'aux législatures provinciales seules appartient le droit de dire quel sera le cens électoral de ceux qui éliront les membres du parlement canadien. Mais si l'honorable premier ministre veut prétendre qu'il s'agit là d'une question d'administration, dans ce cas, il tourne la difficulté et fait un mouvement rétrograde. Je comprends que le parti libéral a prétendu être un parti aimant le progrès. Qui a jamais entendu dire que le parti libéral anglais ait, par exemple, adopté une loi pour restreindre le droit de vote ? Pour ma part, je ne l'ai jamais entendu dire. Au contraire, M. Gladstone et le parti libéral anglais se vantaient d'avoir accordé le droit de vote à un grand nombre de personnes qui ne l'avaient jamais eu auparavant. Les honorables membres de la droite ont donc fait un pas en arrière. Peuvent-ils me nommer une seule confédération dans l'univers où le cens électoral n'est pas uniforme, et où le pouvoir de réglementer le droit de vote n'est pas entre les mains des autorités fédérales ?

Le PREMIER MINISTRE : Dites-vous cela sérieusement ?

M. McINERNEY : Oui, je vous demande cela le plus sérieusement du monde. Dans la république suisse, il n'y a pas de loi qui décrète l'uniformité du cens, et il appartient au gouvernement centrale de dire ce qu'il sera. N'en est-il pas tout à fait de même dans la confération germanique, même depuis une époque reculée ? Je puis citer à l'honorable premier ministre les divers articles des constitutions de ces pays, sur lesquelles je me base pour parler ainsi, parce que je les ai en ma possession. Toutes déclarent que le cens devra être uniforme, ou bien que le gouvernement central gardera le pouvoir de le réglementer. De ce côté-ci de l'Atlantique, dans la république du Brésil ; ou plutôt les Etats-Unis du Brésil—parce que ce pays forme aujourd'hui une confédération—la même doctrine y est en vigueur que celle qui existe dans les vieux pays que je viens de mentionner. L'honorable ministre pourrait peut-être me citer, de son côté, comme exemple les Etats-Unis d'Amérique. Dans ce pays, la loi reconnaît le suffrage universel, et tout citoyen américain âgé de 21 ans a droit de vote. Je ne suis pas ici pour prétendre que dans certains Etats on n'a pas restreint ce droit de vote, tandis que dans d'autres, on en a étendu les limites au delà des principes admis, par exemple dans le Wyoming, où les femmes ont le droit de voter.

Aux Etats-Unis, la constitution reconnaît comme principe général que tout citoyen âgé de 21 ans doit avoir droit de vote. Mais il existe une différence importante entre le principe sur lequel est basée leur constitution et celui sur lequel la nôtre est basée. Chez nos voisins, il est bien connu que tout pouvoir qui n'est pas spécialement énoncé dans la constitution comme appartenant aux autorités fédérales, appartient aux autorités de chaque Etat ; tandis que chez nous, c'est le principe contraire qui existe, c'est-à-dire que tout pouvoir qui n'est pas spécialement accordé aux autorités locales, appartient de droit aux autorités fédérales.

Ainsi, il y a pour le Canada une raison de plus que pour les Etats-Unis, de conserver entre nos mains la réglementation du cens électoral. J'ai donc été surpris d'entendre le très honorable monsieur exposer la doctrine constitutionnelle,—si c'est là une doctrine constitutionnelle—que la réglementation du cens électoral de ce pays appartient aux autorités provinciales. Je suis d'autant plus surpris, qu'après avoir annoncé que c'était là la politique du parti libéral, il cherche maintenant à nous faire revenir en arrière, et à restreindre le droit de suffrage en en confiant la réglementation aux différentes provinces.

J'approuve de tout cœur les remarques de l'honorable député de Lambton (M. Lister). Je suis convaincu que celui-ci est parfaitement sincère. C'est à propos qu'il a attiré l'attention sur le fait que le parti libéral a promis, depuis de longues années, que s'il arrivait au pouvoir, il abrogerait l'acte du cens électoral et ses amendements. Le parti libéral a vigoureusement protesté contre l'adoption de cet acte, et, à maintes reprises, jusqu'aux dernières élsctions, il n'a cessé de protester énergiquement contre ce qu'il appelait les iniquités de l'acte du cens électoral de 1885. J'admets, M. le président, que c'était là un de ses devoirs, et je loue le parti libéral de remplir aujourd'hui ses engagements, et de mettre à exécution un des articles de son programme. Je dis qu'il est tenu de racheter ses promesses ; et lorsqu'un honorable député a déclaré devant cette Chambre que je faisais une menace en disant que cette mesure ne recevrait pas la sanction de ce parlement, et que par là, je voulais faire entendre qu'un autre corps la rejetterait, il s'est trompé ; rien n'a jamais été aussi loin de ma pensée, et je ne puis voir comment on a pu aussi mal me comprendre. Lorsque j'ai prononcé ces paroles, un honorable membre de la droite m'a interrompu en me demandant : Où ce bill sera-t-il rejeté ? Et j'ai répondu : Dans cette Chambre.

Par conséquent, lorsque l'honorable député m'a accusé d'avoir fait des menaces et d'avoir dit que ce bill serait rejeté par une autre Chambre, il m'a mal compris. Ce n'est pas là, je crois, la politique que l'on suivra au sujet de ce bill. Je ne suis pas ici pour dicter ses devoirs à n'importe quelle branche du parlement au sujet de ce projet de loi, ou de quelque autre bill. Je pense que chaque branche du parlement est libre d'agir comme il lui plaît relativement à n'importe quel projet de loi. Mais il m'est permis de dire que, le parti libéral ayant fait de l'abrogation de l'acte du cens électoral de 1885 un des articles de son programme, il est de son devoir d'être fidèle à sa politique. Je crois que sur ce point, le parti libéral exécute la volonté du peuple de ce

pays,—je l'admets volontiers. Il serait étrange de ma part, M. le président, de ne pas l'admettre. La Chambre peut ne pas prendre beaucoup d'intérêt à m'entendre expliquer mon attitude au sujet de l'acte du cens électoral de 1885 ; quoi qu'il en soit, on me permettra de rappeler à la Chambre—je ne suis mû par aucun sentiment de vanité—qu'en entrant ici pour la première fois en 1893, on m'a fait l'honneur de m'inviter à proposer l'adresse en réponse au discours du trône. Bien qu'il ne fût pas fait mention de l'acte du cens électoral dans le discours du trône, je m'éloignai alors de mon sujet, et je déclarai que j'étais en faveur de l'abrogation de l'acte de 1885.

Mais si le parti libéral est tenu de remplir les promesses qu'il a faites d'abroger l'acte du cens électoral, il ne s'ensuit pas—je pense que l'honorable député de Lambton tombera d'accord avec moi sur ce point—qu'il doive nécessairement le remplacer par celui-ci. L'abrogation de l'acte du cens électoral ne comporte pas nécessairement l'adoption d'une proposition de la nature de celle dont la Chambre est saisie.

J'admets volontiers que le Solliciteur général a fait de son mieux, dans la situation difficile où il se trouve, pour préparer le présent projet de loi, mais il est de mon devoir de dire, après une étude attentive, que ce bill n'a pas été, à mon avis, pris en considération par tous les députés qui représentent les différentes provinces dans le gouvernement. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, par exemple, me dira-t-il qu'il a étudié ce bill et qu'il a aidé à le préparer dans sa forme actuelle? Je puis assurer mon honorable ami que certains articles de ce projet de loi sont absolument inapplicables dans sa propre province, et il le sait. Lorsqu'il était procureur général du Nouveau-Brunswick, il a lui-même présenté un bill afin de diviser la paroisse de Dundas, située dans le comté que je représente. Tous les électeurs de cette paroisse ne formaient, pour les fins d'élection provinciale, qu'un seul arrondissement de votation et votaient tous au même bureau de scrutin. Il retrancha une faible partie de cette paroisse et fit un arrondissement de votation séparé, mais c'est tout ce qu'il fit, et lorsque vint, un peu plus tard, l'élection provinciale, le shérif et le président d'élection ne savaient que faire. Celui-ci télégraphia à l'honorable ministre (M. Blair) afin de savoir ce qu'il devait faire, et je puis dire que l'honorable monsieur n'avait aucune opinion à lui donner et ne pouvait dire ce qu'il fallait faire. Pas un avocat ne pouvait dire ce qu'il y avait à faire, parce que l'acte divisant la paroisse ne contenait aucune disposition permettant de dresser une liste séparée pour chaque arrondissement, de sorte que le président d'élection était dans le plus grand embarras. Avec cet exemple devant les yeux, je ne puis croire que le ministre des Chemins de fer et Canaux, l'ancien procureur général du Nouveau-Brunswick, ait aidé à préparer un bill comme celui-ci, dans lequel on déclare adopter pour les fins fédérales, les arrondissements de votation et les listes électorales des différentes provinces.

Laissez-moi dire au Solliciteur général que dans les paroisses de Dundas et de Wellington, situées dans mon comté, il y a de 900 à 1,000 votants dans chacune de ces paroisses, et que tous votent au même bureau de scrutin. Si vous adoptez les arrondissements de votation provinciaux pour les élections fédérales, comment allez-vous faire voter 900 ou 1,000 électeurs dans le même bureau de vote dans une seule journée ? Comment pouvons-nous supposer, par conséquent, que l'ex-procureur général du Nouveau-Brunswick, ayant dans l'esprit les circonstances que je viens de mentionner, ait pris ce bill en considération et l'ait approuvé? Je ne crois pas que le cabinet ait sérieusement étudié ce bill.

Lorsque le parti s'est mis à l'œuvre afin d'abroger l'acte du cens électoral, j'aurais cru qu'il aurait marché de l'avant, au lieu de rétrograder. J'aurais cru que le parti libéral qui a dans ses rangs des hommes comme le ministre des Chemins de fer et Canaux, le lieutenant-gouverneur de la province de l'Ontario (sir Oliver Mowat), qui a fait partie jusqu'à dernièrement du ministère, le ministre des Finances, et d'autres représentants distingués des différentes provinces qui ont autrefois proclamé le suffrage universel,—j'aurais cru, dis-je, qu'un gouvernement libéral composé de tels hommes aurait présenté une mesure large, et non une mesure pour restreindre le droit de suffrage ainsi que le fait sans aucun doute le présent projet de loi.

Comment se fait-il qu'ayant dans ses rangs des hommes comme l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) qui, depuis aussi longtemps que je puis me rappeler, a élevé la voix dans la législature provinciale, session après session, en temps opportun ou hors de saison, en faveur du suffrage universel, comment se fait-il, dis-je, que le parti libéral ait présenté un tel projet de loi, qui restreint les droits électoraux du peuple ? J'entends quelqu'un dire que ce bill ne les restreint pas.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il les étend.

M. McINERNEY : Est-ce que l'acte du cens électoral de la province de Québec est aussi large que l'acte du cens électoral du Canada ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Oui.

M. McINERNEY : Ce sera au Solliciteur général de le prouver, mais, dans tous les cas, il y a plusieurs provinces où le cens électoral n'est pas aussi large.

M. LISTER : Pas du tout.

M. McINERNEY : L'honorable député de Lambton a plaidé lui-même contre une de ces restrictions provinciales.

M. LISTER : Simplement au sujet des sauvages.

M. McINERNEY : C'est là une restriction du droit de suffrage ; les fonctionnaires fédéraux et provinciaux sont privés du droit de voter dans plusieurs provinces. Lisez ces trois pages que le Solliciteur général a attachées au bill, et qui contiennent l'énumération des personnes qui ne peuvent voter dans les différentes provinces, et demandez-vous ce que cela veut dire. Cela veut dire qu'un grand nombre de nos concitoyens les plus éclairés sont privés du droit de voter, par cette législation nouvelle présentée par le parti libéral. Je suis étonné de voir qu'un parti qui se proclame un parti de progrès, n'ait pas présenté un bill pour étendre le droit, au lieu d'en présenter un pour le restrindre.

Ayant sous nos yeux les Etats confédérés de l'Amérique du Sud, et d'ailleurs, et en face du principe fondamental de notre constitution qui donne aux autorités fédérales tous les pouvoirs qui ne sont pas spécifiquement accordés aux législatures

provinciales, j'ai été plus qu'étonné d'entendre l'honorable premier ministre déclarer qu'en principe et en loi les autorités provinciales ont le droit de réglementer le cens électoral. Je suis plus que surpris et étonné, je suis stupéfié de voir l'honorable premier ministre lancer son parti dans une telle politique, et déclarer qu'il va remettre la préparation des listes entre les mains des autorités provinciales, et permettre à celles-ci, de réglementer à leur guise le droit de suffrage, qui servira de base à l'élection des représentants des deux partis politiques au Canada.

M. le PRÉSIDENT (M. Campbell) : Amendement rejeté.

M. FOSTER : Je ne suis pas encore prêt à voter, et j'ai aussi vu se lever deux honorables députés pour prendre la parole. Le président doit parcourir la Chambre des yeux.

M. le PRÉSIDENT : C'est ce que j'ai fait.

M. FOSTER : Je dois protester contre la déclaration que l'on fait que l'amendement est rejeté.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a aucune objection à ce que mon honorable ami continue. Le président n'a vu personne se lever.

M. FOSTER : Nous avons vu, nous.

Le PREMIER MINISTRE : Alors, j'espère que l'honorable député va commencer.

M. FOSTER : Je me levais pour parler, mais je n'aimerais pas à prendre la parole avant le Solliciteur général et l'honorable député de Halifax. J'ai gardé mon siège, pensant que le président parcourait la Chambre des yeux.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député n'a pas le droit de s'exprimer ainsi sur le compte du président. Celui-ci a agi de bonne foi, et il n'y a aucune intention de restreindre la discussion. J'espère que l'honorable député va commencer, et je serai heureux de l'entendre.

Sir CHARLES TUPPER : Personne ne veut insinuer que le président n'a pas fait son devoir, mais il est absolument nécessaire que, dans le cours d'une discussion, lorsque deux honorables députés se lèvent pour porter la parole, on ne déclare pas une motion rejetée ou adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Continuez.

M. BENNETT : Je désire dire quelques mots.

M. FOSTER : J'ai cédé la parole à l'honorable député de Halifax et au Solliciteur général. Je n'avais que quelques mots à dire, car la discussion ayant été très longue, il semblerait qu'il n'y a plus rien à dire sur cette question.

Le premier point sur lequel je désire attirer l'attention de la Chambre et du pays, c'est la divergence d'opinions qui existe entre les membres du gouvernement eux-mêmes. Je pense que cette différence est des plus prononcées. Je désire maintenant demander au Solliciteur général si, après ce que nous avons appris durant les deux ou trois dernières heures, il est prêt à se lever et réitérer l'engagement qu'il a pris envers la Chambre de tâcher de porter remède au mal dont nous nous plaignons. Il y a dans la Nouvelle-Ecosse des hommes qui, aujourd'hui, ont le droit de voter et qui, cependant, le perdront si le bill est adopté sur le principe posé par l'honorable premier ministre ; eh bien ! je demande au Solliciteur général de se lever et de nous dire s'il a considéré quel serait le moyen de conserver à ces hommes les droits électoraux dont ils jouissent à l'heure qu'il est.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Daprès les paroles du ministre des Finances, j'ai compris qu'une telle mesure était à l'étude.

M. FOSTER : Je n'ai aucun doute que l'on se proposait de faire la chose, et je n'avais aucun doute jusqu'à ce que j'ai vu le premier ministre différer complètement d'opinion avec deux de ses collègues, dont l'un a charge du bill ; je n'avais aucun doute que l'on voulait faire quelque chose en ce sens. Va-t-on maintenant adopter une mesure réparatrice ? Le Solliciteur général s'est montré très brave en paroles, il y a deux ou trois heures, va-t-il être aussi brave en action ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je ne retire pas mes paroles.

M. FOSTER : Je suis convaincu que le Solliciteur général voulait faire ce qui est honnête et juste. Je désire poser au leader de la Chambre cette simple question : Quel droit a-t-il d'enlever à des hommes qui sont aussi éclairés que lui, qui sont ses égaux sous tous rapports, une prérogative dont ils ont joui comme du droit le plus précieux du citoyen ? Le premier ministre, simplement pour appliquer une théorie fantaisiste qui, ainsi que l'a démontré mon honorable ami (M. McInerney), n'a aucune raison d'être sous l'empire de notre constitution, et dont l'opportunité est douteuse au point de vue politique, a cru devoir dire que, pour appliquer cette théorie pédantesque et fantaisiste qui n'a aucunement sa raison d'être dans notre système constitutionnel, il enlèverait sans pitié le droit de suffrage à un millier d'hommes dans la Nouvelle-Ecosse, à deux ou trois mille dans la province de Québec et dans les autres provinces, à des hommes qui peuvent exercer aussi librement que le premier ministre leurs droits de citoyens.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Quant à la province de Québec, les incapacités électorales sont les mêmes aux termes de l'acte provincial qu'aux termes de l'acte du cens électoral.

M. FOSTER : J'examinerai ce point-là dans quelques instants.

Le SOLLITEUR GÉNÉRAL : Mais c'est ce que vous discutez dans le moment.

M. FOSTER : Je vais examiner la question avant de reprendre mon siège ; mais je veux poursuivre mon argumentation. Le Solliciteur général ne niera pas l'exactitude de mon assertion prise dans son ensemble : à savoir, qu'il y a probablement des milliers d'hommes d'une haute intelligence et d'un rang élevé dans la société qui ont le droit de voter pour leurs amis et d'exercer le droit de citoyen en donnant leurs suffrages dans les différentes provinces du Canada, et que, si la théorie du premier ministre est mise en pratique, si le présent bill est sanctionné, ces hommes seront privés de leurs droits de voter.

Ai-je tort ou raison ? Pas un membre de cette Chambre ne niera cette assertion. Dans les explications écrites que le gouvernement a attachées à son propre bill, l'énumération des incapacités électorales est beaucoup plus longue que dans n'importe quel acte du cens électoral en vigueur dans un pays anglo-saxon.

M. FLINT : Ces personnes ne perdent pas le droit de voter pour les membres du parlement fédéral.

M. FOSTER : C'est ce que dit mon honorable ami, mais que veut-on faire adopter par la Chambre ? On veut faire adopter un acte du cens électoral, afin de déterminer quelles seront les personnes admises à voter dans les élections fédérales ; et le mémoire qui accompagne le bill a été imprimé pour nous faire connaître quelles sont les personnes qui n'ont pas droit d'être portées sur les listes provinciales. Ai-je tort ou raison ? Le Premier ministre nous dit qu'il ne doit y avoir aucune différence entre les listes provinciales et les listes fédérales.

M. RUSSELL : Je suppose que l'honorable député....

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Russell) veut-il faire un autre petit discours ?

M. RUSSELL : Non ; simplement poser une petite question.

M. FOSTER : Une petite question d'une demi-heure.

M. RUSSELL : Non ; une toute petite question, et j'aime à croire que mon honorable ami (M. Foster) qui a une longue expérience parlementaire et une grande habileté, ne sera pas aussi chatouilleux sur ce point que l'honorable député de Kent (M. McInerney) qui n'aime pas qu'on lui pose des questions. Je désire savoir s'il y a quelque chose, dans la loi de la Nouvelle-Ecosse, telle qu'elle est aujourd'hui, qui défend l'inscription sur les listes des fonctionnaires fédéraux. L'argument de l'honorable député (M. Foster) est qu'un certain nombre de personnes qui, dans la Nouvelle-Ecosse, devraient être électeurs, ne peuvent se faire inscrire sur les listes ; et je lui demande si c'est dans le statut qu'il voit que quelques personnes, ou pour parler plus clairement, que les fonctionnaires fédéraux ne peuvent être portés sur les listes électorales de la province de la Nouvelle-Ecosse. Je fais une distinction, rappelez-vous bien, entre l'inscription sur la liste, et la capacité de voter. Mon honorable ami a assez de perspicacité pour saisir la distinction.

M. FOSTER : Je vais d'abord discuter un point, et je considérerai les autres ensuite. Mon honorable ami (M. Russell) croit-il qu'il soit digne d'un représentant du peuple de jouer ainsi sur les mots, et de se livrer à de pures arguties ?

M. RUSSELL : Non.

M. FOSTER : Alors, mon honorable ami attache-t-il quelque importance à la question qu'il vient de poser ?

M. RUSSELL : Oui.

M. FOSTER : Supposons qu'une personne qui n'y a aucun droit soit inscrite sur la liste, et supposons que, quand elle se présente pour voter, quelqu'un qui sait que cet homme n'a aucun droit d'être inscrit lui fasse prêter serment ou s'oppose à ce qu'il vote, cet homme pourra-t-il voter ?

M. RUSSELL : Mon honorable ami sait....

M. FOSTER : Peut-il voter ?

M. RUSSELL : Non, il ne peut voter à une élection provinciale si on s'y oppose.

M. FOSTER : Il ne peut voter si on s'y oppose.

M. RUSSELL : Pardon, un *moment*. Assurément, mon honorable ami qui est un fort logicien voit le sophisme qu'il cherche à imposer à la Chambre. Ne sont-ce pas deux choses tout à fait différentes que le droit d'être inscrit sur la liste qui doit être, d'après nous, la liste des électeurs qui votent pour élire les membres du parlement fédéral, et le droit de voter à une élection provinciale, quoique porté sur la liste, lorsqu'il y a opposition au vote de l'électeur qui se présente ? Assurément, mon honorable ami saisit la différence. Supposons qu'en vertu de ce bill, tel que nous le comprenons,—et s'il y a quelque obscurité, nous pouvons le rendre plus clair,—supposons, dis-je, que toutes les personnes portées sur les listes aient le droit de voter à l'élection d'un membre du parlement fédéral ; et supposons aussi que nous disions, afin de suivre la coutume établie dans la province de la Nouvelle-Ecosse, que toutes les personnes qui possèdent les propriétés requises ou un revenu suffisant seront inscrites sur les listes, bien qu'elles soient fonctionnaires du gouvernement fédéral, mon honorable ami prétend-il qu'un tel article aurait l'effet d'enlever à un fonctionnaire fédéral son droit de voter ?

M. FOSTER : L'honorable député (M. Russell) prétendra-t-il que les fonctionnaires ne sont pas privés de leurs droits électoraux ?

M. RUSSELL : Oui. Je dirai simplement que l'on n'a pas l'intention de les priver du droit de voter.

M. MILLS : L'intention et le fait sont deux choses différentes.

M. RUSSELL : Je ne veux pas discuter maintenant avec l'honorable député, car c'est l'ex-ministre des Finances qui a la parole, et je ne veux pas la lui ôter, mais je désire simplement expliquer ce point. Assurément, mon honorable ami (M. Foster) n'a pas écouté l'explication que l'on a donnée il y a quelque temps, à savoir que l'article du statut de 1871 qui empêchait ces personnes d'être inscrites sur les listes, a été abrogé par les Statuts revisés de la Nouvelle-Ecosse, et que depuis 1885, ces personnes ont le droit d'être portées sur les listes. Si nous faisons de ces listes la base du droit de suffrage fédéral, ces fonctionnaires publics ne peuvent être frappés d'incapacité qu'en leur faisant prêter serment. Sans doute, dans les élections provinciales, on peut leur faire prêter serment et les empêcher aussi de voter. Il nous appartient de dire si nous voulons décréter, ou non, la même incapacité électorale.

M. FOSTER: Est-ce que mon honorable ami a fini maintenant?

M. RUSSELL: Oui.

M. FOSTER: Tout à fait fini?

M. RUSSELL: Oui.

M. FOSTER: Bien; il a fait son dixième discours sous forme d'interruption qu'il place dans les discours des honorables députés qui cherchent à exposer leur manière de voir sur cette question.

Pour revenir au point que je traitais lorsque mon honorable ami m'a interrompu, j'affirme de nouveau que ce que le premier ministre propose de faire, c'est de décréter que les listes provinciales serviront à l'élection des membres de cette Chambre.

Nous sommes tous d'accord, je crois, sur ce point; et je passe aux listes elles-mêmes; je me bornerai pour le moment aux renseignements que j'ai sous la main, et que le gouvernement lui-même nous a promis au sujet des personnes qui ont droit, ou qui n'ont pas droit d'être portées sur les listes. Pour parler d'un cas particulier, je vois quelles sont les personnes que la loi déclare incapables d'exercer le droit de suffrage et d'être inscrites sur les listes.

M. RUSSELL: Quelles sont ces personnes, dites-vous?

M. FOSTER: Je vais les énumérer à l'honorable député, ou il peut se renseigner lui-même en lisant la page 6 du mémoire qui accompagne le présent bill. Voici ces personnes.

Tout individu qui, dans les quinze jours précédant une élection, était employé, ou recevait un salaire des émoluments d'aucune sorte comme tel employé, au bureau de poste, à la douane, au revenu de l'intérieur, au service des phares, sur les chemins de fer de l'Etat, au bureau des terres de la Couronne ou au département local des Travaux publis et des Mines.

Telles sont les personnes énumérées, et qui sont toutes frappées d'incapacité électorale.

M. RUSSELL: Incapables de quoi?

M. FOSTER: D'être portées sur les listes.

M. RUSSELL: Pas du tout.

M. FOSTER: Alors, elles sont incapables de voter.

M. RUSSELL: Oui, dans les élections provinciales de la Nouvelle-Ecosse.

M. FOSTER: Si elles ne peuvent voter, peuvent-elles être inscrites sur la liste?

M. RUSSELL: On doit les inscrire sur la liste.

M. FOSTER: Pourquoi les inscrire?

M. RUSSELL: Parce que la loi le prescrit.

M. FOSTER: Alors, la loi exige que ces personnes doivent être inscrites sur les listes et décrète explicitement qu'elles ne peuvent voter.

M. RUSSELL: Exactement.

M. FOSTER: Est-ce là le genre de loi que vous avez dans la Nouvelle-Ecosse?

M. RUSSELL: Oui, exactement.

M. FOSTER: Alors c'est pis que je pensais. C'est une loi immorale, c'est une duperie, c'est une fraude. L'honorable député déclare que dans la Nouvelle-Ecosse, il y a une loi qui déclare, en premier lieu, que certaines personnes seront incapables de voter, et qui, en second lieu, porte sur la liste ces mêmes personnes comme pour leur dire qu'elles peuvent voter. Mon honorable ami (M. Russell) pense-t-il que ce soit là une loi honnête?

M. RUSSELL: N'avez-vous pas sur vos listes plusieurs personnes qui ne peuvent donner leur vote, si l'on s'y oppose?

M. FLINT: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui dire un mot?

M. FOSTER: Non; je ne puis me laisser interrompre plus longtemps. Tous les membres de la droite vont m'interrompre chacun son tour, si je n'y mets un terme. J'en ai assez de l'opiniâtre député de Halifax, qui se lève toutes les deux ou trois minutes, et, comme règle générale, il sait ce dont il parle, je prends ces interruptions de mon mieux.

Voilà donc ce qui en est au sujet de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable député (M. Russell) prétend que des hommes que la loi déclare incapables de voter peuvent être inscrits sur la liste; s'il en est ainsi, il y a quelque chose de très défectueux dans le système électoral de cette province, car si l'on peut empêcher ceux qui sont inscrits de voter lorsqu'ils se présentent au bureau du scrutin, car s'il y a là des agents vigilants, on s'opposera à leur vote. Et il y aura au bureau du scrutin des agents vigilants qui reviseront ces votes; les représentants des deux candidats sont là pour cette fin, et ils le feront.

L'effet absolu, c'est qu'en se présentant au bureau du scrutin, ces personnes ne pourront voter. On leur fera prêter serment, on les récusera et elles seront incapables de donner leur suffrage. Sur ce point, M. le président, nous sommes tous d'accord. Je dis donc qu'en dernier ressort, l'effet certain est celui-ci: c'est que dans la Nouvelle-Ecosse, ces personnes ne peuvent voter à l'élection d'un membre du parlement fédéral, et, par conséquent, sont frappées d'incapacité électorale. Nous devons tous convenir qu'aux termes de la loi existante, ces personnes sont incapables de voter; mon honorable ami ne niera pas cela; de sorte que si ce bill est sanctionné, des milliers de personnes qui ont aujourd'hui le droit de voter seront privées de ce droit.

Je demande de quel droit le premier ministre, ou la majorité de cette Chambre peut enlever la capacité électorale à des milliers de citoyens qui sont aussi intelligents que nous, les membres de ce parlement. Je dis que c'est là une mesure rétrograde et injuste, et que quand même une majorité automatique voterait ce projet de loi, la mesure ne perd absolument rien de son caractère injuste, et c'est ce que mon honorable ami, le Solliciteur général, a vu et qu'il voit encore à l'heure qu'il est, et dans le cours de la discussion de cette après-midi, il s'est déclaré prêt à prendre cette matière en considération, afin de sauvegarder les prérogatives des intelligents électeurs de la race blanche qui, aujourd'hui, possèdent le droit de suffrage qu'ils apprécient et regardent comme un des apanages du citoyen, et qui se sentiront lésés si on le leur enlève.

Je puis aller dans les autres provinces et démontrer l'existence du même état de choses. Mon honorable ami a dit que dans la province de Québec, pas un électeur qui a droit de voter en vertu de l'acte provincial, ne perdra ce droit, si le présent bill est adopté. Je crois que mon honorable ami n'a pas raison de parler ainsi ; voyons ce qui en est. Nous trouvons l'énumération des personnes incapables de voter aujourd'hui dans la province de Québec à la page 6 du mémoire qui accompagne le présent projet de loi.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je parlais des fonctionnaires fédéraux.

M. FOSTER : Je parle des électeurs. Est-ce que la cause de mon honorable ami ne repose que sur les fonctionnaires fédéraux ? Il ne nie pas qu'il n'y ait dans la province de Québec des gens qui votent aujourd'hui à une élection fédérale, lesquels ne pourraient le faire si ce bill était adopté.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Aux termes de l'acte provincial présenté par l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain), il y a deux ans et adopté, les employés du gouvernement provincial ne peuvent voter. Il n'y a pas un seul fonctionnaire fédéral qui soit frappé d'inhabileté politique.

M. FOSTER : Il m'importe peu de savoir quel est l'auteur de l'acte provincial. Je comprends maintenant ce que mon honorable ami veut dire. Il veut dire que la différence qui existe entre la province de Québec et la province de la Nouvelle-Ecosse, c'est que dans la première, les fonctionnaires fédéraux ne perdent pas le droit de suffrage ; mais il ne va pas jusqu'à dire qu'il n'y a pas aujourd'hui dans Québec des personnes qui jouissent du droit de suffrage, et votent aux élections fédérales, et qui ne pourraient voter après l'adoption de ce bill.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Oh ! non.

M. FOSTER : Nous sommes d'accord sur ce point. Alors, en vertu de quel principe ou de quelle raison frapper ces personnes d'inhabileté politique ? Parce qu'un homme dans Québec ou dans n'importe quelle autre province peut être l'agent d'un candidat lors d'une élection provinciale, de quel droit ou pour quelle raison priver cet homme de son vote à une élection fédérale ? Et cependant, si ce bill est sanctionné, tout homme qui a été l'agent d'un candidat dans une élection provinciale perd par le fait même son droit de voter. Quelqu'un peut-il m'en donner la raison ? Ces hommes n'ont aucune relation avec le gouvernement du Canada, ils sont simplement agents dans une élection provinciale, et peuvent bien ne pas être, dans la politique fédérale, du même parti que dans la politique provinciale, ce sont des hommes intelligents et de bons citoyens. De quel droit les prive-t-on de leur vote ?

Passons maintenant aux préposés de la douane. Dans quelques provinces, ces hommes sont frappés d'inhabileté électorale et ne sont pas inscrits sur les listes provinciales. Aujourd'hui, ces hommes qui appartiennent aux classes les plus intelligentes de notre peuple, votent pour élire les députés fédéraux. En cela, ils affirment leurs droits de citoyens dans ce vaste pays, ils donnent la mesure de leur intelligence et de leur valeur morale, et ils prennent un grand intérêt aux affaires de leur pays. Allez-vous priver ces citoyens du seul moyen efficace qu'ils ont à leur disposition de faire peser dans la balance politique leur valeur morale, leur intelligence, et leur manière de voir au sujet de l'administration et du développement du pays ? Peut-on donner une seule raison pour justifier une telle exclusion :

Prenez aussi les greffiers de la paix dans toutes les provinces du Canada. Pourquoi priver un homme qui est greffier de la paix dans la Colombie anglaise ou la Nouvelle-Ecosse du droit de donner son vote dans une élection fédérale ? Je n'en suis pas certain, mais je crois que tous les greffiers de la paix ont été instruits dans la science des lois. Simplement pour appliquer une idée digne de Don Quichotte, une idée qui n'a pas sa raison d'être dans notre constitution, vous allez priver de leur droit de vote tous les greffiers de la paix dans chaque province du Canada.

Prenez encore les substituts du procureur général. Ces hommes n'ont aucun rapport avec le gouvernement fédéral. Ils sont les représentants d'un certain pouvoir dans les législatures provinciales, et la loi les prive du droit de voter à une élection provinciale ; à cela il peut y avoir quelque raison ; mais quelle raison y a-t-il de les priver du droit de voter à une élection fédérale ? Ils n'ont aucun rapport avec le département de la Justice, ni avec le gouvernement du Canada.

Prenez les conservateurs des hypothèques, les greffiers adjoints de la Couronne, les agents pour la vente des terres et des bois de la Couronne, dans toutes les provinces. Parce que ces hommes sont les agents des autorités provinciales, ils ne peuvent exercer leur droit de vote dans une autre sphère, bien qu'ils n'aient aucun rapport officiel avec le gouvernement fédéral. Il peut y avoir une bonne raison de priver un agent des bois de la Couronne qui a été directement nommé par le ministre qui dirige ce département, du droit de voter dans la province ; il peut, dis-je, y avoir une raison ; je ne l'admets pas cependant ; mais s'il y a une raison à cela, quelle raison peut-il y avoir de priver cet homme du droit de voter à une élection fédérale ?

Prenez les directeurs de la poste, les magistrats stipendiaires, les magistrats de police, et les magistrats de district en général. Si je suis bien renseigné, ces hommes ne peuvent voter dans certaines provinces. Il est à présumer que le pays a choisi ces magistrats parce qu'ils étaient éclairés et capables—je ne dirai pas qu'ils le sont toujours, mais nous devons nous en tenir à la théorie qui veut que les dispensateurs de la justice soient des hommes d'intelligence, de réputation, de valeur et des bons citoyens, cependant, vous leur enlevez le droit de suffrage. Aujourd'hui, ces hommes votent, mais à l'avenir ils ne pourront plus le faire.

Parcourez toute la liste. Les percepteurs du revenu provincial,—combien sont-ils ? Ils sont légion, cependant, pas un seul porcepteur du revenu, dans certaines provinces, ne pourra voter à une élection fédérale, si le présent bill est adopté. J'ai déjà mentionné les magistrats de districts. Il y a aussi des officiers et les subalternes du corps de police provincial, et, dans la province de Québec, par exemple, vous enlevez à ces hommes leur droit de suffrage. Aujourd'hui, ils ont le droit de voter et d'exercer une certaine action sur l'opinion publique et sur la politique du pays, et contribuer ainsi au bonheur, au progrès et à la stabilité de l'Etat, mais à l'avenir, ils seront privés de ce droit-là. C'est là un cas isolé, mais qui prouve bien quel

effet aura l'application de la loi dont la Chambre est saisie.

Les entrepreneurs des travaux publics faits par un gouvernement provincial ne pourront, dans certaines provinces, être électeurs, ou voter. Partout où il y a un entrepreneur ayant quelque contrat, grand ou petit, avec un gouvernement provincial, cet homme est frappé d'inhabileté politique en vertu de ce bill, dans certaines provinces. On prive ces hommes du droit de voter à une élection fédérale, bien qu'ils n'aient aucune relation avec le gouvernement du Canada, au sujet du paiement de leurs services ou de leurs ouvrages ; car on doit supposer que c'est en raison de travaux qu'ils exécutent pour les gouvernements provinciaux que certaines provinces les frappe d'inhabileté politique. J'ai à peine parcouru la liste des incapacités électorales dont seront frappées certaines personnes. Pourquoi ces incapacités ? Seulement parce que le premier ministre sait que le moyen le plus prompt de se tirer d'une législation embarrassante, s'est de se laver les mains et de laisser toute la responsabilité aux différentes provinces, quels que soient les principes et les méthodes que l'on applique au sujet du cens électoral provincial.

Il faut quelque jugement, quelque vigueur morale, et quelques efforts intellectuels pour présenter un projet de loi concernant le cens électoral applicable à l'élection des membres de cette Chambre, le mener à bonne fin, faire face à l'opposition qui surgira, et voter une bonne loi. Une telle législation n'est pas un jeu d'enfant, et mon honorable ami ne veut pas en tenter l'entreprise. Il expose une théorie que pas un homme au Canada, excepté lui-même, ne pourrait ou ne voudrait essayer de justifier, à savoir, qu'en droit constitutionnel, la réglementation du cens électoral appartient aux provinces et non à ce parlement. Il énonce cette doctrine fantaisiste, parce qu'il voit que le moyen le plus facile de se tirer d'affaire, c'est de rejeter cette embarrassante responsabilité sur les provinces et de ne se mêler de rien ici. Nous sommes des membres du parlement, mais cela ne nous autorise pas à enlever, sans de bonnes raisons, à des gens qui valent autant que nous, leurs droits de citoyens. Parce que nous avons le pouvoir en mains, quel droit avons-nous de déclarer que ces hommes ne seront pas des citoyens, dans le vrai sens du mot? Ces hommes remplissent tous leurs devoirs, ils n'ont pas enfreint les lois morales ou les lois civiles de leur pays, ce sont de bons et intelligents citoyens, mais parce que nous sommes ici, que nous avons la majorité, et qu'il plaît au premier ministre d'énoncer une théorie qui n'a aucune raison d'être, pourquoi nous arroger le droit de priver ces hommes de leurs prérogatives de citoyens? C'est monstrueux. Le mot n'est pas trop énergique pour caractériser un tel acte.

Quelle raison donne-t-on pour remettre entre les mains des provinces la réglementation du cens électoral? Où les gouvernements provinciaux ont-ils puisé ce pouvoir? Pas dans la constitution du pays, car il y est expressément prescrit que le cens électoral sera du ressort du parlement du Canada. Si ce pouvoir a été exercé pendant dix-neuf ans par les législatures provinciales, c'est parce que la constitution le permettait et que le parlement du Canada avait délégué ce pouvoir qui lui appartient, car la constitution déclare que le cens électoral des diverses provinces sera accepté, jusqu'à ce que le parlement du Canada détermine lui-même les conditions et l'exercice du droit de suffrage.

Cinq mois après l'établissement de la confédération, le parlement—s'il n'avait pas eu quelque chose de plus pressant à faire—aurait pu réglementer, pour toute la durée de l'union fédérale, l'exercice du droit de suffrage. Il permit aux législatures provinciales de réglementer le cens électoral, mais lorsque le temps d'agir fut arrivé, il reprit le pouvoir qui lui appartenait incontestablement en vertu de la constitution, et fixa la base du droit de suffrage des élections fédérales.

Nous allons retourner sur nos pas, parce qu'un honorable membre de cette Chambre, sans s'occuper des termes de la constitution, se lève et dit : Je déclare que le droit de fixer la base du cens électoral fédéral appartient à des corps législatifs tout à fait étrangers et différents, à des corps qui se meuvent dans d'autres sphères, et ont des droits constitutionnels tout différents à exercer. A moins qu'on ne puisse donner une meilleure raison, je proteste contre ce bill, et je m'oppose à ce qu'on prive les citoyens de leurs droits les plus chers.

Est-ce une bagatelle que de priver un homme du droit de suffrage ? Je réponds à cette question par une autre. Dans l'histoire du monde, quelle œuvre a-t-on poursuivie avec plus d'ardeur, de sincérité et d'énergie que l'obtention du droit de suffrage ? Pour quelle œuvre a-t-on versé plus de sang ? Lisez l'histoire de tous les pays qui ont marché de l'avant, c'est l'histoire des luttes faites pour obtenir le gouvernement responsable, c'est l'histoire du peuple qui voulait exprimer, par l'entremise de ses représentants, ses vues au sujet de la politique et de l'administration du pays. Le monde a combattu pour obtenir ce privilège, et ce n'est pas une mince affaire que de priver, par un caprice arbitraire, une classe de citoyens de ce droit si chèrement acheté. Je proteste contre une pareille tentative ; tout député honnête protestera, et quelque soit le vote qu'il donne, ce n'est qu'à regret qu'il adoptera cette mesure.

L'honorable député de Lambton (M. Lister) n'est pas ici, mais dans le cours de l'après-midi, il a déployé un courage qu'aucun autre membre de cette Chambre n'a montré depuis longtemps. Il a déclaré en toute liberté et en toute franchise qu'il ne pouvait approuver le principe en vertu duquel on veut enlever à une certaine classe de la société le droit de suffrage dont elle a joui, et il s'est fait l'avocat des sauvages. Comme lui, je veux que l'on conserve aux sauvages leur droit de voter. Mais si mon honorable ami (M. Lister) montre autant de sympathie et de courage pour le sauvage, à plus forte raison, il doit montrer une plus grande ardeur et un plus grand courage pour défendre les droits de l'intelligent magistrat de district, l'intelligent préposé de la douane, l'intelligent greffier de la paix, l'intelligent conservateur des hypothèques, lesquels ont durant toute leur vie politique joui du droit de suffrage, ont exprimé leurs principes politiques, ont lu leur journal politique, se sont formé une opinion politique, et enfin, se sont rendus au bureau du scrutin et ont voté en faveur du candidat de leur choix, et par l'entremise de ce dernier, ont eu leur mot à dire dans les affaires et l'histoire de leur pays.

L'honorable député de Lambton (M. Lister) a beaucoup de sympathies pour les sauvages qui ne possèdent le droit de suffrage que depuis quelques

années ; n'aura-t-il pas une bonne parole à dire en faveur des milliers d'électeurs de race blanche, des dizaines de milliers d'hommes intelligents et distingués que l'on prive des droits électoraux qu'ils exercent dans ce pays depuis leur âge de majorité ?

Plus vous examinez la chose, plus elle vous paraît monstrueuse—j'emploie le mot à dessein. Et pourquoi agit-on ainsi ? Pour appliquer une simple théorie, et pour se débarrasser d'une affaire délicate et embarrassante, à savoir : dresser un acte du cens électoral qui pourra convenablement s'appliquer à tout le Canada et donnera satisfaction en général. Les honorables membres de la droite peuvent bien détruire l'ancienne loi au sujet du cens électoral,—ils aiment à détruire,—mais il est difficile, après avoir renversé l'ancien édifice, d'en reconstruire un aussi bon ou un meilleur. Ces architectes et ces charpentiers avouent leur impuissance, et ils font faire cette besogne par les ouvriers à bon marché des différentes provinces, et disent : élevez une hutte dans chaque province, car nous ne pouvons construire un temple central pour tout le Canada. Je ne sais pas si j'ai besoin de chercher des mots plus énergiques que ceux que j'ai déjà employés pour flétrir une telle conduite. Si un corps parlementaire veut se respecter et conserver ses pouvoirs, il me semble absolument nécessaire pour lui de réglementer le cens électoral.

Le Solliciteur général a dit, cette après-midi,—le redira-t-il, maintenant que son chef a parlé ?....

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Ecoutez ! écoutez !

M. FOSTER : Il le redira, mais en lui-même, je suppose ; mais je ne sais s'il exprimera la même chose à haute voix. Il a dit cette après-midi : nous n'abandonnons pas la réglementation du cens électoral ; si après avoir mis ce système à exécution, nous constatons que la législation provinciale, dans ses transformations, fait au cens électoral des changements qui ne nous paraîtront pas justes, nous remédierons au mal.

Mais du moment que vous faites quelque chose pour modifier ou amender, vous vous mettez en opposition au premier ministre, à votre chef, qui a déclaré que la réglementation du cens électoral était un droit inhérent aux législatures provinciales. Si c'est le droit exclusif des législatures provinciales de réglementer le cens électoral, pourquoi le parlement fédéral interviendrait-il, quels que soient les changements apportés par les provinces ? En vertu de la théorie énoncée par l'honorable premier ministre, nous ne pouvons intervenir,—ou autrement, l'honorable premier ministre se contredit, ce qui ne lui est pas difficile de faire. Mais assurément qu'il ne se servira pas de ce truc tous les jours de l'année et au sujet de toutes les questions qui surgiront. Je lui demande s'il affirme et s'il pose en principe que les autorités provinciales doivent avoir seules le pouvoir de réglementer le cens électoral, vu qu'elles en connaissent mieux le rouage et sont plus en état d'en déterminer les conditions, et si, en même temps, il va proclamer le principe opposé, à savoir : que nous devrons intervenir si les lois adoptées à ce sujet par les législatures provinciales ne nous plaisent pas. Pas un homme conséquent et qui a la moindre idée de la logique n'énoncera ces deux principes opposés. Ainsi, le premier ministre et le Solliciteur général ne peuvent, à ce sujet, se rencontrer sur le même terrain, car le Solliciteur général déclare qu'il aimerait remédier—tout ce qu'il cherche c'est un moyen pour ce faire—au grief que l'on énonce au sujet des électeurs de race blanche, et que si les législatures provinciales commettent quelques injustices, nous interviendrons afin de remédier au mal.

Mais que deviennent l'indépendance de ce parlement et le respect que ce corps se doit à lui-même, si nous remettons le cens électoral entre les mains de sept provinces qui feront des changements fantaisistes et dictés, soit par l'esprit de parti, soit par des principes qu'elles pourront croire bons—le mobile importe peu,—des changements qui pourront être diamétralement contraires à nos convictions en cette matière ?

Nous légiférons ici et nous acceptons des conditions que nous condamnons et que nous savons ne pas être les meilleures, et cependant, nous prétendons nous respecter. Il est impossible qu'il en soit ainsi. Et cette année, cette année du Jubilé, le premier ministre, après s'être vanté d'avoir fait une nation, pourra aussi se vanter d'avoir dégradé cette nation en disant qu'elle ne pouvait déterminer elle-même son cens électoral.

Le gouvernement doit être uni sur cette question. Le Solliciteur général doit abandonner ce bill, ou le premier ministre doit modifier sa théorie. Que fera-t-on ? Ni l'une ni l'autre de ces deux choses, M. le président. Le Solliciteur général n'abandonnera pas son projet de loi, et le premier ministre n'abandonnera pas ses théories ; et tous deux n'en continueront pas moins à retirer leur traitement, le Solliciteur général sentant qu'il n'a pu faire ce que ses instincts de justice lui dictaient et le premier ministre continuant sa route sans aucunement s'occuper de savoir si sa théorie est vraie ou fausse, et sans se soucier des injustices qu'il commet envers des hommes qui sont aussi bons que lui, ou que moi, ou qu'aucun d'entre nous, pourvu qu'il puisse expliquer sa théorie fantaisiste au sujet des conditions du droit de suffrage, c'est-à-dire, que le parlement n'aura rien à voir au cens électoral qui est la base de son existence.

Le PREMIER MINISTRE : J'essairai, si c'est possible, d'élever cette discussion au niveau qu'elle devrait avoir, vu son importance. J'essaierai, s'il est possible, de discuter cette grave question avec calme et justice. Ce serait peut-être, je le crains, trop demander à l'honorable préopinant (M. Foster). L'honorable député ne semble pas s'apercevoir des nombreuses contradictions que contient son argumentation. Il a peiné et peiné longuement pour démontrer la malice du gouvernement qui veut enlever, au moyen de ce bill, le droit de suffrage à certaines personnes dans une des provinces du Canada. Il a dit et dit avec chaleur que ce parlement faisait une mauvaise action en essayant de priver qui que ce soit de son droit de voter.

Qu'y a-t-il de plus cher au citoyen que son droit de vote ? L'honorable député a-t-il voué à l'oubli tout son passé, au point de ne plus se rappeler qu'il est l'un de ceux qui ont imposé au parlement ce régime électoral, contre lequel nous nous élevons aujourd'hui et dont nous voulons débarrasser le pays ? Ne se souvient-il pas que la loi qu'il a contribué à faire voter par le parlement a privé de leur droit de suffrage des centaines de citoyens....

M. FOSTER : Quels citoyens ?

Le PREMIER MINISTRE : Je vais le lui apprendre à l'instant. Le gouvernement qu'il

appuyait à cette époque n'a-t-il pas porté une loi du cens électoral qui, sous prétexte d'uniformiser ce cens, privait du droit de suffrage, dans certaines provinces, tous ceux dont la quotité de propriété ne s'élevait pas à $150....

M. FOSTER : Quelle province ?

Le PREMIER MINISTRE : .... ou ceux dont la quotité de loyer n'atteignait pas $150 au moins ? Il a imposé au parlement une loi privant tout citoyen de son droit de vote, l'eût-il déjà en vertu des lois de sa province, à moins que la quotité de sa propriété ne s'élevât à $150. Or, à cette époque, le suffrage universel était en vogue à la Colombie anglaise, et en imposant à cette province le régime électoral de 1885, à l'établissement duquel il a contribué, l'honorable député s'est rendu coupable du même crime qu'il nous reproche, celui de priver les citoyens de leur droit de suffrage.

M. FOSTER : Quels sont ces citoyens que nous avons privés de leur droit de suffrage, à la Colombie anglaise ?

Le PREMIER MINISTRE : Tous ceux qui n'étaient pas propriétaires.

M. FOSTER : L'honolable ministre a oublié de relire la loi.

Le PREMIER MINISTRE : Est-il possible que l'honorable député cherche ainsi à nier la proposition que je viens d'avancer ? N'est-il pas vrai qu'en 1885, la Colombie anglaise jouissait du suffrage universel et que l'opposition, à cette époque, protesta contre l'établissement d'un régime privant de leur droit de vote les citoyens de cette province ne possédant pas une quotité de propriété s'élevant à $150 ? Voilà pourtant ce qu'il a fait, et voilà pourquoi il est coupable du même crime qu'il nous reproche. Voilà qui prouve que nous abordons cette question au point de vue large des principes, et que nous dédaignons les raisonnements captieux auquel a eu recours l'honorable député en s'adressant au comité. L'honorable député de Kent, N.-B. (M. McInerney) a exprimé, il y a un instant, son étonnement de ce qu'un gouvernement libéral ne cherche pas à donner plus d'extension au suffrage populaire, au lieu de le restreindre, et il nous a cité l'exemple de M. Gladstone qui, de son temps, a étendu ce suffrage. Or, mon honorable ami sait parfaitement que ni M. Gladstone, ni aucun autre homme d'Etat anglais n'a jamais cherché à imposer le suffrage universel au peuple anglais. De notre côté, pourquoi ne cherchons-nous pas à imposer le suffrage universel au peuple canadien ? Pourquoi, nous demande-t-on, au moment où vous êtes à délibérer cette question, n'adoptez-vous pas le principe du suffrage universel, comme il convient à un gouvernement libéral de le faire ?

Je réponds que nous ne le faisons pas, pour une double raison. Et d'abord, je voudrais savoir pourquoi les hommes d'Etat libéraux en Angleterre, les John Bright, les Cobden, les Gladstone, n'ont jamais, à aucun moment de leur carrière politique, proposé l'adoption du suffrage universel. Tout simplement parce qu'à leur avis, le suffrage est subordonné à l'instruction du peuple, et que chaque société doit décider, pour son propre compte, à quelle classe de votants il importe de confier le droit de suffrage.

M. FOSTER : Quelle société ?

Le PREMIER MINISTRE : La société qui a droit d'adopter cette législation, et ici, ce sont les sept provinces qui composent la nation canadienne. Pourquoi donc les libéraux anglais n'ont-ils pas suivi l'exemple du peuple français en 1848, et adopté d'un seul bond le suffrage universel ? Voici pourquoi : c'est qu'ils ont cru préférable de laisser l'instruction populaire pénétrer davantage dans les masses, et d'agrandir graduellement le champ du cens électoral, en attendant que les différents groupes de populations fussent mûrs pour l'exercice d'un suffrage plus étendu. On sait que la nation française a suivi une ligne de conduite tout opposée. En 1848, après la proclamation de la seconde république, la nation française franchit d'un seul bond la distance entre un régime fort restreint de cens électoral et celui du suffrage universel. Et l'on se demande encore aujourd'hui si le peuple français, en adoptant ce système, a agi dans l'intérêt bien entendu du pays. Pour mon compte, libéral convaincu que je suis, je ne pense pas que la nation française ait agi sagement en 1848, en accordant le droit de suffrage à tout citoyen, abstraction faite de ses titres à ce droit. Nous avons en outre, sous les yeux, l'exemple des Etats-Unis, où le suffrage universel est établi dans chaque Etat.

Ce système fonctionna bien, au début, après l'établissement de la république en 1789 ; car alors, le peuple des Etats-Unis formait une petite population agricole ; chaque individu savait lire et écrire, et tout le monde connaissait la constitution, puis cela flattait la vanité nationale de pouvoir se dire que tous les citoyens votaient, et par conséquent, on accorda le droit de vote à tous les citoyens. Mais plus tard, lorsque le pays, pour me servir de cette expression, fut envahi par l'immigration étrangère, ou, au moins, lorsque l'Europe déversa aux Etats-Unis le trop plein de sa population et qu'il arriva une foule d'immigrants illettrés, ignorant les lois du pays, et même leurs propres lois, c'est alors que les défectuosités du système commencèrent à se manifester, et aujourd'hui, l'on se demande si les Etats-Unis ont agi sagement en adoptant le suffrage universel. A l'heure qu'il est, parmi les classes instruites des Etats-Unis, on est généralement d'avis que le peuple a prostitué son droit de suffrage. Voilà maintenant où je veux en venir ; cette argumentation tend à prouver que c'est à chaque peuple qu'il appartient de choisir le système de cens électoral qu'il lui convient. Je le demande à mon honorable ami, le député de Beauharnois (M. Bergeron) : oserait-il, dans la province de Québec, se déclarer partisan du suffrage universel ? Bien que nous différons d'avis sur une foule de questions, je ne doute pas qu'il ne se range à mon avis sur ce point, ainsi que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) ; ni l'un ni l'autre n'oseraient monter à la tribune populaire dans la province de Québec et se faire les défenseurs du suffrage universel.

M. MONK : Si on établissait le suffrage universel dans les autres provinces, je revendiquerais la même réforme pour la province de Québec. Nous y aurions droit, et ce serait une injustice de nous en priver.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député a bien soin d'apporter un tempérament à son affir-

mation. Il ne veut de ce système pour la province de Québec qu'en tant qu'il serait établi ailleurs ; mais il n'en veut pas en principe. Ni lui ni moi n'en voulons pour notre province, et la raison en est que je veux laisser à chaque province le soin de décider la chose comme elle l'entend. Voilà le principe fondamental du bill dont la Chambre est saisie en ce moment. Si la province de l'Ontario désire adopter ce système, c'est parfait, qu'elle élise sa législature d'après le principe du suffrage universel : et la province de Québec n'aura rien à y voir. Quant à nous, citoyens de la province de Québec, nous n'avons pas foi au système du suffrage universel. Or, puisqu'à nos yeux ce système est défectueux, je le demande, serait-il juste que le parlement tentât de nous l'imposer? Non, ce serait souverainement injuste.

L'honorable député de Kent (M. McInerney), au cours des observations qu'il vient de faire, n'a pas loyalement représenté les arguments que j'ai apportés à l'appui de ma thèse. Il me fait dire que nous n'avons pas le droit de choisir le système de cens électoral devant servir à l'élection des députés fédéraux ; bien loin de prétendre cela, je soutiens que nous avons ce droit, et que c'est l'une de nos attributions imprescriptibles. Voici, toutefois, ce que je pose en principe : dans un système fédératif comme le nôtre, il est plus convenable de confier l'exercice de ce droit aux législatures provinciales.

M. FOSTER : Pourquoi ?

Le PREMIER MINISTRE : Parce que le droit de suffrage participe de la nature d'un droit civil, sans être, toutefois, absolument un droit civil.

M. FOSTER : Quelle est la distinction ?

Le PREMIER MINISTRE : J'emprunterai ma réponse de l'ouvrage de Story, intitulé : *Story's Commentaries upon the American Constitution.*

Voici comment s'exprime cet auteur :

Il semble vrai de dire que le droit de suffrage, comme nombre d'autres droits, qu'il soit, oui ou non, immuablement fondé sur la loi naturelle, a toujours été envisagé, en pratique, par les différentes nations comme un droit strictement civil, dérivant de chaque société et réglementé par elle, d'après sa situation particulière et dans ses propres intérêts.

Or, au Canada, il existe sept sociétés ou provinces différentes, qui constituent la Confédération. Chaque province possède son propre système de lois, ses droits civils propres, et il appartient à chacune d'elles d'établir ces droits civils et de les réglementer. Je ne prétends pas, strictement parlant, que le droit de suffrage soit un droit civil ; mais j'affirme que, dans la nature même des choses, il est du domaine des droits civils, et par conséquent, sa réglementation est une des attributions de la législature provinciale.

M. DAVIN : L'honorable ministre entend-il parler des droits civils, en tant qu'ils relèvent de la juridiction provinciale ?

Le PREMIER MINISTRE : Sans doute. Mon honorable ami entend-il autre chose ?

M. DAVIN : Je m'expliquerai dans un instant.

Le PREMIER MINISTRE : Je prétends que, d'après notre constitution, les droits civils rentrent dans les attributions des législatures locales, et le droit de suffrage participant de la nature d'un droit civil, doit être laissé à la réglementation de ces législatures. Mon honorable ami vient de nous avouer qu'il n'a jamais entendu énoncer une semblable doctrine. Comment ! mais c'est la doctrine que nous énoncions jadis en pleine Chambre, à l'époque où l'on adopta la loi du cens électoral. Si l'on permet de me reporter à l'important débat de 1885, je rappellerai à la Chambre qu'ayant porté la parole sur cette même question, je fus chargé par mes amis de proposer un amendement. Voici comment je m'exprimai, à cette occasion :

Le député de Saint-Jean (M. Weldon) nous a dit hier que la réglementation du cens électoral rentre dans la catégorie des droits civils, et fait plutôt partie des attributions des législatures provinciales. Je ne prétends pas qu'au point de vue constitutionnel, nous n'ayons pas le droit d'établir un régime du cens électoral s'appliquant à toute la Confédération ; mais j'affirme que la réglementation du cens électoral rentre dans le domaine des droits civils et fait partie des attributions des législatures locales.

Voilà la doctrine que nous avons prêchée en 1885.

M. McINERNEY : S'agit-il du député de Saint-Jean ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce sont là mes propres paroles. Le député de Saint-Jean auquel je fais allusion est feu M. Weldon. Voilà le langage dont je me suis servi à cette époque. Voilà la doctrine que j'ai énoncée, et c'est celle-là même que je m'efforce de mettre en vigueur aujourd'hui. L'honorable député d'York (M. Foster) prétend que nous cherchons à éluder la question. Le problème à l'étude est hérissé de difficultés ; et personne ne le sait mieux que les honorables députés de la gauche, puisqu'après avoir fait subir à leur système une épreuve de douze années, ils sont forcés d'avouer aujourd'hui qu'ils n'ont pas trouvé la véritable solution du problème, et qu'il faut tenter une nouvelle épreuve. Rien ne saurait mieux attester toute la gravité des difficultés dont ce problème est entouré. Que reste-t-il à faire ? Voilà la question. Le remède que nous proposons a au moins un mérite, c'est qu'il a été appliqué pendant une période de dix-neuf années et qu'il a donné satisfaction. Je propose à la Chambre de revenir à ce système.

Revenons à la proposition énoncée par l'honorable député de Kent, N.-B. (M. Inerney). Supposez que nous adoptions le système du suffrage universel : cela obviera-t-il à toutes les difficultés ? Il est possible que ce système obvie à certains embarras, mais il ne saurait résoudre toutes les difficultés actuelles. Car, si nous adoptions le suffrage universel comme cens électoral du pays, il nous faudrait aussi voir à l'élaboration des listes.

Une VOIX : L'inscription.

Le PREMIER MINISTRE : Qu'on appelle cela l'inscription ou l'élaboration des listes, peu importe ; la confection de ces listes nécessiterait de grands sacrifices de temps et d'argent. Si mes souvenirs sont exacts, il n'y a pas longtemps que j'ai entendu le chef même de l'opposition s'élever en pleine Chambre contre le système d'inscription. Il a condamné le système d'inscription en vigueur dans l'Ontario, où, pourtant, il ne s'applique qu'aux villes et aux villages. La Chambre se souvient que le chef de l'opposition a attaqué, dans cette circonstance, le système d'inscription en vogue

dans les villes et les villages. Si nous adoptions le suffrage universel, il faudrait établir le système d'inscription, et les abus de ce régime s'étendraient non seulement aux villes et aux villages, mais, en outre, aux municipalités par tout le pays. Je le répète donc, la question du cens électoral est hérissée de difficultés. Comment allons-nous résoudre ce problème et trancher ces difficultés ? Nous proposons l'établissement d'un système qui a été appliqué par le parlement, pendant une période de dix-neuf années. Ce système est en vogue aux Etats-Unis, depuis l'établissement de la constitution.

Si l'on a un meilleur système à nous offrir, qu'on le propose, et j'en serai bien aise ; mais si l'on nous propose tout simplement le régime de l'inscription, cela ne remédierait nullement aux abus, et n'obvierait aucunement aux dépenses que nécessite le système actuel ; tandis que si la Chambre adopte le principe du bill que nous proposons, cela nous épargnera les dépenses et les embarras qu'entraîne la confection des listes, et à mon avis, nous aurons doté le pays d'un système de cens électoral bien supérieur à tous les systèmes appliqués jusqu'ici au Canada. Un dernir mot à l'adresse de mon honorable ami avant de finir. L'honorable député affirme, qu'adopter le bill en discussion équivaut à abdiquer notre droit à la réglementation du cens électoral pour les fins fédérales. Il oublie que nous gardons le pouvoir de réglementer les listes.

M. FOSTER : Comment le parlement conserve-t-il son autorité sur ces listes ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est facile à comprendre. Lorsque ce parlement décrète dans sa souveraine puissance que les listes d'élections pour le fédéral seront celles confectionnées par les législatures provinciales, il exerce sa propre autorité dans la même mesure que s'il décrétait l'établissement d'un régime de cens électoral qui lui fût propre.

M. FOSTER : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question.

Le PREMIER MINISTRE : Parfaitement.

M. FOSTER : L'honorable ministre prétend-il qu'en décrétant que les listes élaborées par les législature provinciales seront en vigueur pour les élections fédérales, le parlement n'abdique pas son pouvoir dans cette mesure-là même ?

Quelques VOIX : Non.

M. FOSTER : Le parlement n'abdique pas son autorité, mais à une condition, et je tiens à savoir si les honorables députés sont prêts à souscrire à cette condition.

Après avoir délégué ce pouvoir aux législatures provinciales, après avoir adopté leurs listes d'électeurs pour les élections fédérales, prétendez-vous que les législatures ne pourront plus modifier ces listes que du consentement du parlement ? Ou bien, vous proposez-vous de venir, l'année prochaine, demander au parlement d'enlever ce pouvoir aux législatures locales ? Si non, vous avez délégué vos pouvoirs, ce que vous avez parfaitement droit de faire, mais en même temps, vous avez abdiqué ces pouvoirs en ce sens qu'à l'avenir, ils ne vous seront plus d'aucune utilité à cet égard.

Le PREMIER MINISTRE : Il est bien facile de critiquer et de créer des embarras, mais, enfin, il faut supposer que les législatures ont un peu de raison et de conscience. Les législatures locales sont élues pour représenter les mêmes électeurs que nous représentons ici même. Il est assez plausible de supposer qu'elles exerceront ce pouvoir dans l'intérêt bien entendu de leurs commettants, au meilleur de leur jugement. On doit supposer qu'elles adopteront le système de cens électoral le plus convenable aux provinces. Mais j'irai plus loin. Supposons que les appréhensions de l'honorable député se réalisent, et que la législature se rende réellement coupable de fraude, afin de fortifier son pouvoir et de nuire au parlement. Le parlement a toujours à sa disposition le pouvoir de porter une législation répressive. Si nous confions aujourd'hui ce pouvoir aux législatures, c'est que, dans notre intime conviction, les législatures agiront comme elles l'ont fait par le passé dans l'intérêt bien entendu de leurs commettants. En 1885, la législature de la province de Québec était aux mains du parti conservateur. Sauf pour une période de deux années, le parti conservateur y avait toujours gouverné cette province depuis la confédération.

Et cependant, je n'aurais pas hésité à accepter le système de cens électoral établi par cette législature conservatrice, parce, bien qu'en somme il y eût, à mon avis, bien des points répréhensibles dans ce système, du moment que la province l'acceptait, je l'aurais également accepté avec plaisir. Ainsi en est-il des autres provinces. Il est possible que le gouvernement de plusieurs provinces passe plus tard aux mains du parti conservateur, et que celui-ci ait à réglementer cette question du cens électoral. Je suis prêt, pour mon compte à accepter les listes électorales confectionnées par ces législatures, abstraction faite de leur couleur politique. Mais si jamais il arrive qu'une fraude quelconque soit perpétrée au détriment du parlement et que ces législatures rendent une des lois hostiles à nos droits, alors, il sera toujours loisible au parlement de reprendre ses pouvoirs et de décréter un système de cens électoral qui lui soit propre.

M. McNEILL : Après que le mal aura été fait.

Le PREMIER MINISTRE : Avant que le mal soit fait ; avant que les élections générales aient lieu.

M. McNEILL : Non, pas nécessairement.

Le PREMIER MINISTRE : Nous aurons droit de légiférer en tout temps avant les élections générales, et s'il est constaté qu'il a été perpétré quelque fraude législative contre le parlement fédéral, alors, nous aurions le pouvoir de remédier au mal.

M. INGRAM : Puis-je poser une question à l'honorable ministre ? Faisons une supposition : voici qu'une élection locale a lieu ; la législature provinciale est convoquée et elle adopte une loi affectant la représentation au parlement fédéral ; puis le parlement est prorogé et un appel au peuple a lieu ; alors, comment remédiez-vous à cet état de choses ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est une distinction bien subtile.

M. INGRAM : Non.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Ingram) sait parfaitement que si la dissolution du parlement a lieu, nous saurons à ce moment quelles sont les listes en vigueur, et les elections se feront sur les listes en vigueur à l'époque de la dissolution, bien qu'elles puissent être modifiées plus tard. Voilà la loi.

Je demanderai à mes amis de la gauche de vouloir bien aborder la discussion de cette question dans un esprit de loyauté et de justice. Nous avons fait l'épreuve de deux systèmes de cens électoral au Canada. Le système provincial de cens électoral a duré dix-neuf années, et le système fédéral a duré douze ans. Ce dernier système n'a pas donné satisfaction, même au jugement des auteurs de cette loi. Je demande donc à mes honorables amis de faire une loyale épreuve de l'autre système et si, après en avoir fait un nouvel essai, bien que, je le répète, la question soit hérissée de difficultés, ils constatent que le nouveau système n'est pas plus satisfaisant que l'ancien, alors, il faudra nous remettre à la tâche pour élaborer un meilleur système. Je désire poser une autre question. Les honnorables députés de la gauche prétendent-ils qu'il faille absolument un double système de cens électoral, fédéral et provincial ? N'est-il pas préférable, au point de vue de la bonne administration de la chose publique, d'adopter les listes provinciales pour les élections fédérales, et de faire élire par les mêmes électeurs les membres de la législature qui représentent le même corps électoral ? Ne serait-ce pas préférable ? Il ne faut donc pas condamner d'avance le système proposé, avant de l'avoir mis à l'épreuve.

M. DAVIN : Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) en répliquant à l'ex-ministre des Finances l'a accusé, lui et son parti, d'avoir privé les électeurs de leur droit de suffrage ; et lorsque mon honorable ami (M. Foster) lui a demandé dans quelle province cela s'est passé, le premier ministre lui a répondu que c'est à la Colombie anglaise. Certes, le très honorable ministre s'écarte autant de la vérité des faits que de la vraie doctrine du droit constitutionnel, comme je vais le prouver. La loi du cens électoral de 1885, article 9, décrète :

Dans les provinces de la Colombie anglaise et de l'Ile du Prince-Edouard, outre les personnes qui ont droit d'être inscrites comme électeurs et de voter en vertu des dispositions précédentes de la présente loi, toute personne qui, le vingtième jour de juillet mil huit cent quatre-vingt-cinq

(1.) Etait âgée de vingt-un ans révolus et n'était pas privée du droit de voter ou empêchée de voter par la présente loi ou aucune autre loi du Canada, et—

(2.) Etait sujet anglais de naissance ou par naturalisation et domiciliée dans la province, et avait droit de voter dans les dites provinces respectivement, en vertu des lois qui y étaient alors en vigueur

Aura le droit de se faire inscrire comme électeur et de voter, qu'elle continuera d'avoir le droit de suffrage en vertu des dispositions des dites lois en dernier lieu mentionnées, mais pas plus longtemps.

M. FOSTER : Lorsque le très honorable minisa fait la déclaration que l'on sait au sujet de la Colombie anglaise, et a porté son accusation contre nous, je lui ai demandé s'il ne serait pas plus sage de sa part de relire le texte de la loi. Le premier ministre est-il prêt maintenant à reconnaître son erreur ?

Le PREMIER MINISTRE : Je répondrai plus tard.

Sir WILFRID LAURIER.

M. FOSTER : Quand on vous met la preuve sous les yeux....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOSTER : Le très honorable ministre n'est pas prêt à avouer son erreur.

M. DAVIN : Le très-honorable ministre a lancé cette accusation, dès le début ; il l'a amplifiée, et développée suivant les règles de la rhétorique, il a défié la gauche d'y répondre, et après tout, comme je l'ai dit au sujet d'un autre ministre, il a inventé ce fait. Voyons ce à quoi se réduit son argumentation basée sur le droit constitutionnel. Lorsque le très-honorable ministre nous a cité Story, je lui ai demandé ce qu'il entendait par les " droits civils " dont parle cet auteur, et s'il est d'avis que cela s'applique aux droits civils réservés aux provinces par la loi de l'Amérique Britannique du Nord. Le très honorable ministre me répondit affirmativement, et que c'est dans ce cens qu'il employait l'expression " droit civil." Le premier ministre est avocat, et j'attire son attention sur l'article 41 de la loi de l'Amérique Britannique du Nord :

Jusqu'à ce que le parlement du Canada en ordonne autrement, toutes les lois en vigueur dans les différentes provinces, à l'époque de l'Union, relativement aux questions suivantes :

Et l'une de ces questions est celle du " cens électoral." Je prétends que d'après la teneur de cet article, le droit en question rentre absolument dans les attributions du parlement fédéral ; et l'article 84 stipule :

Jusqu'à ce que les législatures respectives de Québec et de l'Ontario en ordonnent autrement, toutes les lois en vigueur, à l'époque de l'Union, dans ces provinces respectives, concernant les questions suivantes, ou aucune d'elles, savoir : le cens électoral et les incapacités des personnes élues pour siéger ou pour voter ...

Où ? Est-ce au parlement du Canada ? Pas du tout ; mais....

....à titre de députés à l'Assemblée du Canada.

Par conséquent, il est clairement décrété par la loi de l'Amérique Britannique du Nord que le droit de voter pour un membre de cette Chambre ne rentre pas dans la juridiction des provinces. Je ne demande pas à la Chambre d'accepter ma propre interprétation de cet article, mais bien celle d'un juge fort éminent, dont je veux opposer le jugement à la déclaration faite par le premier ministre. Voici ce que pense sur cette question même le chancelier Boyd :

Les sujets qui rentrent dans cette catégorie de législation sont de nature politique, envisageant le citoyen, dans ses relations avec la chose publique, tant au point de vue provincial que fédéral, et la loi organique les distingue des questions de droits civils dans les provinces, qui intéressent surtout la propriété civile.

Le chancelier Boyd entend que ces questions ne rentrent pas dans l'article de la loi organique qui statue sur les questions tombant sous la juridiction des provinces.

A mon avis, c'est commettre une confusion regrettable que de prétendre que le droit de suffrage rentre dans la catégorie des droits civils mentionnés à l'article 92, paragraphe 13, de la loi de l'Amérique Britannique du Nord. Ce droit de suffrage n'est pas un droit civil ordinaire. C'est historiquement et réellement un privilège statutaire de nature politique, puisque c'est le moyen principal par lequel le peuple, organisé pour fins politiques, peut participer aux fonctions du gouvernement. Cette question

rentre donc dans la catégorie des droits électoraux au Canada, et non pas dans celle des droits civils dans les provinces.

S'il y a eu quelque chose de vigoureux dans le discours de l'honorable ministre, c'est bien sa déclaration relativement à la perte des droits politiques des électeurs de la Colombie anglaise et son argumentation sur le droit constitutionnel. Eh bien ! puisque, même sans l'aide du chancelier Boyd, j'ai réussi à mettre bien en relief le sens évident des deux articles que j'ai mentionnés, la Chambre conviendra que l'échafaudage élevé par l'honorable ministre, sur le droit constitutionnel, s'écroule sur sa base.

Et je demande maintenant aux honorables ministres où ils en sont, et ce que deviennent toutes les thèses qu'ils soutiennent. Hier soir, nous constations l'existence de contradictions flagrantes dans le sein du cabinet, et voilà que ce soir, le premier ministre se met en opposition directe avec l'habitude prise par le Solliciteur général, cette après-midi. Je comprends maintenant pourquoi le premier ministre a tant tenu ce soir à empêcher le Solliciteur général de prendre la parole, car un avocat d'expérience et de réputation comme le Solliciteur général a trop soin de sa réputation pour se permettre d'échafauder sur le droit constitutionnel des propositions aussi fallacieuses que celles qu'osent soutenir les avocats qui pratiquent en amateurs et les hommes d'Etat distingués qui occupent les bancs ministériels. L'honorable ministre a fait entendre une note retentissante sur les dangers du suffrage universel. Il nous a dit toutes les appréhensions qu'éprouvent les meilleurs citoyens des Etats-Unis au sujet du suffrage universel ; et que fait-il, lui-même, aujourd'hui ? Il cherche à imposer ce suffrage, pour les élections fédérales, aux provinces où ce régime n'est pas encore en vigueur.

M. FOSTER : Sans aucune instruction.

M. DAVIN : C'est cela, sans la moindre instruction. Il impose le suffrage universel, pour les fins fédérales, à l'Ontario, au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse, à la Colombie anglaise et au Manitoba, provinces où ce système n'existe pas encore, pour les élections fédérales. Si l'honorable ministre est si fortement convaincu de ce qu'il dit et ne vise pas simplement à faire de l'éloquence, quand il nous parle des dangers du suffrage universel et des abus qu'il entraîne à sa suite, pourquoi cherche-t-il donc à imposer ce régime à la première province de la Confédération, j'entends la première, au point de vue de la population et de la richesse ?

De fait, les ministres semblent s'emparer du premier argument venu, pour les besoins du moment, sans être convaincus de ce qu'ils disent. Je le demande au premier ministre : que devient la proposition qu'il a soutenue dans la dernière partie de son discours ? Le Solliciteur général nous a dit aujourd'hui : nous adoptons tout simplement dans le moment, le cens électoral des provinces, et si les législatures provinciales ne font pas leur devoir, alors, nous pourrons modifier la loi dès que nous le voudrons. Le premier ministre, de son côté, prétend que le droit de décréter quels électeurs seront appelés à choisir les députés fédéraux appartient aux législatures locales, ce droit rentrant dans la catégorie des droits civils, bien qu'à la fin de son discours, après avoir solennellement posé ce principe, il se soit rangé à l'avis du Solliciteur général. Or, je le demande au très honorable ministre : s'il rentre dans les attributions des législatures locales de décréter comme question de droit civil, qui a droit de voter aux élections fédérales, de quel droit vous constituez-vous juges de ces législatures, déclarant qu'elles se sont trompées et vous proposant de remédier au mal ? Ce discours du très honorable ministre me remet en mémoire la critique de Matthew Arnold au sujet de la première publication d'un écrivain devenu célèbre depuis : "Voici," dit-il, un écrivain, doué des plus beaux dons littéraires que puisse envier un homme de lettres qui veut parler et écrire l'anglais ; mais il est incapable de raisonner." Nous pourrions presque dire la même chose du très honorable ministre. Vers la fin de sa harangue, il nous a exposé les raisons de convenance militant en faveur de sa proposition.

N'est-ce pas que ce serait beau, s'est-il écrié, si toutes les législatures provinciales se servaient du même cens électoral que le gouvernement fédéral, et *vice versâ* ? J'ignore s'il entend par là l'uniformité du suffrage, ou s'il veut dire que, tout disparates que soient les divers systèmes de cens électoral en vigueur dans les différentes provinces, il y aurait, toutefois, quelque chose de beau et de symétrique dans le système qu'il préconise. Eh bien ! lorsque la loi organique décrète expressément qu'il appartient au parlement de choisir son cens électoral pour la représentation fédérale, je ne vois pas ce qu'il peut y avoir de beau, de logique, de symétrique, de convenable à donner à d'autres assemblées législatives le droit de faire ce choix. N'est-ce pas là un raisonnement absurde en présence de la déclaration que vient de faire l'honorable député de Lambton-ouest (M. Lister) une des fortes têtes du parti ? Voici textuellement ses paroles : "Nous n'avons nulle garantie que les législatures provinciales légiféreront sagement." Voilà ce que pense un député qui aspirait jadis à devenir ministre de la Justice et qui le serait aujourd'hui, si justice lui eût été rendue par son parti. Le très honorable ministre nous dit que, pendant une période de dix-neuf années, le parlement s'est servi du cens électoral des provinces, sans qu'il se soit élevé une seule plainte. Comment l'honorable ministre peut-il faire une semblable affirmation ? Il a été mainte et mainte fois prouvé au parlement qu'il existait des griefs. Le chef de l'opposition et ses collègues ont établi que le parlement a dû intervenir pour remédier législativement aux abus des législatures provinciales à cet égard ; or, est-il possible d'affirmer plus solennellement un grief qu'en portant une loi fédérale pour y remédier ? Il aurait été regrettable que le très honorable ministre n'eût pas tenté de répondre à l'habile argumentation de l'honorable député de Kent (M. McInerney), comme il semblait d'abord porté à le faire. Mais je dois avouer que je suis un peu désappointé du silence du Solliciteur général. Il semble craindre de nous donner un avis motivé sur la question.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je n'en ai pas eu l'occasion, il y a tant d'autres orateurs.

M. DAVIN : Mon honorable ami hoche la tête, mais j'ai tant de respect pour la science que ce cerveau contient que je trouve regrettable que l'honorable député ne nous donne pas un avis motivé. Jusqu'ici, je n'ai rien entendu qui soit de nature à modifier mon opinion sur le projet de loi

en discussion, projet, à mon avis, mal élaboré, basé sur un principe condamnable, contradictoire dans ses dispositions et de nature à bouleverser notre système fédéral du cens électoral, si le bill est adopté dans sa teneur actuelle. Si le bill est adopté, même sous une forme mitigée et avec certains tempéraments, ce sera un malheur pour le pays, en ce qu'il arrêtera le Canada dans sa marche ascendante vers le progrès, et il imprimera une tache ineffaçable à l'administration actuelle.

Le PREMIER MINISTRE: L'honorable député d'York (M. Foster) m'a demandé, il y a un instant, de rectifier ce qu'il prétend une erreur que j'aurais commise en affirmant que la loi de 1885 a privé de leur droit de suffrage un certain nombre de votants dans la province de la Colombie anglaise. La seule rectification que j'aie à apporter est d'enchérir sur cette affirmation et d'ajouter que par la loi de 1885, l'honorable député a privé du droit de voter non seulement certains électeurs de la Colombie anglaise, mais encore de l'Ile du Prince-Edouard. J'appelle son attention sur l'article que vient de lire l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin). L'article 9 de la loi du cens électoral de 1885 décrète:

Dans les provinces de la Colombie anglaise et de l'Ile du Prince-Edouard, outre les personnes qui ont droit d'être inscrites comme électeurs et de voter en vertu des dispositions précédentes de la présente loi, toute personne qui, le vingtième jour de juillet mil huit cent quatre vingt-cinq,—

(1) Etait âgée de vingt et un ans révolus et n'était pas privée du droit de voter et empêchée de voter par la présente loi ou aucune loi du Canada; et—

(2) Etait sujet britannique de naissance ou par naturalisation et domiciliée dans les dites provinces, respectivement, en vertu des lois qui y étaient alors en vigueur,—

Aura le droit de se faire inscrire comme électeur et de voter, tant qu'elle continuera d'avoir le droit de voter en vertu des dispositions des dites lois en dernier lieu mentionnées, mais pas plus longtemps.

Le sens de cette disposition législative est qu'à la Colombie anglaise ou à l'Ile du Prince-Edouard, toute personne âgée de vingt et un ans révolus le vingt de juillet 1885, jour où la loi fut promulguée, avait le droit de voter et était électeur. Les premières listes confectionnées à la Colombie anglaise et dans l'Ile du Prince-Edouard, en 1886, furent basées sur le suffrage universel: toutefois, cette disposition ne s'appliquait qu'à ceux ayant atteint l'âge de majorité le vingt de juillet 1885, époque où la loi entra en vigueur. Subséquemment, lorsque les listes furent revisées en 1891 et en 1894, il ne fut plus question de suffrage universel et les listes que l'on élabora à ces différentes époques furent basées sur un cens électoral restreint; or, c'est un fait parfaitement connu qu'il s'éleva des plaintes à cet égard dans les provinces en question.

Tout le monde sait dans ces provinces qu'aux différentes époques de leur revision, ces listes furent basées sur un cens électoral restreint, suivant la teneur de la loi fédérale de 1885.

M. FLINT: Il y a quelques instants, l'ex-ministre des Finances (M. Foster), contre toutes les règles de l'étiquette parlementaire, m'a refusé la permission de lui poser une question—privilège que mes collègues de droite se sont toujours fait un devoir d'accorder aux honorables députés de la gauche. C'est la première fois qu'il m'arrive de demander un semblable privilège à l'honorable député, et je l'avertis que c'est aussi la dernière fois.

M. FOSTER: Merci.

M. FLINT: Non seulement l'honorable député m'a refusé cette permission, contre toutes les règles de l'étiquette parlementaire, mais il s'est, en outre, servi d'un langage impertinent et insultant à mon égard, chose que, pour mon compte, je ne saurais tolérer ni chez l'honorable député, ni chez aucun autre député.

M. FOSTER: Je prie l'honorable député de me dire en quoi les paroles dont je me suis servi peuvent constituer une insulte à son adresse.

M. FLINT: Je vais répéter les paroles qui, à mon sens, renferment une insulte à mon adresse, paroles dont l'honorable député aurait dû s'abstenir, s'il était animé dans la moindre mesure de cet esprit de loyauté qui devrait être l'apanage d'un gentleman de sa position. Il était dans le moment à argumenter sur un point de droit relatif à la loi du cens électoral de la Nouvelle-Ecosse, lorsque je l'ai interrompu pour lui demander poliment la permission de lui poser une question. D'un ton dont il n'aurait pas voulu se servir à l'égard de tout autre député de la droite, il me refusa ce privilège, comme c'était, d'ailleurs, son droit, ajoutant qu'il s'était déjà laissé interrompre par l'honorable député de Halifax (M. Russell), qui connait quelque chose de la question, mais qu'il ne tolérerait pas d'interruption de la part de l'honorable député d'Yarmouth, qui n'en connait rien du tout.

M. FOSTER: L'honorable député tire ses propres conclusions, ce qu'il a parfaitement droit de faire, mais elles ne découlent pas de mes paroles, et il m'impute une infraction aux règles de l'étiquette dont je suis parfaitement innocent.

M. FLINT: J'ai cité les propres paroles de l'honorable député.

M. FOSTER: Le compte rendu des débats en fera foi.

M. FLINT: L'honorable député a bien droit de penser de moi ce qu'il voudra. J'ai une assez modeste opinion de moi-même, et je ne prétends pas en savoir plus long sur cette question que mes collègues.

M. FOSTER: J'avertis l'honorable député que lorsque le compte rendu sera publié, j'appellerai l'attention de la Chambre sur cet incident.

Le PREMIER MINISTRE: Si mon honorable ami (M. Flint) veut bien me le permettre, je lui ferai observer que l'honorable député d'York ne s'est pas précisément servi des paroles qu'il lui attribue; toutefois, je pense qu'il a un peu droit de se plaindre. L'honorable député d'York n'a pas mentionné le nom du député d'Yarmouth, mais il a dit: j'ai cédé la parole à l'honorable député de Halifax, parce qu'il sait ordinairement de quoi il parle, mais je ne céderai pas la parole à un autre. Il y a dans ces paroles une allusion qui justifie la plainte de mon honorable ami.

M. FOSTER: Non.

M. FLINT: Quoi qu'il en soit, je me garderai bien à l'avenir de jamais interrompre l'honorable député. Le point de droit sur lequel l'honorable

député argumentait dans le moment, empruntait une certaine importance au débat, bien que jusque là on n'eût guère signalé son importance.

Au cours de mes observations sur la loi du cens électoral, au début, j'ai fait allusion à la prétendue perte du droit de suffrage que certains électeurs de la Nouvelle-Ecosse, d'ailleurs aptes à voter, étaient censés subir aux élections fédérales, et je fis observer alors, de l'assentiment général de mes collègues de droite, que bien que la loi existante ne prive pas cette catégorie de votants de leur droit de suffrage, s'il existait toutefois un doute à cet égard, j'étais convaincu que le comité se montrerait disposé à faire disparaître tous les doutes qui pourraient s'élever sur l'interprétation du texte. L'ex-ministre des Finances répéta que la loi du cens électoral de la Nouvelle-Ecosse prive tous les employés fédéraux de leur droit de suffrage, et notre prétention, que j'estime légitime, est qu'ils ne sont pas privés de leur droit de vote, bien que la loi électorale leur refuse le droit de voter aux élections locales.

M. MILLS : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question ?

M. FLINT : Certainement ; je ne suis pas aussi exigeant que l'ex-ministre des Finances.

M. MILLS : La loi de la Nouvelle-Ecosse stipule :

Les noms des personnes déclarées inhabiles à exercer le droit de vote par le premier article de la présente loi ne seront pas portés sur la liste d'inscription des électeurs, et s'ils s'y trouvent inscrits, ils en seront biffés.

Cette disposition législative est elle encore en vigueur ?

M. FLINT : Non, elle est abrogée par la loi de 1885.

M. MILLS : Quelle est cette loi de 1885 ?

M. RUSSELL : Les Statuts revisés de 1885.

Le PREMIER MINISTRE : Faites excuse.

M. MILLS : Non.

M. FLINT : Je n'ai pas l'intention d'aborder la discussion de cette question dans le moment.

M. GILLIES : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question ? L'article 9 de la loi de 1889 est toujours en vigueur, et il statue sur l'élaboration des listes d'électeurs de la Nouvelle-Ecosse par le reviseur. Il statue sur les personnes qui auront droit de voter et qui devront être portées sur les listes. Et qui sont-elles ? Voici les personnes dont les noms doivent être portés sur les listes.

Sir CHARLES TUPPER : Sur les listes d'électeurs ?

M. GILLIES : Oui.

Les personnes ci-après désignées, pourvu qu'elles aient vingt et un ans révolus et soient sujettes de Sa Majesté de naissance ou par naturalisation, et qu'elles ne soient pas privées de leur droit de suffrage en vertu de quelque disposition de la présente loi ou empêchées de voter par la loi ...

Or, les employés fédéraux sont privés de leur droit de suffrage.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Non, pas d'une façon absolue.

M. GILLIES : Ils sont déclarés inhabiles à voter.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : La loi les empêche de voter.

M. COCHRANE : La loi ne les empêcherait pas de voter si elle ne les déclarait pas inhabiles à exercer leur droit de suffrage.

M. GILLIES : Mon honorable ami (M. Fitzpatrick) ne comprend pas cela, et il l'avoue ; il admettra donc, j'en suis sûr, que la loi déclare les employés fédéraux inhabiles à voter. L'article en question décrète que tous ceux qui reçoivent quelque émolument de l'un des ministères dans la quinzaine précédant l'élection....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ah ! dans la quinzaine !

M. GILLIES : Toute personne qui reçoit quelque émolument du gouvernement dans la quinzaine précédant l'élection, n'a pas droit de vote ; elle est déclarée inhabile à exercer le droit de suffrage. Mon honorable ami (M. Fitzpatrick) l'admettra.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : A mon avis, la loi provinciale empêche ces employés de voter. Si mon honorable ami me le permet, je lui ferai observer qu'il confond continuellement la loi relative à la liste d'électeurs et la loi des élections. Il s'agit ici de la loi relative à la liste d'électeurs. Quant à la loi des élections, nous ne l'adoptons pas. Il règne à ce sujet une certaine confusion dans l'esprit des honorables députés.

M. GILLIES : Vous adoptez la loi des élections.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Non.

M. GILLIES : Soit ; toujours est-il qu'il s'agit en ce moment de la loi du cens électoral ; nous sommes actuellement à élaborer une loi du cens électoral pour les élections fédérales.....

M. FLINT : M. le président, j'ai la parole.

M. GILLIES : Si mon honorable ami (M. Flint) veut bien me permettre....

M. FLINT : J'ai la parole. Je l'ai cédée momentanément à l'honorable député de Richmond (M. Gillies), mais je tiens à savoir où j'en suis aux yeux du comité. J'ai cédé la parole, pour répondre à une question que m'a posée l'honorable député de Richmond ; mais il semble l'avoir oublié, et maintenant il s'adresse à d'autres députés. S'il veut bien m'adresser la parole, je tâcherai de lui répondre.

M. GILLIES : L'article 9 de la loi de 1889, sous l'empire de laquelle s'élaborent les listes d'électeurs, statue sur ceux dont les noms peuvent être portés sur ces listes, à l'exclusion de toute autre personne ; est-ce bien cela ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Oui.

M. GILLIES : Et il est décrété que toute personne qui reçoit quelque émolument du gouver-

nement fédéral dans la quinzaine précédant l'élection, est inhabile à voter. C'est parfait. Cet article décrète donc que toute personne à laquelle la loi interdit l'exercice du droit de suffrage ne peut être inscrite sur la liste.

M. FLINT: Si l'honorable député me pose la question, je suis prêt à admettre franchement qu'il y a lieu de différer d'avis sur ce point de droit. Je vais, cependant, plus loin et j'ajoute que, de fait, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, on a toujours été d'avis que les noms de ces personnes sont portés sur les listes et telle a été la pratique suivie jusqu'ici, nonobstant le fait que la loi les déclare inhabiles à voter, si elles reçoivent quelque émolument du gouvernement fédéral, quinze jours avant l'élection. Toutefois, ce n'est pas pour discuter cette question que j'ai pris la parole, mais pour déclarer que, de concert avec mes collègues de la Nouvelle-Ecosse et les honorables députés de la droite, je suis prêt à lever tous les doutes qui pourraient exister à ce sujet.

Mais mon but principal en prenant la parole est de donner la réplique à l'ex-ministre des Finances qui a prétendu que c'est une chose immorale, odieuse, abominable....

M. FOSTER: J'ai dit: monstrueuse.

M. FLINT: L'honorable député a épuisé le vocabulaire du blâme, où il excelle, pour exprimer sa désapprobation au sujet des lois de la province qui privent du droit de vote les personnes dont les noms sont portés sur la liste d'électeurs.

M. FOSTER: C'est monstrueux, je le répète.

M. FLINT: L'honorable député, toutefois, est coutumier du fait, et quand il épuise le vocabulaire de l'injure, nous savons que c'est chez lui une manie tout à fait inoffensive. Qu'il relise donc la loi du cens électoral dont il est si fier et que nous voulons abroger, et il constatera qu'elle renferme toutes les énormités dont il se plaint.

La liste est préparée en vertu de l'acte, cependant en exécutant l'intention de cette législature, du consentement unanime, un grand nombre de personnes sont empêchées de voter, bien que leurs noms soient sur la liste. Et ainsi, les noms de ces employés fédéraux sont sur la liste des votants, et ils votent, à moins que quinze jours avant l'élection, ils continuent à remplir ces charges fédérales. Et il n'y a rien d'immoral, de scandaleux, d'injuste, de monstrueux dans le fait qu'ils sont sur la liste des votants, et que, cependant, quand le jour de la votation arrive, pour de bonnes raisons que la législature a eues, ils sont privés du droit de voter.

La loi du cens électoral que nous cherchons à abroger possède le même principe. La liste pour les élections fédérales est préparée, mais quand le jour de la votation arrive, un grand nombre de personnes dont les noms sont sur lés listes sont privées de ce noble droit de voter que l'ex-ministre des Finances ne cesse de louanger.

Qui, dans l'un ou l'autre cas, plus que nos juges devrait jouir du privilège de voter? Qui, plus que nos juges, mérite des éloges pour le patriotisme, l'intelligence et les autres qualités dont parle l'honorable député? Et cependant, pour des raisons que le parlement croit suffisantes, ils ne peuvent pas voter. Et la même chose s'applique aux reviseurs, aux officiers-rapporteurs et greffiers d'élection, et à un grand nombre d'autres personnes. On peut se demander si le parlement a agi sagement en privant ces personnes du droit de voter, et c'est une question qui peut fort bien être discutée et réglée en parlement.

Le principe de refuser à certaines personnes le droit de voter, soit parce qu'elles ont été corrompues ou parce qu'elles occupent des charges que la législature de la Nouvelle-Ecosse a cru être incompatibles avec le droit de suffrage, ne rend pas l'acte passible des violentes accusations que l'ex-ministre a portées contre lui; en conséquence, toute l'argumentation qu'il a appuyée sur cette prétendue injustice de la loi de la Nouvelle-Ecosse ne vaut rien.

La législature de la Nouvelle-Ecosse, pour ses propres fins, a pu croire qu'il n'était pas convenable que dans les élections locales, certains employés fédéraux eussent le droit de voter. C'est une question qui ne nous regarde pas. C'est une question qui peut être mieux réglée dans la législature de la Nouvelle-Ecosse. Mais personne de ce côté-ci de la Chambre ne prétend que nous ferions bien d'empêcher cette classe d'électeurs de voter à l'élection des députés à la Chambre des Communes, et nous avons offert, et nous offrons, de rendre clair le point que nous discutons.

J'espère que le temps de la Chambre ne sera pas occupé par des récriminations contre un acte purement local, qui est fortement appuyé dans la Nouvelle-Ecosse, et qui y a été sanctionné dans toutes les élections.

M. McDOUGALL: L'honorable préopinant a voulu faire croire à la Chambre que l'usage universel dans la province de la Nouvelle-Ecosse en exécutant la loi électorale qui existait avant l'adoption de la présente loi du cens électoral, était d'employer les mêmes listes pour les élections fédérales et locales. J'ai été reviseur et conseiller municipal, et je me suis occupé de la nomination des personnes qui revisaient ces listes en vertu de ces actes. Nous revisions les listes d'après le rôle de cotisations et d'après les conditions imposées par le statut. Nous faisions deux listes séparées de votants; l'une exceptant les noms des employés fédéraux qui n'avaient pas le droit de voter dans les élections locales, et l'autre pour les fins des élections fédérales, contenant les noms de tous ceux qui avaient le droit de voter, en vertu du statut et non rendus inhabiles par l'exercice de certaines fonctions.

Ces listes, basées sur le rôle de cotisations, étaient affichées, et avis était donné à tous ceux qui n'étaient pas satisfaits des listes, qui voulaient y ajouter des noms, ou en faire retrancher, de se rendre au jour fixé par les reviseurs pour entendre les appels. Les deux listes séparées étaient alors complétées, après l'audition de ces appels par les reviseurs. Lorsque des élections avaient lieu, la liste intitulée "Liste des électeurs ayant droit de voter dans les élections fédérales" était employées pour les élections fédérales, et la liste intitulée "Liste des électeurs ayant droit de voter à l'élection des membres de l'assemblée provinciale" était employée pour cette fin.

De sorte que nous avions deux listes distinctes. Les comtés, c'était des comtés avant qu'ils fussent constitués en municipalités, payaient les frais de la préparation de ces deux listes.

Mon honorable ami d'Inverness (M. McLennan) dit que dans son comté, les reviseurs ne faisaient

qu'une liste, et qu'ils acceptaient tous les noms qu'on leur présentait, en sus de ceux que le rôle de cotisations contenait. Il dit qu'ils recevaient tous les noms qui leur étaient présentés, mais qu'ils étaient incapables de dire qui devait être refusé ou qui devait être inscrit, qu'ils ne pouvaient pas dire qui était employé fédéral, ou qui ne l'était point. Ces reviseurs étaient obligés de donner un affidavit, et pour l'information du comité, je vais le lire :

Nous, reviseurs soussignés, dûment nommés pour reviser, section..... n°..... dans le comté de..... jurons solennellement que nous remplirons fidèlement les devoirs qui nous sont imposés sans faveur ni partialité, que nous n'inscrirons pas de noms sur la liste d'inscription, et que nous n'en retrancherons aucun nom, à moins que nous ne soyons convaincus que ces noms, par la loi en vertu de laquelle nous avons été nommés reviseurs, doivent être inscrits ou retranchés de la liste, et que nous nous conformerons en tout à la loi, au meilleur de notre connaissance.

L'honorable député d'Inverness a prétendu qu'il était ridicule de croire que les reviseurs pouvaient savoir qui occupait une charge fédérale dans les limites de la division dont ils revisaient les listes, et cependant, voilà l'affidavit que ces reviseurs ont donné.

Il y a encore autre chose. Il est impossible d'avoir un système universel pour la préparation de ces listes, même en vertu de l'acte, quand nous avons, par exemple dans la Nouvelle-Ecosse, 200 ou 300 reviseurs différents qui revisent les listes qui sont employées dans les élections provinciales et municipales. Je peux dire sans crainte que, d'après le mode suivi pour nommer ces reviseurs, il n'y en a pas un sur trois qui soit capable d'interpréter la loi. Voici le mode suivi pour faire ces nominations : Dans les circonstances actuelles, nous avons les municipalités, nous avons les différents districts des municipalités qui sont représentés par des conseillers, chaque conseiller nomme les reviseurs dans son propre district, et il en résulte que dans un grand nombre de cas, un grand nombre des reviseurs nommés sont incapables d'interpréter la loi.

Conséquemment, nos listes sont imparfaites, nos listes ne sont pas préparées en conformité du statut, et ces listes sont tellement défectueuses, qu'il est d'usage d'année en année dans la législature de la Nouvelle-Ecosse d'adopter une loi légalisant les listes des votants pour la province, nonobstant toute irrégularité ou tout ce qui n'est pas conforme au statut. Je crois que cela a été l'usage invariable, et que c'est encore l'usage aujourd'hui. A cause de ces erreurs et irrégularités, et du défaut de se conformer à la loi en préparant ces listes, on a toujours cru nécessaire d'adopter une loi dans la législature de la Nouvelle-Ecosse afin de légaliser ces listes, sans quoi elles n'auraient pas pu être utilisées.

Cependant, ce sont ces listes qu'on nous demande par le présent bill d'adopter comme base du cens électoral fédéral. Il y a d'autres influences qui agissent dans la préparation et la revision de ces listes. Il y a les influences locales, il y a les influences politiques, et toutes ces influences tendent à rendre la liste imparfaite et impropre à l'élection des membres de cette Chambre.

L'honorable député de Halifax (M. Russell) nous a dit que ces listes n'étaient revisées que tous les deux ou trois ans, par les reviseurs locaux. Les listes sont revisées chaque année, chaque hiver.

M. RUSSELL : Je désire appeler l'attention sur un seul fait.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami veut-il me permettre de rappeler l'observation faite par le leader de la Chambre, observation que nous approuvons tous, que nous traitons une question d'une grande importance, une question qui demande à être discutée avec un esprit calme et judicieux ; et en discutant cette question si importante, nous sommes arrivés à une heure qui peut ne pas nous permettre de la traiter avec ce calme qui est nécessaire, et je demande à l'honorable leader de la Chambre, surtout pour ne pas être privé de sa présence, de consentir à ce que le comité lève sa séance. Il y a devant le comité cet amendement qui concerne les sauvages, amendement que j'appuie de tout cœur ; mais lorsque cet amendement aura été décidé, un autre sera présenté, traitant la question au point de vue de la discussion générale qui a eu lieu ce soir, la question discutée par l'honorable député d'Yarmouth (M. Flint). J'espère que l'honorable député, qui a suivi les observations du Solliciteur général, sera appuyé par le premier ministre dans ses efforts pour faire disparaître les incompatibilités qui peuvent exister dans les lois provinciales à l'égard des employés fédéraux. Toutefois, mon intention en prenant la parole était de faire observer que tout en aimant à entendre l'honorable député de Halifax (M. Russell) nous sommes arrivés à une heure à laquelle l'honorable premier ministre rendrait service aux députés s'il consentait à ajourner le débat.

Le PREMIER MINISTRE : Pour ma part, je suis disposé à examiner tout amendement que l'opposition pourra offrir dans le but d'améliorer ce bill. Je ne dis pas que le bill est parfait et qu'il n'est pas susceptible d'être amendé. En même temps, je dirai à l'honorable député, qui demande au comité de lever sa séance à minuit, que nous n'avons fait aucun progrès.

Sir CHARLES TUPPER : Nous avons fait beaucoup.

Le PREMIER MINISTRE : Rien ne peut nous en faire apercevoir aujourd'hui. Si l'honorable député veut me dire que nous avancerons demain, que le bill sera adopté en comité, je n'ai aucune objection à lever la séance maintenant.

Sir CHARLES TUPPER : Il est impossible dans le moment d'arriver à cette conclusion, mais je désire faire avancer le bill aussi rapidement que possible.

Le PREMIER MINISTRE : Dans l'intervalle, je pourrai me consulter avec l'honorable député et voir si nous ne pouvons pas arriver à une entente. Je n'insisterai pas pour que l'honorable député me promette que le bill sera adopté en comité demain, mais je prendrai sa parole qu'il en facilitera l'adoption.

Sir CHARLES TUPPER : C'est très bien.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée et la séance est levée à minuit 10 (vendredi).

INDEX.

TROISIÈME SESSION, HUITIÈME PARLEMENT.

ANGERS, M. Louis-Charles A. (*Charlevoix*) :

Loi relative à la faillite (sur B.), 1753.
Saisie des salaires des employés publics (sur B.), 4034.
Juges des cours provinciales (sur rés.), 5365 ; (sur B.), 5885, 5889, 6124.
Juges de Chicoutimi et de Saguenay et de Gaspé (int.), 6425.

BAIN, M. Thomas (*Wentworth-sud*) :

Agriculture et colonisation—Comité (m.), 1010.
Bill (n° 53) pour constituer en corporation la *Prudential Life Ass. Co. of Canada*, 1re lec., 1095 ; en comité et 3e lec., 2205.
Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1655.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2052.
Edifices publics—Nouvelle-Ecosse (sub.), 4407.
Commerce privilégié avec la Grande-Bretagne (sur m.-McNeill), 5083 ; (amendement), 5086.

BEATTIE, M. Thomas (*London*) :

Vente des billets de chemins de fer (B. n° 36), 1re lec., 782.
Observance du dimanche (sur B.), 1708.
Câble transpacifique entre la Colombie anglaise et l'Australie (int.), 2432.
Sur question de privilège Talbot, 3140.
Saisie des salaires des employés publics (sur B.), 4042.

BEAUSOLEIL, M. Cléophas (*Berthier*) :

Loi relative à la faillite (sur B.), 1749.
Edifice public à Berthier—Acquisition d'un immeuble (int.), 3161, 5221.

BELCOURT, M. Napoléon-A. (*Ottawa*) :

Bill (n° 24) modifiant la charte de la banque Union du Canada, 1re lec., 642 ; 2e lec., 712 ; en comité et 3e lec., 1833.
Bill (n° 25), constituant en corporation la Compagnie du pont de l'Ontario et Québec, 1re lec., 642 ; 2e lec., 712.
Bill (n° 42) concernant la Compagnie d'assurance des chemins de fer canadiens contre les accidents, 1re lec., 1045.
Bill (n° 80) concernant la Cie de chemin de fer d'Ottawa à New-York, 1re lec., 1585 ; 2e lec., 1684 ; en comité et 3e lec., 3519.
Chemin de fer Alaska et Nord-Ouest—Requête de James-J. Gillies (m.), 1850.
Cie de transit Canada-Atlantique (B. n° 92), 2e lec., 2205 ; en comité et 3e lec., 3519.
Cie du chemin de fer Canada-Atlantique (B. n° 93), 2e lec., 2205 ; 3e lec., 3796.
Cie de chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest (B. n° 108), 1re lec., 2452 ; 2e lec., 2658.

BELCOURT, M. Napoléon-A.—*Suite.*

Bill (n° 104) concernant la Cie du canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, 2e lec., 2658 ; en comité et 3e lec., 4658.
Bill (n° 105) concernant la Compagnie du chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal, 2e lec., 2658 ; en comité et 3e lec., 4164 ; amend. du Sénat, 5130.
Bill (n° 112), du Sénat, pour faire droit à Edwin Heyward, 1re lec., 2852 ; en comité et 3e lec., 3611.
Canal entre Ottawa et la Baie Georgienne (m. suspendue), 3163 ; (sur observ.-Poupore), 5640.
Emplois et destitutions, 1878-79 (m. suspendue), 3163.
Saisie des salaires (sur B.), 3184.
Cens électoral (sur B.), 3508, 3784.
Bill (n° 125) constituant en corporation la Compagnie du pont interprovincial d'Ottawa, 2e lec., 4165 ; 3e lec., 5780.
Musée national (observations) 4626 ; (sur sub.), 6508.
Explication personnelle—Art. de la *Gazette*, 5423.
Bills d'intérêt privé (m.), 6496.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 6732.

BELL, M. Adam-Carr (*Pictou*) :

Serre-freins sur l'Intercolonial (int.), 410.
Chemin de fer du Yukon canadien—Offre de M. Hamilton Smith—Télégramme à lord Strathcona, 874 ; (discours sur 2e lec. du bill), 1023.
Phare de King's-Head (int.), 1668.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1913.
Gare de l'Intercolonial à Westville, N.-E., (int.), 2018.
Prolongement vers l'est du chemin de fer Intercolonial (int.), 2020.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2156.
Décès d'employés sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (int.), 3164, 3990 ; (observ.), 5734, 6319.
Cens électoral (sur B.), 3698 ; (sur m. pour 3e lec.), 4944.
Abrogation de la loi relative aux pensions (sur B.), 5909 ; amend. 6022.

BELL, M. John-W. (*Addington*) :

Cens électoral (sur B.), 2574.
Commission du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Rapport (int.), 5622.

BENNETT, M. Wm-H. *(Simcoe-est)* :
Adresse en réponse au discours du trône (discours), 261.
M. White, ancien sous-ministre des postes (int.), 407.
Service postal entre Wyevale et Wyebridge (int.), 516.
Directeur de la poste de Waverley, Ont. (int.), 517.
Abatage du bois dans l'Ontario (sur observations-Britton), 1588.
Certificats aux capitaines et aux seconds de navires (sur B.), 1604.
Havres, quais et brise-lames (sur B.), 1610.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1865.
Cens électoral (sur B.), 2002, 2533, 2558, 2562, 2566, 3516, 3529, 3538, 3541, 3591 et suiv. ; 3854, 3867, 3888, 3893.
Listes électorales dans l'Ontario—Reviseurs—Coût de l'impression (int.), 2454.
Champ de tir à Rockliffe—Estimateur du terrain (int.), 2942, 3159.
W.-W. Williams, directeur de la poste de Seeley's-Bay (sur observations-Taylor), 2955, 2957.
Exposé budgétaire (discours), 3003.
Sur question de privilège Talbot, 3144.
William Baxter—Gardien de phare (int.), 3157.
Maitre de havre à Midland, Ont. (int.), 3160.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur observ.-Davin), 3210.
Voies et moyens (en comité), 3247 et suiv.
Le major général Gascoigne (int.), 3302.
Bureau du secrétaire du Gouv. général (sub.), 3312.
Ouvriers étrangers—Application de la loi (int.), 3916, 4682, 5421.
Ministère des Travaux publics (sub.), 3978.
Nominations par l'ex-gouvernement (sur observations-Montague), 4190.
Ministère des Postes (sub.), 4215 et suiv.
Gardiens de phares—Salaires et allocations (sub.), 4328.
District judiciaire de la Rivière-à-la-Pluie (int.), 4347.
Edifices publics—Nouvelle-Ecosse (sub.), 4408 et suiv.
Montmagny—Bureaux de poste, de douanes, etc. (sub.), 4424 et suiv.
Directeur de la poste de Gravenhurst, Ont., (int.), 4623.
Amendements à l'acte des postes (sur B.), 4985.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 5685.
Ministère des Postes—Dépenses diverses (sub.), 5837 et suiv.

BERGERON, M. Joseph-G.-H. *(Beauharnois)* :
Adresse en réponse au discours du trône (discours), 368.
Terrains du parlement. Trottoirs (int.), 418.
Loi des "homesteads"—Territoire du Yukon (int.), 1151, 1538.
Hôtel des monnaies (int.), 1153.
Chemin de fer du Yukon canadien (discours sur 2e lec. du bill), 1239.
Bureau de poste de Saint-Michel-de-Napierville (int.), 1264.
Traduction du rapport de M. Ogilvie et des *Débats* (sur int.-Casgrain), 1355.

BERGERON, M. Joseph-G.-H.—*Suite.*
Chemin de fer Alaska et Nord-Ouest—Requête de James-J. Gillies (sur m.-Belcourt), 1851.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1877, 1888.
Destitution de François Corbeil (int.), 2019, 3762.
Rapport de M. Ogilvie—Traduction (int.), 2180.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-la-Pluie (sur B.), 2263.
Quai de Saint-Anicet (int.), 2430, 3205 ; (sub.), 4920.
Chenal de Berthier (int.), 2659.
Ecoles du Manitoba (int.), 2729 ; adresse au Saint-Père (discours), 4643, 4659, 4698.
Bouées sur le Saint-Laurent (int.), 2860.
Les Abénakis de Saint-François (int.), 2942.
Sous-ministre de l'Intérieur (int.), 2942.
Toussaint Boyer, maître-éclusier sur le canal de Beauharnois (int.), 3160.
Destitution d'Albert Godbout (m. par M. Casgrain), 3162.
Saisie des salaires (sur B.), 3194.
Comté de Bagot—Vacance, 3303, 4133, 4546, 4564.
Rapport de l'auditeur général—Version française (int.), 3304.
Prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente des liqueurs enivrantes (sur B.), 3397, 4063, 4085.
Destitution de Wm Reid (int.), 3400.
Chemin de fer de London au lac Huron (sur B.), 3520.
Canal de Soulanges—Demande de soumissions (int.), 3612 ; construction (sub.), 5603 et suiv ; 5677 et suiv.
Construction du canal de Soulanges—Dépenses (int.), 4458.
Protection des pêcheries (sub.), 4582, 4607.
Parc de la Côte du Major—Clôture (sub.), 4737 et suiv.
Réparations et améliorations générales des havres et rivières et construction de ponts (sub.), 4915.
Laprairie—travaux aux brise-glace (sub.), 4917.
Rivière Richelieu—Jetées-guides du chenal (sub.), 4917.
Saint-Jean-des-Chaillons—Havre (sub.), 4922.
Ile-Perrot—Quai (sub.), 4923.
Directeur de la poste de Saint-Cyprien (int.), 5220.
Juges des cours provinciales (sur rés.), 5328, 5358 ; (sur B.), 5891 et suiv. ; pension (sur rés.), 6204 et suiv.
Augmentation de la solidité des ponts en fer (sub.), 5561.
Ligne française de steamers (int.), 5621.
Camp à Beauharnois (int.), 5772.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (sub.), 5773.
Ministère des postes—Dépenses diverses (sub.), 5825 et suiv.
Avances aux commissaires du havre de Montréal (sur rés.), 6004.
Publication des *Débats* (sub.), 6114, 6116.
Le Dr Lavoie (int.), 6189.
Ligne des steamers à Gaspé (int.), 6190.
Canal de Beauharnois—Dépenses éventuelles et réparations (sub.), 6250 et suiv.
Dépenses d'enquête sur les chemins de fer et canaux de l'Etat (sub.), 6263 et suiv.

BERGERON, M. JOSEPH-G.-H.—*Suite.*

Bureaux de poste et de douanes à Rimouski (sub.), 6274.
Bureaux des traducteurs français, rue Sussex (sub.), 6276.
Dragage au Coteau-Landing (sub.), 6283 et suiv.
Distribution postale spéciale (sur B.), 6447.
Fonds des écoles du Manitoba (sur rés.), 6470 et suiv ; 6481.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6621 et suiv.
Canal de Chambly—Travaux à Saint-Jean, P. Q. (sub.), 6659 et suiv.
Louis Gatien (int.), 6691.
Communication par vapeur avec Gaspé (int.), 6691.
Narcisse Legris (int.), 6693.
Question de privilège—Article de *La Patrie*, etc., 6700 et suiv.
Machines importées des Etats-Unis pour un élévateur en construction au Coteau-Landing (int. sur sub.), 6766.

BERTRAM, M. GEORGE-HOPE (*Toronto-centre*) :

Adresse en réponse au discours du trône, 6.
Chemin de fer du Yukon canadien (discours sur 2e lec.), 634.
Loi relative aux marques de commerce et aux dessins de fabrique (B. n° 61), 1re lec., 1194 ; 2e lec., 2451 ; en comité et 3e lec., 3639.
Les tarifs des chemins de fer et les colons du Nord-Ouest (sur observ.-Maclean), 1272.
Observance du dimanche (sur B.), 2073.
Bill (n° 122) constituant en corporation la Société de bienfaisance de la Grande Loge Suprême des " Sons of England ", 2e lec., 3611 ; m. pour comité, 5254, 5265 ; 3e lec., 5498.
Amendements relatifs aux postes (sur B.), 5322.
Enquête concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de Corbeau—Frais (sub.), 6321.
Commission anglo-américaine (observ.), 6694.

BETHUNE, JOHN-L. (*Victoria, N.-E.*)

Conserves de homards (int.), 1153.
Salle d'exercices de Baddeck (int.), 1261.
Havre de refuge—Aspey-Bay, N.-E., (int.), 2432.
Lignes télégraphiques de l'Etat—Taux (int.), 5220.
Signaux de tempêtes (int.), 6188.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE (*Sunbury et Queen, N.-B.*) :

Chemin de fer du Yukon Canadien (B. n° 6), discours et 1re lec., 158 ; m. pour 2e lec. et discours, 449 ; sous-amendement de M. McInnes, 1485 ; (en comité), 1594, 1599.
Plans du chemin de fer Kaslo-Slocan (rép.), 344.
Routes *via* Edmonton et Prince-Albert vers le Klondike (rép.), 388.
Le Grand-Tronc et l'Ottawa et Parry-Sound (rép.), 389.
Usines de locomotives de Kingston (rép.), 389, 529.
Garde-magasin sur le canal de Lachine (rép.), 391.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE—*Suite.*

Chemin de fer du comté de Drummond (rép.). 405.
Travaux sur la rivière Saint-Pierre (rép.), 409.
Nouvelles locomotives pour l'Intercolonial (rép.), 409.
Nouvelle gare à Moncton (rép.), 410.
Serre-freins sur l'Intercolonial (rép.), 410.
Transport du grain par le chemin de fer Canadien du Pacifique (rép.), 415.
Inondations le long de l'Otonabee (rép.), 415.
Chemin de fer du Yukon Canadien—Subventions en terres (m.), 444.
M. Galbraith, employé des canaux (rép.), 445.
Employés de l'Intercolonial—Salaires (rép.), 519.
Destitution de M. Rory McNeil (rép.), 521.
Amendements relatifs au bill concernant le chemin de fer du Yukon Canadien (rép.), 643.
A.-E. Killam (rép.), 715, 4058.
Exclusion des ouvriers étrangers—Construction du chemin de fer du Yukon (rép.), 715.
Steamer des Etats-Unis le *Yantic* (rép.), 717.
Chemin de fer entre Southport et Murray-Harbour, I.P.-E. (rép.), 841.
Kenneth McKay, éclusier sur le canal de Saint-Pierre (rép.), 923.
Chemin de fer du littoral de la Colombie anglaise à la Stikine (rép.), 923.
Tarifs des chemins de fer (sur observations-Sproule), 1019.
Montage de locomotives—Chemin de fer Intercolonial (rép.), 1149.
Journaux à la gare de Lévis (rép.), 1151.
Canal de Saint-Pierre (rép.), 1152.
Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux, 1153.
Comité des chemins de fer du Conseil privé (rép.), 1265.
Les tarifs des chemins de fer et les colons du Nord-Ouest (sur observ.-Maclean), 1268.
Guerre de tarif entre les chemins de fer—Chemin de fer Intercolonial (rép.), 1273.
Question de transports (sur observ.-Maclean), 1521.
Commission des chemins de fer (rép.), 1538 ; (discours sur m.-Jameson), 1565.
Chef de gare de Port-Mulgrave (rép.), 1579.
Destitution de William Sutherland (rép.), 1580.
Destitution de Peter-S. Archibald (rép.), 1581.
Changement de route de l'Intercolonial *via* Spring-Hill (rép.), 1666.
Destitution de A. Powlie (rép.), 1669.
Destitution de A. Stewart (rép.), 1669, 2018.
Chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest (rép.), 1670.
Convention relative au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (rép.), 1757.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 1774, 3170, 3641, 4047, 4487 et suiv.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1922.
Gare de l'Intercolonial à Westville, N.-E. (rép.), 2018.
Destitution de François Corbeil (rép.), 2019.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (rép.), 2020.
Prolongement vers l'est du chemin de fer Intercolonial (rép.), 2020.

BLAIR, Honorable M. Andrew-George—*Suite.*

Gare de Moncton—Plo nberie et appareils de chauffage (rép.), 2021.
Chemin de fer du lac Témiscamingue (rép.), 2024.
Inondations sur la Grande Rivière (rép.), 2178.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (sur B.), 2306.
Chemin de fer du Comté de Drummond (rép.), 2327, 2859.
Ouverture des canaux (rép.), 2328, 2859.
Wagons-buffets sur l'Intercolonial (rép.), 2426.
Canal de la Vallée de la Trent (rép.), 2430.
Barrières sur l'Intercolonial (rép.), 2431.
Cantonnier-chef à la Rivière-du-Loup — Patrick Lavry (rép.), 2432.
Employés nègres sur l'Intercolonial (rép.), 2459, 2731, 2939.
Tarifs de transport sur les chemins de fer (sur B.), 2508.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2548 et suiv.
Cens électoral (sur B.), 2571, 2654, 3524, 3536, 3565 et suiv. ; 3683, 3868 ; (amend. du Sénat), 6553.
Combustible—Chemin de fer Intercolonial (rép.), 2662.
M. Harris et l'Intercolonial (rép.), 2729.
Chemin de fer Intercolonial—Gare à Saint-Michel (rép.), 2854.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Montant payé à la Compagnie du Pacifique (rép.), 2939.
L'Intercolonial entre Montréal et Lévis (rép.), 2940.
Compagnie d'acier nickelé du Canada (sur B.), 3146, 3147.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (sur B.), 3155.
Chemin de fer des Comtés-Unis—Paiements faits à la Compagnie (rép.), 3157.
Chemin de fer Intercolonial—Cheval tué (rép.), 3158.
Le forgeron du gouvernement à Grand-Narrows (rép.), 3160.
Toussaint Boyer, maître-éclusier sur le canal de Beauharnois (rép.), 3160.
Prolongement de l'Intercolonial—Correspondance entre le gouvernement et le Grand-Tronc (rép. et m.), 3299.
Destitution de Wm Reid (rép.), 3400.
Destitution de Xavier Lefebvre (rép.), 3401.
Terres de l'Etat aux Trois-Pistoles (rép.), 3612.
Canal de Soulanges—Demande de soumissions (rép.), 3612.
Wilfrid Mercier, commissaire (rép.), 3759.
Grand-Tronc et Pacifique—Raccordement à North-Bay (rép.), 3767.
Transport de la houille sur l'Intercolonial (rép.), 3849.
Chemin de fer de Toronto à la baie d'Hudson (sur B.), 3958.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 3983.
Accident sur le pont Wellington, Montréal (rép.), 3989, 4135.
Barrages à la Roche-Fendue et au Calumet (rép. et discours), 3999 et suiv.
Destitutions—Canal de Lachine et écluse de Sainte-Anne (rép.), 4004.

BLAIR, Honorable M. Andrew-George—*Suite.*

Saisie des salaires des employés publics (sur B.), 4023, 4043.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4095 et suiv., 4114.
Chemins de fer des Laurentides (rép.), 4268.
Construction du canal de Soulanges—Dépenses (rép.), 4458.
Chemin de fer du Cap-Breton—Crédit voté pour le Hard-Pan (rép.), 4459.
Chemin de fer Intercolonial—J.-H. Murray (rép.), 4622.
Edward Linloff (rép.), 4623.
Travaux sur le canal de Cornwall (rép.), 4682.
Chemins de fer du gouvernement—Arrangements avec M. Harris, gérant (rép.), 4683.
Bill (n° 145) modifiant la loi relative aux chemins de fer, 1re lec., 4925 ; 2e lec., 5184 ; 3e lec., 5254.
Bill (n° 148) concernant le contrat de transport entre Sa Majesté et la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord de Winnipeg, 1re lec., 5097 ; 2e lec., 5414 ; en comité, 5415 ; 3e lec., 5603.
Chemin de fer Central du Nord-Ouest—Question de procédure (sur observ.-Tupper), 5218.
Navigation de 14 pieds entre le lac Ontario et Montréal (rép.), 5222.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (sur observ.-Wallace), 5226, 5236.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur observ.-Richardson), 5422.
Service sur l'Intercolonial (rép.), 5424.
Chemin de fer et tramway du Lac Bennett et du Klondike (sur B.), 5444.
Chemin de fer Intercolonial—Nouvelles commodités à Halifax (sub.), 5545.
Augmentation de la solidité des ponts de fer (sub.), 5551 et suiv.
Nouvelles commodités à Mulgrave (sub.), 5586 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.), 5592 et suiv.
Canaux—Construction et agrandissement—Canal de Soulanges (sub.), 5603 et suiv. ; 5665 et suiv.
Pointe-Farran—Agrandissement (sub.), 5680 et suiv.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 5686 et suiv.
Canal du Sault-Sainte-Marie—Construction (sub.), 5695.
Canal de Lachine—Approfondissement de la rivière Saint-Pierre (sub.), 5696.
Canal Murray—Débarcadère flottant (sub.), 5703.
Frais d'exploration—Chemin de fer au Yukon sur le territoire canadien (sub.), 5707.
Subventions pour aider à l'exécution des travaux publics (B. n° 161), 1re lec., 5987 ; m. pour 2e lec., 6448 ; 2e lec. et en comité, 6585 ; 3e lec., 6586.
Compagnie d'éclairage électrique et de tramway de Dawson-city (sur B.), 6032.
Chemin de fer Intercolonial—Embranchement d'Indiantown (sub.), 6153 ; employés nègres (sur sub.), 6155 et suiv.
Quai de Dalhousie — Améliorations (sub.), 6158.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE—*Suite.*
Canal du Sault-Saint-Marie—Paiement à Ryan et Cie (sub.), 6177 et suiv.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Appointements et dépenses de l'ingénieur-inspecteur (sub.), 6181, 6243.
Règlements relatifs à l'exploitation des chemins de fer (rép.), 6189.
Destitution de W.-A. King (rép.), 6190.
Destitution de H.-W. Woods (rép.), 6190.
M. John-D. Matheson (rép.), 6191.
Compagnie électrique de Dawson (sur B.), 6222 et suiv.
Canal Rideau—Divers (sub.), 6244 et suiv.
Canal de Beauharnois—Dépenses éventuelles et réparations (sub.), 6250 et suiv.
Canal de Williamsburg—Gratification à George Reid (sub.), 6252 et suiv.
Dépenses d'enquête sur les chemins de fer et les canaux de l'Etat (sub.), 6254.
Intercolonial—Matériel roulant (sub.), 6652 et suiv.
Agrandissement à Saint-Jean, N.-B. (sub.), 6655.
Canal des Galops—Paiement à J.-G. Snetsinger (sub.), 6658.
Canal de Chambly—Travaux à Saint-Jean, P.Q. (sub.), 6659.
Paiement à la *Halifax Banking Co.* (sub.), 6804 et suiv.

BORDEN, HONORABLE M. FREDERICK-W. (*King, N.-E.*):
Médailles pour la police à cheval du Nord-Ouest (rép.), 386.
Ile Sainte-Hélène (rép.), 390.
Salle d'exercices militaires de Gananoque (rép.), 392, 3303; (sur obs.-Taylor), 4438, 4620.
Le premier régiment de la Garde Nationale de l'Illinois (rép.), 517.
Classes du Collège militaire Royal (rép.), 842.
Salle d'exercices de Baddeck (rép.), 1261.
Harnais et sellerie militaires (rép.), 1264.
Détachement de la milice au Yukon (rép.), 1355, 4153; approvisionnements (rép.), 5222.
Ordres généraux de la milice (rép.), 1535.
Instructions au lieutenant Sutton (rép.), 1536.
Inspection de la milice (rép.), 1536.
Fournitures au camp d'Aldershot (rép.), 1539.
Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1653.
Rapport du ministère de la Milice et de la Défense, 2088.
Promotions militaires (rép.), 2095.
Compagnie d'infanterie de Morris, Man. (rép.), 2427.
Champ de tir de Rockliffe—Estimateur des terrains (rép.), 3159.
Le major général Gascoigne (rép.), 3302.
Ministère de la Milice (sub.), 3368 et suiv.
L'équipement Oliver (rép.), 3761.
Soldats de l'armée impériale à Toronto (rép.), 3916.
Transport des approvisionnements au Yukon (rép.), 3987.
L'officier commandant la milice (sur résol.), 4274, 4280, 4287; (B. n° 140), 1re lec. 4633; 2e lec., en comité et 3e lec., 5184.
Transport des approvisionnements de la police à cheval—Télégramme de M. Prior (rép.), 4443.

BORDEN, HONORABLE M. FREDERICK-W.—*Suite.*
Salle d'exercices militaires de Peterborough (rép.), 4457.
Accusations contre le lieut.-colonel Domville (rép.), 4683, 5240.
Contrats pour approvisionnements de la police à cheval du N.-O.; art. du *Post Intelligencer* de Seattle (rép.), 4778, 4784.
Champ de tir de la Côte Saint-Luc (rép.), 4840, 5240, 5493, 5751.
Port de Windsor (sub.), 4889.
Camps de brigade—3e district militaire (rép.), 5031.
Lieut.-colonel R.-Z. Rogers (rép.), 5031.
Commissions dans les troupes permanentes (rép.), 5223.
Collège militaire—Employés (rép.), 5243.
J.-W. Borden (sub.), 5709 et suiv.
Fabrique de cartouches au Canada (sub.), 5715, 6151 et suiv.
Gratifications à certains officiers (sub.), 5717.
Les volontaires de 1866 (rép.), 5752.
Camp à Beauharnois (rép.), 5772.
Lieut.-colonel D.-A. Macdonald (sub.), 6068 et suiv.
Ministère de la Milice—Approvisionnements, transport et dépenses du détachement militaire envoyé au Yukon, etc. (sub.), 6134 et suiv., 6783 et suiv.
Ecoles d'infanterie à Frédéricton et à London (rép.), 6191.
Officiers militaires (rép.), 6192.
Certificats d'aptitude des officiers—Ordres généraux de la milice (rép.), 6194.
Pénitenciers (sub.), 6392.
Médailles destinées aux miliciens (sub.), 6538.
Lieutenant-colonel Worsley, D.A.G. à Halifax (sub.), 6542.
Thomas Moore, père, (sub.), 6543.

BORDEN, M. ROBERT-L. (*Halifax*):
Service rapide—Transport des malles sur l'Atlantique (int.), 716.
Steamer des Etats-Unis le *Yantic* (int.), 717.
Chemin de fer du Yukon Canadien—Offre de M. Hamilton Smith—Télégramme envoyé à lord Strathcona, 867; (discours sur 2e lec. du bill), 1079.
Commerce des Antilles (int.), 1152.
Destitution de Peter-S. Archibald (m.), 1580.
Byron Nickerson (int.), 1666.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1815, 1819, 1824.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1880.
Cens électoral (sur B.), 2577, 3824, 3838; (amend. du Sénat), 6549 et suiv.
Réinstallation d'employés du chemin de fer Intercolonial (m. suspendue), 3163.
Inspection générale (sur B.), 5186.
Abrogation de loi relative aux pensions du service civil (sur B.), 5534, 5543.
Nouvelles commodités à Halifax—Chemin de fer Intercolonial (sub.), 5545.
Cour Suprême—Achat de livres (sub.), 5772.
Lyman Dartt—Remise de peine (observ.), 5775, 5780, 5787, 5793 et suiv.
Inspection des denrées (sub.), 5821.
Juges des cours provinciales (sur B.), 5904; pensions (sur rés.), 6197 et suiv.

BORDEN, M. ROBERT-L.—*Suite.*

Kermes de San-José (sur observ.-Maclaren), 6056.
Chemin de fer du Comté de Drummond—Enquête (sur m.-Lister), 6185.
Ile du Prince-Edouard—Poursuites intentées par les étrangers (int.), 6447.
Fonds des écoles du Manitoba (sur rés.), 6462 et suiv.
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest (sur observ.-Davis), 6503.

BOSTOCK, M. HEWITT *(Yale et Caribou):*

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (B. n° 26), 1re lec., 642; 2e lec., 712; en comité, 2548, 2596, 2632.
Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (B. n° 34), 1re lec., 782; 2e lec., 879; 3e lec., 3070.
Compagnie de tramway de Miles Cañon et du Cheval-Blanc (B. n° 35), 1re lec., 782; 2e lec., 879; en comité, 3153; 3e lec., 3155.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 814.
La Reine *vs* Cameron (m.), 1574.
Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1657.
Observance du dimanche (sur B.), 2075.
Chemin de fer Nakusp et Slocan (sur B.), 3342.

BOURASSA, M. J.-HENRI-N. *(Labelle):*

Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort à Gatineau (B. n° 68), 1re lec., 1496; 2e lec., 1530; 3e lec., 3796.
Loi relative à la faillite (sur B.), 1743.
Cens électoral (sur B.), 2330.
Ecoles du Manitoba, 4711.

BRITTON, M. BYRON-MOFFAT *(Kingston):*

Amendement au code criminel (B. n° 12), 1e lec., 229; 2e lec., 2450; m. pour comité et discours 2486, 2498; salle d'exercices militaires de Gananoque (sur int.-Taylor), 526.
Cie du chemin de fer du Cañon (B. n° 27), 642.
Cie du chemin de fer de Kingston à Pembroke (B. n° 69), 1re lec., 1496; 2e lec., 1530; en comité, 4162; 3e lec., 4164.
Abatage du bois dans l'Ontario (observ.-art. du *Free Press* d'Ottawa), 1585.
Havres, quais et brise-lames (sur B.), 1609.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1612, 1799, 1801, 1806, 1810, 2182.
Observance du dimanche (sur B.), 1699.
Revisions des statuts (int.), 2018.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (sur B.), 2323.
Cens électoral (sur B.), 2364, 3540.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2464, 4022.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.-Charlton), 2505.
Corps de marine (int.), 2659.
Ouvriers étrangers (sur observ.-Clarke), 3492.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4102, 4124.
Sauvetages—Récompenses (sub.), 4295.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 4484 et suiv.
Témoins et preuve (sur B.), 5417.

BRITTON, M. BYRON-MOFFAT—*Suite.*

Canal de la Trent—Construction (sub.), 5690.
Réciprocité dans le sauvetage (int.), 5751.
Lyman Dartt—Remise de peine (sur observ.-Borden), 5799.
Juges des cours provinciales (sur B.), 5898.
Cour Suprême—Supplément de traitement au juge McGuire (sub.), 6073.
Classement des vieilles archives dans le bureau du Conseil privé (sub.), 6333.

BRODER, ANDREW *(Dundas):*

Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2049.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur m.-Davin), 3234.
Compagnie d'assurances (m.), 4460.
Travaux sur le canal de Cornwall (int.), 4681.
Approvisionnements du détachement militaire du Yukon (int.), 5222.
Canal de Williamsburg—Gratification à George Reid (sub.), 6252 et suiv.

CALVERT, M. WILLIAM-SAMUEL *(Middlesex-ouest):*

Saisie des salaires (sur B.), 3198.
Election de London—Papiers (int.), 4135.
Pénitencier de Dorchester (sub.), 5804 et suiv.

CAMERON, M. MALCOLM-COLIN *(Huron-ouest):*

Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2476.
Amendements au code criminel (sur B.-Britton), 2492.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.-Charlton), 2506.

CAMPBELL, M. ARCHIBALD *(Kent, Ont.):*

Amendements à la loi relative aux chemins de fer—Réglementation du drainage (B. n° 18), 1re lec., 347; 2e lec., 1776; renvoyé à un comité spécial, 1777.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec., du bill), 1073.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2041.
Employés nègres sur l'Intercolonial (int.), 2730.
Juges des cours provinciales (sur B.), 5905.
Amendements à la loi relative aux douanes (sur B.), 6046.

CARON, HONORABLE SIR ADOLPHE, C.C.M.G. *(Trois-Rivières et Saint-Maurice):*

Feu M. Dupont, M.P., 1529.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1894.
Modifications à la loi relative aux postes (sur B.), 2515, 4825, 4972, 4999.
Chemin de fer de la Vallée de la rivière de la Chaudière (sur B.), 2645, 2903.
W.-W. Williams, directeur de la poste de Seeley's-Bay (sur observ.-Taylor), 2946.
Ministère de la Milice (sub.), 3369 et suiv.
Port des lettres (sur int.-Ross-Robertson), 3494.
Démission du major général Gascoigne (int.), 3605.
Cie de mines, de terres et de transport du Klondike et de la rivière de la Paix (sur B.), 3607.

CARON, HONORABLE SIR ADOLPHE—*Suite.*

L'équipement Oliver (int.), 3761.
Saisie des salaires des employés publics (sur B.), 4045.
Sécurité sur les chemins de fer (sur B.), 4046, 4053.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4111.
L'officier commandant la milice (sur rés.),4278.
Gardiens de phares—Salaires et allocations (sub.), 4330.
Exposition de Paris—Préparatifs (sub.), 4375.
Ecoles du Manitoba, 4716.

CARTWRIGHT, HONORABLE SIR RICHARD, G.C.M.G. (*Oxford-sud*) :

Adresse en réponse au discours du trône (débat), 129.
Négociations relatives à la ligne rapide (rép.), 518.
Vaisseaux des îles Hawaï (rép.), 520.
L'ex-juge, J.-P. Woods (rép.), 713.
Service rapide—Transport des malles sur l'Atlantique (rép.), 717 ; (contrat), 4530.
Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice finissant le 30 juin 1897, 810.
Réclamation non réglée du Manitoba (rép.), 890.
Chemin de fer du Yukon Canadien—Action du Sénat américain—sur int.-Tupper, 1140 ; (discours sur 2e lec. du bill) 1473.
Subvention en terres au chemin de fer du Yukon (rép.), 1758.
Réglementation du transport des grains au Manitoba et dans les T. N.-O. (sur B.), 1796.
Câble transpacifique entre la Colombie anglaise et l'Australie (rép.), 2432.
Vétérinaires (rép.), 2433.
Destitution de Napoléon Alain (rép.), 2433.
Règlements douaniers—Yukon (rép.), 2433.
Destitution de James-M. Aitken (rép.), 2434.
Travaux publics à Mistassini et à Saint-Méthode (rép.), 2434.
Commerce avec les Antilles (rép.), 2452.
Malles canadiennes et anglaises—Steamers de la ligne *Beaver* (rép.), 2453.
Vacances de Pâques (rép.), 2456, 2523 ; (m.) 2667.
Bill relatif à la faillite (rép.), 2456, 3303 ; (sur observations-Tupper), 2522.
Cens électoral (sur B.), 2595.
Budget—(m.), 2666 ; (maladie de M. Foster—rép., à sir Charles-Hibbert Tupper), 2732.
Imprimeur de la Reine (rép.), 2728.
Ecoles du Manitoba (rép.), 2729.
Exposé financier (discours) 2793.
Saisie des salaires (sur B.), 3193 et suiv.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur m.-Davin), 3224.
Voies et moyens (en comité), 3253 et suiv.
Rapport de l'auditeur général—Version française (rép.), 3305.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3308, 3333, 3337, 3343.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 3927, 3934.
Bureau du haut-commissaire (sub.), 3964.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4100.
Ouvriers étrangers (rép.), 4796.

CARTWRIGHT, HONORABLE SIR RICHARD—*Suite.*

Mort de M. Gladstone, 5098.
Affinage du plomb argentifère (rép.), 5225.
Société de bienfaisance des *Sons of England* (sur B.), 5262.
Affaires de la Chambre (m.), 5311.
Câble transpacifique (sur observ.-Casey), 5384 ; (sur observ.-McNeill, 6425.
Auditeur général (sur m.-Foster), 5391.
Avance aux commissaires du havre de Montréal (rés.), 5597, 6001.
Steamers rapides—Contrat Petersen (rép.), 5748, 6426.
Lignes de vapeurs entre Saint-Jean ou Halifax et les Antilles, etc. (sub.), 5811.
Communication par vapeurs entre Québec et le bassin de Gaspé (sub.), 5813.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6018.
Service direct bi-mensuel de steamships entre Montréal, Québec et Manchester, Angleterre, etc. (sub.), 6667 et suiv.
Communications par vapeurs avec Gaspé (rép.), 6691.
Communications directes entre le Canada et le sud africain (sub.), 6719 et suiv.
Communications par vapeurs entre Baddeck, Grand-Narrows et Iona, etc. (sub.), 6722.

CASEY, M. GEORGE-ELLIOTT (*Elgin-ouest*) :

Sécurité sur les voies ferrées (B. n° 4), 1re lec., 157 ; 2e lec., et en comité, 1773 ; en comité, 3170, 3172 et suiv. ; 3639 et suiv. ; 4019, 4046 et suiv. ; 4471 et suiv. ; (sur m.-Laurier), 4470 ;
Drainage sur les propriétés des compagnies de chemins de fer (B. n° 5), 1re lec., 157 ; 2e lec., 1774 ; renvoyé à un comité spécial, 1775.
Compagnie fédérale d'assurances sur la vie d'Ontario (B. n° 29), 1re lec., 781 ;
Chemin de fer du Lac Erié et de la Rivière Détroit (B. n° 30), 1re lec., 781 ;
Compagnie de prêts l'Atlas (B. n° 55), 1re lec., 1187 ; en comité et 3e lec., 3951.
Chemin de fer du Yukon Canadien (sur 2e lec. du bill), 1485.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1862.
Bill (n° 98) du Sénat, constituant en corporation la Compagnie de prêts et d'épargnes du Canada-Central, 2e lec., 1931 ; en comité et 3e lec., 3951.
Kermès de San-José (sur observations-Charlton), 1939.
Affaires de la Chambre.—Législation du gouvernement (sur m.-Laurier), 2174.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-la-Pluie (sur B.), 2262, 2265.
Cens électoral (sur B.), 2345.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2472, 4024, 4030 et suiv.
Modifications à la loi relative aux postes (sur B.), 2519.
Bill (n° 124), du Sénat, constituant en corporation la Compagnie de navigation et de mines de l'Alberta et du Yukon, 1re lec., 3762 ; 2e lec., 3992 ; en comité, 6227 ; 3e lec., 6488.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4082.
Câble transpacifique (int.), 4544.

CASEY, M. GEORGE-ELLIOTT—*Suite.*

Ecoles du Manitoba, 4704.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (sur observ.-Wallace), 5229.
Câble transpacifique (observ. et lettre de sir Sandford Fleming), 5375; (m.), 5410.
Publication des *Débats* (sub.), 6110.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Appointements et dépenses de l'ingénieur-inspecteur (sub.), 6181.
Règlements relatifs à l'exploitation des chemins de fer (int.), 6188.
Service direct bi-mensuel de steamships entre Montréal, Québec et Manchester, Angleterre, etc. (sub.), 6680.

CASGRAIN, M. THOMAS-CHASE (*Montmorency*) :

Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Laurier, pour enquête), 442, 443.
Employés de l'Intercolonial—Salaires (int.) 519.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 656.
La Reine *vs* Coulombe et autres (int.), 921.
Directeur de la poste de Sainte-Anne-de-Beaupré (int.), 924.
Ligne télégraphique—Rive nord du Saint-Laurent (int.), 1149.
Journaux à la gare Lévis (int.), 1151.
Quai à la Rivière-du-Loup (int.), 1261.
Bureau de douanes à Chambord (int.), 1262.
Traduction du rapport de M. Ogilvie et des *Débats* (int.), 1354, 2663.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1926.
Observance du dimanche (sur B.), 2074.
Bill du cens électoral—Impression de l'annexe en français (int.), 2096.
Destitution de Napoléon Alain (int.), 2433.
Travaux publics à Mistassini et à Saint-Méthode (int.), 2434.
Quai du gouvernement à Saint-Michel (int.), 2854.
Chemin de fer Intercolonial—Gare à Saint-Michel (int.), 2854.
Service postal à Saint-Michel (int.), 2854.
Destitution d'Albert Godbout (m.), 3162.
Les pêcheries du Canada (int.), 3302.
Steamer *La Canadienne* (int.), 4622.
Juges des cours provinciales (sur B.), 5871, 5884 et suiv.
Télégraphes de la côte nord du Saint-Laurent (int.), 6192.
P. Couillard-Dupuis (int.), 6193.

CHARLTON, M. JOHN (*Norfolk-nord*):

Observance du dimanche (B. n° 2), 1re lec., 156; m. pour 2e lec. et discours, 1684, 1703; 2e lec., 1705; en comité, 1705, 1716 et suiv.; 1761 et suiv.; m. pour 3e lec., 2067, 2078; m. pour que le bill soit remis sur l'ordre du jour, 2089.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (B. n° 3), 1re lec., 157: m. pour 2e lec. et discours. 2500, 2504, 2506; ordre du jour pour 2e lec. rejeté, 3651.
Subventions en terres aux chemins de fer—Manitoba et territoires du Nord-Ouest (int.), 414.

CHARLTON, M. JOHN—*Suite.*

Chemin de fer du Yukon Canadien (sur 2e lec. du bill), 1399.
Kermès de San-José (sur 1re lec.), 1649; (sur 2e lec.), 1663 et suiv.; (observ. et citations de lettres) 1932; (sur observ.-MacLaren), 6054.
Cens électoral (sur B.), 3411, 3700.
Annuaire statistique (sub.), 4363.
Edifices publics—Nouvelle-Ecosse (sub.), 4407.
Comté de Bagot—Vacance, 4560.
Ouvriers étrangers (sur observ.-McCleary) 5040.
Port-Burwell (sub.), 5146.
Canal du lac Champlain au fleuve Saint-Laurent (sur B.), 5500, 6024.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ.-Poupore), 5649.

CHAUVIN, M. LÉON-ADOLPHE (*Terrebonne*) :

Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (int.), 922.
Modifications à la loi relative aux poids et mesures—Pommes de terres vendues au sac (sur B.-Fortin), 1191.
Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1655.
Drainage sur les propriétés des compagnies de chemins de fer (sur B.), 1775.
Cens électoral (sur B.), 2401.
Vacance dans le comté de Bagot, 4548.
Avance aux commissaires du havre de Montréal (sur B.), 6234.

CHOQUETTE, M. PHILIPPE-AUGUSTE (*Montmagny*):

Traduction du rapport de M. Ogilvie et des *Débats* (sur int.-Casgrain), 1355.
Observance du dimanche (sur B. amend.), 1766.
Compagnie de transit Canada-Atlantique (B. n° 92), 1re lec., 2092.
Saisie des salaires (sur B. Richardson), 2483.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2552.
Comité des *Débats*—(Rapport : Omission dans les *Débats*—Local occupé par les sténographes), 3300, 3674.
Péages sur les quais du gouvernement (observations), 3765.
Service sur l'Intercolonial (int.), 5423.
Canal-Murray—Débarcadère flottant (sub.), 5706.

CHRISTIE, M. THOMAS (*Argenteuil*) :

Observance du dimanche (sur B.), 1708.

CLANCY, M. JAMES (*Bothwell*) :

Chemin de fer du Yukon Canadien—Offre de M. Hamilton Smith, 886; (discours sur 2e lec. du bill), 1341.
W.-E. Phin—Havre de Toronto (int.), 1150.
Observance du dimanche (sur B.), 1702.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1808, 1817.
Poids et mesures (sur B.), 1845, 2674.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1920.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2159.

CLANCY, M. JAMES—*Suite.*

Cens électoral (sur B.), 2334, 2559, 2561, 2568, 3405, 3560, 3753, 3898.
Entrée en franchise des instruments aratoires (sur m.-Davin), 2760.
Exposé budgétaire (discours), 3087.
Saisie des salaires (sur B.), 3204.
Voies et moyens (en comité), 3244 et suiv. ; 3291 et suiv.
Bureau du secrétaire du Gouv. général (sub.), 3314.
Ouvriers étrangers (sur observ.-Clarke), 3488 ; (int.), 5751, 6195.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4112, 4122.
Gardiens de phares—Salaires et allocations (sub.), 4327.
Comté de Bagot—Vacance, 4563.
Protection des pêcheries (sub.), 4603.
Edifices publics à Arnprior (sub.), 4731.
Port de Toronto—Travaux à l'entrée de l'est (sub.), 5136 et suiv.
Ferme expérimentale (sub.), 5195 et suiv.
Impression et distribution des rapports et des bulletins des fermes (sub.), 5207.
Le kermès de San-José (sur observ.-MacLaren), 6058.
Publication des *Débats* (sub.), 6108.
Employés nègres sur l'Intercolonial (sur sub.), 6156.
Dépenses d'enquête sur les chemins de fer et les canaux de l'Etat (sub.), 6271.
Pavillon—Réparations et peinture (sub.), 6279.
Remboursement au Séminaire de Saint-Sulpice —Terres non employés par les Sauvages dans le township de Gibson (sub.), 6342.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6625 et suiv.

CLARKE, M. EDWARD-FREDERICK *(Toronto-ouest) :*

Adresse en réponse au discours du trône (discours), 321.
Dragage dans le port de Toronto (int.), 414, 840.
Contrats du gouvernement — Pressuration (int.), 517.
Le premier régiment de la Garde Nationale de l'Illinois (int.), 517.
Bill (n° 51) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton, 921 ; 2e lec., 1045.
Bill (n° 41) concernant la *Dominion Building and Loan Association*, 2e lec., 1044 ; en comité et 3e lec., 2205.
Compagnie de garantie et d'assurance contre les Accidents (Bill n° 57), 1re lec., 1187 ; 2e lec., 2548.
Compagnie du pont des Hauteurs de Queenstown (B. n° 58), 1re lec., 1187 ; en comité et 3e lec., 3156.
Bill (n° 77) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Toronto à la baie d'Hudson, 2e lec., 1683 ; m. pour comité, 3952 ; en comité et 3e lec., 3991 ; amend. du Sénat, 5445.
Observance du dimanche (sur B.), 1768, 2075.
Poids et mesures (sur B.), 1837.

CLARKE, M. EDWARD-FREDERICK—*Suite.*

Modifications à la loi relative aux postes (sur B.), 2514, 2518, 4997.
Bill (n° 51) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton, 3e lec., 3156.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur m.-Davin), 3236.
Bureau du secrétaire du Gouv. général (sub.), 3315.
Ouvriers étrangers (observations), 3483 ; (int.), 3681, 3764, 4348, 4621, 4727 ; (sur observ.-McCleary), 5042.
L'emprunt de 1897 (int.), 3613.
Cens électoral (sur B.), 3895, 3899 ; (sur 3e lec.), 4955.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 4049.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4098.
Dragage du havre de Toronto (int.), 4132.
Ministère des Postes (sub.), 4222, 4225, 4264.
Approvisionnements pour la police à cheval (int.), 4797.
Inspecteur du bétail sur pied (int.), 5223.
Société de bienfaisance des "Sons of England" (sur B.), 5264.
Abrogation de la loi relative aux pensions du service civil (sur B.), 5541.
Employés nègres de l'Intercolonial (sur sub.), 6154.
Taux de la Compagnie de téléphone Bell (int.), 6195.
Dépenses d'enquête sur les chemins de fer et les canaux de l'Etat (sub.), 6268.
Dragage au Coteau-Landing (sub.), 6288 et suiv.
Enquête concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Frais de la commission (sub.), 6311 ; (sur observ.-Wallace), 6832.
Application de la loi relative aux ouvriers étrangers au Manitoba et aux territoires du N.-O. (sub.), 6327 et suiv.
District provisoire du Yukon, appointements et dépenses se rapportant à l'administration du (sub.), 6376.
Question de veto—I. P.-E.—Témoins et preuve (int.), 6571.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 6738.
Ministère des douanes (sub.), 6808.

COCHRANE, M. EDWARD *(Northumberland-est, Ont.) :*

Havres, quais et brise-lames (sur B.), 1606.
Edifice public de Woodstock (sub.), 4749.
Augmentation de la solidité des ponts en fer (sub.), 5564.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 5694.
Canal Murray—Débarcadère flottant (sub.), 5700.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6627.

COPP, M. ALBERT-J.-S. *(Digby) :*

Pêche du homard dans la baie de Fundy (int.), 411.
Imprimerie—M. H.-T. Smith (int.), 2024 ; surintendant (int.), 2093.
Imprimeur de la Reine (int.), 2728.
Sous-ministre de la Justice (int.), 2729.

CORBY, M. HENRY *(Hastings-ouest)* :

Canal de la Vallée de la Trent (int.), 2430.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (sur observ.-Wallace), 5232.
Bureau de poste de Belleville (observ.), 5313. 5393.

COSTIGAN, HONORABLE M. JOHN *(Victoria, N.-B.)* :

Poids et mesures (sur B.), 1829.
Cie d'acier nickelé du Canada (sur B.), 3149.
Cens électoral (sur B.), 3689.
Protection des eaux navigables (sur B.), 4628.
Inspection générale (sur B.), 5186.
Mort de M. Gladstone (sur rés.), 5320.
Ministère du Revenu de l'intérieur—Autre somme nécessaire pour dépenses éventuelles (sub.), 6063.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6637.
Sur question de privilège Bergeron, 6714.

COWAN, M. MAHLON-K. *(Essex-sud)* :

Ouvriers étrangers (sur observ.-Clarke), 3487.

CRAIG, M. THOMAS-DIXON *(Durham-est)* :

Adresse en réponse au discours du trône (discours), 278.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 936.
Vente de spiritueux au Yukon (int.), 1534.
Observance du dimanche (sur B.), 1689, 1723, 2085.
Loi relative à la faillite (sur B.), 1754.
Cens électoral (sur 2e lec.), 1991.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2037.
Plébiscite relatif à la prohibition (int.), 2103 ; (art. du *Templar*), 2856 ; (art. du *Witness*), 3025 ; (sur B.), 4116, 4127, 5247.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.-Charlton), 2505.
Entrée en franchise des instruments aratoires (sur m.-Davin), 2742.
Exposé budgétaire (discours), 2960.
Voies et moyens (en comité), 3247.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3314, 3328, 3330.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 4482.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY, C.C.M.G. *(Queen-ouest, I. P.-E.)* :

Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, 5.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur m.-Laurier pour enquête), 439.
Permis de pêche—Lac Erié (rép.), 519.
Expédition à la baie d'Hudson (rép.), 521, 843.
Changements dans le département de la Marine —Comté de Cap-Breton (rép.), 579.
Demandes pour primes de pêche à Gabarus (rép.), 580.
Enquêtes au sujet de l'administration des affaires de pilotage à Saint-Jean, N.-B. (rép.), 713.
Steamer des Etats-Unis le *Yantic* (rép.), 717.
Certificats aux capitaines et aux seconds de navires (B. n° 37), 1re lec., 811 ; 2e lec., 1602 ; en comité, 1603 ; 3e lec., 1605.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

Havres, jetées et brise-lames de l'Etat (B. n° 38), 1re lec., 811 ; 2e lec., 1605 ; en comité, 1606 et suiv. ; 3e lec., 1611.
Inspection des bateaux à vapeur et licences aux mécaniciens (B. n° 39), 1re lec., 812 ; 2e lec., 1611 et suiv. ; en comité, 1798 et suiv., 1804 et suiv., 2182 ; 3e lec., 2183 ; amendement fait par le Sénat, 3918.
Feu M. Perry, 813.
Piles du pont sur la rivière Bear (rép.), 844.
Phares entre Vancouver et la rivière Stikine (rép.), 845.
Chemin de fer du Yukon Canadien—Offre de M. Hamilton Smith—Télégramme envoyé à lord Strathcona, 852 ; action du Sénat américain (sur int.-Tupper), 1108.
Préposé à l'engagement—Bear-River (rép.), 924.
Navires anglais saisis par la Russie (rép.), 925.
Matelots malades (rép.), 1152.
Conserves de homard (rép.), 1153.
Huîtrières, I.P.-E. (rép.), 1530.
Communication d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (rép.), 1532.
Byron Nickerson (rép.), 1666.
Phare de King's-Head (rép.), 1666, 1668.
Phare de Thessalon-Point (rép.), 1668.
Rapport du commandant Wakeham (rép.), 1670.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1873.
Inspection des bateaux à vapeur—Remise des amendes (rép.), 2019.
Expédition à la baie d'Hudson—M. James Fisher (rép.), 2024.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (question d'ordre—Sur 3e lec.), 2289.
Le cabotage canadien (sur B.), 2423.
Ligne de télégraphe dans le comté de Chicoutimi (rép.), 2427.
Madame Ross, télégraphiste (rép.), 2428.
Quai à Mackay's-Point (rép.), 2428.
Brise-lames dans le havre de Summerside (rép.), 2429.
Quai à Saint-Anicet (rép.), 2430, 3206.
Terrains du parlement—M. Robertson (rép.), 2431.
Directeur de la poste de Pictou, N.-E. (rép.) 2431.
Havre de refuge—Aspey-Bay, N.-E. (rép.), 2432.
Le *Frederick-J. Gerring*, navire de pêche des Etats-Unis (rép.), 2435.
Approvisionnements des phares (rép.), 2454.
Dragage à Belœil (rép.), 2455.
Gardien des estacades à Belœil (rép.), 2455.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2481.
Amendements au code criminel (sur B.-Britton), 2496.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.-Charlton), 2502.
Cens électoral (sur B.), 2560, 2579, 2589, 3553, 3797, 3815, 3876 ; (amend. du Sénat), 6580 et suiv, 6782.
Police à cheval à Moosomin (rép.), 2658.
Ouvriers étrangers (rép.), 2658.
Droits d'exportation sur le bois (rép.), 2659.
Corps de marine (rép.), 2659.
Chenal de Berthier (rép.), 2659.
Terres fédérales à Tenby, Man. (rép.), 2661.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

Quais et jetées dans l'Ile du Prince-Edouard (rép.), 2661.
Permis pour la vente des spiritueux au Yukon (rép.), 2662.
Traduction du rapport de M. Ogilvie sur le Klondike (rép.), 2664.
Etang de Naufrage, I.P.-E. (rép.), 2729.
Bouées sur le Saint-Laurent (rép.), 2860.
Cie d'acier nickelé du Canada (sur B.), 3147.
Rive nord du lac Huron—Rets à enclos (rép.), 3156.
William Baxter, gardien de phare (rép.),3157.
Samuel Boddy, gardien de pêcheries (rép.), 3157.
William Hicks, gardien de pêcheries (rép.), 3157.
Vente du fil d'engerbage de l'Etat (rép.), 3158.
Maître de havre à Midland, Ont. (rép.), 3160.
Loi relative à la main-d'œuvre étrangère—Colombie anglaise (rép.), 3161.
Correspondance avec le Saint-Siège (rép.),3162.
Distitution d'Albert Godbout (rép.), 3162.
Roderick Ferguson, directeur de la poste de L'Ardoise (rép.), 3164.
Décès d'employés sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (rép.), 3164.
Nomination de A.-H. Harris (rép.), 3165.
Bureau du sécrétaire du Gouverneur général (sub.), 3318 et suiv., 3344.
Cie de mines, de terres et de transport du Klondike et de la rivière de la Paix (sur B.), 3606 et suiv.
Posage des bouées (rép.), 3616.
Péages sur les quais du gouvernement (sur observ.-Choquette), 3766.
Collision entre le *Yantic* et *La Canadienne* (rép.), 3851.
Bill (n° 127) modifiant de nouveau l'acte des pêcheries, 1re lec., 3915 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 4288.
Pêcheries à fascines et propriétaires riverains (rép.), 4133.
Bill (n° 111), pour mieux assurer la protection de certains pêcheurs, 2e lec., 4138 ; m. pour comité, 4138 ; observations, 4141 ; en comité, 4142 et suiv ; 3e lec., 4274.
Nominations par l'ex-gouvernement (sur observ.-Montague), 4179.
Havres, quais et brise-lames de l'Etat (B. n° 135), 1re lec., 4267 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 4628.
Protection des eaux navigables (B. n° 136), 1re lec., 4267 ; 2e lec., et en comité, 4628, 4631 ; 3e lec., 4633.
Service maritime et fluvial (sub.), 4289 et suiv.
Sauvetages—Récompenses (sub.), 4295.
Service des marées (sub.), 4302.
Enlèvement des obstacles dans les rivières navigables (sub.), 4304.
Service postal d'hiver (sub.), 4304 et suivantes.
Gardiens de phares—Salaires et allocations (sub.), 4324.
Entretien et réparations des phares (sub.), 4335.
Construction de phares (sub.), 4336.
Réparations aux quais (sub.), 4337.
Levés hydrographiques (sub.), 4338.
Service météorologique (sub.), 4339.
Observatoire de Toronto (sub.), 4339.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

Hôpitaux de la marine (sub.), 4340.
Inspection des bateaux à vapeur (sub.), 4340.
Pêcheries (sub.), 4340.
Salaires et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4341 et suiv.
Art. du *Globe*—Enquête sur chemin de fer du comté de Drummond (sur question de privilège-Tupper), 4455.
Grains de semence—Sommes dues (rép.), 4460.
Parry-Sound—Maître du havre (rép.), 4460.
Protection des pêcheries (sub.), 4576 et suiv.
Steamer *La Canadienne* (sub.), 4622.
Bouées—Havre d'Arichat (rép.), 4623.
Gardien du phare de Pointe-Jérôme (rép.), 4624.
Milice—Manœuvres annuelles (rép.), 4627.
Réclamation de Campbell McNab (sur observ.-Tupper), 4729.
Parc de la Côte du Major—Clôture (sub.), 4853 et suiv.
Souris—Brise-lames (sub.), 4897.
Réparations au quai de Red-Point (sub.), 4900 et suiv.
Commission mixte projetée (rép.), 5748.
Réciprocité dans le sauvetage (rép.), 5751.
Lyman Dartt—Remise de peine (sur observat.-Borden), 5791, 5800.
Juges des cours provinciales (sur B.), 5868.
Cie d'éclairage électrique et de tramway de Dawson-City (sur B.), 6028 et suiv.
Législation—Chambre des Communes. Montant supplémentaire requis (sub.), 6075 et s.
Victimes des incendies de forêts—Comtés de Russell et de Prescott, 1897 (sub.), 6165 et suiv.
Paiement à J.-C. Rolland, gardien de quai au Sault Sainte-Marie (sub.), 6171 et suiv.
Frais d'enquête se rattachant aux questions de pilotage dans le distr. de Montréal (sub.), 6175.
Sciure de bois dans les rivières (B. n° 166) 1re lect., 6186 ; 2e lect., en comité et 3e lect., 6500.
Signaux de tempête (rép.), 6188.
Le Dr Lavoie (rép.), 6189.
Cie électrique de Dawson (sur B.), 6225.
Réparations au steamer *Stanley* (sub.), 6335.
Observatoire près de Toronto—Terrain (sub.), 6336.
Certaines dépenses non prévues (sub.), 6394.
Subvention à la prov. du Manitoba (sur rés.), 6440 et suiv.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6629 et s.
Nouveau steamer pour remplacer le *Stanley* (sub.), 6728 et suiv.
Observation des marées—Somme supplément. (sub.), 6730.
Inspection du bétail—Appointements et frais (sub.), 6730.
Station de biologie dans le golfe Saint-Laurent (sub.), 6731.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD (*Assiniboïa-ouest*) :

Colons galiciens (int.), 87 ; (observ.), 524.
Lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest (promesse à M. McMullen), 88.
Pensions de la police à cheval (B. n° 15), 1re lec., 261 ; m. pour 2e lec., 3668, 3672 ; (observ.), 4354.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD—*Suite.*
Adresse en réponse au discours du trône (discours), 231.
Police à cheval du Nord-Ouest (int.), 346, 387.
Dragage dans le Yukon (observations), 350.
Arpentage des terres dans les territoires du Nord-Ouest (int.), 385.
Réserves des sauvages dans le district de la qu'Appelle (int.), 386 ; (obervations et citation du *Vidette*), 445.
Gardien des bains à Banff (int.), 386.
Médailles pour la police à cheval du Nord-Ouest (int.), 386.
Réciprocité avec les Etats-Unis (int.), 386.
Réserves des sauvages dans les territoires du Nord-Ouest (int.), 387.
Approvisionnements pour les sauvages du Nord-Ouest (int.), 387.
Routes *via* Edmonton et Prince-Albert vers le Klondike (int.), 388.
Ouvriers étrangers (int.), 406.
Bois dans le district du Yukon—M. Domville (int.), 407.
Concessions forestières—District de la Saskatchewan (int.), 413.
Exposition des territoires à Regina (int.), 417.
Beurreries dans les territoires du Nord-Ouest (m. et discours), 419, 433.
Subventions à l'industrie laitière (m.-Davin), 434.
Dragage—Privilège accordé au chevalier Drolet (int.), 577.
Permis accordés pour dragage (int.), 644.
Ecole industrielle de Regina (int.), 716.
Destitutions dans le ministère de l'Intérieur (int.), 716.
Terres fermées à la colonisation dans les territoires du Nord-Ouest (int.), 840.
Exposition des territoires—Prix remporté (int.), 840.
Nominations dans le Nord-Ouest—Lettres de MM. Davis et Forget (int.), 845.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 1045 ; (action du Sénat américain—sur int.-Tupper), 1114.
Pont d'Edmonton (int.), 1153, 2179, 3304, 3675, 4134, 4620, 5223; (sub.), 5425 et suiv. ; 5446, 5454, 5484, 6810.
Les tarifs des chemins de fer et les colons du Nord-Ouest (sur observ.-Maclean), 1269.
Amendement à la loi criminelle de 1892 (B. n° 64), 1re lec., 1352.
Règlements municipaux dans le Yukon (int.), 1507.
Question des transports (sur observ -Maclean), 1516.
Juges dans les territoires du Nord-Ouest (int.), 1530.
L. Rankin, agent d'immigration (int.), 1533.
Réclamation de Mlle Flora Cummings (int.), 1533.
Etalon des grains (int.), 1534.
Parjure à Battleford—J.-N. Skelton (int.), 1534.
Edifices du parlement—Trottoirs en asphalte (int.), 1536.
Bureau de commissaires des chemins de fer, (discours sur m.-Jameson), 1570.
C.-M. Daunais (int.), 1665.
Nantissements pour grains de semence des territoires du Nord-Ouest et Manitoba (int.), 1667.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD—*Suite.*
Sourd-muets des territoires du Nord-Ouest (int.), 1667.
Division d'enregistrement du bureau des terres fédérales—Regina (int.), 1667.
Provisions pour les envoyés du gouvernement au Yukon (int.), 1667.
Subvention en terres au chemin de fer du Yukon (int.), 1718.
Réglementation du transport des grains au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest (sur B. Douglas), 1795.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1807, 1820.
Vente de spiritueux au Yukon—Article de A.-W. Owen, dans le *Citizen* (int), 1956 ; permis pour l'importation de spiritueux au Yukon (int.), 2095, 2661, 2664.
Incendie de l'édifice de l'Ouest (int.), 2022.
Remèdes fournis à la police à cheval du Nord-Ouest (int.), 2023.
Dr Bain, de la police à cheval (int.), 2023.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2030, 2151.
Exposition des territoires—Compte de P. Lamont (int.), 2093.
Exportation des bestiaux en Irlande (sur observ.-Hughes), 2102.
Immigration japonaise (int.), 2103.
Service postal à Prince-Albert (sur observ.-Davis), 2170.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (sur B.), 2254, 2321.
Chemins de fer—Politique du gouvernement (observations), 2329.
Cens électoral (sur B.), 2386, 2582, 3471, 3704, 3767, 3790, 3880, 3888 ; (sur m. pour 3e lec.), 4947, 4963 ; (amendements du Sénat), 6581 et suiv.
Entrée en franchise des instruments aratoires (m. et discours), 2437, 2733, 2753, 2762,
Sur explications personnelles-Oliver, 2524.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2620.
Exposé budgétaire (discours), 3103.
Sur question de privilège-Talbot, 3141.
Loi relative aux ouvriers étrangers, Colombie anglaise (int.), 3161.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 3172, 4468.
Saisie des salaires (sur B.), 3191.
Taux de l'intérêt sur les dépôts (observations et m.), 3206.
Voies et moyens (en comité), 3241, 3268, 3272.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3313, 3324 et suiv., 3357.
Ministère de la Milice (sub.), 3383.
Prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente des liqueurs enivrantes (sur B.), 3395, 4088, 4094, 4103.
Explication personnelle—Promesses faites dans le Nord-Ouest—Droits sur les instruments aratoires, 3763.
Officiers de douanes au Klondike (int.), 3851.
Bureau de l'auditeur général (sub.), 3940.
Bill (n° 129) pour amender la loi concernant les territoires du Nord-Ouest—Suspendu, 3986.
Transport des approvisionnements au Yukon (int.), 3987

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD—*Suite.*
Nomination de M. Chs.-A. Jones (int.), 3992.
Nomination du Dr Edwards (int.), 3992.
Candidature de M. D. McCarthy à Brandon (int.), 3995.
Terres fédérales (sur B.), 4055, 5159 et suiv.
Modifications à la loi relative aux territoires du Nord-Ouest (sur B.), 4056, 5166 et suiv.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 4202.
Mines—Bail à G.-A. Drolet (int.), 4268.
Bureau de poste de Rouleau (int.), 4353.
Annuaire statistique (sub.), 4364.
Exposition de Paris—Préparatifs (sub.), 4375.
La reine *vs* Skelton et *al* (int.), 4444, 4567, 4622, 5421 ; (observ.), 5154, 5313, 5913 ; (explications personnelles), 5986.
Article du *Globe*—Enquête sur chemin de fer du Comté de Drummond (sur question de privilège-Tupper), 4449.
Grains de semence—Sommes dues (int.), 4460, 4840.
Route du Nord-Ouest vers le Yukon (sur m.-Davis), 4463.
Destitution de John-F. Tennant (sur m.-Quinn), 4501.
Steamers rapides—Contrat, 4543.
Comté de Bagot—Vacance, 4559.
Lignes télégraphiques de l'Etat—Destitution de l'inspecteur Gisborne (int.), 4621.
Caisses d'épargne postales (int.), 4621.
Bureau d'enregistrement à Régina (int.), 4623.
Parc de la Côte du Major—Clôture (sub.) 4742, 4844.
Edifices publics—Territoires du Nord-Ouest (sub.), 4769.
Contrats pour approvisionnements de la police à cheval du Nord-Ouest—Article du *Post Intelligencer* de Seattle (sur observ.-Tupper), 4785.
Amendements à l'acte des postes (sur B.), 4990.
Assiniboïa-ouest et le manuel de l'immigration (observ.), 5155 ; (int.), 5724.
Amendements à l'acte relatif aux sauvages (sur B.), 5180.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (sur observ.-Wallace), 5233.
Lignes télégraphiques—Territoires du Nord-Ouest (sub.), 5487.
Destitutions dans les territoires du Nord-Ouest (int.), 5488.
L.-P.-O. Noël (int.), 5490.
W.-J. Spencer, de la police à cheval du Nord-Ouest (int.), 5495 et suiv.
Abrogation de la loi relative aux pensions du service civil (sur B.), 5518.
Caisses d'épargnes postales (int.), 5621.
Canal de Soulanges—Construction (sub.), 5672.
Traitement des ouvriers sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur observ.-Bell), 5752 ; (sur observ.-Wallace), 6825.
Inspection des denrées (sub.), 5815 et suiv.
Ministère des Postes—Dépenses diverses (sub.), 5827.
Gouvernement du district du Yukon (sur B.), 5849.
Juges des cours provinciales (sur B.), 5852 et suiv.
Immigration—Appointements des agents et des employés au Canada (sub.), 5925 et suiv.
Arpentage des réserves des sauvages (sub.), 5950 et suiv.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD—*Suite.*
Département des Affaires des Sauvages—Manitoba et territoires du Nord-Ouest (sub.), 5956.
Gouvernement des territoires du Nord-Ouest (sub.), 5958 et suiv.
Service de la police à cheval du Nord-Ouest dans le district provisoire du Yukon (sub.), 5959.
Terres fédérales—Imputables sur le revenu (sub.), 5959 et suiv.
Affaires des Sauvages—Manitoba et territoires du Nord-Ouest (sub.), 6351 et suiv.
Aliénés dans les asiles du Manitoba (sub.), 6354.
Télégrammes de Londres—Petersen (sur sub.), 6399.
Reginald Rimmer (int.), 6663, 6666.
Service direct bi-mensuel de steamships entre Montréal, Québec et Manchester, Angleterre, etc. (sub.), 6675 et suiv.
Application de la loi relative aux aubains (sub.), 6765.
Position des coroners dans les territoires du Nord-Ouest (observ.), 6839.

DAVIS, M. THOMAS-OSBORNE *(Saskatchewan)* :
Pensions de la police à cheval (B. n° 13), 1e lec., 230 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 1776 ; (sur B.-Davin), 3670.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Pacifique (B. n° 22), 1re lec., 642.
Bill (n° 28) modifiant de nouveau l'acte des titres de biens-fonds, 1894, 1e lec., 642.
Titre des sauvages dans les districts du Nord-Ouest (int.), 712.
Vente de spiritueux au Yukon—Article du *Nor'-Wester* (observations), 1011.
Police à cheval et route d'Edmonton au Klondike (int.), 1352.
Bestiaux du gouvernement—Agence de Battleford (int.), 1352.
Ecole industrielle de Battleford (int.), 1353.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 1489.
Bureau de commissaires des chemins de fer (discours sur m.-Jameson), 1546.
Rapport du commandant Wakeham (int.), 1670.
Chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest (int.), 1670.
Réglementation du transport des grains au Manitoba et dans les T. N.-O. (sur B.-Douglas), 1797.
Ecole industrielle des sauvages aux Lac-des-Canards (int.), 2020.
Chemin de fer Ontario et la Rivière-à-la-Pluie (sur B.), 2063, 2258.
Compagnie de mines, de terres et de transport du Klondike à la Rivière de la Paix (B. n° 91), 1re lec., 2092 ; 2e lec., 2450 ; en comité, 3606 ; 3e lec., 3611.
Service postal à Prince-Albert (observations), 2170.
Agence de Battleford—Mort de bestiaux (int.), 2453.
Département de l'immigration—Louage de voitures (int.), 3613.
Droits sur le bois, T. N.-O. (int.), 3613.
Chemin de fer de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan (observations), 3675.

DAVIS, M. THOMAS-OSBORNE—*Suite.*

Route du N.-O., vers le Yukon (m. et observations), 4461.
Commissaire—Révolte du Nord-Ouest (int.), 4624.
Immigrants (sur sub.), 5945 et suiv., 5949.
Arpentage des réserves des sauvages (sub.), 5952.
Département des Affaires des Sauvages—(Manitoba et T. N.-O. (sub.), 5957.
Juge pour le district de Saskatchewan (int.), 6121.
Chemin de fer Grand-Central du Nord-Ouest (sur B.), 6491, 6734, 6736.
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest (observ.), 6500.

DECHENE, M. ARTHUR-MIVILLE *(L'Islet):*

Barrières sur l'Intercolonial (int.), 2431.
Chef de section à la Rivière-du-Loup—Patrick Lavry (int.), 2432.

DESMARAIS, M. ODILON *(Montréal, St-Jacques):*

Avance aux commissaires du havre de Montréal (sur rés.), 6011.

DOBELL, HONORABLE M. RICHARD-REID *(Québec-ouest):*

Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 826.
Steamers rapides—Contrat, 4541.
Bill (n° 142) pour autoriser les commissaires du havre de Québec à faire un emprunt, 1re lec., 4839; 2e lec., 5412; en comité, 5414, 5421; 3e lec., 5601.
Commerce avec la Grande-Bretagne (sur m.-McNeill), 5092.

DOMVILLE, M. JAMES *(King, N.-B.):*

Concessions forestières—Soumissions (int.), 416.
Vaisseaux des îles Hawaï (int.), 520.
Compagnies par actions dans le Yukon (int.), 1264.
Bois dans le Yukon (int.), 1537.
Règlements miniers du Yukon (int.), 1757.
Explications de nature personnelle—Article du *Globe*, 1759.
Compagnie de transport au Yukon, par voie de terre (B. n° 107), 1re lec., 2452; 2e lec., 2658.

DOUGLAS, M. JAMES-MOFFAT *(Assiniboïa-ouest):*

Transport des grains dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest (B. n° 19), 1re lec., 385; m. pour 2e lec. et discours, 1777; 2e lec., 1796; renvoyé au comité des chemins de fer, 1796.
Commerce des grains à Fort-William (int.), 408.
Terres publiques concédées à des compagnies de colonisation (int.), 411.
Police à cheval à Moosomin (int.), 2658.
Sourds et muets, T. N.-O. (int.), 3759.

DUGAS, M. LOUIS-E. *(Montcalm):*

Service postal à Lavaltrie (int.), 1265.
Directeur de la poste de Kildare (int.), 1353.

DUGAS, M. LOUIS-E.—*Suite.*

Directeur de la poste de Saint-Jacques-L'Achigan (int.), 1537.
Voies et moyens (en comité), 3295.
Directeur de la poste de Saint-Félix-de-Valois (int.), 3994.
Thomas Nulty (int.), 4131.
Ferme modèle à Saint-Jacques (int.), 6191.

DUPONT, M. FLAVIEN *(Bagot):*

Adresse en réponse au discours du trône (discours), 335.

DYMENT, M. ALBERT-EDWARD *(Algoma):*

Chemin de fer Ontario et Rivière-à-la-Pluie (sur B.), 2320.

EARLE, M. THOMAS (*Victoria C.-A.*):

Affinage du plomb argentifère (int.), 5224.
Ministère de la Milice—Approvisionnements, transport et dépenses du détachement envoyé au Yukon (sub.), 6144 et suiv., 6783, 6792 et suiv.

EDWARDS, M. WILLIAM-CAMERON (*Russell*):

Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 1337.
Vacance dans le comté de Bagot, 4548.

ELLIS, M. JOHN-VALENTINE (*St-Jean, ville, N.-B*):

Enquêtes au sujet de l'administration des affaires de pilotage à Saint-Jean, N.-B. (int.), 713.
Cie de pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean (B. n° 78), 1re lec., 1585; 2e lec., 1684; en comité et 3e lec., 3519.
Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1657; (sur observ.-Charlton), 1950.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1809.
Havre de Saint-Jean (B. n° 101), 1re lec., 2093; 2e lec., 2657; 3e lec., 4383.
Inscriptions aux procès-verbaux (int.), 2457.
Modifications à la loi relative aux postes (sur B.), 2514, 5011.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 3172, 3640, 3647.
Cens électoral (sur B.), 3569.
Protection des eaux navigables (sur B.), 4630.
Abrogation de la loi relative aux pensions du service civil (sur B.), 5534.
Lignes de vapeurs entre Saint-Jean ou Halifax et les Antilles, etc. (sub.), 5811.
Législation—Chambre des Communes—Montant supplémentaire requis (sub.), 6077.
Publication des *Débats* (sub.), 6096, 6115.

ERB, M. DILMAN-KINSEY (*Perth-sud*):

L'ex-juge J.-P. Woods (int.), 712.
Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1655; (sur observ.-MacLaren), 6056.
Observance du dimanche (sur B.), 2084.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2145.
Cens électoral (sur B.), 2579.

ETHIER, M. JOSEPH-ARTHUR (*Deux-Montagnes*):

Modifications à la loi relative aux poids et mesures—Pommes de terre vendues au sac (sur B.-Fortin), 1189.

FEATHERSTON, M. JOSEPH (*Peel*):

Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2120.

FIELDING, HONORABLE M. WILLIAM-STEVENS (*Shelburne et Queen, N.-E.*):

Comptes publics pour l'exercice expiré le 30 juin 1897, 227.
Rapport de l'auditeur général pour l'exercice finissant le 30 juin 1897, 261.
Voies et moyens (m. pour comité), 384; (en comité), 3241 et suiv.; 3284 et suiv.
Subsides (m. pour comité), 384.
Intérêts payés aux provinces de Québec et de l'Ontario (rép.), 390.
Droit sur le fil d'engerbage (rép.), 390.
Bois du district de la baie Georgienne scié dans les scieries du Michigan (rép.), 714.
Banques dans le Yukon (rép.), 923.
Commerce des Antilles (rép.), 1152.
Hôtel des monnaies (rép.), 1153.
Banque du Commerce—Succursale au Yukon (rép.), 1261.
Exposé budgétaire (rép.), 1671, 2456; (discours), 2675, 2982.
Droits sur les pelles et les bèches (sur observations-Richardson), 1672.
Droits sur le pétrole (sur observations-Moore), 1683.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1910.
Comité des comptes publics, 2179.
Budget—Message de Son Excellence, 2326.
Cens électoral (sur B.), 2403, 3425 et suiv., 3694; (sur m. pour 3e lec.), 4941.
Sur question de privilège Talbot, 3143.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur observ.-Davin), 3215.
Edifices publics du Manitoba (rép.), 3304.
Frais de gestion (sub.), 3305 et suiv.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3307 et suiv., 3352.
Fonds des écoles du Manitoba (rés.), 3483.
L'emprunt de 1897 (rép.), 3613.
Officier commandant la milice—Salaire et allocation (rés.), 3916.
Département du secrétaire d'Etat (sub.), 3919.
Département des impressions et de la papeterie (sub.), 3920, 3936.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 3920 et suiv.
Bureau de l'auditeur général (sub.), 3937.
Ministère des Finances (sub.), 3944.
Ministère des Postes (sub.), 4250.
Compagnies d'assurances (sur m.-Broder), 4461.
Bill (n° 138) modifiant de nouveau la loi relative aux compagnies, 1re lec., 4568; 2e lec., en comité et 3e lec., 4633.
Caisses d'épargnes postales (rép.), 4622, 5621.
Budgets supplémentaires 1897-1898—Message de S. E., 4927; (1898-1899), 5596.
John-E. Tanner (rép.), 5224.
Société de bienfaisance des "Sons of England" (sur B.), 5254.
Cie du pont et du prolongement du ch. de fer de Saint-Jean (rés.), 5312, 5415; (B. n° 157), 1re lec., 5725; 2e lec., 5911; en comité et 3e lec., 6093.
Augmentation de la solidité des ponts en fer (sub.), 5668 et suiv.

FIELDING, HONORABLE M. WILLIAM-STEVENS—*Suite.*

Bill (n° 155), du Sénat, modifiant le chap. 11 des statuts de 1897 et restreignant l'importation et l'emploi des aubains, 1re lec., 5721; 2e lec. et en comité, 6051; 3e lec., 6093.
Bill (n° 156), du Sénat, relatif à la reconnaissance des criminels, 1re lec., 5721.
Industrie de la confection des chemises et des faux-cols (sur observ.-Monk), 5729.
Droits imposés sur les articles en caoutchouc (rép.), 5771.
Primes sur le fer et l'acier (sur rés.), 5844; 3e lec. du bill, 5864.
Subvention à la province du Manitoba (rés.), 5963, 6426, 6429, 6497; (B. n° 169), 1re lec., 6498; 3e lec., 6593.
Avance aux commissaires du havre de Montréal (rés.), 5963; (B. n° 163), 1re et 2e lec., 6093; 3e lec., 6298.
Achat de 500 exemplaires du *Parliamentary Companion* (sub.), 6060.
Impression de billets de banque (sub.), 6061.
Victimes des incendies de forêts—Comtés de Prescott et de Russell pendant l'été de 1897 (sub.), 6163 et suiv.
Indemnité des membres du parlement (rés.), 6423, 6663; (B. n° 163), 1re lec., 6665.
Fonds des écoles du Manitoba (rés.), 6449 et suiv., 6485; (B. n° 168), 1re lec., 6496; 2e lec., 6586, 6589 et suiv.; 3e lec., 6663.
Amendement à l'acte des compagnies (sur B.), 6500.
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest (sur observ.-Davis), 6503.
Employés publics (sur B. du Sénat), 5594 et suiv.
Voies et moyens—Le tarif—Articles relatifs aux chaussures et aux courroies de caoutchouc, etc. (m.), 6596 et suiv.
Bill (n° 171) amendant le tarif des douanes de 1897; 1re lec., 6598.
Bill (n° 172) amendant la loi concernant le revenu de l'intérieur; 1re lec., 6598; 2e lec., en comité et 3e lec., 6777.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6604 et suiv.
Service direct bi-mensuel de steamships entre Montréal, Québec et Manchester, Angleterre, etc. (sub.), 6674 et suiv.
Communications par vapeurs entre Baddeck, Grand-Narrows, etc. (sub.), 6726.
Aide à la publication du *Canadian Mining Institute* (sub.), 6763.
Paiement à la *Halifax Banking Company* (sub.), 6797 et suiv.
Chemin de fer du Sud de la Nouvelle-Ecosse (rép.), 6807.
Bill des subsides (sur observ.-Foster), 6853 et suiv.

FISHER, HONORABLE M. SYDNEY-ARTHUR (*Brome*):

M. White, ancien sous-ministre des Postes (rép.), 407.
Transport du bétail exporté (rép.), 408.
Expédition de bestiaux à Belfast (rép.), 416; 2418 et suiv.
Exposition des territoires à Régina (rép.), 418.

FISHER, HONORABLE M. SYDNEY-ARTHUR—*Suite.*
Beurreries dans les T.N.-O. (sur m.-Davin), 426.
Subvention à l'industrie laitière (rép.), 434.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours s. 2e l.), 604; offre de M. Hamilton-Smith—Télégramme envoyé à lord Strathcona, 858; action du Sénat américain—sur int.-Tupper, 1129.
Facilités d'emmagasinage à froid pour l'Ile du Prince-Edouard (rép.), 715.
Exposition des Territoires—Prix remporté (rép.), 844.
Rapport du département de l'Agriculture, 1266.
Fromageries de la prov. de Québec (rép.), 1357.
Réclamation de Mlle Flora Cummings (rép.), 1534.
Médecin de quarantaine à Sydney et Sydney-nord, C.-B. (rép.), 1535.
Protection contre l'introduction du kermès de San-José (B. n° 82), 1re l., 1645, 1659, 1662, 1663; 2e l., 1664; en comité et 3e l., 1665; (sur observ. Charlton), 1942; (sur observ. MacLaren), 6059.
Observance du dimanche (sur B.), 1701, 1705, 1708, 1764.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2030, 2111 et suiv.
Exposition des territoires—Compte de P. Lamont (rép.), 2093.
Division des statistiques (rép.), 2427.
Marques de commerce et dessins de fabrique (sur B.), 2451.
Commerce de bestiaux—Port de Belfast (rép.) 2459.
Aide aux beurreries (rép.), 2659.
Directeur de la poste de Chapeau (rép.), 2661.
Directeur de la poste de Saint-Tite (rép.), 2663.
Bureau de poste d'Ashcroft (rép.), 2663.
Poids et mesures (sur B.), 2673.
Champ de tir à Rockliffe—Estimateur du terrain (rép.), 2942.
Prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente des liqueurs enivrantes (B. n° 121), explications sur 1re l., 3391; discours sur 2e l., 4058; 3e l., 5244.
Nominations par l'ex-gouvernement (sur obs.-Montague), 4172.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 4197 et suiv., 4355 et suiv.
Archives (sub.), 4358.
Patent Record (sub.), 4358.
Collection et compilation des statistiques criminelles (sub.), 4360.
Annuaire statistique (sub.), 4360.
Exposition de Paris—Préparatifs (sub.), 4372 et suiv.
Bill (n° 149) pour autoriser certains contrats avec les Cies de steamers pour l'installation d'entrepôts frigorifiques, 1re l., 5154; 2e l. et en comité, 5847; 3e l., 5864.
Ferme expérimentale, (sub.), 5190 et suiv.
Impression et distribution des rapports et des bulletins des fermes (sub.), 5206.
Industrie laitière (sub.), 5209 et suiv.
Installation de réfrigérateurs dans les steamers etc. (sub.), 5211.
Quarantaine des bestiaux (sub.), 5213.
Inspecteur du bétail sur pied (rép.), 5223.
Droits d'auteur (sur observ.-Ross-Robertson), 5765.

FISHER, HONORABLE M. SYDNEY-ARTHUR—*Suite.*
Quarantaine—Gratification à W.-McK. McLeod (sub.), 6079 et suiv.
Quarantaine—Porcs et moutons abattus (sub.), 6087 et suiv.
Rapport du département des impressions et de la papeterie, 6092.
Service direct bi-mensuel de steamers entre Montréal, Québec et Manchester, Ang. (sub.), 6682 et suiv.

FITZPATRICK, HONORABLE M. CHARLES *(Québec, comté):*
Liste du service civil, 156.
Abrogation de la loi concernant le cens électoral et amendements à la loi relative aux élections fédérales (B. n° 16), 1re lec., 261; m. pour 2e lec., et discours, 1957; impression de l'annexe en français (rép.), 2097; en comité, 2561 et suiv., 3405, 3413, 3496, 3515, 3522 et suiv., 3544, 3561, 3681, 3767, 3796, 3853; amendement relatif à l'Ile du Prince-Edouard, 3917; en comité, 4568; m. pour 3e lec., 4928; 3e lec., 4965; amend. du Sénat, 6498, 6549, 6564, 6782.
Droits d'auteur au Canada (rép.), 406.
Ouvriers étrangers (rép.), 406, 3681, 3764, 3916.
La Reine *vs* Coulombe et autres (rép.), 922.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (rép.), 922.
Cour d'Appel de l'Ontario (rép.), 924.
Agent du département de le Justice à Charlottetown, I.P.-E. (rép.), 97.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 1154.
Juges des T. du N.-O. (rép.), 1530.
Parjure à Battleford, J.-N. Skelton (rép.), 1534.
La Reine *vs* Cameron (rép.), 1578.
Observance du dimanche (sur B.), 1713, 2086.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (Question d'ordre—Sur 3e lec.), 2292.
Listes électorales dans l'Ontario—Reviseurs—Coût de l'impression (rép.), 2454.
Pénitencier de Kingston—Médecin (rép.), 2455.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2473.
Sous-ministre de la Justice (rép.), 2729.
M. le juge Weatherbe (rép.), 2730.
Les pêcheries du Canada (rép.), 3303.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3349.
Ministère de la Justice (sub.), 3366.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—Commissaires (rép.), 3401; rapport des commissaires (rép.), 3403.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 3643, 4474.
La Reine *vs* Skelton *et al.* (rép.), 4444, 4567.
Paiements à M. Noble, avocat (rép.), 4458.
Avocats du gouvernement en Grande-Bretagne (rép.), 4460.
Le juge Spinks (rép.), 4576.
Bill (n° 147), du Sénat, amendant la loi fédérale relative à la preuve, 1893, 1re lec., 5031.
Juges des cours provinciales (résolution), 5097, 5323; (en comité), 5324 et suiv.; (B. n° 150), 1re lec., 5375; m. pour 2e lec., 5851 et suiv.
Bill (n° 143), concernant les témoins et la preuve, 2e lec., 5417 et suiv.; 3e lec., 5603.
Traitement des ouvriers sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur observ.-Bell), 5760; (sur observ.-Wallace), 6827.

FITZPATRICK, Honorable M. Charles—*Suite.*

Cour Suprême—Achat de livres (sub.), 5772.
Sentence arbitrale en faveur de la Cie du chemin de fer Dominion Altantic (rés.), 5842, 6049 ; (B. n° 162), 1re et 2e lec., en comité et 3e lec., 6049.
Reconnaissance des criminels (sur B.), 6049 et suiv.
Cour Suprême—Supplément de traitement au juge McGuire (sub.), 6070 et suiv.
Rapport du ministre de la Justice—Pénitenciers, 6092.
Juges des cours provinciales—Pensions (rés.), 6161, 6196 et suiv.
Dépenses se rapportant à la commission de l'éboulement de Québec (sub.), 6161.
Pénitenciers (sub.), 6383 et suiv., 6524.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—Sommes payées aux commissaires, 6423.

FLINT, M. Thomas-Barnard (*Yarmouth*) :

Havres, quais et brise-lames (sur B.), 1609.
Observance du dimanche (sur B.), 1710.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1893.
Cens électoral (sur B.), 2012, 3475.
Loi de faillite (sur observations-Tupper), 2522.
Saisie des salaires (sur B.), 3184.
Pensions de la police à cheval du Nord-Ouest (sur B.-Davin), 3669.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4123, 5250.
Bill (n° 134) modifiant de nouveau le code criminel, 1892, 1re lec., 4130.
Article du *Globe*—Enquête sur chemin de fer du Comté de Drummond. (Sur question de privilège-Tupper), 4455.
Destitution de John-F. Tennant (sur m.-Quinn), 4520.
Port de Toronto—Travaux à l'entrée de l'est (sub.), 4139.
Pont d'Edmonton (sub.), 5467, 5470.

FORTIN, M. Thomas (*Laval*) :

Modifications à la loi relative aux poids et mesures—Pommes de terres vendues au sac (B. n° 60), discours, 1187 ; 1re lec., 1193 ; 2e lec. et renvoyé au comité, 2450 ; (B.-Joly), 2669 et suiv. ; (amend. au bill-Joly), 5725.
Bill (n° 84) relatif à la faillite : 1re lec. et discours, 1728.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2461, 4025 et suiv.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.—Impression du rapport de l'enquête (m.) 5747.
Pénitenciers (sub.) 6389, 5526.

FOSTER, Honorable M. George-Eulas (*York, N.-B*) :—

Chemin de fer du Yukon Canadien (int.), 6 ; (offre de M. Hamilton Smith—Télégramme envoyé à lord Strathcona), 850 ; action du Sénat américain (sur int.-Tupper), 1104 ; (discours sur 2e l. du bill), 1357 ; (en comité), 1601.
Expédition de secours des Etats-Unis (int.), 89.
Adresse en réponse au discours du trône (discours), 89.

FOSTER, Honorable M. George-Eulas—*Suite.*

Exploitation des placers et terres à bois dans le Yukon (int.), 394.
Chemin de fer du comté de Drummond (int.), 405 ; (sur m.-Laurier pour enquête), 438.
Permis pour la vente des spiritueux dans le district du Yukon (int.), 405, 644, 2426.
Détachement du major Walsh (int.), 412.
Exploration des défilés dans le Yukon (int.), 414.
Importation d'articles imposables (int.), 518.
"Guide officiel" de M. Ogilvie (int.), 521.
Usine de locomotives de Kingston (sur int.-Taylor), 529 et suiv.
Banques dans le Yukon (int.), 923.
Concessions minières au chevalier Drolet (int.), 925.
Lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest (int.), 926.
Baux pour dragage de l'or (int.), 925.
Major Walsh—Administrateur du Yukon (int.), 931, 1194, 1531.
Chemin à traîneau de la rivière Stikine au lac Teslin (int.), 1022, 1532, 1665, 2328.
Banque du Commerce—Succursale au Yukon (int.) 1260.
Guerre de tarif entre les chemins de fer—Chemin de fer Intercolonial (int.), 1273.
Détachement de la milice au Yukon (int.), 1355, 3989, 4135.
Premiers ministres des colonies—Conférence de Londres (m.), 1538.
Entreposage et transit, etc., sur la côte du Pacifique (m.), 1539.
Exposé financier (int.), 1671, 2456 ; (discours). 2764.
Observance du dimanche (sur B.), 1770.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1803, 1807, 1808.
Falsification des aliments (sur B.), 1846.
Vacance—Comté de Prince-ouest, I.P.-E. (int.), 1850, 1931.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1902.
Kermès de San-José (sur observations-Charlton), 1953.
Comité des comptes publics (int.), 2169, 2179.
Affaires de la Chambre—Législation du gouvernement (sur m.-Laurier), 2175.
Edifice de l'ouest (int.), 2179.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-la-Pluie (sur B.) 2263.
Chemin de fer du Comté de Drummond (int.), 2327, 2859.
Service postal entre Golden, C.-A., et Saint-Eugène (int.), 2429, 2436.
Les Mohawks (int.), 2429.
Employés nègres sur l'Intercolonial (int.), 2459, 2939.
Modifications à la loi relative aux postes (sur B.), 2515, 4965, 4975, 5000, 5109.
Machines pour la fabrication de la pâte à papier (int.), 2728.
Concessions pour le dragage de l'or (int.), 2859.
Réparations de l'édifice de l'ouest (int.), 2860.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Montant payé à la Compagnie du Pacifique (int.), 2939.
Revenu des timbres du jubilé (int.), 2939.
L'Intercolonial entre Montréal et Lévis (int.), 2940.

FOSTER, HONORABLE M GEORGE-EULAS—*Suite.*
Services de M. Ogilvie depuis janvier 1898 (int.), 2940.
Sur question de privilège Talbot, 3143.
Cie d'acier nickelé du Canada (sur B.), 3151.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur observ.-Davin), 3211.
Voies et moyens (en comité), 3251, 3263, 3275, 3277, 3284 et suiv.
Frais de gestion (sub.), 3305 et suiv.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3307 et suiv., 3335, 3340, 3355, 3362, 3968.
Ministère de la Justice (sub.), 3364 et suiv.
Ministère de la Milice (sub.), 3374 et suiv.
Prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente des liqueurs enivrantes (sur B.), 3394, 4064, 4105 et suiv.; (amend.), 4111 ; (sur 3e lec.), 5244.
Timbres du jubilé (int.), 3401.
Cens électoral (sur B.), 3453, et suiv., 3556, 3604, 3718, 3810 ; (sur m. pour 3e lec.), 4951.
Cie de mines, de terres et de transport du Klondike et de la Rivière de la Paix (sur B.), 3606 et suiv.
Filatures de coton de Montmorency (sur B.), 3611.
Clause de réciprocité de tarif (int.), 3612.
Représentation du comté de Bagot, 3764, 3849, 3988, 4554.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 3924, 3933, 3942.
Bureau du contrôleur de la police à cheval du N.-O. (sub.), 3936.
Bureau de l'Auditeur général (sub.), 3936 et suiv.
Département des Affaires des Sauvages (sub.), 3943.
Ministère des Finances (sub.), 3944.
Département du Revenu de l'intérieur (sub.), 3946 et suiv.
Bureau du haut-commissaire (sub.), 3967.
Le député de Nanaïmo (int.), 3991.
Pêcheries à fascines et propriétaires riverains (int.), 4133.
Commission géologique (sur B.), 4136.
Sauvetages—Récompenses (sub.), 4294.
Service postal d'hiver (sub.), 4317.
Gardiens de phares—Salaires et allocations (sub.), 4320, 4325.
Exposition de Paris—Préparatifs (sub.), 4380.
Fleuve Saint-Laurent—Chenal (sub.), 4385 et suiv.
Art. du *Globe*—Enquête sur le chemin de fer du Comté de Drummond (sur question de privilège-Tupper), 4451.
Protection des pêcheries (sub.), 4604.
Permis miniers (int.), 4625.
Chemins de fer du gouvernement—Arrangements avec M. Harris, gérant (int.), 4683.
Accusations contre le lieut-colonel Domville (int.), 4683, 5240.
Edifices publics à Arnprior (sub.), 4732.
Parc de la Côte du Major—Clôture (sub.), 4735 et suiv.; 4848 et suiv.
Enlèvement de vieux bâtiments en arrière de la cour Suprême (sub.), 4760.
Bureau de poste du Portage-la-Prairie (sub.), 4766.
Rideau-Hall (sub.), 4872.
Port de Toronto—Travaux à l'entrée de l'est (sub.), 5127.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*
Rivière Colombie—Améliorations (sub.), 5270.
Auditeur général (m. et discours), 5388.
Port de Québec (sur B.), 5412.
Pont d'Edmonton (sub.), 5455, 5475 et suiv.
Canal du lac Champlain au fleuve Saint-Laurent (sur B.), 5498.
Abrogation de la loi relative aux pensions du service civil (sur B.), 5520, 6022 et suiv.
Augmentation de la solidité des ponts en fer (sub), 5553 et suiv.
Comité des comptes publics—Impression des rapports (m.), 5597, 5620.
Lettre du major général Gascoigne—Question de procédure (observ.), 5597, 5620.
Lieutenant-gouverneur des T. N.-O.—Nomination de M. Cameron (int.), 5622.
Canal de Soulanges—Construction (sub.), 5660 et suiv.
Industrie de la fabrication des chemises et des faux-cols (sur observ.-Monk), 5732.
Steamers rapides—Petersen (int.), 5748, 6425.
Commission mixte projetée (int.), 5748, 5749.
Ministère des Postes—Service extérieur—Augmentation du salaire de 105 facteurs (sub.), 5822.
Primes sur le fer et l'acier (sur rés.), 5843.
Juges des cours provinciales (sur B.), 5853.
Avance aux commissaires du havre de Montréal (sur rés.), 5973, 6019; (sur B.), 6209.
Subventions pour aider à l'exécution des travaux publics (sur B.), 5988.
Baux miniers du Yukon (int.), 5990.
Cie d'éclairage électrique et de tramway de Dawson-City (sur B.), 6031 et suiv.
Commis de la session (sub.), 6094.
Valises de cuir (sur sub.), 6114.
Milice—Approvisionnements, transport et dépenses du détachement envoyé au Yukon, etc. (sub.), 6147 et suiv., 6783 et suiv.
Victimes des incendies de forêts—Comtés de Prescott et de Russell, 1897 (sub.), 6163 et suiv.
Destitution de W.-A. King (int.), 6190.
Destitution de H.-W. Woods (int.), 6190.
M. H.-H. Norwood (int.), 6190.
Cie de chemin de fer, de navigation et de mines d'Alberta et du Yukon (sur B.), 6227 et suiv.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Traitement et dépenses de l'ingénieur-inspecteur (sub.), 6243.
Dépenses d'enquête sur les chemins de fer et les canaux de l'Etat (sub.), 6258.
Edifices publics, N.-E.: Halifax et Windsor (sub.), 6272 et suiv.
Dragage au Coteau-Landing (sub.), 6284 et suiv.
Port de Kingston—Dragage (sub.), 6298.
Application de la loi relative aux ouvriers étrangers au Manitoba et dans les T. N.-O. (sub.), 6329.
Immigration (suite), 6338 et suiv.
District provisoire du Yukon, appointements et dépenses se rapportant à l'administration du (sub.), 6380.
Départ de Son Excellence le Gouverneur général, 6421.
Pont projeté de Québec (int.), 6426.
Subvention à la province du Manitoba (sur rés.), 6427.

FOSTER, HONORABLE M GEORGE-EULAS—*Suite.*

Enquête sur le chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Laurier), 6546.
Fonds des écoles du Manitoba (sur B.), 6586.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6603 et suiv.
Service direct bi-mensuel de steamships entre Montréal, Québec et Manchester, Angleterre, etc. (sub.), 6668 et suiv.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Engagement des ouvriers—J.-B. Charleson (int.), 6690.
John McCallum (int.), 6692.
Commission anglo-américaine (sur observ.-Bertram), 6697 et suiv.
Sur question de privilège-Bergeron, 6712 et suiv.
Communications directes entre le Canada et le sud africain (sub.), 6721.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 6733 et suiv.
Réparation des bâtiments de l'école d'industrie de Mount-Elgin, Ont. (sub.), 6750 et suiv.
Bill des subsides (observations), 6841.

FRASER, M. DUNCAN-C. (*Guysborough*):

Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 740; offre de M. Hamilton Smith—Télégramme à lord Strathcona, 872.
Bill (n° 40) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Pacifique et de l'Est, 1re lec., 839; 2e lec., 1044.
Observance du dimanche (sur B.), 2087.
Bill (n° 94) autorisant la Compagnie du chemin de fer Oriental du Canada à transférer son chemin à la Compagnie du chemin de fer et de manufacture Alexander Gibson, 1re lec., 2092.
Service postal à Prince-Albert (sur observ.-Davis), 2172.
Employés nègres sur l'Intercolonial (sur int.-Campbell), 2731.
Sur question de privilège-Talbot, 3143.
Compagnie d'acier nickelé du Canada (sur B.), 3152.
Compagnie télégraphique anglo-française (m.), 4466.
Traitement des ouvriers sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur observ.-Bell, Pictou), 5739; (sur observ.-Wallace), 6831.
Fermeture de bureau de poste de Pirate-Harbour (sur sub.), 6131.
Cens électoral (sur E. amend. du Sénat), 6559 et suiv.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6632 et suiv.

FRASER, M. JOHN (*Lambton-est*):

Bill (n° 50) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Montréal et Baie de James, 1re lec., 921; 2e lec., 1045; en comité et 3e lec., 3519.
Ouvriers étrangers (sur observ.-McCleary), 5045.

FROST, M. FRANCIS-THEODORE (*Leeds et Grenville*):

Bill (n° 27) constituant en corporation la compagnie du chemin du Cañon, 2e lec., 712; retiré, 2938.

FROST, M. FRANCIS-THEODORE—*Suite.*

Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2044.
Exposé budgétaire (discours), 3038.
Canal Murray—Débarcadère flottant (sub.), 5704 et suiv.

GANONG, M. GILBERT-W. (*Charlotte*):

Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 975.
Câble sous-marin—Ile Deer (int.), 3614.
Ile de Campo-Bello—Communication téléphonique (int.), 3614.
Salaires et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4345.
Protection des pêcheries (sub.), 4615.
Havres et rivières—Provinces maritimes en général (sub.), 4907 et suiv.
Cens électoral (sur 3e lec.), 4964.
Lignes télégraphiques (sub.), 5304.

GAUTHIER, M. JOSEPH (*L'Assomption*):

Chemin de fer des Laurentides (int.), 4268.

GAUVREAU, M. CHARLES-AUGUSTE (*Témiscouata*):

Adresse en réponse au discours du trône, 15.
Chemin de fer Intercolonial—Cheval tué (int.), 3158.
Terres de l'Etat aux Trois-Pistoles (int.), 3612.
Explications de nature personnelle—Election de Témiscouata, 4729.
Doucet's-Landing—Dragage (sub.), 6650.
I.-A. Hébert (int.), 6693.

GIBSON, M. WILLIAM (*Lincoln et Niagara*):

Chemin de fer du Yukon Canadien—Lettre de M. Hamilton Smith—Télégramme à lord Strathcona, 869.
Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1652.
Compagnie du pont Union de Windsor à Détroit (B. n° 79), 2e lec., 1684.
Compagnie du chemin de fer d'Alberta au Yukon (B. n° 95); 1re lec., 2092; 2e lec., 2206.
Service postal à Prince-Albert (sur observ.-Davis), 2171.
Saisie des salaires (sur B. Richardson), 2470.
Impressions du parlement (m.), 3205.
M. Gladstone—Sa mort rapportée (int.), 3761.
Canal de Soulanges—Construction (sub.), 5670 et suiv.
Gratification à certains officiers (sub.), 5718.
Destitution de M. Dundas (sur observ.-Landerkin), 5722.
Pénitencier de Saint-Vincent de-Paul—Impression du rapport de l'enquête (sur m.-Fortin), 5748.
Abrogation de la loi relative aux pensions (sur B.), 5909.
Entreprise de la fourniture des valises (observ.), 6125.

GILLIES, M. JOSEPH-A. (*Richmond, N.-E.*):

Nouvelles locomotives pour l'Intercolonial (int.), 409.
Nouvelle gare à Moncton (int.), 410.

GILLIES, M. JOSEPH-A.—*Suite.*

Réparations au brise-lames de L'Ardoise (int.), 841.
Directeur de la poste de L'Ardoise (en bas)—(int.), 922, 1148.
Kenneth McKay, éclusier sur le canal de Saint-Pierre (int.), 923.
Nouvelles nominations (int.), 1021.
Matelots malades (int.), 1151.
Canal de Saint-Pierre (int.), 1152.
Havres, quais et brise-lames (sur B.), 1607, 1610.
Rapport du directeur général des Postes (int.), 2178.
Nomination de nouveaux sénateurs (int.), 2244.
Cens électoral (sur B.), 2380, 3421 et suiv. ; 3840, 3884, 3888.
Madame Ross, télégraphiste (int.), 2428.
Quai à Mackay's-Point (int.), 2428.
Bureau de poste de Militia-Point, N.-E. (int.), 2852.
Percepteur des douanes de Chéticamp (int.), 3616.
Sous-percepteur des douanes de Margaree (int.), 3616.
Avis concernant l'administration des postes (int.), 3760.
Brise-lames à Chapel-Cove, C.B. (int.), 3761.
Destitution de directeurs de la poste (int.), 3994.
Annulation de contrats pour le transport de la malle, N.-E. (int.), 3994.
Ministère des Postes (sub.), 4224, 4232.
Protection des pêcheries (sub.), 45[illegible] 4612.
Edward Linloff (int.), 4623.
Bouées—Havre d'Arichat (int.), 462[illegible].
Gardien du phare de Pointe-Jérôme (int.), 4624, 5155.
Amendements à l'acte des postes (sur B.), 5012.
Dragage, provinces maritimes (sub.), 5288.
Service postal entre Port-Mulgrave et Saint-Pierre (int.), 5493.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (sub.), 5774.
Ministère des Postes—Dépenses diverses (sub.), 5829 et suiv.
Cour Suprême—Supplément de traitement au juge McGuire (sub.), 6079 et suiv.
Paiement à J.-C. Rolland, gardien de quai au Sault-Sainte-Marie (sub.), 6171 et suiv.
M. John-D. Matheson (int), 6191.
Dépenses d'enquête sur les chemins de fer et les canaux de l'Etat (sub.), 6266 et suiv.
Sauvages, N.-E.—Soins médicaux (sub.), 6344.
Mlle Hubert (int.), 6547.
Communications par vapeurs entre Baddeck, Grand-Narrows, etc. (sub.), 6723 et suiv.

GILMOUR, M. JAMES *(Middlesex-est)* :

Edifice public de Woodstock (sub.), 4750.
Le kermès de San-José (sur observ.-MacLaren), 6058.

GRAHAM, M. DUNCAN *(Ontario-nord)* :

Compagnie du pont Union de Windsor à Détroit (B. n° 79), 1re lec., 1585.

GUAY, M. PIERRE-MALCOLM *(Lévis)* :

Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du sud (B. n° 81), 1re lec., 1585.

GUILLET, M. GEORGE *(Northumberland-ouest, O.)* :

Directeur de la poste de Cobourg (int.), 520.
Whisky pour le Klondike (int.), 1023.
Destitution de John-F. Tennant (sur m.-Quinn), 4510.
Camps de brigade—3e district militaire (int.). 5031.
Lieutenant-colonel R.-Z. Rogers (int.), 5031.

GUITÉ, M. JEAN-FRANÇOIS *(Bonaventure)* :

Ministère des Postes—Dépenses diverses—Bureau de poste d'Oak-Bay-Mills (sub.), 5836.

HAGGART, HONORABLE M. JOHN-GRAHAM *(Lanark-sud)* :

Chemin de fer du Yukon Canadien (sur B.,—discours sur 1re lec.), 180 ; (discours sur 2e lec.), 580 ; (plans du chemin de fer Kaslo-Slocan—(int.), 344.
Chemin de fer du Comté de Drummond (sur m.-Laurier pour enquête), 440.
Compagnie de chemin de fer et de tramway du lac Bennett au Klondike (B. n° 31), 1re lec., 782 ; 2e lec., 879 ; 3e lec., 3342 ; amendements du Sénat, 5130, 5444.
Poids et mesures (sur B.), 1830, 1831.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-la-Pluie (Question d'ordre—sur 3e lec.), 2290.
Cens électoral (sur B.), 3507, 3711, 3717.
Bureau de l'auditeur général (sub.), 3938.
Nominations par l'ex-cabinet (sur observations-Montague), 4185.
Parc de la Côte du Major—Clôture (sub.), 4846, 4858.
Port de Toronto—Travaux à l'entrée de l'est (sub.), 5125, 5138, 5141.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (sur observ.-Wallace), 5235.
Canal du lac Champlain au fleuve Saint-Laurent (sur B.), 5499.
Augmentation de la solidité des ponts en fer (sub.), 5552.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.), 5593 et suiv.
Canal de Soulanges—Construction (sub.), 5604 et suiv ; 5674 et suiv.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (sur observ.-Poupore), 5653.
Pointe Farran—Agrandissement (sub.), 5680 et suiv.
Canal de Lachine—Approfondissement de la rivière Saint-Pierre (sub.), 5696.
Canal Murray—Débarcadère flottant (sub.), 5702 et suiv.
Frais d'exploration—Chemin de fer au Yukon sur le territoire canadien (sub.), 5707.
Subventions pour aider à l'exécution des travaux publics (sur B.), 5989.
Avance aux commissaires du havre de Montréal (sur rés.), 6007.
Impression de billets de banque (sub.), 6062.
Canal du Sault-Sainte-Marie—Paiement à Ryan et Cie. (sub.), 6180.
Dépenses d'enquête sur les chemins de fer et les canaux de l'Etat (sub.), 6257.
Subvention à la province du Manitoba (sur rés.), 6443 et suiv.
Fonds des écoles du Manitoba (sur rés.), 6459.

HALE, M. FREDERICK-HARDING (*Carleton, N.B.*):

Percepteur des douanes à Centreville, N.-B. (int.), 718.

HALEY, M. ALLEN (*Hants*):

Cie de l'Institut Canadien des Mines (B. n° 116); 2e lec., 3156; en comité et 3e lec., 3951.
Port de Windsor (sub.), 4887.

HENDERSON, M. DAVID (*Halton*):

Intérêts payés aux provinces de Québec et de l'Ontario (int.); 390.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1619.
Kermès de San José (sur 1re lec. du bill), 1652; (sur observ.-Charlton), 1942.
Observance du dimanche (sur B.), 1705, 1765, 2090.
Poids et mesures (sur B.), 1838, 1846.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2042.
Chemins de fer de l'Ontario et de la Rivière-à-La-Pluie (B. m. pour comité), 2055.
Cens électoral (sur B.), 2377, 3906.
Voies et Moyens (en comité), 3249, 3265.
Gardiens de phares—Salaires et allocations (sub.), 4331.
Edifice public de Woodstock (sub.), 4746.
M. Freeman Halstead (int.), 5238.
Pavillon—Réparations et peinture (sub.), 6278.
Fonds des écoles du Manitoba (sur rés.), 6457.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 6738.

HEYD, M. CHARLES-BERNHARD (*Brant-sud*):

Institut de Mount-Elgin (int.), 578.
Poids et mesures (sur B.), 1835.
Cens électoral (sur B.), 2230, 3406.
Division des statistiques—Département de l'Agriculture (int.), 2427.
Société de bienfaisance des *Sons of England* (sur B.), 5257.
Les volontaires de 1866 (int.), 5751.

HUGHES, M. SAMUEL (*Victoria-nord, O.*):

Expédition de bestiaux à Belfast (int.), 416, 1956; (observ.), 2097.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 645.
Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1655; (sur observ.-Charlton), 1939.
Observance du dimanche (sur B.), 1697; (amend.), 1707, 1709 et suiv.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-la-Pluie (sur B.), 2268, 2272.
Cens électoral (sur B.), 2368, 2588; (sur 3e lec.), 4956.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2902.
Voies et moyens (en comité), 3254, 3276, 3280, 3288.
Ministère de la Milice (sub.), 3377.
Nomination d'Irlandais catholiques aux douanes (int.), 3993.
Permis aux francs mineurs (int.), 4133.
Ministère des Postes (sub.), 4224, 4236.
L'officier commandant la milice (sur rés.), 4279, 4286.
Paiements à M. Noble, avocat (int.), 4458.

HUGHES, M. SAMUEL—*Suite.*

Amendements à l acte des postes (sur B.), 5009.
Ouvriers étrangers (sur obser.-McCleary), 5047.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (sur observ.-Wallace), 5229.
Augmentation de la solidité des ponts en fer (sub.), 5564.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 5686 et suiv.
Canal Murray—Débarcadère flottant (sub.), 5702.
J.-W. Borden (sub.), 5711 et suiv.
Fabrique de cartouches au Canada (sub.), 5714 et suiv.
Gratifications à certains officiers (sub.), 5719 et suiv.
Paiements à M. G.-F. Bruce et à MM. Kerr, Macdonald, Davidson et Paterson, avocats Toronto—Election d'Ontario-nord, 1897 (sur sub), 6530.
Police à cheval du Nord-Ouest—Rumeurs de pertes de vie (int.), 6667.
Commission anglo-américaine (sur observ.-Bertram), 6700.

HURLEY, M. JEREMIAH-M. (*Hastings-est*):

Cie de télégraphe de l'Amérique du Nord (B. n° 120), 1re lec., 3205; 2e lec., 3343; en comité, 4658; 3e lec., 4659.

HUTCHISON, M. WILLIAM (*Ottawa*):

Bill (n° 125), destiné à amender l'acte constituant en corporation la Compagnie du pont Interprovincial, 1re lec., 3849.

INGRAM, M. ANDREW-B. (*Elgin-est*):

Adresse en réponse au discours du trône, 329.
Service postal à Saint-Thomas (int.), 388.
Chemin de fer du Yukon—Agents des Rothschild (int.), 418.
Permis de pêche—Lac Erié (int.), 519,
Usine de locomotives de Kingston (sur int.-Taylor), 528.
Cens électoral (sur B.), 2595, 3822, 3843, 3855 et suiv., 3874 et suiv.; (sur 3e lec.), 4957.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 3171, 4050, 4051.
Saisie des salaires (sur B.), 3197, 4031, 4041.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3316, 3362.
Prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente des liqueurs enivrantes (sur B.), 3399, 4099, 4110.
Ministère des Postes (sub.), 4221, 4230.
Protection des pêcheries (sub.), 4596.
Edifices publics en général (sub.), 4774.
Administration des chemins de fer (observ. en comité des subsides), 5583.
Juges des cours provinciales (sur B.), 5905; pensions (sur rés.), 6196, 6202.
Mise à la retraite des juges de la cour de comté à 76 ans (int.), 6193.
Dépenses d'enquête sur les chemins de fer et les canaux de l'Etat (sub.), 6256 et suiv.
Pavillon—Réparations et peinture (sub.), 6282. et suiv.
Enquête consernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Frais de la commission (sub.), 6313, 6317.

IVES, HONORABLE M. WILLIAM-BULLOCK (*Sherbrooke*) :

Négociations relatives à la ligne rapide (int.), 518.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 820; offre de M. Hamilton Smith—Télégramme envoyé à lord Strathcona, 856, 930.
Malles canadiennes et anglaises—Steamers de la ligne "Beaver" (int.), 2453.
Voies et moyens (en comité), 3242 et suiv.
Prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente des liqueurs enivrantes (sur B.), 3398.

JAMESON, M. RICHARD-WILLIS (*Winnipeg*) :

Chemin de fer Canadien du Pacifique (int.), 1152.
Comité des chemins de fer du Conseil privé (int.), 1265.
Question des transports (sur observ.-Maclean), 1514.
Bill (n° 66) concernant la Compagnie du chemin de fer et du canal du Lac Manitoba, 2e lec., 1530; en comité et 3e lec., 3156.
Bureau de commissaires des chemins de fer (m. et discours), 1540, 1574.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (sur B.), 2264.
Enquête concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Frais (sub.), 6322.

JOLY DE LOTBINIÈRE, HONORABLE SIR HENRI, C.C.M.G. (*Portneuf*) :

Rapport du ministère du Revenu de l'Intérieur, 156.
Commerce des grains à Fort-William (rép.), 408.
Modifications de la loi relative aux poids et mesures—Pommes de terre vendues au sac (sur B., Fortin), 1191; (B. n° 71), 1re lec., 1497; 2e lec. et en comité, 1826, 1827, 1834 et suiv., 2669, 2675, 5725; (amend.-Fortin), 5725; 3e lec., 5725.
Amendement à la loi concernant les falsifications (B. n° 72), 1re lec., 1502; 2e lec., en com. et 3e lec., 4137.
Inspection du gaz (B. n° 73), 1re lec., 1503; 2e lec., en comité et 3e lec., 1847.
Inspection du pétrole (B. n° 74), 1re lec., 1503; 2e lec., en comité et 3e lec., 1847.
Bill (n° 75) amendant de nouveau la loi concernant le revenu de l'intérieur, 1re lec., 1504; 2e lec., en comité et 3e lec., 1848.
Etalon des grains (rép.), 1534.
Wm McNaughton (rép.), 1668.
Inspection des cendres (rép.), 3159.
Réclamation de J. P. O. Allaire (rép.), 3160.
Voies et moyens (en comité), 3295, 3298.
Bill (n° 128) modifiant de nouveau l'acte relatif à l'inspection générale, 1re lec., 3915; 2e lec. et en comité, 5184.
Département du Revenu de l'intérieur (sub.), 3946.
Percepteur des douanes à Napanee (rép.), 5221.
Bill (n° 154), du Sénat, relatif au gouvernement du district du Yukon, 1re lec., 5597.
Inspection des denrées (sub.), 5819 et suiv.
Ministère de l'Intérieur—Autre somme nécessaire pour dépenses éventuelles (sub.), 6067.

JOLY DE LOTBINIERE, HONORABLE SIR HENRI —*Suite.*

Dépenses éventuelles et service de police (sub.), 6299 et suiv.
Mesurage de bois (sub.), 6305.
Impression de timbres judiciaires (sub.), 6306.

KAULBACH, M. CHARLES-EDWIN (*Lunenburg*):

Bois du district de la Baie Georgienne scié dans les scieries du Michigan (int.), 713.
Marchandises sur vaisseaux américains (int.), 928.
Chemin de fer du Yukon Canadien (sur 3e lec. du bill), 1673; (amend.), 1679.
Cens électoral (sur B.), 2524, 3497, 3822.
Protection de certains pêcheurs (sur B.), 4138.
Service maritime et fluvial (sub.), 4293.
Protection des pêcheries (sub.), 4600.
Havres et rivières, N.-E. (sub.), 4881.
Amendement à l'acte des postes (sur B.), 5023.
Port de Toronto—Travaux à l'entrée de l'est (sub.), 5121.
Ferme expérimentale (sub.), 5198, 5204.
Prohibition des spiritueux (sur B.), 5251.
Paiement à la *Halifax Banking Co.* (sub.), 6801 et suiv.
Chemin de fer du Sud de la N.-E. (int.), 6807.

KLOEPFER, M. CHRISTIAN (*Wellington-sud*) :—

Exposé budgétaire (discours), 3022.

LANDERKIN, M. GEORGE (*Grey-sud*) :

Bills d'intérêt privé (m.), 1585, 4350.
Augustus-Baldwin Hart, 2450, 3071.
Bill (n° 113) constituant en corporation la Haute cour subsidiaire de l'Ordre Ancien des Forestiers du Canada, 2e lec., 3156; 3e lec., 4840.
Voies et moyens (en comité), 3295.
Cie de chemin de fer et de mines de la Saskatchewan (int.), 3390.
Bill (n° 122) constituant en corporation la Société de bienfaisance de la grande loge suprême des *Sons of England*, 1re lec., 3483.
Bill (n° 126) concernant la Compagnie de chemin de fer et de mines de la Saskatchewan et changeant son nom en celui de Compagnie de chemin de fer et de mines Saskatchewan-Pacifique, 1re lec., 3915; 2e lec., 3992; 3e lec., 5780.
Vacance dans le comté de Bagot, 4550.
Bureau de poste de Belleville (sur observ.-Corby), 5408.
Destitution de M. Dundas (observ.), 5721
Publication des *Débats* (sub.), 6100 et suiv.

LANG, M. JOHN (*Peterborough-est*) :

Inondations le long de l'Otonabee (int.), 415.
Service postal entre Lakefield et Apsley (int.), 4273.
Salle d'exercices militaires de Peterborough (int.), 4457.

LARIVIÈRE, M. ALPHONSE-A.-C. (*Provencher*) :

Réclamation non réglée du Manitoba (int.), 889, 2177.
Réserves scolaires du Manitoba (int.), 2094.

LARIVIÈRE, M. ALPHONSE-A.-C.—*Suite.*

Service postal à Prince-Albert (sur observ.-Davis), 2173.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (sur B.), 2245, 2262.
Compagnie d'infanterie de Morris, Man. (int.), 2426.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2549, 2551, 2597, 2656.
Filature de coton de Montmorency (sur B.), 2658.
Compagnie d'acier nikelé du Canada (sur B.), 3071, 3144.
Réclamation de J.-P.-O. Allaire (int.), 3160.
Edifices publics du Manitoba (int.), 3303.
Cens électoral (sur B.), 3530, 3539, 3575, 3716, 3866, 3889, 3893 ; (sur 3e lec.), 4956, 4961.
Comité des *Débats* (sur 2e rapp.), 3675.
Bills d'intérêt privé (sur m.-Landerkin), 4350.
Rivière Kaministiquia (sub.), 4400.
Ecoles du Manitoba, 4720.
Dette contractée par le Nord-Ouest pour grain de semence (sur int.-Davin), 4841.
Subventions en terres à l'université du Manitoba (int.), 4842.
Mort de M. Gladstone (sur m.-Cartwright), 5099.
Lac Manitoba—Nouvelles décharges (sub.), 5152.
Quarantaine des bestiaux (sub.), 5213.
Directeurs de la poste de Provencher (int.), 5219.
Juges des cours provinciales (sur rés.), 5355.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—Impression du rapport de l'enquête (sur m.-Fortin), 5747.
Ministère du Revenu de l'intérieur—Autre somme nécessaire pour dépenses éventuelles (sub.), 6066, 6067.
Législation—Chambre des Communes—Montant supplémentaire requis (sub.), 6078.
Publication des *Débats* (sub.), 6097, 6106 ; (tableau comparatif), 6107, 6109.
L'Université du Manitoba et le "Driving Park" (int.), 6193.
Subvention à la province du Manitoba (sur rés.), 6439.
Fonds des écoles du Manitoba (sur rés.), 6451 et suiv. ; 6460, 6496 ; (sur B.), 6590.
Médailles destinées aux miliciens (sur sub.), 6538.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID, G.C.M.G. (*Québec-est*) :

Serments d'office, 2.
Motion (prise en considération du discours du trône), 4.
Comités permanents (m.), 4, 385 ; (rapport—liste des comités), 510.
Réglements du gouvernement américain (rép.), 6.
Chemin de fer du Yukon (rép.), 6 ; Contrat (rép.), 88, 231, 344 ; lettres de M. Hamilton Smith (rép.), 580, 718, 782 ; (lettres produites), 783 et suiv. ; (télégramme à lord Strathcona—rép.), 814, 847, 849 ; (action du Sénat américain—sur int.-Tupper), 1097, 1103.
Adresse en réponse au discours du trône (discours), 70.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Motion (prise en considération de l'adresse en réponse au discours du trône), 87.
Lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest—(Promesse à M. McMullen, rép.), 88.
Tarif douanier à Skaguay et à Dyea (rép.), 88.
Motion : que l'article de l'ordre du jour pour la 2e lec. du bill relatif au chemin de fer du Yukon canadien soit le premier, 215.
Le Gouverneur général et la responsabilité ministérielle (sur observ.-Tupper—Citation du compte rendu du *Mail and Empire* : paroles de Son Excellence), 221.
Conférence de M. Ogilvie sur le Klondike, 260.
Police à cheval du Nord-Ouest (rép.), 346, 387.
Présentation à Son Excellence de l'adresse en réponse au discours du trône (m.), 384.
Rapport officiel des débats (m. pour comité), 385.
Arpentage des terres dans les territoires du Nord-Ouest (rép.), 386.
Réserves des sauvages dans le district de la Qu'Appelle (rép.), 385.
Gardien des bains à Banff (rép.), 386.
Réciprocité avec les Etats-Unis (rép.), 387.
Réserves des sauvages dans les territoires du Nord-Ouest (rép.), 387.
Approvisionnements pour les sauvages du Nord-Ouest (rép.), 387.
Douanes au Yukon (rép.), 388.
Paquebots entre le Canada et la France (rép.), 391.
Exploitation des placers et terres à bois dans le Yukon (rép.), 394 ; (règlements), 399.
Permis pour la vente des spiritueux dans le district du Yukon (rép.), 405.
Bois dans le district du Yukon—M. Domville (rép.), 407.
Le Dr Roughsedge—Permis pour draguer l'or (rép.), 411.
Nomination du major Walsh (rép.), 411.
Pêche du homard dans la baie de Fundy (rép.), 411.
Terres publiques concédées à des compagnies de colonisation (rép.), 412.
Détachement du major Walsh (rép.), 412.
Concessions forestières—District de la Saskatchewan (rép.), 413.
Subventions en terres—Manitoba et territoires du Nord-Ouest (rép.), 414.
Exploration des défilés dans le Yukon (rép.), 414.
Concessions forestières—Soumissions (rép.), 416.
Chemin de fer du Yukon—Agents des Rothschild (rép.), 435.
Chemin de fer du Comté de Drummond—Motion pour enquête, 436.
Comité mixte des impressions (m.), 515.
Cour Supérieure aux îles de la Madeleine (rép.), 516.
Cour de Circuit de Montréal (rép.), 516.
Monopole des élévateurs (rép.), 516.
Immigration au Yukon (rép.), 519.
Traduction du "Guide officiel" de M. Ogilvie (rép.), 521, 2180.
Salle d'exercices militaires de Gananoque (sur int.-Taylor), 523, 2860.
Occupation de Dyea et de Skaguay par les Etats-Unis (rép.), 534.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Transit en entrepôt sur la rivière Stikine (rép.), 535.
Bibliothèque du parlement—Comité mixte (m.), 577.
Privilège de dragage accordé au chevalier Drolet (rép.), 578.
Permis pour la vente des spiritueux dans le Yukon (rép.), 644.
Permis de dragage (rép.), 645.
Condamnation à mort de Thomas Nulty (rép.), 712.
Vaisseaux des Etats-Unis dans les eaux canadiennes (rép.), 712.
E. Lalonde, messager (rép.), 787.
Feu M. Perry, 812.
Lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest (rép.), 926.
Recommandations au Bureau de la Trésorerie—Résolution de la dernière session (rép.), 929.
Brochure d'Ogilvie sur le Klondike—Traduction (rép.), 929.
Commission du major Walsh, 1011.
Chemin de voitures au Yukon (rép.), 1021.
Nouvelles nominations (rép.), 1022.
Chemin à traîneau de la rivière Stikine au lac Teslin (rép.), 1023, 2328.
Spiritueux au Yukon (rép.), 1023, 1956.
Canada et Etats-Unis—Pêcheries de l'Atlantique (rép.), 1095.
Instructions au major Walsh (rép.), 1194.
Les tarifs des chemins de fer et les colons du N.-O. (sur observ.-Maclean), 1270.
Comté de Prince, I.P.-E.—Vacance (rép.), 1273.
Police à cheval et route d'Edmonton au Klondike (rép.), 1352.
Traduction du rapport de M. Ogilvie et des *Débats* (rép.), 1354.
Détachement de la milice au Yukon (rép.), 1355.
Frontière de l'Alaska—Télégramme du *Press* (rép.), 1495.
Service postal dans la Kootanie (sur int.-Tupper), 1506.
Feu M. Dupont, M.P., 1528.
Premiers ministres des colonies—Conférence de Londres (rép.), 1539.
Entreposage et transit, etc., sur la côte du Pacifique (rép.), 1539.
Victor-J.-A. Venner (rép.), 1539.
Etudes sur les marées et courants (rép.), 1581.
Affaires de la Chambre (m.), 1585.
Kermès de San-José (sur 2e lec. du bill), 1664.
Pensions pour les envoyés du gouvernement au Yukon (rép.), 1668.
Observance du dimanche (sur B.), 1694, 1723, 1766, 1772.
Loi relative à la faillite (sur B.), 1751.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1759, 1798, 1852, 1922.
Vacance—Comté de Prince-ouest (rép.), 1761, 1850, 1931.
Pension de la police à cheval (sur B.-Davis), 1776 ; (sur B.-Davin), 3673.
Amendements à l'acte des chemins de fer (sur B.), 1777.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1809.
Poids et mesures (sur B.), 1828.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Chemin de fer Alaska et Nord-Ouest—Requête de James-J. Gillies (sur m.-Belcourt), 1851.
Cens électoral (sur B.), 1964, 3427, 3438, 3464, 3475, 3517, 3556 et suiv ; 3727 ; (sur m. pour 3e lec.), 4933.
Revision des statuts (rép.), 2018.
Ecole industrielle des sauvages au Lac-des-Canards (rép.), 2020.
Remèdes fournis à la police à cheval du Nord-Ouest (rép.), 2023.
Dr Bain, de la police à cheval (rép.), 2023.
Election de Macdonald—Coût des poursuites (rép.), 2024.
Imprimerie—M. H.-T. Smith (rép.), 2024 ; surintendant (rép.), 2094.
Plébiscite relatif à la prohibition (rép.), 2103, 2858.
Immigration japonaise (rép.), 2103, 2179.
Comité des comptes publics (rép.), 2169.
Affaires de la Chambre—Législation du gouvernement (m.), 2173.
Lieutenant-gouverneur des T.N.-O. (rép.), 2180, 2327.
La langue française dans les T. N.-O. (rép.), 2181.
Nomination de nouveaux sénateurs (rép.), 2245.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (question d'ordre—Sur 3e lec.), 2288.
Service de steamers rapides (rép.), 2763, 2855.
W.-W. Williams, directeur de la poste de Seeley's-Bay (sur observ.-Taylor), 2946.
Affaires de la Chambre—Ordres du gouvernement (m.), 3025.
Prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente des liqueurs enivrantes (sur B.), 3395, 4074, 5246.
Conserves alimentaires pour le Yukon (rép.), 3404, 3493.
Démission du major général Gascoigne (rép.), 3605.
Modifications à l'acte du service civil (sur B.), 3660.
M. Gladstone—Sa mort rapportée (rép.), 3761.
Représentation du comté de Bagot (rép.), 3764, 3849, 3988, 4133, 4271, 4545, 4557.
Bâtiments de guerre américains dans les canaux du Canada (rép.), 3764.
Officiers de douanes au Klondike (rép.), 3852.
Commerce privilégié (rép.), 3852, 3990, 4136, 4272.
Police à cheval du Nord-Ouest—Détachement de l'inspecteur Moody au Yukon (rép.), 3853.
Le député de Nanaïmo (rép.), 3991.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 4050. 4469, 4473 et suiv.
Thomas Nulty (rép.), 4131.
Nominations par l'ex-gouvernement (sur observ.-Montague), 4189 ; (rép.), 4270.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 4200.
Correspondance entre M. Charles Russell et le cardinal Rampolla (rép.), 4270.
Négociations avec Terreneuve (rép.), 4272, 4681.
L'officier commandant la milice (sur rés.), 4277.
District judiciaire de la Rivière-à-la-Pluie (rép.), 4348.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Ouvriers étrangers—Application de la loi (rép.), 4348, 4444, 4621, 4682, 5421, 5724, 5750, 5751, 6195; (sur observ.-McCleary), 5036.
Conserves de viandes achetées aux Etats-Unis (rép.), 4353.
Pensions de la police à cheval (sur observ.-Davin), 4355.
Art. du *Globe*—Enquête sur le chemin de fer du Comté de Drummond (sur question de privilège-Tupper), 4449.
Saisie des salaires des employés publics (sur B.), 4495.
Steamers rapides—Contrat, 4538.
Câble transpacifique (rép.), 4545.
La reine *vs* Skelton *et al* (rép.), 4622, 5155, 5313, 5488, 5923; (sur explications personnelles-Davin), 5987.
Côtes de la Colombie anglaise—Rapport de M. Coste (rép.), 4626.
Mort de M. D. McCarthy, M.P., 4680.
Ecoles du Manitoba—Adresse au Saint-Père (discours), 4694.
Chemin de fer de Chignectou—Art. de la *Gazette* (rép.), 4927.
Amendement à l'acte des postes (sur B.), 4987.
Fête de la reine (m.), 5153.
Chemin de fer Central du N.-O.—Question de procédure (sur observ.-Tupper), 5217.
Procédures de la Chambre—Affaires du gouvernement (observations), 5225.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (sur observ.-Wallace), 5234.
Freeman Halstead (rép.), 5238.
Commission du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (rép.), 5240, 5622.
Cie de téléphone Bell (rép.), 5240.
Immigrants galliciens (sur observ.-Davin), 5242.
Mort de M. Gladstone—Résolutions de condoléance, 5316.
Juges des cours provinciales (sur rés.), 5331; (sur B.), 5876, 5884; (amend.), 6122, 6123 et suiv.; pensions (sur rés.), 6198, 6201.
Lettre du major général Gascoigne, 5491: (sur l'observ.-Foster), 5599.
Réclamation de E.-J. Walsh (rép.), 5495.
W.-J. Spencer, de la police à cheval du Nord-Ouest (rép.), 5495.
Canal du lac Champlain au fleuve Saint-Laurent (sur B.), 5498, 6027; (rép. à int.-Monk), 5780.
Ligne française de steamers (rép.), 5622.
Lieutenant-gouverneur des T. N.-O.—Nomination de M. Cameron (rép.), 5622.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne (sur observ.-Poupore), 5657.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—Impression du rapport de l'enquête (sur m.-Fortin), 5747.
Commission mixte projetée (sur int.-Foster), 5750.
Traitement des ouvriers sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur observ.-Bell), 5761; sur observ.-Wallace), 6833.
Droits d'auteur (sur observ.-Ross-Robertson), 5769, 5913.
Lyman Dartt—Remise de peine (sur observ.-Borden), 5785.

LAURIER, TRÈS HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

Subvention à la province du Manitoba (rés.), 5842.
Séances de la Chambre (m.), 5963.
Subventions pour aider à l'exécution des travaux publics (sur B.), 5989.
Juge pour le district de Saskatchewan (rép.), 6121.
Représentation de Simcoe-nord et de Huron-ouest (rép.), 6121.
Victimes des incendies de forêts—Comtés de Russell et de Prescott, 1897 (sub.), 6163.
Edifice public—Arthabaskaville (rép.), 6190.
Ligne de steamers à Gaspé (rép.), 6191.
Ferme modèle à Saint-Jacques (rép.), 6191.
Mise à la retraite des juges de la cour de comté à 75 ans (rép.), 6193.
Lettre au cardinal Rampolla (rép.), 6194.
Câble transpacifique (rép.), 6195.
Avance aux commissaires du havre de Montréal (sur B.), 6239 et suiv.
Enquête concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Frais de la commission (sub.), 6316 et suiv.
Classement des vieilles archives dans le bureau du Conseil privé (sub.), 6333.
Détachement de la police à cheval dans le district provisoire du Yukon, y compris $300,000 autorisées par mandat du Gouverneur général (sub.), 6395 et suiv.
Départ de Son Ex. le Gouverneur général—Adresse 6420.
Juges de Chicoutimi et Saguenay et Gaspé (rép.), 6425.
Pont projeté de Québec (rép.), 6426.
Fonds des écoles du Manitoba (sur rés.), 6475 et suiv.
Enquête sur le chemin de fer du Comté de Drummond (sur m.-Lister), 6546.
Mlle Hubert (rép.), 6547.
Question de veto—I. P.-E.—Témoins et preuve (rép.), 6572.
M. Reginald Rimmer (sur int.-Davin), 6667.
Nominations de l'ancien cabinet (rép.), 6694.
Commission anglo-américaine (sur observ.-Bertram), 6696.
Sur question de privilège-Bergeron, 6716.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 6737.
Réparation des bâtiments de l'école d'industrie de Mount-Elgin, Ont. (sub.), 6752.
Paiement des frais se rattachant au litige relatif à la question des écoles du Manitoba (sub.), 6764.

LAVERGNE, M. LOUIS *(Drummond et Arthabaska)*:

Edifice public—Arthabaska (int.), 6190.

LEGRIS, M. JOSEPH-HORMIDAS *(Maskinongé)*:

Cens électoral (sur B.), 2399.

LEMIEUX, M. RODOLPHE *(Gaspé)*:

Ile Sainte-Hélène (int.), 390.
Paquebots entre le Canada et la France (int.), 391.
Cour Supérieure aux Iles de la Madeleine (int.), 516.

LEMIEUX, M. RODOLPHE—*Suite.*

Cour de Circuit de Montréal (int.), 516.
Condamnation à mort de Thomas Nulty (int.), 712.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 1059.
Service postal aux Iles de la Madeleine (int.), 1354.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2484.
Exposé budgétaire (discours), 3083.
Collision entre le *Yantic* et *La Canadienne* (int.), 3851.
Salaires et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4342.
Monument à l'honorable Alexander Mackenzie (sub.), 5308.

LISTER, M. JAMES-FREDERICK (*Lambton-ouest*) :

Enquête sur le chemin de fer du comté de Drummond (rapp.), 1094, 5723, 6184.
Compagnie du chemin de fer de London au lac Huron (B. n° 67), 1re lec., 1496 ; 2e lec., 1530 ; en comité et 3e lec., 3519.
Cens électoral (sur B.), 3410 et suiv.
Sécurité des employés et voyageurs sur les chemins de fer (sur B.), 3640.
Art. du *Globe*—Enquête sur le chemin de fer du Comté de Drummond (sur question de privilège-Tupper), 4450.
Chemin de fer de Chignectou—Art. de la *Gazette* (int.), 4927.
Compagnie du chemin de fer de London et Lac-Huron (B. n° 158), 1re, 2e et 3e lec., 5747.

LOGAN, M. HANCE-J. (*Cumberland*) :

Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien (B. n° 93), 1re lec., 2092.
Commissaires des égouts de Missaquash (B. n° 103), 1re lec., 2093.

MACDONALD, M. AUGUSTINE-COLIN (*King, I.P.-E.*) :

Prince-ouest, I.P.-E.—Vacance (int.), 931.
Havres, quais et brise-lames (sur B.), 1607.
Poids et mesures (sur B.), 1835.
Dragueur *Prince Edward* (int.), 2020.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (int.), 2020.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2117.
Destitution de James-M. Aitken (int.), 2434.
Etang de Naufrage, I.P.-E. (int.), 2729.
Directeur de la poste de Peake's-Station, I.P.-E. (int.), 3759.
Service postal d'hiver (sub.), 4318.
Gardiens de phares—Salaires et allocations (sub.), 4333.
Souris—Brise-lames (sub.), 4896.
Réparations au quai de Red-Point (sub.), 4900 et suiv.
Martin Lambert, de Montague, I.P.-E. (int.), 5032.
Nouveau steamer pour remplacer le *Stanley* (sub.), 6729.

MACDONALD, M. PETER (*Huron-est*) :

Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 910.
Cens électoral (sur B.), 1984, 2569.

MACDONALD, M. PETER—*Suite.*

Exposé financier (discours), 2927.
Salaires et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4341, 4343.
Chauffage—Edifices fédéraux (sub.), 4877 et suiv.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6610.

MACKIE, M. THOMAS (*Renfrew-nord*) :—

Barrage à la Roche-Fendue et au Calumet (sur m.-Poupore), 4003.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne (sur observ.-Poupore), 5652.
Rivière Outaouais (sub.), 6810.

MACLAREN, M. ALEXANDER-FERGUSON (*Perth-nord*) :

Ouvriers étrangers (sur observ.-Clarke), 3487.
M. H.-A. Roberts (int.), 3758.
Edifice public de Woodstock (sub.), 4751.
Le kermès de San-José (observ.), 6052.

MACLEAN, M. WILLIAM-FINLAY (*York-est, O.*) :

Adresse en réponse au discours du trône (débat), 81.
Le Grand-Tronc et l'Ottawa et Parry-Sound (int.), 389.
Transport du bétail exporté (int.), 408.
Le Dr Roughsedge—Permis pour draguer l'or (int.), 410.
Nomination du major Walsh (int.), 411.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 729; (offre de M. Hamilton Smith, int.), 847 ; (télégramme envoyé à lord Strathcona), 852.
Bill (n° 41) concernant la *Dominion Building and Loan Association*, 1re lec., 839.
Bill (n° 43) concernant la chambre de commerce de Toronto, 1re lec., 839.
Chemin de fer du littoral de la Colombie anglaise à la Stikine (int.), 923.
Cour d'appel de l'Ontario (int.), 924.
Les tarifs des chemins de fer et les colons du N.-O. (observ. et art. du *Globe*), 1266.
Question des transports (observ. et citation d'un art. du *Globe*), 1508.
Bureau de commissaires des chemins de fer (discours sur m.-Jameson), 1555, 1569.
Cie du ch. de fer de Toronto à la Baie-d'Hudson (B. n° 77), 1re lec., 1585.
Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1649.
Observance du dimanche (sur B.), 1692, 1707, 1711, 1765, 1768, 1771, 1773 ; (amendem.), 2068, 2082, 2089.
Chemin de fer Ontario et la Riv.-à-La-Pluie (sur B.), 2056, 2257, 2260, 2263, 2266, 2272, 2276 ; (question d'ordre sur 3e lec.), 2293.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2126.
Service postal à Prince-Albert (sur obs.-Davis), 2171.
Affaires de la Chambre—Législation du gouvernement (sur m.-Laurier), 2174.
Cens électoral (sur B.), 2371, 3411, 3415.
Commerce avec les Antilles (int.), 2452.
Approvisionnements des phares (int.), 2454.
Bill relatif à la faillite (int.), 2456, 3303.
Saisie des salaires (sur B. Richardson), 2466.
Poids et mesures (sur B.), 2672.

MACLEAN, M. WILLIAM-FINLAY—*Suite.*

Certificats de francs mineurs (int.), 2853.
Affaires de banque dans le territ. du Yukon (int.), 2853.
Exploration géologique dans le territoire du Yukon (int.), 2854.
Ouverture des canaux (int.), 2859.
Ch. de fer de la Vallée de la Riv. de la Chaudière (sur B.), 2898.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur obs.-Davin), 3210.
Voies et moyens (en comité), 3243 et suiv.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3316.
Grand-Tronc et Pacifique—Raccordement à North-Bay (int.), 3767.
Certificats de mineurs (int.), 4458.
Sécurités sur les voies ferrées (sur B.), 4467, 4472 et suiv. ; (amend.), 4493.
Amendement à l'acte des postes (sur B.),5007.
Navigation de 14 pieds entre le lac Ontario et Montréal (int.), 5222.
Immigrants étrangers (int.), 5310.

MACPHERSON, M. THOMAS-HENRY (*Hamilton*)

Bill (n° 29) concernant la Compagnie d'assurance " La Fédérale " du Canada, 2e lec., 879 ; en comité et 3e lec., 2205.
Bill (n° 52) concernant la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan, 1re lec., 1010 ; 2e lec., 1148 ; en comité et 3e lec., 3342.
Bill (n° 44) à l'effet de ratifier un contrat passé entre la Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen à Milltown et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 2e lec., 1045 ; 3e lec., 3071.
Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Edmonton à la rivière de la Paix (B. n° 98), 1re lec., 2098 ; 2e lec., 2206.
Compagnie de force motrice de Hamilton et du lac Erié (B. n° 100), 1re lec., 2093 ; 2e lec., 2206 ; 3e lec., 3071 ; amend. du Sénat, 3991.
Bill (n° 115) Compagnie du Pas-de-White et du Yukon, 2e lec., 3156.
Bill (n° 137) à l'effet de faire revivre et amender les actes concernant la Compagnie du chemin de fer International Radial, 1re lec., 4530 ; 2e lec., 4815 ; 3e lec., 5780.
Application de la loi relative au travail des aubains (int.), 5750.

MCALISTER, M. JOHN (*Ristigouche*) :

Dates des rapports de M. Ogilvie (int.), 842.
Victor-J.-A. Venner (int.), 1539.
Havres, quais et brise-lames (sur B.), 1607, 1611.
Bureau de poste de Oak-Bay-Mills (int.), 3301, 4272, 4628.
Agents des sauvages de Ristigouche (int.), 3995.
Salaires et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4344.
Edifices publics—Nouvelle-Ecosse (sub.), 4418.
Protection des pêcheries (sub.), 4609.
Service sur l'Intercolonial (sur int.-Choquette), 5423.
Ministère des Postes—Dépenses diverses (sub.), 5833 et suiv

MCCARTHY, M. DALTON (*Simcoe-nord*) :

Cens électoral (sur B.), 3864.
Chemin de fer de Toronto à la baie d'Hudson (sur B.), 3958.
Bureau du haut-commissaire (sub.), 3966.

MCCLEARY, M. WILLIAM (*Welland*) :

Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1653 ; sur observ.-Charlton), 1938.
Observance du dimanche (sur B.), 1762, 1765.
Chevaux en pâturage (int.), 2018.
Cens électoral (sur B.), 2373.
Parc de la reine Victoria aux Chutes-Niagara (int.), 2455.
Ouvriers étrangers (sur observ.-Clarke), 3489 ; (int.), 3614 ; (observ.), 5034, 5049.
Destitution de John-T. Johnson (int.), 3614.
Port de Toronto—Travaux à l'entrée de l'est (sub.), 5124.
Canal de Soulanges—Construction (sub.), 5616.
Dépenses d'enquête sur les chimins de fer et les canaux de l'Etat (sub.), 6265.

MCCLURE, M. FIRMAN (*Colchester*) :

Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 719.
Bill (n° 49) modifiant de nouveau l'acte de Tempérance du Canada, 1re lec., 839.
Observance du dimanche (sur B.), 1713.
Cens électoral (sur B.), 2215, 3806.
Lyman Dartt—Remise de peine (sur observ.-Borden), 5796.

MCCORMICK, M. GEORGE (*Muskoka et Parry-Sound*) :

Parry-Sound—Maître du havre (int.), 4460.

MCDOUGALL, M. HECTOR-F. (*Cap-Breton*) :

Adresse au Saint-Siège (int.), 520 ; (observ.) sur omission dans les *Débats*), 2958 ; (m. pour doc.), 3162.
Destitution de M. Rory McNeil (int.), 520 ; (observ.) en comité des subsides, 5574 et suiv.
Changements dans le département de la Marine—comté du Cap-Breton (int.), 579, 5154, 5242.
Demandes pour primes de pêche à Gabarus (int.), 580.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec., du bill), 832, 890.
Service postal à l'est de Truro, N.-E. (int.), 1353.
Poids et mesures (sur B.), 1501, 1831, 1843.
Douanier à Grand-Narrows (int.), 1535.
Médecin de quarantaine à Sydney et Sydney-nord, C.-B. (int.), 1535.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1800.
Le forgeron du gouvernement à Grand-Narrows, C.-B. (int.), 3160.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur m.-Davin), 3214.
Voies et moyens (en comité), 3255, 3293.
Cens électoral (sur B.), 3480, 3494 et suiv. 3526 et suiv., 3548, 3710, 3750, 3808, 3821, 3854, 3862, 3883, 3886.
Brise-lames à Gabarus, C.-B. (int.), 3615.
Brise-lames à Port-Morien, C.-B. (int.), 3615.

McDOUGALL, M. HECTOR-F.—*Suite.*

Protection de certains pêcheurs (sur B.), 4140.
Ministère des Postes (sub.), 4231.
Correspondance entre M. Charles Russell et le cardinal Rampolla (int.) 4269.
Protection des pêcheries (sub.), 4588 et suiv.
Ecoles du Manitoba—Adresse au Saint-Père (discours), 4634.
Chauffage—Edifices fédéraux (sub.), 4877.
Havres et rivières, N.-E. (sub.), 4880.
Amendements à l'acte des postes (sur B.), 4970.
Nouvelles commodités à Mulgrave (sub.), 5586 et suiv.
Primes sur le fer et l'acier (sur rés.), 5845 et suiv.
Arpentage des réserves des sauvages (sub.), 5953 et suiv.
Quarantaine—Gratification à W.-Mck. McLeod (sub.), 6079.
Entreprise de la fourniture des valises (sur observ.-Gibson), 6127.
Fermeture du bureau de poste de Pirate-Harbour (sur sub.), 6129.
Lettre au cardinal Rampolla (int.), 6194.
Dépenses d'enquête sur les chemins de fer et les canaux de l'Etat (sub.), 6256 et suiv.
Pavillon—Réparations et peinture (sub.), 6278.
Construction d'une clôture entre la réserve des sauvages, comté d'Antigonish, et les terres de D. Chisholm (sub.), 6345.

McGREGOR, M. WILLIAM (*Essex-nord*) :

Bill (n° 30) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit, 2e lec., 879 ; 3e lec., 1529.
Kermès de San-José (sur observ.-Charlton), 1951.
Ouvriers étrangers (sur observ.-Clarke), 3488.

McHUGH, M. GEORGE (*Victoria-sud, O.*) :

Bill (n° 62) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du lac Tamagamingue, 1re lec., 1259 ; 2e lec., 1530 ; en comité et 3e lec., 3519.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2480.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 4051.

McINERNEY, M. GEORGE-V. (*Kent, N.-B.*):

Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 686 ; action du Sénat américain, sur int.-Tupper, 1117.
A. E. Killam (int.), 714, 4057.
Wm McNaughten (int.), 1668.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1871.
Saisie des salaires (sur B.), 3195.
Prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente des liqueurs enivrantes (sur B.), 3394.
Cens électoral (sur B.), 3447, 3521 et suiv., 3545 et suiv., 3691, 3788, 3870, 3896.
Transport de la houille sur l'Intercolonial (int.), 3849.
Protection des pêcheries (sub.), 4581.
Havres et rivières—Provinces maritimes en général (sub.), 4906 et suiv.

McINNES, M. WILLIAM-WALLACE-BURNS (*Vancouver*):

Douanes au Yukon (int.), 388.
Immigration au Yukon—(int.), 519.
Cie du chemin de fer de la Vallée de la Cowichan (B. n° 48), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1045 ; en comité et 3e lec., 3156.
Expédition de ravitaillement organisée aux Etats-Unis—Escorte de milice (int.), 840.
Frontière entre le Canada et les Etats-Unis (int.), 927.
Communications télégraphiques avec le Yukon (int.), 1265.
Cie du chemin de fer de Victoria, Vancouver et de l'Est (B. n° 63), 1re lec., 1352.
Chemin de fer du Yukon Canadien, (discours sur 2e lec. du bill et sous-amendement), 1482.
Immigration japonaise (B. n° 70), 1re lec., 1496.
Convention relative au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (int.), 1757.
Immigration japonaise (int.), 2179.
Rapport de M. Rothwell (int.), 2459.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2549, 2554, et suiv., 2597.
Aide aux beurreries (int.), 2659.
Le dragueur *Mudlark* (int.), 3303.
Bill (n° 123) concernant la Compagnie électrique de la ville de Dawson, 1re lec., 3675 ;
Terres dans la zone de chemin de fer—Ile de Vancouver (int.), 3852.
Réclamation de Wm Beaumont (int.), 3995.

McISAAC, M. COLIN-F. (*Antigonish*) :

Cens électoral (sur B.), 2410.

McLENNAN, M. RODERICK-R. (*Glengarry*) :

Saisie des salaires des employés publics (sur B.), 4042.
Pont d'Edmonton (sub.), 5464, 5469, 5471.

McLENNAN, M. ANGUS (*Inverness*) :

Poids et mesure (sur B.), 1500, 1501.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid.), 2149.
Cens électoral (sur B.), 3444, 3818, 3887.
Question de privilège—Allusion au maire d'Annapolis, 3988.
Chemin de fer du Cap-Breton—Crédit voté pour le Hard-Pan (int.), 4459.
Protection des pêcheries (sub.), 4601.
Dragage à Grand-Etang (int.), 4621.
Quai de Whycocomagh (sub.), 4890 et suiv.
Industrie laitière (sub.), 5209 et suiv.
Dragage—Provinces maritimes (sub.), 5287.
Nouvelles commodités à Mulgrave (sub.), 5588 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.), 5594.

McMILLAN, M. JOHN (*Huron-sud*) :

Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 1438.
Commission des chemins de fer (int.), 1538 ; (discours sur m.-Jameson), 1571.
Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1654 ; (sur observ.-Charlton), 1952 ; (sur observ.-MacLaren), 6057.

McMILLAN, M. JOHN—*Suite.*

Poids et mesures (sur B.), 1841, 1842.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2048, 2154, 2163.
Cens électoral (sur B.), 2563.
Exposé budgétaire (discours), 3013.
Saisie des salaires (sur B.), 3195.
Explication personnelle—Assertion dans les *Débats*, 5314.
Bureau de poste de Belleville (sur observ.-Corby), 5408.

McMULLEN, M. JAMES *(Wellington-nord)* :

Chemin de fer du Yukon Canadien (sur 1re lec. du B.), 186 ; offre de M. Hamilton Smith ; télégramme à lord Strathcona, 877.
Contrôleurs du service civil (B. n° 10), 1re lec., 229.
Amendements à la loi concernant le service civil (B. n° 17), 1re lec., 347 ; m. pour 2e lec., 3652, 3666.
Adresse en réponse au discours du trône (discours), 361.
Les étrangers et les mines (B. n° 63), 1re lec., 1260.
Observance du dimanche (sur B.), 1691, 1711, 2072.
Poids et mesures (sur B.), 1829, 1830.
Kermès de San-José (sur observ.-Charlton), 1940.
Cens électoral (sur 2e lec.), 1996.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2035.
Affaires de la Chambre—Législation du gouvernement (sur m.-Laurier), 2175.
Wagons-buffets sur l'Intercolonial (int.), 2426.
W.-W. Williams, directeur de la poste de Seeley's-Bay (sur observ.-Taylor), 2948.
Exposé budgétaire (discours), 2986.
Comité des comptes publics (rép.), 3025.
Sur question de privilège-Talbot, 3142.
Saisie des salaires (sur B.), 3187.
Bureau du secrétaire du Gouv. général (sub.), 3329.
Rapport des commissaires — Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (int.), 3403.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 3935.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 4199.
Annuaire statistique (sub.), 4365 et suiv.
Edifices publics—Nouvelle-Ecosse (sub), 4406.
Destitution de John-F. Tennant (surm.-Quinn), 4512.
Comté de Bagot—Vacance, 4562.
Edifice public de Woodstock (sub.), 4749.
Edifices publics—Territoires du N.-O. (sub.), 4770.
Approvisionnements de la police à cheval du N.-O.—Art. du *Post Intelligencer* de Seattle (sur observ.-Tupper), 4788.
Amendements à l'acte des postes (sur B.), 4983.
Commerce privilégié avec la Grande-Bretagne (sur m.-McNeill), 5073.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (sur observ.-Wallace), 5232.
Société de bienfaisance des " Sons of England " sur B.), 5266.
Juges des cours provinciales (sur rés.), 5346. et suiv., 5373.
Bureau de poste de Belleville (sur observ.-Corby), 5405.

McMULLEN, M. JAMES—*Suite.*

Dettes dues au Canada (observations), 5419.
Pont d'Edmonton (sub.), 5473 et suiv.
Abrogation de la loi relative aux pensions du service civil (sur B.), 5514, 5531 et suiv., 5909, 5911.
Chemin de fer Intercolonial—Nouvelles commodités à Halifax (sub.), 5546.
Augmentation de la solidité des ponts de fer (sub.), 5551 et suiv.
Cour Suprême—Supplément de traitement au juge McGuire (sub.), 6073.
Législation—Chambre des Communes—Montant supplémentaire requis (sub.), 6075.
Publication des *Débats* (sub.), 6110, 6116.
Canal du Sault-Sainte-Marie—Paiement à Ryan et Cie (sub.), 6179.
Impression de timbres judiciaires (sub.), 6306.
Enquête concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Frais de la commission (sub.), 6315 ; (sur observ.-Wallace), 6829.
Aliénés dans les asiles du Manitoba (sub.), 6355.
Pénitenciers (sub.), 6393.

McNEILL, M. ALEXANDER (*Bruce-nord*) :

Adresse en réponse au discours du trône (discours), 352.
Explications de nature personnelle—Paroles de M. Chamberlain, 447.
Question des transports (sur observ.-Maclean), 1525.
Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1662 ; (sur observ.-Charlton), 1941.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1816.
Poids et mesures (sur B.), 1831.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1921.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid) 2118.
Cens électoral (sur B.), 2212, 2409, 3419 et suiv., 3707, 3804 ; (amend. du Sénat), 6554 et suiv.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2486.
Voies et moyens (en comité), 3278 et suiv.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3310, 3318, 3321, 3343.
Prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente des liqueurs alcooliques (sur B.), 3396, 4113.
Commerce privilégié avec la Grand-Bretagne (int.), 3605, 3852, 3989, 4136, 4272 ; (m. et. discours), 5049, 5064.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 3650.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 3922, 3930.
Bureau de l'auditeur général (sub.), 3939.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 4199.
Annuaire statistique (sub.), 4367.
Exposition de Paris—Préparatifs (sub.), 4379.
Article du *Globe*—Enquête sur chemin de fer du Comté de Drummond (sur question de privilège-Tupper), 4456.
Ecoles du Manitoba, 4707.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (sur observ.-Wallace), 5231.
Juges des cours provinciales (sur rés.), 5364 ; (sur B.), 5881 ; pensions (sur rés.), 6200 et suiv.
Câble transpacifique (sur observ.-Casey), 5386.

McNEILL, M. ALEXANDER—*Suite.*

Abrogation de la loi relative aux pensions du service civil (sur B.), 5514.
Publication des *Débats* (sub.), 6113, 9116.
Câble transpacifique (int.), 6194 ; (observ.), 6424.
Subvention à la province du Manitoba (sur rés.), 6446.
Fonds des écoles du Manitoba (sur rés.), 6470.

MADORE, M. J.-ALEXANDRE-CAMILLE (*Hochelaga*) :

Chemin de fer électrique de la rive Nord (B.), 6740.

MARCOTTE, M. FRANÇOIS-ARTHUR (*Champlain*) :

Traduction du " Guide officiel " de M. Ogilvie (int.), 521.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 1040.
Fromageries de la province de Québec—Art. de l'*Avant-Garde*, 1356.
Rivière de Sainte-Anne-de-la-Pérade—Travaux (int.), 1538, 3404.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu—Question de privilège—Motion, 1758, 1798 ; (débat), 1851.
Ligne de télégraphe dans le comté de Chicoutimi (int.), 2427.
Combustible—Chemin de fer Intercolonial (int.), 2662.
Directeur de la poste à Saint-Tite (int.), 2663.
Destitution du directeur de la poste de Sainte-Anne-de-la-Pérade (int.), 2855.
L'honorable M. Tarte et le Sénat (int.), 2861.
Chemin de fer des Comtés-Unis—Paiments faits à la compagnie (int.), 3157.
Inondations du fleuve Saint-Laurent (int.), 3159.
Entrepôt de douanes à Chambord (int.), 3615.
Quai à Chicoutimi (int.) 3616.
Posage des bouées (int.), 3616.
Destitution de M. Dagneault, paie-maître (int.), 3993.
Vacance dans le comté de Bagot, 4554.
Réparations et améliorations générales des havres et rivières et construction de ponts (sub.), 4912 et suiv.
Rivière Richelieu—Jetées-guides du chenal (sub.), 4919.
Amendement à l'acte des postes (sur B.), 5015, 5024, 5029 et suiv.
Monument à l'honorable Alexander Mackenzie (sub.), 5309.
Fonds des écoles du Manitoba (sur rés.), 6467, 6483.
Doucet's-Landing—Dragage (sub.), 6650.
Explications de nature personnelle—Article de *La Patrie*, 6665.
Chs-E. Houde (int.), 6691.

MARTIN, M. ALEXANDER (*Queen-est, I.P.-E.*) :

Quai à China-Point, I. P.-E. (int.), 578.
Exclusion des ouvriers étrangers—Construction du chemin de fer du Yukon (int.), 715.
Facilités d'emmagasinage à froid pour l'Ile du Prince-Edouard (int.), 715.
Chemin de fer entre Southport et Murray-Harbour, I. P.-E. (int.), 841.

MARTIN, M. ALEXANDER—*Suite.*

Quai de Red-Point, I. P.-E. (int.), 926.
Brise-lames de Tignish—Soumissions (int.), 926.
Agent du département de la Justice à Charlottetown (int.), 927.
Quai de West-Point, I. P.-E. (int.). 927.
Communication d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (int.), 1532.
Brise-lames de Belle-Rivière, I. P.-E. (int.), 1538, 1757, 1760.
Bureau de poste de Double-Hill (int.), 1668.
Brise-lames de Wood-Islands, I. P.-E. (int.), 2024.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2143.
Cens électoral (sur B.), 2362 ; (amend. du Sénat), 6576 et suiv.
Quais et jetées dans l'Ile du Prince-Edouard (int.), 2661.
Transports maritimes à Murray-River, I. P.-E. (int.), 3301.
Importation de chevaux des Etats-Unis (int.), 3404.
Embranchements de chemins de fer dans l'Ile du Prince-Edouard (m. et discours), 4004.
Service postal d'hiver (sub.), 4309.
Salaires et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4344.
Protection des pêcheries (sub.), 4594.
Installation de réfrigérateurs dans les steamers (sub.), 5212.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.), 5592 et suiv.
Dépenses pour les jetées et les quais (int.), 5724.
Quais et jetées des particuliers—Dépenses (int.), 6298, 6663.
Ile du Prince-Edouard—China-Point—Reconstruction de la principale jetée (sub.), 6646 et suiv.

MAXWELL, M. GEORGE-RITCHIE (*Burrard*) :

Amendements à la loi relative à l'immigration (B. n° 20), 1re lec., 516.
Phares entre Vancouver et la rivière Stikine (int.), 844.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 1313.
Bill (n° 64) concernant la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company*, 2e lec., 1530 ; 3e lec., 3796.
Baux pour fins de dragage (int.), 1670.
Approvisionnements de la police à cheval du N.-O.—Art. du *Post Intelligencer* de Seattle (sur observ.-Tupper), 4793.
Port de Toronto—Travaux à l'entrée de l'est (sub.), 5137.

MILLS, M. JOHN-B. (*Annapolis*) :

Piles du pont sur la rivière Bear (int.), 843.
Bear-River—Préposé à l'engagement (int.), 924.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1885.
Cens électoral (sur B.), 2183, 2408, 2528, 3441, 3514, 3686, 3731, 3816, 3854 ; (sur m. pour 3e lec.), 4948 ; (amend. du Sénat), 6570, 6572 et suiv.

MILLS, M. JOHN-B.—*Suite.*
Importations des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne (int.), 3161.
Guide officiel du Klondike (int.), 3996, 4132.
Bureaux de poste du comté d'Annapolis (sur sub.), 6138.
Edifices publics N.-E. : Halifax et Windsor (sub.), 6272.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6631.
Phare de Pictou—Protection de la grève (sub.,, 6641 et suiv.
District postal de Middleton (int.), 6692.
Paiement à la *Halifax Banking Co.* (sub.), 6797 et suiv.

MONK, M. FREDERIC-D. (*Jacques-Cartier*) :
Quai de la Pointe-Claire (int.), 408, 3404 ; (sub.), 4923.
Inondations à Sainte-Geneviève (int.), 408, 3404.
Travaux sur la rivière Saint-Pierre (int.), 409.
Travaux publics sur la rivière Richelieu (int.), 415, 2455.
Recettes et officiers des douanes à Saint-Hyacinthe (int.), 518.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 787.
Brochure d'Ogilvie sur le Klondike—Traduction (int.), 929.
Modifications à la loi relative aux poids et mesures—Pommes de terre vendues au sac (sur B.-Fortin), 1193 ; (B.-Joly), 1826, 1827, 1828, 1832, 1836, 1837.
Harnais et sellerie militaires (int.), 1263.
Ordres généraux de la Milice (int.), 1535.
Instructions au lieutenant Sutton (int.), 1536.
Inspection de la milice (int.), 1536.
Loi relative à la faillite (sur B.), 1746.
Observance du dimanche (sur B.), 1766.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1896.
Promotions militaires (int.), 2095.
La langue française dans les T. N.-O. (int. et art. de l'*Ouest Canadien*), 2180.
Gardien des estacades à Belœil (int.), 2455.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2469.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3351 et suiv.
Ministère de la Milice (sub.), 3368.
Destitution de Xavier Lefebvre (int.), 3400.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—Commissaires (int.), 3401.
Cens électoral (sur B.), 3427, 3502, 3590, 3863, 3892, 3894.
Wilfrid Mercier, commissaire (int.), 3759.
Destitutions—Canal de Lachine et écluse de Sainte-Anne (m.), 4004.
Observatoire de Toronto (sub.), 4339.
Concessions minières du gouv.—Yukon (int.), 4458.
Vacance dans le comté de Bagot, 4553.
Enlèvement de vieux bâtiments en arrière de la cour Suprême (sub.), 4762.
Champ de tir de la côte Saint-Luc (int.), 4830, 5751 ; (observ.), 5239, 5492.
Rideau-Hall (sub.), 4868.
Réparations et améliorations générales des havres et rivières et construction de ponts (sub.), 4914.
Rivière Richelieu—Jetées-guides du chenal (sub.), 4918.
Exploitation des placers au Yukon (int.), 5219.

MONK, M. FREDERIC-D.—*Suite.*
Juges des cours provinciales (sur rés.), 5328, 5337, 5363.
Canal du lac Champlain au fleuve Saint-Laurent (sur B.), 5501 ; (int.), 5780.
Abrogation de la loi relative aux pensions du service civil (sur B.), 5537.
Industrie de la confection des chemises et des faux-cols (observ.), 5725.

MONTAGUE, HONORABLE M. WALTER-H. (*Haldimand*) :
Chemin de fer du Yukon Canadien (sur 1re lec. du B.), 204 ; action du Sénat américain (sur int.-Tupper), 1123.
M. Galbraith, employé des canaux (int.), 444.
Exploitation du quartz aurifère (int.), 1154, 1725.
Kermès de San-José (sur 1re lec., du bill), 1658.
Observance du dimanche (sur B.), 1715, 1720, 1722, 1763, 1769, 1773, 2076.
Vacance—comté de Prince-ouest (int.), 1761.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 1773.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2033, 2114.
Exportation des bestiaux en Irlande—(sur observ.-Hughes), 2099, 2102.
Service postal à Prince-Albert (sur observ.-Hughes), 2171.
Inondations sur la Grande-Rivière (int.), 2177.
Vétérinaires (int.), 2433.
W.-W. Williams, directeur de la poste de Seeley's-Bay (sur observ.-Taylor), 2947.
Cens électoral (sur B.), 3715, 3796, 3800, 3847, 3857 et suiv., 3876, 3890 et suiv.
Soldats de l'armée impériale à Toronto (int.), 3916.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 3921 et suiv.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4094 et suiv.
Nominations faites par l'ancien cabinet (observ.), 4155, 4165.
Milice—Manœuvres annuelles (int.), 4627.
Enlèvement de vieux bâtiments en arrière de la cour Suprême (sub.), 4761.
Approvisionnements de la police à cheval du N.-O.—Art. du *Post-Intelligencer* de Seattle (sur observ.-Tupper), 4790.
Ouvriers étrangers (int.), 4796, 5724.
Ferme expérimentale (sub.), 5192.
Impressions et distribution des rapports et des bulletins des fermes (sub.), 5208.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (sur observ.-Wallace), 5236.
Société de bienfaisance des "Sons of England" (sur B.), 5255.
Augmentation de la solidité des ponts en fer (sub.), 5558 et suiv.
Canal de Soulanges—Construction (sub.), 5609.
Gratifications à certains officiers (sub.), 5718.
Destitution de M. Dundas (sur observ.-Landerkin), 5722.
Ministère des postes—Service extérieur—Augmentation du salaire de 105 facteurs (sub.), 5823.
Publication des *Débats* (sub.), 6109.
Dépenses d'enquête sur les chemins de fer et les canaux de l'Etat (sub.), 6257.
District provisoire du Yukon, appointements et autres dépenses se rapportant à l'administration du (sub.), 6370.

MOORE, M. ALVIN-HEAD (*Stanstead*) :

Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 931.
Droits sur le pétrole (m. et observations), 1680.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2029.
Cens électoral (sur B.) 2240, 2393.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur observ.-Davin), 3231.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4124 et suiv.
Annuaire statistique (sub.), 4368.
Comté de Bagot—Vavance, 4564.
Protection des pêcheries (sub.), 4602.

MORIN, M. JEAN-BAPTISTE (*Dorchester*) :

Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 999.

MORRISON, M. AULAY (*New-Westminster*) :

Chemin de fer du Yukon Canadien (sur 1re lec. du B.), 199.
Compagnie de tramway de la rivière Lewes (B. n° 23), 1re lec., 642 ; 2e lec., 712 ; en comité et 3e lec., 3156 ; amendements du Sénat, 3991.
Compagnie du chemin de fer Méridional de la Colombie anglaise (B. n° 45), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1045 ; 3e lec., 3071.
Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (B. n° 46), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1045 ; en comité et 3e lec., 3155.
Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest (B. n° 47), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1045 ; 3e lec., 3342.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 1246, 1273.
Explication personnelle—Rapports de M. Ogilvie, 2456.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2616.
Banque du Klondike et de la cité de Dawson (B. n° 117), 1re lec., 3024 ; 2e lec., 3156 ; en comité et 3e lec., 4445.
Compagnie de télégraphe de Dawson et de Victoria (B. n° 119), 1re lec., 3025 ; 2e lec., 3343 ; en comité et 3e lec., 4658.
Compagnie d'éclairage électrique et de tramway de Dawson (B. n° 118), 1re lec., 3025 ; 2e lec., 3156 ; renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, 4162 ; en comité, 6028 et suiv. ; 3e lec., 6222.
Bill (n° 139) constituant en corporation la Compagnie anglo-française de télégraphe, 1re lec., 4619 ; 2e lec., 5064 ; en comité et 3e lec., 6488.
Approvisionnements de la police à cheval du Nord-Ouest—Contrats—Article du *Post-Intelligencer* de Seattle (sur observ.-Tupper), 4780, 4795.
Bill (n° 141) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest, 1re lec., 4796 ; 2e lec., 5154 ; en comité, 6488 et suiv., 6731 et suiv., 6778.
Compagnie électrique de Dawson (sur B.), 6223 et suiv.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6608 et suiv.

MULOCK, HONORABLE M. WILLIAM (*York-nord, O.*) :

Service postal à Saint-Thomas (rép.), 388.
Service postal—Craigvale et Stroud (rép.), 418.
Service postal entre Wyebridge et Wyevale (rép.), 516.
Directeur de la poste de Waverly, Ont. (rép.), 517.
Contrats du gouvernement — Pressuration (rép.), 517.
Directeur de la poste de Cobourg (rép.), 520.
Directeur de la poste de L'Ardoise (en bas) (rép.), 922, 1148.
Directeur de la poste de Sainte-Anne-de-Beaupré (rép.), 924.
Instructions au major Walsh (rép.), 1194.
Directeur de la poste à Ashcroft (rép.), 1263.
Bureau de poste de Saint-Michel-de-Napierville (rép.), 1264.
Service postal à Lavaltrie (rép), 1265.
Destitution du directeur de la poste de Kildare (rép.), 1353.
Service postal à l'est de Truro, N.-E. (rép.), 1353.
Service postal aux Iles de la Madeleine (rép.), 1354.
Fonds de retraite des administrations publiques (B. n° 76), 1re lec., 1504 ; m. pour 2e lec., 5503 ; 2e lec., 5531 ; en comité, 5531 ; (amendement), 5544 ; en comité, 5907 et suiv. ; m. pour 3e lec., 6021 ; 3e lec., 6023.
Service postal dans la Kootanie (rép.), 1507.
Directeur de la poste de Loch-Leven, C.-B. (rép.), 1531.
Directeur de la poste de Saint-Jacques-L'Achigan (rép.), 1537.
Directeur de la poste d'Agnès (rép.), 1540.
Destitution de S.-R. Griffin (rép.), 1580.
Bureau de poste de Double-Hill (rép.), 1668.
Service postal à Prince-Albert (sur obs.-Davis), 2172.
Rapport du directeur général des Postes (rép.), 2179.
Service postal entre Golden, C.-A., et Saint-Eugène (rép.), 2429, 2436.
Bill (n° 110) modifiant de nouveau la loi relative aux postes, 1re lec. et explication du bill, 2509, 2516, 2519 ; 2e lec. et discours, 4797 et suiv., 4815 ; m. pour comité, 4965, 4995 ; en comité, 4997 et suiv., 5102 et suiv., 5164 ; (amend.), 5321 ; 3e lec., 5322.
Bureau de poste de Militia-Point, N.-E. (rép.), 2852.
Service postal à Saint-Michel (rép.), 2855.
Destitution du directeur de la poste de Sainte-Anne-de-la-Pérade (rép.), 2855.
Revenu des timbres du jubilé (rép.), 2940, 3401, 3403.
Commis des postes—Nouvelle-Ecosse (rép.), 2940.
Sous-ministre des Postes (rép.), 2941.
Directeur de la poste de Seeley's-Bay (rép.), 2941 ; (sur observ.-Taylor), 2943, 2951, 2957.
Bureau de poste de Oak-Bay-Mills (rép.), 3301, 4272, 4628.
Destitution de Finly Beaton (rép.), 3302.
Bureaux de poste fermés (rép.), 3399.
Cens électoral (sur B.), 3420.
Ouvriers étrangers (sur observ.-Clarke), 3486, 4727.

MULOCK, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*
Port des lettres (rép.), 3494.
Service postal—*Comté de Leeds* (rép.), 3617.
Destitution de M. G. McLeod (rép.), 3617.
Directeur de la poste de Peake's-Station, I.P.-E. (rép.), 3759.
Avis *concernant l'administration* des postes (rép.), 3760.
Destitution des directeurs de la poste (rép.), 3994.
Annulation de contrats pour le transport de la malle, N.-E. (rép.), 3994.
Directeur de la poste de Saint-Félix-de-Valois (rép.), 3994.
Réclamation de Wm Beaumont (rép.), 3996.
Directeur de la poste d'Elkhorn, Man. (rép.), 4132.
Ministère des Postes (sub.), 4207 et suiv. ; dépenses diverses (sub.), 5826 et suiv.
Service postal entre Lakefield et Apsley (rép.), 4274.
Bureau de poste de Rouleau (rép.), 4354.
Directeurs de la poste de Provencher (rép.), 5219.
Directeur de la poste de Saint-Cyprien (rép.), 5220.
Bureau de poste de Belleville (sur observ.-Corby), 5398.
Service postal entre Port-Mulgrave et Saint-Pierre (rép.), 5493.
Convention de Berne—Exemplaire produit, 5602.
Destitution de M. Dundas (rép.), 5722.
Ministère des Postes—Service extérieur—Augmentation du salaire de 105 facteurs (sub.), 5821 et suiv.
Avance aux commissaires du havre de Montréal (sur rés.), 6015.
Distribution postale spéciale (B. n° 167), 1re lec., 6446; 2e lec., en comité et 3e lec., 6593.
Employés publics (sur B. du Sénat), 6594.
Louis Gatien (rép.), 6691.
Chs-E. Houde (rép.), 6691.
John McCallum (rép.), 6692.
Thomas Berney (rép.), 6692.
District postal de Middleton (rép.), 6693.
Narcisse Legris (rép.), 6693.
I.-A. Hébert (rép.), 6694.

OLIVER, M. FRANK (*Alberta*) :
Chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Pacifique (B. n° 22), 2e lec., 711 ; en comité et 3e lec., 1833.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 946, 1285.
Bill (n° 54) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton, 1re lec., 1187 ; en comité et 3e lec., 3156.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2129.
Chemin de fer Ontarie et Rivière-à-La-Pluie (sur B.), 2248 ; (amend.), 2253, 2269, 2275.
Explications personnelles, 2523.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2650, 2905, 3063.
Police à cheval du Nord-Ouest—Détachement de l'inspecteur Moody au Yukon (int.), 3853.
Cie de chemin de fer et de canal du Lac Manitoba (sur B.), 4164.
Pont d'Edmonton (sub.), 5438, 5441, 5471.

OLIVER, M. FRANK—*Suite.*
Traitement des ouvriers sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur observ.-Bell), 5742.
Immigrants galliciens (sur sub.), 5943 et suiv., 5949.
Indemnité des membres du parlement (sur rés.), 6664.
Application de la loi relative aux aubains (sub.), 6766.
Irrigation dans le Nord-Ouest (sur B.), 6780.

ORATEUR, M. l'. (HONORABLE M. JAMES-DAVID EDGAR, *Ontario-ouest*).
Elections contestées—Rapports des juges, 1.
Sièges vacants—Avis de députés, 1.
Elections de nouveaux députés—Certificats d'*élections*, 2.
Discours du trône, 3.
Rapport des bibliothécaires, 5.
Commission d'Economie interne—Message de S. E., 347.
Sur explications McNeill—Paroles de M. Chamberlain, 448.
Sur int. abandonnée—Adresse au Saint-Siège, 520.
Sur B. n° 21—Transport des grains, 577.
Bois du district de la Baie Georgienne scié dans les scieries du Michigan (sur int.-Kaulbach), 714.
E. Lalonde, messager (rép.), 787.
Message de S. E.—Réponse à l'adresse, 811.
Nominations dans le Nord-Ouest (sur int.-Davin), 846.
Prince-ouest, I.-P.-E.—Vacance (rép.), 931, 1010.
Nouvelles nominations (sur int.-*Gillies*), 1022.
Réponse à l'adresse à la reine à l'occasion de sa 60e année de règne (Message de S.E.), 1260.
Sous-amendement de M. McInnes—Chemin de fer du Yukon canadien, 1485.
Question de privilège—Démission de M. A.-A. Bruneau, député de Richelieu, 1528.
Sanction du bill relatif au kermès de San-José, 1803.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (question d'ordre—sur 3e lec.), 2285.
Inscriptions aux procès-verbaux (sur int.-Ellis), 2458.
Impressions des bills d'intérêt privé en français (sur int.-Casgrain), 2664.
Question de procédure—Règlement 47, 2667.
L'honorable M. Tarte et le Sénat (sur int.-Marcotte), 2861.
Comté de Bagot—Vacance (rép.), 3303 ; mandat adressé au greffier de la *Couronne*, 3390.
Publication des *Débats*—Coût (état), 3390.
M. Bernard-Donald McLellan, nouveau député de Prince-ouest, 3762.
Comité des comptes publics—Documents relatifs au Yukon (rép.), 3767.
Art. du *Globe*—Enquête sur chemin de fer du Comté de Drummond (sur question de privilège-Tupper), 4457.
Lettre du major général Gascoigne—*Question* de procédure (sur observ.-Foster), 5598, 5600, 5619.
Commis de la session (sub.), 6094 et suiv. ; 6114.
Valises de cuir (sur sub.), 6114.
Représentation de Simcoe-nord et de Huron-ouest, 6160.

OSLER, M. EDMUND-BOYD (*Toronto-ouest*):

Adresse en réponse au discours du trône (discours), 330.
Chemin de fer du Yukon Canadien—(discours sur 2e lec.), 625.
Bill (n° 43) concernant la chambre de commerce de Toronto, 2e lec., 1045; en comité et 3e lec., 1833.
Observance du dimanche (sur B.), 2083.
Voies et moyens (en comité), 3280.
Chemin de fer du Lac Long (observ.), 3849.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4079.
Cens électoral (sur 3e lec.), 4961.
Commerce privilégié avec la Grande-Bretagne (sur m.-McNeill), 5079.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 5685.
Droits imposés sur les articles en caoutchouc (observ.), 5771.
Immigration—Appointements des agents et des employés au Canada (sub.), 5941.

PARMALEE, M. CHARLES-HENRY (*Shefford*):

Spéculation sur le beurre et le fromage (B. n° 83), 1re lec., et discours, 1726; 2e lec., 2451.

PATERSON, HONORABLE M. WILLIAM (*Greynord*):

Tableaux du commerce et de la navigation, 156.
Règlements douaniers des Etats-Unis à Dyea et Skaguay (rép. à sir Charles Tupper), 225.
Recettes et officiers des douanes à Saint-Hyacinthe (rép.), 518.
Importation d'articles imposables (rép.), 518.
Droits perçus dans le Yukon (rép.), 713.
Percepteur des douanes à Centreville, N.-B. (rép.), 718.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 768.
Le percepteur Hager, de Hagersville (rép.), 843.
Règlements douaniers des Etats-Unis au Fort-Wrangel (rép.), 1021.
Steamer americain *Yantic* (rép.), 1149.
Bureau de douanes à Chambord (rép.), 1262.
Service postal dans la Kootanie (sur int.-Tupper), 1506.
Douanier à Grand-Narrows (rép.), 1535.
Chevaux en pâturages (rép.), 2018.
Aide-inspecteur des douanes—Québec (rép.), 2430, 2855.
Machines pour la fabrication de la pâte à papier (rép.), 2728.
Exposé financier (discours), 2862.
Importation du maïs (rép.), 3158.
Importation du maïs au Manitoba (rép.), 3159.
Importations des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne (rép.), 3161, 3400.
Importation de chevaux des Etats-Unis (rép.), 3405.
Clause de réciprocité du tarif (rép.), 3612.
Loi relative à la main-d'œuvre étrangère (rép.), 3614.
Destitution de John-T. Johnston (rép.), 3614.
Entrepôt de douanes à Chambord (rép.), 3616.
Percepteur des douanes de Chéticamp (rép.), 3616.

PATERSON, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*

Sous-percepteur des douanes de Margaree (rép.), 3617.
Destitution de John-F. Tennant (sur m.-Quinn), 3634, 4495.
Modifications à l'acte du service civil (sur B.), 3661.
Ministère des douanes (sub.), 3945.
Nomination d'Irlandais catholiques aux douanes (rép.), 3993.
Sous-percepteur des douanes à Killarney (rép.), 4131.
Nominations par l'ex-gouvernement (sur observ.-Montague), 4193.
Port de Toronto—Travaux à l'entrée est (sub.), 5132 et suiv.
Percepteur des douanes à Bath, Ont. (rép), 5221.
Amendements à l'acte des douanes (B. n° 152), 1re lec., 5489; 2e lec. et en comité, 6034 et suiv.; 3e lec. 6049.
Protection des douanes et des pêcheries (B. n° 153), 1re lec., 5490; 2e lec., en comité et 3e lec., 6049.
Primes sur le fer et l'acier (rés.), 5503, 5843; (B. n° 159), 1re et 2e lec., 5847.
Département des douanes—Changement dans le personnel—Etat produit, 5990.
Dépenses du ministère des douanes (sur sub.), 6400 et suiv., 6409 et suiv.
Poids et mesures (rés.), 6775.

PENNY, M. EDWARD-GOFF (*Montréal, Saint-Laurent*):

Jours de fête (B. n° 9), 1re lec., 229.
Amendement au code criminel, 1892; cruauté aux animaux (B. n° 11), 1re lec., 230; 2e lec., 1776.
Compagnie du chemin de fer de Montréal à la ligne provinciale (B. n° 56), 1re lec., 1187; en comité et 3e lec., 3519.
Modifications à la loi relative aux poids et mesures—Pommes de terre vendues au sac (sur B.-Fortin), 1191.
Loi relative à la faillite (sur B.), 1748.
Loi d'inspection générale (B. n° 85), 1re lec., 1756; m. pour retirer le bill, 2245.
Compagnie des filatures de cotons de Montmorency (B. n° 102), 1re lec., 2093; 2e lec., 2658; en comité et 3e lec., 3611.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2467.
Avance aux commissaires du havre de Montréal (sur rés.), 6008.

POPE, M. RUFUS-HENRY (*Compton*):

Adresse en réponse au discours du Trône (discours), 311.
Chemin de fer du Yukon Canadien—Offre de M. Hamilton Smith, 880; action du Sénat américain (sur int.-Tupper), 1134.
Directeur de la poste d'Agnès (m.), 1540.
Encouragement au commerce du beurre (sur m.-Reid), 2054, 2104.
Cens électoral (sur B.), 2576.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4100.
Ministère des Postes (sub.), 4246, 4253.
Edifices publics—Nouvelle-Ecosse (sub.), 4415 et suiv.

POPE, M. RUFUS-HENRY.—*Suite.*

Edifices publics à Arnprior (sub.), 4734.
Parc de la Côte du Major—Clôture (sub.),4744.
New-Harbour—Brise-lames (sub.),6623 et suiv.
Service direct bi-mensuel de steamers entre Montréal, Québec et Manchester, Ang., etc. (sub.), 6681 et suiv.

POUPORE, M. WILLIAM-JOSEPH (*Pontiac*) :

Chemin de fer du Lac Témiscamingue (int.), 2023.
Cens électoral (sur B.), 2351.
Directeur de la poste de Chapeau (int.), 2661.
Barrage à la Roche-Fendue et au Calumet (m. et discours), 3996 et suiv.
Service postal entre Des-Joachims et Mackie's-Station (int.), 4459.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne (discours), 5623.
Canal de Soulanges—Construction (sub.),5669.
Enquête concernant le ch. de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Frais (sub.), 6326
Rivière Outaouais (sub.), 6808 et suiv.

POWELL, M. HENRY-A. (*Westmoreland*) :

Chemin de fer du Yukon Canadien—Offre de M. Hamilton Smith—Télégramme envoyé à lord Strathcona, 871 ; (discours sur 2e lec. du bill), 1323.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1626 et suiv.
Changement de route de l'Intercolonial *via* Spring-Hill (int.), 1666.
Destitution de A. Powlie (int.), 1669.
Destitution de A. Stewart (int.), 1669, 2017.
Observance du dimanche (sur B.), 1771.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.),1817, 1822, 1824.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1925.
Gare de Moncton—Plomberie et appareils de chauffage (int.), 2021.
Cens électoral (sur B.), 2359, 2570, 2572,3827, 3837, 4575 ; (sur m. pour 3e lec.), 4949.
Brise-lames dans le havre de Summerside (int.), 2429.
Voies et moyens (en comité), 3258 et suiv.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4125.
Enlèvement des obstacles dans les rivières navigables (sub.), 4304.
Service postal d'hiver (sub.), 4307, 4316.
Edifices publics—Nouvelle-Ecosse (sub.),4419.
Sécurités sur les voies ferrées (sur B.), 4474 et suiv.
Protection des pêcheries (sub.), 4614.
Réparations au quai de Red-Point (sub.),4900, 4902.
Amendement à l'acte des postes (sur B.),5007.
Augmentation de la solidité des ponts en fer (sub.), 5552.
Lyman Dartt—Remise de peine (sur observ.-Borden), 5802.
Juges des cours provinciales (sur B.), 5907.
Législation—Chambre des Communes—Montant supplémentaire requis (sub.), 6074 et suiv.

PRÉFONTAINE, M. RAYMOND (*Maisonneuve*) :

Bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des Comtés du Sud : 2e lec., 1684 ; 3e lec., 5063.
Cie du chemin de fer électrique de la Rive Nord (B. n° 97), 1re lec., 2092 ; 2e lec., 2206 ; 3e lec., 5064.
Cie du canal du lac Champlain et du Saint-Laurent (B. n° 99), 1re lec., 2092 ; 2e lec., 2326 ; en comité, 5498, 6024, 6222 ; 3e lec., 6487.
Inspection des cendres (int.), 3159.
Avance aux commissaires du havre de Montréal (sur rés.), 5990.

PRIOR, HONORABLE M. EDWARD-G. (*Victoria, C.-A.*) :

Occupation de Dyea et de Skaguay par les Etats-Unis (int.), 534.
Classes du Collège militaire Royal (int.), 842.
Directeur de la poste à Ashcroft (int.), 1263, 2663.
Licences de mineurs à Ashcroft, C.-A. (int.), 2455.

QUINN, M. MICHAEL-JOSEPH-FRANCIS (*Montréal, Sainte-Anne*) :

Garde-magasin sur le canal de Lachine (int.), 391.
Chemin de fer du Yukon Canadien—Offre de M. Hamilton Smith, 888 ; action du Sénat américain—sur int.-Tupper, 1145 ; (discours sur 2e lec. du bill), 1292 ; (en comité), 1598.
Cie d'assurance contre l'incendie "La Victoria" (B. n° 59), 1re lec., 1187 ; 3e lec., 2548.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1631 et suiv.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1881.
Ouverture des canaux (int.), 2328.
Commerce de bestiaux—Port de Belfast (int.), 2458.
Cens électoral (sur B.), 2572, 3416, 3708, 3865, 3896.
Destitution de John-F. Tennant (m. et observ.), 3168 ; (discours), 3618, 4521.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 3177 et suiv.
Saisie des salaires (sur B.), 3187 et suiv., 4028, 4036.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3347 et suiv.
Ministère de la milice (sub.), 3375.
Conserves alimentaires pour le Yukon (int. et art. du *National Provisioneer*), 3403.
Accident sur le pont Wellington, Montréal (int.), 3989, 4135.
Conserves de viandes achetées aux Etats-Unis (int.), 4353.
Juges des cours provinciales (sur rés.), 5340, 5344, 5349 et suiv., 5369, 5371, 5374.
Bureau de poste de Belleville (sur observ.-Corby), 5407.
Fonds des écoles du Manitoba (sur rés.), 6463, 6496.
Pénitenciers de Kingston et de Saint-Vincent-de-Paul—Enquêtes (sur sub.), 6517 et suiv.
New-Harbour—Brise-lames (sub.) 6615 et suiv., 6631.

REID, M. JOHN DOWSLEY (*Grenville-sud*) :

Réglementation des tarifs de transport sur les chemins de fer (B. n° 7), 1re lec., 230 ; m. pour 2e lec., et bill retiré, 2507.
Encouragement au commerce du beurre (m. et discours), 2025, 2137 et suiv.

RICHARDSON, M. ROBERT-LORNE (*Lisgar*) :

Saisie des salaires des employés publics (B. n° 14), 1re lec., 230 ; 2e lec., 1776 ; m. pour comité et discours, 2459, 3193 ; en comité, 3199, 4020 et suiv.
Transport du grain par le chemin de fer Canadien du Pacifique (int.), 415.
Amendements à la loi relative au transport des grains (B. n° 21), 1re lec., 577.
Vente des spiritueux dans le Yukon (int.), 1265.
Bureau de commissaires des chemins de fer (discours sur m.-Jameson), 1562, 1573.
Droits sur les pelles et les bêches (observations), 1671.
Observance du dimanche (sur B.), 1699, 1708 et suiv.
Réglementation du transport des grains au Manitoba et dans les territoires du N.-O. (sur B.-Douglas), 1782.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (sur B.), 2300.
Entrée en franchise des instruments aratoires sur m.-Davin), 2746, 2761.
Destitution de John-F. Tennant (sur m.-Quinn), 3631.
Amendements à l'acte des postes (sur B.), 5010.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (observ.), 5421.
Traitement des ouvriers sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur observ.-Bell), 5759.
Immigration—Appointement des agents et des employés au Canada (sub.), 5942.
Publication des *Débats* (sub.), 6112.
Enquête concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Frais (sub.), 6323.
Chemin de fer Grand-Central du Nord-Ouest (sur B.), 6492 et suiv., 6732 et suiv.

ROBERTSON, M. JOHN-ROSS (*Toronto-est*) :

Chemin de fer du Yukon Canadien (sur 1re lec. du B.), 210 ; (sur 2e lec.), 970.
Cens électoral (sur B.), 1974, 2386 ; (sur 3e lec.), 4958.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2617, 3067.
Port des lettres (int.), 3493.
Observatoire—Toronto (sub.), 4339.
Edifices fédéraux : Toronto (sub.), 4730.
Amendements à la loi relative aux postes (sur B.), 4821, 5322.
Commission du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (int.), 5240 ; enquête concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau —Frais (sub.), 6307, 6325.
Compagnie de téléphone Bell (int.), 5240.
Galerie nationale des beaux-arts (sub.), 5305.
Erection d'un monument à l'honorable Alexander Mackenzie (sub.), 5307.
Droits d'auteur (observ.), 5763, 5912.
Ecoles d'infanterie à Frédéricton et à London (int.), 6191.

ROBERTSON, M. JOHN-ROSS—*Suite.*

Officiers militaires (int.), 6192.
Classement des vieilles archives dans le bureau du Conseil privé (sub.), 6331.
District provisoire du Yukon, appointements et administration du (sub.), 6374.

ROCHE, M. WILLIAM-JAMES (*Marquette*) :

Expédition à la baie d'Hudson (int.), 521.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 953.
Election de Macdonald—Coût des poursuites (int.), 2024.
Expédition à la baie d'Hudson—M. James Fisher (int.), 2024.
Cens électoral (sur B.), 2224, 3585 et suiv.
Pénitencier de Kingston—Médecin de l'institution (int.), 2454.
Terres fédérales à Tenby, Manitoba (int.), 2660.
M. le juge Weatherbe (int.), 2729.
Entrée en franchise des instruments aratoires (sur m.-Davin), 2740.
Immigration de servantes (int.), 2852.
Exposé budgétaire (discours) 3129.
Importation du maïs au Manitoba (int.), 3159.
M. Thomas Côté (int.), 3613.
Sous-percepteur des douanes à Killarney (int.), 4131.
Directeur de la poste d'Elkhorn, Manitoba, (int.), 4132.
Destitution de John-F. Tennant (sur m.-Quinn), 4506.

RODDICK, M. THOMAS-G. (*Montréal, Saint-Antoine*) :

Négociations avec Terreneuve (int.), 4272, 4681.
Nominations de l'ancien cabinet (int.), 6694.

ROGERS, M. DAVID-DICKSON (*Frontenac*) :

Adresse en réponse au discours du trône (discours), 319.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid) 2136.
Cens électoral (sur B.), 2353.
Saisie des salaires (sur B.) 3190.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur m.-Davin), 3232.
Rideau-Hall (sub.), 4870.
Abrogation de la loi relative aux pensions du service civil (sur B.) 5541, 5910.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 5691.
Enquête concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Frais (sub.), 6324.

ROSAMOND, M. BENNETT (*Lanark-nord*) :

Compagnie anglo-américaine d'éclairage et de force motrice (B. n° 109), 1re lec., 2452 ; 2e lec., 2658 ; en comité et 3e lec., 3951.
Bill (n° 151) du Sénat, constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer, de navigation, de commerce et de mines du Pacifique et du Yukon, 1re lec., 5410 ; 2e lec., 5502.

RUSSELL, M. BENJAMIN (*Halifax*) :

Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 669.
Canada et Etats-Unis—Pêcheries de l'Atlantique (int.), 1095.

RUSSELL, M. BENJAMIN—*Suite.*

Pont sur la rivière Bear (int.), 1150.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1897.
Saisie des salaires (sur B.), 3196.
Cens électoral (sur B.), 3435, 3455, 3498, 3512, 3836.
John-E. Tanner (int.), 5224.

RUTHERFORD, M. JOHN-GUNION *(Macdonald)*:

Monopole des élévateurs (int.), 516.
Expédition à la baie d'Hudson (int.), 843.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 961 ; (action du Sénat américain—(sur int.-Tupper), 1120.
Cie du chemin de fer et du canal du Lac Manitoba (B. n° 66), 1re lec., 1496.
Bureau des commissaires des chemins de fer (discours sur m.-Jameson), 1547.
Règlementation lu transport des grains au Manitoba et dans les T. N.-O. (sur B.-Douglas), 1796.
Cens électoral (sur B.), 2234.
Bureau de poste du Portage-la-Prairie (sub.), 4767.
Amendements à l'acte des postes (sur B.), 5021.
Lac Manitoba—Nouvelles décharges (sub.), 5152.
Immigrants (sur sub.), 5947 et suiv.
Enquête concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Frais de la commission (sub.), 6315.

SAVARD, M. PAUL-VILMOND *(Chicoutimi et Saguenay)*:

Juges des cours provinciales (sur B.), 5888.
Chemin de fer électrique de la Rive nord (amendements), 6779.

SCRIVER, M. JULIUS *(Huntingdon)*:

Bills d'intérêt privé (m.), 810, 839.
Compagnie d'acier nickelé du Canada (sur B.), 3145.

SEMPLE, M. ANDREW *(Wellington, comté)*:

Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 3e lec. du bill), 1070.
Poids et mesures (sur B.), 1837.
Kermès de San-José (sur observ.-Charlton), 1940.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2131.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD (*Brandon*):

Colons galliciens (rép.), 88.
Expédition de secours des Etats-Unis (rép.), 89.
Impôts douaniers des Etats-Unis dans l'Alaska (sur observ.-Tupper), 349.
Dragage dans le Yukon (sur observ.-Davin), 350.
Rapport de M. Jennings sur les routes du Yukon (production), 351.
Terres des sauvages—Vallée de la Qu'Appelle (sur observ.-Davin), 446.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec.), 492, 535; (offre de M. Hamilton Smith—rép.), 847; télégramme envoyé à lord Strathcona, 865, 930; explications de nature personnelle, 1488 ; m. pour 3e lec., 1672 ; 3e lec., 1680.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite.*

Institut de Mount-Elgin (rép.), 578.
Titre des sauvages dans les districts du Nord-Ouest (rép.), 712.
Ecole industrielle de Regina (rép.), 716.
Destitutions dans le ministère de l'Intérieur (rép.), 716.
Territoire contesté—Dyea et Skaguay (rép.), 716.
Concessions minières accordées au chevalier Drolet (rép.), 718, 925.
Expédition du ravitaillement organisée aux Etats-Unis—Escorte de milice (rép.), 840.
Terres fermées à la colonisation dans les T. N.-O. (rép.), 840.
Dates des rapports de M. Ogilvie (rép.), 842.
Nominations dans le Nord-Ouest—Lettres de MM. Davis et Forget (rép.), 846.
Baux pour dragage de l'or (rép.), 926, 1670.
Frontière entre le Canada et les Etats-Unis (rép.), 928.
Loi des " homesteads "—Territoire du Yukon (rép.), 1151, 1538.
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Exemption de taxes (rép.), 1153.
Instructions à l'administrateur Walsh, 1154, 1531.
Chemin de roulage projeté au Yukon (rép.), 1154.
Exploitation du quartz aurifère (rép.), 1154, 1725.
Compagnies par actions dans le Yukon (rép.), 1264.
Vente des spiritueux dans le Yukon (rép.), 1265, 1535 ; permis pour l'importation de spiritueux au Yukon (rép.), 2096, 2426, 2454.
Rapport du département des Affaires des Sauvages pour l'exercice finissant le 30 juin 1897, 1266.
Bestiaux du gouvernement—Agence de Battleford (rép.), 1352.
Ecole industrielle de Battleford (rép.), 1353.
Règlements municipaux dans le Yukon (rép.), 1507.
Chemin à traîneau au Yukon (rép.), 1532, 1665.
L. Rankin, agent d'immigration (rép.), 1533.
Bois dans le Yukon (rép.), 1537.
C.-M. Daunais (rép.), 1665.
Nantissements pour grains de semence dans les T. N.-O. et le Manitoba (rép.), 1667.
Sourds-muets des T. N.-O. (rép.), 1667.
Division d'enregistrement du bureau des terres fédérales (rép.), 1667.
Observance du dimanche (sur B.), 1696.
Règlements miniers du Yukon (rép.) 1757.
Réserves scolaires du Manitoba (rép.), 2094.
Les Mohawks (rép.), 2429.
Agence de Battleford—Mort des bestiaux (rép.), 2453.
Licences de mineurs à Ashcroft, C.A. (rép.), 2455.
Parc de la Reine Victoria aux Chutes-Niagara (rép.), 2455.
Rapport de M. Rothwell (rép.), 2455.
Immigration de servantes (rép.), 2852.
Certificats de francs mineurs (rép.), 2853.
Affaires de banque dans le territoire du Yukon (rép.), 2854.
Exploration géologique du territoire du Yukon (rép.), 2854.

SIFTON, Honorable M. Clifford—*Suite.*

Concessions pour le dragage de l'or (rép.), 2859.
Bill (n° 114) modifiant de nouveau l'acte concernant la commission géologique, 1re lec., 2939 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 4136.
Services de M. Ogilvie depuis janvier 1898 (rép.), 2940.
Les Abénakis de Saint-François (rép.), 2942.
Sous-ministre de l'Intérieur (rép.), 2942.
Rapport du ministère de l'Intérieur pour 1897, 3403.
Cens électoral (sur B.), 3570, 3579 et suiv. ; (sur m. pour 3e lec.), 4936.
Département de l'immigration—Louage de voitures (rép.), 3613.
Droits sur le bois—T.N.-O. (rép.), 3613.
Sourds et muets, T.N.-O. (rép.), 3759.
Comptes relatifs au district du Yukon (rép.), 3764.
Terres dans la zone de chemin de fer—Ile de Vancouver (rép.), 3852.
Ministère de l'Intérieur (sub.), 3920, 3942.
Département des Affaires des Sauvages (sub.), 3943.
Nomination de M. Chs-A. Jones (rép.), 3992.
Nomination du Dr Edwards (rép.), 3992.
Candidature de M. D. McCarthy à Brandon (rép.), 3995.
Agents des Sauvages à Ristigouche (rép.), 3995.
Guide officiel du Klondike (rép.), 3996, 4132.
Terres fédérales (B. n° 130), 1re lec., 4054 ; 2e lec., 5159 : en comité, 5159 et suiv. ; 3e lec., 5254.
Modifications à la loi relative aux T.N.-O. (B. n° 131), 1re lec., 4056 ; 2e lec., 5166 ; en comité, 5166 et suiv. ; 3e lec., 5268.
Titres de biens-fonds (B. n° 132), 1re lec., 4057 ; 2e lec. et en comité, 5176 et suiv. ; 3e lec., 5254.
Concessions de terres aux miliciens (B. n° 133), 4057 ; 2e lec. et en comité, 5179 ; 3e lec., 5254.
Permis aux francs mineurs (rép.), 4133.
Mines—Bail à G.-A. Drolet (rép.), 4268.
Paiements à M. Noble, avocat (rép.), 4458.
Certificats de mineurs (rép.), 4458.
Concessions minières du gouv.—Yukon (rép.), 4459.
Service postal entre Des-Joachims et Mackie's-Station (rép.), 4459.
Directeur de la poste de Gravenhurst (rép.), 4624.
Commissaire—Révolte du Nord-Ouest (rép.), 4624.
Permis miniers (rép.), 4625.
Destitution du Dr Orton, médecin des sauvages (rép.), 4684.
Approvisionnements de la police à cheval—Entreprises—(art. du *Post Intelligencer*) sur observ.-Tupper), 4779, 4782.
Dettes contractées par le N.-O. pour grains de semence (rép.), 4841.
Récolte sur la réserve des Sauvages—Assiniboïa (rép.), 4842.
Subvention en terres à l'université du Manitoba (rép.), 4842.
Bill (n° 144) amendant de nouveau la loi relative aux sauvages, 1re lec., 4924 ; 2e lec. et en comité, 5180 et suiv. ; 3e lec., 5254.

SIFTON, Honorable M. Clifford—*Suite.*

Bill (n° 146) modifiant la loi concernant l'irrigation au N.-O., 1re lec., 4926 ; 2e lec., 5322 ; en comité, 5323 ; 3e lec., 6034 ; sur amend. du Sénat, 6779 et suiv.
Assiniboïa-ouest et le manuel sur l'immigration (sur observ.-Davin), 5158, 5724.
Exploitation des placers au Yukon (rép.), 5219.
Immigrants étrangers (rép.), 5310.
Destitutions dans les T. N.-O. (rép.), 5488.
Transport des provisions pour le détachement du Yukon (rép.), 5724.
Traitement des ouvriers sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur observ.-Bell), 5744.
Bill (n° 145), du Sénat, relatif au gouvernement du district du Yukon, 2e lec., 5847 et suiv. ; 3e lec., 5864.
Frontière de la province de Québec (B. n° 160), 1re lec., 5864 ; 2e lec., 6448 ; 3e lec., 6548.
Immigration—Appointements des agents et des employés (sub.), 5932 et suiv. ; 6740 et suiv.
Arpentage des réserves des sauvages (sub.), 5952 et suiv.
Département des affaires des sauvages—Manitoba et T. N.-O. (sub.), 5957.
Police à cheval du N.-O. (sub.), 5958.
Gouvernement des T. N.-O. (sub.), 5959.
Service de la police à cheval dans le district provisoire du Yukon (sub.), 5959.
Terres fédérales—Imputable sur le revenu (sub.), 5960.
Arpentages (sub.), 5961.
Délimitation de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis (sub.), 5961.
Baux miniers du Yukon (rép.), 5990.
M. H.-H. Norwood (rép.), 6190.
P. Couillard-Dupuis (rép.), 6193.
L'université du Manitoba et le "Driving Park" (rép.), 6193.
Clôtures — Parc des Montagnes-Rocheuses (sub.), 6307.
Application de la loi relative aux ouvriers étrangers au Manitoba et aux T. N.-O. (sub.), 6327 et suiv.
Immigration (sub.), 6338 et suiv.
Remboursement au Séminaire de Saint-Sulpice (sub.), 6342.
Affaires des Sauvages—Manitoba et T. N.-O. (sub.), 6351.
Affaires des Sauvages—Frais de voyage des inspecteurs MacRae et Chitty (sub.), 6353.
Aliénés dans les asiles du Manitoba (sub.), 6354.
District provisoire du Yukon, appointements et autres dépenses se rapportant à l'administration du (sub.), 6371 et suiv.
Reginald Rimmer (rép.), 6663, 6666.
Police à cheval du N.-O.—Rumeurs de pertes de vie (rép.), 6667.
Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest sur B.), 6734 et suiv. ; 6778.
Réparation des bâtiments de l'école d'industrie de Mount-Elgin, Ont. (sub.), 6750 et suiv.
Paiement à Thomas Nixon (sub.), 6759 et suiv.
Achat d'un bateau à vapeur et d'embarcations au Yukon (sub.), 6762.

SNETSINGER, M. JOHN-GOODALL (*Cornwall et Stormont*) :

Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2133.

SOMERVILLE, M. JAMES (*Wentworth-nord et Brant*) :

Le percepteur Hager, de Hagersville (int.), 843.
Observance du dimanche (sur B.), 2070, 2082, 2090.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid). 2153.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2468.
Publication des *Débats* (sub.), 6110.

SPROULE, M. THOMAS-S. (*Grey-est*) :

Adresse en réponse au discours du trône (discours), 285.
Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la Rivière-à-la-Pluie (B. n° 32), 1e lec., 782.
Compagnie de chemin de fer, de navigation et de mines du Pacifique et du Yukon (B. n° 33), 1e lec., 782 ; 2e lec., 879.
Chemin de fer du Yukon Canadien—Offre de M. Hamilton Smith (int. par M. Maclean), 847 ; (discours sur 2e lec., du bill), 1425.
Tarifs de chemins de fer—Discours et citations de l'acte à l'effet de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Nord, du Nord-Ouest et du Sault-Sainte-Marie, 44 Vic., ch. 45, 1011.
Les tarifs des chemins de fer et les colons du N.-O. (sur observ.-Maclean), 1270.
Poids et mesures (sur B.), 1499, 1827, 2672 et suiv.
Questions des transports (sur observ.-Maclean), 1511.
Bureau de commissaires des chemins de fer (discours sur m.-Jameson), 1563.
Abatage du bois dans l'Ontario (sur observ.-Britton), 1591.
Kermès de San-José (sur 1e lec. du bill), 1648, 1652 ; (sur observ.-Charlton), 1941.
Phare de Thessalon-Point (int.), 1668.
Observance du dimanche (sur B.), 1698.
Loi relative à la faillite (sur B.), 1756.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1918.
Bill (n° 90) concernant les corporations secrètes et les agences mercantiles, 1e lec., 1932.
Bill (n° 89) concernant les coalitions pour restreindre le commerce, 1e lec., 1932.
Cens électoral (sur 2e lec.), 1979, 3855 ; (sur 3e lec.), 4960.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2039, 2135, 2164.
Chemin de fer de l'Ontario et de la Rivière-à-La-Pluie (sur B.), 2065, 2206.
Service postal à Prince-Albert (sur observ.-Davis), 2172.
Affaires de la Chambre—Législation du gouvernement (sur m.-Laurier), 2176.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2475, 4042.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2647.
Entrée en franchise des instruments aratoires (sur m.-Davin), 2757.

SPROULE, M. THOMAS-S.—*Suite.*

W.-W. Williams, directeur de la poste de Seeley's-Bay (sur observ.-Taylor), 2949.
Exposé budgétaire (discours), 3053, 3071.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur observ.-Davin), 3227.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3310 et suiv.
Ministère de la Milice (sub.), 3373.
Ouvriers étrangers (sur observ.-Clarke), 3492 ; (sur observ.-McCleary), 5038.
Compagnie de mines, de terres et de transport du Klondike et de la Rivière de la Paix (sur B.), 3607 et suiv.
Modifications à l'acte du service civil (sur B.), 3662, 5908 et suiv.
Chemin de fer de Toronto à la baie d'Hudson (sur B.), 3952.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4080.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 4201.
Ministère des Postes (sub.), 4227 et suiv., 4265.
L'officier commandant la milice (sur rés.), 4288.
Gardiens de phares—Salaires et allocations (sub.), 4326.
Levers hydrographiques (sub.), 4338.
Exposition de Paris—Préparatifs (sub.), 4377.
Vacance dans le comté de Bagot, 4551.
Destitution du Dr Orton, médecin des sauvages (int.), 4683.
Ecoles du Manitoba, 4702.
Edifice public de Woodstock (sub.), 4750.
Enlèvement de vieux bâtiments en arrière de la cour Suprême (sub.), 4761.
Explication de nature personnelle—Art. du *Citizen*, 4776.
Commerce privilégié avec la Grande-Bretagne (sur m.-McNeill), 5086.
Havre de Toronto—Dragage à l'entrée de l'est (sub.), 5120, 5124, 5135, 5142.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (sur observ.-Wallace), 5235.
Modifications à la loi relative aux postes (sur B.), 5322.
Juges des cours provinciales (sur rés.), 5326, 5352 et suiv.
Canal de Soulanges—Construction (sub.), 5606, 5676.
Canal de la Trent—Construction (sub.), 5694 et suiv.
Canal du Sault-Sainte-Marie — Construction (sub.), 5696.
Immigrants galliciens (sur sub.), 5927, 5948.
Immigration — Appointements des agents et des employés au Canada (sub.), 5939 et suiv.
Police à cheval du N.-O. (sub.), 5958.
Avance aux commissaires du havre de Montréal (sur rés.), 6009 ; (sur B.), 6236 et suiv.
Cie d'éclairage électrique et de tramway de Dawson-City (sur B.), 6033.
Scientific Dairying (sur sub.), 6081.
Représentation de Simcoe-nord et de Huron-ouest (int.), 6121.
Entreprise de la fourniture des valises (sur observ.-Gibson), 6128.
Compagnie électrique de Dawson (sur B.), 6226.
Subvention à la province du Manitoba (sur rés.), 6434 et suiv.

SPROULE, M. THOMAS-S.—*Suite.*

Fonds des écoles du Manitoba (sur rés.), 6455, 6482.
Bills d'intérêt privé (sur m.-Belcourt), 6496.
New-Harbour — Brise-lames (sub.), 6612 et suiv.
Sur question de privilège-Bergeron, 6719.
Communications directes entre le Canada et le sud africain (sub.), 6721.
Paiement à Thomas Nixon (sub.), 6760 et suiv.
Irrigation dans le Nord-Ouest (sur B.), 6779.
Détachement envoyé au Yukon (sub.), 6786.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Traitement des ouvriers (sur observ.-Wallace), 6830.

STENSON, M. MICHAEL-THOMAS (*Richmond et Wolfe*) :

Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2123.
Cens électoral (sur B.), 2356.

SUTHERLAND, M. JAMES (*Oxford-nord*) :

Bill (n° 42) concernant la Compagnie d'assurance des chemins de fer canadiens contre les accidents, 1re lec., 839.
Bill (n° 32) concernant le chemin de fer Ontario et la Rivière-à-La-Pluie—Renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, 1529 ; en comité, 2261, 2274.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2141 ; (amend.), 2143.
Cie du canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (B. n° 104), 1re lec., 2413.
Cie du chemin de fer de ceinture de l'île de Montréal (B. n° 105), 1re lec., 2414.
Examen des mécaniciens de machines fixes (observ.), 2414, 4130.
Ordre ancien des Forestiers (B. n° 113), 1re lec., 2728.
Bill (n° 116) constituant en corporation l'Institut canadien des mines, 1re lec., 3024.
Cie d'acier nickelé du Canada (sur B.), 3151.
Cie de mines, de terres et de transport du Klondike et de la Rivière de la Paix (sur B.), 3610.
Cie télégraphique anglo-française (sur m.-Fraser), 4467.
Cie de télégraphe de l'Amérique du Nord (sur B.), 4658.
Edifice public de Woodstock (sub.), 4748.
Bill (n° 147), du Sénat, pour faire droit à James Pearson, 1re lec., 5097 ; 2e lec., 5112 ; en comité et 3e lec., 5444.
Port de Toronto—Travaux à l'entrée est (sub.), 5134.
Société de bienfaisance des "Sons of England" (sur B.), 5265.
Séances des comités (m.), 5489.
Canal du lac Champlain au fleuve Saint-Laurent (sur B.), 5499, 6025.
Le kermès de San-José (sur observ.-MacLaren), 6054.
Dragage au Coteau-Landing (sub.), 6288.

TALBOT, M. ONÉSIPHORE-ERNEST (*Bellechasse*) :

Modification de la loi relative aux poids et mesures—Pommes de terre vendues au sac (sur B.-Fortin), 1193, 1831.

TALBOT, M. ONESIPHORE-ERNEST—*Suite.*

Question de privilège, 3139.
Ferme expérimentale (sub.), 5203.
Service sur l'Intercolonial (sur int.-Choquette), 5424.
Publication des *Débats* (sub.), 6109.
Chemin de fer Grand-Central du Nord-Ouest (sur B.), 6488 et suiv., 6736. Sur question de privilège-Bergeron, 6716, 6718.

TARTE, HONORABLE M. JOSEPH-ISRAEL (*Saint-Jean et Iberville*) :

Quai à la Pointe-Claire (rép.), 408.
Inondations à Sainte-Geneviève (rép.), 408.
Dragage dans le port de Toronto (rép.), 414, 841.
Travaux publics sur la rivière Richelieu (rép.), 416.
Terrains du parlement—Trottoirs (rép.), 418, 1536.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Laurier pour enquête), 441.
Quai à China-Point, I. P.-E. (rép.), 578.
Réparations au brise-lames de L'Ardoise (rép.), 841.
Quai de Red-Point, I. P.-E. (rép.), 926.
Brise-lames de Tignish—Soumissions (rép.), 927.
Quai de West-Point, I. P.-E.—Soumissions (rép.), 927.
Ligne télégraphique—Rive nord du Saint-Laurent (rép.), 1149.
Pont sur la rivière Bear (rép.), 1150.
W.-E. Phin—Havre de Toronto (rép.), 1151.
Pont d'Edmonton (rép.), 1153, 2179, 3304, 3675, 4134, 4621, 5223; (sub.), 5425 et suiv., 5454, 5459 et suiv., 5482.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 1231.
Quai à la Rivière-du-Loup (rép.), 1262.
Communications télégraphiques avec le Yukon (rép.), 1265.
Rivière de Sainte-Anne-de-la-Pérade (rép.), 1538.
Brise-lames de Belle-Rivière, I.P.-E. (rép.) 1538, 1757, 1761.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1800.
Dragueur *Prince-Edward* (rép.), 2020.
Incendie de l'édifice de l'ouest (rép.), 2022.
Brise-lames de Wood-Islands I. P.-E. (rép.), 2024.
Edifice de l'Ouest (rép.), 2179.
Quai du gouvernement à Saint-Michel (rép.), 2854.
Réparations de l'édifice de l'ouest (rép.), 2860.
L'honorable M. Tarte et le Sénat (rép.), 2861.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2895.
Exposé budgétaire (discours), 3078.
Inondations du fleuve Saint-Laurent (rép.), 3159.
Edifice public à Berthier—Acquisition d'un immeuble (rép.), 3161.
Transports maritimes à Murray-River, I. P.-E. (rép.), 3301.
Brise-lames à Trout-Cove (rép.), 3302.
Le dragueur *Mudlark* (rép.), 3303.
M. Thomas Côté (rép.), 3613.
Inspecteur du bureau de poste d'Arnprior (rép.), 3613.
Câble sous-marin—Ile Deer (rép.), 3614.

TARTE, HONORABLE M. JOSEPH-ISRAEL—*Suite.*

Ile de Campo-Bello—Communication téléphonique (rép.), 3614.
Brise-lames à Gabarus, C.-B. (rép.), 3615.
Brise-lames à Port-Morien (rép.), 3615.
Quai à Chicoutimi (rép.), 3616.
M. H.-A. Roberts (rép.), 3758.
Brise-lames à Chapel-Cove (rép.), 3761.
Ministère des Travaux publics (sub.), 3948.
Destitution de M. Dagneault, paie-maître (rép.), 3993.
Dragage du havre de Toronto (rép.), 4132.
Edifice de la douane à Gananoque (rép.), 4268.
Fleuve Saint-Laurent—Chenal (sub.), 4383 et suiv.
Rivière Kaministiquia (sub.), 4400.
Edifices publics d'Ottawa (sub.), 4401.
Edifices publics—Nouvelle-Ecosse (sub.), 4403 et suiv.
Dragage à Grand-Etang (rép.), 4621.
Lignes télégraphiques de l'Etat—Destitution de l'inspecteur Gisborne (rép.), 4621.
Bureau d'enregistrement à Regina (rép.), 4623.
Edifices publics fédéraux (sub.), Ontario, Toronto, 4730; Arnprior, 4731; salle d'exercices militaires de Kingston, 4734; Port-Colborne, 4745; Woodstock, 4746; Portage-du-Rat, 4751; trottoirs autour du parlement, 4751; enlèvement de vieux bâtiments, 4753; édifice public de Sarnia, 4763; école de réforme d'Alexandria, 4763 et suiv.
Parc de la Côte du Major—Clôture (sub.), 4735 et suiv., 4843 et suiv.
Bureau de poste du Portage-la-Prairie (sub.), 4765.
Edifices publics: Territoires du N.-O. (sub.), 4770.
Edifices publics: Colombie anglaise (sub.), 4774.
Rideau-Hall (sub.), 4868 et suiv.
Téléphone—Edifices publics d'Ottawa (sub.), 4873.
Havres et rivières, N.-E. (sub.), 4881.
Port de Windsor (sub.), 4887.
Port-Latour—Brise-lames (sub.), 4895.
Souris—Brise-lames (sub.), 4896.
Réparations au quai de Red-Point (sub.), 4903.
Havres et rivières—Provinces maritimes en général (sub.), 4906 et suiv.
Réparations et améliorations générales des havres et rivières et construction de ponts (sub.), 4912 et suiv.
Saint-Irénée—Réparations du quai et son prolongement jusqu'au rivage (sub.), 4920.
Saint-Anicet—Quai (sub.), 4920 et suiv.
Saint-Jean-des-Chaillons—Havre (sub.), 4922.
Pointe-Claire—Quai (sub.), 4923.
Ile Perrot—Quai (sub.), 4923.
Rivière-la-Pipe—Quai (sub.), 4924.
Sainte-Anne-de-Sorel — Brise-glaces (sub.), 4924.
Martin Lambert (rép.), 5032.
Port de Collingwood (sub.), 5113.
Rivière à la Pluie—Améliorations du chenal (sub.), 5115.
Havre d'Owen-Sound—Dragage (sub.), 5116.
Havre de Toronto — Travaux à l'entrée de l'est (sub.), 5118 et suiv., 5131 et suiv.
L'Orignal—Reconstruction du quai (sub.), 5145.
Port-Burwell (sub.), 5146 et suiv.

TARTE, HONORABLE M. JOSEPH-ISRAEL—*Suite.*

Thornbury—Réparations au quai (sub.), 5149.
Port-Stanley (sub.), 5150.
North-Bay—Quai en pilotis (sub.), 5151.
Meaford—Pilotage et dragage (sub.), 5151.
Lac Manitoba—Nouvelles décharges (sub.), 5151.
Lignes télégraphiques de l'Etat—Taux (rép.), 5220.
Gardien de l'édifice fédéral à Napanee (rép.), 5221.
Bureau de poste de Berthier (rép.), 5221.
Lignes télégraphiques—T. du N.-O. (sub.), 5487.
L.-P.-O. Noel (rép.), 5491.
Canal de Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne (sur observ.-Poupore), 5656.
Dépenses pour les jetées et quais (rép.), 5724.
Avance aux commissaires du havre de Montréal (sur rés.), 5964, 6019 et suiv.; (sur B.), 6218, 6230 et suiv.
Télégraphe de la côte nord du Saint-Laurent (rép.), 6192.
Edifices publics, N.-E., Halifax et Windsor (sub.), 6272 et suiv.
Bureaux de poste et de douane à Rimouski (sub.), 6274.
Bureau des traducteurs français—Rue Sussex (sub.), 6276.
Pavillon—Réparations et peinture (sub.), 6276 et suiv.
Dragage au Coteau-Landing (sub.), 6283 et suiv.
Quais et jetées des particuliers — Dépenses (rép.), 6298, 6663.
Port de Kingston — Dragage (sub.), 6298.
Rivière Stikine—Examen (sub.), 6298.
Dragage: N.-B., N.-E. et I.P.-E., Québec et Ontario (sub.), 6299.
Travaux publics divers (sub.), 6599 et suiv.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6603 et suiv.
Havre de Kingston—Dragage (sub.), 6651.
Canal de Chambly—Travaux à Saint-Jean, P. Q. (sub.), 6660.
Sur question de privilège-Bergeron, 6712 et suiv.
Rivière Outaouais (sub.), 6809.
Traitement des ouvriers sur le ch. de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur observ.-Wallace), 6824.

TAYLOR, M. GEORGE (*Leeds-sud*):

Bill concernant les étrangers (B. n° 8), 1re lec., 228.
Adresse en réponse au discours du trône (discours), 333.
Usine de locomotives de Kingston (int.), 389, 522.
Droit sur le fil d'engerbage (int.), 390.
Salle d'exercices militaires de Gananoque (int.), 391, 522, 2859, 3303; (observations), 4427, 4442.
Chemin de fer du Yukon Canadien—Offre de M. Hamilton Smith—Télégramme à lord Strathcona. 878.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2045, 2166.
Terrains du parlement — M. N. Robertson (int.), 2431.
Saisie des salaires (sur B.-Richardson), 2481.

TAYLOR, M. GEORGE—*Suite.*

Modifications à la loi relative aux postes (sur B.), 2518.
Cens électoral (sur B.), 2561, 2567, 2588, 3554.
Poids et mesures (sur B.), 2674.
Entrée en franchise des instruments aratoires (sur m.-Davin), 2744.
Sous-ministre des Postes (int.), 2941.
W.-W. Williams, directeur de la poste de Seeley's-Bay (int.), 2941 ; (observations), 2942, 2949.
Exposé budgétaire (discours), 3027.
Samuel Boddy, gardien de pêcheries (int.), 3157.
William Hicks, gardien de pêcheries (int.), 3157.
Vente du fil d'engerbage de l'Etat (int.), 3158.
Importation du maïs (int.), 3158.
Voies et moyens (en comité), 3267, 3294.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3332.
Bureaux de poste fermés (int.), 3399.
Ouvriers étrangers (sur observ.-Clarke), 3490 ; (sur observ.-McCleary), 5046.
Inspecteur du bureau de poste d'Arnprior (int.), 3613.
Service postal—Comté de Leeds (int.), 3617.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4113, 4120.
Edifice de la douane à Gananoque (int.), 4268.
Bill (n° 129), du Sénat, constituant en corporation la Compagnie manufacturière de la Tobique, 2e lec., 4383 ; en comité et 3e lec., 5444.
Protection des pêcheries (sub.), 4583.
Edifices publics à Arnprior (sub.), 4732.
Parc de la Côte du Major—Clôture (sub.), 4744, 4866.
Rideau-Hall (sub.), 4869.
Modifications à l'acte des postes (sur B.), 4967.
Ferme expérimentale (sub.), 5205.
Société de bienfaisance des " Sons of England " (sur B.), 5263.
Ministère des Postes—Dépenses diverses (sub.), 5824.
Immigration—Appointements des agents et des employés au Canada (sub.), 5938.
Pavillon—Réparations et peinture (sub.), 6276 et suiv.
Thomas Berney (int.), 6692.

TISDALE, HONORABLE M. DAVID *(Norfolk-sud.)*:

Bill (n° 32), concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ontario à la rivière-à-La-Pluie, 879 ; (m. pour comité suspendue), 1833.
Bill (n° 33) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer, de navigation et de mines du Pacifique et du Yukon, retiré, 2938.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3329.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 4019, 4051.
Saisie des salaires des employés (sur B.), 4025, 4040.
L'officier commandant la milice (sur rés.), 4278, 4284.
Ministère de la Milice—Approvisionnements, transport et dépenses du détachement militaire envoyé au Yukon (sub.), 6141.

TISDALE, HONORABLE M. DAVID—*Suite.*

Fabrique de cartouches du Canada (sub.), 6153.
Juges des cours provinciales—Pensions (sur rés.), 6199.

TUCKER, M. JOSEPH-JOHN *(Saint-Jean, N.-B., ville et comté)* :

Cie du chemin de fer Oriental du Canada (B. n° 94), 2e lec., 2205 ; en comité et 3e lec., 3991.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES, BARONNET *(Cap-Breton)* :

Règlements du gouvernement américain—Yukon (int.), 5.
Adresse en réponse au discours du trône (débat), 20.
Tarif douanier à Skaguay et à Dyea (int.), 88.
Chemin de fer du Yukon—Contrat (int.), 88, 230 ; (discours sur 2e lec.), 463, 1443 ; (action du Sénat américain (int. et discours), 1096, 1102. ; lettre de M. Hamilton Smith (int.), 580, 718 ; télégramme à lord Strathcona, 814, 847, 930.
Le Gouverneur général et la responsabilité ministérielle (discours et citations de Todd), 215.
Impôts douaniers des Etats-Unis dans l'Alaska—Art. de la *Gazette* de Montréal (observ.), 347.
Rapport de M. Jennings sur les routes du Yukon (sur prod.), 351.
Droits différentiels (int.), 435.
Chemin de fer du comté de Drummond (sur m.-Laurier pour enquête), 436.
Usines de locomotives de Kingston (sur int.-Taylor), 531.
Transit en entrepôt sur la rivière Stikine (int.), 534.
Amendements relatifs au bill concernant le chemin de fer du Yukon Canadien (int.), 642.
Feu M. Perry, 813.
Recommandations au bureau de la Trésorerie—Résolution de la dernière session (int.), 929.
Chemin de roulage au Yukon (int.), 1019, 1154.
Règlements douaniers des Etats-Unis au Fort-Wrangel (int.), 1021.
Comté de Prince, I. P.-E.—Vacance (int.), 1272.
Frontière de l'Alaska—Télégramme du *Press* (int.), 1495.
Fonds de retraite des administrations publiques (sur B.), 1505.
Service postal dans la Kootanie—Télégramme de la Pointe-de-Sable (int.), 1506.
Feu M. Dupont, M.P., 1528.
Affaires de la Chambre (sur m.-Laurier), 1585, 3025.
Kermès de San-José (sur 1re lec. du bill), 1650.
Drainage sur les propriétés des compagnies de chemins de fer (sur B.), 1774.
Cens électoral (sur B.), 1960, 2561, 2581, 3412 et suiv., 3428 et suiv., 3509, 3517, 3543, 3550, 3557, 3564 et suiv. ; (sur m. pour 3e lec.), 4928 ; (amend.), 4932.
Encouragement au commerce de beurre (sur m.-Reid), 2146.
Affaires de la Chambre—Législation du gouvernement (sur m.-Laurier), 2173.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES—*Suite.*

Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (sur B.), 2253; (question d'ordre, sur 3e lec.), 2284.
Lieutenant-gouverneur du Nord-Ouest (int.), 2327.
Règlements douaniers—Yukon (int.), 2433.
Le *Frederick-J. Gerring*, navire de pêche des Etats-Unis (int.), 2435.
Vacances de Paques (int.), 2456.
Modifications à la loi relative aux postes (sur B.), 2512.
Loi de faillite (observ.), 2520.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2549 et suiv.
Service de steamers rapides (int.), 2763.
Exposé budgétaire (discours), 2811, 2865, 2866, 2887, 2980.
Plébiscite relatif à la prohibition (sur int.-Craig), 2858; (sur B.), 5244.
W.-W. Williams, directeur de la poste de Seeley's-Bay (sur observ.-Taylor), 2945.
Comité des comptes publics (int.), 3025.
Cie d'acier nickelé du Canada (sur B.), 3146.
Tramway du Cañon de Miles au Cheval-Blanc (sur B.), 3153.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur observ.-Davin), 3219.
Brise-lames à Trout-Cove (int.), 3302.
Destitution de Finlay Beaton (int.), 3302.
Nominations par l'ex-cabinet (sur obser.-Montague), 4174; (int.), 4270.
Ministère de l'Agriculture (sub.), 4198.
Comté de Bagot—Vacance (int.), 4271, 4545, 4549.
L'officier commandant la milice (sur résol.), 4275, 4281.
Transport des approvisionnements de la police à cheval du N.-O.—Télégramme de M. Prior, 4443.
Question de privilège—Art. du *Globe*—Compte rendu de l'enquête sur le chemin de fer du Comté de Drummond, 4445.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 4492.
Steamers rapides—Contrat (sur observ.-Cartwright), 4533.
Le juge Spinks (int.), 4576.
Mort de M. D. McCarthy, 4680.
Amendement à la loi relative aux postes (sur B.), 4815, 4969, 5100, 5321.
Collège militaire Royal (int.), 4841.
Ouvriers étrangers (sur observ.-McCleary), 5037.
Mort de M. Gladstone (sur m.-Cartwright), 5099; (sur rés.), 5320.
Collège militaire—Employés (int.), 5243.
Câble transpacifique (sur observ.-Casey), 5380 et suiv.
Auditeur général (sur m.), 5389.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES-HIBBERT, C.C.M.G. *(Pictou)*:

Adresse en réponse au discours du Trône (discours), 140.
Le Gouverneur général et la responsabilité ministérielle (sur observ.-Tupper), 224.
Droits d'auteur au Canada (int.), 406.
Vaisseaux des Etats-Unis dans les eaux canadiennes (int.), 712.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES-HIBBERT—*Suite.*

Territoire contesté—Dyea et Skaguay (int.), 716.
Chemin de fer du Yukon Canadien—Offre de M. Hamilton Smith—Télégramme envoyé à lord Strathcona, 860; (discours sur la 2e lec. du bill), 1175, 1194.
Navires anglais saisis par la Russie (int.), 925.
Juge Prendergast (int.), 928.
Montage de locomotives—Chemin de fer Intercolonial (int.), 1148.
Steamer américain *Yantic* (int.), 1149; (m.), 1582.
Directeur de la poste à Loch-Leven C.-B. (int.), 1531.
Fournitures au camp d'Aldershot (m.), 1539.
La Reine *vs* Cameron (sur m.-Bostock), 1577.
Chef de gare de Port-Mulgrave (m.), 1579.
Dostitution de William Sutherland (m.), 1579.
Destitution de S.-R. Griffin (m.), 1580.
Etudes sur les marées et courants (m.), 1581.
Certificats aux capitaines et aux seconds de navires (sub.), 1603.
Havres, quais et brise-lames (sur B.), 1606, 1608.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1614 et suiv., 1800 et suiv., 1806 et suiv., 2182.
Le phare de King's-Head (int.), 1666.
Observance du dimanche (sur B.), 1715.
Démission de M. Arthur-Aimé Bruneau, député de Richelieu (sur m.-Marcotte), 1759, 1855.
Inspection des bateaux à vapeur—Remise des amendes (int.), 2019.
Liste des prix pour le transport du bois de construction sur l'Intercolonial (int.), 2103.
Lieutenant-gouverneur des T.N.-O. (int.), 2180.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (question d'ordre sur 3e lec.), 2285, 2287.
Cens électoral (sur B.), 2409, 2578 et suiv., 2590, 2595, 3694, 3771, 3834, 3838, 4573; (sur m. pour 3e lec.), 4938.
Examen des mécaniciens de machines fixes (sur observ.-Sutherland), 2414.
Le cabotage canadien (B. n° 106), discours et 1re lec., 2415.
Aide-inspecteur des douanes—Québec (int.), 2430, 2855.
Directeur de la poste de Pictou, N.-E. (int.), 2431.
Licences pour la vente des spiritueux—Territoire du Yukon (int.), 2454.
Chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière (sur B.), 2640.
M. Harris et l'Intercolonial (int.), 2729, 3165.
Le budget (maladie de M. Foster), 2732.
Entrée en franchise des instruments aratoires (sur m.-Davin), 2761.
Commis des postes—Nouvelle-Ecosse (int.), 2940.
Compagnie d'acier nickelé du Canada (sur B.), 3150.
Tramway du Cañon de Miles au Cheval-Blanc (sur B.), 3154.
Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (sur B.), 3155.
Rive nord du lac Huron—Rets à enclos (int.), 3156.
Roderick Ferguson, directeur de la poste de l'Ardoise (m.), 3164.
Destitution de M. G. McLeod (m.), 3617.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES-HIBBERT—*Suite.*

Ministère de l'Intérieur (sub.), 3921, 3923.
Permis accordés aux mineurs—Art. de l'*Examiner* de San-Francisco (int.), 3986.
Protection de certains pêcheurs (sur B.), 4139, 4142 et suiv.
Service maritime et fluvial (sub.), 4289 et suiv.
Service des marées (sub.), 4296.
Fleuve Saint-Laurent—Chenal (sub.), 4392 et suiv.
Edifices publics—Nouvelle-Ecosse (sub.), 4404 et suiv.
Comté de Bagot—Vacance, 4561.
Barrières de fermes—Intercoloniul (m.), 4567.
Protection des pêcheries (sub.), 4577 et suiv.
Chemin de fer Intercolonial—J.-H. Murray (int.), 4622.
Côtes de la Colombie anglaise—Rapport de M. Coste (int.), 4626.
Protection des eaux navigables (sur B.), 4631.
Ecoles du Manitoba—Adresse au Saint-Père, 4693.
Réclamation de Campbell McNab (observ.), 4728.
Parc de la Côte du Major—Clôture (sub.), 4760, 4842 et suiv.
Enlèvement de vieux bâtiments en arrière de la cour Suprême (sub.), 4753.
Ecole de réforme d'Alexandria (sub.), 4765.
Contrats pour approvisionnements de la police à cheval du N.-O. (art. du *Post Intelligencer* de Seattle), 4776, 4781.
Port de Windsor (sub.), 4888.
Quai à Whycocomagh (sub.), 4889.
Modifications de l'acte des postes (sur B.), 4966, 4993, 4996.
Modifications de la loi relative aux T. N.-O. (sur B.), 5175.
Inspection générale (sur B.), 5189.
Ferme expérimentale (sub.), 5200.
Chemin de fer Central du N.-O.—Question de procédure (observ.), 5216, 5217.
Juges des cours provinciales (sur rés.), 5324, 5333 et suiv., 5347 et suiv., 5371; (sur B.), 5851, 5862, 5864, 5895, 5897, 5899 et suiv., 6122; (amend.), 6123.
Réclamation de E.-J. Walsh (int.), 5494.
Augmentation de la solidité des ponts en fer (sub.), 5551.
Transport des provisions pour le détachement du Yukon (int.), 5723., 5990.
Commission mixte projetée (sur int.-Foster), 5750.
Traitement des ouvriers sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur observ.-Bell), 5757.
Droits d'auteur (sur observ.-Ross-Robinson), 5768.
Lyman Dartt—Remise de peine (sur observ.-Borden), 5789.
Primes sur le fer et l'acier (sur rés.),5845.
Reconnaissance des criminels (sur B.), 6050.

TYRWHITT, M. RICHARD *(Simcoe-sud)*:

Service postal—Craigvale et Stroud (int.), 418.
Collège militaire Royal—Etat-major et employés (m.), 2435.
Commissions dans les troupes permanentes (int.), 5223.

TYRWHITT, M. RICHARD—*Suite.*

Certificats d'aptitude des officiers—Ordres généraux de la milice (sub.), 6194.

WALLACE, M. N.-CLARKE (*York-ouest, O.*):

Chemin de fer du Yukon Canadien (sur 1re lec. du B.), 187; (discours sur 2e lec. du bill), 751.
Plan du chemin de fer Kaslo-Slocan (sur int.-Haggart), 345.
Droits perçus dans le Yukon (int.), 713.
Modifications à la loi relative aux poids et mesures—Pommes de terre vendues au sac (sur B.), 1192, 1838 et suiv., 1844 et suiv., 2672.
Les tarifs des chemins de fer et les colons du N.-O. (sur observ.-Maclean), 1268.
Question des transports (sur observ.-Maclean), 1524.
Observance du dimanche (sur B.), 2071.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (sur B.), 2312.
Cens électoral (sur B.), 2393, 2561, 2575, 2590, 2596, 3735, 3860.
Ouvriers étrangers (int.), 2658, 4444; (sur observ.-Clarke), 3485.
Droits d'exportation sur le bois (int.), 2658.
Exposé financier (discours), 2906.
W.-W.-Williams, directeur de la poste de Seeley's-Bay (sur observ.-Taylor), 2954.
Compagnie d'acier nickelé du Canada (sur B.), 3147.
Taux de l'intérêt sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes (sur observ.-Davin), 3221.
Voies et moyens (en comité), 3289, 3296.
Bureau du secrétaire du Gouv. général (sub.), 3315.
Ministère de la Milice (sub.), 3378.
Importations d'Angleterre et des Etats-Unis (int.), 3400.
Timbres du jubilé (int.), 3403.
Bâtiments de guerre américains dans les canaux du Canada (int.), 3764.
Comptes relatifs au district du Yukon (int.), 3764.
Bureau du haut-commissaire (sub.), 3962.
Sécurité sur les voies ferrées (sur B.), 4048.
Prohibition des liqueurs enivrantes (sur B.), 4108.
Ministère des Postes (sub.), 4257.
L'officier commandant la milice (sur rés.), 4282.
Annuaire statistique (sub.), 4369 et suiv.
Exposition de Paris—Préparatifs (sub.), 4378.
Avocats du gouv. en Grande-Bretagne (int.), 4460.
Destitution de John-F. Tennant (sur m.-Quinn), 4513.
Mort de M. D. McCarthy, 4681.
Ecoles du Manitoba—Adresse au Saint-Père (discours), 4684.
Approvisionnements de la police à cheval du N.-O.—Entreprises—Art. du *Post Intelligencer* de Seattle (sur observ.-Tupper), 4787.
Amendements à l'acte des postes (sur B.), 5004, 5020, 5105.
Port de Toronto—Travaux à l'entrée de l'est (sub.), 5122.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (observ.), 5225, 5228.
Juges des cours provinciales (sur rés.), 5367.

WALLACE, M. N.-CLARKE—*Suite.*

Câble transpacifique (sur observ.-Casey), 5387.
Réclamation de E.-J. Walsh (sur int.-Tupper), 5495.
Amendements à la loi relative aux douanes (sur B.), 6035 et suiv.
D.-A. Macdonald (sub.), 6070.
Cour Suprême—Supplément de traitement au juge McGuire (sub.), 6074.
Enquête concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.—Frais de la Commission (sub.), 6314; (rapport des commissaires), 6811.
Affaires des sauvages—Frais de voyage des inspecteurs MacRae et Chitty (sub.), 6353.
Dépenses du ministère des Douanes (sur sub.), 6400, 6404, 6412.
Voies et moyens—Le tarif—Articles relatifs aux chaussures et aux courroies de caoutchouc, etc. (sur m.-Fielding), 6597.
New-Harbour—Brise-lames (sub.), 6635 et suiv.
Sur question de privilège-Bergeron, 6717 et suiv.
Destitution de Wentworth-F. Wood (sur sub.), 6755 et suiv.
Impressions diverses (sub.), 6834 et suiv.

WILSON, M. URIAH (*Lennox*) :

Adresse en réponse au discours du trône (discours), 303.
E. Lalonde, messager (int.), 787.
Chemin de fer du Yukon Canadien (discours sur 2e lec. du bill), 1064.
Poids et mesures (sur B.), 1829, 1834, 1842.
Percepteur des douanes à Bath, Ont. (int.), 5221.
Percepteur des douanes à Napanee (int.), 5221.
Gardien de l'édifice fédéral à Napanee (int.), 5221.

WOOD, HONORABLE M. JOHN-FISHER (*Brockville*):

Amendement à la loi concernant les falsifications (sur B.), 1503.
Observance du dimanche (sur B.), 1697, 1712.
Compagnie du pont de Brockville et Saint-Laurent (B. n° 86), 1re lec., 1798; 2e lec., 1931; en comité et 3e lec., 3519.
Inspection des bateaux à vapeur (sur B.), 1800, 1807.
Cens électoral (sur 2e lec.), 1975, 3496.

WOOD, HONORABLE M. JOHN-FISHER—*Suite.*

Examen des mécaniciens de machines fixes (sur observ.-Sutherland), 2414.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général (sub.), 3353.
Ministère de la Milice (sub.), 3386.
Nouveaux règlements du chemin de fer du Grand-Tronc (sur observ.-Wallace), 5230.
Amendements à la loi relative aux douanes (sur B.), 6034 et suiv.
Ministère du Revenu de l'intérieur—Autre somme nécessaire pour dépenses éventuelles (sub.), 6066.
Dépenses d'enquête sur les chemins de fer et les canaux de l'Etat (sub.), 6255.
Dépenses éventuelles et service de police, (sub.), 6300 et suiv.
Mesurage du bois (sub.), 6305.
Enquête concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de Corbeau—Frais de la Commission (sub.), 6318.
Fonds des écoles du Manitoba (sur rés.) 6465.

WOOD, M. ANDREW-TREW (*Hamilton*):

Bill (n° 44) à l'effet de ratifier un contrat passé entre la Compagnie du chemin de fer de St. Stephen à Milltown et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1re lec., 839.
Compagnie d'acier nickelé du Canada (B. n° 96), 1re lec., 2092; 2e lec., 2205; m. pour comité, 3071, 3144; en comité et 3e lec., 3518.
Chemin de fer Ontario et Rivière-à-La-Pluie (sur B.), 2273, 2275, 2322.
Bill (n° 115) Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon britannique, et changeant son nom en celui de Compagnie du Pas-de-White et du Yukon, 1re lec., 3024.
Voies et moyens (en comité), 3249, 3266, 3272.
Annuaire statistique (sub.), 4368.

YEO, M. JOHN (*Prince-est, I.P.-E.*):

Huîtrières, I.P.-E. (int.), 1530.
Service postal d'hiver (sub.), 4317, 4320.
Salaires et déboursés des inspecteurs et gardes-pêche (sub.), 4342.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.), 5593.

INDEX—PARTIE II

MATIERES.

ABATAGE du bois dans l'Ontario (obser.-Britton), 1585.

ABÉNAKIS de Saint-François (int.-Bergeron), 2942.

ADMINISTRATEUR du district du Yukon—Major Walsh (int.-Maclean), 411.

ACCIDENT sur le pont Wellington, Montréal (int.-Quinn), 3989, 4135.

ACCISE (sub.), 5214.

ACCUSATIONS contre l'aide-inspecteur des douanes, Québec (int.-Tupper), 2855.

ACIER nickelé, Compagnie d' (bill-Wood), 3144, 3518.

ADRESSE en réponse au discours du trône (débat): discours par MM. Bertram, 6; Gauvreau, 15; sir Charles Tupper, 20 à 70; sir Wilfrid Laurier, 70 à 81; Maclean, 81 à 87; Foster, 89 à 129; Cartwright, 129 à 140; sir Charles-Hibbert Tupper, 140 à 156; Davin, 231; Bennett, 261; Craig, 278; Sproule, 285; Wilson, 303; Pope, 311; Rogers, 319; Clarke, 321; Ingram, 329; Osler, 330; Taylor, 333; Dupont, 335; McNeill, 352; McMullen, 361; Bergeron, 368.

ADRESSE, réponse à l', 811.

ADRESSE au Saint-Père—Omission dans les *Débats* (int.-McDougall), 2958.

ADRESSE du Sénat et de la Chambre des Communes à la Reine—Jubilé— Réponse (message de S. E.), 1260.

AFFAIRES de la Chambre (motions), 87, 1585, 4442, 5159, 5225, 5311, 5412.

AGENT du ministère de la Justice à Charlottetown, I.P.-E. (int.-Martin), 927.

AGRICULTURE et colonisation (m.-Bain), 1010.

AGRICULTURE, ministère de l' (sub.), 4197, 4355.

AITKEN, James M.—Destitution (int.-Macdonald, King), 2434.

AJOURNEMENT au 1er mars (m.-Laurier), 782.

ALAIN, Napoléon—Destitution (m.-Casgrain), 2433.

ALEXANDRIA—Ecole de réforme (sub.), 4763.

ALIÉNÉS dans les asiles du Manitoba (sub.), 6354.

ALLAIRE, J.-P.-O.—Réclamation (int.-LaRivière), 3160.

AMÉRIQUE, ouvrages sur l'histoire de l' (sub.), 5214.

ANNUAIRE statistique (sub.), 4360.

ANTILLES, commerce avec les (int.-Maclean et citation du *Times*), 2452.

APPROVISIONNEMENTS destinés au Yukon—Transport des (int.-Tupper et télégramme de M. Prior), 4443, 4776; art. du *Post-Intelligencer* de Seattle, 4777; (int.-Clarke), 4797; (int.-Tupper—télégramme-Prior), 5723; approvisionnements du détachement militaire (int.-Broder), 5222.

APPROVISIONNEMENTS pour les sauvages du N.-O. (int.-Davin), 387.

ARCHIBALD, Peter-S.—Destitution (m.-Borden, Halifax), 1580.

ARCHIVES (sub.), 4357.

ARNPRIOR—Bureaux de poste et des douanes (sub.), 4731.

ARPENTAGE des réserves des sauvages (sub.), 5950.

ARPENTAGE des terres dans les T. N.-O. (int.-Davin), 385.

ARPENTAGES, etc., (sub.), 6356.

ARTHABASKA—Edifice public (int.-Lavergne), 6190.

ARTICLES imposables—Importation (int.-Foster), 518.

ASSINIBOIA—Récolte sur la réserve des sauvages (rép.-Sifton) 4842.

ASSINIBOIA-ouest et le Manuel de l'immigration (observations-Davin et citations du Manuel), 5155, 5724.

ASSURANCES, Compagnies d' (m.-Broder), 4460.

AUDITEUR général (Rapport de 1897), 261; (m.-Foster et débat), 5388; (sub.), 3936, 3973.

AVOCATS du gouvernement en Grande-Bretagne (int.-Wallace), 4460.

BADDECK, salle d'exercices militaires à (int.-Bethune), 1261.

BAGOT, comté de—(int.-Bergeron), 3303, 4133; (bref d'élection), 3390; (int.-Foster), 3764, 3849, 3988; (int.-Tupper), 4271; (débat), 4545.

BAIE Georgienne—Bois scié dans les scieries du Michigan (int.-Kaulbach), 713.

BAIE d'Hudson, expédition à la (int.-Roche), 521; (int.-Rutherford), 843.

BAIN, Dr Hugh-W.—chirurgien de la police à cheval (int.-Davin), 2023.

BANFF—gardien des bains (int.-Davin), 386.

BANQUE du Commerce—Succursale au Yukon (int.-Foster), 923, 1260.

BARRAGES à la Roche-Fendue et au Calumet (m.-Poupore), 3996.

BARRIÈRES sur l'Intercolonial (int.-Déchêne) 2431.

BAXTER, Wm—Gardien de phare (int.-Bennett) 3157.

BEATON, Finlay—Destitution (int.-Tupper), 3302.

BEAUHARNOIS, camp militaire de (int.-Bergeron), 5772.

BEAUMONT, Wm—Réclamation (int.-McInnes), 3995.

BEAUX-ARTS, Galerie Nationale des (sub.), 5305.

BELFAST—abords du quai (sub.), 4899.

BELLEVILLE, bureau de poste de—Destitutions—(observations-Corby), 5313; (débat), 5393.

BELŒIL, dommages à (int.-Monk), 2455.

BELŒIL, gardien des estacades à (int.-Monk), 2455.

BERNE, convention de—(exemplaire déposé par M. Mulock), 5602.

BERNEY, Thomas (int.-Taylor), 6692.

BERTHIER—Bureau de poste, etc. (int.-Beausoleil), 3161, 5221.

BERTHIER, chenal de (int.-Bergeron), 2659.

BESTIAUX du gouvernement—Agence de Battleford (int.-Davis), 1352, 2453.

BESTIAUX, expédition des (int.-Maclean), 408; (int.-Hughes), 416, 1956. 2097; (lettre), 2097; (int.-Quinn), 2458.

BEURRE, commerce de (m.-Reid et débat), 2025, 2104; (amendement Sutherland) 2143, adopté sur division, 2167.

BEURRE et fromage—Spéculation (B.-Parmalee), 1726, 2451.

BEURRERIES, aide aux (int.-McInnes), 2659.

BEURRERIES dans les territoires du Nord-Ouest (m.-Davin), 419.

BIBLIOTHÉCAIRES, (rapp.), 5.

BIBLIOTHÈQUE—Comité (m.-Laurier), 577.

BILLS :

Bill (n° 1) concernant la prestation des sermen s d office (sir Wilfrid Laurier), 2.

Bill (n° 2) pour pourvoir à la meilleure observance du jour du Seigneur appelé communément dimanche (M. Charlton), 1re lec., 156; m. pour 2e lec. et débat, 1684; 2e lec., 1705; en comité, 1705, 1761; m. pour 3e lec., rejetée sur division, 2067; en comité, 2069; m. que le bill soit remis sur l'ordre du jour, 2089; rejetée sur division, 2091.

Bill (n° 3) amendant le code criminel de 1892 dans le but de donner plus de force à la disposition relative à la punition de la séduction et de l'enlèvement (M. Charlton), 1re lec., 157; m. pour 2e lec. et débat, 2500, 3651.

Bill (n° 4) tendant à assurer la sécurité des voyageurs et des employés de chemins de fer (M. Casey), 1re lec., 157; 2e lec., 1773; en comité, 1773; renvoyé à un comité spécial, 1775; en comité, 3170, 3639, 4019, 4046; m. de sir Wilfrid Laurier que le bill soit renvoyé au comité général, 4467; en comité, 4471; amend., 4493.

Bill (n° 5) relatif au drainage sur les propriétés des compagnies de chemins de fer (M. Casey), 1re lec., 157; 2e lec., 1774.

Bill (n° 6) à l'effet de ratifier un contrat entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann, et de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon canadien (M. Blair), 1re lec., 158; m. pour 2e lec., 449; débat, 449, 535, 580, 645, 719, 787, 814, 890, 931, 1023, 1045, 1154, 1194, 1273, 1298, 1357; amend.-Borden, 1492; m. pour 2e lec., adoptée, 1493; en comité, 1594; m. pour 3e lec., 1672; 3e lec., 1680.

Bill (n° 7) à l'effet de réglementer les tarifs de transport sur les chemins de fer (M. Reid), 1re lec., 230; m. pour 2e lec. et bill retiré, 2507.

Bill (n° 8) modifiant l'acte concernant l'importation et l'emploi d'étrangers (M. Taylor), 1re lec., 228.

Bill (n° 9) modifiant la loi concernant les jours de fête (M. Penny), 1re lec., 229.

Bill (n° 10) autorisant la nomination d'un bureau de contrôleurs du service public (M. McMullen), 1re lec., 229.

Bill (n° 11) modiant le code criminel de 1892 concernant la cruauté aux animaux (M. Penny), 1re lec., 230; 2e lec., 1776.

Bill (n° 12) modifiant de nouveau le code criminel de 1892 (M. Britton), 1re lec., 229; 2e lec., 2450; m. pour comité, 2486.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 13) modifiant l'acte des pensions de la police à cheval (M. Davis), 1re lec., 230; 2e lec., en comité et 3e lec., 1776.

Bill (n° 14) concernant la saisie des salaires des employés publics (M. Richardson), 1re lec., 230; 2e lec., 1776; m. pour comité, 2459, 3184; en comité, 3199, 4020; (avis de sir Wilfrid Laurier à M. Richardson), 4495.

Bill (n° 15) modifiant de nouveau l'acte des pensions de la police à cheval, 1889 (M. Davin), 1re lec., 261; m. pour 2e lec., 3668.

Bill (n° 16) abrogeant l'acte du cens électoral et amendant de nouveau l'acte des élections fédérales (M. Fitzpatrick), 1re lec., 261; m. pour 2e lec. et débat, 1957, 2183, 2212, 2330; amendement Powell, 2362; rejeté sur division, 2412; m. pour comité, 2524; en comité, 2533, 2558, 3405, 3494, 3521, 3681, 3767, 3796, 3853, 3916, 4568; m. pour 3e lec., 4928; amend.-Tupper, 4932; 3e lec., 4965; amend. du Sénat, 6498, 6549, 6572.

Bill (n° 17) modifiant l'acte concernant le service civil (M. McMullen), 1re lec., 347; m. pour 2e lec., 3652.

Bill (n° 18) modifiant l'acte des chemins de fer (M. Campbell), 1re lec., 347; 2e lec., 1776; renvoyé à un comité spécial, 1777.

Bill (n° 19) à l'effet de réglementer le transport des grains dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest (M. Douglas), 1re lec., 385; m. pour 2e lec., 1777.

Bill (n° 20) modifiant de nouveau l'acte relatif à l'immigration chinoise (M. Maxwell), 1re lec., 516.

Bill (n° 21) modifiant la loi des chemins de fer au sujet de l'expédion des grains (M. Richardson), m. pour 1re lec., 577.

Bill (n° 22) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Pacifique (M. Davis), 1re lec., 642; 2e lec., 711; en comité et 3e lec., 1833.

Bill (n° 23) constituant en corporation la Compagnie de tramway de la rivière Lewes (M. Morrison), 1re lec., 642; 2e lec., 712; en comité et 3e lec., 3156; adoption des amendements faits par le Sénat, 3991.

Bill (n° 24) modifiant la charte de la banque Union du Canada (M. Belcourt), 1re lec., 642; 2e lec., 712; en comité et 3e lec., 1833.

Bill (n° 25) constituant en corporation la Compagnie du Pont de l'Ontario et Québec (M. Belcourt), 1re lec., 642; 2e lec., 712.

Bill (n° 26) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Rivière Chaudière (*Kettle River Railway Co.*) (M. Bostock), 1re lec., 642; 2e lec., 712; en comité, 2548, 2596, 2895, 3063.

Biil (n° 27) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Cañon (M. Britton), 1re lec., 642; 2e lec., 712; retiré, 2938.

Bill (n° 28) modifiant de nouveau l'acte des titres de biens-fonds, 1894 (M. Davis), 1re lec., 642.

Bill (n° 29) concernant la Compagnie fédérale d'assurance sur la vie d'Ontario, etc. (M. Casey), 1re lec., 781; 2e lec., 879; en comité et 3e lec., 2205.

BILLS—*Suite.*
Bill (n° 30) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit (M. Casey) 1re lec., 781 ; 2e lec., 879 ; 3e lec., 1529.
Bill (n° 31) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer et du tramway du lac Bennett au Klondike (M. Haggart), 1re lec., 782 ; 2e lec., 879; 3e lec., 3342 ; m. pour adoption des amendements faits par le Sénat, 5130 ; adoption des amendements, 5444.
Bill (n° 32) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et la Rivière-à-La-Pluie (M. Sproule), 1re lec., 782 ; 2e lec., 879 ; renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, 1529 ; ordre du jour pour comité suspendu, 1833 ; m. pour comité et débat, 2055, 2206, 2245 ; en comité, 2257 ; m. pour 3e lec., 2283 ; amendement Maclean, 2299.
Bill (n° 33) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer, de navigation et de mines du Pacifique et du Yukon (M. Sproule), 1re lec., 782 ; 2e lec., 879 ; retiré, 2938.
Bill (n° 34) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (M. Bostock), 1re lec., 782 ; 2e lec., 879; 3e lec., 3070.
Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie de tramway de Miles Cañon et du Cheval-Blanc (M. Bostock), 1re lec., 782 ; 2e lec., 879 ; en comité, 3153 ; 3e lec., 3155.
Bill (n° 36) concernant la vente des billets de chemins de fer (M. Beattie), 1re lec., 782.
Bill (n° 37) amendant de nouveau la loi relative aux certificats délivrés aux capitaines et aux seconds de navires (sir Louis Davies), 1re lec., 811 ; 2e lec., 1602 ; en comité, 1602 ; 3e lec., 1605.
Bill (n° 38) amendant la loi relative aux havres, jetées et brise-lames de l'Etat (sir Louis Davies), 1re lec., 811 ; 2e lec., 1605 ; en comité, 1606 ; 3e lec., 1611.
Bill (n° 39) concernant l'inspection des bateaux à vapeur et l'examen et la délivrance de licences aux mécaniciens (sir Louis Davies), 1re lec., 812 ; 2e lec., 1611 ; en comité, 1611, 1798, 2181.
Bill (n° 40) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Pacifique et de l'Est (M. Fraser, Guysborough), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1044 ; retiré, 3205.
Bill (n° 41) concernant la *Dominion Building and Loan Association* (M. Maclean), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1044; en comité et 3e lec., 2205.
Bill (n° 42) concernant la Compagnie d'assurance des chemins de fer canadiens contre les accidents (M. Sutherland), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1045.
Bill (n° 43) concernant le bureau de commerce de la cité de Toronto (M. Maclean), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1045 ; en comité et 3e lec., 1833.
Bill (n° 44) à l'effet de ratifier un contrat passé entre la Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen à Milltown et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Wood, Hamilton), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1045 ; 3e lec., 3071.

BILLS—*Suite.*
Bill (n° 45) concernant la Compagnie du chemin de fer Méridional de la Colombie anglaise (M. Morrison), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1045 ; 3e lec., 3071.
Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Morrison), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1045 ; en comité, 3155 ; 3e lec., 3155.
Bill (n° 47) concernant la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest (M. Morrison), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1045 ; 3e lec., 3342.
Bill (n° 48) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Cowichan (M. McInnes), 1re lec., 839 ; 2e lec., 1045 ; en comité et 3e lec., 3156.
Bill (49) modifiant de nouveau l'acte de tempérance du Canada (M. McClure), 1re lec., 839.
Bill (n° 50) constituant en corporation la Compagnie du chemie de fer Ottawa, Montréal et Baie de James (M. Fraser), 1re lec., 921 ; 2e lec., 1045 ; en comité et 3e lec., 3519.
Bill (n° 51) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton (M. Clarke), 1re lec., 921 ; 2e lec., 1045 ; en comité et 3e lec., 3156.
Bill (n° 52) concernant la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan (M. MacPherson), 1re lec., 1010 ; 2e lec., 1148 ; en comité et 3e lec., 3342.
Bill (n° 53) pour constituer en corporation la *Prudential Life Assurance Co. of Canada* (M. Bain), 1re lec., 1095 ; 2e lec., 1297 ; en comité et 3e lec., 2205.
Bill (n° 54) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton (M. Oliver), 1re lec., 1187 ; 2e lec., 1298 ; en comité et 3e lec., 3156.
Bill (n° 55) concernant la Compagnie de prêts l'Atlas (M. Casey), 1re lec., 1187 ; 2e lec., 1298 ; en comité et 3e lec., 3951.
Bill (n° 56) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal à la ligne provinciale (M. Penny), 1re lec., 1187 ; 2e lec., 1298 ; en comité et 3e lec., 3519.
Bill (n° 57) concernant la Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents, dite des Manufacturiers, et changeant son nom en celui de " Compagnie de garantie et d'assurance contre les accidents de la Confédération du Canada " (M. Clarke), 1re lec., 1187 ; 2e lec., 1298 ; 3e lec., 2548.
Bill (n° 58) concernant la Compagnie du pont des hauteurs de Queenstown (M. Clarke), 1re lec., 1187 ; 2e lec., 1298 ; en comité et 3e lec., 3156.
Bill (n° 59) constituant en corporation la Compagnie d'assurance contre l'incendie " Victoria " (M. Quinn), 1re lec., 1187 ; 2e lec., 1298 ; 3e lec., 2548.
Bill (n° 60) amendant la loi des poids et mesures (M. Fortin), 1re lec., 1187 ; 2e lec., 2450.
Bill (n° 61) modifiant de nouveau la loi des marques de commerce et des dessins de fabrique (M. Bertram), 1re lec., 1194 ; 2e lec., 2451 ; en comité et 3e lec., 3639.
Bill (n° 62) pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du lac Tamaga-

BILLS—*Suite.*
mingue (M.McHugh), 1re lec., 1259 ; 2e lec., 1530 ; en comité et 3e lec., 3519.
Bill (n° 63) modifiant la loi concernant les étrangers et les mines (M. McMullen), 1re lec., 1260.
Bill (n° 64) concernant la Compagnie du chemin de fer de Victoria, Vancouver et de l'Est (M. McInnes), 1re lec., 1352 ; 2e lec., 1530 ; 3e lec., 3796.
Bill (n° 65) modifiant de nouveau la loi criminelle de 1892 (M. Davin), 1re lec., 1352.
Bill (n° 66) concernant la Compagnie du chemin de fer et du canal du Lac Manitoba (M. Rutherford), 1re lec., 1496 ; 2e lec., 1530 ; en comité et 3e lec., 3156 ; amendement du Sénat rejeté, 4164.
Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de London au lac Huron (M. Lister), 1re lec., 1496 ; 2e lec., 1530 ; en comité, 3519 ; 3e lec., 3520.
Bill (n° 68) concernant la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, et ayant pour but de changer son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort à la Gatineau" (M. Bourassa), 1re lec., 1496 ; 2e lec., 1530 ; 3e lec., 3796.
Bill (n° 69) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke (M. Britton), 1re lec., 1496 ; 2e lec., 1530 ; en comité, 4162 ; 3e lec., 4164.
Bill (n° 70) amendant l'acte concernant l'immigration chinoise de manière à étendre son application à l'immigration japonaise (M. McInnes), 1re lec., 1496.
Bill (n° 71) amendant l'acte concernant les poids et mesures (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 1497 ; 2e lec., 1826 ; en comité, 1826, 1834, 2669, 5725 ; 3e lec., 5725.
Bill (n° 72) amendant l'acte concernant la falsification des aliments (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 1502 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 4137.
Bill (n° 73) amendant l'acte concernant l'inspection du gaz (sir Henri Joly de Lotbinière), 1er lec., 1503 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 1847.
Bill (n° 74) amendant l'acte concernant l'inspection du pétrole (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 1503 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 1847.
Bill (n° 75) amendant l'acte concernant le revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 1504 ; 2e lec., 1848 ; en comité et 3e lec., 1849.
Bill (n° 76) abolissant le fonds de retraite des administrations publiques et contenant certaines dispositions relatives à la retraite des membres de ces administrations (M. Mulock), 1re lec., 1504 ; m. pour 2e lec., 5503 ; 2e lec., 5531 ; en comité, 5531 ; amendement, 5544 ; en comité, 5907 ; m. pour 3e lec., 6021 ; m.-Bell (Pictou), 6022 ; 3e lec., 6023.
Bill (n° 77) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Toronto à la baie d'Hudson (M. Maclean), 1re lec., 1585 ; 2e lec., 1683 ; m. pour comité, 3952 ; en comité et 3e lec., 3991 ; amendements du Sénat laissés en suspens, 5131 ; adoption des amendements faits par le Sénat, 5445.

BILLS—*Suite.*
Bill (n° 78) concernant la Compagnie du pont et du prolongement du chemin de fer de Saint-Jean (M. Ellis), 1re lec., 1585 ; 2e lec., 1684 ; en comité et 3e lec., 3519.
Bill (n° 79) constituant en corporation la Compagnie du pont Union de Windsor à Détroit (M. Graham), 1re lec., 1585 ; 2e lec., 1684.
Bill (n° 80) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York (M. Belcourt), 1re lec., 1585 ; 2e lec., 1684 ; en comité et 3e lec., 3519.
Bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des Comtés du Sud (M. Préfontaine), 1re lec., 1585 ; 2e lec., 1684 ; 3e lec., 5063.
Bill (n° 82) tendant à protéger le Canada contre l'introduction d'un insecte destructeur connu sous le nom de "kermès de San-José" (M. Fisher), 1re lec., 1645 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 1665.
Bill (n° 83) à l'effet d'empêcher la spéculation illégitime dans la vente du beurre et du fromage (M. Parmalee), 1re lec., 1726 ; 2e lec., 2451.
Bill (n° 84) relatif à la faillite (M. Fortin), 1re lec. et discours, 1728.
Bill (n° 85) amendant le chapitre 99 des Statuts revisés du Canada, portant le titre de "loi générale d'inspection" (M. Penny), 1re lec., 1756 ; m. pour retirer le bill 2245.
Bill (n° 86) concernant la Compagnie du pont de Brockville et Saint-Laurent (M. Wood, Brockville), 1re lec., 1798 ; 2e lec., 1931 ; en comité et 3e lec., 3519.
Bill (n° 87) pour venir en aide à Augustus-Baldwin Hart (M. Landerkin)—(sur division), 2e lec., 2450 ; 3e lec., 3071.
Bill (n° 88) pour constituer en corporation la Compagnie de prêts et d'épargnes du Canada Contral (M. Casey), 2e lec., 1931 ; en comité et 3e lec., 3951.
Bill (n° 89) modifiant le code criminel de 1892, concernant les coalitions pour restreindre le commerce (M. Sproule), 1re lec., 1932.
Bill (n° 90) concernant les corporations secrètes et les agences mercantiles (M. Sproule), 1re lec., 1932.
Bill (n° 91) constituant en corporation la Compagnie de mines, de terres et de transport du Klondike à la rivière de la Paix (M. Davis), 1re lec., 2092 ; 2e lec., 2450 ; en comité 3606 ; 3e lec., 3611.
Bill (n° 92) constituant en corporation la Compagnie de transit Canada-Atlantique (M. Choquette), 1re lec., 2092 ; 2e lec., 2205 ; en comité et 3e lec., 3519.
Bill (n° 93) concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien (M. Logan), 1re lec., 2092 ; 2e lec., 2205 ; 3e lec., 3796.
Bill (n° 94) autorisant la Compagnie du chemin de fer Oriental du Canada à transférer son chemin à la Compagnie de chemin de fer et de manufacture Alexander Gibson (M. Fraser, Guysborough), 1re lec., 2092 ; 2e lec., 2205 ; en comité et 3e lec., 3991.
Bill (n° 95) constituant en corporation la *Great Commonwealth Development and mining Company*, et changeant son nom en celui de Compagnie du chemin de fer Alberta au

BILLS—*Suite.*
Yukon (M. Gibson), 1re lec., 2092; 2e lec., 2205; bill retiré, 5410.
Bill (n° 96) constituant en corporation la Compagnie d'acier nickelé du Canada (M. Wood, Hamilton), 1re lec., 2092; 2e lec., 2206; m. pour comité, 3071, 3144; en comité 3518; 3e lec., 3519.
Bill (n° 97) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer électrique de la Rive Nord (M. Préfontaine), 1re lec., 2092; 2e lec., 2206; 3e lec., 5064; amendement Savard, 6779.
Bill (n° 98) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Edmonton à la rivière de La Paix (M. MacPherson), 1re lec., 2092; 2e lec., 2205; retiré, 4267.
Bill (n° 99) constituant en corporation la Compagnie du canal du Lac Champlain et du Saint-Laurent (M. Préfontaine), 1re lec., 2092; 2e lec., 2326; en comité, 5498, 6024, 6222; 3e lec., 6487.
Bill (n° 100) concernant la Compagnie de force motrice de Hamilton et du Lac Erié (M. MacPherson), 1re lec., 2093; 2e lec., 2206; 3e lec., 3071; adoption de l'amendement fait par le Sénat, 3991.
Bill (n° 101) concernant le havre de Saint-Jean (M. Ellis), 1re lec., 2093; 2e lec., 2657; 3e lec., 4383.
Bill (n° 102) constituant en corporation la Compagnie des filatures de coton de Montmorency (M. Penny), 1re lec., 2093; 2e lec., 2658; en comité et 3e lec., 3611.
Bill (n° 103) à l'effet de ratifier certains actes de la législature de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Baunswick, en tant qu'ils se rapportent aux commissaires des égouts de Missaquash (M. Logan), 1re lec., 2093.
Bill (n° 104) concernant la Compagnie du canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (M. Belcourt), 1re lec., 2413; 2e lec., 2658; en comité et 3e lec., 4658.
Bill (n° 105) concernant la Compagnie du chemin de fer de ceinture de l'Ile de Montréal (M. Sutherland), 1e lec., 2414; 2e lec., 2658; en comité et 3e lec., 4164; amendements du Sénat adoptés, 5130.
Bill (n° 106) modifiant l'acte concernant le cabotage canadien (sir Charles-Hibbert Tupper), 1re lec., 2415.
Bill (n° 107) constituant en corporation la Compagnie de transport au Yukon par voie de terre (M. Domville), 1re lec., 2452; 2e lec., 2658.
Bill (n° 108) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest (M. Belcourt), 1re lec., 2452; 2e lec., 2658.
Bill (n° 109) constituant en corporation la Compagnie anglo-américaine d'éclairage et de force motrice (M. Rosamond), 1re lec., 2452; 2e lec., 2658; en comité et 3e lec., 3951.
Bill (n° 110) modifiant de nouveau l'acte des postes (M. Mulock), 1re lec., 2509; m. pour 2e lec., 4797; 2e lec., 4839; m. pour comité, 4965; en comité, 4997, 5100; amendements ajoutés, 5164; 3e lec., 5321.

BILLS—*Suite.*
Bill (n° 111) du Sénat, destiné à mieux assurer la protection de certains pêcheurs (sir Louis Davies), 2e lec., 4138; en comité, 4142; 3e lec., 4274.
Bill (n° 112) pour faire droit à Edwin Heyward (M. Belcourt), 1re lec., 2852; 2e lec., 3156; 3e lec., 3611.
Bill (n° 113) constituant en corporation la haute cour subsidiaire de l'ordre ancien des Forestiers dans la Confédération du Canada (M. Sutherland), 1re lec., 2728; 2e lec., 3156; en comité et 3e lec., 4840.
Bill (n° 114) modifiant de nouveau l'acte concernant la Commission géologique (M. Sifton), 1re lec., 2938; 2e lec. et en comité, 4136; 3e lec., 4137.
Bill (n° 115) concernant la Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon britannique, et changeant son nom en celui de Compagnie du Pas-de-White et du Yukon (M. Wood, Hamilton), 1re lec., 3024; 2e lec., 3156.
Bill (n° 116) constituant en corporation l'Institut canadien des mines (M. Sutherland), 1re lec., 3024; 2e lec., 3156; en comité et 3e lec., 3951.
Bill (n° 117) constituant en corporation la Banque du Klondike et de Dawson-city (M. Morrison), 1re lec., 3024; 2e lec., 3156; en comité et 3e lec., 4445.
Bill (n° 118) constituant en corporation la Compagnie d'éclairage électrique et de tramway de Dawson-city (M. Morrison), 1re lec., 3025; 2e lec., 3156; renvoyé au comité des bills d'intérêt privé, 3342; renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, 4162; en comité, 6028; 3e lec., 6222.
Bill (n° 119) constituant en corporation la Compagnie de télégraphe de Dawson-city et de Victoria (M. Morrison), 1re lec., 3025; 2e lec., 3343; en comité et 3e lec., 4658.
Bill (n° 120) concernant la Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord (M. Hurley), 1re lec., 3205; 2e lec., 3343; en comité, 4658; 3e lec., 4659.
Bill (n° 121) concernant la prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente des spiritueux (M. Fisher), 1re lec., 3191; m. pour 2e lec., 4058; 2e lec., 4087; en comité, 4094; m. pour 3e lec., 5244; 3e lec., 5254.
Bill (n° 122) constituant en corporation la Société de bienfaisance de la Grande Loge Suprême des "Sons of England" (M. Landerkin), 1re lec., 3483; 2e lec., 3611; m. pour comité, 5254; en comité, 5443; 3e lec., 5498.
Bill (n° 123) concernant la Compagnie électrique de Dawson-city (M. McInnes), 1re lec., 3675; m. pour 2e lec., 3796; renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, 3796; en comité, 6222; 3e lec., 6227.
Bill (n° 124) du Sénat, constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer, de navigation et de mines de l'Alaska et du Yukon (M. Casey), 1re lec., 3762; 2e lec., 3992; en comité, 6227; 3e lec., 6488.
Bill (n° 125) destiné à amender l'acte constituant en corporation la Compagnie du pont

BILLS—*Suite.*
interprovincial (M. Campbell), 1re lec., 3849; 2e lec., 4165; 3e lec., 5780.
Bill (n° 126) concernant la Compagnie du chemin de fer et de mines de la Saskatchewan, et changeant son nom en celui de Compagnie de chemin de fer et de mines Saskatchewan, Pacifique (M. Landerkin), 1re lec., 3915; 2e lec, 3992; 3e lec., 5780.
Bill (n° 127) modifiant de nouveau l'acte des pêcheries (sir Louis Davies), 1re lec., 3915; 2e lec., en comité et 3e lec., 4288.
Bill (n° 128) modifiant de nouveau l'acte concernant l'inspection générale (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 3915; 2e lec., 5184; en comité, 5185; 3e lec., 5190.
Bill (n° 129) pour amender l'acte concernant les territoires du Nord-Ouest (M. Davin), rayé de l'ordre du jour, 3986.
Bill (n° K 129) du Sénat, constituant en corporation la Compagnie manufacturière de la Tobique (M. Taylor), 2e lec., 4383; en comité et 3e lec., 5448.
Bill (n° 130) pour amender de nouveau l'acte concernant les terres fédérales (M. Sifton), 1re lec., 4054; 2e lec. et en comité, 5159; 3e lec, 5254.
Bill (n° 131) pour amender de nouveau l'acte concernant les territoires du Nord-Ouest (M. Sifton), 1re lec., 4056; 2e lec. et en comité, 5166; 3e lec., 5268.
Bill (n° 132) pour amender de nouveau l'acte des titres de biens-fonds de 1894 (M. Sifton), 1re lec., 4057; 2e lec., 5176; en comité, 5177; 3e lec., 5254.
Bill (n° 133) établissant de nouvelles dispositions au sujet des concessions de terres aux miliciens en activité de service dans le Nord-Ouest (M. Sifton), 1re lec., 4057; 2e lec. et en comité, 5179; 3e lec., 5254.
Bill (n° 134) modifiant de nouveau le code criminel, 1892 (M. Flint), 1re lec., 4130.
Bill (n° 135) modifiant de nouveau l'acte concernant les havres, quais et brise-lames de l'Etat (sir Louis Davies) 1re lec., 4267; 2e lec., en comité et 3e lec., 4628.
Bill (n° 136) modifiant de nouveau l'acte concernant la protection des eaux navigables (sir Louis Davies), 1re lec., 4267; 2e lec. et en comité, 4628; 3e lec., 4633.
Bill (n° 137) à l'effet de faire revivre et amender les actes concernant la Compagnie du chemin de fer International Radial (M. MacPherson), 1re lec., 4530; 2e lec., 4815; 3e lec., 5780.
Bill (n° 138) modifiant de nouveau l'acte relatif aux compagnies (M. Fielding), 1re lec., 4568; 2e lec., en comité et 3e lec., 4633.
Bill (n° 139) constituant en corporation la Compagnie anglo-française de télégraphe (M. Morrison), 1re lec., 4619; 2e lec., 5064; 3e 6488.
Bill (n° 140) pour amender l'acte de la milice —allocations à l'officier-commandant (M. Borden), 1re lec., 4633; 2e lec., en comité et 3e lec., 5184.
Bill (n° 141) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest, du Sénat (M. Morrison), 1re lec., 4796; 2e lec., 5154; en comité, 6488, 6731; (amendements), 6778.

BILLS—*Suite.*
Bill (n° 142) pour autoriser les commissaires du havre de Québec à faire un emprunt (M. Dobell), 1re lec., 4839; 2e lec., 5412; en comité, 5414; 3e lec., 5601.
Bill (n° 143) du Sénat, amendant la loi fédérale relative à la preuve, 1893 (M. Fitzpatrick), 1re lec., 5031; 2e lec., 5417; 3e lec., 5603.
Bill (n° 144) amendant de nouveau la loi concernant les sauvages (M. Sifton), 1re lec., 4924; m. pour 2e lec., 5180; 2e lec. et en comité, 5182; 3e lec., 5254.
Bill (n° 145) amendant de nouveau la loi des chemins de fer (M. Blair), 1re lec., 4925; 2e lec. et en comité, 5184; en comité, 5254.
Bill (n° 146) amendant la loi de 1894 et de 1995 concernant l'irrigation au Nord-Ouest (M. Sifton), 1re lec., 4926; 2e lec., 5322; en comité, 5323; 3e lec., 6034; amendement du Sénat, 6779.
Bill D (n° 147) du Sénat, pour faire droit à James Pearson (M. Sutherland), 1re lec., 5097; 2e lec., 5112; en comité et 3e lec., 5444.
Bill (n° 148) concernant le contrat de transport entre Sa Majesté et la Compagnie du chemin de fer Grand Nord de Winnipeg (M. Blair), 1re lec., 5097; 2e lec., 5414; en comité et 3e lec., 5415.
Bill (n° 149) pour autoriser certains contrats avec les compagnies de steamers pour l'installation d'entrepôts frigorifiques (M. Fisher), 1re lec., 5154; 2e lec. et en comité, 5847; 3e lec., 5864.
Bill (n° 150) amendant la loi concernant les juges des cours provinciales (M. Fitzpatrick), 1re lec., 5375; m. pour 2e lec., 5851; 2e lec., 5895; en comité, 5895, 5897.
Bill (n° 151) du Sénat, pour constituer en corporation la Compagnie de chemin de fer, de navigation, de commerce et de mines du Pacifique et du Yukon (M. Rosamond), 1re lec., 5410; 2e lec., 5502.
Bill (n° 152) modifiant de nouveau l'acte des douanes (M. Paterson), 1re lec., 5489; 2e lec. et en comité, 6034; 3e lec., 6049.
Bill (n° 153) pour protéger davantage les douanes et les pêcheries (M. Paterson), 1re lec., 5490; 2e lec., en comité et 3e lec., 6049.
Bill (n° 154), du Sénat, relatif au gouvernement du district du Yukon (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 5597; 2e lec., 5847; 3e lec., 5864.
Bill (n° 155), du Sénat, modifiant le chapitre 11 des statuts de 1897 et restreignant l'importation et l'emploi des aubains (M. Fielding), 1re lec., 5721; 2e lec. et en comité, 6051; 3e lec., 6093.
Bill (n° 156), du Sénat, relatif à la reconnaissance des criminels (M. Fielding), 1re lec., 5721; 2e lec., 6049; en comité, 6050; 3e lec., 6051.
Bill (n° 157), concernant le remboursement des deniers avancés à la Compagnie du pont et du prolongement du chemin de fer de Saint-Jean (M. Fielding), 1re lec., 5725; 2e lec., 5911; en comité et 3e lec., 6093.
Bill (n° 158) pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer London et Lac Huron (M. Lister), 1re et 2e lec., en comité et 3e lec., 5746.

BILLS—*Suite.*
Bill (n° 159) relatif aux primes à accorder au fer et à l'acier fabriqués au Canada (M. Paterson), 1re et 2e lec., 5847; 3e lec., 5864.
Bill (n° 160) concernant les frontières de la province de Québec (M. Sifton), 1re lec., 5867; 2e lec. et en comité, 6448; 3e lec., 6548.
Bill (n° 161) concernant le paiement des subventions votées pour aider à l'exécution des travaux publics (M. Blair), 1re lec. 5987; m. pour 2e lec., 6448; 2e lec., en comité et 3e lec., 6585.
Bill (n° 162) pour confirmer un jugement en faveur de la Compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic (M. Fitzpatrick), 1re et 2e lec., en comité et 3e lec., 6049.
Bill (n° 163) accordant une nouvelle aide aux commissaires du havre de Montréal (M. Fielding) 1re et 2e lec., 6092; en comité, 6242; 3e lec., 6298.
Bill (n° 164) pour amender l'acte des compagnies (M. Fielding), 1re lec., 6160; 2e lec., en comité et 3e lec., 6500.
Bill (n° 165) relatif aux compagnies de prêt (M. Fielding), 1re lec., 6160.
Bill (n° 166) concernant la sciure de bois jetée dans les rivières navigables (sir Louis Davies), 1re lec., 6186; 2e lec., en comité et 3e lec., 6500.
Bill (n° 167) autorisant le directeur général des Postes à établir un système de distribution spéciale (M. Mulock), 1re lec., 6446; 2e lec., en comité et 3e lec., 6593.
Bill (n° 168) concernant le fonds des écoles du Manitoba (M. Fielding), 1re lec., 6496; m. pour 2e lec., 6586; 2e lec. et en comité, 6592.
Bill (n° 169) concernant le compte de la dette du Manitoba (M. Fielding), 1re lec., 6498; 3e lec., 6593.
Bill (n° 170), du Sénat, modifiant de nouveau l'acte concernant les employés publics (M. Fielding), 1re lec., 6545; 2e lec. et en comité, 6594; 3e lec., 6596.
Bill (n° 171) destiné à amender le tarif des douanes de 1897 (M. Fielding), 1re lec., 6598.
Bill (n° 172) destiné à amender la loi concernant le revenu de l'intérieur (M. Fielding), 1re lec., 6598; 2e lec., en comité et 3e lec., 6777.
Bill (n° 173) amendant de nouveau la loi relative au Sénat et à la Chambre des Communes (M. Fielding), 1re lec., 6665; en comité et 3e lec., 6779.
Bill (n° 174), subsides (M. Fielding), 1re lec., 6838; 2e lec., en comité et 3e lec., 6841.
BILLS d'intérêt privé (m. Scriver), 810, 839; (m.-Landerkin), 1585, 4350; (int.-Belcourt), 6496.
BILLS sanstionnés, 6866.
BODDY, Samuel—garde-pêche (int.-Taylor), 3157.
BOIS, droits sur le—T. N.-O. (int.-Davis), 3613.
BOUÉES—Havre d'Arichat (int.-Gillies), 4623.
BOUÉES sur le Saint-Laurent (int.-Bergeron), 2860.
BOYER, Toussaint, maître éclusier sur le canal de Beauharnois (int.-Bergeron), 3160.
BRISE-glace—Sainte-Anne de Sorel (sub.), 4924.
BRISE-lames de l'Ardoise—Réparations (int.-Gillies), 841; (sub.), 4889.
BRISE-lames de Belle-Rivière, I.P.-E. (int.-Martin), 1538, 1757, 1760.
" de Brae (sub.), 4899.
" du Cap-Tourmentin (sub.), 4906.
" de Chapel-Cove, Cap-Breton (int.-Gillies), 3761.
" à Gabarus (int.-McDougall), 3615.
" de Météghau—Réparations (sub.), 4887.
" de New-Harbour (sub. et débat), 6603.
" de Port-Latour (sub.), 4895.
" de Port-Morien (int.-McDougall), 3615.
" de Souris (sub.), 4896.
" de Summerside (m.-Powell), 2429.
" de Tignish—Soumissions (int.-Martin), 926; (sub.), 4898.
" de Trout-Cove (int.-Tupper), 3302.
" de Wood-Islands, I.P.-E. (int.-Martin), 2024.
BUDGET (int.-Foster), 1671, 2456; (m.-Cartwright), 2666; (maladie de M. Foster), 2732.
" supplémentaire pour l'exercice finissant le 30 juin 1898 (message de S.E.), 4927.
" de 1898-99 (message de S.E.), 2326, 5596.
BUDGÉTAIRE, exposé (discours de M. Fielding), 2675; (discours par M. Foster, 2764; sir Richard Cartwright, 2793; sir Charles Tupper, 2811; M. Paterson, 2862; M. Wallace 2906; M. Macdonald (Huron), 2927; M. Craig, 2960; M. McMullen, 2986; M. Bennett, 3003: M. McMillan, 3013; M. Kloepfer, 3022; M. Taylor, 3027; M. Frost, 3038: M. Sproule, 3053, 3071; M. Tarte, 3078; M. Lemieux, 3083; M. Clancy, 3087.
BUDGETS supplémentaires de 1897-98 et 1898-99—Message de S.E., 6419.
BUREAU de douanes à Chambord (int.-Casgrain), 1262.
" de poste d'Arnprior—Inspecteur (int.-Taylor), 3613.
" de poste d'Ashcroft (int.-Prior), 2663.
" de poste de Belleville—Destitutions (observations-Corby), 5313; (débat), 5393.
" de poste de Berthier (int.-Beausoleil), 3161, 5221.
" de poste de Double-Hill, I.P.-E. (int.-Martin), 1668.
" de poste de Militia-Point, N.-E. (int.-Gillies), 2852.
" de poste d'Oak-Bay-Mills (int.-McAlister), 3301, 3404, 4272, 4628.
" de poste du Portage-la-Prairie (sub.), 4765.
" de poste de Rouleau (int.-Davin), 4353.
" de poste de Saint-Michel-de-Napierville (int.-Bergeron), 1264.
BUREAUX de poste fermés (int.-Taylor), 3399.

CABLE sous-marin—Ile Deer (int.-Ganong), 3614.
CABLE transatlantique (int.-McNeill), 6194.
CABLE transpacifique entre la Colombie anglaise et l'Australie (int.-Beattie), 2432; (int.-Casey), 4544; (observations-Casey, débat et lettre de M. Sandford Fleming), 5375; (m.-Casey pour impressions de documents), 5410; (int.-McNeill), 6424.
CABOTAGE canadien (B.-Tupper), 2415; lettre du capitaine Irving, 2415; lettre du percepteur des douanes, 2416; lettre du ministre de l'Intérieur, 2416; lettre du capitaine Irving au ministre des Douanes, 2416 et suiv.; loi

CABOTAGE canadien—*Suite.*
des Etats-Unis, 2417 ; décision relative à une saisie faite en Californie, 2417 ; art. du *Post Intelligencer* de Seattle, 2419 ; dépêche de Washington, 2419 ; bill présenté au Congrès des Etats-Unis par M. Payne, 2420 ; rapport du secrétaire Gage, 2422.
CAISSES d'épargnes postales (int.-Davin), 4621, 5621.
CAMPO-Bello, île de —Téléphone (int.-Ganong), 3614.
CAMPS de brigade, 3e district (int.-Guillet), 5031.
CANAL de Cornwall—Agrandissement (sub.), 5680 ; réparations aux écluses n° 15 et 17 (sub.), 5699.
" des Galops—Redressement et approfondissement (sub.), 5685.
" de Grenville—Agrandissement (sub.), 5697.
" du lac Champlain au fleuve Saint-Laurent (B.-Préfontaine), 2092, 2326, 5498 ; (int.-Monk), 5780.
" de Lachine—Approfondissement de la rivière Saint-Pierre (sub.), 5696.
" de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne (int.-Belcourt), 3163 ; (discours par MM. Poupore, Belcourt, Charlton, Haggart, Tarte, Laurier), 5622.
" Murray : pour un débarcadère flottant au bureau du percepteur (sub.), 5700.
" de Saint-Pierre (int.-Gillies), 1152.
" du Sault-Sainte-Marie—Construction (sub.), 5695.
" de Soulanges—Demande de soumissions (int.-Bergeron), 3612 ; dépenses (int.-Bergeron), 4458 ; construction (sub.), 5603, 5660.
" de la Vallée de la Trent (int.-Corby), 2430 ; (sub.), 5685.
" de Williamsburg : pour un lève-porte et un lève-pierre combinés pour le service sur les biefs de rivière ; pour construire une paire de portes pour l'écluse (sub.), 5700.
CANAUX, ouverture des (int.-Quinn), 2328 ; (int.-Maclean), 2859.
CANDIDATURE de M. Dalton McCarthy à Brandon (int.-Davin), 3995.
CAOUTCHOUC, droits imposés sur les articles en (observations-Osler), 5771.
CAP-BRETON—Changements dans le département de la Marine (int.-McDougall), 579.
CARABINIERS, associations des (sub.), 5714.
CARTOUCHES, fabrique de (sub.), 5714.
CENDRES, inspection des (int.-Préfontaine), 3159.
CENS ÉLECTORAL (B.-Fitzpatrick), 261 ; (débat), 1957 ; (citations de journaux par M. Bennett), 2008 ; (traduction de l'annexe—int.-Casgrain), 2096 ; (reprise du débat), 2183 ; citation, par M. Mills, des paroles prononcées à Annapolis par le ministre des Finances, 2184, 2212, 2330 ; amendement-Powell, 2362, 2524 ; art. du *Bulletin*, cité par M. Kaulbach, cens électoral, 2525 ; (en comité), 2533, 2558, 3405, 3494, 3521, 3681 ; amend.-McInerney, 3681 ; (en comité), 3767, 3796, 3853, 4568 ; impressions des listes, amendements cités, 4568 ; m. pour 3e lec., 4928 ; citation : affidavit de D.-H. McFadden, *re* listes des électeurs d'Emerson, 4930 ; amend.-Tupper sur 3e lec., 4932 ; 3e lec., 4965 ; amend. du Sénat, 6498, 6549, 6572, 6782 ; (int.-Foster), 6839.
CERTIFICATS aux capitaines et aux seconds de navires (B.-sir Louis Davis), 811, 1602.
" de francs mineurs (int.-Maclean), 2853, 4458.
CHAMBORD, entrepôt de douanes à (int.-Marcotte), 3615.
CHAMP de tir de Saint-Luc (int.-Monk), 4839.
CHARLESON, J. B. (int.-Foster), 6690.
CHAUFFAGE — Combustible — Edifices fédéraux (sub.), 4876.
CH. DE FER Canadien du Pacifique—Terres (int.-Jameson), 1152.
" Canadien du Pacifique (B.-Morrison), 3155.
" du Cap-Breton—Crédit voté pour le *hard-pan* (int.-McLennan), 4459.
" de Ceinture de l'Ile de Montréal (B.), 5130.
" Chignectou (int.-Lister—Art. de la *Gazette* de Montréal), 4927.
" du Comté de Drummond (int.-Foster), 405, 2327 ; (m.-Laurier pour enquête), 436 ; (rapport du comité d'enquête—Emploi d'un sténographe), 1094 ; (int.-Foster—2e convention), 2859 ; (int.-Tupper—Rapport de l'enquête publié dans le *Globe*), 4446 ; (m.-Lister), 5723, 6184, 6546.
" Grand-Nord de Winnipeg (B.-Blair), 5414.
" de l'Ile du Prince-Edouard (int.-Macdonald), 2020 ; (pour raccourcir la ligne-mère en rectifiant certaines courbes sur cette ligne, et pour nouveau matériel roulant (sub.), 5592.
" Intercolonial—Montage de locomotives (int.-Tupper), 1148 ; matériel roulant (sub.), 6652.
" de Kingston à Pembroke (B.-Britton), 4162.
" du Lac-Témiscamingue (int.-Poupore), 2023.
" des Laurentides (int.-Gauthier), 4268.
" du littoral de la Colombie anglaise à la Stikine (int.-Maclean), 923.
" London et Lac-Huron (B.-Lister), 3519.
" Manitoba et Nord-Ouest (int.-Davis), 1670 ; (observ.-Davis), 6500.
" Nakusp et Slocan (B.-MacPherson), 3342.
" Ontario et Rivière à La Pluie (B.-Sutherland, renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes), 1529 ; m. pour comité et débat, 2055, 2206, 2245 ; (amend.-Maclean), 2299.
" Pas-du-Nid-de-Corbeau — Convention (int.-McInnes), 1757 ; somme payée au chemin de fer Canadien du Pacifique (int.-Foster), 2939 ; J. B. Charleson et l'engagement des ouvriers (int.-Foster), 6690 ; décès d'ouvriers (m.-Bell), 3164 ; traitement des journaliers employés sur ce chemin de fer (observ.-Wallace), 6811 ; (int.-Richardson), 5421
" Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan (observations-Davis et citations), 3675 ; (observations-Osler), 3849.
" entre Southport et Murray-Harbour, I. P.-E. (int.-Martin), 841.

CH. DE FER du Sud de la Nouvelle-Ecosse (int.-Kaulbach), 6807.
" Toronto et Baie d'Hudson (B.-Clarke), 1585, 1683, 3952; extrait de la charte, 3953, 3991; amendements du Sénat, 5131, 5445.
" de la Valée de la Rivière de la Chaudière (B.-Bostock), 2548, 2596, 2895, 3063.
" amendement à la loi relative aux (B.-Blair), 4925.
CHEMINS de fer et Canaux—ministère (sub.), 3947, 3983.
CHEMINS de fer—Politique du gouvernement (int.-Davin), 2329.
CHEMINS de fer du Grand-Tronc et du Pacifique—Raccordement à North-Bay (int.-Maclean), 3767.
CHEMINS de fer—Grand-Tronc et Parry-Sound, et Grand-Tronc et chemin de fer canadien du Pacifique (int.-Maclean), 389.
CHEMIN à traîneau de la rivière Stikine au lac Teslin (int.-Foster), 1022, 2328.
CHEMISES et faux-cols—Industrie (*Débat* sur observations-Monk), 5725.
CHENAL des navires dans le fleuve Saint-Laurent (sub.), 4383.
CHENAL du nord—Redressement et approfondissement (sub.), 5681.
CHEVAUX importés des Etats-Unis (int.-Martin), 3404.
CHEVAUX en pâturage (int.-McCleary), 2018.
CITATIONS:—Discours de M. Chamberlin, par M. McNeill, 356, 357, 358; par M. McMullen, 362; câblegramme de la *Gazette*, par M. McMullen, 363; discours de M. Denison, par M. McMullen, 364; articles du tarif sur lesquels les droits ont été abaissés, 365; réductions dans certains services, 366; discours Chamberlain, par M. Bergeron, 374; citation d'une lettre de M. Hamilton Smith par M. Maclean, 732; lettre de M. Wm Baillie, par M. Paterson, 772; discours de M. Sumner par M. Haggart, 591; par M. Russell, 670 et suiv.; discours de M. Blake par M. Russell, 672 et suiv.; lettres Davis et Forget, par M. Davin, 845; article du *Star*, les *whale-backs*, par M. McDougall, 905; art. du *Times* de la Saskatchewan sur le débit de liqueurs dans le Yukon, par M. Davis, 1011; art. du *Witness*, règlements douaniers des Etats-Unis au Fort-Wrangel, par sir Charles Tupper, 1021; art. de *La Presse* sur le Yukon, par M. Davin, 1061; art. du *Globe* sur le Yukon, par M. Borden (Halifax), 1083; Art. du *Witness*, Yukon, par M. Borden (Halifax), 1084; télégramme du *Citizen*—pêcheries de l'Atlantique—par M. Russell, 1095; "Wheaton on International Law", par M. Fitzpatrick, 1160; "Phillimore", par M. Fitzpatrick, 1160; "Thomas Jefferson", par M. Fitzpatrick, 1161; lettre de sir John-A. Macdonald au Dr Tupper, 27 avril 1871, par M. Fitzpatrick, 1163; "Hale", par sir Charles-Hibbert Tupper, 1180; art. de M. Walcot dans le *World* de New-York, par sir Charles-Hibbert Tupper, 1196; lettre de lord Lytton, par sir Charles-Hibbert Tupper, 1201; discours de M. Mackenzie à Kingston en 1878, par sir Charles-Hibbert Tupper.
CITATIONS—*Suite*.
1207; "Crittenden", par sir Charles-Hibbert Tupper, 1215; rapport du secrétaire Gage, par sir Charles-Hibbert Tupper, 1220; bill des E.-U. relatif au homestead dans l'Alaska, par sir Charles-Hibbert Tupper, 1221; télégrammes du ministre de l'Intérieur, par sir Charles Tupper, 1223, etc.; paroles de sir Donald Smith—traité de Washington—rapportées par le *Globe*, 1226; Hall, par sir Charles-Hibbert Tupper, 1227; dépêche *Shirt Sleeves Despatch*, du général Sherman, commentaires de M. Chamberlain, par sir Charles-Hibbert Tupper, 1228; lettre de sir John-A. Macdonald à sir Charles Tupper, par M. Tarte, 1235; art. du *Globe*—Tarif des chemins de fer et les colons du Manitoba, par M. Maclean, 1266; télégramme de Victoria, C.-A., en date du 3 mars 1898, par M. Oliver, 1290; art. du *Colonist* de Victoria, C.-A., par M. Maxwell, 1314, 1317, 1321; paroles d'un fabricant de Montréal, par M. Maxwell, 1318; paroles de M. Edward Gurney, président de la chambre de commerce de Toronto, 1321: art. du *Globe* du 29 août 1888, par M. Foster, 1373; art. du *Globe* du 15 février 1898, par sir Charles Tupper, 1470, 1471; mémoire de M. Moberly, par M. Davis, 1491; télégramme de la presse de New-York, par sir Charles Tupper, 1495; art. du *Globe* sur les transports, par M. Maclean, 1508; art. de la loi du Manitoba concernant les chemins de fer, par M. Jameson, 1544; résolution de l'institut agricole du Portage-la-Prairie, par M. Rutherford, 1550; cas soumis à la commission des chemins de fer l'Iowa, par M. Rutherford, 1552 et suiv.—art. du *Herald* de Hamilton—assemblée, par M. Maclean, 1561; art. de journaux, sciage du bois, par M. Britton, 1586 et suiv.; lettre "exportation de bois", par M. Sproule, 1592; contrat supplémentaire—bill du chemin de fer du Yukon, par M. Blair, 1597; compte rendu du *Trade Bulletin* de Montréal—assemblée des commerçants de beurre et de fromage, par M. Parmalee, 1726; paroles du prof. Robertson, par M. Parmalee, 1726; paroles de M. E.-B. Greenshields, marchand (faillite), par M. Fortin, 1732; lettre de M. Hadrill (faillite), par M. Fortin, 1732; lettre de S. Côté (faillite), par M. Fortin, 1733; principe énoncé par M. Robson (faillite), par M. Fortin, 1733; art. du *Star* (faillite), par M. Monk, 1747; diverses entrevues au sujet du transport des grains, par M. Richardson, 1785 et suiv.; lois du Minnesota au sujet des entrepôts et du grain, par M. Richardson, 1792; lettre à M. Richardson et art. des lois du Minnesota, 1792 et suiv.; 2e lettre, 1794; Bourinot, p. 199, par sir Charles-Hibbert Tupper, 1859; Leake, livre de 1892, page 114, par sir Charles-Hibbert Tupper, 1861; art. du *Star* l' "Orateur et ses lunettes", part M. Bennett, 1866; art. de l'*Evening News* de Toronto, par M. Bennett, 1867; expédition de bestiaux du Canada en Irlande, par M. Hughes, 2097; art. de la *North American Review*, écrit par M. Horace Plunkett, 2127; art. du

CITATIONS—*Suite.*
Farmer's Sun, 2153 ; compte rendu d'une assemblée tenue à Saint-Georges publié par l'*Expositor* de Brantford, 2154 ; art. de l'*Ouest Canadien* sur la langue française, par M. Monk, 2180; paroles prononcées à Annapolis par le ministre des Finances, 2184 ; affidavit de E.-H. Armstrong, cité par M. Mills, 2188 ; commentaires de l'affidavit par un journal, 2189 ; divers affidavit cités par M. Mills—cens électoral, 2191 et suiv. ; amendement fait au bill Thompson relatif au cens électoral (1894) cité par M. Mills, 2197 ; art. de la loi du cens électoral, N.-E., par M. Mills, 2199 ; paroles de M. Purdy et du procureur général de la Nouvelle-Ecosse sur l'acte du cens électoral provincial, par M. Mills, 2199 et suiv. ; paroles de M. Blanchard, 2201 ; paroles de M. Greenway en 1886 (cens électoral), 2226 ; amendement Martin à la loi du cens électoral du Manitoba, 2226 ; paroles de M. Howland, à Toronto, listes électorales, 2233 ; extrait d'un ouvrage de M. Hadley sur la question du transport, 2255 ; clause incorporée dans toutes les chartes de compagnies de chemin de fer, 2264 ; art. du *Globe :* " Nouveau débouché pour le Manitoba ", 2276 ; art. " Une association puissante ", 2277 ; art. de l'*Evening Post :* " Le pouvoir des magnats de chemins de fer ", 2279 et 2280 ; art. du *Federalist :* " Cens électoral d'Etat ", 2387 ; paroles de sir Wilfrid Laurier à la convention de 1893, 2439, 2440 ; résolutions adoptés à cette convention, 2440 ; paroles du ministre de l'Agriculture à Moosomin, octobre 1894, 2441 ; paroles de M. Jameson à Winnipeg, octobre 1897, 2445 ; paroles de M. Richardson à Winnipeg, octobre 1897, 2445, 2446 ; résolutions adoptées par les épiciers de Montréal et de Hamilton—saisie des salaires des fonctionnaires, 2460 ; opinion du juge Rainville—Saisie des salaires des fonctionnaires, 2693; art. de l'acte d'Ontario définissant le mot : 'employé", 2481 ; art. du *Bulletin*, cité par M. Kaulbach, 2525 ; art. intitulé: "La spoliation des Egyptiens", cité par M. Kaulbach, cens électoral, 2526 ; acte de la Nouvelle-Ecosse concernant les élections, par M. Mills, 2529 et suiv. ; art. de la loi d'Ontario, 2538 ; serment de l'estimateur, 2539; art. de la loi d'Ontario, cens électoral, 2563 et suiv., 2568 ; loi électorale du Manitoba, 2583 ; lettre de M. Seaman à M. Davin (loi électorale), 2583 ; affidavit de Heriot-C. Ross, 2584; lettre de Wawanesa, Man., 2585 ; compte rendu d'une séance de la chambre de commerce de Kootanie, par M. McInnes, 2605 et suiv. ; résolution de la législature de la Colombie anglaise, par M. McInnes, 2609 et suiv. ; lettre de la chambre de commerce de Victoria, 2613 : art. du *Vancouver World*, par M. Morrison, 2616 ; ouvrage de M. Hole, 2621 ; extrait de l'*Encyclopedia Britannica* sur le sud de la Colombie anglaise, 2625 ; télégramme de Rossland, C.A., 2629 ; de Trail et de Nelson, 2630 ; de Vernon et de Kaslo, 2631 ; lettre de M. Corbin, publiée dans le *Globe*; 2637 ; discours de M. Semlin, 2643 ; rés. du conseil municipal d'Hochelaga (poids et mesures—

CITATIONS—*Suite.*
pommes de terre), 2670 ; lettre du secrétaire de la chambre de commerce de Montréal (poids et mesures—pommes de terre), 2670 ; art. du *Gleaner* de Huntingdon (tarif), 2778 ; paroles de sir Richard Cartwright à Chatham et à Oakwood, 2785 ; paroles de sir Wilfrid Laurier à London, 2837 ; tableau cité par l'honorable M. Paterson (tarif ancien et tarif nouveau), 2877 ; paroles de sir Wilfrid Laurier à Halifax (*Chronicle* de Halifax), 2908 : à Montréal, en 1897, 2917 ; paroles de M. Chamberlain le 4 juin 1897, à la conférence des premiers ministres des colonies, 2918 ; commerce anglo-canadien—Dépêche à un journal de Toronto, 2994 ; tarifs de 1894 et 1897, tableau comparatif, par M. McMullen, 3001 ; instruments aratoires sur lesquels on a réduit les droits, 3018 ; art. du *Witness*, sur observ.-Craig—plébiscite, 3026; requête des commerçants de bois de l'Ontario, 3074 ; rapport du Dr Brisson—Société de colonisation de Montréal, 3086 ; tableau comparatif des importations des Etats-Unis et de l'Angleterre, 3092 ; lettre de sir Oliver Mowat à l'honorable M. Mackenzie, 3100 : extraits du *Réveil* et autres, par M. Davin, 3165 et suiv. ; art. de la *Winnipeg Tribune*, par M. Roche, 3132 ; articles de la *Patrie*, du *Bulletin* d'Edmonton, du *Gleaner*, etc., 3134 ; interview de M. Wilkie—*Mail and Empire*, 3217 ; résolution de la chambre de commerce de Toronto : caisses diépargnes postales, 3218 ; discours de M. Chamberlain, —question commerciale—3268 ; extrait de l'*Evening Journal*—leçons de danse, 3385 ; résolution du conseil des Six-Nations—cens électoral—3406 et suiv. ; art. de la loi de la Nouvelle-Ecosse—cens électoral—3425 ; art. du *Free Press* du Manitoba, cens électoral, 3430 ; *Story's Commentaries upon the American Constitution* (droit de suffrage), 3467 ; opinion du chancelier Boyd, 3472 ; art. de la loi de la N.-E.—cens électoral—3477 ; art. de l'*Evening Star* de Toronto—ouvriers étrangers—employés de King et Cie, 3483 ; lettre citée par M. McCleary—travail des aubains, 3489 ; lettre du département de la Trésorerie à Washington—travail des aubains, 3490; loi électorale de la Nouvelle-Ecosse, 1871, 3495 ; loi de la Nouvelle-Ecosse—cens électoral—employés de l'Intercolonial, 3513 ; amendement du min. des Chemins de fer et Canaux—cens électoral, 3522 ; loi du N.-B., 3557 ; art. du *Free Press* du Manitoba, 3572 ; art. du *Nor' Wester*—procès de présidents de scrutin, 3588 ; amendement-Monk—cens électoral, 3590 ; tableaux des employés des différents postes des douanes, 3652 et suiv. ; clause du contrat entre la Compagnie du chemin de fer de Prince-Albert et Saskatchewan, 3676 ; télégramme de M. Whitman, de Prince-Albert (cité par M. Davis dans ses observations sur le chemin de fer Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan, 3676 ; autre télégramme du maire et du président de la chambre de commerce de Prince-Albert sur le même sujet, 3676 ; lettre de M. Sutherland sur le même sujet, 3678 ; affidavit de Arthur-T. Morse, et de Frank-L. Milner (revision des listes

CITATIONS—*Suite.*
électorales), 3686 ; loi du N.-B., élections, 3692, 3693 ; résolution relative à la loi du cens électoral—convention libérale de 1893, 3701 ; Todd sur les pouvoirs du parlement en matière de législation, 3712 ; loi de la Nouvelle-Ecosse—cens électoral, 3731 ; paroles de M. Fielding—question de la confédération à la Nouvelle-Ecosse, 3752 ; clause 9 de la loi des élections de l'Ontario, 3755 ; serment des votants dans l'Ontario, 3755 ; amend. à l'art. 40 de la loi du Manitoba, 3768 ; paroles de M. Roblin—cens électoral du Manitoba, 3774 ; déclaration de D.-H. McFadden, d'Emerson, Man., 3775 ; journaux du Manitoba sur les lois électorales, 3776 ; projet de loi de cens électoral—fédération australienne, 3780, 3781 ; art. du prof. Moore, de l'Université de Melbourne, dans le *National Review*, 3782 ; paroles du juge Wilson *re* la Reine *vs* O'Rourke, 3793 ; décision du Conseil privé *re* Hodge *vs* la Reine, 3799, 3815 ; ancien mode de la nomination des shérifs à la Nouvelle-Ecosse, 3821 ; mode actuel, 3821 ; Todd, pouvoirs du parlement, 3825 ; décisions des juges Wilson et Hagarty, 3836 ; lettre de l'inspecteur Moody, 3953 ; art. 6 de l'acte du N.-B. relatif aux élections, 3870 ; Clements on the Constitution, 3881 ; paroles d'un membre de la législature de la N.-E., 3886 ; liste électorale au Manitoba, 3893 ; art. 83, loi électorale de l'Ontario, 3894 ; loi de Québec relative aux listes électorales, 3896 ; dépêche du *World* : chemin de fer de Toronto à la baie d'Hudson, 3955 et suiv. ; lettre de l'auditeur général au secrétaire du ministère des Travaux publics, 3981 ; art. de l'*Examiner* de San-Francisco, permis de mineurs aux défilés de White et de Chilkoot, 3987 ; entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération—arrêté ministériel du 26 juin 1873, 4009 ; extrait du rapport statistique du Canada—subventions aux chemins de fer, 4010 et suiv. ; paroles de l'honorable M. Tarte à Lévis, 4013 ; subventions aux chemins de fer—état, 4015 ; art. du *Globe* sur la prohibition, 14 mai 1897, 4089 ; lettre de l'honorable M. Mills, 7 avril 1898, sur la prohibition, 4090 ; paroles du Rév. M. Huxtable sur la prohibition, 4091 ; opinion de Burke sur ce que doit être un représentant du peuple, 4092 ; Todd, *Parliamentary government of the British Colonies* (changement de cabinet) 4156, 4171 ; lettre de M. John Sinclair, sec. du Gouverneur général, relativement à certaines nominations proposées par le cabinet Tupper, 4181 ; lettre au sous-secrétaire d'Etat—salaire du commandant de la milice canadienne, 4284 ; rapport du capitaine Smith—service des marées, 4301 ; rapport de M. P. McElhinney, expert nautique, concernant le remorqueur *Petrel*, 4311 ; lettre de M. James Domville—gardien de phare Palmer, 4321 ; témoignages reçus par M. McAlpine, 4322 ; lettres relatives à la salle d'exercices militaires de Gananoque, par M. Taylor, 4431 et suiv. ; télégramme de M. Prior—transport des approvisionnements au Yukon, 4443 ; enquête du chemin de fer du Comté de Drummond—Rapport publié dans le *Globe* " Les impressions de M.

CITATIONS—*Suite.*
Farwell," 4446 ; art. du *Chronicle* de Halifax, sur enquête du chemin de fer du Comté de Drummond, 4447 ; lettre de Mgr Pascal à F.-C. Baker—route vers le Yukon, 4464 ; art. du *Catholic Register*—MM. McAlister et Tennant, 4500, 4527 ; affidavit de Patrick Horgan—*re* Tennant, 4504, 4578 ; lettre de J.-F. Tennant à sir Wilfrid Laurier, 4509 ; affidavit du secrétaire d'élection—*re* Tennant, 4514 et suiv. ; lettre de l'honorable M. Paterson à M. Tennant, 4517 ; extrait de May—brefs d'élection, 4560 ; lettre du ministre de la Marine et des Pêcheries à M. Shepherd—pêcheurs du lac Erié, 4597 ; lettre de M. Fauvel au ministre de la Marine et des Pêcheries—destitutions, 4609 ; lettre de M. J.-C. Paterson—*re* salle d'exercices militaires de Gananoque, 4620 ; lettre au sujet des bureaux de poste et des douanes d'Arnprior, 4733 ; art. du *Post-Intelligencer* de Seattle (approvisionnements), 4777 ; proclamation de M. Mulock—port des lettres, 4836 ; art. du *Globe* sur proclamation Mulock, 4837 ; articles de la convention de Berne—port des lettres, 4838 ; pétition des électeurs de Whycocomagh—quai, 4891 ; art. de la *Gazette* de Montréal—chemin de fer de Chignectou, 4927 ; affidavit de D.-H. McFadden, *re* listes des électeurs d'Emerson, 4930 ; lettre de J.-G. Dunlop, du comté de Victoria, N.-E., *re* listes des électeurs, 4931 ; bill australien, 4932 ; lettres à M. Taylor—service postal, 4968 ; lettre citée par M. Sproule—ouvriers étrangers, 5039 ; mémoire des ouvriers, cité par M. Clarke, 5043 ; lettre de M. Soper à M. Taylor—ouvriers étrangers, 5046 ; art. du *Times* du 19 janvier 1898—questions commerciales, 5054 ; art. de l'*Invention* de Londres, 5055 ; art. du *Saturday Review*, 5055 ; art. du *Textile Mercury*, de Manchester, 5055 ; art. du *British Trade Journal*, 5056 ; art. de la *Pall Mall Gazette*, 5056 ; art. du *Times* du 15 sept. 1897, 5057 ; paroles de M. Tonks, président de la chambre de commerce de Birmingham, 5058 ; paroles de membres de la chambre de commerce de Warrington, 5058 ; art. du *Telegraph*, de Sheffield, octobre 1892, 5059 ; paroles du duc de Devonshire à Liverpool, 5061 ; paroles de M. Chamberlain devant le congrès des chambres de commerce, 5061 ; discours de M. Chamberlain au " Canada Club," 5064 ; résolution de la chambre de commerce de Toronto et paroles de M. Chamberlain sur cette résolution, 5065 ; paroles de M. Chamberlain devant le congrès des chambre de commerce de l'empire, 5069 ; paroles de M. Chamberlain aux premiers ministres des colonies, 5069 ; discours de M. McNeill à Larne, 5071 ; art. du *Globe* sur paroles de M. Chamberlain, 5075 ; lettre d'un pasteur sur le bill relatif aux postes, 5101 ; extraits du Manuel de l'immigration—Assiniboïa-ouest, 5155 ; extrait du rapport de M. Forget : récoltes des sauvages, 5182 ; circulaire du chemin de fer du Grand-Tronc—règlements, 5226 ; art. du *Toronto News*—Freeman Halstead, prisonnier à Porto-Rico, 5238 ; champ de tir, Côte Saint-Luc — lettre de cultivateurs,

CITATIONS —*Suite.*
5239 ; art. du *Nor' Wester*—immigrants galiciens, 5241 ; art. du *Witness*—Prohibition, 5249 ; crédits dépensés pour diverses fins, 5271 ; mémoire cité par M. Sproule—juges des cours provinciales—5327 ; paroles de sir Melbourne Tait—juges des cours provinciales—5332 ; extrait d'une lettre cité par sir Charles-Hibbert Tupper—juges des cours provinciales, 5336 ; lettre du *Board of Trade* de Montréal, citée par M. Quinn—juges des cours provinciales—5341 ; réponse, 5341, 5342 ; Todd—conduite des juges, 5348 ; paroles du procureur général de la province de Québec en 1893-94—juges des cours provinciales, 5373 ; lettre de sir Sanford Fleming à M. Casey—Câble transpacifique, 5376 ; extrait du rapport de la conférence entre M. Chamberlain et les premiers ministres des colonies—câble transpacifique, 5383 ; extrait d'une lettre adressée par le premier ministre du Queensland à sir Sanford Fleming—câble transpacifique, 5386 ; lettre de M. Parkin, principal du collège du Haut-Canada—câble transpacifique, 5387 ; rapports Saint-Laurent : pont d'Edmonton ; carrières Degagné et de Calgary, 5432, 5433 ; rapport de l'ingénieur en chef, M. Coste : pont d'Edmonton, 5434 et suiv. ; résolution adoptée par la chambre de commerce d'Edmonton : pont d'Edmonton, 5436 ; rapport du comité du Conseil privé au sujet de l'adjudication de l'entreprise : pont d'Edmonton, 5450 ; lettre de D.-R. Fraser : poteaux : pont d'Edmonton, 5452 ; lettre du major général Gascoigne à sir Wilfrid Laurier, 5491 ; rapport de la commission médicale : blessures du constable Spencer, 5496 ; lettre de M. Fred. White—constable Spencer, 5497 ; lettres concernant la destitution de Rory McNeil, 5577 ; extraits du livre "Parliamentary procedure," de Bourinot, 5598 ; témoignage de M. Meldrum devant la commission du Sénat—Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, 5627 ; témoignage de sir Wm Van Horne, devant la même commission, 5633 ; lettre de M. Thomas-Curtis Clarke à M. McLeod Stewart—Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, 5635 ; estimation du coût de l'entreprise de la construction du canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne par M. Clarke, 5636 ; témoignage du major général Gascoigne devant la commission du Sénat—Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, 5637 ; extrait d'un mémoire préparé sur le canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, 5643 ; témoignage de M. Walter Shanly devant la commission du Sénat, canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, 5643 ; rapport de M. T.-C. Clarke au gouvernement sur la navigabilité de la rivière Ottawa, 5645 ; rapport du major Symons, sur canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, 5645 ; lettre de M. W.-G. Thompson *re* ciment de Battle—canal de Soulanges, 5670 ; résolution de la chambre de commerce de Toronto—canal de Trent, 5693 ; lettres du ministre de la Milice et du sous-ministre de la Justice—nomination d'un comptable—5710 ; lettre du sous-ministre

CITATIONS—*Suite.*
de la Milice, même sujet, 5711, correspondance *re* permission à la milice d'assister aux funérailles du cardinal Taschereau, 5715 ; mémoire du Dr Mead—traitement de Macdonald et Fraser, employés du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, 5736 ; extraits du rapport des commissaires—chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, 5753 et suiv. ; rapport de M. Coneybeare—chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, 5761 ; rapport du juge—Lyman Dartt, 5775, 5776, 5780 ; confession de Lyman Dartt, 5778 ; code criminel anglais, 5803 ; lettre de Macbeth et Macpherson au ministre de la Justice *re* élection contestée de London, 5805 ; lettres *re* élection contestée de London, 5808 ; lettre de M. McCutcheon à M. Taylor, 5824 ; lettre de M. LeSueur à M. McCutcheon, 5825 ; art. de l'*Advocate* de Prince-Albert sur le bureau de poste, 5828 ; lettre de l'hon. M. Tarte à l'hon. M. Mulock : bureau de poste d'Oak-Bay, 5834 ; art. 13 du chap. 138 des Statuts revisés, 5894 ; Todd—indépendance du pouvoir judiciaire, 5900 ; paroles de lord Cranworth, 5901 ; lettre de l'hon. M. Fitzpatrick à M. Davin : la reine *vs* Skelton, 5914 ; la reine *vs* Skelton : acte d'accusation et affidavit, 5917 et suiv. ; art. d'un journal de Winnipeg, sur les Galiciens, 5928 ; procès-verbaux d'une réunion mensuelle des commissaires du havre de Montréal, tenue le 10 avril 1894, 5992 ; art. du *Witness* au sujet des commissaires du havre de Montréal, 5976 et suiv. ; paroles de M. Bikerdike et d'autres commissaires du havre de Montréal au sujet des travaux du havre, 5980 : lettre de M. Bond à M. Préfontaine—travaux du havre de Montréal, 6000 , lettres relatives au kermès de San-José, 6052, 6055, 6057 ; correspondance à propos du bureau de poste de Pirate Harbour, 6129 ; mémoire du quartier-maître général relativement aux entreprises pour approvisionnements du détachement envoyé au Yukon, 6138 ; lettre de Chs.-T. Dixon, facteur renvoyé de l'Intercolonial, 6154 ; lettre de MM. Booth et Edwards au sujet de la sciure de bois jetée dans les rivières, 6187 ; art. du *Witness*, commissaires du havre de Montréal, 6215 ; art. de la *Gazette*, 6230 ; art. du *Witness*, 6236 ; lettre de membres de compagnies de steamers, 6238 ; rapport des commissaires—enquête sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, 6312 ; art. du *Voice*—ch. de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, 6322 et suiv. ; télégramme de Londres—contrat Petersen, 6399 ; lettre de sir Sandford Fleming—Câble transpacifique, 6424 ; lettre de Mgr Langevin à M. C. Pelletier, 6472 ; mémoire du gouvernement du Manitoba au ministre des Finances à Ottawa (fonds des écoles) 6486 ; lettre de M. Tél. Ouimet aux commissaires enquêteurs — Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, 6519 ; et réponse des commissaires par M. Noxon, 6519 ; Procédures *re* Augus McLeod et Robt. M. Noble *et al*, 6531 et suiv., articles de *La Patrie* du 16 mai 1897, cités par M. Bergeron, 6701, 6703 ; différents articles du *Canadien* de 1877 et 1878, 6705 ; article du *Canada*

CITATIONS—*Suite.*
du 26 octobre 1895, 6710 ; lettre M. Gillies, M.P., à sir Richard Cartwright *re* service de steamers de Mulgrave à Saint-Pierre, 6724 ; lettre de M. Bostock à M. Sifton *re* destitution de Wentworth-F. Wood, agent des sauvages à Kamloops, 6755 ; lettre de M. Sifton à Wood, 6758 ; rapport *re* Thomas Nixon, fournisseur du département des sauvages au Manitoba et T. N.-O., 6759 ; extraits du rapport des Commissaires nommés pour faire une enquête sur le traitement des journaliers employés sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, 6812 et suiv. ; lettre du Rév. A.-W. Nicholson à M. Clarke Wallace *re* journaliers employés sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, 6823.
CLÔTURE—Parc de la Côte du Major (sub.), 4735.
CODE criminel, amendements (B.-Britton), 229 ; (B.-Flint), 4130 ; (B.-Penny), 230.
COLLÈGE Militaire Royal (int.-Tupper), 4841, 5243.
" " —Classes (int.-Prior), 842 ; état-major et employés (m.-Tupper), 2435.
COLLINGWOOD, port de—Améliorations (sub.), 5113.
COLOMBIE anglaise, côtes de la—Rapport de M. Coste (int.-Tupper), 4626.
" " —Edifices fédéraux, réparations, etc. (sub.), 4773.
" " —Havres et rivières (sub.), 5269.
COLOMBIE, rivière—Améliorations en amont de Golden (sub.), 5269 ; enlèvement de roches en amont de Revelstoke (sub.), 5269 ; améliorations de la passe entre les lacs La Flèche d'en haut et d'en bas (sub.), 5270.
COMITÉ des chemins de fer, canaux et télégraphes (m.-Sutherland)—pour permission de siéger pendant que la Chambre est en séance), 5410, 5489.
" des chemins de fer du Conseil privé (int.-Jameson), 1265.
" des comptes publics—(M. de M. McMullen pour permission de siéger pendant les séances de la Chambre), 5489.
" des *Débats* (m.-Laurier), 385.
" mixte des impressions (m.-Laurier), 515.
COMITÉS permanents (m.-Laurier), 4, 385 ; (liste), 510.
COMMERCE des Antilles (int.-Borden, Halifax), 1152.
" des grains à Fort-William (int.-Douglas), 408.
COMMERCE, ministère du (sub.), 3949, 3984.
COMMIS des postes, Nouvelle-Ecosse (int.-Tupper), 2940.
" surnuméraires de la session (sub.), 5214.
COMMISSAIRES des égouts de Missaquash (B.-Logan), 2093.
" du havre de Montréal, avances aux (rés.), 5597, 5963, 5990, 6093 ; (B.), 6093, 6209, 6230.
" du havre de Québec (B.-Dobell), 5412, 5601.
COMMISSAIRES—Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (int.-Monk), 3401 ; (int.-McMullen), 3403.
COMMISSION anglo-américaine (explications-Davies sur int.-Foster), 5748 ; (débat sur observ.-Bertram), 6694.
COMMISSION des chemins de fer (int.-McMillan), 1538.
COMMISSION des chemins de fer (m.-Jameson), 1540.
COMMISSIONS dans les troupes permanentes (int.-Tyrwhitt), 5223.
COMMUNICATIONS d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (int.-Martin), 1532.
COMPAGNIE du canal du lac Champlain au Saint-Laurent (B.), 6024.
" du chemin de fer Alaska et Nord-Ouest (m.-Belcourt), 1850.
" du chemin de fer Dominion Atlantic (rés. et B.), 6049.
" de chemin de fer et de canal du lac Manitoba (B.), 4164.
" du chemin de fer Grand Central du N.-O. (B.), 6488, 6731, 6778.
" de chemin de fer et de mines de la Saskatchewan (m.-Landerkin), 3390.
" de chemin de fer, de navigation et de mines d'Alberta et du Yukon (B.), 6227.
" de chemin de fer et de tramway du lac Bennett au Klondike (B.-Haggart), 782, 879, 3342 ; (amend. du Sénat), 5130, 5444.
" d'éclairage et de tramway de Dawson (B.), 6028, 6222.
" des filatures de coton de Montmorency (B.-Penny), 3611.
" d'infanterie de Morris, Man. (int.-LaRivière), 2426.
" de mines, de terres et de transport du Klondike et de la rivière de la Paix (B.-Davis), 3606.
" du pont et du prolongement du chemin de fer de Saint-Jean (B.-Ellis), 1684 ; (rés.-Fielding), 5312 ; en comité, 5415, 5725.
" de télégraphe de l'Amérique du Nord (B.-Hurley), 3205, 3343, 4658.
" télégraphique anglo-française (m.-Fraser), 4466.
COMPAGNIES, bill amendant l'acte relatif aux (B.-Fielding), 4568, 4633.
COMPAGNIES de colonisation, terres concédées aux (int.-Douglas), 411.
COMPAGNIES par actions dans le Yukon (int.-Domville), 1264.
COMPTES publics, comité des (int.-Foster), 2169, 2179, 5597 ; (int.-Tupper), 3025 ; (m.-Foster—Impression du rapport), 5621.
COMTÉS-Unis—Chemin de fer des —Paiements faits à la compagnie (int.-Marcotte), 3157.
CONCESSIONS forestières dans le district du Yukon (int.-Davin), 407 ; (int.-Domville). 416.
CONCESSIONS forestières—District de la Saskatchewan (int.-Davin), 413.
CONCESSIONS minières du gouvernement—District du Yukon (int.-Monk), 4458.
CONFÉRENCE de Londres—Premiers ministres des colonies (m.-Foster), 1538.
CONSEIL privé de la reine pour le Canada (sub.), 3363, 3968.
CONSERVES alimentaires pour le Yukon—Art. du *National Provisioner* (int.-Quinn), 3403, 4353 ; (rép.-Laurier), 3493.
CONSERVES de homard (int.-Bethune), 1153.
CONTRATS conclus par le gouvernement—Pressuration (int.-Clarke), 517.
CONTRÔLEUR de la police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 3936.
CONTRÔLEURS du service public (B.-McMullen), 229.

CONVENTION de Berne (exemplaire déposé par M. Mulock), 5602.
CORBEIL, François—Destitution (int.-Bergeron), 2019.
CORNWALL, Canal de—Agrandissement (sub.), 5680; réparations aux écluses n° 15 et 17 (sub.), 5699.
CORONERS dans les T.N.-O. (observ.-Davin), 6839.
CORRESPONDANCE avec le Saint-Siège (int.-McDougall), 3162, 6194.
CÔTÉ, M. Thomas (int.-Roche), 3613.
COUILLARD-Dupuis, P. (int.-Casgrain), 6193.
COUR d'Appel de l'Ontario (int.-Maclean), 924.
COUR de Circuit de Montréal (int.-Lemieux), 516.
COUR de l'Echiquier (sub.), 5773.
" Supérieure aux Iles de la Madeleine (int.-Lemieux), 516.
" Suprême—Achat de livres (sub.), 5772.
CRÉOSOTÉS, pilotis—Pour réparations générales aux quais, bouées et brise-lames (sub.), 4899.
CRIMINELS, reconnaissance des (B.-Fielding), 5721, 6049.
CUMMINGS, Mlle Flora—Réclamation (int.-Davin), 1533.

DAGNEAULT, paie-maitre — Destitution (int.-Marcotte), 3993.
DAUNAIS, C.-M. (int.-Davin), 1665.
DARTT, Lyman—Remise de peine (débat sur observations-Borden), 5775, 5780.
Débats, (comité—Motion Laurier), 385; (rapport), 3300, 3674; (coût de publication), 3390; traduction (int.-Casgrain), 1354; (débat sur sub.), 6094.
DEMANDES de rapports (int.-Tupper et Bergeron), 3762; (int.-McDougall), 4840, 5992, 5154; (int.-Gillies), 5155; (int.-Mills), 4625.
DENRÉES, inspection des (sub.), 5819.
DÉPUTÉS, nouveaux, 2, 229, 3762.
DESTITUTION de M. G. McLeod (int.-Tupper), 3617.
" de M. Rory McNeil (int.-McDougall), 520.
DESTITUTIONS, canal de Lachine et écluse de Sainte-Anne (m.-Monk, par M. Gillies), 4004.
" —Comté du Cap-Breton (int.-McDougall), 5242.
" dans le ministère de l'Intérieur (int.-Davin), 716.
" dans les territoires du Nord-Ouest (int.-Davin), 5488.
DÉTACHEMENT du major Walsh (int.-Foster), 412.
DIMANCHE, observance du (B.), 156; (débat), 1684, 1761; (m. pour 3e lec.), 2067; rejetée sur division, 2068; m. pour que le bill soit remis sur l'ordre du jour, rejeté sur division, 2091.
DIRECTEUR de la poste d'Agnès (m -Pope), 1540.
" de la poste de L'Ardoise (en bas)—(int.-Gillies), 922, 1148.
" de la poste d'Ashcroft (int.-Prior), 1263.
" de la poste de Battleford (observ.-Davin), 5913.
" de la poste de Chapeau (int.-Poupore), 2661.
" de la poste de Cobourg (int.-Guillet), 520.
" de la poste d'Elkhorn, Man. (int.-Roche), 4132.
" de la poste de Gravenhurst, Ont. (int.-Bennett), 4623.
DIRECTEUR de la poste de Kildare—Destitution (int.-Dugas), 1353.
" de la poste de Kinross, I. P.-E. (int.-Martin), 4354.
" de la poste de Little-Sands, I. P.-E. (int.-Martin), 4354.
" de la poste de Lock-Leven, C.-B. (int.-Tupper), 1531.
" de la poste à Peake's-Station, I. P.-E. (int.-Macdonald), 3759.
" de la poste de Pictou, N.-E. (int.-Tupper), 2431.
" de la poste de Saint-Cyprien (int.-Bergeron), 5220.
" de la poste de Saint-Félix-de-Valois (int.-Dugas), 3994.
" de la poste de Saint-Jacques-l'Achigan (int.-Dugas), 1537.
" de la poste à Saint-Tite (int.-Marcotte), 2663.
" de la poste de Sainte-Anne-de-Beaupré (int.-Casgrain), 924.
" de la poste de Sainte-Anne-de-la-Pérade (int.-Marcotte), 2855.
" de la poste de Waverley, Ont. (int.-Bennett), 517.
" général des Postes—Avis (int.-Gillies), 3760.
DIRECTEURS de la poste de Provencher, Manitoba (int.-LaRivière), 5219.
" de la poste—Destitution (int.-Gillies), 3994.
DISCOURS du trône, 3; (m. pour prise en considération), 4.
DISTRIBUTION postale spéciale (B.), 6446, 6593.
DISTRICT judiciaire de la Rivière-à-La-Pluie (int.-Bennett), 4347.
DIVISIONS:
Amendement de M. Borden (Halifax), que le bill (n° 6) à l'effet de ratifier un contrat entre Sa Majesté et William Mackenzie et Donald-D. Mann et de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Yukon Canadien ne soit pas lu une seconde fois, mais qu'il soit résolu:
Que cette Chambre, tout en reconnaissant la nécessité de fournir des facilités de transport convenables pour la région aurifère du Yukon Canadien, regarde comme inadmissibles les conditions et stipulations du contrat proposé, mais appuiera cordialement l'octroi d'un secours important pour aider à la construction immédiate d'un chemin de fer par la route la meilleure possible, à des conditions et avec les garanties qui empêcheront la création d'un monopole de chemin de fer ou d'exploitation minière.
Rejeté par 119 contre 65, 1492.
Motion du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), proposant la deuxième lecture du bill (n° 6), adoptée par 111 contre 72, 1493.
Motion de M. Marcotte *re* député de Richelieu, rejetée par 79 contre 39, 1930.
Motion de M. Maclean "que le bill (n° 2) à l'effet d'assurer la meilleure observance du dimanche ne soit pas lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général afin de retrancher le paragraphe (c) de l'article 1", adoptée par 64 contre 58, 2068.

DIVISIONS—*Suite.*
Motion de M. Charlton "que le bill (n° 2) à l'effet d'assurer la meilleure observance du dimanche soit remis sur l'ordre du jour", rejetée par 93 contre 52, 2091.
Amendement de M. Sutherland à la motion de M. Reid relative au commerce de beurre, 2143, adopté par 80 contre 34, 2167.
Vote de la Chambre pour décider si la 3e lecture du bill (n° 32) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Ontario et de la Rivière-à-La-Pluie doit avoir lieu,—pour 56, contre 35, 2283.
Amendement de M. Maclean au bill (n° 32) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Ontario et de la Rivière-à-La-Pluie, rejeté par 65 contre 16, 2325.
Amendement de M. Powell au bill (n° 16) concernant le cens électoral, 2362; rejeté par 97 contre 48, 2411.
Amendement de M. Fielding—ajournement du débat sur les instruments aratoires, adopté par 46 contre 14, 2762.
Amendements du Sénat au bill relatif au chemin de fer de la Vallée de la Rivière de la Chaudière—pour 44, contre 64, 3069.
Amendement de M. Davin—réduction du taux d'intérêt payé sur les dépôts faits dans les caisses d'épargnes postales—rejeté par 76 contre 40, 3239.
Amendement de M. Casey—bill—sûreté sur les chemins de fer—rejeté par 80 contre 21, 4494.
Amendement de sir Charles Tupper—cens électoral, 4932, rejeté par 88 contre 48, 4953.
Motion de M. Bertram demandant que la Chambre se forme en comité pour étudier le bill constituant en corporation la Grande loge suprême de la Société de bienfaisance des *Sons of England*, adoptée par 85 contre 44, 5267.
Motion de M. Foster—Auditeur général—rejetée par 49 contre 32, 5392.
Motion (6586) de M. Fielding pour 2e lec. du bill concernant le fonds des écoles du Manitoba, adoptée par 61 contre 32, 6591.
DOCUMENT adressé au Saint-Père (int.-McDougall abandonnée), 520.
DOMMAGES à Belœil (int.-Monk), 2455.
DOMVILLE, accusations contre le lieutenant-colonel (int.-Foster), 4683.
DORCHESTER, pénitencier de (sub.), 5804.
DOUANES—Aide-inspecteur—Québec (int.-Tupper), 2430.
" ministère des (sub.), 3945, 3974, 5215, 6807, 6836.
" modifications à l'acte des (B.-Paterson), 5489, 6034.
" —Recettes et officiers à Saint-Hyacinthe (int.-Monk), 518.
" au Yukon (int.-Ingram), 388.
DOUANIER à Bath, Ontario (int.-Wilson), 5221.
" à Grand-Narrows (int.-McDougall), 1535.
DOUANIERS au Yukon (int.-Davin et art. du *Citizen*), 3851.
DOUCET's-Landing—Dragage (sub.), 6649.
DRAGAGE—Baux à J.-A. Mercier (int.-Maxwell), 1670.
" Colombie anglaise (sub.), 5301.
" à Grand-Etang, comté d'Invernes (int.-McLennan, Inverness), 4621.
DRAGAGE, Manitoba (sub.), 5301.
" nouvel outillage de (sub.), 5276.
" N.-E., I.P.-E. et N.-B. (sub.), 5285.
" port de Toronto (int.-Clarke), 414, 840, 4132.
" Québec et Ontario (sub.), 5289.
" Rivière de la Paix (int.-Maclean), 410.
" de l'or dans le Yukon (int.-Davin), 350, 644; (int.-Foster), 926, 2859.
" service général (sub.), 5301.
DRAGUEUR *Mudlark* (int.-McInnes), 3303.
" *Prince-Edward* (int.-Macdonald, King), 2020.
DRAINAGE sur les propriétés des compagnies de chemins de fer (B.), 157, 347, 1774, 1776.
DROIT sur les pelles et les bêches (int.-Richardson), 1671.
DROITS d'auteur au Canada (int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 406; (observ.-Robertson), 5912.
" d'exportation sur le bois (int.-Wallace), 2658.
" différentiels (int.-Tupper), 435.
DROLET, privilège de dragage accordé au chevalier (int.-Davin), 577; (explications-Sifton), 718; (int.-Foster), 925; (cession de privilège int.-Davin), 4268.
DUNDAS, destitution de M. (int.-Landerkin), 5731.
DUPONT, M. F.—Décès, 1528.

EAUX navigables, protection des (B.-Davies), 4267.
ECOLE d'industrie de Battleford (int.-Davis), 1353.
" d'industrie du Lac-aux-Canards (int.-Davis), 2020.
" d'industrie de Régina (int.-Davin), 716.
" d'infanterie à Frédéricton et à London (int.-Ross-Robertson), 6191.
ECOLES du Manitoba (int.-Bergeron, par M. Taylor), 2729.
" du Manitoba, fonds (résolution), 3483.
ECONOMIE interne—Message de S.E., 347.
EDIFICE de l'immigration — Réparations, ameublement, etc. (sub.), 4879.
EDIFICE de l'ouest (int.-Foster), 2179, 2860.
EDIFICES publics en général (sub.), 4774.
" publics fédéraux—Loyer (sub.), 4875; salaires des mécaniciens, chauffeurs, gardiens, etc. (sub.), 4875; chauffage—combustible (sub.), 4876.
" publics fédéraux — Colombie anglaise (sub.), 4773.
" publics fédéraux, réfection et améliorations, Ontario (sub.), 4730.
" publics du Manitoba (int.-LaRivière), 3303.
" du parlement—Trottoirs en asphalte (int.-Davin), 1536.
" publics, N.-E. (sub.), 4403.
" publics, Ottawa—Reconstruction d'une partie de l'édifice de l'ouest (sub.), 4401; ventilation et éclairage—réparations, matériaux, mobilier, etc. (sub.), 4867; téléphone, 4873.
EDMONTON, pont d' (int.-Davin), 1153, 3304, 3675, 4134.
EDWARDS, Dr—Nomination (int.-Davin), 3992.
ELECTION dans Macdonald—Coût des poursuites (int.-Roche), 2024.
ELECTIONS contestées, 1.
ELÉVATEURS, monopole des (int.-Rutherford), 516.

EMMAGASINAGE à froid—Ile du Prince-Edouard (int.-Martin), 715.
EMPLOIS et destitutions, 1878-79 (m.-Belcourt), 3163.
EMPLOYÉS du chemin de fer Intercolonial réinstallés (M. Borden, Halifax), 3163.
" publics (B.), 6545, 6594.
EMPRUNT de 1897 (int.-Clarke), 3613.
ENCOURAGEMENT au commerce de beurre (m.-Reid et discours), 2025.
ENREGISTREMENT des navires (sub.), 4296.
ENTREPOSAGE et transit, etc., sur la côte du Pacifique (m.-Foster), 1539.
ÉTALON de grains (int.-Davin), 1534.
ETRANGERS, emploi des (B.), 228 ; (int.-Davin), 406.
ETRANGERS et mines (B.-McMullen), 1260.
ETUDES sur les marées et les courants (m.-Tupper), 1581.
EX-ambassadeur espagnol à Washington—Sa présence au Canada (int.-Charlton), 5033.
EXAMEN des mécaniciens de machines fixes (B.-Sutherland), 2414.
EXPÉDITION à la baie d'Hudson (int.-Roche), 521, 2024.
" des bestiaux à Belfast (int.-Hughes), 416, 1956, 2097 ; (lettre), 2097 ; (int.-Quinn), 2458.
" de secours des Etats-Unis (int.-Foster), 89 ; (int.-McInnes), 840.
EXPLICATIONS de nature personnelle : par M. Domville—Article de la *Gazette*, 1759 ; par M. Davin—paroles de l'honorable M. Paterson à Moosomin, 3763 ; par M. McLennan (Inverness)—allégations de M. Mills, 3988 ; par M. McNeill—citations de discours de M. Chamberlain, 447 ; par M. Oliver—discours Davin, 2523 ; par sir Charles Tupper—tarif différentiel au profit de l'Angleterre, 2980 ; par M. Craig—art. du *Witness* (plébiscite), 3025 ; par M. Talbot—observations Beattie, 3139 ; par M. Gauvreau—élection de Témiscouata, 4729 ; par M. Sproule—article du *Citizen*, 4776 ; par M. McMillan—assertion faite dans les *Débats*, 5314 ; par M. Belcourt—art. de la *Gazette* de Montréal, 5423 ; par M. Marcotte—art. de *La Patrie*, 6665 ; par M. Bergeron—art. de *La Patrie*, 6700.
EXPLOITATION des placers et locations de terres à bois dans le Yukon (int.-Foster), 394.
EXPLORATION des défilés dans le Yukon (int.-Foster), 414.
EXPOSITION des territoires à Régina (int.-Davin), 417 ; prix remporté par M. Cameron (int.-Davin), 844 ; compte de P. Lamont (int.-Davin), 2093.

FAILLITE (B. Fortin), 1728 ; (int.-Maclean), 2456 ; (observations-sir Charles Tupper), 2520 ; (int.-Maclean), 3303.
FALSIFICATIONS des aliments, amendement à l'acte concernant les (B.-Joly), 1502, 4137.
FERGUSON, Roderick (m.-Gillies), 3164.
FERME expérimentale (sub.), 5190 ; impression et distribution des rapports (sub.), 5206 ; nouveaux édifices (sub.), 4775.
FERME modèle à Saint-Jacques (int.-Dugas), 6191.
FÊTE de la Reine (m.-Laurier), 5153.
FÊTES (Bill-Penny), 229.
FIL d'engerbage, droits sur le (int.-Taylor), 390.
FIL d'engerbage, vente de (int.-Taylor), 3158.
FINANCES, ministère des (sub.), 3944, 3974.
FISHER, M. James—Expédition à la baie d'Hudson (int.-Roche), 2024.
FONDS des écoles du Manitoba (rés.), 6449, 9496, 6586.
FORESTIERS, ordre ancien des (B.-Sutherland), 2728.
FORGERONS du gouvernement à Grand-Narrows, C.B. (int.-McDougall), 3160.
FORT-WRANGEL — Règlements douaniers (int.-Tupper et art. du *Witness* de Montréal, 1021.
FOURNITURES militaires au camp d'Aldershot (m.-Tupper), 1539.
FRAIS de gestion (sub.), 3305.
FRASER, rivière—Améliorations du chenal (sub.), 5269.
"FREDERICK J. Gerring," navire de pêche des Etats-Unis (m.-Tupper), 2435.
FRIGORIFIQUES, entrepôts—Contrats passés avec les compagnies de steamers (B.), 5847.
FROMAGERIES de la la province de Québec (int.-Marcotte), 1356.
FRONTIÈRE entre la Canada et les Etats-Unis (int.-McInnes), 927.
FRONTIÈRES de la province de Québec (B.), 5864, 6448, 6548.

GALBRAITH, M., employé des canaux (int.-Montague), 444.
GALERIE nationale des Beaux-arts (sub.), 5305.
GALICIENS, colons (int.-Davin), 87 ; art. du *Nor' Wester* (int.-Davin), 5241.
GALOPS, canal des—Redressement et approfondissement (sub.), 5685.
GANANOQUE—Edifice de la douane (int.-Taylor), 4268 ; salle d'exercices militaires (int.-Taylor), 2859, 3303 ; (discours-Taylor), 4427 ; lettre de M. J.-C. Paterson, 4620.
GARDE-magasin sur le canal de Lachine (int.-Quinn), 391.
GARDE nationale de l'Illinois—Premier régiment int.-Clarke), 517.
GARDIEN des bains à Banff (int.-Davin), 386.
" des estacades à Belœil (int.-Monk), 2455.
" des phares—Salaires et allocations (sub.), 4320.
GARE de Moncton (int.-Powell), 410 ; plomberie et appareils de chauffage (int.-Powell), 2021.
GARE à Saint-Michel (int.-Casgrain), 2854.
GASCOIGNE, major général (int.-Bennett), 3302 ; démisson (int.-Caron), 3605 ; (lettre du général à sir Wilfrid Laurier), 5491 ; observ.-Foster sur procédure de la Chambre), 5598 ; observations de l'Orateur), 5619.
GATIEN, Louis (int.-Bergeron), 6691.
GAZ, inspection du (B.-Joly), 1503, 1847.
GÉOLOGIQUE, commission (int.), 3948 ; (B.-Sifton), 4136 ; augmentation de certains traitements (sub.), 6506 ; frais supplémentaires faits pour l'envoi de deux brigades au district du Yukon (sub.), 6749.
GESTION, frais de (sub.), 3305.
GISBORNE, M.—inspecteur des lignes télégraphiques de l'Etat (int.-Davin), 4621.
GLADSTONE, mort de M., 5098 ; résolution de condoléance—Discours par sir Wilfrid Laurier, sir Charles Tupper et M. Costigan, 5316.
GLADSTONE, très honorable W.-E. (int.-Gibson), 3761.
GLISSOIRES et estacades (sub.), 5301.

GODBOUT, Albert—Destitution(int.-Casgrain), 3162.
GOUVERNEUR général—Bureau du secrétaire (sub.), 3307, 3968.
" " Départ—Adresse, 6420.
" " et responsabilité ministérielle (débat), 215.
GRAINS, étalon de (int.-Davin), 1534.
" de semence—Sommes dues (int.-Davin), 4460; (observations), 4840.
" —Transport des grains dans le Manitoba et les territoires du N.-O. (B.-Douglas), 385; (int.-Richardson), 415.
GRENVILLE, canal de —Agrandissement(sub.), 5697.
GRESHAM, le—Passage des bâtiments de guerre américains dans les canaux du Canada (int.-Wallace), 3764.
GRIFFIN, S. R.—Destitution (m.-Tupper), 1580.
GUERRE de tarif entre les chemins de fer—Le chemin de fer Intercolonial (int.-Foster), 1273.

HAGER, C.-E.-D., percepteur de Hagersville (int.-Somerville), 843.
HALIFAX, salle d'exercices de (sub.), 4403.
HALSTEAD, Freeman (int.-Henderson et article du *Toronto World*), 5238.
HARD-PAN, crédit voté pour le—Chemin de fer du Cap-Breton (int.-McLennan), 4459.
HARNAIS en sellerie militaires (int.-Monk), 1263.
HARRIS, M.—gérant du trafic sur l'Intercolonial (int.-Tupper), 2729; (m.-Tupper), 3165; (int.-Foster), 4683.
HAUT commissaire (sub.), 3950, 3962.
HAVRE à Naufrage, I. P.-E. (int.-Macdonald), 2729.
" de refuge—Aspey-Bay, N.-E. (int.-Bethune), 2432.
" de Saint-Jean (B.-Ellis), 2093, 4383.
" de Shippégan—Travaux de protection et de réparations (sub.), 4906.
" de Toronto—W.-E. Phin (int.-Clancy), 1150.
HAVRES, jetées et brise-lames de l'État (B.-sir Louis Davies), 811, 1605, 4628.
" quais et brise-lames de l'État (B.-Davies), 4267.
" et rivières—Ile-du-Prince-Edouard—Réparations générales aux jetées et brise-lames (sub.), 4896.
" et rivières—Ontario — Rivière Kaministiquia (sub.), 4400.
" et rivières—Provinces maritimes en général (sub.), 4906.
HÉBERT, I.-A. (int.-Gauvreau), 6693.
HEYWARD, Edwin—Divorce (B.), 2852, 3156, 3611.
HICKS, Wm—Garde-pêche (int.-Taylor), 3157.
HOMARD, conserves de (int.-Bethune), 1153.
" —Baie de Fundy (int.-Logan), 411.
"HOMESTEADS," loi des (int.-Bergeron), 1151, 1538.
HÔPITAUX de la marine (sub.), 4340.
HÔTEL des monnaies (int.-Bergeron), 1153.
HOUDE, Chs-E. (int.-Marcotte), 6691.
HUBERT, Melle (int.-Gillies), 6547.
HUITRIÈRES, I. P.-E. (int.-Yeo), 1530.
HUSSARDS, 8e—Colonel commandant (int.-Foster), 5240.

ILE du Prince-Edouard—Embranchement de chemin de fer (m.-Martin), 4004.
" du Prince-Edouard—Havres et rivières—Réparations générales aux jetées et brise-lames (sub.), 4896.
ILE Sainte-Hélène (int.-Lemieux), 390.
ILES de la Madeleine — Cour Supérieure (int.-Lemieux), 516.
IMMIGRANTS étrangers—Galiciens etc. (int.-Maclean), 5310.
IMMIGRATION (sub.), 6338.
" —Appointements des agents et des employés au Canada (sub.), 5925.
" chinoise—Amendement à l'acte relatif à l' (B.-Maxwell), 516.
" département de l'—Louage de voitures (int.-Davis), 3613.
" de servantes (int.-Roche), 2852.
" édifice de l'—Réparations, ameublement (sub.), 4879.
" japonaise (B.-McInnes), 1496; (int.-Davin), 2103; (int.-McInnes), 2179.
" au Yukon (int.-McInnes), 519.
IMPORTATION d'articles imposables (int.-Foster), 518.
" de maïs (int.-Taylor), 3158.
" de maïs au Manitoba (int.-Roche), 3159.
IMPORTATIONS auxquelles s'est appliquée la clause de récéprocité du tarif de 1897 (int.-Foster), 3612.
" des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne (int.-Mills), 3161; (int.-Wallace), 3400.
IMPÔTS douaniers des Etats-Unis dans l'Alaska (int.-sir Charles-Hibbert Tupper), 347.
IMPRESSION et distribution des rapports des fermes, (sub.), 5206.
IMPRESSIONS—Comité mixte (m.-Laurier), 515.
" diverses (sub.—Dernière épreuve), 6834.
" en français (int.-Casgrain), 2663.
" du parlement (m.-Gibson), 3205.
" et papeterie (sub.), 3920, 3936.
IMPRIMERIE—M. H.-T. *Smith* (int.-Copp), 2024.
" Surintendant (int.-Copp), 2093.
IMPRIMEUR de la reine (int.-Copp), 2728.
INCENDIE de l'édifice de l'ouest (int.-Davin), 2022.
INDEMNITÉ des membres du parlement (rés.), 6423, 6663.
INDUSTRIE laitière—Pour encourager l'établissement et l'entretien de beurreries dans les territoires du Nord-Ouest (sub.), 5208.
INONDATIONS du fleuve Saint-Laurent (int.-Marcotte), 3159.
" sur la Grande-Rivière (observations-Montague), 2177.
" à Sainte-Geneviève (int.-Monk), 408; sur la rivière Otonabee (int.-Lang), 415.
INSPECTEUR de bétail sur pied (int.-Clarke), 5223.
" et gardes-pêche—Salaires et déboursés (sub.), 4341.
INSPECTION des bateaux à vapeur et délivrance de licences aux mécaniciens (B. sir Louis Davies), 812, 1611, 1798, 2181.
" des bateaux à vapeur—Remise des
" amendes (int.-Tupper), 2019.
" des bateaux à vapeur (sub.), 4340.
" des cendres (int.-Préfontaine), 3159.
" des denrées (sub.), 5819.
" du gaz (B.-Joly), 1re lec., 1503, 1847.
" loi générale d' (B.-Penny), 1756; (m. pour retirer le bill), 2245.
" de la milice (int.-Monk), 1536.

INSPECTION du pétrole (B.-Joly), 1503, 1847.
" des substances alimentaires et des engrais (sub.), 5215.
INSTITUT de Mount-Elgin (int.-Heyd), 578.
INSTRUCTIONS au lieutenant Sutton (int.-Monk), 1536.
INSTRUMENTS aratoires—Entrée en franchise (m. et discours Davin), 2437, 2733.
INTERCOLONIAL—Barrières de fermes (m.-Tupper), 4567.
" changement de route—Springhill, N.-E. (int.-Powell) 1666.
" cheval tué (int.-Gauvreau), 3158.
" combustible (int.-Marcotte), 2662.
" employés de l' (int.-Casgrain), 519.
" entre Montréal et Lévis (int.-Foster), 2940; (rép.-Blair), 3299.
" M. Harris (int.-Tupper), 2729.
" nouvel indicateur (int.-Choquette), 5423.
" Nouvelles commodités à Halifax (sub.), 5545; pour dommages aux terrains—Divisions d'Oxford, New-Glasgow et Cap-Breton (sub.), 5548; construction première (sub.), 5548; augmentation de la solidité des ponts de fer (sub.), 5550, 5708.
" Paiement au Grand-Tronc et au Drummond — Affermage du chemin qui s'étend entre la Chaudière et Montréal (sub.), 5698.
" y compris le prolongement jusqu'à Montréal (sub.), 5708.
" —Transport du bois de construction sur l' (int.-Tupper), 2103.
INTÉRÊTS payés aux provinces de Québec et de l'Ontario (int.-Henderson), 390.
INTÉRIEUR, ministère de l' (sub.), 3920, 3941.
" sous-ministre de l' (int.-Bergeron), 2942.
IRLANDAIS catholiques nommés au ministère des douanes (int.-Hughes), 3993.
IRRIGATION au Nord-Ouest (B.-Sifton), 4926, 5322, 6034; (amend. du Sénat), 6779.

JENNINGS, rapport de M., 351.
JOHNSON, John-T.—Destitution (int.-McCleary), 3614.
JONES, Charles-A.—Nomination (int.-Davin), 3992.
JOURNAUX à la gare de Lévis (int.-Casgrain), 1151.
JUBILÉ, timbres du (int.-Foster), 2939, 3401; (int.-Wallace), 3403.
JUDIQUE—Nouveau quai (sub.), 4880, 4882.
JUGE pour le district de Saskatchewan (int.-Davis), 6121.
JUGES de Chicoutimi et Saguenay et Gaspé (int.-Angers), 6425.
" des cours provinciales—(Rés.-Fitzpatrick), 5097, 5323; en comité, 5324; (B.), 5851, 5864, 5897, 6122.
" des cours provinciales—Pension (rés.), 6161, 6196; (B.), 6208.
" dans les territoires du Nord-Ouest (int.-Davin), 1530.
JUSTICE, ministère de la (sub.), 3364, 3969.
" sous-ministre de la (int.-Copp), 2729.

KAMINISTIQUIA—Rivière (sub.), 4400.
KASLO-Slocan—Chemin de fer (int.-Haggart), 344.
KENTVILLE, édifice public de (sub.), 4403.
KERMÈS de San-José (B.-Fisher), 1645; sanction royale, 1803 (observ. de M. Charlton et citation de différentes lettres et autres documents), 1932; observ. de M. MacLaren et débat, 6052.
KILLAM, A.-E. (int.-McInerney), 714, 4057.
KILLARNEY, sous-percepteur de douane à (int.-Roche), 4131.
KING, W.-A.—Destitution (int.-Foster), 6190.
KINGSTON—Salle d'exercices (sub.), 4734.
KLONDIKE—Route *vid* Edmonton et Prince-Albert (int.-Davis), 388.
KOOTANIE—Service postal dans la (int.-Tupper et télégramme), 1505.

LACHINE, Canal de—Approfondissement de la rivière Saint-Pierre (sub.), 5696.
LAC Manitoba—Nouvelles décharges (sub.), 5151.
LAMBERT, Martin—de Montague, I.P.-E. (int.-Macdonald), 5032.
LANGUE française dans les territoires du Nord-Ouest (int.-Monk et citation d'un article de l'*Ouest Canadien*), 2180.
LAPRAIRIE—Travaux aux brise-glace—Dragage du chenal des bateaux à vapeur (sub.), 4917.
LAURENTIDES, chemin de fer des (int.-Gauthier), 4268.
LAVOIE, Dr (int.-Bergeron), 6189.
LAVRY, Patrick, chef de section à la Rivière-du-Loup (int.-Dechêne), 2432.
LEFAIVRE, Xavier—Destitution (int-Monk), 3400.
LÉGISLATION du gouvernement (m.-Laurier), 2173.
LEGRIS, Narcisse (int.-Bergeron), 6693.
LETTRE du ministre de la Justice—Pouvoirs des provinces de prohiber la vente des spiritueux (int.-Craig), 4624.
" de M. Charles Russell au cardinal Rampolla (int.-McDougall), 4269.
" de M. Hamilton Smith (int.-Tupper), 580.
" de sir Wilfrid Laurier à sir William Van Horn, 786; réponse de ce dernier, 787.
LEVERS hydrographiques (sub.), 4338.
LIBELLE—La Reine *vs* Cameron (m.-Bostock), 1574.
LIEUTENANT-GOUVERNEUR des T. N.-O. (int.-Davin), 88; (int.-Foster), 925; (int.-Tupper), 2180, 2327; nomination de M. Cameron (int.-Foster), 5622.
LIGNE rapide (int.-Borden, Halifax), 716; (int.-Tupper), 2763; (rép. de sir Wilfrid Laurier), 2855; (résolution, contrat-Petersen et débat), 4530.
LIGNES télégraphiques de l'Etat (int.-Bethune), 5220.
LINLOFF, Edward, éclusier sur le canal Saint-Pierre (int.-Gillies), 4623.
LIQUEURS vendues dans le district du Yukon (int.-Foster), 405, 644; (article du *Times* de la Saskatchewan, cité par M. Davis), 1011; (int.-Richardson), 1265; (int.-Craig), 1534; (int.-Davin et citation d'une lettre de A.-W. Owen), 1956; permis d'importation de liqueurs au Yukon (int.-Davin), 2095; (int.-Foster), 2426; (int.-Tupper), 2454; (int.-Davin), 2661, 2664.

LISTES électorales dans l'Ontario, etc. (int.-Bennett), 2454.
LIVERPOOL, édifice public de (sub.), 4403.
LOCOMOTIVES—Usines de Kingston (int.-Taylor), 389, 522 ; (int.-Gillies), 409.
LOGE (Grande) Suprême des "Sons of England" (B.), 3483, 3611.
LOI criminelle—Amendements (B.-Davin), 1352.
LONDON, élection de (int.-Calvert), 4135.
LOYER—Edifices publics fédéraux (sub.), 4875.

MACKAY, Thomas—Commissaire (int.-Davis), 4624.
MACKENZIE, Alexander—Monument (sub.), 5306.
MAÏS, Importation de (int.-Taylor), 3158.
MAÏS importé au Manitoba (int.-Roche), 3159.
MAÎTRE de havre à Midland, Ont. (int.-Bennett), 3160.
MAJOR général Gascoigne (int.-Bennett), 3302.
MANITOBA, écoles du (int.-Bergeron par M. Taylor), 2729 ; adresse au Saint-Père (discours-McDougall—citations : discours du Trône, discours de M. Russell, adresse au Saint-Père, encyclique de Léon XIII, lettre pastorale de Mgr Bégin), 4633 ; (discours-Bergeron—citations : document envoyé à Rome), 4643, 4659, 4698 ; (discours de M. Wallace—citations : (lettre de M. Russell, extrait de la brochure de Gladstone sur l'infaillibilité du pape, paroles de M. Edward Phelan), 4684 ; (discours de sir Wilfrid Laurier), 4694 ; (discours de M. Sproule), 4702 ; (discours de M. Casey), 4704 ; (discours de M. McNeill), 4707 ; (discours de M. Bourassa), 4711 ; (discours de sir Adolphe Caron), 4716 ; (discours de M. LaRivière ; articles du *Canadien* du 9 septembre 1892 et du 11 novembre 1892, signés J. Israël Tarte), 4720.
MANITOBA, édifices publics (int.-LaRivière), 3303 ; réfection et améliorations—bureau de poste du Portage-la-Prairie (sub.), 4765.
" fonds des écoles du (rés.), 6449, 6496 ; (B.), 6586.
" réclamation non réglée (int.-LaRivière), 889.
" subventions à la province du (rés.), 5842, 5963, 6426, 6497.
" subventions en terres à l'université du (int.-LaRivière), 4842.
MARCHANDISES sur vaisseaux américains (int.-Kaulbach), 928.
MARÉES, service des (sub.), 4296.
MARGAREE, prolongement de la jetée (sub.), 4884.
MARINE, corps de (int.-Britton), 2659.
MARINE et pêcheries (rapp.), 5 ; (sub.), 3947, 3982.
MARQUES de commerce et dessins de fabrique (B.-Bertram), 1194, 2451, 3639.
MATELOTS malades (int.-Gillies), 1151.
MATÉRIEL roulant—Chemin de fer Intercolonial (sub.), 6652.
MATHESON, John-D. (int.-Gillies), 6191.
MEAFORD—Pilotage et dragage (sub.), 5151.
MÉCANICIENS de machines fixes, examen des (B.-Sutherland), 2414 ; (bill retiré), 4130.
MÉDAILLES—Police à cheval du Nord-Ouest (int.-Davin), 386.
" Volontaires de 1866 (int.-Heyd), 5751.
MÉDECIN de quarantaine à Sydney et Sydney-nord, C.-B. (int.-McDougall), 1535.
MERCIER, Wilfrid—Commissaire (int.-Monk), 3759.
MESSAGES de Son Excellence :—Budget 1898-99, 2326 ; budget supplémentaire pour l'exercice finissant le 30 juin 1898, 4927 ; économie interne, 347 ; réponse à l'adresse, 811 ; réponse de Sa Majesté à l'adresse conjointe du Sénat et de la Chambre des Communes, présentée par le très honorable sir Wilfrid Laurier, 1260.
MESURAGE du bois (sub.), 5214.
METEGHAN—Brise-lames (sub.), 4887.
MIDDLETON, district postal de (int.-Mills), 6692.
MILICE, approvisionnements de la (int.-Tupper), 5990.
" inspection de la (int.-Monk), 1536.
" —Manœuvres annuelles (int.-Montague), 4627.
" ministère de la (sub.), 3368, 3972, 5708, 6538.
" —Officier commandant—Allocation (résolution Fielding), 3916 ; (débat—en comité), 4274 ; (1re et 2e lec. de la résolution), 4633 ; (B.), 4633, 5184.
" —Ordres généraux (int.-Monk), 1535.
MILICIENS, concessions de terres aux (B.-Sifton), 4057.
MILLER, Thos.-H. (int.-Mills), 924.
MINEURS, permis de (int.-Maclean), 4458 ; à Ashcroft pour le Yukon (int.-Prior), 2455 ; (accordés aux défilés de White et de Chilkoot, art. de l'*Examiner* de San Francisco—int.-Tupper), 3986 ; (int.-Hughes), 4133.
MINISTÈRE de la Justice (sub.), 3364 ; division des pénitenciers (sub.), 3368.
MINISTÈRE de la Milice (sub.), 3368, 3972, 5708, 6538.
MOHAWKS de la baie de Quinté—Médecin (int.-Foster), 2429.
MONCTON, gare de—Plomberie et appareils de chauffage (int.-Powell), 2021.
MONOPOLE des élévateurs (int.-Rutherford), 516.
MONOPOLES, suppression des (B.-Sproule), 1932.
MONTAGE de locomotives—Chemin de fer Intercolonial (int.-Tupper) 1148.
MONTMAGNY—Bureaux de poste, de douanes, etc., (sub.), 4423.
MONTMORENCY, filatures de coton de (B.-Penny), 3611.
MONTRÉAL, cour de Circuit de (int.-Lemieux), 516.
MONUMENT à Alexander Mackenzie (sub.), 5306.
MOODY, inspecteur—Lettre, 3853.
MORDEN—Réparations au quai de (sub.), 4882.
MORT de Macdonald et Fraser, employés sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (int.-Bell, Pictou), 3990.
Mudlark, dragueur (int.-McInnes), 3303.
MURRAY, canal : Pour un débarcadère flottant au bureau du percepteur (sub.), 5700.
MURRAY, M.—Employé de l'Intercolonial (int.-Tupper), 4622.
MUSÉE national à Ottawa (observations-Belcourt), 4626.
MCCALLUM, John (int.-Foster), 6692.
MCCARTHY, mort de M. (discours Laurier et Tupper), 4680.
MCKAY, Kenneth, éclusier (int.-Gillies), 923.
MCLEOD, M.-G., destitution de (m.-Tupper), 3617.
MCNAB, Campbell—Réclamation (int.-Tupper) 4728.
MCNAUGHTEN, William (int.-McInerney), 1668.
MCNEIL, M. Rory (int.-McDougall), 520.

NANAIMO, député de (int.-Foster), 3891.
NANTISSEMENTS pour grains de semence—Territoires du N.-O. et Manitoba (int.-Davin), 1667.
NAPANEE, gardien de l'édifice fédéral (int.-Wilson), 5221.
NAPANEE, percepteur des douanes à (int.-Wilson), 5221.
NAUFRAGE, Etang de,—I.P.-E. (int.-Macdonald), 2729.
NAVIGATION de quatorze pieds entre le lac Ontario et Montréal (int.-Maclean), 5222.
NAVIRES anglais saisis par la Russie dans la mer de Behring (int.-Tupper), 925.
NAVIRES, enregistrement des (sub.), 4296.
NÉGOCIATIONS avec Terreneuve (int.-Roddick), 4272, 4681.
NÉGOCIATIONS relatives à la ligne rapide (int.-Ives), 518.
NÈGRES employés sur l'Intercolonial (int.-Foster), 2459, 2939 ; (int.-Campbell—Art. du *Planet*, de Chatham et lettre de M. Archibald), 2730.
NEW-HARBOUR—Brise-lames (sub. et débat), 6603.
NICKERSON, Byron (int.-Borden, Halifax), 1666.
NIXON, Thomas (sub.), 6759.
NOBLE, M., avocat—Paiements (int.-Hughes), 4458.
NOEL, L.-P.-O.—Télégraphiste (int.-Davin), 5490.
NOMINATIONS (int.-Gillies), 1021.
" dans le Nord-Ouest (int.-Davin), 845.
" faites par l'ancien cabinet (int.-Roddick), 6694 ; (discours Montague et débat), 4155, 4165 ; tableau, 4165 ; (demande de rapports, par sir Charles Tupper), 4270.
NORTH-BAY, quai en pilotis (sub.), 5151.
NORWOOD, H.-H.—Destitution (int.-Foster), 6190.
NOUVELLE-ECOSSE—Service postal—Annulation de contrats (int.-Gillies), 3994.
NULTY, Thomas (int.-Lemieux), 712 ; (int.-Dugas), 4131.

OBSERVANCE du dimanche (B.), 156.
OBSERVATOIRE de Toronto (sub.), 4339.
OBSTACLES dans les rivières navigables, enlèvement des (sub.), 4304.
OCCUPATION de Dyea et de Skaguay par les Etats-Unis (int.-Prior), 534.
OFFICIERS—Certificats d'aptitude (int.-Tyrwhitt), 6194.
OFFICIERS militaires (int.-Ross-Robertson), 6192.
OGILVIE, Guide officiel d' (int.-Marcotte—traduction), 521 ; (int.-Monk—traduction), 929 ; (int.-Casgrain—traduction), 1354, 2663 ; (int.-Bergeron), 2180 ; (int.-Mills), 3996 ; (int.-Mills—distribution), 4132.
OLIVER, équipement (int.-Caron), 3761.
ONTARIO : Edifices publics fédéraux—Réfection et améliorations (sub.), 4730.
ORTON, Dr—Destitution (int.-Sproule), 4683.
OTONABEE, inondations sur l' (int.-Lang), 415.
OUTAOUAIS, rivière (sub.—Dernière épreuve), 6808.
OUVERTURE des canaux (int.-Quinn), 2328.
OUVRAGES sur l'histoire de l'Amérique (sub.), 5214.
OUVRIERS étrangers—art. de l'*Evening Star*—Employés de King et Cie (observations-Clarke et débat), 3483 ; fonctionnaires pour l'application de la loi (int.-McCleary), 3614 ; (int.-Clarke), 3681, 3764, 4621 ; (int.-Bennett), 3916 ; (int.-Clarke), 4348 ; (int.-Wallace), 4444 ; (réponse de sir Wilfrid Laurier), 4682 ; (télégramme de D. Carey cité par M. Clarke), 4727 ; (int.-Montague), 4796 ; (observations-McCleary et débat), 5034 ; (int.-Montague), 5315, 5724 ; (int.-Bennett), 5721 ; (B.-Fielding), 5721, 6051, 6093 ; int.-MacPherson), 5750 ; (int.-Clancy), 5751, 6051, 6195 ; application de la loi (sub.), 6765.
OUVRIERS étrangers—*Suite*.
OUVRIERS étrangers exclus pour la construction du chemin de fer du Yukon (m.-Martin), 715.
OWEN-SOUND, havre d' —Dragage (sub.), 5116.

PACIFIQUE, chemin de fer du (sub.), 5544, 5545.
PAIEMENTS à M. Noble, avocat (int.-Hughes), 4458.
PAQUEBOTS entre le Canada et la France (int.-Lemieux), 391.
PAQUES, vacances de (int.-Tupper), 2456 ; (rép.-Cartwright), 2523 ; (m.-Cartwright), 2667.
PARC de la Côte du Major—Pour compléter la clôture en fer et en pierre (sub.), 4735, 4842, 4874.
PARC de la Reine Victoria à la Chute-Niagara (int.-McCleary), 2455.
PARIS, exposition de—Préparatifs (sub.), 4372.
PARJURE à Battleford (int.-Davin), 1534.
Parliamentary Companion (sub.), 6060.
PARRY-SOUND—Maître du havre (int.-McCormick), 4460.
PAS-DU-NID-DE-CORBEAU, chemin de fer du—Commission d'enquête (int.-Bell), 5622 ; traitement des ouvriers—Macdonald et Fraser—(débat), 5734, 5752 ; (int.-Ross-Robertson), 5240.
PASSAGE de l'Est—Havre des bateaux (sub.), 4886.
PATE à papier—Machine pour fabrication (int.-Foster), 2728.
PATENAUDE, M. J.-O. (sub.), 6512.
Patent Record (sub.), 4358.
PÊCHE, permis de (int.-Ingram), 519.
PÊCHERIES (B.-Davis), 3915, 4288.
" (sub.), 4340.
" de l'Atlantique, dépêche du *Citizen* à propos du bill du Sénat américain (int.-Russell), 1095.
" du Canada (int.-Casgrain), 3302.
" à fascines et propriétaires riverains (int.-Foster), 4133.
" protection des (sub.), 4576.
PÊCHEURS, protection de certains (B.-Davies et débat), 4138, 4274.
PELLES et bêches, droits sur les (int.-Richardson), 1671.
PÉNITENCIER de Dorchester (sub.), 5804.
" de Kingston (sub.), 5811 ; médecin (int.-Roche), 2454.
" de Saint-Vincent-de-Paul (int.-Chauvin), 922 ; (m.-Fortin pour impression de rapport de l'enquête), 5747 ; commissaires (int.-Monk), 3401 ; (int.-McMullen), 3403 ; sommes payées aux commissaires, 6423 ; (sub.), 5773.
PÉNITENCIERS—Commissions (sub.), 6373.
" division des—Ministère de la Justice (sub.), 3368.
PENSIONS des membres des administrations publiques—Abrogation de la loi (B.-Mulock), 1504, 5503, 5531 ; (amendement-Mulock), 5544 ; 5907 ; (amendement-Bell), 6022.

PENSIONS de la police à cheval (B.-Davin), 230, 3668 ; (observ.-Davin), 4354.
PERCEPTEUR des douanes de Chéticamp (int.-Gillies), 3616.
" des douanes à Centreville, N.-B. (int.-Hale), 718.
PERMIS de mineurs à Ashcroft pour le Yukon (int.-Prior), 2455 ; (accordés aux défilés de White et de Chilcoot, art. de l'*Examiner* de San-Francisco (int.-Tupper), 3986 ; (int.-Foster), 4625.
" de pêche (int.-Ingram), 519.
" pour la vente de liqueurs dans le district du Yukon (int.-Foster), 405, 644.
PERRY, M.—Décès, 812.
PETERBOROUGH, salle d'exercices de (int.-Lang), 4457.
PÉTROLE, droits sur le (m.-Moore), 1680.
" inspection du (B.-Joly), 1503, 1847.
PHARE de King's-Head (int.-Tupper), 1666 ; (int.-Bell, Pictou), 1668.
" de Pointe-Jérôme — Gardien (int.-Gillies), 4624.
" de Thessalon Point (int.-Sproule), 1668.
PHARES, approvisionnements des (int.-Maclean), 2454.
" construction de (sub.), 4336.
" entre Vancouver et la rivière Stikine (int.-Maxwell), 844.
" —Entretien et réparations (sub.), 4335.
" gardiens des — Salaires et allocations (sub.), 4320.
PHIN, W.-E.—Havre de Toronto (int.-Clancy), 1150.
PILES du pont sur la rivière Bear (int.-Mills), 843.
PILOTAGE à Saint-Jean, N.-B.—Enquêtes (int.-Ellis), 713.
PILOTIS créosotés pour réparations générales aux quais, bouées et brise-lames (sub.), 4899.
PLÉBISCITE—Prohibition des spiritueux (int.-Craig), 2103, 2856 ; art. du *Templar*, 2857 ; (B.-Fisher), 3391, 4058 ; (amend.-Foster), 4111 ; (m. pour 3e lec.), 5244.
PLOMB argentifère—Affinage (int.-Earle), 5224.
POIDS et mesures (B.-Joly), 1497, 1826, 1834, 2669, 5725.
" —Amendement à la loi—Suppression du mot *Winchester* (m.-Paterson), 6775.
" —Pommes de terre (B.-Fortin), 1187, 2450.
POINTE-CLAIRE—Quai (int.-Monk), 408.
POINTE-CRIBBON—Réparations au quai (sub.), 4882.
POINTE-Farran (sub.), 5680.
POLICE à cheval (int.-Douglas), 2658.
" contrôleur (sub.), 3936.
" —Dr Bain (int.-Davin), 2023.
" —Effectif dans les territoires du Nord-Ouest (int.-Davin), 387.
" —Médailles (int.-Davin), 386.
" —Pensions (B. Davis), 230, 1776 ; (B.-Davin), 261 ; (int.-Davin), 346.
" pour le Yukon (int.-Oliver), 3853.
" —Remèdes fournis, (int.-Davin), 2023.
" —Rumeurs de pertes de vies (int.-Hughes), 6667.
" et route d'Edmonton au Klondike (int.-Davis), 1352.
POLITIQUE du gouvernement—Chemins de fer (int.-Davin), 2329.
POMPE à vapeur " Lafrance," droits sur la (int.), 5224.
POMMES de terre—Poids et mesures (B.-Fortin), 1187.
PONT d'Edmonton (int.-Davin), 1153, 2179, 3675, 5223, 4134. 4620 ; (sub.), 5302, 5425, 5446 ; (sub. dernière épreuve), 6810.
" sur la rivière Bear (int.-Russell), 1150.
" projeté de Québec (int.-Foster), 6426.
" de la rue Maria, sur le canal Rideau—Reconstruction (sub.), 5302.
" des Sapeurs, Ottawa—Réparations extraordinaires (sub.), 5303.
" de Saskatoon (int.-Davin), 4134.
" et chemins : Ponts fédéraux de trafic dans les différentes provinces du Canada, y compris les abords (sub.), 5302.
PORT-Burwell—Améliorations à (sub.), 5146.
" Latour—Brise-lames (sub.), 4895.
" Mulgrave, station de—agent (m.-Tupper), 1579.
" Stanley—Réparations aux jetées et dragage (sub.), 5150.
PORTAGE-la-Prairie—Bureau de poste (sub.), 4765.
PORTAGE-DU-RAT—Edifice public (sub.), 4751.
PORTS et rivières en général (sub.), 5270.
POSAGE des bouées—Entrepreneur (int.-Marcotte), 3616.
POSTES—Bill relatif aux frais de port (int.-Ross-Robertson), 3493.
POSTES, commis des—Nouvelle-Ecosse (int.-Tupper), 2940.
POSTES—Dépenses diverses (sub.), 5824.
POSTES, ministère des (sub.), 3968, 4207, 4260.
POSTES, modification à l'acte des (B.-Mulock), 2509 ; débat sur motion pour 2e lec., 4797, 4815, 4975, 5100 ; amendements ajoutés, 5164 ; m. pour 3e lec., 5321.
POSTES—Service extérieur (sub.), 5821.
POSTES, sous-ministre des (int.-Taylor), 2941.
POURSUITES intentées par les étrangers, I.P.-E. (int.-Borden), 6447 ; (int.-Clarke), 6571.
POWLIE, A.—Destitution (int.-Powell), 1669.
PRENDERGAST, M.—Juge (int.-Tupper), 928.
PRESSURATION—Contrats conclus par le gouvernement (int.-Clarke), 517.
PRIMES sur le fer et l'acier (résolution-Paterson), 5503, 5843.
PRIMES de pêche à Gabarus (int.-McDougall), 580.
PRINCE-OUEST, I.P.-E.—Vacance (int.-Macdonald, King), 931 ; (déclaration de l'Orateur), 1010. (int.-Tupper), 1272 ; (int.-Montague), 1761 ; (int.-Foster), 1850, 1931.
PRIVILÉGIÉ, commerce avec la Grande-Bretagne (int.-McNeill), 3605, 3852, 3989, 4136, 4272 ; (motion de M. McNeill et débat), 5049, 5064 ; (amendement de M. Bain), 5086.
PROCÉDURE.—Chemin de fer Central du Nord-Ouest (observations-Tupper), 5216.
PROCÉDURE d'après le règlement 47 (décision de M l'Orateur), 2667.
PROHIBITION de l'importation, de la fabrication et de la vente des spiritueux (B.-Fisher—Plébiscite), 3391, 4058 ; (amend.-Foster), 4111.
PROMOTIONS militaires (int.-Monk), 2095.
PROROGATION—Lettre du secrétaire du Gouverneur général, 6807 ; message du Gouverneur, 6866 ; discours de clôture, 6870.

PROTECTION des eaux navigables (B.-Davies), 4267, 4628.
" des douanes et des pêcheries (B.-Paterson), 5490, 6049.
" des pêcheries (sub.), 4576.
PROVISIONS pour les envoyés du gouvernement au Yukon (int.-Davin), 1667.
PUNITION de la séduction et de l'enlèvement (B.), 157.

QUAI de Belfast—Abords (sub.), 4899.
" Chicoutimi (int.-Marcotte), 3616.
" China-Point, I.P.-E. (int.-Martin), 578.
" Dalhousie—Améliorations (sub.), 6158.
" Grande-Rivière (sub.), 4912.
" l'Ile d'East-Ragged (sub.), 4885.
" l'Ile-Perrot (sub.), 4923.
" L'Orignal—Reconstruction (sub.), 5145.
" Morden (sub.), 4882.
" en pilotis à North-Bay (sub.), 5151.
" de la Pointe-Claire (int.-Monk), 408 ; (sub.), 4923.
" Pointe-Cribbon (sub.), 4882.
" Mackay's-Point, C.B. (int.-Gillies), 2428.
" la Pointe-Ouest (sub.), 4898.
" Port-Joli (sub.), 4895.
" Red-Point, I.P.-E. (int.-Martin), 926 ; (sub.), 4900.
" la Rivière-à-la-Pipe (int.-Casgrain), 1261 ; (sub.), 4924.
" Saint-Anicet (int.-Bergeron), 2430, 3205 ; (sub.), 4920.
" Saint-Irénée (sub.), 4920.
" Saint-Michel (int.-Casgrain), 2854.
" Saint-Roch-des-Aulnaies (sub.), 4922.
" Sainte-Anne à la Pointe-Seymour (sub.), 4884.
" Thornbury—Réparations (sub.), 5149.
" Whycocomagh (sub.), 4889.
" l'Etat—Péages (observ.-Choquette), 3765.
QUAIS et jetées dans l'Ile du Prince-Edouard (int.-Martin), 2661, 6298, 6663.
" réparations des (sub.), 4337.
QUARANTAINE (sub.), 6537.
" de bestiaux (sub.), 5213.
QUARTZ aurifère, exploitation du (int.-Montague), 1154, 1725.
QUÉBEC, commissaires du havre de (B.-Dobell), 5412, 5601.

RANKIN, L., agent d'immigration (int.-Davin), 1533.
RAPPORT du directeur général des Postes (int.-Gillies), 2178.
RAPPORTS : Bibliothécaires, 5 ; Marine et pêcheries, 5 ; ministère du Commerce, 810 ; ministère des Chemins de fer et Canaux, 1153 ; Affaires des Sauvages, 1266 ; ministère de l'Agriculture, 1266 ; ministre de la Milice, 2088 ; secrétariat d'Etat, 2089 ; ministère de l'Intérieur, 3403 ; examinateurs du service civil, 3675 ; ministère de la Justice—Pénitenciers, 6092 ; département des impressions et de la papeterie, 6092 ; ferme expérimentale, 6419.
RAPPORTS de M. Ogilvie—Dates (int.-McAlister, 842.
RECETTES perçues par les agents des terres fédérales à Dawson, etc. (tableau) réponse de sir Wilfrid Laurier à int.-Foster, 395.
RÉCIPROCITÉ avec les Etats-Unis (int.-Davin), 386.
RÉCLAMATION de J.-P.-O. Allaire (int.-LaRivière), 3160.
" de Melle Flora Cummings (int.-Davin), 1533.
" non réglée du Manitoba (int.-LaRivière), 889, 2177.
" de l'Ile du Prince-Edouard (int.-Martin), 4444.
RECOMMANDATIONS du bureau du Trésor (int.-Tupper), 929.
RÉCOMPENSES aux personnes qui ont fait des sauvetages (sub.), 4294.
RED-POINT, quai de (sub.), 4900.
RÉFRIGÉRATEURS dans les steamers, sur les chemins de fer, etc. (sub.), 5211.
RÉGIMENT anglais à Toronto (int.-Montague), 3916 ; (int.-Hughes), 5752.
RÉGIMENT de la garde nationale de l'Illinois (int.-Clarke), 517.
RÉGIMENT Royal Canadien (int.-Clarke), 4544.
REGINA—Bureaux d'enregistrement et des terres (int.-Davin), 4623.
RÈGLEMENTS de la Chambre (débat), 2284 ; (règles 43, 47), 2285 ; (commentaires de Bourinot sur la règle 47), 2287.
" des Etats-Unis, Yukon, 5, 225.
" douaniers au Fort Wrangel (int.-Tupper et art. du *Witness* de Montréal), 1021.
" douaniers à Saint-Michel, Dyea, Skaguay et Wrangel (int.-Tupper), 2433.
" miniers et formules, 399 ; int.-Domville), 1757.
" municipaux dans le Yukon (int.-Davin), 1507.
" (nouveaux) du chemin de fer du Grand-Tronc (observations-Wallace et citation de la circulaire du Grand-Tronc), 5225.
" relatifs à l'exploitation des chemins de fer (int.-Casey), 6188.
REID, Wm—Destitution (int.-Bergeron), 3400.
RÉINSTALLATION d'employés de l'Intercolonial (m.-Borden, Halifax), 3163.
REMÈDES fournis à la police à cheval (int.-Davin), 2023.
REPRÉSENTATION de Simcoe-nord et de Huron-ouest (int-Sproule), 6121 ; (mandats émis), 6160.
RÉSERVES scolaires au Manitoba (int.-LaRivière), 2094.
RÉSERVES des sauvages—District de la Qu'Appelle (int.-Davin), 386, 445.
RÉSERVES des sauvages dans les T. N.-O. (int.-Davin), 387.
RETRAITE des juges de la cour de comté à 75 ans (int.-Ingram), 6193.
RETRAITE (fonds de) des administrations publiques (B.-Mulock), 1504.
RETS à enclos—Rive nord du lac Huron (int.-Tupper), 3156.
REVENU de l'intérieur (B.), 1504, 1848, 6598 ; (sub.), 3946, 3976.
REVISION des statuts fédéraux (int.-Britton), 2018.
RICHELIEU, député de—Explications de M. l'Orateur, 1527 ; déclaration et motion de M. Marcotte, député de Champlain, 1758, 1793 ; (motion et débat), 1851.
RICHELIEU, rivière—Jetées-guides du chenal (sub.), 4917.

RIDEAU-HALL—Terrains, réfection, améliorations, mobilier et entretien (sub.), 4867.
RIMMER, Reginald (int.-Davin), 6663, 6666.
RIVIÈRE-A-LA-PLUIE—District judiciaire (int.-Bennett), 4347.
RIVIÈRE-LA-PIPE—Quai (sub.), 4924.
RIVIÈRE Richelieu—Travaux publics (int.-Monk), 415.
ROBERTS, H.-A. (int.-Maclaren), 3758.
ROCKLIFFE, champ de tir à (int.-Bennett), 2942, 3159.
ROGERS, lieut.-col. R.-Z. (int.-Guillet), 5031.
ROSS, Mme—Télégraphiste (int.-Gillies), 2428.
ROTHWELL, rapport de M. (int.-McInnes), 2459.
ROULEAU, bureau de poste de (int.-Davin), 4353.
ROUTE du Nord-Ouest vers le Yukon (m.-Davis), 4461.

SAINT-ANICET—Quai en aile ou en retour à la partie extérieure et réparations (sub.), 4920.
SAINTE-ANNE-DE-LA-PÉRADE, rivière (int.-Marcotte), 1538.
SAINTE-ANNE-DE-SOREL—Brise-glace (sub.), 4924.
SAINT-IRÉNÉE—Réparations du quai et prolongement jusqu'au rivage (sub.), 4920.
SAINT-JEAN-DES-CHAILLONS — Améliorations du havre (sub.), 4922.
SAINT-LAURENT, bas du—Enlèvement de roches (sub.), 4919.
SAINT-LUC, Côte, champ de tir de (int.-Monk), 4839, 5492, 5751; lettre de cultivateurs, 5239.
SAINT-ROCH-DES-AULNAIES—Quai (sub.), 4922.
SAINT-SIÉGE—Correspondance (int.-McDougall), 3162.
SAISIE des salaires des employés publics (B.-Richardson), 230, 1776, 2459, 3184, 3184; (citation de rés. adoptée par les épiciers de Montréal et de Hamilton), 2460, 3199, 4020; addition au bill, 4046.
SALLE d'exercices militaires à Baddeck (int.-Bethune), 1261.
SALLE d'exercices militaires de Gananoque (int.-Taylor), 391, 522, 2859, 3303.
SALLE d'exercices militaires de Halifax (sub.), 4403.
SANCTION royale: "Bill à l'effet de protéger le Canada contre l'introduction de l'insecte appelé "Kermès de San-José," 1803; bills adoptés durant la session, 6866.
SARNIA—Edifice public (sub.), 4763.
SASKATOON, pont de (int.-Davis), 4134.
SAULT-SAINTE-MARIE, canal du — Construction (sub.), 5695.
SAUVAGES, amendement à la loi relative aux (B.-Sifton), 4924, 5180.
" département des Affaires des (sub.), 3943, 3972.
" de Ristigouche—agent et médecin (int.-McAlister), 3995.
SAUVETAGE—réciprocité (int.-Britton), 5751.
SAUVETAGES, récompenses aux personnes qui ont fait des (sub.), 4294.
SCIURE de bois dans les rivières (B.), 6186, 6500.
SECRÉTAIRE d'Etat, département du (sub.), 3919.
SÉDUCTION et enlèvement, punition (B.), 157, 2486, 2500, 3651.
SÉNATEURS (nouveaux), nomination de (int.-Gillies et télégramme publié dans les journaux), 2244.
SENTENCE arbitrale en faveur de la Compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic (rés.), 5842.
SERMENT d'office (B.), 2.
SERRE, construction d'une nouvelle (sub.), 4753.
SERRE-FREINS sur l'Intercolonial (int.-Bell), 410.
SERVANTES, immigration de (int.-Roche), 2852.
SERVICE civil (B.-McMullen), 347, 3652; (tableaux des employés aux différents postes des douanes), 3652.
" des marées (sub.), 4296.
" maritime et fluvial—Entretien et réparations de steamers de l'Etat (sub.), 4289.
" météorologique (sub.), 4339.
SERVICE postal—Comté de Leeds (int.-Taylor),
" —Craigvale et Stroud (int.-Thyrwhitt), 418.
" de Des Joachims à Mackie's-Station (int.-Poupore), 4459.
" à l'est de Truro (int.-McDougall), 1353.
" d'hiver (sub.), 4304.
" entre Golden, C.-A., et Saint-Eugène (int.-Foster), 2429; (m.-Foster), 2436.
" aux îles de la Madeleine (int.-Lemieux), 1354.
" entre Lakefield et Apsley (int.-Lang), 4273.
" à Militia-Point (int.-Gillies), 2852.
" dans la Nouvelle-Ecosse—contrats annulés (int.-Gillies), 3994.
" entre Port-Mulgrave et Saint-Pierre (int.-Gillies), 5493.
" à Prince-Albert (observ.-Davis), 2170.
" à Saint-Michel (int.-Casgrain), 2854.
" à Saint-Thomas (int.-Ingram), 388.
" entre Wyebridge et Wyevale (m.-Bennett), 516.
SERVICE de protection des pêcheries (sub.), 4576.
SERVICES de M. Ogilvie depuis janvier 1898 (int.-Foster), 2940.
SHIPPÉGAN, havre de—Travaux de protection et de réparations (sub.), 4906.
SIGNAUX de tempêtes (int.-Bethune), 6188.
SKELTON et *al*, la Reine *vs* (int.-Davin), 4444, 4567, 4622, 5313; (observ.-Davin), 5154, 5421, 5488; (explications personnelles), 5986.
SMITH, Hamilton—Lettres de (int.-Tupper), 580, 718, 814; (citation par M. Maclean), 732; proposition—Lettre à sir Wilfrid Laurier, 783; lettre de sir Wilfrid à sir William Van Horne, 786; (int.-Maclean), 847; (débat sur la proposition de M. Smith), 847, 880; lettre de sir Wilfrid Laurier à sir William Van Horne, 855; (int.-Ives), 930.
SOLDATS pour le Yukon (int.-Foster), 3989.
SOMMES dues au Canada (observ.-McMullen), 5419.
"SONS of England" (B.-Bertram). 3483, 3611; (m. pour comité et débat), 5254, 5443, 5498.
SOULANGES, canal de—Construction (sub.), 5603, 5660; demande de soumissions (int.-Bergeron), 3612; dépenses (int.-Bergeron), 4458.
SOURDS-MUETS des territoires du N.-O. (int.-Davin), 1667; (int.-Douglas), 3759.
SOURIS—Fortification du brise-lames (sub.), 4896.
SOUS-ministre de l'Intérieur (int.-Bergeron), 2942.
" de la Justice (int.-Copp), 2729.
" des Postes (int.-Taylor), 2941.
SOUS-percepteur des douanes à Margaree (int.-Gillies), 3616.

SPÉCULATION sur le beurre et le fromage (B.-Parmalee), 1726, 2451.
SPENCER, W.-J.—Police à cheval du Nord-Ouest (observ.-Davin), 5495.
SPINKS, juge (int.-Tupper), 4576.
SPIRITUEUX, prohibition de l'importation, de la fabrication et de la vente des—Plébiscite (B.-Fisher), 3391.
STATISTIQUES criminelles—Collection et compilation (sub.), 4360.
" division des—Ministère de l'Agriculture (int.-Heyd), 2427.
" générales (sub.), 4372.
STATUTS fédéraux—Revision (int.-Britton), 2018.
STEAMER *La Canadienne* (int.-Casgrain), 4622.
" *Yantic* (int.-Borden, Halifax), 717; (int.-Tupper), 1149; (m.-Tupper), 1582.
STEAMERS de la ligne "Beaver"—Malles canadiennes et anglaises (int.-Ives), 2453.
" entre Montréal, Québec et Gaspé (int.-Bergeron), 6190, 6691.
" entre Saint-Jean et Digby (sub.), 5409.
" rapides—Petersen (int.-Foster), 5748, 6425.
STEWART, A.—Destitution (int.-Powell), 1669, 2017.
STIKINE, rivière—Examen (sub.), 6298.
SUBSIDES (B.), 6838; (débat sur 3e lec.), 6841.
" (en comité): Frais de gestion, 3305; bureau du secrétaire du Gouverneur général, 3307, 3968; bureau du Conseil privé de la reine pour le Canada, 3363, 3968; ministère de la Justice, 3364, 3969; (division des pénitenciers), 3368; ministère de la Milice et de la Défense, 3368, 3972, 5708; département du secrétaire d'Etat, 3919; département des impressions et de la papeterie, 3920, 3936; ministère de l'Intérieur, 3920, 3941.
Contrôleur de la police à cheval du Nord-Ouest, 3936.
Bureau de l'auditeur général, 3936, 3973.
Département des Affaires des Sauvages, 3943, 3972.
Ministère des Finances, 3944, 3974.
" Douanes, 3945, 3974; (dernière épreuve), 6807.
" du Revenu de l'intérieur, 3946, 3976.
" de la Marine et des Pêcheries, 3947, 3982, 4340.
" des Chemins de fer Canaux, 3947, 3983.
" des Travaux publics, 3948, 3978.
Commission géologique, 3948.
Ministère du Commerce, 3949, 3984.
Haut commissaire, 3950, 3962.
Ministère des postes, 3968, 4207, 4260.
Entretien et nettoyage des édifices publics, 3985.
Ministère de l'Agriculture, 4197, 4355.
Service maritime et fluvial—Entretien et réparations des steamers de l'Etat, 4289.
Récompenses aux personnes qui ont fait des sauvetages, 4294.
Enregistrement des navires, 4296.
Service des marées, 4296.
Enlèvement des obstacles dans les rivières navigables, 4304.
Service postal d'hiver, 4304.
Gardiens des phares—Salaires et allocations, 4320.
Entretiens et réparations des phares, 4335.
Constructions de phares, 4336.
SUBSIDES—*Suite.*
Réparations des quais, 4337.
Levers hydragraphiques, 4338.
Service météorologique, 4339.
Observatoire de Toronto, 4339.
Hôpitaux de la marine, 4340.
Inspection des bateaux à vapeur, 4340.
Salaires et déboursés des inspecteurs et des gardes-pêche, 4341.
Archives, 4357.
Patent Record, 4358.
Statistique criminelles—Collection et compilation, 4360.
Annuaire statistique, 4360.
Statistiques générales, 4372.
Exposition de Paris—Préparatifs, 4372.
Chenal des navires dans le fleuve Saint-Laurent, 4383.
Havres et rivières—Ontario—Rivière Kaministiquia, 4400.
Edifices publics d'Ottawa—Reconstruction d'une partie de l'édifice de l'ouest, 4401; ventilation et éclairage, 4867; téléphone, 4873.
Edifices publics, Nouvelle-Ecosse—Salle d'exercices de Halifax, édifices publics à Kentville et à Liverpool, 4403.
Montmagny—Bureaux de poste, de douanes, etc., 4423.
Service de protection des pêcheries, 4576.
Ontario—Edifices publics fédéraux—Réfection, améliorations, 4730.
Arnprior—Bureaux de poste et des douanes, 4731.
Salle d'exercices de Kingston, 4734.
Parc de la Côte du Major—pour compléter la clôture en fer et en pierre, 4735, 4842, 4874.
Portage-du-Rat—Edifice public, 4751.
Ottawa—Edifices publics—Terrains—Nouveaux trottoirs et nouvelles allées sur le square du parlement, 4751; enlèvement des vieux bâtiments en arrière de la cour Suprême et construction d'une nouvelle serre, 4753.
Edifice public de Sarnia, 4763.
Ecole de réforme d'Alexandria, 4763.
Manitoba—Edifices publics fédéraux—Réfection, améliorations—Bureau de poste du Portage-la-Prairie, 4765.
Edifice public—Victoria—Cave du trésor, 4773.
Colombie anglaise—Edifice fédéraux—réparations, etc., 4773.
Edifices publics en général, 4774.
Fermes expérimentales: nouveaux édifices, etc., 4775.
Loyer—Edifices publics fédéraux, 4875.
Salaires des mécaniciens, chauffeurs, gardiens, etc., des édifices publics, 4875.
Chauffage—Combustible—Edifices publics, 4876.
Edifice de l'immigration—Réparations, ameublement, etc., 4879.
Havres et rivières, N.-E.—Judique, nouveau quai, 4880, 4882.
Pointe-Cribbon—Réparations au quai, 4882.
Morden—Réparations au quai, 4882.
Margaree—Prolongement de la jetée, 4884.
Quai de Sainte-Anne à la Pointe-Seymour, 4884.
Ile de East-Ragged—Quai, 4885.
Passage de l'Est—Havre des bateaux, 4886.
Brise-lames de Météghan—Réparations, 4887.

SUBSIDES—*Suite.*
Port de Windsor—Barrage de déviation, etc., 4887.
L'Ardoise—Réparations au brise-lames, 4889.
Quai de Whycocomagh, 4889.
Quai—Port-Joli, 4895.
Port-LaTour—Brise-lames, 4895.
Havres et rivières—Ile du Prince-Edouard—Réparations générales aux jetées et brise-lames, 4896.
Souris—Fortifications du brise-lames, 4896.
Pointe-Ouest—Quai, 4898.
Tignish—Réparations au brise-lames, 4898.
Belfast—Abords du quai, 4899.
Brae—Brise-lames, 4899.
Achats de pilotis créosotés : pour réparations générales aux quais, bouées et brise-lames, 4899.
Réparations au quai de Red-Point, 4900.
Havre de Shippégan : Travaux de protection et de réparations, 4906.
Cap-Tourmentin—Réparations au brise-lames, 4906.
Havres et rivières : Provinces maritimes en général, 4906.
Grande-Rivière—Réparations au quai, 4912.
Construction de ponts, 4912.
Laprairie—Travaux aux brise-glace—Dragage du chenal des bateaux à vapeur, 4917.
Rivière Richelieu—Jetées-guides du chenal, 4917.
Bas du Saint-Laurent—Enlèvement de roches, 4919.
Saint-Irénée—Réparations du quai et son prolongement jusqu'au rivage, 4920.
Saint-Anicet—Quai en aile en retour à la partie extérieure et réparations, 4920.
Saint-Roch-des-Aulnaies—Quai, 4922.
Anse-à-Beaufils—Améliorations, 4922.
Saint-Jean-des-Chaillons—Améliorations du havre, 4922.
Pointe-Claire—Quais, 4923.
Ile-Pierrot—Rallonge au quai, côté nord, 4923.
Rivière-la-Pipe—Quai sur le lac Saint-Jean de l'embouchure de la rivière, 4924.
Sainte-Anne-de-Sorel—Brise-glace, 4924.
Port de Collingwood—Améliorations, 5113.
Rivière-à-La Pluie—Améliorations du chenal, 5115.
Havre d'Owen-Sound—Dragage, 5116.
Havre de Toronto—Travaux à l'entrée de l'est, etc., 5118, 5131.
Reconstructions du quai de l'Orignal, 5145.
Port-Burwell—Améliorations au port, pourvu que les parties intéressées depensent une somme de $50,000, 5146.
Thornbury—Réparations au quai, 5149.
Port-Stanley—Réparations aux jetées et dragage, 5150.
North-Bay—Quai en pilotis, 5151.
Meaford—Pilotage et dragage, 5151.
Lac Manitoba—Création de nouvelles décharges pour empêcher le débordement du lac, 5151.
Ferme expérimentale, 5190.
Impression et distribution des rapports des fermes, 5206.
Industrie laitière—Pour encourager l'établissement et l'entretien de beurreries dans les territoires du Nord-Ouest, 5208.
Pour l'installation de réfrigérateurs dans les steamers, etc., 5211.

SUBSIDES—*Suite.*
Quarantaine de bestiaux, 5213.
Dépenses des comités—Commis surnuméraires de la session, etc., 5214.
Ouvrages sur l'histoire de l'Amérique, 5214.
Accise, 5214.
Mesurage du bois, 5214.
Douanes, 5215.
Travaux publics imputables sur le revenu—Havres et rivières, Colombie anglaise—Rivière Colombie, amélioration en amont de Golden, 5269.
Fraser, rivière—Améliorations du chenal, 5269.
Réparations et améliorations générales des ponts, ports et rivières, 5269.
Rivière Colombie—Enlèvement de roches en amont de Revelstoke, 5269 ; améliorations de la passe entre les lacs La Flèche d'en haut et d'en bas, 5270.
Ports et rivières en général, 5270.
Nouvel outillage de dragage, 5276.
Dragage—Nouvelle-Ecosse, Ile du Prince-Edouard et Nouveau-Brunswick, 5285.
Dragage—Québec et Ontario, 5289.
" Manitoba, 5301.
" Colombie anglaise, 5301.
" Service général, 5301.
Glissoires et estacades, 5301.
Chemins et ponts—Ponts fédéraux de trafic dans les différentes provinces du Canada, y compris les abords, 5302.
Pont sur la Saskatchewan, à Edmonton, T. N.-O., 5302, 5425, 5446.
Pont de la rue Maria sur le canal Rideau—Reconstruction, 5302.
Pont des Sapeurs, Ottawa—Réparations extraordinaires, 5303.
Lignes télégraphiques—Lignes aériennes sur la rive nord du Saint-Laurent—Pour améliorer la voie, réparer la ligne et en faciliter l'exploitation entre Godbout et la Pointe-aux-Esquimaux, 5303.
Lignes télégraphiques, Colombie anglaise—Pour une ligne alternative reliant le cap Beale et Carmenagh à Victoria, en prolongeant la ligne de la Crique-aux-Français, ligne d'Alberni, dans une direction sud jusqu'aux côtes sud-ouest de l'île Vancouver, 5304.
Galerie nationale des Beaux-Arts, 5305.
Services temporaires de commis et autres services, y compris ceux de toutes personnes employés après le 1er juillet 1882, nonobstant toute disposition contraire à la loi du service civil, 5306.
Erection d'un monument à l'honorable Alexander Mackenzie, 5306.
Communication par steamers entre Saint-Jean et Digby, depuis le 1er juillet 1898 jusqu'au 30 juin 1899, 5409.
Pour couvrir des soldes de dépenses, 5424.
Lignes télégraphiques—Territoires du Nord-Ouest, 5487.
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Pour solde d'ouvrage en vertu de la sentence arbitrale, 5544 ; pour dommages aux terres, 5545.
Chemin de fer Intercolonial—Nouvelles commodités à Halifax, 5545 ; pour dommages aux terrains — Divisions d'Oxford, New-Glasgow et Cap-Breton, 5548 ; prolongement à l'eau profonde à Sydney, 5549 ; agrandis-

SUBSIDES—*Suite.*
sement et nouveaux travaux à Moncton, 5550 ; augmentation de la solidité des ponts de fer, 5550 ; salles d'attente et pour le dépôt des marchandises à Richmond, 5585 ; construction de clôtures paraneige sur la division d'Oxford, New-Glasgow et Cap-Breton, 5585 ; dragage au débarcadère de Pictou, 5585 ; dragage au quai de Pictou, 5585 ; agrandissement des gares et autres améliorations sur différents points, 5590.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Pour raccourcir la ligne-mère en rectifiant certaines courbes sur cette ligne, 5592 ; pour matériel roulant, 5592.
Canal de Soulanges—Construction, 5603, 5660.
Canal de Cornwall—Agrandissement, 5680 ; réparations aux écluses nos 15 et 17, 5699.
Pointe-Farran, 5680.
Chenal du Nord—Redressement et approfondissement, 5681.
Canal des Galops—Redressement et approfondissement, 5685.
Abords des rivières, 5685.
Lac Saint-François—Enlèvement des cailloux, 5685.
Canal de Trent—Construction, 5685 ; enlèvement des roches, 5698.
Canal du Sault-Sainte-Marie—Construction, 5695.
Canal de Lachine—Approfondissement de la rivière Saint-Pierre, 5696.
Canal de Grenville—Agrandissement, 5697.
Intercolonial—Paiement au Grand-Tronc et au Drummond—Affermage du chemin qui s'étend entre la Chaudière et Montréal, 5697.
Canal de Williamsburg—Pour un lève-porte et un lève-pierre combinés pour le service sur les biefs de rivière, 5700 ; pour construire une paire de portes pour l'écluse, 5700.
Canal Murray—Pour un débarcadère flottant au bureau du percepteur, 5700.
Frais d'une exploration pour s'assurer de la route la plus praticable pour un chemin de fer entièrement canadien, à partir d'un point sur un chemin de fer existant jusque dans le district du Klondike, 5707.
Chemin de fer Intercolonial—Pour augmenter la solidité des ponts en fer, 5708.
Chemin de fer Intercolonial, y compris le prolongement jusqu'à Montréal, 5708.
Subvention à l'association des carabiniers, 5714.
Fabrique de cartouches, 5714.
Gratifications à certains officiers, 5717.
Pensions payables par suite de la rébellion de 1885 à la police à cheval, aux volontaires de Prince-Albert et aux éclaireurs, 5721.
Cour Suprême du Canada—Livres, 5772.
Cour de l'Échiquier—Dépenses de voyage, etc. 5773.
Charles Morse, pour avoir fourni aux principales revues les décisions de la cour de l'Échiquier, 5773.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, 5773.
Pénitencier de Dorchester, 5804.
Pénitencier de Kingston, 5811.
Steamers entre Saint-Jean ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 5811.
Steamers entre Victoria et San-Francisco, 5811.
Steamers entre le bassin de Gaspé et Dalhousie, 5812.

SUBSIDES—*Suite.*
Steamers entre Saint-Jean et Halifax et autres ports d'escale, 5812.
Steamers entre Quebec et le bassin de Gaspé, 5812.
Inspection des denrées, 581[illegible]
Ministère des Postes—Serv[illegible]térieur, 5821; Dépenses diverses, 5824.
Immigration—Appointemen[illegible]des agents et des employés au Canada, 5[illegible]
Arpentage des réserves des sauvages, 5950.
Département des Affaires des Sauvages—Manitoba et territoires du N.-O., 5956.
Gouvernement des territoir[illegible]du N.-O., 5958.
Service de la police à chev[illegible]da Nord-Ouest dans le district provisoire du Yukon, 5959.
Terres fédérales,—imputable sur le revenu, 5959.
Arpentages, 5961.
Frais de délimitation de la f[illegible]ntière entre le Canada et les Etats-Unis, 5961.
Frais de l'arbitrage relatif aux comptes entre le Canada et les provinces de l'Ontario et de Québec, 5962.
Achat de 500 exemplaires du *Parliamentary Companion*, 6060.
Impressions des billets de banque, 6061.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général—Dépenses éventuelles, 6062.
Allocation au secrétaire particulier de l'hon. M. Dobell, 6062.
Dépenses éventuelles—Revenu de l'intérieur, 6063.
C.-O. Beauchemin et fils—Impression et papeterie, 6068.
Lieutenant-colonel D.-A. Macdonald, 6068.
Juge McGuire, 6070.
Législation—Chambre des Communes—Montant supplémentaire requis, 6074.
Sénat—Dépenses imprévues de comités spéciaux, 6078.
Exposition des T.N.-O., 1894, 6078.
Gratification à W.-McK. McLeod, 6079.
Quarantaine—Porcs et moutons abattus, 6087.
Crédit supplémentaire pour la publication des *Débats*, 6094.
Ministère des Postes—Aide aux écritures, etc., 6117.
C.-J. Hollister, B.-F. Shepherd et F.-W. Blizard, 6128.
Major Cartwright, 6134.
Corps permanents, 6134.
Approvisionnemonts, transport et dépenses du détachement envoyé au Yukon, 6134.
Cartoucherie du Canada,, 6134, 6151.
Chemin de fer Intercolonial—Réclamations pour terrains et dommages, etc 6153.
Quai de Dalhousie—Améliorations, 6158.
Nouvelles commodités à Moncton, 6158.
Remplacement de chevalets en bois par un ponceau en maçonnerie, 6159.
Eboulement de Québec, 6161.
Dépenses légales au sujet des traités belge et allemand, 6162.
Aide à la publication du vol. V. "Causes basées sur l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord", 6162.
Contribution à la bibliothèque de droit canadien à Londres, 6162.
Frais du juge en chef Strong, 6162.

SUBSIDES—*Suite.*
Victimes des incendies de forêts dans les townships de Prescott et Russell, 6162.
Expédition à la baie d'Hudson—Impression du rapport, 6167.
Paiement au Col.-C. Rolland, 6171.
Frais d'enquête se rattachant aux questions de pilotage dans le district de Montréal, 6174.
Canal du Sault-Saint-Marie—Paiement à MM. Ryan et Cie, 6177.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Appointements et dépenses de l'ingénieur inspecteur, 6181, 6243.
Canal Rideau—J.-K. Read et divers, 6244.
Chemin de fer Intercolonial—A. Kirk, 6244.
Canal de Beauharnois—Dépenses éventuelles et réparations, 6250.
Canal de Williamsburg—Gratification à George Reid, 6252.
Enquêtes—Dépenses sur les chemins de fer et canaux de l'Etat, 6254.
Nouvelle-Ecosse—Edifices publics à Halifax et Windsor, 6272.
Bureaux de poste et de douane à Rimouski, 6274.
Edifices publics à Toronto et Ottawa, 6275.
Bureaux des traducteurs des *Débats*, rue Sussex, 6276.
Pavillon—Réparations et peinture, 6276.
Dragage au Coteau-Landing, 6283.
Port de Kingston—Dragage, 6298.
Rivière Stikine—Examen, 6298.
Dragage—N.-E., N.-B., I.P.-E., Québec et Ontario, 6299.
W.-C. Harris, architecte, 6299.
Mesurage du bois, 6305.
Impression de timbres judiciaires, 6306.
Parc des Montagnes-Rocheuses — Clôtures, 6307, 6762.
Enquête concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau—Frais de la commission, 6307, 6321.
Application de la loi relative aux ouvriers étrangers au Manitoba et dans les territoires du N.-O., 6327.
Classement des vieilles archives dans le bureau du Conseil privé, 6331.
Commission canadienne de la navigation internationale, 6334.
Ligne de paquebots entre Saint-Jean, Halifax et Londres, et entre Saint-Jean et Liverpool ou Manchester, 6334.
Réparations au steamer *Stanley*, 6335.
Somme supplémentaire requise pour le service postal en hiver, 6335.
Terrain pour un nouvel observatoire près de Toronto, 6336.
Salaires des employés du service météorologique—Somme supplémentaire, 6336.
Réparations des steamers qui protègent nos pêcheries, 6336.
Appel au Conseil privé relatif aux pêcheries—Frais judiciaires, 6337.
Commission des réclamations de la mer de Behring, 6337.
Immigration, 6338.
Remboursement au séminaire de Saint-Sulpice, 6342.
Sauvages, N.-E., 6344; N.-B., 6344, 6349.

SUBSIDES—*Suite.*
Clôture entre la réserve des sauvages, comté d'Annapolis, et les terres de D. Chisholm, 6345.
Affaires des sauvages—Manitoba et T.N.-O., 6351; frais de voyage des inspecteurs McRae et Chitty, 6353.
Aliénés dans les asiles du Manitoba, 6354.
Arpentages, examen des notes d'arpentage, impression de plans, etc., 6356.
Terres fédérales—Imputable sur le revenu, 6370.
Appointements et autres dépenses se rapportant à l'administration du district provisoire du Yukon, 6370; détachement de la police à cheval, 6383, 6395.
Pénitenciers—Commissions, 6383.
Dépenses non prévues, mentionnées au rapport de l'auditeur général, 6394.
Douanes—Divers, 6398.
Chemin de fer Intercolonial—M. A. Kirk, 6414.
Commission géologique — Augmentation de traitements, 6506; frais supplémentaires faits par l'envoi de deux brigades au district du Yukon, 6749.
Marine et Pêcheries—W.-J. Quinn et Lucien Bance, 6510.
Milice—A.-E. Watterson, 6511.
Postes—E.-P. Stanton et W.-J. Johnstone, etc., 6511.
Département de l'imprimeur de la Reine—J.-O. Patenaude et P. Mungovan, 6512.
Classification de tous les brevets canadiens pour les échanger avec ceux des Etats-Unis, 6335.
Quarantaine, 6537.
Milice, 6538.
Terrain pour champ d'exercice et pour campement à London, 6539.
Lieutenant-colonel Worsley, 6542.
Thomas Moore, père, pour la perte de son fils tué à Batoche en 1885, 6543.
Association de tir—Edifice à Bisley, Angleterre, 6544.
Association d'artillerie canadienne, 6544.
Armes et habillement, 6545.
Salle d'exercices de Halifax, 6599.
Quarantaine de Saint-Jean, Ile-aux-Perdrix—Puits artésien, 6599.
Bureau de poste de Montréal—Toit en cuivre, 6599.
Douane et entrepôt de vérification à Québec—Nouveaux trottoirs en ciment, 6600.
Succession Samuel Howell, 6600.
Edifice Langevin—Réparations aux mansardes et au toit pour mettre l'édifice à l'épreuve du feu, 6600.
Nouvelles chaudières—Edifice de l'ouest, 6600.
Nouvel ascenseur—Edifice de l'ouest, 6601.
Edifice public au Portage-du-Rat, 6001.
Parc de la Côte du Major—Clôture en pierre, 6601.
Medicine-Hat—Palais de justice, 6601.
Salle d'exercices de Vancouver, 6602.
Quai d'Iona, 6602.
Brise-lames d'Ingonish, 6602.
Arichat-ouest—Pour terminer les réparations du quai, 6602.

SUBSIDES—*Suite.*
Petit-de-Grat—Reconstruction des travaux de protection et dragage, 6602.
Cow-Bay—Réparations du brise-lames, 6602.
New-Harbour—Brise-lames, 6603.
Port-Hillford, N.-E.—Brise-lames, 6639.
Ile Tancook, N.-E.—Réparations à un quai, 6639.
McNutt's-Island, N.-E. — Protection de la grève, 6639.
Swim-Point, N.-E.—Quai, 6639.
Jordan-Bay-East—Réparations du brise-lames, 6640.
Upper-Wood's-Harbour et Upper-Port-Latour, —Quai, 6640.
Louis-Head—Réparations et prolongement des travaux pour la protection de la grève, 6640.
Sandford—Brise-lames, 6640.
Advocate-Harbour,—Quai, 6641.
Phare de Pictou—Protection de la grève, 6641.
Anse Livingstone—Quai, 6643.
Haut de la rivière Tobique—Amélioration du chenal, 6643.
Tracadie—Nouveau pilier—Achat et réparations, 6645.
Campbelltown—Réparations au quai de lestage, 6645.
Burnt-Church—Quai, 6646.
China-Point, I. P.-E.—Reconstruction de la principale jetée, 6646.
Havre de Summersides, 6648.
Maria, Qué.—Quai, 6648.
Rivière Saguenay, en bas de Chicoutimi—Dragage, 6649.
Baie-Saint-Paul, Cap-aux-Corbeaux—Prolongement et réparation du quai, 6649.
Doucet's-Landing—Dragage, 6649.
Havre de Kingston—Dragage, 6651.
Glissoires et estacades—Perception des droits, 6652.
Chemin de fer Intercolonial—Matériel roulant, 6652.
Agrandissement du terrain à Saint-Jean, N.-B., 6655.
Canal des Galops—Paiement à J.-G. Snetsinger, 6658.
Canal de Chambly—Travaux de drainage à Saint-Jean, P. Q., 6659.
Canal de Welland, 6660.
Service direct bi-mensuel de steamers entre Montréal, Québec et Manchester, Angleterre, etc., 6667.
Communications directes entre le Canada et l'Afrique sud, 6719.
Communications par vapeurs entre Baddeck, Grand-Narrows et Iona, et entre Port-Mulgrave et Saint-Pierre, 6722.
Nouveau steamer pour remplacer le *Stanley* entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, 6728.
Observation des marées—Somme supplémentaire, 6730.
Inspection du bétail—Appointements et frais, 6730.
Station de biologie dans le golfe Saint-Laurent, 6731.
Immigration, 6731, 6740.
Bâtiments de l'école d'industrie de Mount-Elgin, Ont., 6750.

SUBSIDES—*Suite.*
Paiement à Thomas Nixon, fournisseur du département des Sauvages—Manitoba et territoires du N.-O., 6759.
Achat et équipement d'un bateau à vapeur et d'embarcations à l'usage des employés du gouvernement du Yukon, 6762.
Aide à la publication de documents que fait imprimer le *Canadian Mining Institute*, 6763.
Frais se rattachant au litige relatif à la question des écoles du Manitoba, 6763.
Application de la loi relative à l'emploi des aubains, 6765.
Laboratoire des douanes, 6766.
Milice—Détachement du Yukon, 6783.
Paiement à la *Halifax Banking Company*, 6797.
SUBSTANCES alimentaires, inspection des (sub.), 5215.
SUBVENTION en terres au ch. de fer du Yukon (int.-Davin), 1758.
" à la province du Manitoba (rés.), 5842, 6963, 6426, 6497.
" pour aider à l'exécution des travaux publics (B.), 5987, 6448, 6585, 6777.
" à l'industrie laitière (m.-Davin), 434.
" en terres aux chemins de fer au Manitoba et dans le Nord-Ouest (int.-Charlton), 414.
" des monopoles (B.-Sproule), 1932.
SURETÉ sur les chemins de fer, (B.), 157, 1773, 3170, 3639, 4019, 4046, 4467; (amendement rejeté sur division), 4494.
SUTHERLAND, William—Destitution (m.-Tupper), 1579.

TANNER, John-E. (int.-Russell), 5224.
TARIF: chaussures et courroies de caoutchouc, etc. (m.-Fielding), 6596; (B.), 6598.
" Résolutions, 2725; (en comité—abrogation de l'art. 6 du tarif de 1897 et substitution), 3138; (en comité—abrogation de l'art. 17 du tarif de 1897 et substitution), 3240; (m. de M. Clancy), 3247; (abrogation de l'annexe D du tarif de 1897 et substitution), 3283; abrogation des item 435 et 436 de l'annexe A du tarif de 1897 et substitution), 3284; (abrogation des item 445 et 446 de l'annexe A du tarif de 1897 et substitution), 3299.
" douanier à Skaguay et à Dyea (int.-sir Charles Tupper), 88.
TARIFS des chemins de fer et les colons du Manitoba—art. du *Globe* (observ.-Maclean), 1266.
" des chemins de fer—guerre—ch. de fer Intercolonial (int.-Foster), 1273.
" des chemins de fer—observations par M. Sproule et citations d'articles de l'acte à l'effet de constituer en corporation la Compagnie du ch. de fer du Nord, du Nord-Ouest et du Sault-Sainte-Marie, 1011.
TARTE, l'hon. M. et le Sénat (int.-Marcotte), 2861.
TAUX de l'intérêt sur les dépôts dans les caisses d'épargnes (m.-Davin et débat), 3206.
TÉLÉGRAPHE dans le comté de Chicoutimi (int.-Marcotte), 2427.
" —Rive nord du Saint-Laurent (int.-Casgrain), 1149, 6192.

TÉLÉGRAPHE au Yukon (int.-McInnes), 1265.
TÉLÉGRAPHIQUES, lignes: Colombie anglaise—Pour une ligne alternative reliant le cap-Beale et Carmenah à Victoria, en prolongeant la ligne de la Crique-aux-Français, ligne d'Alberni, dans une direction sud jusqu'aux côtes sud-ouest de l'île Vancouver (sub.), 5304; T. N.-O. (sub.), 5487.
TÉLÉGRAPHIQUES, lignes: lignes aériennes sur la rive nord du Saint-Laurent—Pour améliorer la voie, réparer la ligne et en faciliter l'exploitation entre Godbout et la Pointe-aux-Esquimaux (sub.), 5303.
TÉLÉGRAPHISTE—Mme Ross (int.-Gillies), 2428.
TÉLÉPHONE Bell, Compagnie de—Demande d'augmentation de tarif (int.-Ross-Bobertson) 5240; (int.-Clarke), 6195.
" —Édifices publics, Ottawa (sub.), 4873.
TÉMOINS et preuve (B. Fitzpatrick), 5031, 5417.
TENNANT, John F.—Destitution (m.-Quinn—art. du *Nor' Wester*), 3168; (m.-Quinn pour documents, débat et pièces se rapportant à cette affaire), 3618. 4495.
TERRAINS du parlement—Surintendant (int.-Taylor), 2431; trottoirs (int.-Bergeron), 418.
TERRENEUVE, négociations avec (int.-Roddick), 4272, 4681.
TERRES concédés aux compagnies de colonisation (int.-Douglas), 411.
" concédés aux miliciens (B.-Sifton), 4057, 5179.
" dans la zone du chemin de fer—Ile de Vancouver (int.-McInnes), 3852.
" de l'Etat aux Trois-Pistoles (int.-Gauvreau), 3612.
" fédérales (B.-Sifton), 4054, 5159.
" fédérales, bureaudes—Régina (int.-Davin.)
" fédérales à Tenby, Man. (int.-Roche), 2660.
" fermées à la colonisation dans les territoires du N.-O. (int.-Davin), 840.
TERRITOIRES du Nord-Ouest (B.-Sifton), 4056, 5166, 5268.
TIGNISH, réparations au brise-lames de (sub.), 4898.
TIMBRES du jubilé (int.-Foster), 2939, 3401; (int.-Wallace), 3403.
TITRES de biens-fonds (B.-Sifton), 4057, 5176.
" des sauvages dans les districts du N.-O. (int.-Davis), 712.
TORONTO, dragage dans le port de (int.-Clarke), 414.
" port de—Travaux à l'entrée de l'est, etc. (sub.), 5118, 5131.
TRADUCTION du Guide officiel Ogilvie (int.-Marcotte), 521; (int.-Monk), 929; (int.-Casgrain), 1354; (int.-Bergeron), 2180; (int.-Casgrain), 2663.
" du rapport de l'auditeur général (int.-Bergeron), 3304.
TRAMWAY de Miles-Cañon au Cheval Blanc (B.-Bostock), 3153.
TRANSPORT des approvisionnements au Yukon (int.-Davin), 3987.
" des grains par le chemin de fer Canadien du Pacifique (int.-Richardson), 415.
" des grains dans le Manitoba et les T. N.-O. (B.-Douglas), 385.
" de la houille sur l'Intercolonial (int.-Davin), 3849.
" de la malle à Lavaltrie (int.-Dugas), 1265.
TRANSPORT maritime à Murray-River, I. P.-E. (int.-Martin), 3301.
" sur les chemins de fer (B.-Reid), 230; (bill retiré), 2507.
TRANSPORTS, question des (observations-Maclean et article du *Globe*), 1508.
TRAVAUX publics—Ministère (sub.), 3948, 3978.
" publics à Mistassini et Saint-Méthode (m.-Casgrain), 2434.
" sur le canal de Cornwall (int.-Broder), 4681.
TRAVAUX publics—Rivière Richelieu (int.-Monk), 415.
" sur la rivière Saint-Pierre (int.-Monk), 409.
" sur la rivière Saint-Anne (int.-Marcotte), 3404.
TRENT, canal de la—Construction (sub.), 5685; enlèvement de roches (sub.), 5698.
TROIS-PISTOLES, terres de l'Etat aux (int.-Gauvreau), 3612.
TROITTOIRS—Terrains du parlement (int.-Bergeron), 418; (sub.), 4751.

UNIVERSITÉ du Manitoba et le "Driving Park" (int.-LaRivière), 6193.
USINES de locomotives de Kingston (int.-Taylor), 389.

VACANCES, 2.
VACANCES de Pâques (int.-Tupper), 2456; (rép.-Cartwright), 2523.
VAISSEAUX d'Hawaï (int.-Domville), 520.
" des Etats-Unis dans les eaux canadiennes (int.-Tupper), 712.
VALISES, fourniture des (obser.-Gibson), 6125.
VENNER, Victor-J.-A. (int.-McAlister), 1539.
VÉTÉRINAIRES (m.-Montague), 2433.
VICTORIA—Edifice public—Cave du trésor (sub.), 4773.
VOLONTAIRES de 1866—Médailles (int.-Heyd), 5751.

WAGON-buffet sur le prolongement vers l'est de l'Intercolonial (int.-Bell), 2020.
WAGONS-buffets sur l'Intercolonial (int.-McMullen), 2426.
WAKEHAM, rapport du commandant (int-Davis), 1670.
WALSH, major—Administrateur du Yukon (int.-Maclean), 411; détachement (int.-Foster), 412, 931; (commission produite), 1011; (institutions), 1154; (int.-Foster), 1194, 1531.
WALSH, E.-J.—Réclamation (int.-Tupper), 5494.
WEALTHERBE, juge (int.-Roche), 2729.
WESTVILLE, N.-E.—Gare de l'Intercolonial (int.-Bell), 2018.
WHISKY en contrebande—La Reine *vs* Coulombe *et al* (int.-Casgrain), 921.
WHITE, M. Wm.—Ex-sous-ministre des Postes (int.-Bennett), 407.
WHYCOCOMAGH—Quai (sub.), 4889.
WILLIAMS, W.-W.—Directeur de la poste de Seeley's-Bay (int.-Taylor), 2941; (débat), 2942.
WILLIAMSBURG, canal de: Pour un lève-porte et un lève-pierre combinés pour le service sur les biefs de rivière; pour construire une paire de portes pour l'écluse (sub.), 5700.

WINDSOR, port de—Barrage de déviation, etc., (sub.), 4887.
WOOD-Islands—Brise-lames (int.-Martin), 2024.
WOODS, J. P., ex-juge (int.-Erbe), 712.
" W.—Destitution (int.-Foster), 6190.

YANTIC, steamer américain (int.-Borden, Halifax), 717; (int.-Tupper), 1149; (m.-Tupper), 1582; (int.-Lemieux), 3851.
YUKON, appointements et autres dépenses se rapportant à l'administration du district provisoire du (sub.), 6370; détachement de la police à cheval (sub.), 6383, 6395: approvisionnements du détachement militaire (int.-Broder), 5222; (sub.), 6783; arrangement conclu à Washington entre le ministre de l'Intérieur et le gouvernement des Etats-Unis au sujet des douanes (int.-McInnes), 388; banques (int.-Foster), 923, 1260; (int.-Maclean), 2853; baux miniers (int.-Foster), 5990; bois (int.-Domville, 1537; chemin de fer—Action du Sénat Américain (débat sur int.-Tupper), 1096; chemin de fer du—Offres de M. Hamilton Smith (int.-Tupper), 814; chemin de fer (int.-Foster), 6; (int.-Tupper, contrat), 88; (Bill et débat), 158; (int.-Tupper), 230: (int.-Haggart), 344; agents des Rothschild (int.-Ingram), 418; (résolution de M. Blair), 444; (m. pour 2e lecture du bill et débat), 449, 535; (int.-Tupper, lettre de M. Hamilton Smith), 580; (débat, suite), 580; amend. au bill, int.-Tupper), 642; (débat, suite), 645, 719, 787, 814, 890, 931, 1023, 1045, 1154, 1194, 1273, 1298, 1357; (en comité), 1594; (m. pour 3e lec. et discours), 1672; (amend.-Quinn), 1679;
YUKON—*Suite.*
chemin de roulage (observations-Tupper), 1019; (int.-Tupper), 1154; chemin à traîneau de la rivière Stikine au lac Teslin (int.-Foster), 1022, 1532, 1665, 2328.
YUKON, comptes relatifs au district du (int.-Wallace), 3764; (rép. de l'Orateur à l'interpellation-Foster), 3767.
" —Concessions minières du gouvernement (int.-Monk), 4458.
" Conserves alimentaires—Art. du *National Provisioner* (int.-Quinn), 3403; (rép.-Laurier), 3493.
" Détachement militaire envoyé au (int. Foster), 3989, 4135; (débat), 4153.
" Douaniers au (int.-Davin et art. du *Citizen*), 3851.
" Droits perçus (int.-Wallace), 713.
" Exploitation des placers (int.-Monk), 5219.
" Exploration géologique (int.-Maclean), 2854.
" Gouvernement du (B.), 5847.
" Immigration au (int.-McInnes), 519.
" Provisions pour les employés du gouvernement (int.-Davin), 1667.
" Quantité d'or extraite (int.-Tupper), 89.
" Règlements du gouv. des Etats-Unis, 5.
" Règlements miniers (int.-Domville), 1757.
" Règlements municipaux (int.-Davin), 1507.
" Route du Nord-Ouest vers le (m.-Davis), 4461.
" Territoire contesté (int.-Tupper), 716.
" Transport des approvisionnements au (int.-Davin), 3987; (int.-Tupper), 5889.